



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
PROJEKTU STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



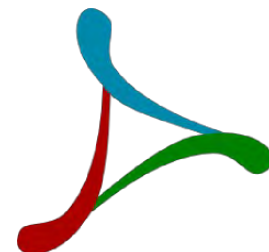


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Spis treści

Spis treści	2
1. Wstęp	5
1.1. Wykorzystane materiały	7
2. Streszczenie w języku niespecjalistycznym	10
3. Informacje ogólne	22
3.1. Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020	22
3.2. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym	24
3.2.1. System drogowy OF PN 2020	24
3.3. Informacje o zawartości, głównych celach projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. oraz powiązaniu z innymi dokumentami	34
3.3.1. Informacje o zawartości dokumentu	34
3.3.2. Główne cele projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. wraz z powiązaniem z innymi dokumentami	36
3.3.3. Powiązania z innymi dokumentami	48
3.3.3.1. Dokumenty europejskie	50
3.3.3.2. Dokumenty krajowe	51
3.3.4. Dokumenty regionalne	56
3.3.5. Dokumenty lokalne	58
3.4. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy	66
3.5. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu	67
4. Istniejący stan środowiska na obszarze obejmującym projektowany dokument oraz na obszarze objętym przewidywanym znaczącym oddziaływaniem a także potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	72
4.1. Struktura użytkowania gruntów	72
4.2. Wody powierzchniowe	74
4.2.1. Monitoring wód powierzchniowych	77
4.3. Wody podziemne	82



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

4.3.1. Monitoring wód podziemnych	83
4.4. Powietrze	85
4.4.1. Monitoring powietrza	87
4.5. Klimat akustyczny	89
4.6. Powierzchnia ziemi	96
4.6.1. Geoostoje	102
4.7. Gleby	105
4.8. Klimat	107
4.9. Krajobraz	111
4.10. Ochrona przyrody	114
4.10.1. Szata roślinna, świat zwierzęcy	114
4.10.1.1. Roślinność potencjalna	114
4.10.1.2. Charakterystyka roślinności rzeczywistej oraz flory	116
4.10.1.3. Charakterystyka fauny	119
4.10.2. Formy ochrony przyrody	122
4.10.2.1. Natura 2000	123
4.10.2.2. Rezerwaty	126
4.10.2.3. Parki krajobrazowe	128
4.10.2.4. Obszary Chronionego Krajobrazu	128
4.10.2.5. Pomniki przyrody	130
4.10.3. Korytarze ekologiczne	133
4.11. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu	135
5. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	137
5.1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	137
5.2. Zagrożenie hałasem ze źródeł transportowych	138
5.3. Komunikacyjne zanieczyszczanie powietrza	141
5.4. Przekształcenia i zajętość terenu pod infrastrukturę drogową	143
5.5. Pozostałe problemy środowiskowe dla analizowanego obszaru	144



Biuro projektu:

48-300 Nysa

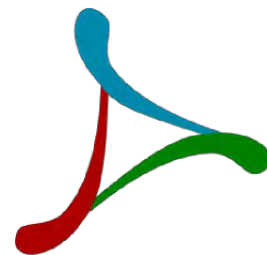
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

6. Zagadnienia dotyczące łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian biorąc pod uwagę m. in. takie elementy jak: bezpośrednie i pośrednie emisje gazów cieplarnianych oraz działania skutkujące ich pochłanianiem i zmniejszaniem ich emisji oraz klęski żywiołowe	147
7. Przewidywane znaczące oddziaływanie, w tym bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko	150
8. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.....	203
8.1. Obszary Natura 2000: Góry Opawskie (PLH160007), Forty Nyskie (PLH160001), Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej (PLH160014), Ostoja Sławniowicko-Burgrabicka (PLH160004), Łęgi koło Chałupek (PLH020104), Zbiornik Otmuchowski (PLB160003), Zbiornik Nyski (PLB 160002)	203
9. Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy	207
10. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	208
11. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania	210
Spis tabel.....	214
Spis rysunków	215
Załącznik	217



Biuro projektu:

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

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

1. Wstęp

Konieczność opracowania prognozy oddziaływania na środowisko do projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.*, wynika z zapisów art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późn. zm.), zgodnie z którym dokumenty takie jak projekty strategii w dziedzinie transportu, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagają przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Wymogi dotyczące treści i stopnia szczegółowości Prognozy określone zostały w art. 51 i 52 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Ponadto, zgodnie z art. 53 ww. ustawy zakres oraz stopień szczegółowości prognozy wymaga uzgodnienia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska oraz Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.

W zakresie niniejszej prognozy uwzględniono:

- wymogi art. 51 i 52 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...),
- uzgodnienie zakresu prognozy przedstawione przez:
 - Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu – pismo z dnia 27 października 2015 r., znak NZ.9022.397.2015.JG (przedstawione w załączeniu do opracowania),
 - Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – pismo z dnia 13 października 2015 r., znak WOOS.411.85.2015.KM (przedstawione w załączeniu do opracowania).
- opinię projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko przedstawioną przez:
 - Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu – pismo z dnia 26 stycznia 2016 r., znak NZ.9022.397.2015.JG (przedstawione w załączeniu do opracowania),
 - Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – pismo z dnia 25 stycznia 2016 r., znak WOOS.410.4.2016.KM (przedstawione w załączeniu do opracowania).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

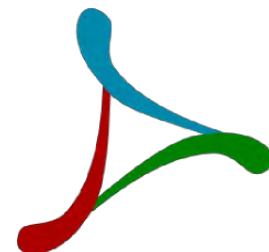
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W związku z powyższym prognoza oddziaływania na środowisko:

- 1) zawiera:
 - a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
 - b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
 - c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
 - d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
 - e) streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym;
- 2) określa, analizuje i ocenia:
 - a) istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
 - b) stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
 - c) istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
 - d) cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
 - e) przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne, z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;
 - f) zagadnienia dotyczące łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian biorąc pod uwagę m. in. takie elementy jak: bezpośrednie i pośrednie emisje gazów cieplarnianych oraz działania skutkujące ich pochłanianiem i zmniejszaniem ich emisji oraz klęski żywiołowe;
- 3) przedstawia:
 - a) rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.

Prognoza obejmuje obszar objęty projektem *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026*



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

z perspektywą do 2030 r. wraz z obszarami pozostającymi w zasięgu oddziaływania wynikającego z realizacji działań założonych w ocenianym dokumencie.

Prognoza wraz z projektem *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* będzie przedmiotem opiniowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu oraz Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu oraz zostanie poddana konsultacjom społecznym.

1.1. Wykorzystane materiały

A. Akty prawne

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 ze zm.).
- Ustawa z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska i ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2015 r. poz. 199 ze zm.).
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627 ze zm.).
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 roku o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1205 ze zm.).
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2014 r. poz. 1446 ze zm.).
- Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. z 2013 r. poz. 1399 ze zm.).
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.).
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 roku – Prawo wodne (Dz.U. z 2015 r. poz. 469).
- Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz.U. z 2015 r. poz. 139).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych (Dz.U. nr 143 poz. 896).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. z 2012 r. poz. 914).
- Rozporządzeniu Ministra Środowiska 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.z 2012 r., poz. 1031).

B. Literatura

- „Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

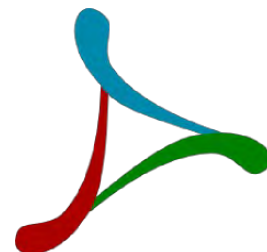
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”.
- „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”.
- „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”.
- „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”.
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.
- „Strategia Rozwoju Powiatu Prudnickiego”.
- „Strategia Rozwoju Wspólnoty Międzygminno-Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004-2015”.
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy)”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Branice do roku 2013”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Głuchołazy”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020”.
- „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020”.
- „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023”.
- „Program Ochrony Środowiska Województwa Opolskiego na lata 2007-2010 z perspektywą do roku 2014”.
- „Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Biała na lata 2009-2012
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Branice na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2015” - Branice, 2009.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Głubczyce e na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021” - zespół firmy ALBEKO. Głubczyce, 2014.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Głuchołazy na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017” - zespół firmy ALBEKO . Głuchołazy, 2010.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Grodków na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016” - zespół firmy ALBEKO .Grodków, 2009.
- 7. „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kietrz na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021” - Zakład Analiz Środowiskowych EKO-PRECYZJA. Kietrz, 2013.
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lubrza na lata 2004-2007 z perspektywą do roku 2011” - EKOPOL-PROJEKT, Opole, 2004.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nysa na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021” - Zakład Analiz Środowiskowych EKO-PRECYZJA. Nysa, 2014.
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nysa na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019” - Załącznik do Uchwały Nr XXIII/160/2012 Rady Miejskiej w Otmuchowie z dnia 7 września 2012 r.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Paczków na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016” - Paczków, 2009.
- „ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Skoroszyce”- Skoroszyce, 2004.
- „ Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Prudnik- AM TRANS PROGRES Sp. z o.o; AK NOVA Sp. z o.o., Prudnik, 2004.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Powiatu Głubczyckiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko” - Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych, Zakład Inżynierii Procesowej i Środowiska, Lipiec, 2012.
- „Program Ochrony Środowiska w Gminie Łambinowice na lata 2005-2015 - Załącznik do uchwały Nr XXVII/05 Rady Gminy Łambinowice z dn. 31.03.2005r.
- Opracowanie ekofizjograficzne województwa opolskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, 2008.
- Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego" K. Badora, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.
- Warunki przyrodnicze produkcji rolnej - woj. opolskie, Instytut Uprawy, Nawożenia i Gleboznawstwa w Puławach, Puławy 1987 r.
- Mapy potencjalnej roślinności naturalnej Polski oraz mapy potencjalnej roślinności Dolnego Śląska, *Badora*, 2007.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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

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

2. Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Opracowana prognoza oddziaływania na środowisko odnosi się do projektu dokumentu: *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.*

W rozdziale **Informacje ogólne** dokonano charakterystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 (OF PN 2020), które znajduje się w południowej części województwa opolskiego, i obejmuje swoim zasięgiem 14 gmin wchodzących w skład 3 powiatów oraz gminę Grodków. W skład Partnerstwa wchodzi gminy: Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Nysa, Skoroszyce, Łambinowice, Korfantów, Biała, Lubrza, Prudnik, Kietrz, Branice, Głubczyce, Grodków oraz powiaty: nyski, prudnicki i głubczycki. Powierzchnia obszaru funkcjonalnego to 2 081,38 km².

Sieć drogowa obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodnie powiązania z ośrodkami miejskimi (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynom-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio skomunikowane. Na omawiany system składają się drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Są one przypisane do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

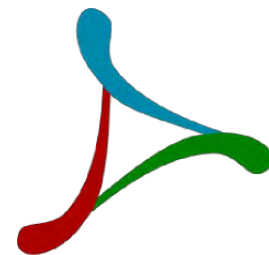
Drogi krajowe przebiegające przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 to:

- Autostrada A4 przebiegająca przez terytorium gminy Grodków,
- DK 38 relacji Kędzierzyn Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice),
- DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- DK 41 relacji Nysa – Prudnik – Trzebina – granica państwa (Trzebina-Bartultovice),
- DK 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole).

Na terenie OF PN 2020 znajduje się 15 z 45 dróg wojewódzkich województwa opolskiego, z czego najważniejsze znaczenie dla obszaru mają: DW nr 401, DW nr 405, DW nr 406, DW nr 407, DW nr 411, DW nr 414 oraz DW nr 416. Długość dróg powiatowych (miejskich i poza miejskich) wynosi łącznie ok. 1202 km.

W **Informacjach ogólnych** przedstawiono również informacje o zawartości i głównych celach projektu Strategii oraz powiązaniu z innymi dokumentami.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszo-rowerowej. Głównym celem jest stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN, który umożliwi mieszkańcom swobodę



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

przemieszczania się, bez względu na wybrany środek transportu, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju.

W ramach opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wyróżniono następujące cele strategiczne:

Cel 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN 2020 (działania: remont istniejącej oraz budowa nowej infrastruktury przystankowej, w tym centrów przesiadkowych, zakup nowoczesnego taboru oraz lepsze dostosowanie tras oraz częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców OF PN).

Cel 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN 2020 (działania: kompleksowe remonty dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, budowa obwodnic miejscowości, przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowa nowych miejsc parkingowych).

Cel 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN 2020 (działania: budowa wydzielonych ciągów pieszo rowerowych wzdłuż dróg łączących sąsiednie miejscowości, budowa ścieżek rowerowych na terenach rekreacyjnych, montaż stojaków rowerowych oraz utworzenie wypożyczalni rowerów).

W procesie tworzenia zapisów „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględniona została konieczność utrzymania ich zgodności z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność strategii jest zachowana zarówno w stosunku do aktów planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej, jak i tych na szczeblu krajowym i regionalnym. Strategia jest zgodna także z pozostałymi politykami realizowanymi w województwie opolskim oraz z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, powiatowym i gminnym. Niniejsza Strategia jest spójna z celami określonymi w następujących kluczowych dla Europy, kraju i regionu dokumentach:

- Na szczeblu europejskim:
 - Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy.
 - Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
 - Strategia Europa 2020.
 - Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
 - Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

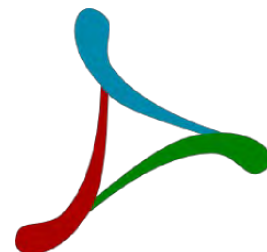
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport.
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.
- Program Marco Polo.
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.
- Na szczeblu krajowym:
 - „Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”
 - „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”
 - „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”
 - „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”
 - „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”
 - „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”
 - Dokumentami regionalnymi:
 - „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”
 - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”
- Na szczeblu lokalnym:



Biurow projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- „Strategia Rozwoju Powiatu Prudnickiego”
- „Strategia Rozwoju Wspólnoty Międzygminno-Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004-2015”
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy)”
- „Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015”
- „Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa”
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów”
- „Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025”
- „Strategia Rozwoju Gminy Branice do roku 2013”
- „Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce”
- „Strategia Rozwoju Gminy Głuchołazy”
- „Strategia Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023”
- „Strategia Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020”
- „Strategia Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku”
- „Strategia Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020”
- „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015”
- „Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020”
- „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013”
- „Strategia Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020”
- „Strategia Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023”

W Prognozie oddziaływania na środowisko dokonano oceny przewidywanych oddziaływań na środowisko, przy zastosowaniu metody macierzy interakcji, metody kartograficznej i metody opisowej. Oceniając kierunki działań zastosowano następującą skalę oceny:

- 0 brak wpływu
- + może wystąpić pozytywne oddziaływanie
- może wystąpić negatywne oddziaływanie
- +/- realizacja planowanego działania może spowodować pozytywne jak i negatywne oddziaływanie



Biuro projektu:

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

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

Charakter oddziaływania opisano następującymi symbolami.

B	bezpośrednie
P	pośrednie
W	wtórne
Sk	skumulowane
K	krótkoterminowe
Ś	średnioterminowe
D	długoterminowe
St	stałe
C	chwilowe

W ocenie tej nie wartościowano wielkości poszczególnych oddziaływań tylko analizowano możliwość ich wystąpienia.

W Prognozie oddziaływania na środowisko przedstawiono cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposób ich uwzględnienia w projektowanym dokumencie, cele te dotyczą w szczególności:

- przeciwdziałania zmianom klimatu poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, rozwój technologii przyjaznych środowisku, poprawę efektywności energetycznej oraz większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii,
- stworzenia jednolitego, europejskiego obszaru transportu, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysoką efektywnością i konkurencyjnością, oszczędnym wykorzystaniem nieodnawialnych zasobów naturalnych oraz niskim poziomem emisji gazów cieplarnianych, z także wysokim poziomem bezpieczeństwa,
- ochrony gatunków dzięki flory i fauny oraz ich siedlisk naturalnych,
- zachowania populacji dzikiej fauny i flory,
- zachowania siedlisk naturalnych i gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty w stanie sprzyjającym ochronie lub w celu odtworzenia takiego stanu,
- ochrony wszystkich gatunków ptactwa występującego naturalnie w stanie dzikim na europejskim terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej,
- zapobiegania i zmniejszania negatywnego wpływu, wynikającego z wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi oraz zmniejszenie ogólnych skutków użytkowania zasobów i poprawę efektywności takiego wykorzystania,
- utrzymania jakości powietrza, tam gdzie jest ona dobra i poprawę w pozostałych przypadkach oraz zapobieganie, unikanie lub ograniczanie szkodliwych oddziaływań na zdrowie ludzi i środowisko,

- racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych, w myśl zasady zrównoważonego rozwoju.

W rozdziale ***Istniejący stan środowiska na obszarze obejmującym projektowany dokument oraz na obszarze objętym przewidywanym znaczącym oddziaływaniem, a także potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu*** omówiono następujące zagadnienia:

a) Strukturę użytkowania gruntów

Według danych GUS (stan na 31.12.2014 r.) największy udział procentowy na omawianym terenie zajmują użytki rolne (89,21%), grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią 7,07%, grunty pod wodami – 2,76%, użytki ekologiczne – 0,02%, nieużytki – 0,42%, natomiast tereny pozostałe – 0,51%.

b) Wody powierzchniowe wraz z oceną stanu jakości tych wód za 2014 r.

Potencjał jednolitych części wód (JCW) oceniany jest jako umiarkowany. Stan chemiczny określono jako dobry. Wody te nie spełniają wymogów jak dla obszarów chronionych. Ostatecznie stan jcw określono jako zły.

c) Wody podziemne wraz oceną jakości tych wód

Na terenie objętym opracowaniem występują następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych: GZWP nr 332 Subniecka Kędzierzyńsko-Głubczycka, GZWP nr 337 Dolina kopalna Lasy Niemodlińskie oraz GZWP nr 338 Subzbiornik Paczków – Niemodlin. Jakość tych wód jest oceniana jako dobra.

d) Powietrze

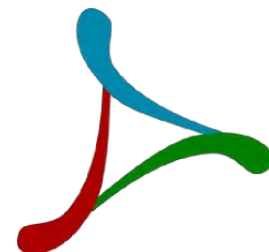
Zanieczyszczenia powietrza, pochodzenia antropogenicznego na analizowanym obszarze emitowane są w głównej mierze przez zakłady przemysłowe, sektor komunalny i mieszkaniowy oraz transport drogowy. Nie stwierdzono przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, poza pyłem, dla którego przekroczenia stężeń dopuszczalnych występują w okresie grzewczym.

e) Klimat akustyczny

Podstawowe źródło hałasu na analizowanym obszarze stanowi transport drogowy i kolejowy. powodem tego jest duże natężenie ruchu na niektórych drogach krajowych i wojewódzkich oraz stan techniczny dróg i ulic, który nie zawsze jest zadowalający.

f) Powierzchnia ziemi

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 występuje rzeźba równinna, falista – lokalnie pagórkowata, rzeźba falista i pagórkowata (nizinno – wyżynna), rzeźba pagórkowata i wzgórzowa oraz wzgórzowa i górską. Na terenie tym wyróżniono 11 obszarów nagromadzenia geoostoi.



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

g) Gleby

Rodzaje i jakość gleb na analizowanym obszarze jest zróżnicowana. Występują tutaj gleby o klasach bonitacyjnych od II do IV. Głównie są to gleby brunatne wylugowane, płowe oraz mady.

h) Klimat

Klimat na omawianym obszarze jest charakterystyczny dla terenów podgórszych i jest uwarunkowany głównie położeniem geograficznym poszczególnych gmin.

i) Krajobraz

Krajobraz na analizowanym terenie jest zmienny: od nizinnego (Równina Grodkowska, Doliny Nysy Kłodzkiej i Płaskowyżu Głubczyckiego), poprzez wyżyny (Płaskowyż Głubczycki, Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie), aż do gór niskich, średnich i wysokich (Góry Opawskie), w których zlokalizowane są liczne obniżenia i doliny (Pradolina Wrocławska, Dolina Nysy Kłodzkiej, Obniżenie Otmuchowskie, doliny większych rzek na pozostałym obszarze).

j) Ochrona przyrody

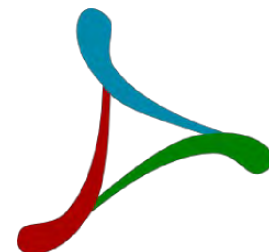
Omówiono świat roślinny i zwierzęcy (przedstawiono charakterystykę i rozmieszczenie zbiorowisk roślinnych, siedlisk przyrodniczych chronionych na podstawie Dyrektywy Habitatowej, scharakteryzowano faunę,) oraz wymieniono i scharakteryzowano formy ochrony przyrody znajdujące się na analizowanym obszarze, w tym 8 obszarów Natura 2000, 10 rezerwatów przyrody, jeden park krajobrazowy, 4 obszary chronionego krajobrazu oraz pomniki przyrody i główne korytarze ekologiczne.

W kolejnym rozdziale zidentyfikowano ***Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.***

Analizowany dokument tj. Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 dotyka kilku zasadniczych problemów środowiskowych:

- Bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Zagrożenia nadmiernym hałasem pochodzącym ze źródeł transportowych,
- Komunikacyjnego zanieczyszczenia powietrza,
- Przekształcania i zajętości terenu pod infrastrukturę drogową.

Zły stan techniczny dróg oraz duże natężenie ruchu są jednymi z przyczyn dużej ilości wypadków drogowych. Kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią poważny problem ze względu na zdrowie i życie ludzi. Dlatego też dążenie do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, stanowi jeden z priorytetów analizowanej *Strategii Rozwoju*



Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.

Hałas komunikacyjny jest jednym z podstawowych źródeł hałasu w środowisku. Spowodowane jest to ciągłym wzrostem natężenia ruchu, zwłaszcza udział transportu ciężkiego, złym stanem technicznym pojazdów, stanem technicznym nawierzchni dróg, jej rodzaju, organizacji ruchu drogowego. Działania mające na celu obniżenie uciążliwości akustycznej, takie jak budowa obwodnic, remonty dróg, zmiany organizacji ruchu mające wpływ na jego płynność (skrzyżowania bezkolizyjne, ronda, optymalizacja sygnalizacji świetlnej, dodatkowe pasy do lewoskrętów itp.) oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dla funkcjonowania komunikacji publicznej oraz bezpiecznego ruchu rowerowego, zostały ujęte w analizowanym dokumencie tj. *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.*

Ruch samochodowy odpowiedzialny jest za wysokie stężenie zanieczyszczenia powietrza w miastach i w pobliżu dróg, w dodatku na poziomie ulic, a dokładniej na poziomie oddychania. Emisja zanieczyszczeń zwiększa ryzyko występowania poważnych schorzeń układu oddechowego i układu krążenia, zwłaszcza w skali lokalnej, wśród osób narażonych na zwiększoną ekspozycję na zanieczyszczenia komunikacyjne. Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych ma również wpływ na powstawanie epizodów smogowych, a także na zakwaszanie środowiska oraz negatywnie wpływa roślinność. Realizacja *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030* przyczyni się zmniejszenia tych negatywnych oddziaływań.

Infrastruktura drogowa jest istotnym czynnikiem ograniczania arealu ziemi. Eksploatacja sieci transportowej powoduje zanieczyszczanie gleb znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwych dróg. Budowa nowych dróg wiąże się z koniecznością przekształcania nowych terenów oraz istotną ingerencją w środowisko przyrodnicze. Negatywne skutki budowy dróg i wzrostu natężenia ruchu na nich to między innymi: utrudnienie przemieszczania się zwierząt i roślin, wypadki i kolizje drogowe z dzikimi zwierzętami oraz zniszczenie siedlisk w zasięgu przebiegu i oddziaływania drogi. Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie zlokalizowane są tereny cenne przyrodniczo obszary, w tym Obszary Natura 2000 oraz korytarze ekologiczne.

W rozdziale **Przewidywane znaczące oddziaływanie, w tym bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko** dokonano oceny przewidywanych oddziaływań na środowisko, przy zastosowaniu metody macierzy interakcji, metody kartograficznej i metody opisowej. Stworzono tabelę, a w jej kolumnach określono elementy środowiska, na które może oddziaływać realizacja zadań wynikająca z kierunków działań ocenianego projektu Strategii. Oceniając kierunki działań zastosowano następującą skalę zgodnie z przyjętą metodyką.

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

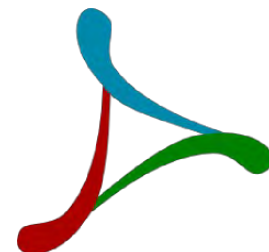
Głównym celem ocenianego dokumentu jest stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020. System transportowy dostosowany zostanie do potrzeb mieszkańców i turystów. Zapewniał będzie optymalizację wykorzystania infrastruktury i organizacji ruchu, przez co przyczyni się do sprawnego i bezpiecznego przewożenia towarów i przemieszczania osób. Zostaną zaspokojone podstawowe potrzeby społeczności, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju, który odbywał się będzie poprzez ograniczenie emisji CO₂ i odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów, a także przez minimalizację wykorzystania gruntów i ograniczenie natężenia hałasu.

Inwestycje w większości wymagać będą uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wpływ poszczególnych działań na środowisko został omówiony szczegółowo w dokumencie. Dla większości zadań stwierdzono pozytywny wpływ inwestycji na ludzi, klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne oraz krajobraz (inwestycje związane z przebudową dróg, przystanków autobusowych, dworców autobusowych). W przypadkach nowych obiektów występować będzie również negatywny wpływ działań na różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta (poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie arealu siedlisk zwierząt), powierzchnię ziemi (poprzez przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych) oraz wodę (poprzez wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni). Planowane działania w większości znajdują się poza obszarowymi formami ochrony. Część inwestycji wkracza w obszary chronione, tj. Obszary Natura 2000 Góry Opawskie, Zbiornik Nyski i Forty Nyskie oraz obszary chronionego krajobrazu, niemniej jednak przy zastosowaniu środków minimalizujących nie przewiduje się znaczącego wpływu planowanych zadań na formy ochrony przyrody.

W kolejnym rozdziale opisano **Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.**

Największy wpływ na środowisko zidentyfikowano przy realizacji przedsięwzięć związanych z przebudową/budową infrastruktury drogowej. Minimalizacja zagrożeń wynikających z oddziaływania transportu drogowego na środowisko przyrodnicze to przede wszystkim ustalenie lokalizacji drogi w miejscu najmniej kolizyjnym z ostojami i naturalnymi korytarzami migracyjnymi zwierząt. Działanie takie możliwe jest przy planowaniu inwestycji po nowym śladzie drogowym. Przy budowie lub przebudowie dróg, możliwe jest zastosowanie środków minimalizujących, takich jak:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- budowa przejść umożliwiających migrację zwierząt lub adaptacja istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla tych zwierząt,
- ograniczenie prędkości jazdy w celu ochrony szlaków migracji,
- zapewnienie ochrony zwierząt podczas realizacji inwestycji drogowych związane z dostosowaniem terminu wykonywania prac w czasie poza okresem rozrodu i migracji płazów, lęgów ptaków oraz rozrodu i wychowu młodych ssaków.

Generalne zasady zapobiegania i ograniczania oddziaływań powstających na etapie realizacji i eksploatacji ewentualnych działań powinny być związane ze stosowaniem najlepszych dostępnych technologii, zabezpieczeniem placu budowy, ograniczeniem do niezbędnego minimum prac prowadzonych w sąsiedztwie obszarów chronionych, ograniczaniem liczby wycinanych drzew, a w przypadku konieczności usunięcia dokonywanie nasadzeń, podczyszczaniem wód deszczowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych, racjonalne korzystanie z zasobów wodnych oraz stosowaniem materiałów energooszczędne i technologii małodopadowych.

W *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030* przedstawiono również **rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.**

Stwierdzono, że projekt Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest uporządkowanym zbiorem działań zmierzających do zrównoważonego i trwałego rozwoju transportu, opracowanym pod kątem osiągnięcia zakładanych celów. Posiada jednak charakter dość ogólnych wytycznych, bez szczegółowych informacji dotyczących rozwiązań technicznych przedsięwzięć uwzględnionych w Strategii, które w dużej mierze mają wpływ na ich oddziaływanie na środowisko. Ponadto lokalizacja części z powyższych inwestycji ze względu na charakter analizowanego dokumentu ma charakter poglądowy i może ulec zmianie. Ogólność dokumentu pozwala na zastosowanie alternatywnych rozwiązań, które powinny zostać poddane szczegółowej ocenie na etapie przystąpienia do ich uzgodnień i realizacji.

W rozdziale **Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko** omówiono lokalizację OF Partnerstwo Nyskie 2020 w odniesieniu do granic krajów sąsiednich.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 od południa graniczy z Republiką Czeską, z krajem morawsko-śląskim oraz krajem ołomunieckim. Długość granicy z Czechami wynosi 192,4 km. Część zadań infrastruktury drogowej, polegających na remoncie/przebudowie dróg na terenie gmin Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Prudnik, Lubrza, Głubczyce, Branice i Kietrz realizowane będzie w sąsiedztwie granicy



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

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

z Republiką Czeską, w odległości do 2 km. Oddziaływania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięć zawierać się będą w granicy pasa drogowego. W związku z tym nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko ustaleń Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 w krajach sąsiednich.

Dla poszczególnych celów strategicznych zaproponowano wskaźniki skutków środowiskowych ich realizacji. Do wskaźników tych należą:

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

- Procentowy udział autobusów wyposażonych w silniki diesla spełniające wymagania norm EURO emisji spalin,
- Ilość osób korzystających z publicznych środków transportu (jednostka – [szt.])

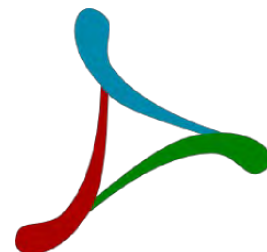
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

- Powierzchnia zajęta pod infrastrukturę drogową (jednostka – [ha]) (GUS),
- Ilość przejść w tym przepustów umożliwiających migrację zwierząt utworzonych/dostosowanych w wyniku budowy/przebudowy sieci drogowej (jednostka – [rodzaj przejścia wraz z podaniem ilości [szt.]] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska),
- Liczba drzew podlegająca wycince, w wyniku realizacji przedsięwzięć związanych z budową/przebudową sieci drogowej - liczba drzew na którą uzyskano Zezwolenie na wycinkę (jednostka – [szt.]) oraz liczba drzew wskazanych do nasadzenia przy realizacji przedsięwzięć (jednostka – [szt.]) (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Starostwa Powiatowego, Dane Urzędu Marszałkowskiego),
- Liczba kolizji ze zwierzętami w wypadkach drogowych (jednostka – [szt.]) (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji),
- Liczba osobników/powierzchnia siedlisk ulegająca zniszczeniu w wyniku realizacji przedsięwzięć infrastruktury drogowej, dla których uzyskano Zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową (jednostka – powierzchnia siedlisk [ha] - ilość osobników poszczególnych gatunków [szt.]) (Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska),
- Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (jednostka [szt.]) (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji).

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

- Liczba wypadków z udziałem rowerzystów (jednostka [szt.]) (Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK)).

System monitoringu zapewni skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* w odniesieniu do skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu.



Biuro projektu:

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

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



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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

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

3. Informacje ogólne

3.1. Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

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

W skład Partnerstwa wchodzi gminy: Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Nysa, Skoroszyce, Łambinowice, Korfantów, Biała, Lubrza, Prudnik, Kietrz, Branice, Głubczyce, Grodków oraz powiaty: nyski, prudnicki i głubczycki.

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

Rysunek 1 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski



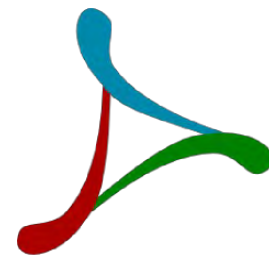
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 2 Członkowie Partnerstwa Nyskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Na terenie partnerstwa mieszka 264 608 osób, co stanowi 26% mieszkańców województwa opolskiego oraz 0,7% mieszkańców Polski. 49% ogółu mieszkańców stanowią kobiety, a 51% mężczyźni. Spośród gmin wchodzących w skład Partnerstwa najwięcej osób mieszka w Nysie – 58 132. Najmniej zaludniona



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

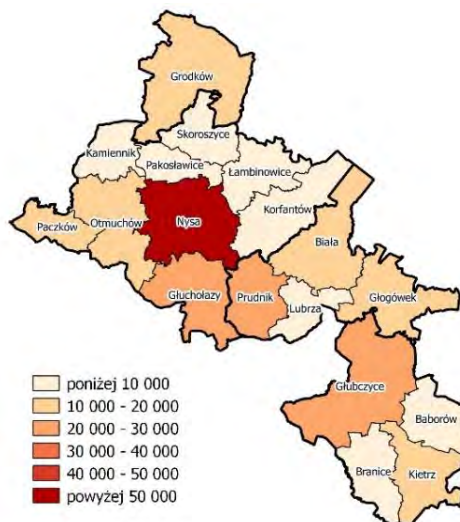
partnerstwo-nyskie2020.pl

jest Lubrza, w której mieszkają tylko 4 363 osoby¹. Średnia gęstość zaludnienia wynosi 103 osoby na km². Najgęściej zaludniona jest Nysa, żyje w niej średnio 266 osób na km², zaś najmniejszą gęstość zaludnienia odnotowujemy w Korfantowie, tylko 51 osób na km².

Rysunek 3 Gęstość zaludnienia



Rysunek 4 Liczba ludności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

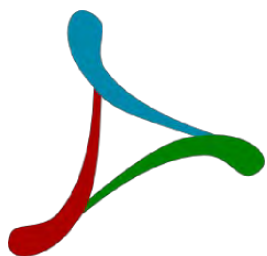
Obszar partnerstwa nyskiego charakteryzuje się stosunkowo niskim poziomem rozwoju gospodarczego. Na badanym obszarze w 2014 r. działały 24 153 podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON, z których zdecydowana większość, bo aż 94,2%, należała do sektora prywatnego, a tylko 5,8% do sektora publicznego. Najwięcej przedsiębiorstw stanowią podmioty zatrudniające do 9 pracowników, dużych firm, zatrudniających ponad 250 osób, było tylko 18.

Tabela 1 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości

Podmioty wg klas wielkości	2014
Ogółem	24 153
0-9 zatrudnionych	23 126
10-49 zatrudnionych	843
50-249 zatrudnionych	166
250 i więcej zatrudnionych	18

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

¹ Dane z GUS – Bank Danych Lokalnych



Biuro projektu:

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

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

3.2. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym

3.2.1. System drogowy OF PN 2020

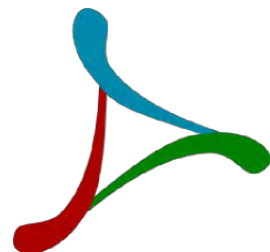
System drogowy odgrywa najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców miast i gmin Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Sieć drogowa obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodnie powiązania z ośrodkami miejskimi (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynom-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio skomunikowane. Na omawiany system składają się drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Są one przypisane do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Na analizowanym obszarze widoczna jest dominacja układów równoleżnikowych. Sytuacja ta powstała w wyniku nałożenia siatki dróg na teren, na którym istniały już ukształtowane historycznie struktury osadnicze i przestrzenne. Sieć drogowa Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 tworzona jest przez ogólnodostępne drogi publiczne, które, ze względu na pełnioną funkcję, dzielą się na następujące kategorie:

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

Zarządcami dróg są następujące organy administracji rządowej i samorządowej:

- Drogi krajowe – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu.
- Drogi wojewódzkie – zarząd województwa poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.
- Drogi powiatowe – zarządy poszczególnych powiatów poprzez:
 - Starostwo Powiatowe w Prudniku – Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska Powiatu (dotyczy gminy Biała, gminy Lubrza, gminy Prudnik);
 - Starostwo Powiatowe w Głubczycach (dotyczy gminy Branice, gminy Głubczyce, gminy Kietrz);
 - Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie (dotyczy gminy Nysa, gminy Głuchołazy, gminy Korfantów, gminy Łambinowice, gminy Otmuchów, gminy Paczków, gminy Skoroszyce);
 - Zarząd Dróg Powiatowych w Brzegu (dotyczy gminy Grodków).



Biuro projektu:

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

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

- Drogi gminne – burmistrzowie lub wójtowie poszczególnych 14 gmin: burmistrz Nysy, burmistrz Białej, wójt gminy Branice, burmistrz Głubczyc, burmistrz Głuchołaz, burmistrz Grodkowa, burmistrz Kietrza, burmistrz Korfantowa, wójt Gminy Lubrza, wójt gminy Łambinowice, burmistrz Otmuchowa, burmistrz Paczkowa, burmistrz Prudnika, wójt gminy Skoroszyce.

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

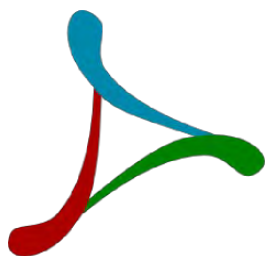
Układ dróg krajowych

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

Podstawowym elementem szkieletu komunikacyjnego województwa opolskiego jest autostrada A4², która wpisuje się w paneuropejski korytarz transportowy. W skali europejskiej korytarz ten jest osią spinającą Europę Zachodnią z Ukrainą. Autostrada stanowi bardzo sprawne i atrakcyjne powiązanie regionu z dwoma województwami: dolnośląskim oraz śląskim. Autostrada A4 przebiega przez terytorium gminy Grodków – przechodząca przez gminę jezdnia północna autostrady ma długość 10,319 km, a jezdnia południowa 10,962 km.

Węzły, które łączą obszar OF PN 2020 z autostradą, to: „Przylesie” poprzez DW 401 oraz DW 403, „Prądy” poprzez DK 46 oraz DW 435 i „Dąbrówka” poprzez DK 45. Na obszarze OF PN 2020 drogi krajowe zapewniają powiązania między ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi regionu opolskiego (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle) oraz regionów sąsiednich. Z ogólnej sieci dróg krajowych województwa opolskiego naturalnie wyodrębniły się dwa szlaki komunikacyjne obsługujące kierunek wschód-zachód. Pierwszy z nich to tzw. „Szlak Staropolski” (droga krajowa nr 46), który stanowi podstawowe połączenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie (i samego województwa opolskiego) z Warszawą oraz ze znaczącymi krajowymi aglomeracjami – Częstochową, Kielcami i Lublinem. Łączy on również OF PN 2020 z terenami uzdrowiskowymi i wypoczynkowymi Kotliny Kłodzkiej i Sudetów. Drugi szlak, tzw. „Szlak Podsudecki” lub „Trasa Podsudecka” (ciąg dróg krajowych nr 40, 41 i częściowo nr 46), jest on podstawowym elementem układu drogowego zapewniającego wzajemne powiązania między powiatami południowej Opolszczyzny (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle). W systemie komunikacji drogowej województwa opolskiego ciąg ten ma znaczenie regionalne, transgraniczne i międzyregionalne. Trasa stanowi powiązanie 3 regionów południowo-zachodniej

² Autostrada A4 na terenie Polski przebiega od granicy z Niemcami w Jędrzychowicach koło Zgorzelca poprzez Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów do przejścia granicznego na Ukrainę Korczowa-Krakowiec.



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

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

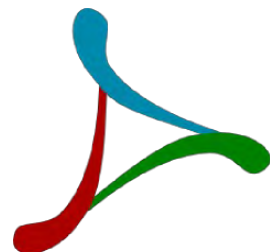
Polski – województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Przez OF PN 2020 przebiega również droga krajowa nr 38. Na całej długości położona jest ona w województwie opolskim. Między innymi łączy Głubczyce z Kędzierzynom-Koźlem oraz Polskę z Republiką Czeską (przez przejście graniczne w Pietrowicach). Poniżej przedstawiono przebieg dróg krajowych przebiegających przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020:

- DK 38 relacji Kędzierzyn Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice),
- DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- DK 41 relacji Nysa – Prudnik – Trzebina – granica państwa (Trzebina-Bartultovice),
- DK 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole).

Układ dróg wojewódzkich

Zadaniem dróg wojewódzkich jest połączenie dużych miast znajdujących się w danym układzie regionalnym. Zalicza się również do nich drogi o znaczeniu obronnym, które nie zostały sklasyfikowane jako drogi krajowe. Województwo opolskie posiada dobre powiązania drogowe z województwami ościennymi. Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 charakteryzuje się dogodnymi połączeniami wewnątrzregionalnymi, które, poza połączeniem ważnych ośrodków miejskich i gminnych, zapewniają odpowiedni poziom skomunikowania z głównymi trasami wyższego rzędu. Na analizowanym obszarze można zaobserwować znaczną koncentrację dróg krajowych i wojewódzkich położonych na południe od Opola – m.in. w trzech powiatach wchodzących w skład OF PN 2020 i w gminie Grodków. Występowanie w tym obszarze gęstej sieci dróg o dobrych parametrach technicznych jest spowodowane transgranicznym charakterem południowych powiatów województwa opolskiego. Sytuacja ta korzystnie wpływa na komunikację osobową i towarową z Republiką Czeską. Obecny charakter połączeń drogowych jest wypadkową uwarunkowań historycznych i przestrzennych. Na terenie OF PN 2020 znajduje się 15 z 45 dróg wojewódzkich województwa opolskiego. Dla funkcjonowania i rozwoju OF PN 2020 najważniejsze znaczenia mają następujące drogi wojewódzkie:

- DW nr 401: doprowadzająca ruch z części obszaru do autostrady A4 do węzła „Przylesie” (doprowadza ruch z gminy Grodków; a poprzez drogę krajową nr 46, ruch z powiatu nyskiego; zaś przez drogę krajową nr 41 ruch z większości powiatu prudnickiego – jadących w kierunku zachodnim, w tym do Wrocławia). W ciągu tej drogi znajduje się obwodnica Grodkowa.
- DW nr 405: Korfantów – Niemodlin – łącząca wschodnią część powiatu nyskiego (gm. Korfantów) z drogą krajową nr 46, a przez nią z autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- DW nr 406: Nysa – Włostowa – łącząca Korfantów oraz Łambinowice z drogą krajową nr 46 i dalej z Nysą oraz autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- DW 407: Nysa – Korfantów – Łącznik – łącząca Korfantów z Nysą oraz DW 414.



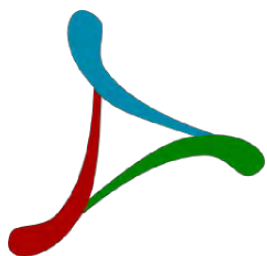
Biuro projektu:

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

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

- DW nr 411: Nysa – Głuchołazy – Konradów – przejście graniczne (Zlaté Hory) – o parametrach klasy G – doprowadza ruch z kierunku Wrocławia, Brzegu i Opola do uzdrowiska Głuchołazy na skraju Gór Opawskich i do przejść granicznych w atrakcyjnym rejonie turystycznym Jesenika.
- DW nr 414: wiążąca większą część powiatu prudnickiego (w tym Prudnik) z Opolem – stolicą województwa, a przez drogę nr 409 z autostradą A4 na węźle „Gogolin” (to powiązanie jest dogodne dla jadących autostradą w kierunku wschodnim). Droga 414 będzie też doprowadzać do węzła autostradowego Pruszków. W ciągu drogi 414 znajduje się obwodnica Białej.
- DW nr 416: relacji Racibórz w woj. śląskim – Kietrz – Głubczyce – Głogówek – Krapkowice – o parametrach klasy G – doprowadzająca ruch z powiatu głubczyckiego i części powiatu prudnickiego do autostrady A4 (na węźle „Dąbrówka Górna” lub „Gogolin”), a przez drogę krajową 45 do Opola – stolicy województwa (jadąc na północ do drogi 45 dociera się w Krapkowicach, a z południowej części powiatu głubczyckiego, jadąc drogą 416 na zachód, w Raciborzu).

Poniżej umieszczono mapę sieci dróg wojewódzkich i krajowych województwa opolskiego, która ma na celu zobrazowanie ich przebiegu na terenie Opolszczyzny.



Rysunek 5 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Opracowanie własne.

Układ dróg powiatowych

Do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin oraz te, które łączą między sobą siedziby poszczególnych gmin. Realizują one również funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy znajdującymi się tutaj wsiami a gminnym ośrodkiem usługowym, a także z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi gmin. Pozwalają też



Biuro projektu:

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

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

przemieszczać się pomiędzy poszczególnymi wsiami. Długość dróg powiatowych (miejskich i poza miejskich) w poszczególnych powiatach kształtuje się następująco:

- powiat głubczycki – 336,47 km,
- powiat nyski – 594,756 km,
- powiat prudnicki – 270,691 km.

Gmina Biała

Dla prawidłowego funkcjonowania obszaru gminy najważniejsza jest droga wojewódzka DW 414, która stanowi jej podstawową oś komunikacyjną w układzie północ-południe. Jednocześnie pełni ona funkcję regionalnego i wewnętrznego połączenia z Opolem (stolicą województwa opolskiego) oraz Prudnikiem (powiatowym ośrodkiem usługowym). Stanowi także połączenie z Republiką Czeską, poprzez przejście graniczne Trzebina – Bartultovice, które jest oddalone o ok. 15 km od centrum Białej. Gmina Biała posiada bardzo gęstą sieć dróg powiatowych, które zapewniają jej odpowiednie powiązania z sąsiednimi ośrodkami miejskimi. Realizują także funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych wsi z gminnym ośrodkiem usługowym jakim jest miasto Biała oraz z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi gminy.

Gmina Lubrza

Gmina Lubrza należy do powiatu prudnickiego. Na zachodzie graniczy ona z gminą Prudnik, od północy z gminą Biała, od wschodu z gminą Głogówek, a od południa z Republiką Czeską. Trzon układu komunikacyjnego gminy tworzą DK 40 i DK 41, które przeprowadzają głównie ruch tranzytowy (zarówno osobowy jak i towarowy). Stanowią one także dojazd do przejść granicznych z Republiką Czeską: Trzebina – Bartultovice, Głuchołazy – Mikulovice oraz Konradów – Zlate Hory. Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu samochodowego na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają podstawowe znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Lubrza, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w regionie. Zapewniają także wewnętrzne powiązania pomiędzy poszczególnymi wsiami gminy, a lokalnym ośrodkiem usługowym jakim jest wieś Lubrza. Najważniejsze zewnętrzne powiązania obszaru gminy z powiatowym i gminnym ośrodkiem usługowym, tzn. miastem Prudnik i wsią Lubrza, zapewniają drogi powiatowe o numerach: DP 1250 O, DP 1267 O, DP 1280 O, DP 1279 O, DP 1614 O, DP 1615 O.

Gmina Prudnik

Gmina Prudnik położona jest w południowo-wschodniej części OF PN 2020, jest to znaczący ośrodek usługowy. Układ komunikacyjny gminy wyznaczają tranzytowe drogi krajowe: nr DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn-Koźle – Ujazd – Pyskowice oraz nr DK 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina). Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają jednocześnie duże znaczenie



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

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

dla powiązań komunikacyjnych gminy Prudnik, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w powiązaniach regionalnych. Prudnik posiada dogodną sieć dróg powiatowych, których uzupełnieniem w wymiarze lokalnym są gęsto rozmieszczone drogi gminne.

Gmina Branice

Gmina Branice to gmina wiejska, położona w południowej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina graniczy od południa i zachodu z Republiką Czeską, od wschodu z gminą Kietrz, natomiast od północy z gminą Głubczyce. Nie występują tu drogi krajowe, a jedynie droga wojewódzka nr 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice (granica państwa). Drogi powiatowe znajdujące się na terenie gminy pozwalają na dogodny połączenie poszczególnych wsi z gminnym ośrodkiem usługowym – Branicami oraz na wzajemne skomunikowanie ze sobą tych miejscowości. Sieć dróg powiatowych tworzą drogi o numerach: 12010, 12200, 12210, 12240, 12380, 12390 12410, 12480, 12820, 12830, 12840.

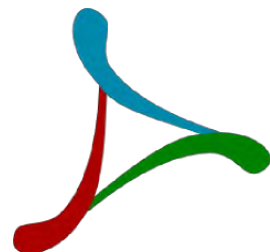
Gmina Głubczyce

Gmina Głubczyce położona jest w południowo-wschodniej części OF PN 2020. Główną arterią komunikacyjną gminy jest droga krajowa nr 38 relacji Kędzierzyn-Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice), która przechodzi przez gminę w układzie południowy zachód – północny wschód. Ponadto sieć drogową gminy tworzą dwie drogi wojewódzkie o znaczeniu regionalnym: numer 416 Krapkowice – Głogówek – Głubczyce – Kietrz – Racibórz oraz numer 417 Laskowice – Klisino – Szonów – Szczyty – Lisięcice. Przechodzą one przez gminę w układzie północ-południe. Gmina Głubczyce posiada dogodną sieć dróg powiatowych – przez teren miasta Głubczyce przechodzi ich 6, a przez obszary wiejskie gminy – 22. W wymiarze lokalnym uzupełnieniem sieci drogowej jest gęsta sieć dróg gminnych.

Gmina Kietrz

Gmina Kietrz położona jest w południowej części OF PN 2020. Jest to gmina przygraniczna, sąsiadująca z Republiką Czeską. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne gminy wyznaczają drogi wojewódzkie numer: 416 relacji Krapkowice – Kietrz – Racibórz, 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice oraz 420 relacji Kietrz – Pilszcz (granica państwa). Ich uzupełnienie stanowi 18 dróg powiatowych o numerach: 1221, 1223, 1224, 1227, 1234, 233, 1235, 1222, 1237, 1240, 1238, 1291, 1292, 1204, 1276, 2083, 2081, 2082. Poza tym układ komunikacyjny gminy tworzony jest przez gęstą sieć dróg gminnych.

Kluczowe połączenie zewnętrzne dla gminy stanowi droga wojewódzka 416, która zapewnia połączenie Kietrza z Głubzycami oraz Raciborzem. Najlepsze połączenie drogowe Kietrza z Opolem przebiega na dwóch trasach: drogą wojewódzką 416 przez Głubczyce do Krapkowic, a następnie drogą krajową 45 do Opola oraz z Kietrza drogami powiatowymi przez Baborów i Dobrosławice do drogi krajowej 38, a następnie od Reńskiej Wsi drogą krajową 45. Przedstawione połączenia stanowią najkrótsze połączenia Kietrza z Opolem, jednakże stan tych dróg



jest niezadawalający i wymaga pilnych remontów, co wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi, które musieliby ponieść zarządcy.

Gmina Paczków

Gmina Paczków jest najbardziej wysuniętą na zachód gminą powiatu nyskiego. Od zachodu graniczy ona z woj. dolnośląskim, a od południa z Republiką Czeską. Gmina posiada sieć dróg, które zapewniają jej sprawne połączenia krajowe oraz regionalne. Układ drogowy w gminie tworzą: jedna droga krajowa (nr 46) relacji Kłodzko – Szczekociny oraz jedna droga wojewódzka (nr 382), a także siedem dróg powiatowych zamiejskich, jedenaście dróg powiatowych miejskich oraz czterdzieści dziewięć dróg gminnych. Droga krajowa dzieli gminę na dwie części i przebiega przez nią w układzie wschód-zachód. Największa koncentracja dróg widoczna jest na terenie miasta Paczków.

Gmina Otmuchów

Gmina Otmuchów to gmina miejsko-wiejska, jedna z największych gmin województwa opolskiego (188 km²), położona w zachodniej części powiatu nyskiego przy granicy z Republiką Czeską. Ponadto gmina sąsiaduje z gminami: Głuchołazy, Kamiennik, Nysa, Paczków, Pakosławice oraz Ziębice. Gmina pozostaje w zasięgu drogi krajowej nr 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole), w ciągu której wybudowano w 2006 r. obejście drogowe miasta Otmuchowa. Pozostała część sieci dróg dla transportu kołowego tworzona jest przez drogi powiatowe i drogi gminne.

Gmina Nysa

Gmina Nysa to gmina miejsko-wiejska położona w centralnej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Głuchołazy, Korfantów, Łambinowice, Otmuchów, Pakosławice, Prudnik. Podstawą gospodarki gminy są branże: meblowa, budowlana i odzieżowa. Rozwija się tu również mała i średnia przedsiębiorczość. Nysa jest najważniejszym ośrodkiem edukacyjno-usługowym na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina Nysa posiada dobrze rozwinięty i wystarczający pod względem gęstości sieci komunikacyjnej układ drogowy. Położenie geograficzne gminy powoduje, że posiada ona korzystne połączenia komunikacyjne zarówno z polskim jak i czeskim układem drogowym. Przez teren gminy przebiegają:

- droga krajowa nr 46,
- droga krajowa nr 41,
- drogi wojewódzkie nr 406, 407, 411,
- drogi powiatowe i gminne.

Problemem, z którym boryka się gmina w kontekście transportu jest niedostateczna ilość przepraw mostowych przez rzekę Nysa Kłodzka oraz liczne utrudnienia, które się z tym wiążą – jak na przykład korki uliczne. Innym ważkim problemem jest brak obwodnicy miasta.

Biuro projektu:

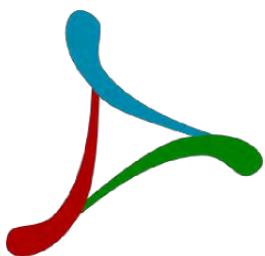
48-300 Nysa

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 Głuchołazy

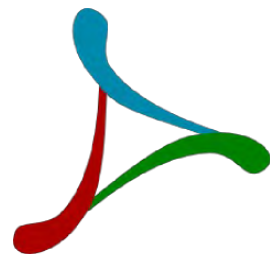
Od południa gmina graniczy z Republiką Czeską, co powoduje, że najważniejszy układ drogowy gminy stanowią: droga krajowa nr 40 relacji granica państwa – Pyskowice oraz droga wojewódzka nr 411 Nysa – Głuchołazy – granica państwa. Uzupełnieniem głównych osi transportu jest sieć dróg powiatowych i gminnych. Droga wojewódzka biegnie w układzie północ-południe, a droga krajowa zapewnia połączenie z Republiką Czeską i resztą Polski w układzie zachód-wschód. Drogi te zapewniają połączenie regionalne z sąsiednimi ośrodkami powiatowymi i gminnymi. Za pośrednictwem dróg powiatowych nr 1607 O, 1608 O, 1608 O, 1609 O, 1610 O, 1617 O, 1619 O, 1620 O, 1621 O, 1621 O, 1622 O, 1623 O, 1624 O, 1625 O możliwe jest połączenie z pozostałymi gminami w powiecie nyskim oraz między poszczególnymi miejscowościami wchodzącymi w skład gminy Głuchołazy.

Gmina Korfantów

Układ komunikacyjny gminy wyznacza tranzytowa droga krajowa o znaczeniu regionalnym nr 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina), która w granicach administracyjnych gminy mierzy 4,20 km długości. Jednak podstawową rolę w obsłudze komunikacyjnej gminy pełni droga krajowa nr 46, która zapewnia powiązanie gminy z miastem powiatowym (Nysą) oraz miastem wojewódzkim (Opolem). Droga ta nie leży w granicach administracyjnych gminy Korfantów. Podstawową obsługę komunikacyjną gminy Korfantów zapewniają trzy drogi wojewódzkie: nr 405 relacji Niemodlin – Korfantów o dł. 2,40 km, nr 406 relacji Nysa – Włostowa o dł. 304 mb, nr 407 relacji Nysa – Korfantów – Łącznik o dł. 17,60 km. DW 407 stanowi podstawową oś komunikacyjną gminy na kierunku wschód-zachód. DW 405 stanowi natomiast najważniejszą oś komunikacyjną gminy, zapewniającą powiązania z węzłem autostradowym „Prądy” oraz powiązania regionalne, w tym z Opolem, a także połączenia z sąsiednimi ośrodkami miejskimi (Niemodlin). W kierunku wschód-zachód najistotniejszą osią komunikacyjną gminy jest droga wojewódzka nr 407, która zapewnia powiązania komunikacyjne z Nysą oraz z węzłami autostradowymi „Dąbrówka” i „Gogolin”. Gmina posiada także gęstą sieć dróg powiatowych – obejmującą 16 odcinków – o łącznej długości 79,385 km. Uzupełnieniem tutejszej sieci drogowej są drogi gminne, lokalne miejskie i wiejskie oraz drogi transportu rolnego o łącznej długości 59,71 km.

Gmina Łambinowice

System drogowy gminy tworzony jest przez drogę krajową nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Szczekociny oraz trzy drogi wojewódzkie: nr 405 Niemodlin – Korfantów, nr 406 Nysa – Jasienica Dolna – Włostowa oraz nr 407 Nysa – Łącznik. Droga wojewódzka nr 406 jest główną osią komunikacyjną obszaru w ujęciu wschód-zachód. Gmina Łambinowice posiada dogodną sieć dróg powiatowych o łącznej długości 91,5 km, na którą składają się następujące odcinki: 1206O, 1522O, 1523O, 1531O, 1532O, 1533O, 1534O, 1535O, 1536O, 1537O, 1559O, 1605O.



Biuro projektu:

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

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

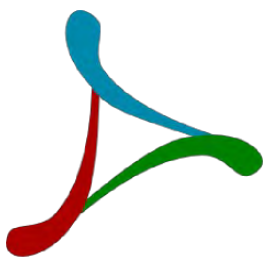
Gmina Skoroszyce

Gmina Skoroszyce znajduje się w centralnej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Od południa graniczy ona z gminą Pakosławice³, a od południowego wschodu z gminą Łambinowice. Za najważniejsze drogi w układzie komunikacyjnym gminy należy uznać DK nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Szczekociny oraz drogę wojewódzką nr 401 relacji Brzeg – Grodków – Pakosławice. Przez gminę przechodzi ponad 33 km dróg powiatowych o następujących numerach: 27540, 27541, 27542, 27543, 27544, 27547, 27553.

Gmina Grodków

Gmina Grodków znajduje się w północnej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina należy do powiatu brzeskiego. W północnej części gminy przebiega autostrada A4, która ma kluczowe znaczenie komunikacyjne dla obszaru Polski południowej, województwa opolskiego oraz OF PN 2020. Na terenie gminy Grodków usytuowany jest węzeł wjazdowy na autostradę „Przylesie” – znajduje się on 13 km od miejscowości Grodków. Układ sieci drogowej gminy tworzony jest przez drogi wojewódzkie nr 401, 385 oraz 378, a także przez 25 dróg powiatowych, takich jak: 15010, 15020, 15030, 15040, 15050, 15060, 15070, 15180, 15400, 15410, 15430, 15440, 15450, 15460, 15470, 15480, 15490, 15500, 15510, 15520, 15530, 15580, 16630. W wymiarze lokalnym uzupełnieniem tej sieci są drogi gminne.

³ Gmina poza obszarem OF PN 2020



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

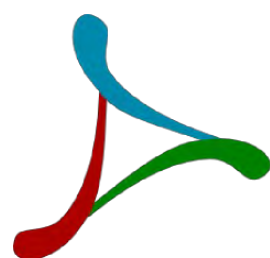
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3.3. Informacje o zawartości, głównych celach projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. oraz powiązaniu z innymi dokumentami

3.3.1. Informacje o zawartości dokumentu

Projekt *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* w swej treści obejmuje następujące elementy:

1. Streszczenie
2. Diagnoza aktualnego stanu obszaru transportu w OF PN 2020.
 - 2.1 Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020
 - 2.2 Przegląd istniejących dokumentów strategicznych
 - 2.3 Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym
 - 2.4 Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym
 - 2.5 Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)
 - 2.6 Diagnoza stanu infrastruktury pozostałych środków transportu
 - 2.7 Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020
 - 2.8 Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)
 - 2.9 Diagnoza problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem
 - 2.10 Wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców OF PN 2020 przeprowadzonych w ramach opracowania Badanie wśród mieszkańców OF PN 2020
 - 2.11 Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020
- 3 Studium Komunikacyjne
 - 3.1 Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru OF PN 2020
 - 3.2 Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020
 - 3.3 Wskazanie niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych wewnątrz PN 2020 - propozycje modernizacji, przebudowy oraz budowy nowych odcinków

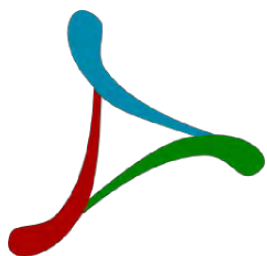


Biuro projektu:

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

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

- 3.4 **Analiza możliwości** poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w OF PN 2020 wraz ze wskazaniem zasadnych do **zastosowania innowacyjności** w tym obszarze.
- 3.5 Analiza ruchu rowerowego w **kontekście dojazdów** do pracy oraz **podróży turystycznych** i rekreacyjnych – **określenie zapotrzebowania i kierunków** rozwoju tras rowerowych
- 3.6 Analiza polityki parkingowej ze wskazaniem zapotrzebowania na powstanie nowych miejsc parkingowych, w tym **parkingów dostosowanych do postoju samochodów przewożących materiały niebezpieczne**
- 3.7 Analiza ruchu towarowego na terenie OF PN 2020 oraz wskazanie **rozwiązań ograniczających negatywne skutki** transportu towarowego w obszarach zurbanizowanych
- 3.8 **Ogólna charakterystyka terenów** przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe oraz pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne dokonana pod kątem analizy połączeń komunikacyjnych
- 4 **Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego** w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020
 - 4.1 Cel i zakres opracowania
 - 4.2 **Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020**
 - 4.3 **Rekomendacja działań** mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.
 - 4.4 Nyska Wizja Zero – cele do osiągnięcia dla minimalizacji wypadków
 - 4.5 Podsumowanie
- 5 Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020
 - 5.1 Diagnoza stanu obecnego
 - 5.2 **Koncepcja zintegrowanych przystanków** przesiadkowych w **głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa**, zapewniających dogodne przesiadki typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową).
 - 5.3 Rekomendacje dla OF PN 2020
 - 5.4 Projekt zintegrowanego systemu taryfowego na obszarze PN 2020 obejmujący wszystkie gałęzie transportu zbiorowego.
- 6 Wizja, cele i kierunki **działań**
- 7 **System wdrażania Strategii**
 - 7.1 **Układ podmiotowy**



Biuro projektu:

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

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

- 7.2 Układ funkcjonalny
- 7.3 Zasady Realizacji Strategii
- 8 Źródła finansowania Strategii
- 9 Monitoring i Ewaluacja Strategii

Oceniany Projekt Strategii... obejmuje Obszar Funkcjonalny Partnerstwa Nyskiego, który znajduje się w południowej części województwa opolskiego i obejmuje swoim zasięgiem 14 gmin wchodzących w skład 3 powiatów oraz gminę Grodków. W skład Partnerstwa wchodzi gminy: Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Nysa, Skoroszyce, Łambinowice, Korfantów, Biała, Lubrza, Prudnik, Kietrz, Branice, Głubczyce, Grodków oraz powiaty: nyski, prudnicki i głubczycki.

3.3.2. Główne cele projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. wraz z powiązaniem z innymi dokumentami

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszo-rowerowej.

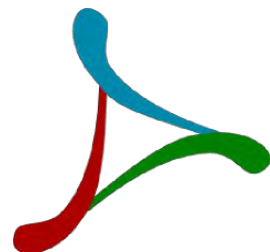
WIZJA

System komunikacyjny OF PN do roku 2030 umożliwi mieszkańcom swobodę przemieszczania się, bez względu na wybrany środek transportu, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju.

CEL GŁÓWNY

Stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie to teren przyjazny dla mieszkańców i przedsiębiorców, który cechuje się wysoką jakością systemu komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. To miejsce sprawnego i bezpiecznego transportowania towarów i przemieszczania się osób – indywidualnie



będź zbiorowo. Teren z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

System transportowy na obszarze Partnerstwa Nyskiego w roku 2030 cechować będzie:

- **Nowoczesność** – wykorzystywanie nowoczesnych i inteligentnych systemów i technologii; zarówno w zakresie organizacji, nadzoru i sterowania ruchem, jak również zastosowania nowoczesnego i ekologicznego taboru, przystosowanego do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.
- **Atrakcyjność** – dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców i turystów.
- **Konkurencyjność** – system komunikacji publicznej będzie konkurencyjny w zakresie cenowym i czasowym, będzie charakteryzował się wysoką jakością obsługi i oferowanych usług.
- **Efektywność** – system będzie zoptymalizowany pod kątem wykorzystania infrastruktury oraz organizacji ruchu, co zapewni sprawne i bezpieczne przewożenie towarów i przemieszczanie się osób na obszarze Partnerstwa.
- **Spójność** – zagwarantowanie dostępności komunikacji publicznej na linii siedziba gminy – miasto powiatowe oraz na linii sołectwo – siedziba gminy.
- **Możliwość integracji** – sposobność powiązania systemu komunikacji publicznej działającej na terenie OF PN z innym systemem komunikacji publicznej, innych jednostek terytorialnych bądź obszarów funkcjonalnych.
- **Zrównoważony rozwój systemu komunikacyjnego** – przy zagwarantowaniu możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno obecnych, jak i przyszłych pokoleń. Rozwój będzie odbywał się przy zastosowaniu zasad ograniczenia emisji CO₂ i odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów, a także przez minimalizację wykorzystania gruntów i ograniczenie natężenia hałasu.

Cele i kierunki działań

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

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

Biuro projektu:

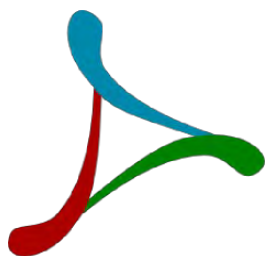
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

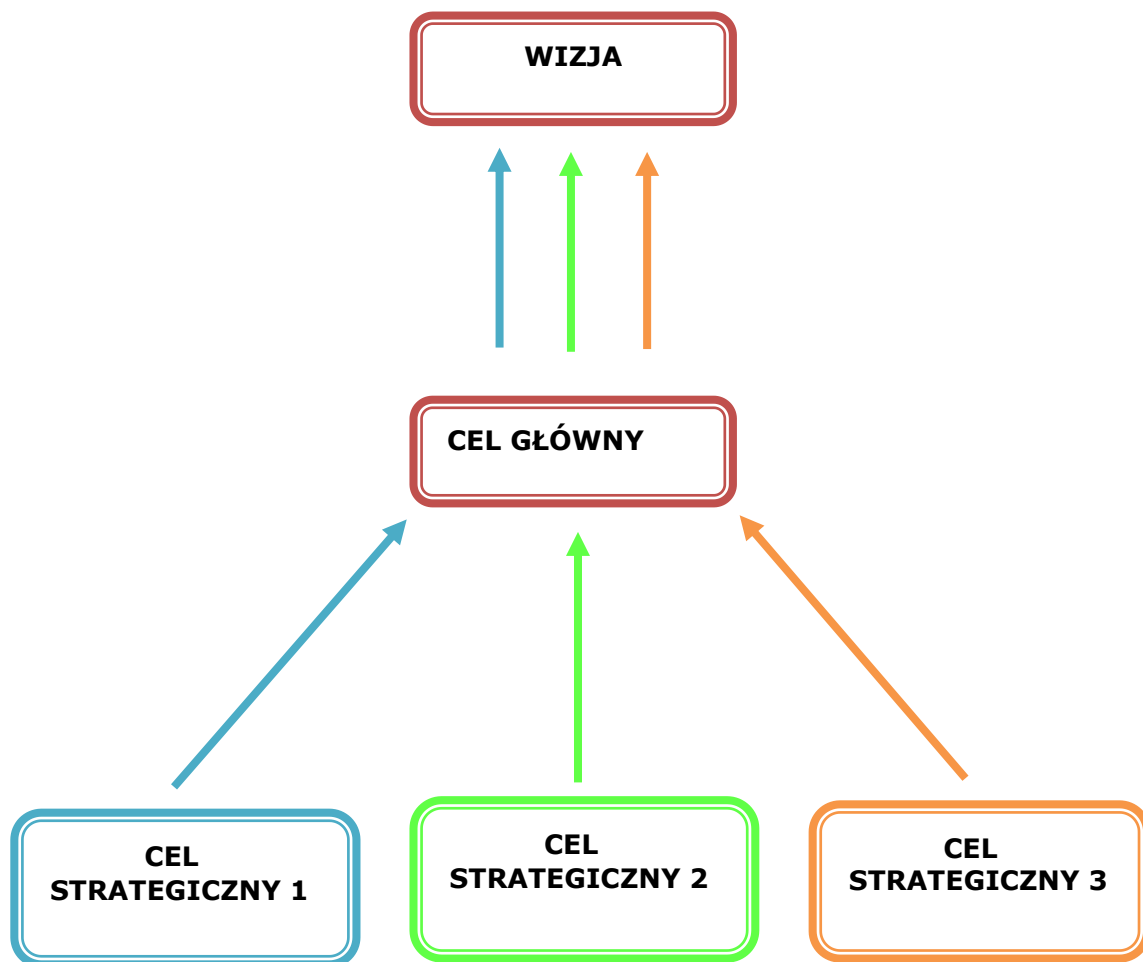
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

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

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



Cele strategiczne i cele szczegółowe definiują pożądany stan, którego osiągnięcie składa się na realizację priorytetu. W ramach opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wyróżniono następujące cele strategiczne oraz cele szczegółowe:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

- **CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1:** Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2:** Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3:** Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 1.4:** Ograniczenie emisji CO₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

- **CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1:** Poprawa jakości systemu drogowego.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2:** Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3:** Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

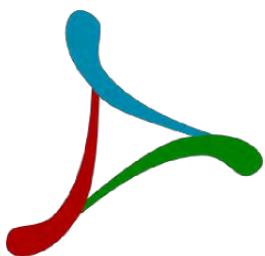
CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

- **CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1:** Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2:** Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.

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

- Stworzenie efektywnego i spójnego systemu transportowego, odzwierciedlającego rzeczywiste powiązania funkcjonalne.
- Stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych sposobów przemieszczania się, pozostających w opozycji do transportu samochodowego – rozwój systemu komunikacji rowerowej.
- Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną (zwiększenie liczby użytkowników) dzięki poprawie efektywności komunikacji publicznej.
- Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców – promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.



Biuro projektu:

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

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

- Zakup nowoczesnego i ekologicznego niskoemisyjnego taboru przystosowanego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych oraz dostosowanego do przepływu rzeczywistych potoków pasażerskich.
- Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez budowę ciągów pieszych i rowerowych.
- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej terenu OF PN poprzez budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci miejsc służących do odpoczynku.
- Budowa nowych ciągów dróg, usytuowanych z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast.

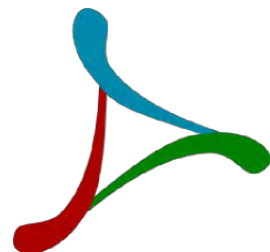
CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

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

Z przeprowadzonych analiz, wynika że głównymi problemami jakie dotyczą transportu publicznego są: bardzo zły stan techniczny infrastruktury przystankowej oraz taboru autobusowego, brak skomunikowania dużej liczby miejscowości oraz mała częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy jakości i dostępności transportu publicznego, głównie poprzez remont istniejącej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej (w tym centrów przesiadkowych), zakup nowoczesnego taboru oraz lepsze dostosowanie tras oraz częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców OF PN 2020.



Biuro projektu:

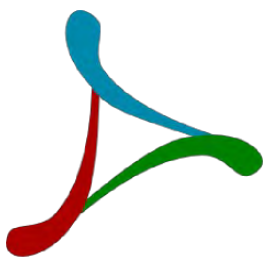
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

Biała	– Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.
Branice	– Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.
Głuchołazy	– Modernizacja dworca PKP w m. Głuchołazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojść pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów. – Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.
Głubczyce	– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.
Grodków	– Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.
Kietrz	– Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrzu.
Korfantów	– Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych.
Łambinowice	– Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice. – Remont infrastruktury kolejowej na terenie OF PN 2020.
Nysa	– Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie. – Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.
Otmuchów	– Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników. – Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha Remont zatok oraz przystanków autobusowych. – Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.

**Biuro projektu:**

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

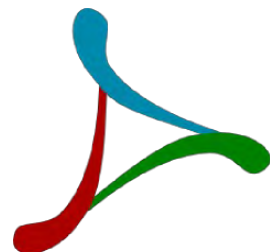
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Paczków	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).– Budowa zatok autobusowych.
Prudnik	<ul style="list-style-type: none">– Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania).– Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik.– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.– Przebudowa zatok autobusowych.– Centrum przesiadkowego przy dworcu PKP.
Skoroszyce	<ul style="list-style-type: none">– Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.
Powiat głubczycki	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.
Powiat nyski	<ul style="list-style-type: none">– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.
Powiat prudnicki	<ul style="list-style-type: none">– Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.
OF PN 2020	<ul style="list-style-type: none">– Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.– Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.– Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

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



Biuro projektu:

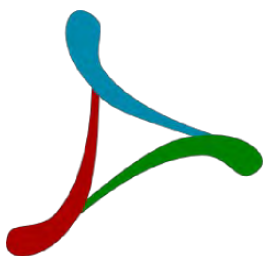
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

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

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez kompleksowe remonty dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, budowę obwodnic miejscowości, przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowę nowych miejsc parkingowych.

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Biała	<ul style="list-style-type: none">– Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.– Remont dróg na terenie gminy Biała.– Budowa i przebudowa nowych parkingów w gminie Biała.
	Branice	<ul style="list-style-type: none">– Remont drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego).– Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.– Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich.– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice.– Budowa nowych parkingów w gminie Branice.– Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.– Budowa drogi gminnej w Lewicach.
	Głuchołazy	<ul style="list-style-type: none">– Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy.– Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy.
	Głubczyce	<ul style="list-style-type: none">– Dokończenie budowy obwodnicy miasta.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.– Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.

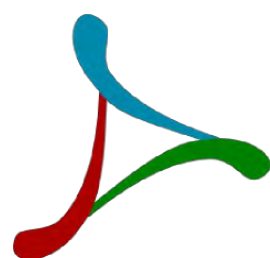


Biuro projektu:

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

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

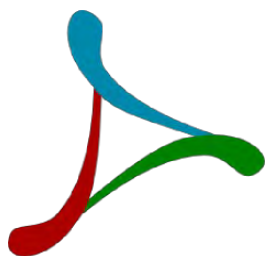
	<ul style="list-style-type: none">– Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.
Grodków	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.– Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.– Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.
Kietrz	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.– Remont drogi wojewódzkiej nr 416 z Głubczyc do granicy województwa, wraz z budową obwodnicy Kietrza.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.
Korfantów	<ul style="list-style-type: none">– Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica.– Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.– Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.
Lubrza	<ul style="list-style-type: none">– Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.– Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.– Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.– Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40).– Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza.– Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza.
Łambinowice	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.– Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.– Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w Gminie Łambinowice.

**Biuro projektu:**

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

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

Nysa	<ul style="list-style-type: none">– Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.– Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.– Budowa i przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.– Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.– Połączenie drogi 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.– Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego.– Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu.– Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.– Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa.– Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.
Otmuchów	<ul style="list-style-type: none">– Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).– Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.– Oznakowanie skrajni jezdni.– Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.– Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.– Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.– Remont dróg gminnych oraz powiatowych.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych.– Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.
Paczków	<ul style="list-style-type: none">– Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętu.– Remont nawierzchni dróg na terenie Gminy Paczków.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.
Prudnik	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.– Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.– Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.– Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik.– Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.– Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.

**Biuro projektu:**

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

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

		<ul style="list-style-type: none">– Budowa – zwiększenie ilości miejsc parkingowych.– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.– Budowa obwodnic miasta Prudnik.
	Skoroszyce	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych.– Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.
	Powiat głubczycki	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.– Budowa obwodnicy Kietrza.– Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.
	Powiat nyski	<ul style="list-style-type: none">– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.– Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.– Budowa nowych miejsc na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.
	Powiat prudnicki	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.– Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.– Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu.– Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

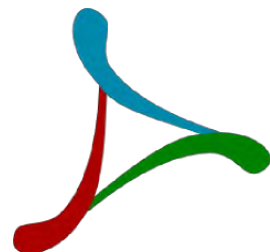
CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

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

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że na terenie OF PN 2020 w wielu miejscach brakuje chodników wzdłuż dróg, brakuje wydzielonych tras rowerowych pomiędzy miejscowościami oraz brakuje spójnej sieci ścieżek rowerowych w centrach miejscowości oraz na terenach rekreacyjnych.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez budowę wydzielonych ciągów pieszo rowerowych wzdłuż dróg łączących sąsiednie miejscowości, budowę ścieżek rowerowych na terenach rekreacyjnych, montaż stojaków rowerowych oraz utworzenie wypożyczalni rowerów.



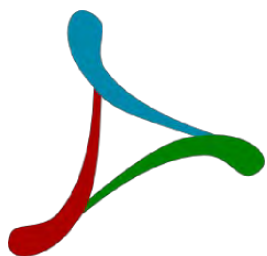
Biuro projektu:

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

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

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

Biała	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
Branice	– Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.
Głuchołazy	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy.
Głubczyce	– Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim. – Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.
Grodków	– Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.
Kietrz	– Budowa dróg rowerowych.
Korfantów	– Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów.
Lubrza	– Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.
Łambinowice	– Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów.
Nysa	– Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa. – Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa. – Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych. – Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy.
Otmuchów	– Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego. – Montaż stojaków rowerowych. – Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych. – Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym. – Wytyczenie oraz budowa chodników.
Paczków	– Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie. – Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.

**Biuro projektu:**

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

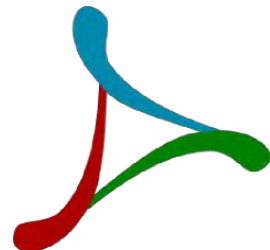
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Prudnik	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych na obszarze gminy Prudnik.– Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.
Skoroszyce	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.
Powiat głubczycki	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.
Powiat nyski	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.
Powiat prudnicki	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.
OF PN 2020	<ul style="list-style-type: none">– Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.– Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.

3.3.3. Powiązania z innymi dokumentami

W procesie tworzenia zapisów „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględniona została konieczność utrzymania ich zgodności z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność strategii jest zachowana zarówno w stosunku do aktów planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej, jak i tych na szczeblu krajowym i regionalnym. Strategia jest zgodna także z pozostałymi politykami realizowanymi w województwie opolskim oraz z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, powiatowym i gminnym.

Niniejsza Strategia jest spójna z celami określonymi w kluczowych dla Europy, kraju i regionu dokumentach.



Rysunek 6 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych

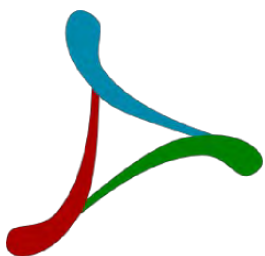


Biuro projektu:

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

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

Źródło: Opracowanie własne.



3.3.3.1. Dokumenty europejskie

Biuro projektu:

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

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

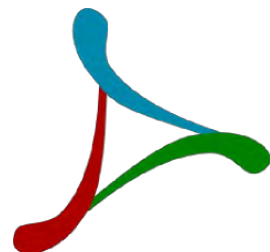


„Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględnia zapisy najważniejszych dokumentów dotyczących polityki transportowej na poziomie europejskim. Zapisy te transponowane są również w dokumentach krajowych i regionalnych. Dlatego też ograniczono się jedynie do przedstawienia najważniejszych dokumentów dotyczących

unijnej polityki transportowej, bez przytaczania konkretnych ich zapisów:

- Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy.
- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
- Strategia Europa 2020.
- Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu.
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport.
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.
- Program Marco Polo.

- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.



Biuro projektu:

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

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

3.3.3.2. Dokumenty krajowe



Poniżej przedstawiono najważniejsze państwowe dokumenty strategiczne, wraz z zawartą w nich charakterystyką głównych celów dotyczących krajowej polityki transportowej. Cele „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” korespondują z celami przedstawionych poniżej dokumentów strategicznych.

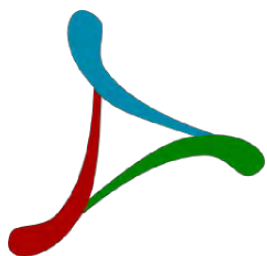
„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015” (SRK) jest podstawowym dokumentem strategicznym Polski, określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić.

Głównym celem Strategii jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski, co może być osiągnięte tylko w warunkach realizacji zasad zrównoważonego rozwoju. W kontekście realizacji tego zadania, powstało 6 priorytetów, określających najważniejsze kierunki i główne działania, dzięki którym możliwe będzie osiągnięcie celu nadrzędnego.

Jednym z priorytetów SRK jest *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*. Dokument kładzie nacisk na optymalizację i podniesienie jakości funkcjonowania systemu transportowego kraju, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych działalności transportowej, ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę (w tym kosztów związanych z oddziaływaniem transportu na zdrowie i środowisko). Służyć temu będzie dążenie do zintegrowania transportu w układzie gałęziowym i terytorialnym, a także podniesienie parametrów eksploatacyjnych sieci transportowych. Zmniejszanie uciążliwości wpływu transportu na środowisko, będzie natomiast uzyskiwane, poprzez wspieranie alternatywnych form transportu dla ruchu drogowego i lotniczego. Najważniejsze będzie zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej Polski i jej regionów, ze szczególnym uwzględnieniem głównych ośrodków gospodarczych.

SRK, podobnie jak „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”, zwraca uwagę na problem zbyt dużego zatłoczenia dużych aglomeracji oraz niewystarczającej konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do samochodowego. Dlatego każde działanie służące poprawie jakości usług transportu publicznego wpisuje się w zamierzenia opisane w „Strategii Rozwoju Kraju”.



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

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

W priorytecie II *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*, zwraca się uwagę na to, że poprawie bezpieczeństwa, likwidacji wąskich gardeł oraz polepszeniu jakości życia mieszkańców służyć będą inwestycje w system transportu publicznego. Będą one miały na celu zwiększenie jego roli jako alternatywy dla poruszania się prywatnymi środkami transportu, zwłaszcza w aglomeracjach. Wśród pożądanych inwestycji wymienia się tu m.in. wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem osób preferujących transport publiczny; tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego; budowę i rozbudowę publicznego transportu szynowego (metra, szybkich kolei miejskich, szybkich tramwajów, sieci kolejek podmiejskich) oraz wprowadzenie rozwiązań dotyczących publicznego dostępu do lotnisk. Za cel stawia się też poprawę standardu i stanu bezpieczeństwa transportu publicznego oraz zwiększenie jego dostępności dla osób starszych i niepełnosprawnych (m.in. poprzez unowocześnienie i dostosowanie taboru). Priorytet VI *Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej* również zwraca uwagę na to, że dla podniesienia konkurencyjności poszczególnych regionów Polski, konieczne jest wspieranie rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej, w tym zwiększanie dostępności do systemów transportu zbiorowego.

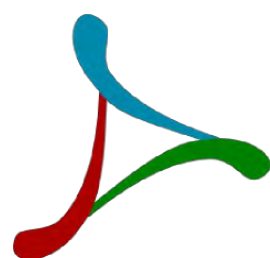
„Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”

Jednym z sześciu celów, zdefiniowanych w NSRO jako mające podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski, jest *Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej*. W ramach tego celu zostały nakreślone działania, mające służyć zwiększaniu udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców kraju. Według NSRO należy przedsięwziąć działania, których celem będzie rozwój zrównoważonych środowiskowo sieci transportowych, poprzez m.in. tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych oraz zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego. Działanie to ma spowodować jak największe ograniczenie presji oddziaływania transportu samochodowego na środowisko przyrodnicze, a także zwiększyć przepustowość komunikacyjną miast.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”

Dokument definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: *Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych* oraz *Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich* (w ramach celu 1.2. *Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi*). W ramach celu 2.2. *Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe* wskazano cel *Usługi komunikacyjne*. Ponadto określono cel 2.5. *Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności*.

W dokumencie stwierdzono, że poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi



Biuro projektu:

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

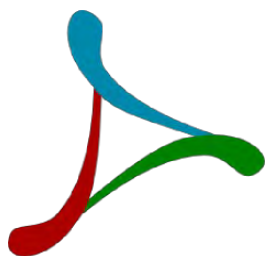
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi, ma duże znaczenie dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych. Będzie to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między poszczególnymi ośrodkami. To zaś korzystnie wpłynie na przepływ procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie danego regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak wprowadzenie biletów aglomeracyjnych, czy koordynacja rozkładów jazdy.

Zwiększenie dostępności i poziomu usług w transporcie zbiorowym ma zostać osiągnięte poprzez poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej, wprowadzenie nowocześniejszego taboru oraz zwiększenie zasięgu usług, ich optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego. W efekcie ma to zwiększyć wahadłową mobilność mieszkańców obszarów problemowych. Podniesienie dostępności ośrodków wojewódzkich również ma być realizowane przez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oraz polepszenie jakości przewozów. Skutkiem tych działań będzie skrócenie czasu podróży.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”

Dokument zawiera opis trendów dotyczących popytu na usługi transportowe. Zwiększenie popytu na usługi transportowe związane będzie z koncentracją ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszą koncentracją działalności gospodarczej. Jednocześnie zwiększać się będzie siła nabywczą mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. Sytuacja ta będzie sprzyjała rozwojowi miast. W Koncepcji ustalono, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.*



Biuro projektu:

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

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

„Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”

Polityka transportowa państwa jest skoncentrowana na sformułowaniu celów rozwojowych i wskazaniu sposobów ich osiągnięcia – zarówno w układzie zintegrowanym, jak i w odniesieniu dla poszczególnych gałęzi transportu. We wszystkich skalach (międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej) uwzględnia również związki transportu z innymi sektorami gospodarki.

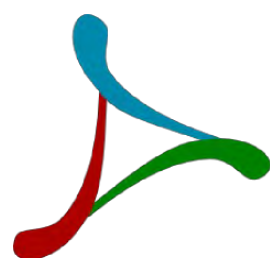
Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców, a także o rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

Sformułowany wyżej, podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących 6 celów szczegółowych:

- **Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- **Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej** jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- **Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.**
- **Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.**
- **Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa, prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.**
- **Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.**

Diagnoza stanu obecnego, prognoza wzrostu ilości przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, skutkowało przyjęciem 10 priorytetów krajowej polityki transportowej:

- **radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,**
- **unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,**
- **poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,**



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

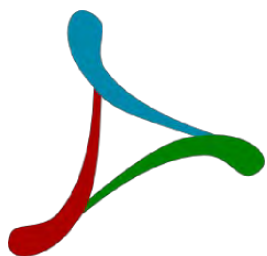
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.

Szczególna uwaga jest skierowana na działania prowadzone w dziedzinach, w których efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników lub będą istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu. Stąd za niezwykle ważne uznaje się usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, które kumulują znaczące potoki ruchu. Borykają się one bowiem z wieloma problemami, które koniecznie należy rozwiązać.

„Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”

W dokumencie tym wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdujemy m.in.:

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i kraju,
- zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,



Biuro projektu:

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

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

- wspieranie rozwiązań organizacji transportu, które najmniej zanieczyszczają środowisko,
- unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu.

3.3.4. Dokumenty regionalne



Na poziomie regionalnym opracowana „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” jest zgodna ze „Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.” oraz „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.

„Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”

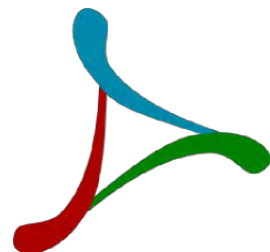
Kluczowe znaczenie rozwojowe sektora transportowego dla województwa opolskiego wiąże się z bardzo dobrym położeniem w przestrzeni komunikacyjnej, zarówno europejskiej, jak i krajowej. Jednakże lokalizacja regionu między obszarami o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może stać się wąskim gardłem w przepływach potoków ładunków oraz osób. Infrastrukturę transportową na terenie województwa opolskiego charakteryzują:

- Relatywnie gęsta sieć komunikacji drogowej z dominantą funkcji tranzytowej wzdłuż osi wschód-zachód. Brak osi północ-południe powoduje radykalne utrudnienia w uruchomieniu walorów endogenicznych regionu.
- Niewystarczający poziom rozwoju dróg w miastach (niezadowalające połączenia z otaczającymi gminami), a także duże natężenie ruchu przyczyniające się do powstawania zatorów w ruchu drogowym.
- Nieuzbrojone w pełni tereny pod inwestycje gospodarcze, wymagające dodatkowo zabezpieczenia kluczowych dla danego obszaru powiązań z drogami krajowymi i regionalnymi w kontekście przyciągania inwestorów.
- Zbyt mała liczba obwodnic oraz przepraw mostowych przez rzekę Odrę, a także niedostateczne parametry techniczne dróg i obiektów mostowych.

W ramach Wyzwania 3. *Atrakcyjne obszary do zamieszkania, inwestowania i wypoczynku* zakłada się realizację następujących celów strategicznych oraz celów operacyjnych dotyczących systemu transportowego:

Cel Strategiczny 6. *Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług*, a w nim cele operacyjne:

- 6.1. Rozwój powiązań transportowych,
- 6.2. Poprawa dostępności do aglomeracji opolskiej,
- 6.3. Integracja systemu transportu zbiorowego,
- 6.4. Poprawa bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych.



W analizie SWOT w zakresie dostępności komunikacyjnej wskazano słabe strony województwa:

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

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

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”

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

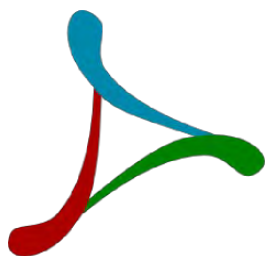
- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Założenia „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” będą zgodne z założeniami Planu dla województwa opolskiego. Będą się również przyczyniać do realizacji celów zaplanowanych na poziomie województwa.

Biuro projektu:

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

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



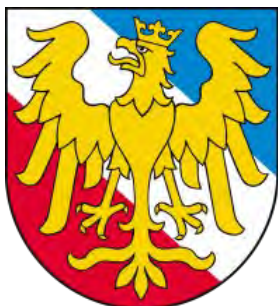
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

3.3.5. Dokumenty lokalne

W podrozdziale odniesiono się do zapisów dokumentów strategicznych na poziomie poszczególnych powiatów i gmin. Przeanalizowane strategie mają charakter ogólny, wskazują jednak najważniejsze niedobory w systemie transportowym oraz formułują cele strategiczne dotyczące systemu transportowego i komunikacyjnego na konkretnych obszarach.

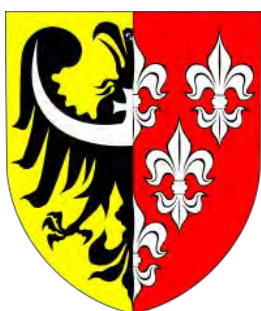
„Strategia Rozwoju Powiatu Prudnickiego”



W przeprowadzonej analizie zawartej w Strategii wskazano na nierównowagi strukturalne występujące w powiecie. W odniesieniu do infrastruktury transportowej oraz systemu komunikacyjnego wskazano: zbyt dużą ilość dróg o złej jakości nawierzchni oraz niedobór obwodnic i bezpiecznych ciągów komunikacyjnych.

Podczas analizy słabych i mocnych stron powiatu w obszarze *Infrastruktura techniczna i rynek nieruchomości* ponownie wskazano złą jakość dróg. Jednocześnie podkreślono, że sieć dróg jest dobrze rozwinięta – gęstość dróg występujących na analizowanym obszarze jest wystarczająca.

„Strategia Rozwoju Wspólnoty Międzygminno-Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004-2015”



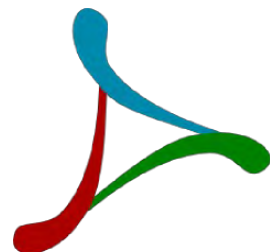
Wśród słabych stron Wspólnoty Nyskiej zidentyfikowanych w Strategii wskazano słaby poziom infrastruktury technicznej we wszystkich obszarach – w tym w obszarze infrastruktury drogowej.

Jedną ze wskazanych szans jest rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej oraz działania na rzecz środowiska, wśród których ujęto działania na rzecz zrównoważonego rozwoju transportowego. Jako cele operacyjne w obszarze *Infrastruktura, komunikacja* wskazano m.in.:

- rozwój i modernizację sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej,
- dostosowanie systemu komunikacji do potrzeb społecznych,
- zorganizowanie kolejowych przejść granicznych,
- wykorzystanie szlaków kolejowych dla potrzeb turystyki.

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy)”

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju zapewnia



zachowanie równowagi między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz tymi z zakresu ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Połączenie komunikacji kołowej z kolejową.
- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu. Rozwój infrastruktury drogowej, w szczególności tras szybkiego ruchu.

„Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015”



„Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015” jest dokumentem określającym kierunki rozwoju gminy w zmieniających się warunkach zewnętrznych i wewnętrznych.

Wśród słabych stron Gminy Nysa wskazano zły stan techniczny infrastruktury transportowej i niską jakość oferowanych usług w tym zakresie.

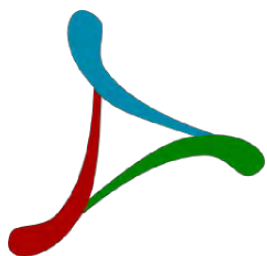
W ramach Priorytetu I *Wzmocnienie konkurencyjności gospodarki* zawarto cel strategiczny *Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej*.

Według zapisów Strategii: *Wzrost atrakcyjności gospodarczej, obok czynników wewnętrznych, uwarunkowany jest również wpływem czynników zewnętrznych, a dotyczących regionalnych i ponadregionalnych powiązań gminy. Biorąc pod uwagę fakt, iż najbardziej atrakcyjne z punktu widzenia rozwoju terenów inwestycyjnych są obszary położone w bezpośrednim lub bliskim sąsiedztwie autostrady, konieczna jest poprawa i zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów aktywności gospodarczej. Cel ten winien być osiągnięty poprzez sukcesywną modernizację i przebudowę dróg o znaczeniu regionalnym (krajowych*

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

i wojewódzkich) oraz realizację obwodnic miasta. Korzystne powiązanie obszarów Gminy z układem transportowym regionu opolskiego oraz krajowego może być jednym z ważnych atutów zwłaszcza dla pozyskania inwestorów sfery produkcyjnej.

„Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa”

Koncepcja ma na celu wskazanie najefektywniejszego wariantu przedsięwzięcia o charakterze publicznym, polegającego na budowie tras rowerowych na terenie gminy Nysa.

Koncepcja ma stać się podstawą do podjęcia przez władze gminy Nysa decyzji o przystąpieniu do inwestycji i wyboru wariantu techniczno-lokalizacyjnego. Ma także na celu określenie orientacyjnych kosztów inwestycyjnych Przedsięwzięcia i propozycji etapowania. W koncepcji przedstawiono:

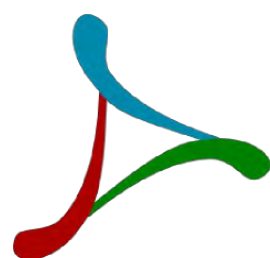
- możliwe rozwiązania technologiczne, ich porównanie pod względem techniczno-ekonomicznym i oddziaływania na środowisko,
- wskazanie preferowanej opcji technologicznej, lokalizacyjnej i organizacyjnej przedsięwzięcia,
- wyliczenie kosztów inwestycji,
- zagrożenia mogące mieć wpływ na niepowodzenie przedsięwzięcia.

Opracowana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględniać będzie zapisy ww. koncepcji.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów”

Podstawowym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest stworzenie efektywnego systemu komunikacji publicznej. Cel planu będzie osiągnięty poprzez:

- Integrację publicznego transportu zbiorowego w wymiarze przestrzennym i tworzącym spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym przewozów kolejowych oraz różnych kategorii przewozów: gminnych, powiatowych i wojewódzkich.
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzenie rozwiązań i technologii tradycyjnych zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, np. w postaci rozwoju przewozów autobusami z silnikami wyposażonymi w proekologiczne systemy napędowe.
- Zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych.
- Utrzymanie mobilności na terenach zurbanizowanych poprzez m.in. ograniczanie zjawiska kongestii.



Biuro projektu:

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

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

- Poprawę bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych.
- Zapewnienie powiązań komunikacją zbiorową terenów miejskich z obszarami podmiejskimi adekwatnie do występowania zjawiska suburbanizacji.

Opracowana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględnić będzie cele ww. planu.

„Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025”



„Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025” wśród słabych stron Gminy Biała wskazuje m.in. brak dogodnych połączeń autobusowych oraz brak linii kolejowej.

W ramach celu strategicznego nr 3 *Rozwój Przestrzeni Publicznych Gminy Biała* zwrócono uwagę m.in. na konieczność działań związanych z remontami i modernizacją dróg oraz budową chodników.

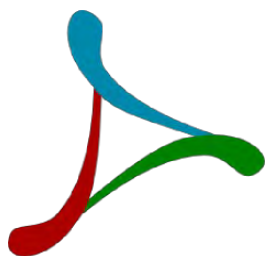
„Strategia Rozwoju Gminy Branice do roku 2013”



Ze względu na brak aktualnego dokumentu strategicznego, analizy dokonano na podstawie dokumentu obowiązującego do 2013 r.

Dokument zakłada w ramach Priorytetu I. *Przeźrenieć realizację celu strategicznego *Rozwój i poprawa systemu komunikacyjnego*, a w nim celów szczegółowych: *Poprawa i rozwój układu sieci drogowej* oraz *Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób*.*

Podstawą do określenia celów dotyczących transportu była dokonana analiza SWOT oraz przeprowadzone badania ankietowe. Obszar transportu publicznego na terenie gminy źle i bardzo źle oceniła ponad połowa respondentów, a pozytywnie wyraziło się o nim jedynie 11,1% badanych.



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

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

„Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce”



Wśród słabych stron gminy zidentyfikowanych w Strategii wskazano m.in.: niewystarczający stopień połączeń komunikacyjno-drogowych, likwidację istniejących połączeń kolejowych oraz zły stan techniczny dróg.

Strategia zakłada realizację celu strategicznego *Rozwój infrastruktury technicznej, przemysłu i usług*, a w nim działania mające na celu podniesienie standardu infrastruktury komunikacyjnej.

„Strategia Rozwoju Gminy Głuchołazy”



Wśród głównych nierównowag w gminie wskazano słabą komunikację, a w jej obrębie – brak możliwości szybkiego przemieszczenia się w różne strony kraju i brak obwodnicy wokół miasta.

Ponadto jako słabe strony w obszarze *Infrastruktura Techniczna* wskazano niedomagania infrastruktury komunikacyjnej, w tym drogowej, w szczególności zaś niedostępność połączeń komunikacyjnych dla osób niepełnosprawnych.

Wizja gminy w 2020 r. zakłada, iż będzie ona dobrze skomunikowana z regionem, krajem, Europą, ze szczególnym uwzględnieniem czeskiego sąsiada.

Wśród najważniejszych działań w zakresie *Infrastruktury technicznej i drogowej* wymienia się działania nakierunkowane na rozwój i modernizację sieci komunikacyjnej, dostosowanie komunikacji do potrzeb mieszkańców, wykorzystanie szlaków kolejowych, wprowadzenie ruchu tranzytowego oraz aktywizację infrastruktury drogowej.

„Strategia Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023”



Wśród słabych stron gminy wymienia się m.in. niską jakość dróg oraz niewielką liczbę ścieżek i tras rowerowych. Zwraca się ponadto uwagę na zróżnicowanie stanu technicznego dróg – w szczególności podkreśla się gorszy stan dróg wojewódzkich (nr 385 oraz 378) oraz dróg powiatowych. Wśród działań przyczyniających się do realizacji celów operacyjnych Strategii wymienia się m.in. działania związane z polityką komunikacyjno-transportową: kontrolę prędkości ruchu pojazdów na drogach; poziome i pionowe oznakowanie ulic; oznakowanie poboczy i przejść dla pieszych; budowę,



przebudowę oraz remonty dróg znajdujących się na terenie gminy Grodków wraz z infrastrukturą towarzyszącą; modernizację dróg dojazdowych do gruntów rolnych oraz modernizację i przebudowę dróg gminnych.

„Strategia Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020”



Wśród słabych stron gminy wskazano m.in. odległość od głównych, strategicznych szlaków komunikacyjnych, brak wykorzystania gminnej infrastruktury kolejowej dla potrzeb transportu osobowego i towarowego, postępującą degradację istniejącej infrastruktury. Ponadto wskazuje się na słabo rozwinięty transport zbiorowy oraz przestarzały, niespełniający standardów jakości, tabor autobusowy. Niską ocenę otrzymał również stan techniczny dróg o znaczeniu lokalnym, który negatywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa drogowego.

W ramach Obszaru kluczowego I: *Gospodarka lokalna, przedsiębiorczość i aktywizacja zawodowa* zakłada się realizację celu strategicznego *Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe*, a w nim realizację celów operacyjnych: *Modernizacja gminnego układu drogowego* oraz *Budowa infrastruktury i usprawnienie systemu drogowego*.

„Strategia Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku”



Wśród obszarów problemowych w gminie wskazano m.in. problem złego stanu sieci infrastruktury komunikacyjnej oraz złego stanu dróg powiatowych i gminnych, które w dużym stopniu wymagają modernizacji i remontów.

Z uwagi na słabą ocenę dostępności transportu zbiorowego przez mieszkańców, zwraca się szczególną uwagę na rolę jaką powinien odgrywać transport zbiorowy z okolicznych miast do Korfantowa (w tym także transport kolejowy).

W analizie SWOT (Sfera społeczna/ Słabe strony) sieć komunikacji zbiorowej uznano za rozwiniętą w stopniu średnim. Plan rozwoju infrastruktury technicznej przewiduje na terenie gminy modernizację dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

W ramach powyższego działania planuje się rozbudowę i utrzymanie infrastruktury drogowej, co traktowane jest przez mieszkańców jako priorytetowe zadanie dla samorządu (odpowiedzi takiej udzieliło aż 60% ankietowanych). Dlatego *Modernizując drogi, gmina będzie pamiętać o infrastrukturze towarzyszącej, takiej jak chodniki, ścieżki rowerowe i oświetlenie, poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w miejscach o szczególnie natężonym ruchu samochodowym*.

Biuro projektu:

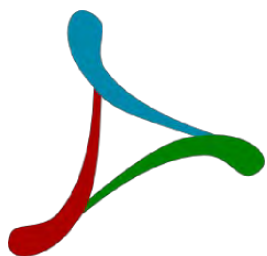
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



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

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

„Strategia Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020”



W przeprowadzonej w Strategii analizie SWOT wśród słabych stron gminy wymienia się m.in. niezadowalający stan nawierzchni dróg przebiegających przez gminę, niewystarczającą ilość chodników we wsiach oraz braki w oświetleniu głównych ciągów komunikacyjnych we wsiach.

Rozwój komunikacyjny wymienia się jako jeden z czterech najważniejszych obszarów wśród sfer rozwojowych Gminy Lubrza.

„Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015”



W Planie zakłada się działania mające na celu poprawę stanu infrastruktury drogowej, w tym m.in. modernizację dróg wojewódzkich i dróg powiatowych, budowę chodników oraz tras rowerowych, modernizację oświetlenia ulicznego, oznakowanie dróg gminnych oraz przystosowanie dróg transportu rolnego do przejazdu ciężkimi maszynami rolniczymi.

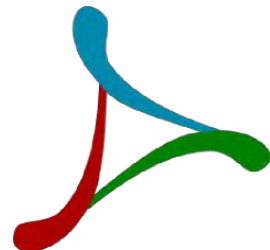
W kontekście komunikacji zbiorowej zakłada się przede wszystkim rozszerzenie zakresu sieci przystanków o nowe tereny mieszkaniowe.

„Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020”



W analizie SWOT Gminy Otmuchów w obszarze *Infrastruktura techniczna* wśród słabych stron wskazano zły stan techniczny dróg oraz słabo rozwiniętą sieć kolejową.

Jednym z Celów strategicznych ujętych w Strategii jest *Modernizacja i rozwój miejscowego potencjału gospodarczego*. Wśród celów operacyjnych zakłada się *Rozwój i modernizację sieci dróg*, w tym: poprawę jakości dróg w celu osiągnięcia standardów UE, odciążenie układu komunikacyjnego miasta, w szczególności jego zabytkowego centrum, oraz zapewnienie połączeń drogowych z planowanymi obiektami przemysłowymi.



Biuro projektu:

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

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

„Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013”



W Planie Rozwoju Lokalnego dokonano oceny barier i problemów związanych z siecią drogową oraz zaplanowano zadania nakierunkowane na poprawę zdiagnozowanych problemów. Problemem sieci drogowej jest jej zły stan. Nawierzchnia dróg jest zniszczona, wymagają one również modernizacji w celu podniesienia ich nośności i zwiększenia szerokości. Problemem jest także brak chodników przy większości dróg znajdujących się na terenie gminy. Systematycznie rosnący ruch powoduje konieczność wykonywania częstszych remontów dróg, w celu podniesienia ich standardu. W zakresie infrastruktury kolejowej problemem jest utrzymanie połączeń, umożliwiających komunikację z większymi miastami regionu.

Wśród zadań polegających na poprawie sytuacji w gminie wymienia się: budowę i modernizację dróg gminnych, budowę chodników, rozbudowę sieci ulic oraz wyznaczenie i budowę tras turystycznych (ścieżki rowerowe itp.).

„Strategia Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020”



W analizie SWOT wskazano słabe strony Gminy Prudnik, zarówno w odniesieniu do otoczenia wewnętrznego jak i zewnętrznego. W zakresie transportu wskazano tutaj: brak rozwiniętej sieci ścieżek rowerowych oraz obniżanie się rangi komunikacji kolejowej jako czynnika rozwojowego.

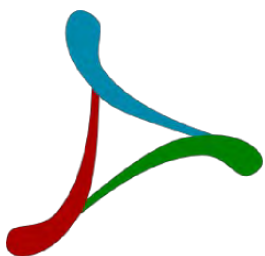
Wśród zadań, które przyczynią się do realizacji celów ogólnych i szczegółowych Strategii wskazano: budowę ścieżek rowerowych, budowę dróg dojazdowych i parkingów obsługujących zbiornik Piorunkowice, a także modernizację i budowę dróg.

„Strategia Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023”



W Analizie SWOT wśród słabych stron gminy wymieniono m.in. brak transportu zbiorowego łączącego Skoroszyce z wszystkimi pozostałymi miejscowościami w gminie oraz brak bezpośredniego połączenia gminy z Opolem, a także słaby stan dróg lokalnych (część dróg wciąż pozostaje nieutwardzona).

Jednym z celów strategicznych zdefiniowanych w Strategii jest *Rozbudowa infrastruktury społecznej, komunikacyjnej, komunalnej i ochrony środowiska*. Wśród celów operacyjnych wskazano działania mające na celu modernizację dróg znajdujących się na terenie gminy wraz z ich infrastrukturą towarzyszącą oraz budowę chodników i tras rowerowych.



Biuro projektu:

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

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

3.4. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy

W celu sporządzenia Prognozy przeprowadzono następujące prace:

- zaznajomiono się z projektem Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030,
- przeanalizowano cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym i wojewódzkim, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu;
- zaznajomiono się z danymi ekofizjograficznymi oraz innymi dostępnymi opracowaniami sozologicznymi obejmującymi obszar objęty Prognozą,
- zapoznano się z literaturą przedmiotu,
- poddano analizie i ocenie istniejący stan środowiska oraz określono potencjalne jego zmiany w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- wykonano macierze oddziaływań kierunków działań zaproponowanych w projekcie Strategii na elementy środowiska oraz na środowisko przyrodnicze jako całość,
- określono potencjalne oddziaływania na środowisko, które mogą wynikać z realizacji działań opisanych w projekcie Strategii.

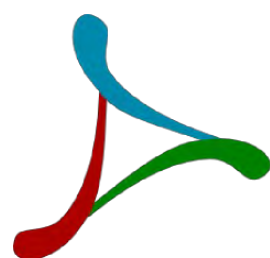
W celu dokonania oceny przewidywanych oddziaływań na środowisko zastosowano metodę macierzy interakcji, metodę kartograficzną i metodę opisową. Najpierw stworzono tabelę, gdzie w jej kolumnach określono elementy środowiska, na które może oddziaływać realizacja kierunków działań wynikających z ocenianego projektu Strategii. Natomiast w wierszach tabeli opisano kierunki działań. Oceny dokonano osobno dla każdego kierunku działań w ramach danego obszaru.

Oceniając kierunki działań zastosowano następującą skalę oceny:

- 0 brak wpływu
- + może wystąpić pozytywne oddziaływanie
- może wystąpić negatywne oddziaływanie
- +/- realizacja planowanego działania może spowodować pozytywne jak i negatywne oddziaływanie

Charakter oddziaływania opisano następującymi symbolami.

- B bezpośrednio
- P pośrednie
- W wtórne
- Sk skumulowane
- K krótkoterminowe



Biuro projektu:

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

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

- Ś średnioterminowe
- D długoterminowe
- St stałe
- C chwilowe

W ocenie tej nie wartościowano wielkości poszczególnych oddziaływań tylko analizowano możliwość ich wystąpienia.

Do wykonania macierzy zastosowano metodę ekspercką polegającą na określeniu potencjalnych oddziaływań, które mogą wystąpić na etapie realizacji działań zaproponowanych w ocenianym dokumencie.

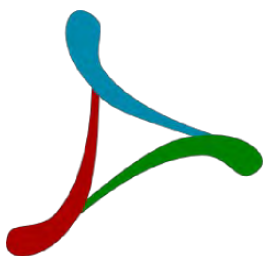
Prognoza obejmuje obszar objęty projektem *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030* wraz z obszarami pozostającymi w zasięgu oddziaływania wynikającego z realizacji działań założonych w ocenianym dokumencie. Prognoza sporządzona została w formie opisowej i kartograficznej. Informacje zawarte w niniejszej prognozie oddziaływania na środowisko zgodnie z artykułem 52 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska i ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.) są opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu.

3.5. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu

Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jakich te cele zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 2 Cele ochrony środowiska

Lp	Nazwa dokumentu	Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu	Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie
DOKUMENTY O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM I WSPÓLNOTOWYM			
1	Strategia Europa 2020 - przyjęta przez Radę Europejską dnia 17 czerwca 2010 r	Jako główne cele wskazuje się: przeciwdziałanie zmianom klimatu poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, rozwój	Strategia dla OF PN 2020 przewiduje szereg działań dla powstrzymania zmian klimatycznych i ograniczenia skutków środowiskowych transportu poprzez ograniczenie emisji CO ₂ , rozwój

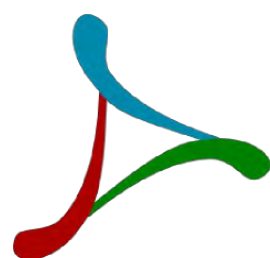


Biuro projektu:

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

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

Lp	Nazwa dokumentu	Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu	Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie
		technologii przyjaznych środowisku, poprawę efektywności energetycznej oraz większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.	i modernizację infrastruktury i wdrażanie taboru z technologiami eliminującymi bądź minimalizującymi negatywne oddziaływanie, a także wspieranie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym rozwoju infrastruktury transportu rowerowego.
2	Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu – dokument z 28 marca 2011 r	Nadrzędnym celem dokumentu jest stworzenie jednolitego, europejskiego obszaru transportu, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysoką efektywnością i konkurencyjnością, oszczędnym wykorzystaniem nieodnawialnych zasobów naturalnych oraz niskim poziomem emisji gazów cieplarnianych, z także wysokim poziomem bezpieczeństwa.	Strategia dla OF PN 2020 przewiduje zmniejszenie uciążliwości transportu, poprzez rozwój transportu publicznego i integrację różnych form transportu, wzrost wykorzystywania pojazdów z napędem na niskoemisyjne paliwa, rozwój transportu multimodalnego, wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury, poprawę bezpieczeństwa w poszczególnych gałęziach transportu.
3	Konwencja o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz siedlisk przyrodniczych (Konwencja Berneńska) sporządzona 19 września 1979 r. w Bernie, ratyfikowana w 1995 r.	Ochrona gatunków dzikiej flory i fauny oraz ich siedlisk naturalnych. Zachowanie populacji dzikiej fauny i flory.	Strategia dla OF PN 2020 przewiduje realizację zadań prowadzących do ograniczenia uciążliwości środowiskowych transportu. Planowane inwestycje realizowane będą z zachowaniem środków minimalizujących wpływ na florę, faunę i siedliska naturalne.
4	Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (tzw. Dyrektywa siedliskowa)	Celem Dyrektywy jest zachowanie siedlisk naturalnych i gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty w stanie sprzyjającym ochronie lub w celu odtworzenia takiego stanu.	Zadania przewidziane w Strategii dla OF PN 2020 pośrednio będą wspierać będą działania ukierunkowane na rozwój infrastruktury ograniczającej wpływ na środowisko w tym gatunki flory, fauny i siedliska naturalne. Dla zadań realizowanych w bliskim sąsiedztwie lub na terenie obszarów Natura 2000 przewidziane zostaną środki minimalizujące, adekwatne do zidentyfikowanego wpływu przedsięwzięcia zidentyfikowanego na etapie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

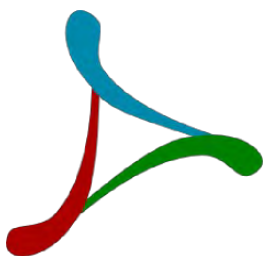
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

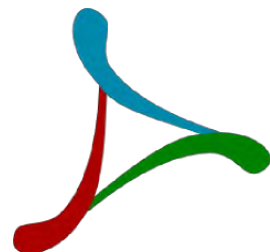
Lp	Nazwa dokumentu	Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu	Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie
5	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (tzw. Dyrektywa ptasia)	Celem Dyrektywy jest ochrona wszystkich gatunków ptactwa występującego naturalnie w stanie dzikim na europejskim terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej.	Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 polegających głównie na remoncie/ przebudowie bądź budowie nowych odcinków dróg mogą potencjalnie wpływać na obszary Natura 2000 znajdujące się w otoczeniu przedsięwzięć, przy czym żadna z inwestycji nie będzie realizowana bezpośrednio na terenie Obszarów Specjalne Ochrony. Dla zadań realizowanych w bliskim sąsiedztwie obszarów Natura 2000 przewidziane zostaną środki minimalizujące, adekwatne do zidentyfikowanego wpływu przedsięwzięcia zidentyfikowanego na etapie oceny oddziaływania na środowisko.
6	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy	Dyrektywa ustanawia środki służące ochronie środowiska i zdrowia ludzkiego, poprzez zapobieganie i zmniejszanie negatywnego wpływu, wynikającego z wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi oraz zmniejszenie ogólnych skutków użytkowania zasobów i poprawę efektywności takiego wykorzystania.	Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 prowadzić będzie do zrównoważonego rozwoju systemu komunikacyjnego przy zastosowaniu zasad ograniczenia odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów.
7	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy	Dyrektywa ustanawia środki mające na celu utrzymanie jakości powietrza, tam gdzie jest ona dobra i poprawę w pozostałych przypadkach oraz zapobieganie, unikanie lub ograniczanie	Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 prowadzić będzie do zrównoważonego rozwoju systemu komunikacyjnego przy zastosowaniu zasad ograniczenia emisji CO ₂ .

**Biuro projektu:**

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

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

Lp	Nazwa dokumentu	Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu	Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie
		szkodliwych oddziaływań na zdrowie ludzi i środowisko, określa krajowe cele w zakresie redukcji poziomu dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego PM 10 i PM 2,5, ołowiu, tlenku węgla, dwutlenku azotu, benzenu i ozonu w powietrzu.	
8	Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej – Ramowa Dyrektywa Wodna	Dyrektywa ustanawia ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej oraz zobowiązuje państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych, w myśl zasady zrównoważonego rozwoju.	Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 może potencjalnie wpływać na środowisko wodne, jednak działania te mogą być w dużym stopniu minimalizowane, pod warunkiem stosowania rygorystycznych przepisów prawa z zakresu ochrony środowiska i przyrody oraz przyjętych w Strategii zasad zrównoważonego rozwoju transportu i stosowania nowoczesnych technik.
DOKUMENTY O ZNACZENIU KRAJOWYM			
9	Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030	SPA 2020 wskazuje cele i kierunki działań adaptacyjnych, które należy podjąć w najbardziej wrażliwych sektorach i obszarach w okresie do roku 2020: gospodarce wodnej, rolnictwie, leśnictwie, różnorodności biologicznej i obszarach prawnie chronionych, zdrowiu, energetyce, budownictwie, transporcie, obszarach górskich, strefie wybrzeża, gospodarce przestrzennej i obszarach zurbanizowanych.	Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 prowadzić będzie do zrównoważonego, zintegrowanego i niskoemisyjnego transportu. Nie spowoduje to niekorzystnego oddziaływania na klimat, działania te wręcz przeciwnie wpłyną będą korzystnie na klimat. Rozwój będzie odbywał się przy zastosowaniu zasad ograniczenia emisji CO ₂ . Proponowane inwestycje realizowane będą w technologii zabezpieczającej przedsięwzięcia na wypadek zachodzących zmian klimatu w czasie ekstremalnych warunków pogodowych. Eksploatacja przedsięwzięć nie będzie wrażliwa na zmiany klimatu (np. ekstremalne opady, gwałtowne burze i wiatry, wysokie temperatury), ponieważ proponowane

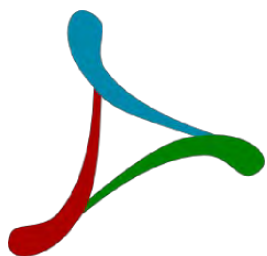


Biuro projektu:

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

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

Lp	Nazwa dokumentu	Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu	Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie
			rozwiązania dostosowane są do przewidywanych warunków atmosferycznych.
10	Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 (Narodowa Strategia Spójności)	W dokumencie tym sformułowane są najważniejsze wyzwania dla kraju oraz określone cele zmierzające do osiągnięcia spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej w skali Unii Europejskiej.	Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej, przewidziana w działaniach Strategii dla OF PN 2020 ma podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów, co przeciwdziałać będzie marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej.
11	Polityka ekologiczna państwa w latach 2009 – 2012 z perspektywą do roku 2016 – dokument z 22 maja 2009 r	Celem dokumentu jest m. in.: Przywrócenie właściwej roli planowania przestrzennego na obszarze całego kraju, w szczególności dotyczy to miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które powinny być podstawą lokalizacji nowych inwestycji. Zachowanie bogatej różnorodności biologicznej polskiej przyrody na różnych poziomach organizacji: na poziomie wewnątrzgatunkowym (genetycznym), gatunkowym oraz ponadgatunkowym (ekosystemowym), wraz z umożliwieniem zrównoważonego rozwoju gospodarczego kraju, który w sposób niekonfliktowy współistnieje z różnorodnością biologiczną.	Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 prowadzić będzie do zrównoważonego, zintegrowanego i niskoemisyjnego transportu. W przypadku zaistnienia sytuacji rozbudowy/budowy infrastruktury w miejscu występowania chronionych gatunków flory, fauny, siedlisk przyrodniczych, podjęte zostaną działania minimalizujące, adekwatne do zidentyfikowanego wpływu przedsięwzięcia zidentyfikowanego na etapie oceny oddziaływania na środowisko.



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

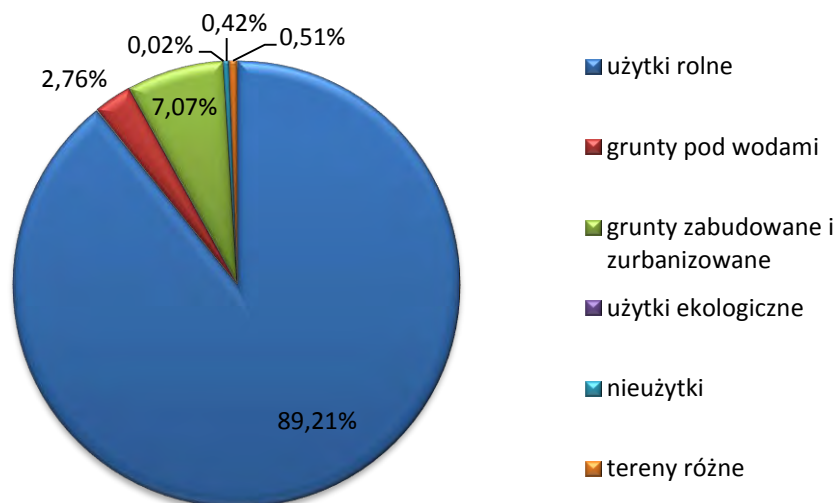
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4. Istniejący stan środowiska na obszarze obejmującym projektowany dokument oraz na obszarze objętym przewidywanym znaczącym oddziaływaniem a także potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

4.1. Struktura użytkowania gruntów

Strukturę użytkowania gruntów na terenie OF PN 2020 odzwierciedla układ zagospodarowania przestrzeni. Według danych GUS – stan na 31.12.2014 r. największy udział procentowy na omawianym terenie zajmują użytki rolne (89,21%), grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią 7,07%, grunty pod wodami – 2,76%, użytki ekologiczne – 0,02%, nieużytki – 0,42%, natomiast tereny pozostałe – 0,51% (rysunek poniżej).

Rysunek 7 Struktura użytkowania gruntów na obszarze OF PN 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS.

Szczegółową strukturę użytkowania terenu w gminach należących do OF PN 2020 przedstawiono w tabeli poniżej.

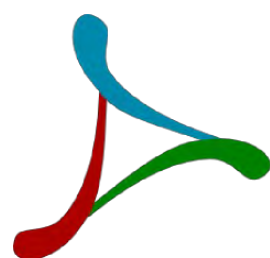


Tabela 3 Struktura użytkowania terenu w gminach należących do OF PN 2020 (ha)

Gmina	Biała	Lubrza	Prudnik	Branice	Giubczyce	Kietrz	Paczków	Otmuchów	Nysa	Głucholazy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce	Grodków
użytki rolne w tym:	15205	6887	9295	11084	23818	12550	6734	13592	14862	11852	12707	8918	9190	22340
użytki rolne - grunty orne	13245	6235	8056	10370	21509	11629	5699	12256	12905	10380	10278	7244	8316	19675
użytki rolne - sady	51	23	59	42	125	64	60	90	172	130	45	28	12	58
użytki rolne - łąki trwałe	1364	289	491	245	820	346	548	544	678	500	1751	913	460	1505
użytki rolne - pastwiska trwałe	140	164	435	199	777	238	208	380	637	539	254	434	160	624
użytki rolne - grunty rolne zabudowane	317	134	211	176	431	211	130	213	251	239	230	139	147	292
użytki rolne - grunty pod stawami	4	19	14	4	52	15	30	13	117	0	49	99	22	24
użytki rolne - grunty pod rowami	84	23	29	48	104	47	59	96	102	64	100	61	73	162
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione w tym:	3597	884	1781	310	3618	417	152	1300	2219	3361	4336	2705	523	4478
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione - lasy	3556	848	1700	190	3453	343	135	1229	2094	3213	4245	2459	450	4277
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione - grunty zadrzewione i zakrzewione	41	36	81	120	165	74	17	71	125	148	91	246	73	201
grunty pod wodami	36	35	72	32	31	34	364	2589	1859	118	49	103	44	175
grunty zabudowane i zurbanizowane w tym:	737	448	1022	637	1805	858	676	1104	2307	1306	721	522	553	1502
grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny mieszkaniowe	92	53	233	91	241	134	118	152	465	272	109	83	88	260
grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny przemysłowe	18	5	47	17	56	24	52	64	230	59	6	21	17	59
grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny inne zabudowane	29	19	72	35	97	24	38	67	194	87	35	18	19	75
grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny zurbanizowane niezabudowane	9	2	67	31	66	86	23	37	239	79	5	7	23	30
grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny rekreacji i wypoczynku	33	18	76	31	102	41	64	65	169	58	56	30	19	128
grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny komunikacyjne - drogi	527	307	446	426	1074	461	364	552	833	544	490	313	330	877
grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny komunikacyjne - kolejowe	19	35	66	0	152	66	14	103	166	153	18	28	36	65
grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny komunikacyjne - inne	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
grunty zabudowane i zurbanizowane - użytki kopalne	10	9	15	6	17	22	3	64	10	54	2	22	21	8

Biuro projektu:

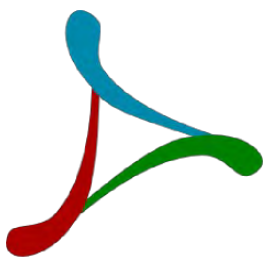
48-300 Nysa

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

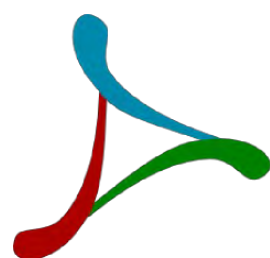
Gmina	Biała	Lubrza	Prudnik	Branice	Głubczyce	Kietrz	Paczków	Otmuchów	Nysa	Głucholazy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce	Grodków
użytki ekologiczne	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	34	3	0	3
nieużytki	50	16	34	46	91	62	22	33	91	80	106	70	41	94
tereny różne	0	41	22	54	71	41	50	122	429	90	0	74	35	3

Źródło: GUS.

4.2. Wody powierzchniowe

Obszar gminy Biała w całości położony jest w zlewni rzeki Osobłogi, lewostronnego dopływu rzeki Odry w początkowych biegach głównych rzek: Biała, Młynówka, Potok Kolnowicki, Rzymkowicka Struga i Ścinawka. Gmina Lubrza charakteryzuje się średnią gęstością sieci wód powierzchniowych. Jest to wynikiem budowy wierzchnich warstw geologicznych. Wynikiem niezbyt korzystnych warunków hydrogeologicznych jest brak rozwiniętej sieci rzecznej oraz mała zasobność wodna cieków powierzchniowych. Cały obszar gminy Lubrza położony jest w dorzeczu rzeki Osobłogi, która jest lewostronnym, bezpośrednim dopływem Odry. Jej podstawowymi lewostronnymi dopływami na terenie gminy jest rzeka Prudnik, Potok Lubrzanka oraz rzeka Biała, które odwadniają północno - zachodnią część Płaskowyżu Głubczyckiego. Rzeki przepływające przez gminę Lubrza: Biała, Prudnik, Potok Trzebiniecki (Trzebinka), Potok Lubrzanka, Potok Browiniecki (Młyński) oraz Młynówka. Obszar gminy Prudnik w całości położony jest w zlewni rzeki Odry, która jest osią hydrograficzną województwa opolskiego. Ponadto przez teren gminy Prudnik przepływają rzeki: Prudnik – lewobrzeżny dopływ Osobłogi oraz Złoty Potok – lewobrzeżny dopływ Prudnika.

Teren gminy Głubczyce w całości położony jest w zlewni Odry, w podrzędnych zlewniach Osobłogi, Straduni, Psiny i Opawy. Największe jest Dorzecze Psiny, obejmuje zlewnie rzeki Troi oraz Psiny ze Złotnikiem. Dorzecze Straduni obejmuje dwa główne ciek Stradunię i Gnojnik wraz z dopływami. Charakterystyczną cechą dorzecza Opawy jest występowanie jednego głównego ciek – Opawicy oraz licznych małych dopływów. Rzeki badanego obszaru należą do kategorii rzek podgórskich. Rzeka Osobłoga to lewobrzeżny dopływ rzeki Odry, II rzędu, na terenie gminy rozpatrywanym odcinku jest ona rzeką niziną. Rzeka Opawica - jest rzeką o charakterze górskim, wpadającą na terenie Czech do rzeki Opawy. Odcinek rzeki na terenie gminy stanowi na jej całej długości granicę państwa. Rzeka Stardunia – to lewostronny dopływ Odry III rzędu. Rzeka Psina - lewostronny dopływ Odry III rzędu, o długości 49,3 km, mająca swoje źródła na terenie gminy (okolice wsi Równe). Prawostronnym dopływem Psiny jest rzeka Złotnik. Rzeka Troja - rzeka o długości 35,2 km na terenie gminy posiada swoje źródła (okolice Dobieszowa).



Biuro projektu:

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

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

Gmina Kietrz charakteryzuje się niezbyt bogatym systemem wód powierzchniowych. Główne rzeki uzupełnia szereg mniejszych cieków, kanałów i rowów melioracyjnych. Charakterystyczną cechą sieci rzecznej jest duży udział suchych dolin erozyjnych, które kiedyś aktywnie uczestniczyły w odwadnianiu terenu. Obszar Gminy Kietrz należy do zlewni Odry, w której można wyróżnić dwie zlewnie podrzędne rzek Psiny i Opawy będące lewobrzeżnymi dopływami Odry. Dorzecze Psiny zajmuje większą część obszaru Gminy Kietrz i obejmuje zlewnie największej rzeki – Troja przepływającej przez nią. Do najważniejszych cieków wodnych przepływających przez Gminę Kietrz należy: Troja, Ostra, Krzanówka, Morawka, Potok Rozumickie.

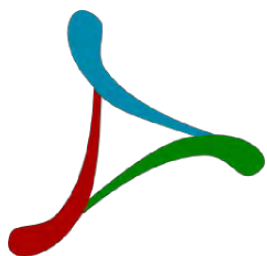
Obszar Gminy Paczków ograniczony jest od północy rzeką Nysa Kłodzka oraz południowym brzegiem Jeziora Otmuchowskiego. Wszystkie rzeki i potoki płynące po tym terenie znajdują się w dorzeczu Nysy Kłodzkiej, której zlewnia traktowana jest jako chroniona, ze względu na sposób zasilania urządzeń wodociągowych miast: Nysa, Brzeg, Oława i Wrocław.

Rzeki przepływające przez obszar gminy Paczków to: Nysa Kłodzka – lewy dopływ Odry, Rzeką Kamienna, która wpływa do Nysy Kłodzkiej powyżej Jeziora Otmuchowskiego, a także Czarna Woda, Jaworzna, Kanał Ulgi Tarnawki, Olchowiec, Szronka, Tarnawka.

Gmina Otmuchów leży w dorzeczu Odry, na obszarze zlewni rzeki Nysy Kłodzkiej, która zasilą dwa zbiorniki retencyjne: Otmuchowski i Nyski. Jest to druga co do wielkości rzeka przepływająca przez województwo opolskie. Wypływa na wysokości 975 m n.p.m. ze stoków Puchacza w zachodniej części Masywu Śnieżnika, jest lewobrzeżnym dopływem Odry. Ważniejszymi dopływami Nysy Kłodzkiej w granicach gminy Otmuchów są następujące rzeki i potoki: Widna, Świdna, Raczyna, Przedpolna i Potok Maciejowicki.

Obszar gminy Nysa zlokalizowany jest w obrębie dorzecza Odry. Odwadniany jest przez rzekę Nysę Kłodzką, która przez południową część powiatu płynie w kierunku wschodnim, a następnie w rejonie Nysy skręca na północ. Zlewnia Nysy obejmuje praktycznie obszar całego powiatu. Poza lewostronnymi dopływami do najważniejszych i najbardziej istotnych z punktu widzenia omawianej gminy są dopływy prawobrzeżne: Kamienna, Raczyna, Widna, Biała Głuchołaska, Młynówka Niwnińska i Ścinawa Niemodlińska. W dolinie Nysy zlokalizowane są trzy zbiorniki retencyjne: Kozielno, Otmuchów i Nysa. Oprócz funkcji retencyjnych, zbiorniki pełnią funkcję przeciwpowodziową, energetyczną, a także umożliwiają zasilanie dopływów Odry dla celów żeglugowych. Inne funkcjami zbiorników są także funkcje rekreacyjne i ekologiczne. Praktycznie cała zlewnia Nysy Kłodzkiej znajduje się w strefie ochrony pośredniej ujęć infiltracyjnych dla Wrocławia.

Sieć hydrograficzna na terenie gminy Głuchołazy jest dosyć dobrze rozwinięta. Znaczną powierzchnię gminy - bowiem 60% zajmuje zlewnia Nysy Kłodzkiej, do której prowadzą wody: Biała Głuchołaska, Potok Długosza, Morawa i Kamienica, z kolei pozostałą część gminy stanowi zlewnia Prudnika, do którego wpada Złoty Potok. Wszystkie potoki oraz rzeki przepływające przez teren gminy Głuchołazy,



znajdują się na obszarze zlewni Odry. Prawie cała zlewnia Nysy Kłodzkiej znajduje się w strefie ochrony pośredniej ujęć infiltracyjnych dla Wrocławia.

Biuro projektu:

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

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

Rzeki przepływające przez teren Gminy Głuchołazy to:

- Biała Głuchołaska – największa rzeka przepływająca przez teren gminy, przecinająca ją na dwie części - mniej zasobną w wody wschodnią i bardziej zasobną zachodnią,
- Złoty Potok – druga pod względem ważności rzeka gminy, jest to rzeka o typowo górskim charakterze, jest dopływem Prudnika. W okresach wiosennych roztopów lub dłuższych opadów deszczu poziom wody podnosi się i zalewane są niższe obszary tarasu zalewowego,
- Łuża – wypływająca w okolicach Sławniowic,
- Morawa – dopływ Białej Głuchołaskiej, przepływa przez Sławniowice, Burgrabice, Biskupów, jest to najważniejsza rzeka na zachód od doliny Białej Głuchołaskiej (wpada do niej 5 lewobrzeżnych i 4 prawobrzeżne większe dopływy)
- Długosz (wplywający z Czech),
- Paprotnik – dopływ Morawy przepływający przez Gierałcice, Kamienica – ciek płynący na wschód od Białej Głuchołaskiej przez Stary Las i Suchą Kamienicę, wpada do Nysy Kłodzkiej poniżej Nysy.
- Prudnik – początkowy odcinek rzeki wypływający w okolicach Głuchołaz.

Ważniejszymi wodami stojącymi na terenie gminy są: zbiornik zaporowy Jarnołówek (suchy), Glinianka – zbiornik wodny zlokalizowany pomiędzy obszarami zabudowanymi Biskupowa i Wilamowic Nyskich, wyrobiska wypełnione wodą, powstałe po eksploatacji surowców kamiennych np. w Sławniowicach, „Żabie Oczko” – w Jarnołówku.

Obszar gminy Korfantów w całości należy do zlewni Odry. W zlewni Odry na terenie gminy wyróżnić można podrzędne zlewnie Nysy Kłodzkiej, Osobłogi i Prószkowskiego Potoku. Większa część gminy należy do zlewni Nysy Kłodzkiej, która dzieli się tu na zlewnie Ścinawy Nyskiej i małe zlewnie licznych, krótkich prawostronnych dopływów Nysy Kłodzkiej oraz zlewnię Ścinawy Niemodlińskiej.

Główna rzeka gminy - Ścinawa Niemodlińska- wpływa na jej teren w okolicach Gryżowa, przez kilka kilometrów stanowiąc granicę gminy. Koryto rzeki na całym odcinku na terenie gminy, jest uregulowane. Ścinawa przecina teren gminy z południa na północ, zbierając wody licznych małych dopływów i rowów melioracyjnych. Sieć hydrograficzna Gminy Korfantów oprócz Ścinawy Niemodlińskiej tworzą: Prószkowski Potok, Rymkowicki Kanał, Młynówka Bielicka. Ważniejszymi w systemie hydrologicznym gminy zbiornikami wodnymi są stawy i zbiorniki przeciwpożarowe zlokalizowane w dolinie Ścinawy Niemodlińskiej. Większe stawy występują we Włostowej. Na wschód od Przydroża Małego znajduje się zbiornik retencyjny o wielkości około 3 ha. Wody stojące gminy uzupełniają



Biuro projektu:

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

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

zbiorniki wodne występujące w starych wyrobiskach odkrywkowego wydobycia surowców mineralnych.

Istotną cechą reżimu hydrologicznego gminy są torfowiska niskie i tereny trwale podmokłe. Najlepiej zachowane tereny wodno-błotne zlokalizowane są w północnej części gminy na północny-zachód od Kuźnicy Ligockiej, w leśnym i łąkowym otoczeniu. Obszar ten zasługuje na ochronę ze względu na walory przyrodnicze, wielkość oraz ogromne znaczenie środowiskotwórcze w zakresie alimentacji wód, ich samooczyszczania oraz kształtowania bioróżnorodności florystycznej i faunistycznej. Obecny reżim hydrologiczny większości terenów gminy został zdegenerowany przez melioracje.

Obszar gminy Łambinowice jest dorzeczem cieków I rzędu rzeki Odry. Bezpośredni wpływ na stosunki wodne wywiera jednak Nysa Kłodzka, w zlewni której gmina Łambinowice położna jest w całości. Ten lewobrzeżny dopływ Odry płynie zachodnim skrajem obszaru gminy, wyznaczając na znacznym odcinku zachodnią jej granicę.

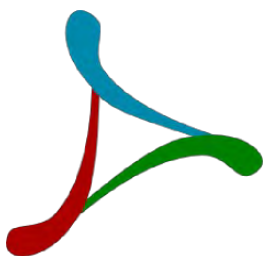
Rzeki gminy Skoroszyce należą do lewostronnego dorzecza Nysy Kłodzkiej. Sieć hydrograficzną gminy Skoroszyce tworzą: Nysa Kłodzka, Cielnica, Stara Struga, Potok Skoroszycki, Młynówka Skoroszycka. Największy zbiornik wodny zlokalizowany jest w Chróście. Mniejsze występują w parkach zabytkowych, wyrobiskach i w dnach dolin. Ogólnie obszar jest ubogi w wody stojące. Jedyne naturalne zbiorniki wód - starorzecza - występują w dolinie Nysy Kłodzkiej.

Sieć hydrograficzną gminy Grodków stanowi Nysa Kłodzka (dopływ Odry), Struga Grodkowska, Stara Struga i Gnojna. Główne ciekami to rzeki o charakterze nizinnym, z deszczowo - śnieżnym reżimem zasilania, o stosunkowo znacznych przyborach wody w okresie roztopów wiosennych i małych przyborach w okresie maksimum opadów letnich. Doliny rzeczne są elementem wzbogacającym krajobraz gminy. Stanowią ostoję roślinności i fauny typowej dla ekosystemów przywodnych, modyfikują warunki mikroklimatyczne i wodne najbliższej okolicy.

W Głębocku znajdują się 2 zbiorniki wodne o powierzchni 42 ha powstałe po byłej Żwirowni. Ich linia brzegowa jest bardzo ciekawie ukształtowana, dając tym samym możliwość wypoczynku indywidualnym osobom jak i stwarzając warunki do biwakowania w większych grupach. Na terenie gminy nie ma zlokalizowanych dużych jezior. Występują tu tylko zbiorniki wodne, z których większość są pochodzenia antropogenicznego, głównie z zalania dawnych wyrobisk górniczych.

4.2.1. Monitoring wód powierzchniowych

Podstawowy akt prawny w ustawodawstwie polskim dotyczący monitorowania wód stanowi ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r. poz. 469). Zgodnie z art. 155a ustawy celem monitoringu jest pozyskanie informacji o stanie wód dla potrzeb planowania w gospodarowaniu wodami oraz oceny osiągnięcia celów środowiskowych. Poniżej przedstawiono przekroje pomiarowo-kontrolne monitoringu wód powierzchniowych w 2014 r.

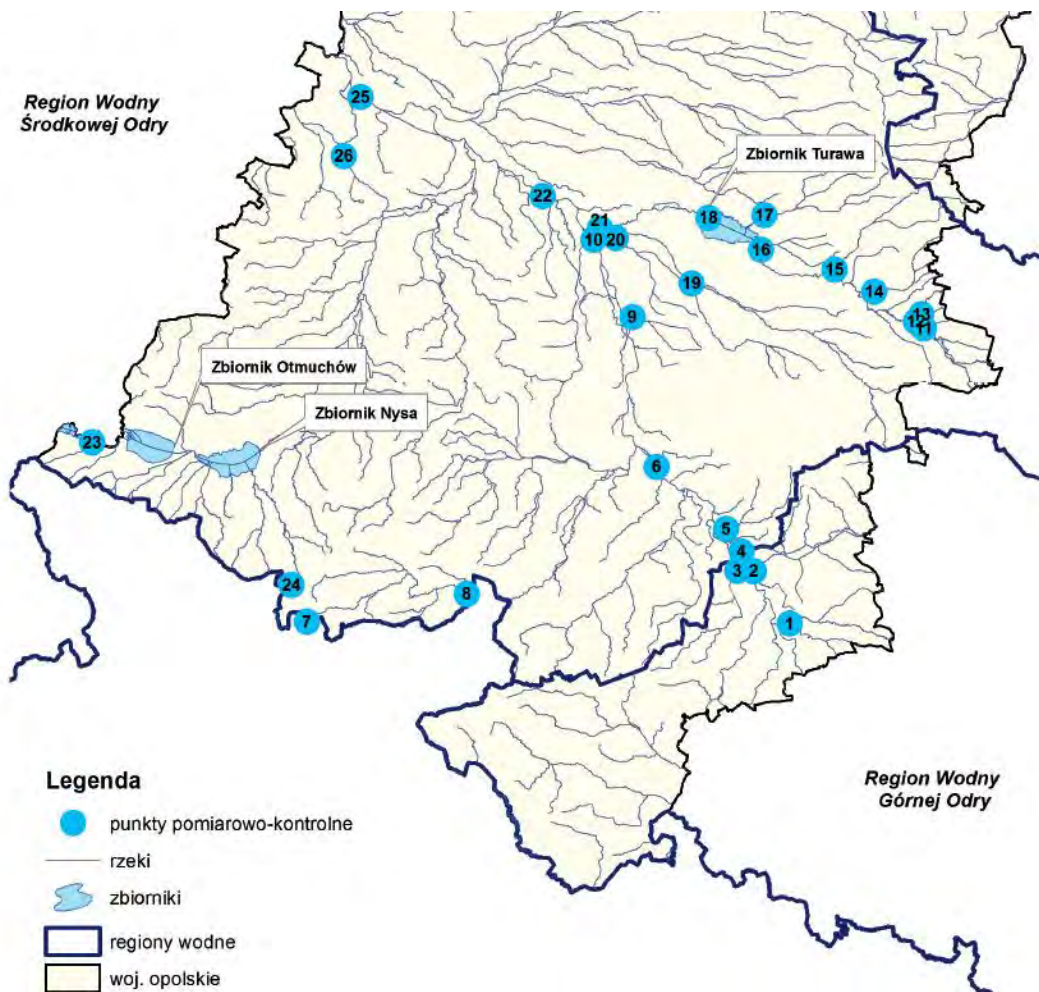


Rysunek 8 Mapa przekroi pomiarowo – kontrolnych monitoringu wód powierzchniowych w 2014 r.

Biuro projektu:

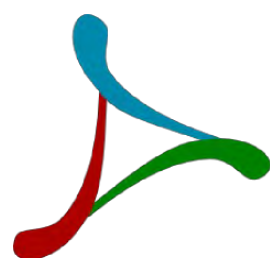
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



Źródło: WIOŚ.

Ocenę stanu jakości wód powierzchniowych za 2014 rok wykonano na podstawie wyników badań monitoringowych prowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 4 Ocena stanu jakości wód powierzchniowych za 2014 r.

Lp	Nazwa Punktu Kod Punktu	Nazwa JCW na której ppk jest zlokalizowany	Kod JCW	JCW silnie zmienione lub sztuczne (TAK / NIE)	Powiat	Gmina	Program monitoringu
1	Złoty Potok - powyżej granicy RP	Prudnik od źródła do Złotego Potoku	PLRW600041176449	NIE	nyski	Głuchołazy	MB
2	Prudnik - Dytmarów	Prudnik od Złotego Potoku do Osobłogi	PLRW60008117649	NIE	prudnicki	Lubrza	MO_P
3	Kamienica - Paczków	Kamienica	PLRW6000412369	TAK	nyski	Paczków	MO_P
4	Biała Głuchołaska - Głuchołazy	Biała Głuchołaska od Oleśnice do zb. Nysa	PLRW6000812589	NIE	nyski	Głuchołazy	MOPI, MB

Źródło WIOŚ.

Objaśnienia:

MO_P program monitoringu operacyjnego w zakresie wybranych substancji priorytetowych,

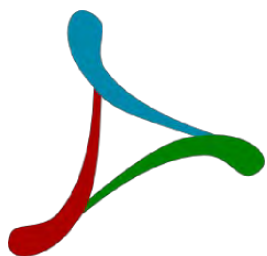
MOPI program monitoringu operacyjnego jakości wód powierzchniowych, które są wykorzystywane do zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia,

MB program monitoringu badawczego

Ocenę stanu jakości wód powierzchniowych za 2014 rok wykonano w oparciu o wytyczne Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz stosowne rozporządzenia:

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011 r. Nr 258, poz. 1549);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 października 2014 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 1482);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 listopada 2002 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać wody powierzchniowe wykorzystywane do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia (Dz. U. z 2002 r. Nr 204, poz. 1728).

Poniżej przedstawiono zestawienie jednolitych części wód według zlewni trzeciego rzędu kontrolowanych w województwie opolskim w okresie 2011–2014 wraz z ich oceną.



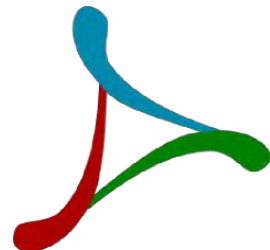
Biuro projektu:

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

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

Tabela 5 Zestawienie jednolitych części wód według zlewni trzeciego rzędu kontrolowanych w województwie opolskim w okresie 2011–2014 wraz z ich oceną

Zlewnia trzeciego rzędu	Kod JCW	Nazwa JCW - nazwa pkt pomiarowego	Silnie zmienna lub sztuczna JCW	Stan/potencjał ekologiczny JCW	Stan chemiczny KCW	Ocena spełnienia wymogów w dla obszarów w chronionych	Ocena stanu JCW
ODRA OD KŁODNICY DO MAŁEJ PANWI	PLRW600041 176449	Prudnik od źródła do Złotego Potoku – ppk Złoty Potok powyżej granicy RP	N	UMIARKOWANY	DOBRY	N	ZŁY
ODRA OD KŁODNICY DO MAŁEJ PANWI	PLRW600081 17649	Prudnik od Złotego Potoku do Osobłogi – ppk Prudnik-Dytmarów	N	UMIARKOWANY	DOBRY	N	ZŁY
NYSA KŁODZKA OD ŚCINAWKI DO ZB. OTMUCHÓW, ZLEWNIA ZB. OTMUCHÓW - NYSA KŁODZKAZLEWNIA ZB. NYSA	PLRW600041 2369	Kamienica – ppk Kamienica-Paczków	T	UMIARKOWANY	DOBRY	N	ZŁY
NYSA KŁODZKA OD ŚCINAWKI DO ZB. OTMUCHÓW, ZLEWNIA ZB. OTMUCHÓW - NYSA KŁODZKAZLEWNIA ZB. NYSA	PLRW600081 2589	Biała Głuchołaska od Oleśnice do zb. Nysa – ppk Biała Głuchołaska-Głuchołazy; – ppk Biała Głuchołaska-Biała Nyska	N	UMIARKOWANY	DOBRY	N	ZŁY



Biuro projektu:

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

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

Źródło: WIOŚ.

OBJAŚNIENIA:

kod jcw – kod jednolitej części wód powierzchniowych

status jcw: N – naturalna jcw, T- silnie zmieniona lub sztuczna jcw

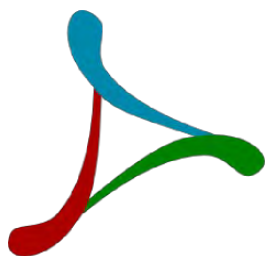
ocena spełnienia wymogów dla obszarów chronionych: T – spełnia, N – nie spełnia

pole zakreskowane- potencjał ekologiczny

Ocenę jcw **Prudnik od źródła do Złotego Potoku** przeprowadzono na podstawie badań w ramach monitoringu diagnostycznego i operacyjnego oraz monitoringu obszarów chronionych (MOEU, MORY, MORE), wykonanych w 2012 roku w ppk Złoty Potok-powyżej granicy RP oraz monitoringu operacyjnego i monitoringu obszarów chronionych (MOEU) wykonanych w 2013 roku. Stan jcw określono jako zły. O ocenie zdecydował umiarkowany stan ekologiczny, ze względu na elementy biologiczne – makrobezkręgowce bentosowe (III klasa) i elementy fizykochemiczne poniżej stanu dobrego (fosforany). Stan chemiczny – dobry. Jednocześnie były spełnione wymagania dla wód przeznaczonych do bytowania ryb, a nie były spełnione dla obszarów chronionych wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych ze względu na fosforany oraz dla obszarów będących jednolitymi częściami wód przeznaczonych do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych ze względu na zanieczyszczenie bakteriologiczne.

Ocenę jcw **Prudnik od Złotego Potoku do Osobłogi** przeprowadzono na podstawie badań w ramach monitoringu diagnostycznego wykonanych w 2012 roku w ppk Prudnik-Dytmarów oraz monitoringu operacyjnego, monitoringu obszarów chronionych (MOEU) wykonanych w 2013 roku oraz monitoringu operacyjnego w zakresie wybranych substancji chemicznych w 2014 r. Stan jcw określono jako zły. O ocenie zdecydował umiarkowany stan ekologiczny, ze względu na elementy biologiczne – fitobentos. Stan chemiczny – dobry (wyniki badań substancji priorytetowych benzo(b)fluoranten i benzo(k)fluoranten odpowiadały dobremu stanowi).

Ocenę jcw **Kamienica** przeprowadzono na podstawie badań w ramach monitoringu diagnostycznego i monitoringu operacyjnego, w tym monitoringu obszarów chronionych (MOEU), wykonanych w 2012 r. w ppk Kamienica-Paczków, a także monitoringu operacyjnego (prowadzonego w zakresie wybranych substancji priorytetowych, których obecność w wodach została określona na podstawie wcześniejszych badań) wykonanego w roku 2014. Stan wód Kamienicy oceniono jako zły. O ocenie zdecydował umiarkowany potencjał ekologiczny jcw ze względu na elementy biologiczne – fitobentos i makrobezkręgowce bentosowe (III klasa). W zakresie wskaźników chemicznych, charakteryzujących występowanie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, jakość wód odpowiadała stanowi dobremu. Ocena wymagań dla obszarów chronionych wykazała, że wody Kamienicy nie spełniają wymagań dla obszarów chronionych wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych w zakresie fitobentosu. Jednocześnie nie były spełnione wymagania dla



Biuro projektu:

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

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

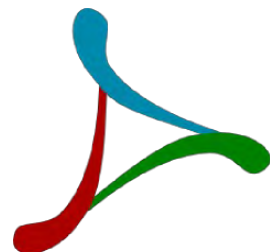
obszarów chronionych wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych ze względu na fitobentos.

Ocenę jcw **Biała Głuchołaska od Oleśnice do zb. Nysa** przeprowadzono na podstawie badań z 2012 roku w ppk Biała Głuchołaska-Biała Nyska w ramach monitoringu diagnostycznego i monitoringu operacyjnego, w tym monitoringu obszarów chronionych (MOEU), oraz w ppk Biała Głuchołaska-Głuchołazy, w ramach monitoringu operacyjnego, w tym obszarów chronionych (MOEU, MORY i MOPI). Górny odcinek Białej Głuchołaskiej (m. Głuchołazy) monitorowany był w ramach porozumienia z Republiką Czeską. W 2014 r. w ppk Biała Głuchołaska-Głuchołazy, oprócz programu MOIN (granicznego), realizowany był program związany z wykorzystaniem wód Białej Głuchołaskiej do spożycia, ze względu na ujęcie brzegowe w Głuchołazach, zlokalizowane poniżej czeskiej oczyszczalni ścieków w Mikulovicach (lata badań: 2011-2014). Stan jcw Biała Głuchołaska od Oleśnice do zb. Nysa określono jako zły. O ocenie zdecydował umiarkowany stan ekologiczny, ze względu na elementy biologiczne – makrofity (III klasa). Stan chemiczny oceniono dobry. Nie były spełnione warunki dla obszarów chronionych wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych również ze względu na fitobentos i makrofity w ppk Biała Głuchołaska-Biała Nyska. W ppk Biała Głuchołaska-Głuchołazy wody nie wykazywały cech eutroficznych oraz spełniały warunki rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 4 października 2002 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać wody śródlądowe będące środowiskiem życia ryb w warunkach naturalnych. Jakość wód Białej Głuchołaskiej na ujęciu przygranicznym w Głuchołazach odpowiadała dobremu stanowi i były spełnione warunki przydatności wód do spożycia w zakresie elementów fizykochemicznych (kategoria A2), oraz bakteriologicznych (A3). Badania przeprowadzone w latach 2011-2014 w ppk granicznym Biała Głuchołaska-Głuchołazy, powyżej ujęcia brzegowego służącego do zaopatrzenia ludności w wodę do picia, wskazują na poprawę jakości wód w zakresie wskaźników bakteriologicznych.

4.3. Wody podziemne

Na terenie objętym opracowaniem występują następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych:

- GZWP nr 332 Subniecka Kędzierzyńsko-Głubczycka jest zbiornikiem typu porowego, występujący w utworach piaszczystych i żwirowych. Zbiornik ten charakteryzuje się powierzchnią 1 350 km², zasobami 110 tys. m³/d i modułem zasobowym 1 l/skm². Zbiornik tworzą trzeciorzędowy poziom wodonośny oraz czwartorzędowy dolin kopalnych. Średnia głębokość ujęć wynosi 80-120m, wydajność pojedynczej studni wynosi w granicach 60-80 m³/h. Prowadzona tutaj eksploatacja wód z poziomu trzeciorzędowego trwa od ponad 90 lat. Zasoby dyspozycyjne oszacowano na 130 000 m³/d, z czego eksploatuje się ok. 50%.
- GZWP nr 337 Dolina kopalna Lasy Niemodlińskie - czwartorzędowy zbiornik międzymorenowy, został wyerodowany w osadach ilastych trzeciorzędu



Biuro projektu:

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

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

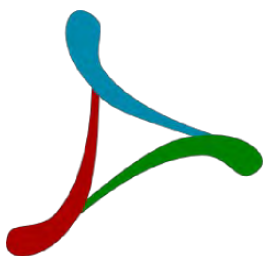
przy głębokości wcięcia 50m. Warstwę wodonośną budują osady piaszczysto-żwirowe o miąższości nie przekraczającej 30m. Szacunkowe zasoby dyspozycyjne zbiornika wynoszą 25 tys. m³/d. Dolina kopalna Lasy Niemodlińskie zajmuje powierzchnię 160km².

- GZWP nr 338 Subzbiornik Paczków – Niemodlin – to trzeciorzędowy subzbiornik Paczków – Niemodlin zajmuje powierzchnię 75km². W obrębie zbiornika występują dwa kompleksy wodonośnych utworów piaszczystych. Górny kompleks występuje do głębokości 100m, dolny do 200m. Oba te kompleksy izolowane są od siebie jak i od powierzchni terenu grubą warstwą iłłów. Miąższość warstw wodonośnych wynosi od 10 do ponad 40m. Zasoby dyspozycyjne zbiornika wynoszą 30 018 m³/d.

4.3.1. Monitoring wód podziemnych

Badania i oceny stanu wód podziemnych wykonywane są przez państwową służbę hydrogeologiczną w ramach sieci krajowej monitoringu wód podziemnych (art. 155a ust. 5 ustawy Prawo wodne - Dz. U. z 2015 r. poz. 469).

Poniżej przedstawiono lokalizację punktów pomiarowych sieci pomiarowej z wynikami klasyfikacji wód podziemnych w punktach monitoringu operacyjnego w województwie opolskim w 2014 r.



Rysunek 9 Mapa sieci pomiarowej z wynikami klasyfikacji wód podziemnych w punktach monitoringu operacyjnego w województwie opolskim w 2014 r.

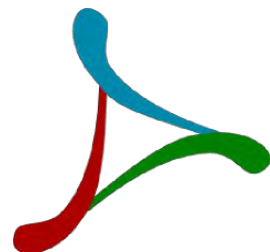
Biuro projektu:

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

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



Źródło: GIOŚ, WIOŚ.



Biuro projektu:

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

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

Tabela 6 Zestawienie ocen stanu chemicznego jednolitych części wód podziemnych na terenie województwa opolskiego w latach 2010-2013

Lp	Nr JCW	Europejski kod JCW	Dorzecze	2010	2011	2012	2013	Ocena ryzyka wg planów gospodarowania wodami
1	114	PLGW6220114	Odra	dobry	dobry	dobry	dobry DW	nie
2	115	PLGW6220115	Odra	dobry		dobry		nie

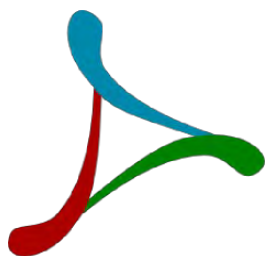
Źródło: GIOŚ.

4.4. Powietrze

Zanieczyszczenia powietrza, pochodzenia antropogenicznego emitowane są w głównej mierze przez zakłady przemysłowe, sektor komunalny i mieszkaniowy oraz transport drogowy. Można wyróżnić trzy główne źródła zanieczyszczeń powietrza:

- punktowe – są to głównie duże zakłady przemysłowe wprowadzające zanieczyszczenia w sposób zorganizowany (poprzez emitory),
- powierzchniowe (rozproszone) – są to głównie lokalne kotłownie węglowe i domowe piece grzewcze, hałdy, składowiska, oczyszczalnie ścieków,
- liniowe – są to głównie zanieczyszczenia pochodzące ze szlaków komunikacyjnych

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.) Państwowy Monitoring Środowiska stanowi system pomiarów, ocen i prognoz stanu środowiska oraz gromadzenia, przetwarzania i rozpowszechniania informacji o środowisku. W ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu monitoruje stan jakości powietrza w województwie opolskim. Poniżej przedstawiono lokalizację stacji pomiarowych.

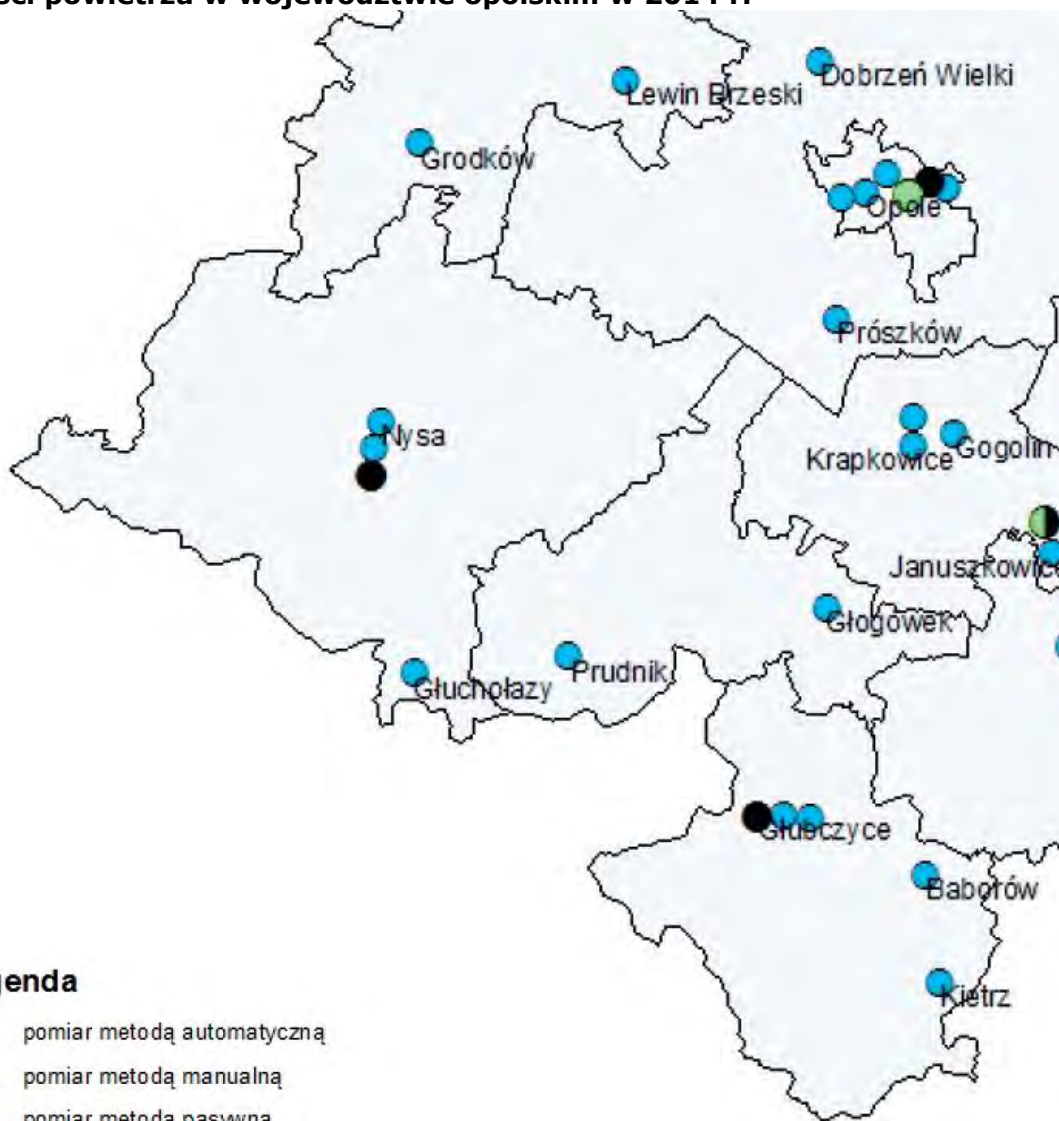


Rysunek 10 Mapa z lokalizacją stacji pomiarowych monitoringu jakości powietrza w województwie opolskim w 2014 r.

Biuro projektu:

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

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

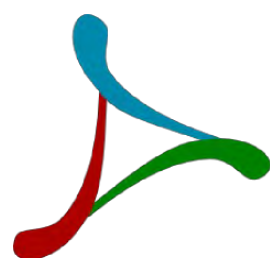


Legenda

- pomiar metodą automatyczną
- pomiar metodą manualną
- pomiar metodą pasywną

Źródło: WIOŚ.

Natomiast wyniki pomiarów stężeń poszczególnych zanieczyszczeń przedstawiono w tabeli poniżej.



Biuro projektu:

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

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

Tabela 7 Wyniki pomiarów stężeń zanieczyszczeń w 2014 roku

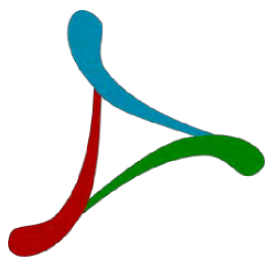
Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie średnioroczne [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
	Dwutlenek siarki	Dwutlenek azotu	Pył zawieszony PM 10
Grodków, ul. Słowackiego	-	16,3	
Głubczyce, il. Kochanowskiego	4,7	14,0	35,9 Sezon grzewczy: 51,1 Sezon pozagrzewczy: 22,4
Głubczyce, ul. Niepodległości	7,6	17,1	
Kietrz, ul. 3 Maja	5,8	13,8	
Nysa, ul. Grodkowska	2,5	21,9	
Nysa, ul. Tkacka	2,5	16,5	
Nysa, ul. Rodziewiczówny	-	-	38,1 Sezon grzewczy: 55,5 Sezon pozagrzewczy: 20,6
Głucholazy, ul. Karłowicza	4,5	10,0	
Prudnik, ul. Legionów	3,8	13,5	
Wartość dopuszczalna	20	40	40

Źródło: WIOŚ.

Cykl przeprowadzonych w 2014 roku pomiarów potwierdził, że stężenia dwutlenku siarki oraz dwutlenku azotu na omawianym terenie, utrzymują się na niskim poziomie i już od wielu lat nie wykazują przekroczeń standardów jakości powietrza ustalonych dla tego zanieczyszczenia. Natomiast stężenia średnie pyłu zawieszony PM10 utrzymują się na wysokim poziomie, balansując na granicy z normą. Wyraźnie widoczna jest sezonowość stężeń pyłu PM10, najwyższe stężenia wystąpiły w okresie grzewczym, gdyż osiągnęły ponad dwukrotnie wyższe wartości niż w sezonie pozagrzewczym. Świadczy to o tym, że istotny wpływ na poziomy stężenie pyłu mają procesy związane z indywidualnym ogrzewaniem mieszkań tzw. niską emisją.

4.4.1. Monitoring powietrza

Podstawowym celem monitoringu jakości powietrza jest otrzymanie informacji o jego stanie na badanym obszarze, na potrzeby wykonania rocznych ocen jakości powietrza. W przypadku województwa opolskiego oznacza to podział na 2 obszary: strefę miasto Opole i strefę opolską (czyli pozostały obszar województwa). Obszar objęty opracowaniem zaliczony został do strefy opolskiej.



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

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

Oceną jakości powietrza objęte zostały wszystkie substancje, dla których w prawie krajowym (rozporządzenie MŚ w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) i w dyrektywach (2004/107/WE1 i 2008/50/WE2) określono poziomy dopuszczalne/docelowe/celu długoterminowego w powietrzu, ustanowione ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin. W przypadku kryterium ochrony zdrowia, ocenie podlegają następujące zanieczyszczenia: dwutlenek siarki **SO₂**, dwutlenek azotu **NO₂**, tlenek węgla **CO**, benzen **C₆H₆**, ozon **O₃**, pył **PM_{2,5}**, pył **PM₁₀**, a także zawarty w nim ołów **Pb**, arsen **As**, kadm **Cd**, nikiel **Ni** i benzo(a)piren **B(a)P**. Do zanieczyszczeń ocenianych pod kątem spełniania kryteriów określonych w celu ochrony roślin należą: dwutlenek siarki **SO₂**, tlenki azotu **NO_X** oraz ozon **O₃**. Strefy klasyfikuje się w oparciu o następujące założenia:

- **klasa A** – poziom stężeń nie przekracza wartości dopuszczalnej/docelowej i nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza;
- **klasa B** – poziom stężeń przekracza wartość dopuszczalną, lecz nie przekracza wartości dopuszczalnej powiększonej o margines tolerancji (dotyczy wyłącznie pyłu PM_{2,5}); w takim przypadku należy określić obszary występowania przekroczeń wartości dopuszczalnej, a także przyczyny ich występowania;
- **klasa C** – poziom stężeń przekracza wartość dopuszczalną/docelową lub wartość dopuszczalną powiększoną o margines tolerancji; należy wówczas określić obszary przekroczeń oraz dążyć do osiągnięcia wartości kryterialnej, a także niezbędne jest opracowanie **programu ochrony powietrza**;
- **klasa C2** – poziom stężeń przekracza wartość docelową ustanowioną dla pyłu PM_{2,5}; należy dążyć do osiągnięcia wartości kryterialnych;
- **klasa D1** – poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego; nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza;
- **klasa D2** – poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego; należy dążyć do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego do roku 2020.

Tabela 8 Wyniki oceny jakości powietrza przeprowadzonej za rok 2014 w strefach województwa opolskiego dla kryterium ochrony zdrowia ludzi

Lp	Nazwa strefy	SO ₂ ¹	NO ₂ ¹	CO ¹	C ₆ H ₆ ¹	O ₃ ²	O ₃ ³	PM10 ¹	Pb ¹	As ²	Cd ²	Ni ²	B(a)P ²	PM _{2,5} ¹	PM _{2,5} ²
1	Strefa opolska	A	A	A	A	C	D2	C	C	A	A	A	C	C	C2

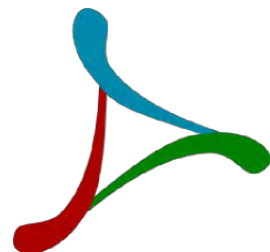
Źródło: WIOŚ.

Objaśnienia

1 wg poziomu dopuszczalnego

2 wg poziomu docelowego

3 wg poziomu celu długoterminowego



Biuro projektu:

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

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

Tabela 9 Wyniki oceny jakości powietrza przeprowadzonej za rok 2014 w strefach województwa opolskiego dla kryterium ochrony roślin

Lp	Nazwa strefy	SO ₂ ¹	NO _x ¹	O ₃ ²	O ₃ ²
1	Strefa opolska	A	A	A	D2

Źródło: WIOŚ.

Objaśnienia

1 wg poziomu dopuszczalnego

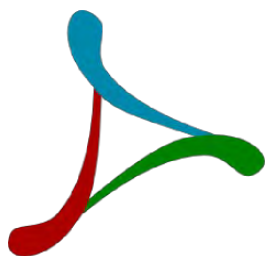
2 wg poziomu docelowego

Przypisanie strefy do określonej klasy zależy od stężeń zanieczyszczeń powietrza występujących na jej obszarze i wiąże się z określonymi wymaganiami co do działań na rzecz poprawy jakości powietrza (w przypadku, gdy nie są spełniane określone kryteria) lub na rzecz utrzymania tej jakości (jeżeli spełnia ona przyjęte standardy). Podstawę zaliczenia strefy do określonej klasy, stanowią wyniki uzyskane na obszarach o najwyższych poziomach stężeń danego zanieczyszczenia w strefie. W wyniku wykonanej oceny stwierdzono występowanie obszarów, na których odnotowano przekroczenia dopuszczalnych, bądź docelowych poziomów substancji w powietrzu. Problem z dotrzymaniem standardów jakości powietrza dla kryterium ochrony zdrowia wystąpił w przypadku: ozonu, pyłu zawieszonego PM10, benzo(a)piranu, oraz pyłu zawieszonego PM2,5, zatem zostały one zakwalifikowane do klasy C. Dla pozostałych klasyfikowanych zanieczyszczeń strefy opolskiej zakwalifikowano do klasy A.

Klasa **C** – wymaga opracowania oraz realizowania **programów ochrony powietrza**, mających na celu zmniejszenie poziomu stężeń substancji zanieczyszczających powietrze na obszarach, na których wystąpiły przekroczenia wartości kryterialnych. Obecnie trwa okres wdrażania naprawczych programów ochrony powietrza, przyjętych w 2013 i 2015 roku uchwałami Sejmiku Województwa Opolskiego. Wprowadzane są zalecenia w nich zawarte, w tym wiele ograniczeń, niezbędnych w celu obniżenia poziomów zanieczyszczeń powietrza i dotrzymania ustalonych standardów imisyjnych.

4.5. Klimat akustyczny

Przez teren gminy Biała przebiegają drogi krajowe i wojewódzkie, będące źródłami największego hałasu drogowego oraz szereg dróg powiatowych i gminnych, łączących Gminę Biała z innymi ośrodkami. Ocenia się, że ewentualne większe wartości poziomów hałasu komunikacyjnego mogą występować na terenach zabudowanych, położonych wzdłuż dróg. Na terenie Gminy Biała hałas przemysłowy nie ma zasadniczego znaczenia, gdyż ze względu na coraz większą dostępność nowoczesnych technologii w przemyśle ograniczających natężenie hałasu, podczas modernizacji zakładów stosowane są coraz sprawniejsze urządzenia, charakteryzujące się obniżoną emisją hałasu. Sytuacja ekonomiczna spowodowała w ostatnich latach zamknięcie i restrukturyzację szeregu przedsiębiorstw, podziały na mniejsze jednostki gospodarcze, rezygnację z uciążliwej produkcji, na korzyść produkcji bardziej nowoczesnej. Pewną uciążliwość powodują zakłady rzemieślnicze



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

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

i usługowe zlokalizowane blisko zabudowy o charakterze mieszkalnym. Ich wpływ na ogólny klimat akustyczny Gminy Biała nie jest znaczący, jednak są one przyczyną lokalnych negatywnych skutków odczuwalnych przez okolicznych mieszkańców. Do zakładów takich należą najczęściej: warsztaty mechaniki pojazdowej, blacharskie, ślusarskie, stolarskie i kamieniarskie.

Do najbardziej uciążliwych źródeł hałasu w środowisku na terenie gminy Lubrza należy komunikacja drogowa. Na poziom hałasu drogowego mają przede wszystkim wpływ: natężenia ruchu komunikacyjnego, udział transportu ciężkiego w strumieniu ruchu, prędkość ruchu pojazdów, stan techniczny pojazdów, odległość zabudowy mieszkaniowej, stan i rodzaj nawierzchni, płynność ruchu i sposób eksploatacji pojazdów. Głównymi elementami układu drogowego są:

- droga krajowa nr 41 relacji Nysa – granica państwa,
- droga krajowa nr 40 relacji : Granica Państwa – Głuchołazy – Prudnik – Kędzierzyn-Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- droga wojewódzka nr 414 relacji Opole – Lubrza,
- pełnowartościowe przejście graniczne Trzebina – Bartultovice.

Głównym elementem układu kolejowego mogącym negatywnie wpływać na zanieczyszczenie hałasem na terenie gminy Lubrza jest:

- pierwszorzędna linia kolejowa relacji Katowice – Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Żąbkowicki – Legnica,
- linia kolejowa relacji Prudnik – Gogolin.

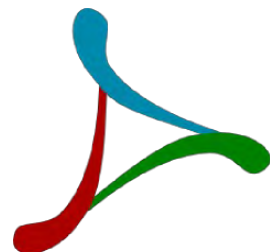
Obecnie, większość źródeł hałasu na terenie gminy Lubrza ma charakter punktowy i nieustabilizowany w czasie, co w pewien sposób obniża jego uciążliwość dla środowiska.

Istotnym źródłem hałasu na obszarze gminy Prudnik są drogi ponadlokalne, gdzie ruch pojazdów jest największy. Znaczenie mniejszy poziom hałasu związany jest z drogami niższej kategorii o niewielkim natężeniu ruchu. Najbardziej ruchliwymi drogami są:

- droga krajowa nr 40,
- droga nr 41.

Hałas kolejowy na obszarze gminy Prudnik ma mniejsze znaczenie. Pozostałe źródła hałasu (m.in. z zakładów produkcyjnych) mają zasięg lokalny i nie powodują znaczącego pogorszenia klimatu akustycznego na obszarze opracowania.

Największy zasięg na terenie gminy Branice ma hałas komunikacyjny. W ostatnich latach globalnie nie obserwuje się znaczącego wzrostu emisji hałasu komunikacyjnego. Wiąże się to z coraz lepszym technicznie taborem transportowym, lepszymi drogami zapewniającymi płynność ruchu, posiadającymi nowe nawierzchnie o właściwościach pochłaniających dźwięk i wyposażanymi przy każdej modernizacji w środki ograniczające emisję. Ekrany wzdłuż nowych arterii komunikacyjnych są coraz częstszym elementem krajobrazu nie tylko w pobliżu nowych dróg tranzytowych i autostrad, ale także w obrębie miast i wsi.



Biuro projektu:

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

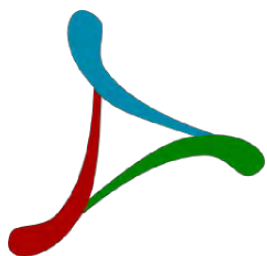
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Niestety, w warunkach lokalnych, najczęściej na terenach zwartej zabudowy śródmiejskiej z wąskimi ulicami obciążonymi ruchem na granicy przepustowości, stwierdza się bardzo duże odstępstwa od wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku. Hałas uliczny oceniany jest jako szczególnie uciążliwy. Na obszarach Gminy Branice zagrożenie hałasem w stopniu przekraczającym dopuszczany próg może wystąpić jedynie czasowo, w obszarze głównych ciągów komunikacyjnych.

Klimat akustyczny na terenie gminy Głubczyce kształtuje w znacznej mierze ruch komunikacyjny. rzez teren gminy przebiegają będące źródłami hałasu drogowego: droga krajowa, drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne, łączące gminę Głubczyce z innymi ośrodkami. Drogi krajowe to drogi po których odbywa się ruch o znacznym natężeniu oraz udziale pojazdów ciężkich, jednak ze względu na znaczenie tychże dróg w układzie komunikacyjnym województwa, wprowadzenie na nich ograniczeń ruchu w tym ograniczeń dla ruchu pojazdów ciężkich jest trudne do przeprowadzenia. Dlatego jedyną możliwą do wprowadzenia metodą zapewniającą ograniczenie hałasu jest spowolnienie i upłynnienie strumienia ruchu na odcinku zabudowanym poprzez wykonanie wysp spowalniających na wjeździe i wyjeździe z terenów zabudowanych. Ich zastosowanie na ww. terenach powinno być rozważane w ramach planowanych inwestycji.

Występujące na terenie gminy źródła hałasu komunikacyjnego kolejowego, identyfikowane z przebiegającymi liniami kolejowymi o różnym natężeniu ruchu, są trudne do umieszczenia na skali uciążliwości ze względu na brak wcześniejszych pomiarów hałasu komunikacyjnego, co nie pozwala na jednoznaczne określenie wielkości i zasięgu przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Hałas przemysłowy w gminie Głubczyce stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występuje głównie na terenach sąsiadujących z zakładami przemysłowymi. Uciążliwość hałasu przemysłowego sukcesywnie spada, gdyż ze względu na coraz większą dostępność nowoczesnych technologii w przemyśle ograniczających natężenie hałasu, podczas modernizacji zakładów stosowane są coraz sprawniejsze urządzenia, charakteryzujące się obniżoną emisją hałasu. Pewną uciążliwość powodują zakłady rzemieślnicze i usługowe zlokalizowane blisko zabudowy o charakterze mieszkalnym. Ich wpływ na ogólny klimat akustyczny gminy Głubczyce nie jest znaczący, jednak są one przyczyną lokalnych negatywnych skutków odczuwalnych przez okolicznych mieszkańców. Do zakładów takich należą najczęściej: warsztaty mechaniki pojazdowej, blacharskie, ślusarskie, stolarskie, kamieniarskie i przetwórcze.

Przez teren Gminy Kietrz przebiegają drogi wojewódzkie, będące źródłem hałasu komunikacyjnego. Funkcjonująca jednotorowa niezelektryfikowana linia kolejowa Pietrowice Wielkie – Kietrz, nie stanowi potencjalnego zagrożenie nadmiernym hałasem. Hałas przemysłowy powodowany jest eksploatacją instalacji lub urządzeń związanych z prowadzoną działalnością przemysłową. Uciążliwość hałasu emitowanego z obiektów przemysłowych zależy między innymi od ich ilości, czasu pracy czy odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej. Na terenie Gminy Kietrz ryzyko przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla obiektów przemysłowych jest niskie.



Biuro projektu:

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

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

Klimat akustyczny na terenie gminy Paczków kształtuje w znacznej mierze ruch komunikacyjny – drogowy oraz kolejowy. Problemy z hałasem przemysłowym mogą wystąpić w otoczeniu dużych zakładów, lub skupisk zakładów. Poziom hałasu przemysłowego jest kształtowany indywidualnie dla każdego obiektu i zależy od parku maszynowego, zastosowanej izolacji hal produkcyjnych, a także prowadzonych procesów technologicznych oraz funkcji urbanistycznej sąsiadujących z nim terenów. Na terenie Gminy Paczków hałas przemysłowy nie ma zasadniczego znaczenia, gdyż ze względu na coraz większą dostępność nowoczesnych technologii w przemyśle ograniczających natężenie hałasu, podczas modernizacji zakładów stosowane są coraz sprawniejsze urządzenia, charakteryzujące się obniżoną emisją hałasu. Sytuacja ekonomiczna spowodowała w ostatnich latach zamknięcie i restrukturyzację szeregu przedsiębiorstw, podziały na mniejsze jednostki gospodarcze, rezygnacje z uciążliwej produkcji, na korzyść produkcji bardziej nowoczesnej.

Na klimat akustyczny gminy Otmuchów wpływa przede wszystkim emisja hałasu związana z komunikacją drogową oraz w mniejszym stopniu z emisją ze źródeł przemysłowych. Hałas komunikacyjny jest odczuwalny w szczególności w okolicach drogi krajowej nr 46 oraz wzdłuż tras wywozu wydobytych surowców mineralnych, np. z kopalni w miejscowości Kamienna Góra (choć należy zaznaczyć, że problem ten dotyczy przede wszystkim gminy Nysa, bowiem kopalnia leży na skraju gminy i transport z niej biegnie głównie przez gminę Nysa). Mniejsza natężenie ruchu i mniejsza uciążliwość hałasowa związana jest z przebiegiem odcinków dróg powiatowych i gminnych. Poziom hałasu i związana z nim uciążliwość zależy od natężenia ruchu, udziału pojazdów ciężkich w ogólnej liczbie przemieszczających się pojazdów, od odległości elewacji zabudowy od krawędzi jezdni, od stanu technicznego drogi i jej parametrów technicznych (rodzaj nawierzchni, szerokości pasa drogowego), organizacji ruchu oraz od stanu technicznego pojazdów. Stan techniczny dróg i ulic nie zawsze jest zadowalający i w takim przypadku wymagają one remontów lub modernizacji. Na terenie gminy Nysa głównym źródłem hałasu drogowego są:

Drogi krajowe:

- Droga krajowa nr 41,
- Droga krajowa nr 46,

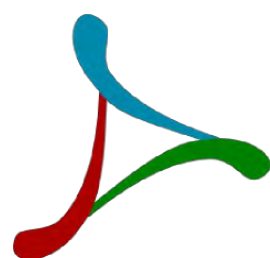
Drogi wojewódzkie:

- Droga wojewódzka nr 401,
- Droga wojewódzka nr 407,
- Droga wojewódzka nr 411,
- Drogi powiatowe,

Drogi gminne,

Drogi wewnętrzne.

Przez gminę Nysa przebiegają trasy kolejowe:



Biuro projektu:

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

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

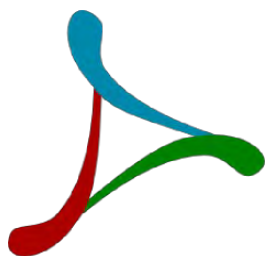
- Katowice – Legnica,
- Opole Zachodnie – Nysa,
- Nysa – Brzeg,
- Nysa – Kałków Łąka,
- Nysa – Ścinawa Mała

W związku z tym, że linie te cechuje duże natężenie ruchu kolejowego istnieje potencjalne zagrożenie nadmiernym hałasem, którego źródłem mogą być przejeżdżające pociągi. Eksploatacja instalacji lub urządzeń związanych z prowadzoną działalnością przemysłową jest głównym źródłem emisji hałasu przemysłowego. Tego rodzaju hałas charakteryzuje się długotrwałym występowaniem, z uwagi na zmianowy czas pracy. Podczas jego emisji dochodzić może do krótkotrwałego wzrostu natężenia. Uciążliwość hałasu emitowanego z obiektów przemysłowych zależy między innymi od ich ilości, czasu pracy czy odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej. W przypadku omawianej gminy główna koncentracja przemysłu zlokalizowana jest na terenie miasta Nysa, w szczególności w rejonie ul. Piłsudskiego i Jagiellońskiej, przy ul. Zwycięstwa, a także w rejonie WSSE. Problemy akustyczne, które występują na terenie miasta Nysa związane są także z rozwojem działalności sektora usług.

Klimat akustyczny na terenie Miasta i Gminy Głuchołazy kształtuje w znacznej mierze ruch komunikacyjny. Największy problem z hałasem komunikacyjnym ma miejsce w samym mieście Głuchołazy, w otoczeniu głównych tras komunikacyjnych oraz dróg dojazdowych do granicy państwa. Przechodzące przez teren gminy linie kolejowe są drugorzędne, nie notuje się w związku z tym powiązanej z nimi znaczącej uciążliwości akustycznej. W otoczeniu linii kolejowych nie były wykonywane pomiary hałasu kolejowego.

Do najpowszechniejszych i najbardziej uciążliwych źródeł hałasu w gminie Korfantów należy komunikacja drogowa. Środki transportu są ruchomymi źródłami hałasu decydującymi o parametrach klimatu akustycznego przede wszystkim na terenach zurbanizowanych. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie miasta utrzymuje się tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg. Hałas przemysłowy w Gminie Korfantów stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występujące głównie na terenach sąsiadujących z zakładami przemysłowymi. Przyczyną wzrostu uciążliwości tego rodzaju hałasu jest rozbudowa zabudowy mieszkaniowej. Z uwagi na słabo rozwinięty przemysł na terenie gminy, skutki hałasu przemysłowego nie są uciążliwe dla mieszkańców.

Na terenie gminy Łambinowice źródłem hałasu są drogi wojewódzkie oraz przebiegająca przez teren gminy linia kolejowa Opole Zachodnie – Szydłów – Tułowice – Łambinowice – Nysa. Jest to jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa drugorzędного znaczenia z przewagą ruchu towarowego.



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

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

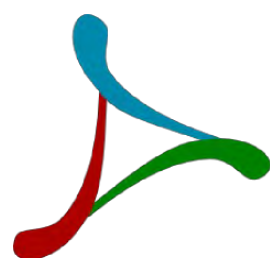
Na terenie Gminy Skoroszyce do najpowszechniejszych i najbardziej uciążliwych źródeł hałasu należy komunikacja drogowa. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy utrzymuje się tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg. Teren gminy przecina linia kolejowa relacji Nysa-Grodków-Brzeg. Obecnie została ona wyłączona z ruchu pasażerskiego. Zagrożenie hałasem wynikające z eksploatacji przedmiotowego szlaku komunikacyjnego ma charakter liniowy i jest znacząco odczuwalne w najbliższym otoczeniu torowisk.

Gmina Grodków z uwagi na strukturę przestrzenną i gospodarczą nie należy do obszarów, na których zagrożenia akustyczne stanowią istotne obciążenia dla środowiska. W planie przestrzennym zagospodarowania Gminy zwrócono szczególną uwagę na zakaz lokalizowania obiektów i urządzeń oraz prowadzenia działalności usługowej i wytwórczej mogącej powodować przekroczenie dopuszczalnych norm emisji hałasu. Źródłem hałasu komunikacyjnego są głównie drogi wojewódzkie.

W latach 2009 – 2013 Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska prowadził pomiary równoważnych poziomów dźwięku w porze dziennej L_{AeqD} i nocnej L_{AeqN} . Ich wyniki przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 10 Wyniki pomiarów równoważnych poziomów dźwięku w porze dziennej L_{AeqD} i nocnej L_{AeqN}

Lp	Miasto	Lokalizacja punktu pomiarowego	Wartość średnia dla pory dnia L_{AeqD} (dB) /wartość dopuszczalna *	Wartość średnia dla pory nocy L_{AeqN} (dB) /wartość dopuszczalna*
1	Prudnik ¹	Droga krajowa nr 41, ul. Wiejska 12, 10 m od drogi. Tereny zabudowy wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego.	65,5 / 60	60,1 / 50
2	Prudnik ¹	Droga krajowa nr 40, ul. Powstańców Śląskich 14, 8 m od drogi. Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej.	64,2 / 60	57,5 / 50
3	Głubczyce ¹	Droga krajowa nr 38, ul. Kozielska 9, 10 m od drogi. Tereny zabudowy mieszkaniowo-wielorodzinnej.	62,1 / 60	54,8 / 50
4	Głubczyce ¹	Droga wojewódzka nr 416, ul. Wrocławska 16, 6 m od drogi. Tereny zabudowy mieszkaniowej - jednorodzinnej.	63,5 / 55	54,4 / 50
5	Głubczyce ⁵	ul. I Armii WP	62,7	56,1



Biuro projektu:

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

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

Lp	Miasto	Lokalizacja punktu pomiarowego	Wartość średnia dla pory dnia L_{AeqD} (dB) /wartość dopuszczalna *	Wartość średnia dla pory nocy L_{AeqN} (dB) /wartość dopuszczalna *
		Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego	/ 65	/ 56
6	Głubczyce ⁵	ul. Jana Pawła II Tereny mieszkaniowo-usługowe	61,5 / 65	56,5 / 56
7	Kietrz ³	Droga wojewódzka nr 416, ul. Raciborska, tereny przy zabudowie mieszkaniowo - usługowej.	63,3 / 60	58,4 / 50
8	Kietrz ³	Droga wojewódzka nr 416, ul. Głubczycka, tereny zabudowy mieszkaniowo - usługowej.	64,5 / 60	56,0 / 50
9	Paczków ⁴	Droga wojewódzka nr 382, ul. Kopernika, teren zabudowy mieszkaniowo usługowej	60,2 / 65	51,5 / 56
10	Paczków ⁴	Droga powiatowa, ul. Daszyńskiego, teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	60,1 / 61	48,5 / 56
11	Nysa ²	Droga gminna (w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 411) ul. Krzywoustego, tereny mieszkaniowo - usługowe.	67,0 / 60	54,2 / 50
12	Nysa ²	Droga krajowa nr 41, ul. Piłsudskiego, tereny zabudowy - mieszkaniowo usługowej.	69,3 / 60	61,6 / 50

Źródło: WIOŚ.

Objaśnienia:

L_{AeqD} - równoważny poziom hałasu dla pory dnia w decybelach [dB]

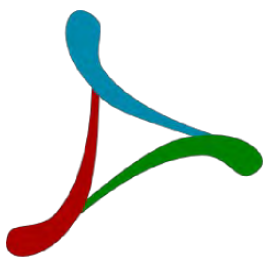
L_{AeqN} - równoważny poziom hałasu dla pory nocy w decybelach [dB]

¹ BADANIA HAŁASU DROGOWEGO W WYBRANYCH PUNKTACH WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO W ROKU 2009

² BADANIA HAŁASU DROGOWEGO W WYBRANYCH PUNKTACH WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO W ROKU 2010

³ OCENA WYNIKÓW POMIARÓW MONITORINGOWYCH HAŁASU DROGOWEGO ZA ROK 2011

⁴ OCENA WYNIKÓW POMIARÓW MONITORINGOWYCH HAŁASU DROGOWEGO ZA ROK 2012



Biuro projektu:

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

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

⁵ Ocena stanu akustycznego środowiska na podstawie wyników pomiarów monitoringowych hałasu drogowego za rok 2013 w województwie opolskim

* Wartość dopuszczalna określona obowiązującym w roku prowadzenia pomiarów Rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

4.6. Powierzchnia ziemi

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 występuje rzeźba równinna, falista – lokalnie pagórkowata, rzeźba falista i pagórkowata (nizinno – wyżynna), rzeźba pagórkowata i wzniesiona oraz wzniesiona i górską. Poniżej przedstawiono charakterystykę, według podziału fizyczno – geograficznego Polski.

Płaskowyż Głubczycki

Płaskowyż Głubczycki stanowi dość wysoko wzniesioną (235 -260 m n.p.m.) równinę lessową, położoną u podnóża Sudetów i Przedgórze Sudeckiego. Powierzchnia Płaskowyżu jest silnie porożniana licznymi dolinkami rzecznyymi, które w swych górnych odcinkach tworzą rozgałęzione systemy głębokich, wąskich, na ogół nieckowatych dolinek. Największe z nich to doliny Osobłogi, Troi i Psiny.

Równina Niemodlińska

Równina Niemodlińska rozciąga się pomiędzy Doliną Odry na wschodzie, a Doliną Nysy Kłodzkiej na zachodzie, od południa opiera się o Płaskowyż Głubczycki. Jest to niejednorodny morfogenetycznie obszar, na który składa się w części południowej równina morenowa oraz w części północnej rozległe pola sandrowe i kemy, zajęte przez kompleks leśny Borów Niemodlińskich.

Dolina Nysy Kłodzkiej

Region obejmuje południkowy odcinek doliny rzecznej. Szeroką na 5 - 7 km dolinę wypełniają osady rzeczne, tworzące system teras plejstoceniowych i holoceniowych, zalegających na osadach trzeciorzędowych. Ku południowemu zachodowi Dolina przechodzi w Obniżenie Otmuchowskie.

Równina Grodkowska

Równina Grodkowska stanowi wschodnią część Równiny Wrocławskiej, od strony wschodniej sięgając do Doliny Nysy Kłodzkiej. Morfogenetycznie stanowi ona płaską, lekkofalistską i falistską równinę moreny dennej i ablacyjnej z rozległymi stoliwami kemowymi Wału Łosiowa, u zbiegu Doliny Nysy Kłodzkiej i Odry.

Wzgórza Strzelińskie

Wzgórza wzniesione są w przedziale wysokości 350 - 490 m n.p.m. Na obszarze województwa występuje ich niewielki, wschodni fragment (mikroregion Wysoczyzny Nyskiej). Pod względem morfogenetycznym Wzgórza są zróżnicowane, występuje tutaj równina morenowa, kemy, wychodnie utworów trzeciorzędowych, pokrywy leśne. Najbardziej charakterystycznym elementem rzeźby są Pagóry Otmuchowsko-Nyskie - sandry marginalne zbudowane z piasków i żwirów, osadzone na



bezpośrednim przedpola krawędzi lądolodu odrzańskiego zlodowacenia środkowopolskiego.

Obniżenie Otmuchowskie

Obniżenie Otmuchowskie jest trzeciorzędowym zapadliskiem tektonicznym (Rów Nysy) wykorzystywanym przez środkowy bieg rzeki Nysa Kłodzka. W starszym plejstocenie dolina pełniła funkcję pradoliny, odwadniającej ku wschodowi wody lodowcowe. Płaskie dno doliny wypełnione plejstoceńskimi i holocceńskimi osadami rzecznyymi, położone jest w przedziale wysokościowym 145 - 185 m n.p.m. W obrębie Obniżenia położone są dwa zbiorniki wodne - zbiornik Otmuchów i zbiornik Nysa.

Biuro projektu:

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

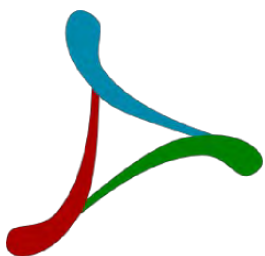
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedgórze Paczkowskie

Przedgórze Paczkowskie stanowi wąski płaskowyż pomiędzy krawędzią Sudetów a Obniżeniem Otmuchowskim. Przedgórze wzniesione jest w przedziale wysokości 250 - 280 m n.p.m. Tworzą go stożki napływowe rzek sudeckich i pokrywy podstokowe, zalegające na starszym podłożu granitów i iłów trzeciorzędowych, przykrytych plejstoceńskimi terasami kemowymi okresu deglacjacji lądolodu środkowopolskiego, stadiału Odry.

Góry Opawskie

W granicach Polski znajduje się niewielki fragment Gór Opawskich, w zasadzie północne stoki ich najwyższego szczytu Biskupiej Kopy (890 m n.p.m.). Rozczłonkowanie stoku górskiego doprowadziło do wyodrębnienia kilku izolowanych masywów: Góry Chrobrego k. Głuchołaz, Biskupiej Kopy i Srebrnej Kopy oraz Długoty i Kobylicy k. Prudnika. Wszystkie w/w masywy wyniesione są ponad równinne przedpole o średniej wysokości 300 m n.p.m. stanowiąc wyraźnie wyodrębnione formy powierzchniowe. Na obszarze górskim deniwelacje terenu osiągają od 250 m w części zachodniej do 570 m w części wschodniej. Generalnie wysokości bezwzględne na obszarze gór i ich przedpola zmniejszają się ku północy. Północna część omawianego obszaru jest słabo rozczłonkowana, o charakterze pagórkowatym, z dominującymi formami akumulacyjnymi i denudacyjnymi. W warunkach klimatu peryglacjalnego na obszarze górskim doszło do wytworzenia pokryw gruzowo-ilastych i wypreparowania wychodni, występujących na stokach Biskupiej i Srebrnej Kopy. Obserwuje się również wyraźne ślady ewolucji rzecznej w Sudetach - część dolin rzecznych o południkowym przebiegu dolin (Biała Głuchołaska, Bystry Potok) nawiązuje do trzeciorzędowych założeń rzeźby, część dolin i przebiegu równoleżnikowym związana jest z plejstoceńskimi przepływami wód powierzchniowych (epigenetyczny przełom Złotego Potoku). Rozmieszczenie głównych typów rzeźby przedstawiono na poniższym rysunku.








Rysunek 11 Mapa podziału fizyczno – geograficznego na tle głównych typów rzeźby

Biuro projektu:

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

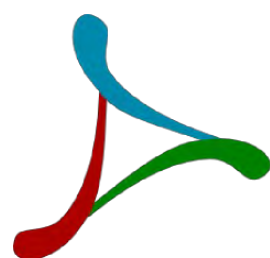
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



-  rzeźba równinna, falista, lokalnie pagórkowata - niziny
-  rzeźba falista i pagórkowata nizinno-wyżynna - płaskowyże
-  rzeźba falista i pagórkowata - wyżyny
-  rzeźba pagórkowata i wzniesiona - przedgórze
-  rzeźba wzniesiona i górską - góry

Źródło: "Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego" K. Badora, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.

Gmina Biała leży w obrębie makroregionu Niziny Śląskiej, obejmując swoją południową część mezoregion Płaskowyżu Głubczyckiego, środkową Kotlinę Raciborską oraz północną Równinę Niemodlińską. Konfiguracja terenu jest silnie zróżnicowana, rzędne terenu mieszczą się w granicach od 274, 5 m n.p.m.



Biuro projektu:

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

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

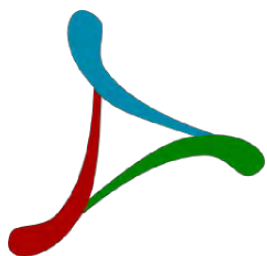
(Laskowiec) do 177, 5 m n.p.m. (Chrzelice). Powierzchnia terenu generalnie podnosi się od strony północno – wschodniej ku południowemu – zachodowi. Deniwelacja terenu wynosi ok. 120 m, prz czym najniżej znajdują się tereny położone w obrębie Kotliny Raciborskiej, gdzie wysokość bezwzględna wynosi 177 m n.p.m. Największą wartość osiągają tereny położone na Płaskowyżu Głubczyckim, w południowo – zachodniej części gminy. Teren wyraźnie spada w kierunku Równiny Niemodlińskiej. W części południowej gminy występują wyraźnie ukształtowane doliny rzek.

Na terenie gminy Lubrza dominuje rzeźba płaskorówninna (o przeważających spadkach 0-1), która występuje na 49% powierzchni gminy. Niskofalista i niskopagórkowata rzeźba występuje na 37% powierzchni gminy, a rzeźba falista i pagórkowata występuje na 10% powierzchni terenu gminy. Najkorzystniejszą rzeźbę terenu dla gospodarki rolnej mają sołectwa położone w północno – zachodniej i środkowej części gminy. Konfiguracja terenu jest silnie zróżnicowana, rzędne terenu mieszczą się w granicach od 370,0 m n.p.m. (Trzebina) do 215,0 –220,0 m n.p.m. (doliny cieków wodnych północnej i północno – wschodniej części gminy). Powierzchnia terenu generalnie opada z kierunku południowego – zachodu na północ i północny – wschód.

W ukształtowaniu gminy Prudnik widoczne jest zróżnicowanie krajobrazowe. Część południowa (Góry Opawskie) to urozmaicony teren niewysokich gór zbudowanych ze starych utworów paleozoicznych, między innymi z szarogłazów, na których zalega warstwa osadów polodowcowych pochodzących z okresu zlodowacenia krakowskiego. Ten mazoregion jest stosunkowo dobrze zalesiony (Las Prudnicki) i wykorzystywany do celów rekreacyjno-turystycznych. Część gminy w tym i miasto Prudnik położona na Płaskowyżu Głubczyckim to dość wysoko wzniesiona (250-300m n.p.m.) równina lessowa, wykorzystywana rolniczo, tu i ówdzie urozmaicona niewielkimi wzniesieniami, które porasta las. Mezoregion - Płaskowyż Głubczycki charakteryzują bardzo dobre warunki do rozwoju rolnictwa. Pod względem typologii krajobrazu naturalnego Polski (Richling 1992) tereny gminy Prudnik zaliczane są do grupy krajobrazu wyżyn i gór niskich w odmianie lessowej-eolitycznej oraz gatunku wysoczyzn słabo rozciętych.

W gminie Głubczyce dominuje rzeźba falisto-pagórkowata, w szczególności w jej południowo-zachodniej części, stanowiącej fragment Gór Opawskich i przynależnej do makroregionu Sudetów Wschodnich. Występuje tam bardzo zróżnicowana rzeźba wzgórzowa o deniwelacjach rzędu 50- 100 m. Obszar północny tej części gminy znacznie wyższy (kilka wzgórz przekracza 450 m) na sporej powierzchni pokryty jest lasami.

Charakterystyczną cechą położenia fizyczno-geograficznego Gminy Kietrz, jest jej zlokalizowanie przy osiowej części rozległego obniżenia między Sudetami i Karpatami zwanego Bramą Morawską. Rozdzielające dwa główne pasma górskie Polski obniżenie Bramy jest jednym z najważniejszych w kraju szlaków migracyjnych południowych elementów europejskiej flory i fauny.



Biuro projektu:

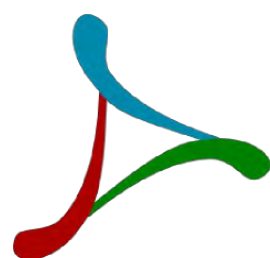
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Rzeźba terenu na, którym położona jest Gmina Paczków charakteryzuje się układem pasmowym. Wzdłuż północnej granicy rozciągają się płaski teren zalewowy Nysy Kłodzkiej, z ujściowym odcinkiem rzeki Kamienna. Drugi równoleżnikowy pas stanowi krawędź tarasu zaznaczającym się stromym zboczem, wyraźnym w miejscowościach: Kozielno, Paczków i Stary Paczków. Na południe od krawędzi tarasu rozpościera się falista wysoczyzna, od południa i zachodu oparta o skłony Przedgórze. Teren przecinany jest licznymi, bezimiennymi ciekami wodnymi. Północna część gminy Paczków leży w granicach mezoregionu Obniżenie Otmuchowskie. Mezoregion ten jest zapadliskiem tektonicznym wypełnionym utworami trzeciorzędowymi, na których zalegają plejstocenske osady rzeczne. Rów wykorzystany jest przez środkowy bieg Nysy Kłodzkiej. Płaskie, szerokie (do 4 km) dno doliny położone na wysokości 198 – 203 m n.p.m. przecinane jest siecią dopływów, z których większymi są: Świdna, Raczyna i Kamienna. Południowa część gminy Paczków wchodzi w skład Przedgórze Paczkowskiego. Mezoregion ten przecina granice polsko-czeską. Po stronie polskiej na granitach zalegają żwiry i piaski z okresu deglacjacji (zanikania) zlodowacenia środkowopolskiego. Pod względem przyrodniczym gmina położona jest w piątej Kotlinie Kłodzkiej, dzielnicy Przedgórze Sudeckie.

Teren gminy Głuchołazy charakteryzuje się urozmaiconą morfologią, z licznymi pagórkami i niewielkimi szczytami (Biskupia Kopa, Zamkowa Góra) o rzędnych 220 - 560 m n.p.m. – wzniesienie Biskupia Kopa 889 m.n.p.m. Według podziału fizyczno-geograficznego Kondrackiego, obszar gminy wchodzi w skład dwu makroregionów Przedgórze Sudeckie i Sudetów Wschodnich. Zachodnia część gminy to mezoregion Przedgórze Paczkowskie, zaś południowa to Góry Opawskie. W skład makroregionu Sudetów Wschodnich wchodzi Mezoregion Góry Opawskie – reprezentowane przez niewielki skrawek w południowej części gminy Głuchołazy, północny skłon Biskupiej Kopy i położona u jej podnóża część doliny Złotego Potoku oraz Góra Parkowa (542 m) w Głuchołazach oraz Mezoregion Góry Złote, reprezentowane przez niewielki, najbardziej wysunięty na wschód fragment tej jednostki na południowych krańcach gminy Głuchołazy. Przedgórze Sudeckie do schyłku oligocenu stanowiło jedną całość ze strukturami geologicznymi Sudetów. Wielka dyslokacja tektoniczna o kierunku północny zachód – południowy wschód i amplitudzie pionowego przemieszczenia obu części wielkości kilkuset metro, rozdzieliła istniejący poprzednio blok na część górską i część przedgórska, która pozostała niewysoką równiną z kilkoma twardzielowymi wzniesieniami. Poza wspomnianymi wzniesieniami Przedgórze Sudeckie pokrywają częściowo miocenne osady morskie oraz czwartorzędowe piaski, gliny morenowe i podobne do lessu utwory pyłowe, na których powstały dosyć urodzajne gleby brunatnoziemne, co sprawia, że jest to region rolniczy z niewielkimi płatami leśnymi na wyższych wzniesieniach.

Współczesna rzeźba terenu gminy Korfantów jest wynikiem zachodzących tu niegdyś procesów glacialnych, peryglacialnych, eolicznych i erozji oraz akumulacji rzecznej, a także działalności człowieka. Najsilniejsze procesy rzeźbotwórcze, które ukształtowały dzisiejszą geomorfologię gminy zachodziły na jej



Biuro projektu:

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

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

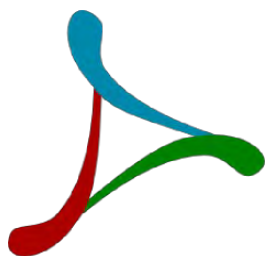
terenie w czwartorzędzie, a przede wszystkim w odleglejszej czasowo części epoki - plejstocenie. Wówczas teren gminy podlegał procesom związanym z nasuwaniem się lodowca, a także procesom peryglacjalnym, które rozgrywały się na jego przedpolu.

Najwyżej położone obszary w gminie Korfantów zlokalizowane są w jej południowej części. Wysokości bezwzględne osiągają tu 293 m npm. Najniżej położone tereny znajdują się na północy, w dolinie Ścinawy Niemodlińskiej przy granicy z gminą Tułowice - ok. 174 m npm. Obszar gminy ma zatem zróżnicowany hipsometrycznie charakter. Bezwzględna różnica wzniesień wynosi ok. 120 m.

Najniżej położone tereny w gminie występują w centralnie położonej dolinie Ścinawy Niemodlińskiej, która stanowi główną wklęsłą oś geomorfologiczną. W kierunku doliny teren gminy opada koncentrycznie z obszarów przygranicznych, które są wyniesione i stanowią wododziały tej rzeki. Dodatkowo obszar gminy łagodnie opada z wyniesionego Płaskowyżu Głubczyckiego w południowej części do zdenudowanej równiny polodowcowej w północnej części. Ten kierunek spadków terenu jest typowy dla całej południowej Opolszczyzny i związany jest z przejściem górskich form geomorfologicznych Sudetów Wschodnich - Gór Opawskich - poprzez Płaskowyż Głubczycki i Równinę Niemodlińską do najniżej położonych w regionie terenów doliny Odry.

Obszary o najwyższych wysokościach względnych w gminie Korfantów położone są w okolicach Ścinawy Nyskiej, gdzie teren silnie opada do doliny Ścinawy Niemodlińskiej, deniwelacja ok. 45 m. Stosunkowo duże deniwelacje jak na teren Niziny Śląskiej zlokalizowane są również w całej południowej części gminy oraz na niektórych odcinkach skrzydeł dolin Ścinawy - miejscami do ok. 30 m. Interesujący jest pod tym względem również pagór położony na wschód od Włodar. Jest on wyniesiony ponad otaczający go teren o 25 - 30 m. Generalnie na terenie gminy wysokości względne maleją od części południowej do części północnej. Na południu osiągają one przeciętną wielkość 30 m, w części centralnej 20, natomiast w części północnej 10 m. (z wyjątkiem wydm i skarp doliny Ścinawy, które są wyniesione ponad otaczający je teren o ok. 15-20 m). Najniższe deniwelacje w gminie charakterystyczne są dla obszaru dna doliny Ścinawy Niemodlińskiej. Deniwelacje rzadko przekraczają tu 3 m. W położeniach poza dolinnych na wschód i zachód od Korfantowa występują formy związane z działalnością glacialną i fluwioglacialną, dodatkowo przekształcone w okresie polodowcowym. Formy te zróżnicowanie wysokości względnych zawdzięczają pagórkowatemu lub falistemu ukształtowaniu się pozostałości po epoce lodowcowej. Pod względem zróżnicowania wysokości względnych obszar gminy Korfantów należy do bardziej zróżnicowanych na terenach Niziny Śląskiej.

Obszar gminy Skoroszyce jest położony na terenach o nieznacznym zróżnicowaniu wysokościowym i genetycznym form. Na obecny charakter rzeźby wpłynęły procesy denudacyjnej i akumulacyjnej działalności lądolodów, w szczególności ostatniego na tym terenie zlodowacenia Odry, a także procesy erozji i akumulacji rzecznej Nysy Kłodzkiej zachodzącej w plejstocenie i holocenie. Centralna i wschodnia część terenu opracowania zbudowane są ze schodkowo



Biuro projektu:

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

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

opadających w kierunku wschodnim, ku współczesnej dolinie zalewowej Nysy Kłodzkiej, tarasów rzecznych.

Pod względem położenia fizjogeograficznego obszar gminy Grodków wg Kondrackiego znajduje się w obrębie następujących jednostek: prowincja: Niż Środkowoeuropejski, podprowincja: Niziny Środkowopolskie (318), makroregion: Nizina Śląska (318.5), mezoregiony: Równina Wrocławska (318.53) region: Równina Grodkowska (318.533). Równina Wrocławska wznosi się od 125 do 165 m i jest dosyć płaską krainą rolniczą, zróżnicowaną ze względu na rodzaj gruntów i gleb. Dzieli się ją na 3 regiony: Wysoczyzna Średzka, Równina Kącka oraz Równina Grodkowska. Równina Grodkowska znajduje się pomiędzy dolinami Oławy i Nysy Kłodzkiej. Jest to wysoczyzna morenowa z pagórkami kemowymi i z glebami brunatnoziemnymi.

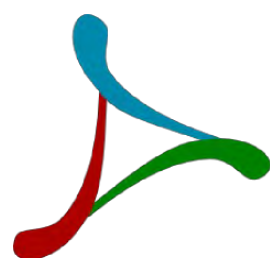
4.6.1. Geoostoje

Ochrona georóżnorodności związana jest z ochroną abiotycznych elementów środowiska przyrodniczego obejmujących budowę geologiczną powierzchniowych warstw skalnych, a także zróżnicowanie naturalnego reliefu. Przedmiotem ochrony georóżnorodności są głównie różne typy skał i minerałów, ich ułożenie (stratygrafia), tektonika, paleontologia i inne cechy związane z ich występowaniem. Typowane do ochrony przyrody nieożywionej geoostoje mają najczęściej bardzo niewielkie powierzchnie jednostkowe, które w opracowaniu rangi regionalnej nie nadają się do przedstawienia. W niniejszym opracowaniu używane jest pojęcie stref koncentracji geoostoi, oznaczające obszary, w których rozwój zagospodarowania przestrzennego powinien obejmować ochronę dziedzictwa przyrodniczego.

Najważniejsze walory geomorfologiczne związane są z występowaniem:

- zespołu form orogenetycznych i denudacyjnych w Górach Opawskich,
- zespołu form zdenudowanych starych górotworów z silnie zaznaczającym się glacjałem i peryglacjałem na Przedgórzu Paczkowskim i Wzgórz Niemczańsko-Strzelińskich,
- form erozyjnych na Płaskowyżu Głubczyckim.

Analiza występowania na powierzchni terenu poszczególnych typów skał, a także zróżnicowania naturalnego rzeźby pozwala na wyróżnienie 11 obszarów nagromadzenia geoostoi (tabela poniżej).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

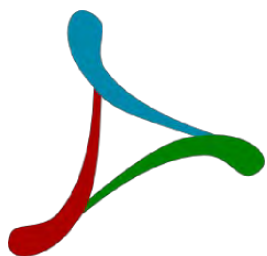
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 11 Obszary koncentracji geoostoi geologicznych i geomorfologicznych oraz łączonych

Nr - zgodnie z rys. 13	Nazwa geoostoi	Typ	Region fizyczno-geograficzny	Walory geologiczne	Walory geomorfologiczne
13.	Doliny Nysy Kłodzkiej	GG	Dolina Nysy Kłodzkiej	Odśnieżenia mad na podcięciach erozyjnych rzeki	Dobrze zachowany inwentarz form korytowych i dolinnych
14.	Grabińska	GG	Granica Doliny Nysy Kłodzkiej i Równiny Opolskiej	Nawiercone szczawy termalne i naturalne wypływy ciepłych wód podziemnych	Krawędź doliny o znacznych deniwelacjach uwarunkowana tektonicznie ze źródłami i wysiękami
15.	Kamienniko-Karłowicka	GG	Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie		Bogaty inwentarz form erozyjnych i akumulacyjnych polodowcowych, lessowych i dolinnych na przedgórzu sudeckim
16.	Wilemowicka	G	Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie	Liczne dobre odsłoneżenia wulkanitów ze zmetamorfizowanymi skałami osłony	Słabo zaznaczające się wzniesienia ostańców zbudowanych z bazaltów
17.	Wzgórze Otmuchowsko-Nyskich	M	Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie	Odśnieżenia granitoidów masywu Żulowej ze zmetamorfizowanymi skałami osłony oraz profile osadów czwartorzędowych lodowcowych	Strefa nałożenia na wychodnie skalne starego podłoża ciągu wzniesień sandrów marginalnych jednego z postojów lodolodu zlodowacenia Odry; delta Nysy Kłodzkiej do Z. Otmuchowskiego
18.	Nadziejowska	M	Przedgórze Paczkowskie	Odśnieżenia granitoidów masywu Żulowej ze zmetamorfizowanymi skałami osłony	Zróżnicowana rzeźba przedgórza Sudetów
19.	Jarnołtowska-Sławniowicka	M	Przedgórze Paczkowskie	Odśnieżenia granitoidów masywu Żulowej ze zmetamorfizowanymi skałami osłony oraz utwory wapieni krystalicznych	Zróżnicowana rzeźba przedgórza Sudetów
20.	Góry Opawskie	M	Góry Opawskie	Liczne wychodnie w różnym stopniu zmetamorfizowanych skał górnodońskich i dolnokarbońskich	Bogaty zestaw form rzeźby orogenetycznej i denudacyjnej



Biuro projektu:

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

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

Nr - zgodnie z rys. 13	Nazwa geoostoi	Typ	Region fizyczno-geograficzny	Walory geologiczne	Walory geomorfologiczne
21.	Dzierżysłowska	M	Płaskowyż Głubczycki	Odślonięcia neogeńskich gipsów oraz osadów czwartorzędowych, a także skał wulkanicznych	Zespół form akumulacyjnych i erozyjnych na lessowym płaskowyżu uwarunkowanym starszymi formami tektonicznymi
22.	Głubczycka	M	Płaskowyż Głubczycki	Odślonięcia erozyjne utworów dolnokarbońskich na zboczach głębokich dolin rzecznych, profile osadów czwartorzędowych	Zespół form akumulacyjnych i erozyjnych na lessowym płaskowyżu uwarunkowanym starszymi formami tektonicznymi
23.	Radoszowska-Grzędzińska	GG	Płaskowyż Głubczycki		Zespół form akumulacyjnych i erozyjnych na lessowym płaskowyżu uwarunkowanych osadami polodowcowymi

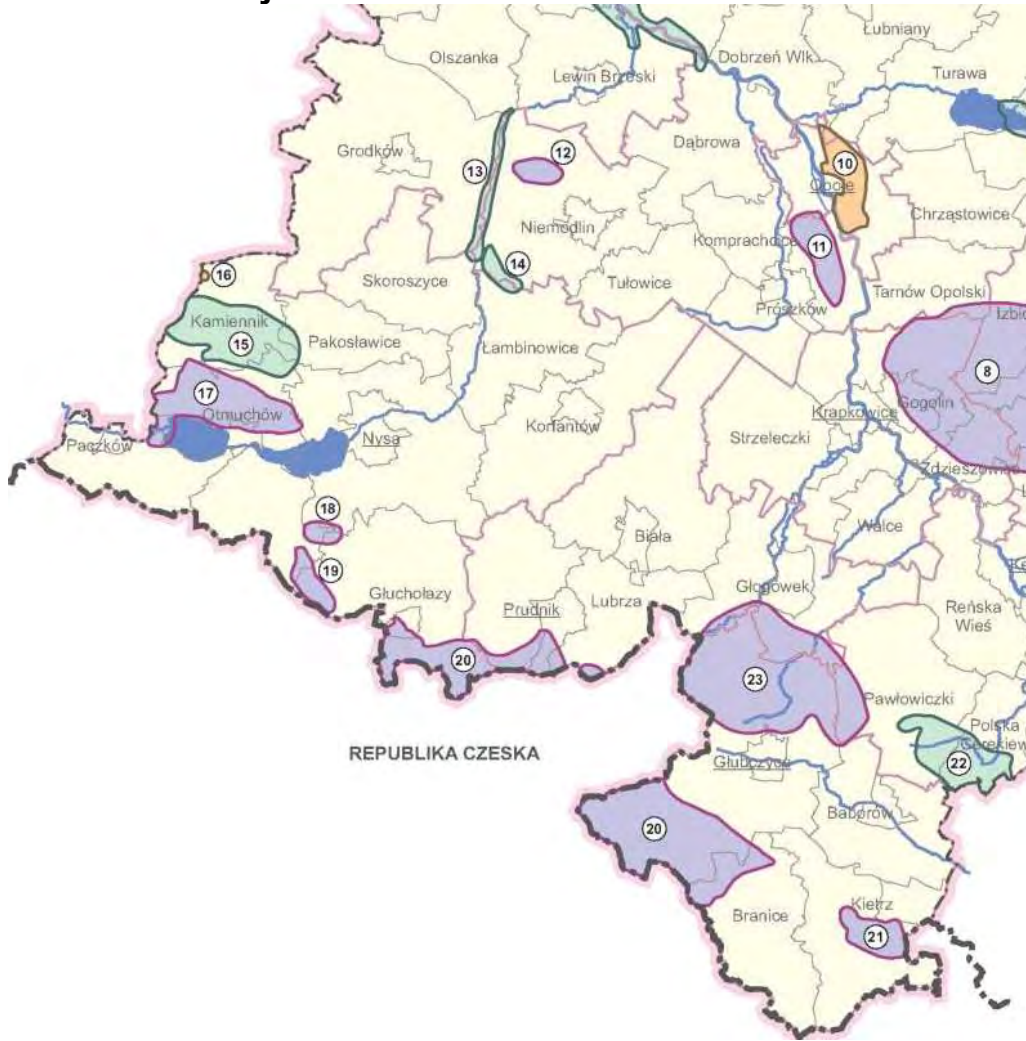
Źródło: „Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego”, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007 r.

Objaśnienia

Typ: G - geologiczne, GG - geomorfologiczne, M - łączone (mieszane).





Rysunek 12 Geoostoje



Biuro projektu:

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

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

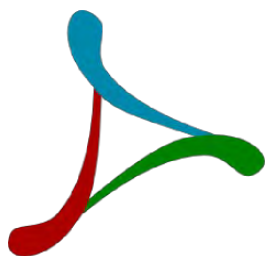
-  obszary koncentracji geoostoi geomorfologicznych
-  obszary koncentracji geoostoi łączonych geologiczno-geomorfologicznych

Źródło: "Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego" K. Badora, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.

4.7. Gleby

Na terenie objętym opracowaniem występują następujące regiony glebowo – rolnicze:

Region Grodkowski - obejmuje Równinę Grodkowską, Dolinę Nysy Kłodzkiej i północną część Pradoliny Wrocławskiej. Rzeźba terenu płaska, przechodzi ku



Biuro projektu:

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

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

zachodowi w lekko falistą. Region obejmuje swoim zasięgiem gminy Brzeg, Skarbimierz, Olszanka, Grodków, Lewin Brzeski. Region charakteryzuje się przewagą gleb kompleksu 2 - pszennego dobrego, a plamiście występuje kompleks 3 pszenno-wadliwy. Są to głównie gleby IIIb i IVa klasy bonitacyjnej. Dominują tu gleby brunatne wyługowane, płowe oraz mady. Zdecydowaną przewagą gleb tego regionu stanowią gleby średnio ciężkie do uprawy, z udziałem gleb ciężkich i lekkich. Nadają się do uprawy wszystkich roślin uprawnych,

Region Niemodliński - w skład regionu wchodzi Równina Niemodlińska i południowa część Pradoliny Wrocławskiej. Przeważa rzeźba płaskorówninna oraz niskofalista. Swoim zasięgiem obejmuje gminy Popielów, Dobrzeń Wielki, Dąbrowa, Niemodlin, Krapkowice, Prószków, Strzeleczyki, Walce i Opole. Przydatność rolnicza regionu jest zróżnicowana. Zdecydowanie przeważają gleby kompleksu 5 - żytniego dobrego, z małym udziałem kompleksów 4 - żytniego bardzo dobrego i 2 - pszennego dobrego, głównie IV klasy bonitacyjnej. Są to głównie gleby brunatne wyługowane i kwaśne, gleby płowe oraz mady. Warunki wilgotnościowe gleb są mało korzystne dla rolnictwa, w większości za suche lub za wilgotne dla produkcji rolnej,

Region Nyski - w jego skład wchodzi Obniżenie Otmuchowskie, Przedgórze Paczkowskie i Góry Opawskie. Rzeźba terenu falista z dużym udziałem płaskiej. Obejmuje swoim zasięgiem gminy Prudnik, Korfantów, Głuchołazy, Nysa, Paczków, Otmuchów, Kamiennik, Pakosławice i Łambinowice. Zdecydowanie przeważają tutaj gleby kompleksu 2 - pszennego dobrego, IIIa i IIIb klasy bonitacyjnej. Są to gleby brunatne wyługowane, płowe oraz mady ciężkie. Są one związane i często okresowo za wilgotne, stwarzając dobre warunki do produkcji rolnej,

Region Głubczycki - obejmuje obszary położone na Płaskowyżu Głubczyckim i częściowo w Górach Opawskich, o rzeźbie falistej. Swoim zasięgiem obejmuje gminy Branice, Kietrz, Baborów, Głubczyce, Pawłowiczki, Polską Cerekiew, Głogówek, Białą, Lubrzą, Cisek i Reńską Wieś. Przeważają tutaj gleby kompleksu 2 - pszennego dobrego i 1 - pszennego bardzo dobrego, wśród których plamiście występuje kompleks pszenno-wadliwy. Gleby te należą do II i III klasy bonitacyjnej. Ponad połowa gleb to czarnoziemy zdegradowane oraz brunatne wyługowane. Są to gleby ciężkie i średnio ciężkie do uprawy, stwarzające korzystne warunki do produkcji rolnej wszystkich roślin uprawnych,

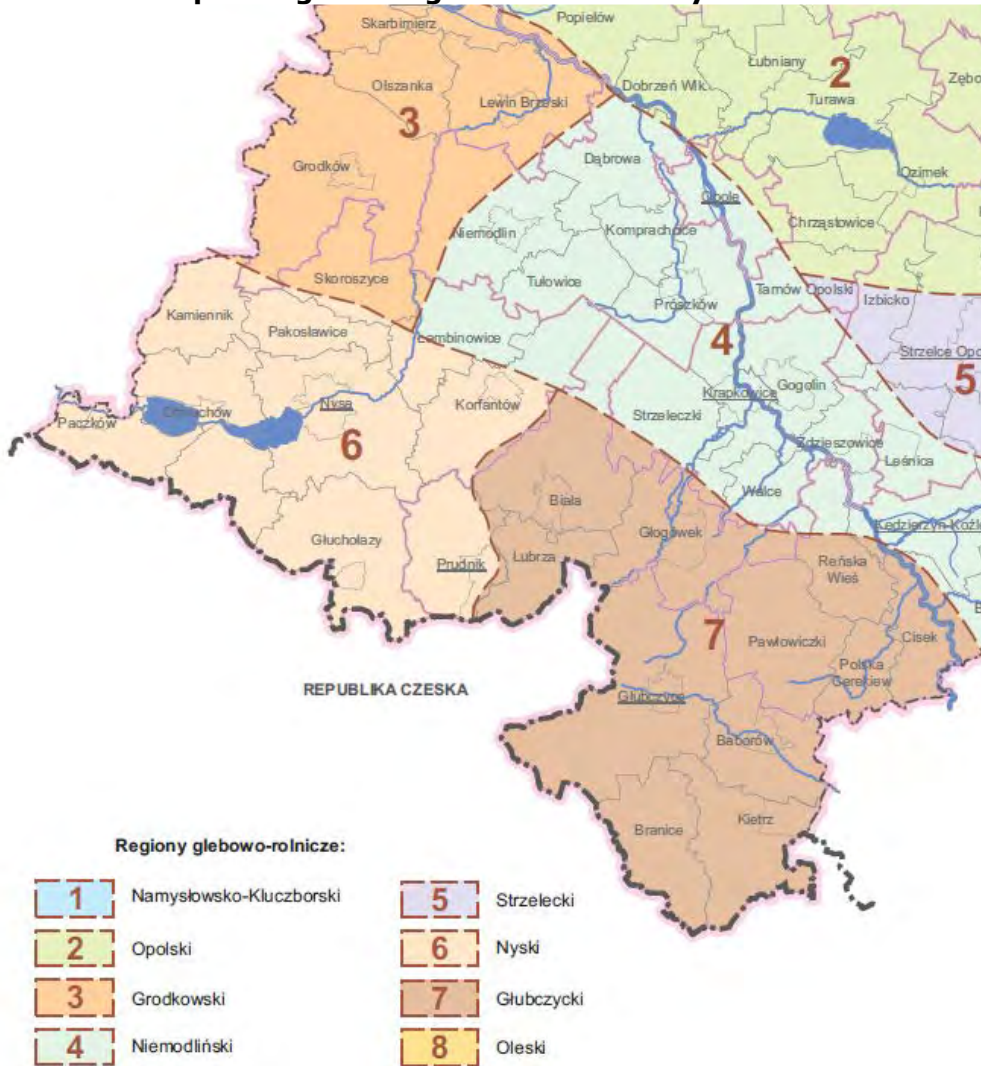
Na poniższym rysunku przedstawiono regiony glebowo - rolnicze



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

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

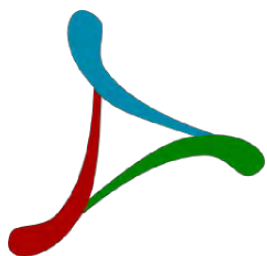
Rysunek 13 Mapa z regionami glebowo – rolniczymi



Źródło: Warunki przyrodnicze produkcji rolnej - woj. opolskie, Instytut Uprawy, Nawożenia i Gleboznawstwa w ulawach, Puławy 1987 r.

4.8. Klimat

Gmina Biała leży na pograniczu dwóch regionów pluwiotermicznych tj. nadodrzańskiego i podsudeckiego. Zmiany cech klimatu występują pomiędzy północno-wschodnią a środkową częścią gminy, położonej w granicach mezoregionu Kotliny Raciborskiej i Równiny Niemodlińskiej, a częścią południową gminy położoną w granicach Płaskowyżu Głubczyckiego. Średnia roczna temperatura dla całej gmin wynosi + 8 °C, przy czym w jej środkowej i północnej części, ze względu na ukształtowanie jest wyższa. Okres wegetacyjny na terenie gminy wynosi 205 dni przy średniej temperaturze poniżej 14°C .W części północnej i środkowej gminy okres



Biuro projektu:

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

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

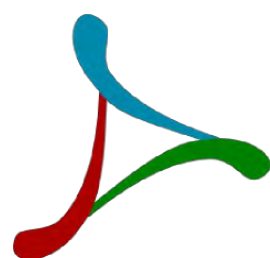
wegetacyjny trwa 220 dni przy średniej temperaturze 14,2°C. Pokrywa śnieżna występuje ponad 65dni, średnia roczna suma opadów wzrasta od około 650mm w części północno-wschodniej (nizinnej) do około 700mm na południu.

Gmina Lubrza leży w podsudeckim regionie pluwiotermicznym. Nieznaczne różnice cech klimatu można występują pomiędzy południową częścią obszaru gminy, położoną w granicach Gór Opawskich, a jej częścią centralną i północną, położoną w granicach Płaskowyżu Głubczyckiego. Równice pomiędzy tymi częściami gminy uwidaczniają się w warunkach termicznych, ilości opadów, a także w lokalnych warunkach mikroklimatycznych zależnych od położenia terenu. Średnia temperatura roczna wynosi 8,0 °C, przy czym na terenach górskich jest ona niższa. Najcieplejszymi miesiącami są lipiec (ze średnią temperaturą + 18°C) i sierpień (+16°C), a najzimniej jest w lutym (kiedy średnia temperatura jest niższa od - 4°C) i styczniu (ze średnią temperaturą - 1°C). Średnia temperatura okresu wegetacyjnego na Płaskowyżu Głubczyckim wynosi +14,2°C, a w rejonie Trzebini jest nieco niższa. Jego długość jest średnio wynosi 218 dni, przy czym w rejonie Trzebini jest on krótszy o 6 dni. Pokrywa śnieżna utrzymuje się przez 48 dni w ciągu roku.

Klimat na terenie gminy Prudnik w znacznym stopniu jest kształtowany pod wpływem położenia geograficznego, rozmieszczenia wód, charakteru rzeźby terenu, bonitacji glebowej, charakteru szaty roślinnej. Duży wpływ na klimat Gminy Prudnik ma sąsiedztwo Gór Opawskich, których oddziaływanie uwidacznia się w warunkach termicznych i opadach atmosferycznych. Średnia temperatura roczna wynosi +8 stopni Celsjusza. Średnia temperatura dla okresu wegetacji wynosi +14,2 st. Celsjusza, a okres ten trwa około 218 dni (w rejonie Gór Opawskich o 6 dni krótszy). Pokrywa śnieżna występuje od grudnia do kwietnia. Duże zróżnicowanie wykazują również średnie roczne wielkości opadów atmosferycznych - w okolicach Prudnika wynoszą 640 mm., na terenie Gór Opawskich ok. 700 mm, na terenach przylegających do Gór -675 mm.

Obszar gminy Branice posiada charakter klimatu przejściowego z przewagą cech oceanicznych. Położenie oraz zróżnicowanie geomorfologiczne powierzchni, powodują dużą zmienność elementów klimatu w poszczególnych częściach jego obszaru. W części południowo-zachodniej i zachodniej decydującym czynnikiem jest obecność Sudetów z pasmem Gór Opawskich. W części południowo wschodniej nie bez znaczenia jest otwarcie Kotliny Śląskiej w kierunku południowym przez Bramę Morawską, na ciepłe o dużych prędkościach masy powietrza.

Klimat gminy Głubczyce jest częściowo kształtowany pod wpływem pasma Sudetów i zaznacza się niewielką różnicą charakterystyk klimatycznych w stosunku do centralnej i północnej części województwa opolskiego, gdzie znaczną rolę klimatyczną odgrywa dolina Odry. Pod tym względem gmina odznacza się nieco chłodniejszymi warunkami klimatycznymi, np.: zimniejszym latem, mniejszą sumą usłonecznienia rocznego, późniejszym następstwem wiosny i lata oraz wcześniejszym następstwem jesieni i zimy (o około 5 dni). Stan taki również wiąże się z geograficznym położeniem gminy w obrębie Płaskowyżu Głubczyckiego i u podnóża



Biuro projektu:

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

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

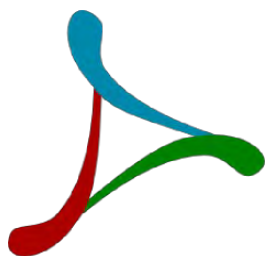
gór. Średnia temperatura roczna wynosi od +7,8 °C do +8,1°C. Średnia temperatura powietrza sezonu letniego wynosi +18°C natomiast sezonu zimowego – 2,1°C. Zachmurzonych jest około 65 % dni w roku, przy czym najczęściej są to dni grudnia, najrzadziej sierpnia i września. Średnie dzienne usłonecznienie wynosi około 6 godz., w zimie 2,7 godz., w lecie 9,3 godz. Opady atmosferyczne kształtują się na poziomie od 500 mm do 700 mm rocznie.

Obszar Gminy Kietrz charakteryzuje się ostrzejszym niż centralna część województwa opolskiego warunkami klimatycznymi, ale co bardzo istotne, są one łagodniejsze niż warunki panujące na zachodzie województwa w nieodległych wyższych partiach Górach Opawskich (Sudety Wschodnie) i na wschodzie na Wyżynie Śląskiej. Większą łagodność warunków klimatycznych gmina zawdzięcza położeniu w obniżeniu Bramy Morawskiej, dokąd podczas ogólnoeuropejskiej cyrkulacji mas powietrza dociera słabo modyfikowane przez wpływy górskie Sudetów i Karpat Wschodnich ciepłe powietrze śródziemnomorskie od południa i łagodne masy atlantyckie z północnego. Średnia temperatura roczna wynosi 7,5 stopnia Celsjusza, opady atmosferyczne kształtują się na poziomie 650 mm, liczba dni z pokrywą śnieżną to 55. Średnia długość okresu bezprzymrozkowego wynosi 170 dni.

Charakterystyczna dla tego regionu gminy Paczków jest łagodna zmiana temperatury pomiędzy poszczególnymi porami roku. Jako podgórski region pluwiotermiczny wyróżnia się w województwie opolskim chłodniejszymi zimami, zaś lata są cieplejsze. Na warunki termiczne i opadowe znaczący wpływ wywiera położone na północnej granicy gminy Jezioro Otmuchowskie. Z danych wielolecia wynika, że średnia roczna temperatura powietrza waha się od +7,40C do +9,80C. Najzimniejszym miesiącem jest styczeń z temperatura +0,20C do -7,30C (średnia -1,80C), zaś najcieplejszy jest lipiec z temperatura od +15,50C do 20,90C (średnia +17,70C). Średnia temperatura najzimniejszego miesiąca jest tu wyższa o ok. 30C w porównaniu z uzdrowiskami Kotliny Kłodzkiej (Łądek Zdrój, Duszniki). Średnioroczny opad wynosi 636 mm, z czego na okres wegetacyjny, który trwa 220 dni, przypada 68 %, to jest 432 mm. W ciągu roku najwięcej opadów deszczu przypada na miesiące letnie, tj. od maja do września, a maksimum opadów występuje w lipcu (100 - 232 mm). Opady śniegu w tym rejonie rejestrowane są w miesiącach od listopada do kwietnia i trwają 40 - 60 dni. Średnia liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi 45 dni.

Klimat występujący na terenie gminy Nysa jest przejściowy, kontynentalno - morski, kształtowany na przemian przez masy powietrza napływające z Oceanu Atlantyckiego lub wschodniej Europy i Azji. Cechy charakterystyczne klimatu występującego na terenie gminy Nysa:

- średnia temperatura roczna około 8,2 °C; średnia temperatura stycznia (-1,9 °C), natomiast lipca 17,8 °C,
- średnia liczba dni przymrozkowych w skali roku wynosi 86;
- suma rocznego opadu wynosi około 600 - 700 mm, w tym półrocza chłodnego (listopad - kwiecień) około 200 - 250 mm; pokrywa śnieżna



Biuro projektu:

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

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

utrzymuje się średnio przez 45 – 65 dni, a jej grubość waha się w przedziale 15 – 20 cm;

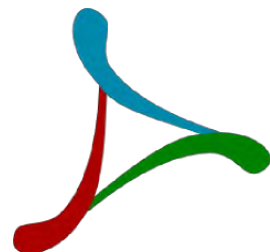
- okres wegetacyjny jest jednym z najdłuższych w Polsce i trwa średnio przez około 226 dni.

Klimat terenu Miasta i Gminy Głuchołazy kształtuje się pod wpływem położenia geograficznego, rozmieszczenia wód, charakteru rzeźby terenu, rodzaju gleb oraz charakteru szaty roślinnej – jest łagodny, ciepły i w miarę wilgotny, bez nagłych zmian pogody, jest jednym z walorów tego regionu. Decydujący wpływ na warunki klimatyczne wywiera bliskość Sudetów. Średnia temperatura roku wynosi 7 – 8,5°C (na Biskupiej Kopie -4,5°C). Najcieplejszym miesiącem jest lipiec ze średnią temperaturą 18°C, a najzimniejszymi są styczeń i luty. Zimą często obserwuje się interesujące zjawisko klimatyczne zwane inwersją termiczną. Ilość opadów atmosferycznych jest tu również znaczna. W ciągu roku najwięcej opadów deszczu przypada na miesiące letnie, to jest od maja do września, a maksimum opadów występuje w lipcu (100 – 232 mm). Liczba dni z opadem > 0,1 mm w ciągu roku wynosi 152 dni, z opadem > 1 mm 98 dni w roku. Opady ulewne > 10 mm występują w miesiącach letnich (maj - sierpień) po 3-4 dni w miesiącu co daje łącznie 16 dni w roku. Średnia roczna opadów z dziesięciolecia 1991-2000 wynosiła 650 mm – choć zauważyć należy, że występuje tu znacznie mniej opadów niż w innych częściach Sudetów. Opady śniegu rejestrowane są na tym terenie w miesiącach od listopada do kwietnia i trwają 40-60 dni. Pokrywa śnieżna ma średnią grubość od 5-25 cm. Średnia liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi 45 dni. Okres wegetacyjny rozpoczyna się pod koniec marca, a kończy w pierwszej dekadzie listopada.

Klimat gminy Korfantów należy do przeciętnych pod względem łagodności w skali regionu. Roczne sumy usłonecznienia wynoszą średnio około 1400 h, przy czym na półrocze ciepłe przypada około 2/3 łącznej sumy promieniowania, natomiast na półrocze zimne pozostała 1/3. Termiczne pory roku rozpoczynają się na obszarze gminy odpowiednio: wiosna 30 III÷28 IV, lato 1V÷6 IX, jesień 8 X÷10 XI a zima 17 XII÷23 II.

Opady w gminie wahają się między 500 a 700 mm. Na okres trwania okresu wegetacyjnego od kwietnia do września przypada od 400 do 450 mm, tj. 60÷65 % sumy rocznej opadów, a w półroczu chłodnym około 240 mm. Pokrywa śnieżna utrzymuje się tu około 55 dni, zanika koło 30 III.

Klimat gminy Skoroszyce należy do łagodnych. Jego łagodność przejawia się niskimi amplitudami temperatur, niezbyt dużą liczbą opadów, długim sezonem wegetacyjnym. Zimy są tu łagodne i stosunkowo krótkie, lata długie i ciepłe. Warunki klimatyczne sprzyjają czynnemu wypoczynkowi. Teren opracowania charakteryzuje się również bardzo zróżnicowanymi warunkami mikroklimatycznymi, co związane jest ze zróżnicowaniem rzeźby terenu, występowaniem wieloprzestrzennych ekosystemów wodnych, łąkowych i leśnych. Zróżnicowanie to uwarunkowuje zmienność warunków bioklimatycznych w zakresie insolacji, przewietrzania, produkcji tlenu, uwilgocenia, produkcji ozonu, struktury jonowej,



fitoaerozoli i aeroplanktonu. Najmniej korzystnymi warunkami mikroklimatycznymi dla budownictwa charakteryzują się doliny rzeczne, w szczególności Młynówki w Skoroszycach i Starej Strugi w Chróście.

Obszar, do którego należy Gmina Grodków znajduje się pod wpływem łagodnego termicznie klimatu Przedgórze Sudeckiego i Regionu Nadodrzańskiego, o dobrych warunkach nasłonecznienia i przewietrzania. Dane klimatyczne:

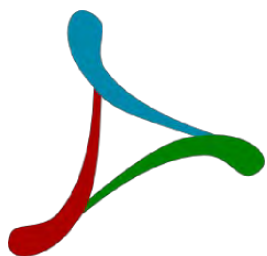
- średnia roczna temperatura powietrza wynosi $+8,1^{\circ}\text{C}$,
- przeważający kierunek wiatrów: południowy i południowo-zachodni,
- średnia prędkość wiatru: $3,5\text{ m/s}$,
- roczna suma nasłonecznienia faktycznego wynosi 1400 h,
- wegetacja trwa 31,5 tygodnia, a jej początek następuje w drugiej dekadzie marca,
- suma opadów rocznych wynosi 600 - 640 mm, z czego w okresie wegetacji około 220 mm,
- roczna wilgotność względna wynosi około ok.78%.

4.9. Krajobraz

Charakterystykę typologiczną krajobrazu OF Partnerstwo Nyskie 2020 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 12 Typologia i główne obszary występowania krajobrazów naturalnych województwa opolskiego.

Jednostki typologiczne krajobrazu według A. Richlinga (1992)	Najważniejsze obszary występowania
Krajobrazy nizin Peryglacjalne - równinne i faliste pagórkowate wzgórzowe Fluwioglacjalne - równinne i faliste Eoliczne - pagórkowate	Równina Grodkowska, Doliny Nysy Kłodzkiej i Płaskowyż Głubczyckiego
Krajobrazy wyżyn i niskich gór Lessowe eoliczne wysoczyzn słabo rozciętych wysoczyzn silnie rozciętych Węglanowe i gipsowe - erozyjne: zwartych masywów ze skałkami izolowanych, połogich wyniesień płaskowyżów falistych Krzemianowe i glinokrzemianowe - erozyjne:	Płaskowyż Głubczycki, Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie, Góry Opawskie
Krajobrazy gór średnich i wysokich Średniogórskie - erozyjne - regła dolnego - regła górnego	- Góry Opawskie



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

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

Jednostki typologiczne krajobrazu według A. Richlinga (1992)	Najważniejsze obszary występowania
Krajobrazy dolin i obniżeń Zalewowych den dolin - akumulacyjne: równin zalewowych w terenach nizinnych i wyżynnych równin zalewowych w terenach górskich Tarasów nadzalewowych - akumulacyjne: równin tarasowych na terenach nizinnych i wyżynnych równin tarasowych na terenach górskich Deltowe - akumulacyjne Równin bagiennych - akumulacyjne Obniżeń denudacyjnych i kotlin w terenach wyżynnych i górskich - erozyjne	Dolina Nysy Kłodzkiej, Obniżenie Otmuchowskie, Góry Opawskie, Pradolina Wrocławska, Dolina Nysy Kłodzkiej, Obniżenie Otmuchowskie, doliny większych rzek na pozostałym obszarze Góry Opawskie, Strefy ujść rzek do Zbiorników Otmuchowskiego, Nyskiego Równina Niemodlińska

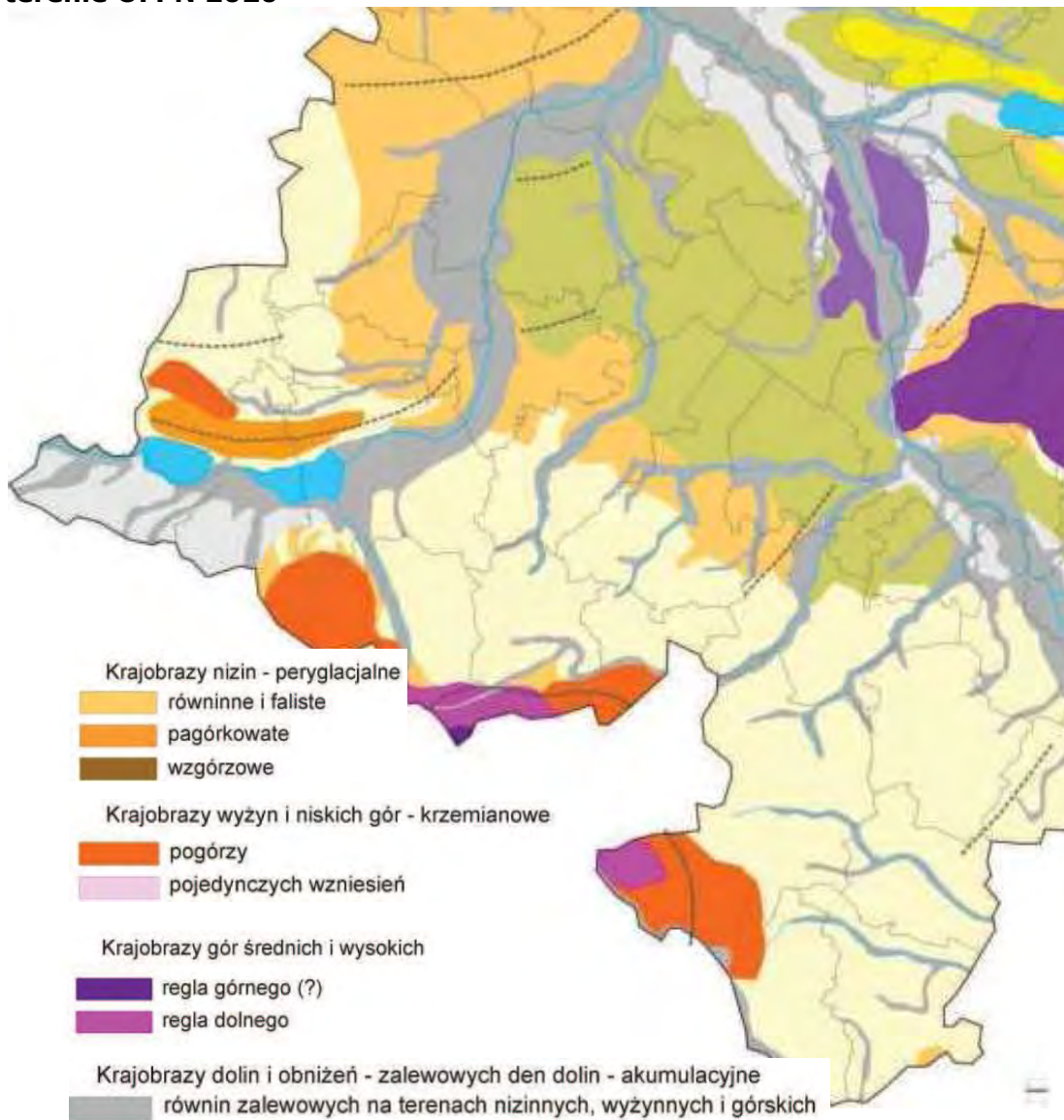
Źródło: *Charakterystyka diaagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego*, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007 r.

Krajobrazy naturalne charakteryzują się dużym zróżnicowaniem strukturalnym i funkcjonalnym. Konsekwencją zróżnicowania jest występowanie typów krajobrazu reprezentujących wszystkie wyróżnione przez A. Richlinga (1992) dla terytorium Polski w kraju klasy krajobrazu naturalnego. W klasie krajobrazów nizin nie występują jedynie krajobrazy glacialne (położenie poza zasięgiem występowania zlodowacenia bałtyckiego). W krajobrazach wyżyn i niskich gór, a także dolin i obniżeń reprezentowane są wszystkie rodzaje, wśród rodzajów krajobrazów gór średnich i wysokich nie występują natomiast krajobrazy wysokogórskie (najwyższe wzniesienia Gór Opawskich sięgają zaledwie 889 m n.p.m). Najrzadziej występującymi krajobrazami są: akumulacyjny deltowy, akumulacyjny równin bagiennych oraz regła górnego. Występowanie tego ostatniego na obszarze Opolszczyzny jest najbardziej dyskusyjne. Krajobrazy zbliżone strukturalnie do sudeckiego piętra górnego regła występują jedynie w najwyższych partiach Biskupiej Kopy powyżej 800 m n.p.m. Krajobrazy akumulacyjne deltowe występują jedynie w strefach ujściowych dużych regionalnych rzek Nysy Kłodzkiej i Małej Panwi do dużych zbiorników zaporowych. Ich struktura i funkcjonowanie są uwarunkowane antropogenicznie. Krajobrazy akumulacyjne równin bagiennych występują na niektórych obszarach Równiny Niemodlińskiej.

Rozmieszczenie przestrzenne typologii krajobrazu naturalnego występującego na terenie OFPN 2020, przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 14 Mapa z typologią krajobrazu naturalnego występującego na terenie OFPN 2020



Biuro projektu:

48-300 Nysa

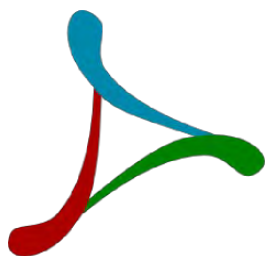
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole.



Biuro projektu:

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

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

4.10. Ochrona przyrody

4.10.1. Szata roślinna, świat zwierzęcy

4.10.1.1. Roślinność potencjalna

Charakterystykę potencjalnej roślinności naturalnej występującej na terenie OF PN 2020 przeprowadzono na podstawie Mapy potencjalnej roślinności naturalnej Polski oraz mapy potencjalnej roślinności Dolnego Śląska (Badora, 2007). Na rozległych, żyznych i płaskich oraz nieco pagórkowatych obszarach położonych na zachód od Odry (Płaskowyż Głubczycki, Równina Grodkowska, Równina Niemodlińska), dominują grądy środkowoeuropejskie *Galio-Carpinetum*. W części południowej występują także obszary dominacji grądu subkontynentalnego *Tilio-Carpinetum*. Dobrze wykształcone płaty tego zespołu leśnego zachowały się m.in. w kompleksie leśnym na W od miejscowości Rozumice (gmina Kietrz). Obszary nieco uboższe i bardziej wyniesione np. na Równinie Niemodlińskiej zajmują acydofilne środkowoeuropejskie dąbrowy *Calamagrostio arundinaceae-Quercetum petraeae*. W jeszcze wyższych położeniach, na płytkich rankerowych glebach w Górach Opawskich oraz Wzgórzach Strzelińskich dominują kwaśne dąbrowy podgórskie *Luzulo luzuloidis-Quercetum petraeae*. Bardzo dobrze wykształcone płaty tego zespołu zachowały się m.in. w okolicy Pielgrzymowa, Opawicy i Dobieszowa (gmina Głubczyce), oraz na górze Olszak (gmina Głuchołazy).

Żyzne buczyny sudeckie występują jedynie na niewielkich fragmentach w dolinach potoków w okolicy Pokrzywnej (gmina Głuchołazy) w Górach Opawskich. Acydofilne buczyny górskie porastają stoki gór Opawskich, głównie w reglu dolnym, np. na Górze Chrobrego oraz w masywie Kopy Biskupiej.

Do bardzo ważnych zbiorowisk potencjalnych Śląska Opolskiego należą zbiorowiska związane z wodami płynącymi.. W dolinach mniejszych cieków ora na obszarach obniżen terenu z niewielkim gruntowym przepływem wód, dominują łągi jesionowo-olszowe *Fraxino-Alnetum*. Bezodpływowe niecki o wysokim poziomie wody gruntowej zajmują olsy *Ribeso nigri-Alnetum*. Zbiorowisko to jest stosunkowo częste na obszarze Borów Niemodlińskich.

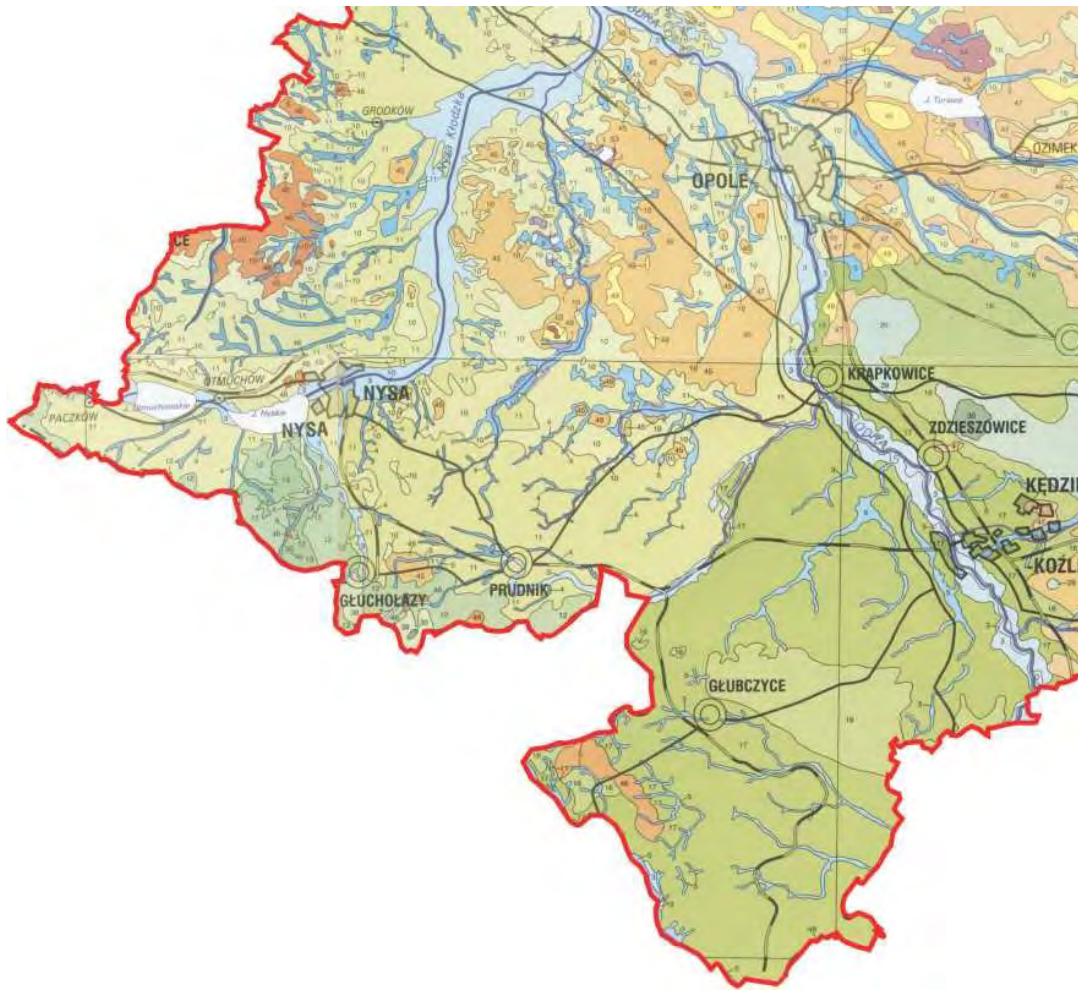
Znaczne obszary Borów Niemodlińskich zajmują torfowiska. Są to najczęściej torfowiska przejściowe *Rhynchosporion albae* a także o cechach torfowiska wysokiego *Sphagnetalia magellanici*.

W strefie kontaktu pomiędzy zbiorowiskami leśnymi i zaroślowymi a wodami stojącymi lub płynącymi występują zbiorowiska okrajkowe *Convolvulion sepium*.

Rozmieszczenie poszczególnych typów roślinności potencjalnej województwa opolskiego przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 15 Mapa z potencjalną roślinnością naturalną



Biuro projektu:

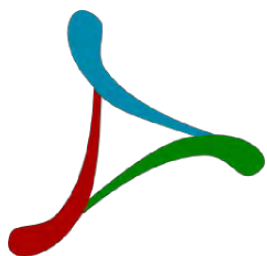
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Źródło: "Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego" K. Badora, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.

Objaśnienia numeracji na mapie:

- 1 Ols środkowoeuropejski *Carici elongatae-Alnetum sensu lato* = *Ribo nigri-Alnetum* i *Sphagno squarrosi-Alnetum*
- 2 Niżowe nadrzeczne łągi wierzbowo-topolowe w strefie zalewów periodycznych kompleks dynamiczny: *Salici-Populetum*, *Salicetum triandro-viminalis* i in.
- 3 Niżowe nadrzeczne łągi jesionowo-wiązowe w strefie zalewów epizodycznych *Ficario-Ulmetum typicum*
- 4 Niżowy łągowy las wiązowo-dębowy siedlisk wodogruntowych poza strefą zalewów rzecznych *Ficario-Ulmetum chrysosplenietum* ew. *Violo-Ulmetum* i in.
- 5 Niżowe łągi olszowe i jesionowo-olszowe siedlisk wodogruntowych okresowo lekko zabagnionych *Fraxino-Alnetum*
- 6 Podgórska nadrzeczna olszyna zalewowa z olszą szarą *Alnetum incanae*
- 7 Podgórskie przysrumykowe łągi jesionowe *Carici remotae-Fraxinetum*, *Astrantio-Fraxinetum* i in.
- 8 Grądy subatlantyckie bukowo-dębowo-grabowe *Stellario Carpinetum*, postać pomorska uboga
- 9 Grądy subatlantyckie bukowo-dębowo-grabowe *Stellario Carpinetum*, postać pomorska żyzna



Biuro projektu:

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

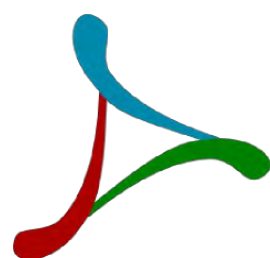
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- 10 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum odmiana śląsko-wielkopolska, forma niżowa, seria uboga
- 11 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum; odmiana śląsko-wielkopolska, forma niżowa, seria żyzna
- 12 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum; odmiana śląsko-wielkopolska, forma podgórska, seria uboga
- 13 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum, odmiana śląsko-wielkopolska, forma podgórska, seria żyzna
- 14 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum; odmiana kujawska, seria uboga
- 15 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum; odmiana kujawska, seria żyzna
- 16 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum-, odmiana małopolska z bukiem i jodłą forma wyżynna, seria uboga
- 17 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum; odmiana małopolska z bukiem i jodłą forma wyżynna, seria żyzna
- 18 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum odmiana małopolska z bukiem i jodłą, forma podgórska, seria uboga
- 19 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum odmiana małopolska z bukiem i jodłą forma podgórska, seria żyzna
- 20 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum-, odmiana środkowo polska, seria uboga
- 21 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum; odmiana środkowopolska, seria żyzna
- 26 Niżowo-wyżynne eutroficzne lasy jodłowe z grabem i dębem zwane czarnym lasem
- 29 Żyzna buczyna niżowa Galio-odorati-Fagetum
- 30 Żyzna buczyna sudecka Dentario enneaphylli-Fagetum forma podgórska 32. Żyzna buczyna karpacka Dentario glandulosae-Fagetum, odmiana zachodniokarpacka forma podgórska
- 36 Wapieniolubne buczyny storczykowe Cephalanthero-Fagenion, przeważnie Carici-Fagetum
- 37 "Kwaśna" buczyna niżowa Luzulo-pilosae-Fagetum
- 38 "Kwaśna" buczyna górską Luzulo nemorosae-Fagetum
- 40 Górskie i podgórskie żyzna lasy jodłowe Galio-Abietenion prov.
- 41 Świetlista dąbrowa Potentillo albae-Quercetum typicum
- 42 Ciepłolubne dąbrowy typu wyżynnego Potentillo albae-Quercetum rosetosum gallicae i in.
- 45 Niżowa dąbrowa acidofilna typu środkowoeuropejskiego Calamagrostrio-Quercetum petraeae
- 46 Podgórska dąbrowa acidofilna typu środkowoeuropejskiego Luzulo-Quercetum petraeae
- 47 Kontynentalne bory mieszane Pino-Quercetum auct. Polon = Quercu roboris-Pinetum i Serratulo-Pinetum 49. Suboceaniczne śródładowe bory sosnowe w kompleksie boru świeżego Leucobryo-Pinetum, boru suchego Cladonio-Pinetum i boru wilgotnego Molinio-Pinetum
- 53 Kontynentalny bór bagienny Vaccinio uliginosi-Pinetum
- 54 Podgórski wilgotny bórtrzcinnikowy Calamagrostrio villosae-Pinetum
56. Wyżynne bory jodłowe Abietetum polonicum
- 64 Mszary wysokotorfowiskowe Sphagnetalia magellanici
- 66 Naturalne i półnaturalne wapieniolubne i kserotermiczne murawy tzw. "Stepowe" Festucetalia vallesiacae
- 67 Nadmorskie i śródładowe zbiorowiska solniskowe Thero-Salicornietea, Cakiletea maritimae, Asteretea tripolium
- 69 Roślinność środowisk zdewastowanych o nieznanym tendencji sukcesyjnej

4.10.1.2. Charakterystyka roślinności rzeczywistej oraz flory

4.10.1.2.1. Charakterystyka i rozmieszczenie zbiorowisk roślinnych

Charakterystykę i rozmieszczenie głównych typów zbiorowisk roślinnych przedmiotowego obszaru przedstawiono tabeli poniżej. Z analizy przestrzennego rozmieszczenia zbiorowisk przedstawionego na mapie Diagnoza stanu i funkcjonowania środowiska. Środowisko przyrodnicze - charakterystyka zasobów w skali 1:100000 oraz z analizy ich walorów przyrodniczych wynika, że najcenniejsze typy biocenoz leśnych, łąkowych i wodnych koncentrują się w obrębie



Biuro projektu:

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

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

Równiny Niemodlińskiej i w Górach Opawskich. Generalnie najbardziej rzadkie i zagrożone są zbiorowiska środowisk skrajnych warunków wilgotnościowych - suche i ciepłolubne, które występują w rozproszeniu w Górach Opawskich, a także na skarpach głęboko wciętych w bazę erozyjną dolin.

Dominującymi zbiorowiskami na większości obszarów są zbiorowiska pól uprawnych. Stanowią one tło dla wyspowego rozmieszczenia zbiorowiska bardziej cennych i zespołów obszarów bardziej zdewastowanych. Wśród zbiorowisk leśnych dominują bory i bory mieszane będące efektem intensywnej gospodarki leśnej. Bardziej cenne zbiorowiska leśne lasów liściastych świeżych, a także łągów i olsów występują wyspowo w dolinach rzecznych, a także na bardziej żyznych glebach.

Generalnie roślinność rzeczywista jest silnie zdegradowana, a najcenniejsze jej enklawy występują wyspowo.

Tabela 30 Charakterystyka i rozmieszczenie roślinności rzeczywistej Opolszczyzny

Typ zbiorowiska	Charakterystyka	Rozmieszczenie
Zbiorowiska pól uprawnych z klas <i>Centauretalia cyani</i> , <i>Polygono-Chenopodietalia</i>	Zbiorowiska chwastów gruntów ornych z uprawami zbożowymi i okopowymi	Pospolite zbiorowiska dla całej Opolszczyzny. Dominują w rejonach silnego rozwoju rolnictwa, w szczególności na
Zbiorowiska ruderalne z klas <i>Stellarietea</i> i <i>Artemisietea</i>	Ekspansywne zbiorowiska pierwszych stadiów sukcesji na terenach zdewastowanych w tym podlegających zabudowie i eksploatacji z mało wymagającymi gatunkami stanowiącymi zagrożenie dla bardziej naturalnych zespołów roślinności	Głównie na terenach zabudowanych, w większych zasięgach na terenach miast. Często na nieużytkach porolnych, poeksploatacyjnych oraz wzdłuż dróg
Zbiorowiska wodne z klas <i>Charetea</i> , <i>Potametea</i> , <i>Litorea</i>	Zbiorowiska roślinności wodnej pływającej i zanurzonej w zbiornikach wodnych	Kompleksy stawów, w szczególności w dolinach dopływów, starorzeczca Nysy Kłodzkiej
Zbiorowiska mulistych obrzeży wód, źródlisk i wyleżysk z klasy <i>Montio-Cardaminetea</i> i <i>Salicetea herbaceae</i>	Zbiorowiska obrzeży mezotroficznych wód płynących i stojących oraz źródlisk	Obrzeża rzek, stawów, strefy cofkowe zbiorników zaporowych
Zbiorowiska szuwarów <i>Phragmitetea</i>	Zbiorowiska strefy przejściowej wód i łądów, a także lokalnych silnie zawodnionych obniżień	Doliny rzeczne, obrzeża zbiorników wodnych
Zbiorowiska torfowisk i msza- rów z klas <i>Scheuchzerio- Caricetea</i> i <i>Oxycocco- Sphagnetea</i>	Zbiorowiska torfowisk niskich i średnich oraz podmokłych borów dobrze rozwiniętą warstwą mszystą	Obniżenia w dnach dolin rzecznych, obniżenia w powierzchniach denudacyjnych, w tym w dużych zasięgach na



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

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

Typ zbiorowiska	Charakterystyka	Rozmieszczenie
Zbiorowiska okrajkowe i welonowe z klas Trifolio-Geranietea sanguinei i Galio-Urticenea	Zbiorowiska stref granicznych lasów, zarośli i nieużytków, a także zbiorowiska pnączy i ziołorośli wzdłuż cieków i zbiorników wodnych	Okrajki występują głównie w strefach dużych kompleksów leśnych, zbiorowiska welonowe zlokalizowane są wzdłuż
Zbiorowiska naskalne	Inicjalna roślinność porastająca skały, rzadziej ściany eksploatacyjne kamieniołomów, domów i płoty	Góry Opawskie
Zbiorowiska leśne i zaroślo- we z klas <i>Rhamno-Prunetea</i> , <i>Salicetea</i> , <i>Alnetea</i> , <i>Vaccinio- Picetea</i> , <i>Quercetea roboli</i> , <i>Querceto-Fagetea</i>	Biocenozy leśne borów, lasów mieszanych i lasów liściastych	Głównie duże kompleksy leśne w Górach Opawskich. W mniejszych zasięgach zbiorowiska pospolite również na innych obszarach, najmniej na Płaskowyżu Głubczyckim

Źródło: „Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego”, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007 r.

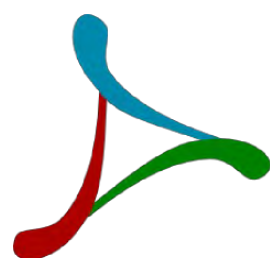
4.10.1.2.2. Charakterystyka i rozmieszczenie siedlisk przyrodniczych chronionych na podstawie Dyrektywy Habitatowej

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej spowodowało przejście obowiązków kraju członkowskiego wynikających m.in. z różnych dyrektyw, również związanych z ochroną przyrody. Na terenie całej Unii wytypowano sto kilkadziesiąt typów siedlisk przyrodniczych identyfikowanych w większości na podstawie typu roślinności rzeczynowej, które podlegają ochronie.

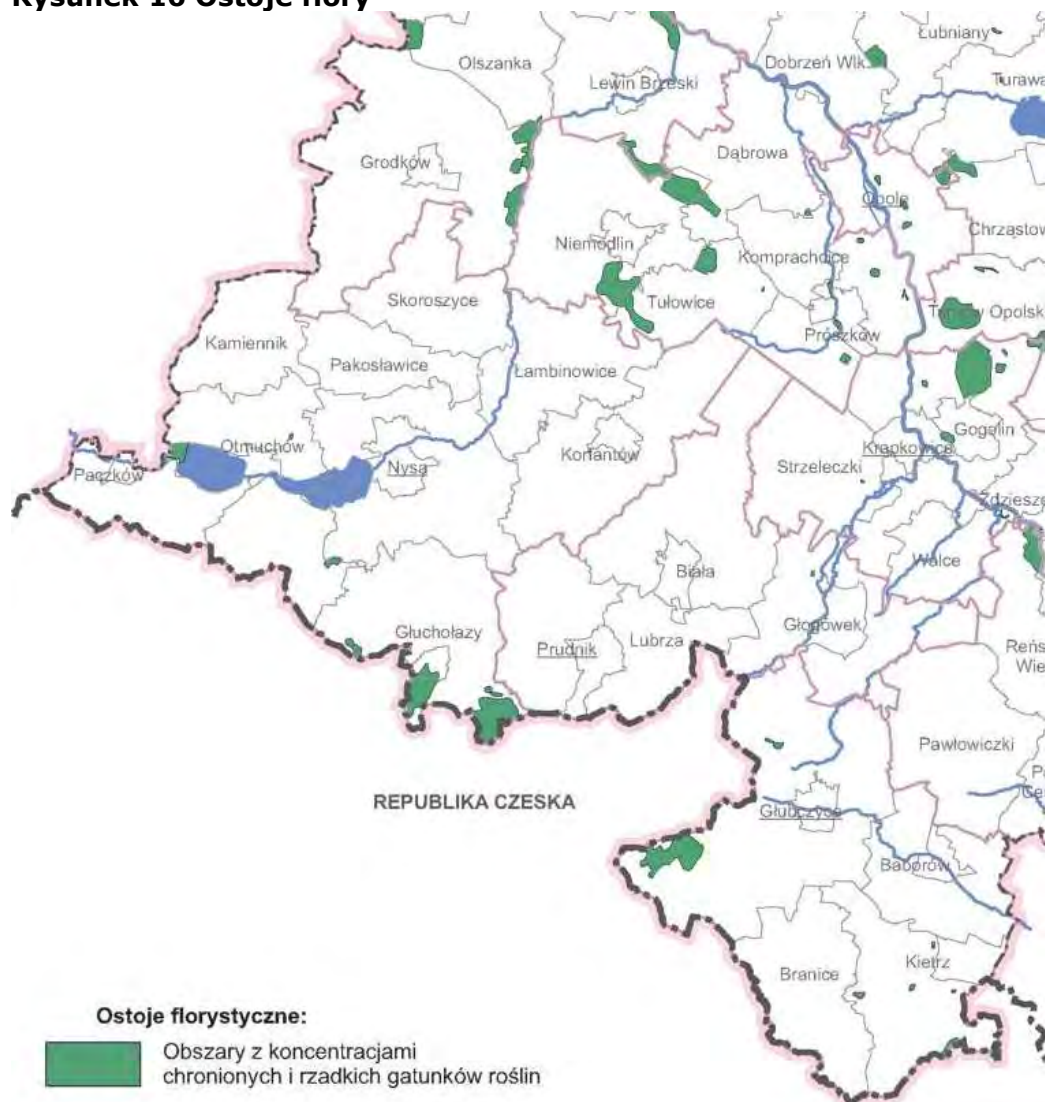
Analiza przestrzennego rozmieszczenia siedlisk przyrodniczych chronionych w UE wskazuje na występowanie następujących stref koncentracji, które są projektowanymi, proponowanymi lub brany pod uwagę w przyszłości obszarami sieci Natura 2000:

- Góry Opawskie (SOO „Góry Opawskie”) - siedliska lasów liściastych regla dolnego, naskalne i górskich łągów nadrzecznych,
- Obszar Borów Niemodlińskich - obejmujący podobszary z koncentracją torfowisk, Stawów Niemodlińskich, Tułowickich i dolinę Nysy Kłodzkiej z dominującymi siedliskami lasów grądowych, łągów, borów bagiennych, torfowisk oraz siedliskami roślinności wodnej,

Strefy koncentracji siedlisk przedstawiono na mapie Ostoje florystyczne poniżej.



Rysunek 16 Ostoje flory



Biuro projektu:

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

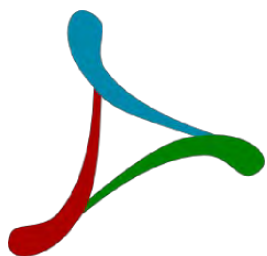
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: *Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego*, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.

4.10.1.3. Charakterystyka fauny

Obszar OF PN 2020 charakteryzuje się zróżnicowanymi walorami faunistycznymi, co związane jest ze zróżnicowanym stopniem antropopresji w różnych częściach regionu. Największe walory faunistyczne występują w dolinach rzecznych, w szczególności Nysy Kłodzkiej i w Górach Opawskich.

Najważniejszymi zgrupowaniami fauny, które występują na terenie OF PN 2020 i miejsca ich występowania mają znaczenie dla ochrony fauny Polski oraz Europy są:



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

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

- zgrupowanie fauny wodno-błotnej, w szczególności awifauny lęgowej oraz na przelotach występującej na zbiornikach zaporowych,
- zgrupowania zimujących nietoperzy, na południu regionu w fortach nyskich, w kamieniołomie Sławniowice i w Górach Opawskich.

Analiza rozmieszczenia najcenniejszych zespołów faunistycznych na terenie OF PN 2020 pozwoliła na wyróżnienie 3 ostoi o randze międzynarodowej, 1 o randze ponadregionalnej, 5 o randze regionalnej (tabela poniżej).

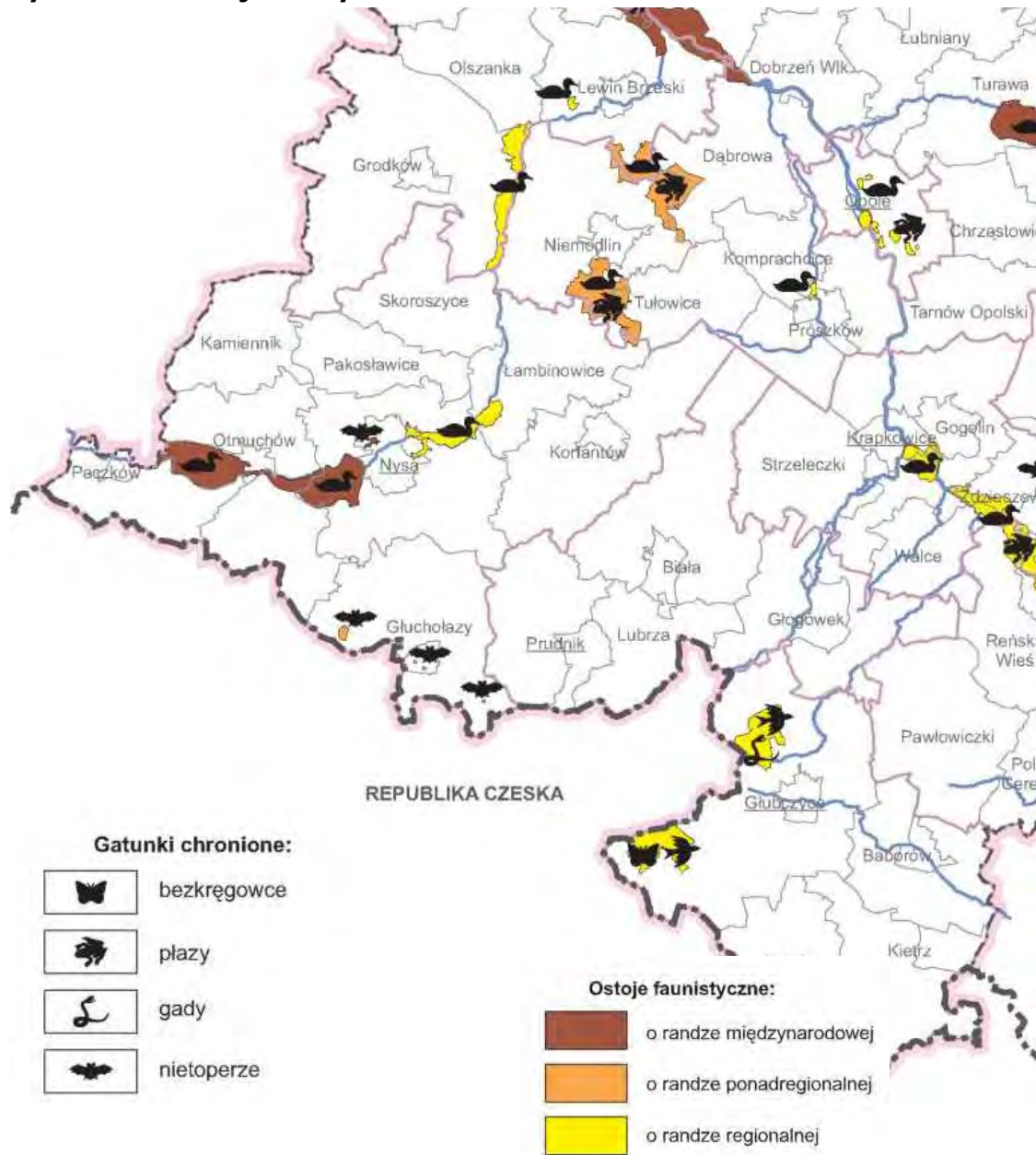
Tabela 13 Ostoje faunistyczne na terenie OF PN 2020

Nazwa	Statut	Główne walory
1	2	3
Ostaje o randze międzynarodowej		
Zbiornik Nyski	Ostoja ptactwa o randze międzynarodowej, obszar proponowanej ostoi ptasiej Natura 2000	Duże koncentracje ptaków wodno-błotnych w okresie przelotów i zimowisk, cenne stanowisko lęgowe
Zbiornik Otmuchowski	Ostoja ptactwa o randze międzynarodowej, obszar proponowanej ostoi ptasiej Natura 2000	Duże koncentracje ptaków wodno-błotnych w okresie przelotów i zimowisk, w szczególności gęsi cenne stanowisko lęgowe
Forty Nyskie	Jedno z najważniejszych miejsc zimowania nietoperzy w Polsce, projektowana ostoja siedliskowa Natura 2000 dla ochrony tych ssaków	Zimowisko do 200 osobników nietoperzy należących do 12 gatunków
Ostaje o randze ponadregionalnej		
Kamieniołom Sławniowice	Jedno z ważniejszych w kraju zimowisk podkowca małego	Nietoperze
Ostaje o randze regionalnej		
Dolina Nysy Kłodzkiej I	Dolina Nysy Kłodzkiej od Saren Wielkich do Więc- mierzyc (gm. Grodków)	Ptactwo wodno-błotne
Dolina Nysy Kłodzkiej II	Dolina Nysy Kłodzkiej od Nysy do Piątkowic wraz z kompleksem leśnym na zachód od Mańkovic	Ptactwo wodno-błotne
Góry Opawskie - sztolnie	Sztolnie w Górach Opawskich (sztolnia nad Bystrym Potokiem, sztolnia koło Domku Myśliwskiego)	Zimowiska nietoperzy
Konradowa	Stawy w Konradowej (gm. Nysa)	Ptactwo wodno-błotne
Las Głubczycki	Las Głubczycki	Wyspowa koncentracja fauny w odlesionym krajobrazie południowej Opolszczyzny

Źródło: Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.



Rysunek 17 Ostoje fauny



Biuro projektu:

48-300 Nysa

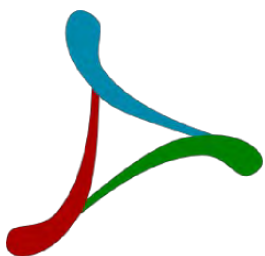
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.



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

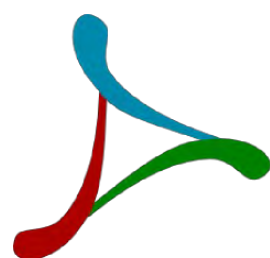
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4.10.2. Formy ochrony przyrody

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie obszarowych form ochrony przyrody, zlokalizowanych na terenie gmin OF PN 2020. Natomiast poniżej tabeli znajduje się krótka charakterystyka obszarów.

Tabela 14 Zestawienie obszarowych form ochrony przyrody na terenie OF PN 2020

Gmina	Natura 2000 OSO – Dyr. Ptasia	Natura 2000 SOO – Dyr. Siedliskowa	Rezerwaty	Parki krajobrazowe	Obszary Chronionego Krajobrazu
Biała	-	-	1. Jeleni Dwór	-	1. Bory Niemodlińskie 2. Jeleni Dwór
Lubrza	-	-	-	1. Góry Opawskie	-
Prudnik	-	-	-	1. Góry Opawskie	-
Branice	-	-	-	-	1. Mokre Lewice
Głubczyce	-	1. Góry Opawskie	-	-	1. Las Głubczycki 2. Mokre - Lewice
Kietrz	-	1. Las Rozumicki	1. Góra Gipsowa 2. Rozumice	-	-
Paczków	1. Zbiornik Otmuchowski (obszar gminy graniczy bezpośrednio z obszarem Natura 2000)	-	-	-	1. Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu
Otmuchów	1. Zbiornik Otmuchowski 2. Zbiornik Nyski	-	-	-	1. Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu
Nysa	1. Zbiornik Nyski	1. Forty Nyskie 2. Przylęk nad Białą Głuchołaską	1. Przylęk	-	1. Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu
Głuchołazy	-	1. Ostoja Sławniowicko - Burgrabicka 2. Przylęk nad Białą Głuchołaską	1. Cicha Dolina 2. Nad Białką 3. Las Bukowy	1. Góry Opawskie	-



Biuro projektu:

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

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

Gmina	Natura 2000 OSO – Dyr. Ptasia	Natura 2000 SOO – Dyr. Siedliskowa	Rezerваты	Parki krajobrazowe	Obszary Chronionego Krajobrazu
		3. Góry Opawskie			
Korfantów	-	-	1. Blok	-	-
Łambinowice	-	-	-	-	1. Bory Niemodlińskie
Skoroszyce	-	-	1. Kokorycz 2. Dębina	-	-
Grodków	-	1. Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej	1. Kokorycz 2. Dębina	-	1. Bory Niemodlińskie

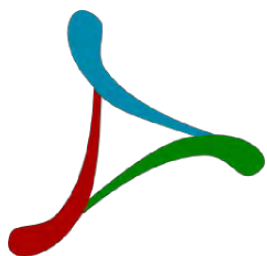
4.10.2.1. Natura 2000

4.10.2.1.1. Góry Opawskie

Obszar leży w rejonie opolskim, jest to najbardziej na wschód wysunięty fragment polskich Sudetów. Góry Opawskie obejmują kilka rozczłonkowanych masywów o urozmaiconych stokach. Występują tu strome zbocza i kopulaste szczyty, liczne formy skalne i grotty. Zachodnia granica pasma znajduje się koło miejscowości Głucholazy. Do najwyższych szczytów należą Biskupia Kopa (najwyższa w Polsce 890 m n.p.m.) oraz Studnicki Wierch (najwyższy w Czechach - 992 m n.p.m.). Pasma powoli opada ku wschodowi, kończąc się na wzniesieniu Gajna (362 m n.p.m.) koło Prudnika. Są to niewielkie (długości ok. 20 km), ale bardzo malownicze góry. Większa ich część znajduje się po stronie czeskiej, skąd wypływa rzeka Opava, od której wzięła się polska nazwa (w Czechach Góry Opawskie to Zlatohorská Vrchovina).

4.10.2.1.2. Las Rozumicki

Las Rozumicki jest izolowanym kompleksem leśnym położonym w południowej części Śląska Opolskiego na granicy z Czechami. Las porasta fragment wysoczyzny polodowcowej ze stropowo zalegającymi glinami lessopodobnymi i zwałowymi. Obszar charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem rzeźby terenu. Dominujące spadki wynoszą >10-15%, deniwelacje sięgają 15 m. Wysoczyzna rozcięta jest na terenie kompleksu leśnego głębokimi dolinkami. Jest to bardzo ważny pod względem fitosocjologicznym obszar, pokryty w dużym stopniu przez bardzo dobrze wykształcone zbiorowiska grądu subkontynentalnego *Tilio-Carpinetum* z większością taksonów charakterystycznych. Także pozostałe typy roślinności, a w szczególności łąg podgórski jesionowy *Carici remotae-Fraxinetum* oraz dębniak trzęślicowy *Molinio arundinaceae-Quercetum* są osobliwościami roślinności Polski i ponadregionalnym znaczeniu. Bogata jest także flora obszaru



Biuro projektu:

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

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

proponowanego SOO. Występuje tu ok. 20 gatunków zagrożonych lub podlegających prawnej ochronie.

4.10.2.1.3. Forty Nyskie

Obszar obejmuje swoim zasięgiem fortyfikacje obronne w północnej części miasta Nysy obręb Radoszyn. Brak zagospodarowanie tego terenu spowodował rozwinięcie się tu naturalnych siedlisk grądowych o dużym znaczeniu dla bioróżnorodności europejskiej. Na terenie ostoi występuje 5 gatunków nietoperzy: mopek, nocek Bechsteina, nocek duży, nocek orzęsiony i podkowiec mały a także 3 gatunki dzięciołów.

4.10.2.1.4. Ostoja Sławniowicko – Burgrabicka

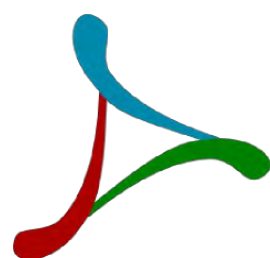
Ostoja znajduje się w Sudetach Wschodnich, na terenie m.in. wsi Sławniowice oraz Burgrabice, gdzie na strychu kościoła znajduje się kolonia rozrodcza nietoperzy. Obszar zawiera dwa miejsca rozrodu, zimowisko oraz tereny żerowiskowe nietoperzy. Zgodnie z Kryteriami wyboru schronień nietoperzy do ochrony w ramach polskiej części sieci Natura 2000, obiekt uzyskał 81 punktów, co daje podstawy do włączenia go do sieci Natura 2000. W ostoi znajdują się kolonie rozrodcze, zimowisko i tereny żerowiskowe dwóch gatunków nietoperzy (podkowiec mały *Rhinolophus hipposideros* i nocek duży *Myotis myotis*) z Załącznika II Dyrektywy 92/43/EWG.

4.10.2.1.5. Przyłek nad Białą Głuchołaską

Obszar mający znacznie dla Wspólnoty (OZW) obejmuje naturalny odcinek rzeki Białej Głuchołaskiej wraz z otaczającymi rzekę łożyskami, łęgami i grądami. Jest to teren płaskiej terasy zalewowej na zachodzie przechodzący w terasy nadzalewowe i wysoczyznę polodowcową. W dolinie występują mady, w lokalnych obniżeniach namuły. Koryto rzeki ma charakter podgórski, lokalnie roztokowy. Obszar w większości pokrywają zbiorowiska leśne. Ostoja położona jest w strefie przejściowej między Górami Opawskimi, a terenami nizinnymi Ziemi Nyskiej. Obszar jest cenny przyrodniczo ze względu na występowanie dobrze zachowanych grądów o charakterze przejściowym między grądem subkontynentalnym a środkowoeuropejskim. Obszar bardzo cenny ze względu na dobrze zachowane grądy o charakterze przejściowym między grądem subkontynentalnym (*Tilio-Carpinetum*) a środkowoeuropejskim (*Galio-Carpinetum*). W województwie opolskim przebiega naturalna granica między tymi dwoma podtypami grądów. Dodatkowo w sąsiedztwie grądów występuje bardzo dobrze zachowany łęg *Ficario-Ulmetum*. W proponowanej ostoi koryto Białej Głuchołaskiej podlega naturalnym procesom geomorfologicznym. Kompleks leśny ma charakter zwarty i ostańcowy w odlesionej dolinie. Ostoja wydry.

4.10.2.1.6. Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej

Obszar mający znacznie dla Wspólnoty (OZW) rozciąga się wzdłuż Nysy Kłodzkiej od okolic Michałowa do Ptakowic. Główną część stanowią obszary leśne położone na zachód od koryta rzeki. Obszar obejmuje płaską dolinę zalewową Nysy Kłodzkiej oraz fragmenty teras nadzalewowych. Dolinę wyścielają mady rzeczne podścielone piaskami i żwirami aluwialnymi i wodnolodowcowymi. W spągu



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

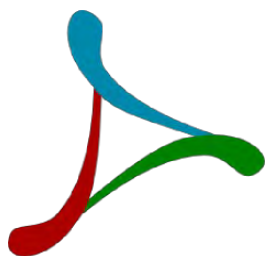
występują ility miocenske. Rzeźba terenu jest płaska, lokalnie zaznaczają się starorzecza i niewielkie obniżenia terenowe. Koryto rzeki jest silnie wcięte w bazę erozyjną. W ostoi przeważa dobrze wykształcony grąd środkowoeuropejski. Koryto Nysy Kłodzkiej zachowuje naturalny charakter. Ze względu na zwarty charakter siedlisk przyrodniczych występujących głównie w lasach i jednocześnie izolację przestrzenną kompleksów zaproponowano ostoję w trzech fragmentach. Główny obejmuje kompleksy przyległe do koryta rzecznoego wraz z krótkim odcinkiem łącznika między nimi wzdłuż koryta rzeki. Pozostałe dwa są izolowane i obejmują kompleks leśny koło żelaznej i koło Ptakowic.

4.10.2.1.7. Zbiornik Nyski

Zbiornik leży w środkowej części doliny Nysy Kłodzkiej, pomiędzy Otmuchowem i Nysą, w południowo-zachodniej części województwa opolskiego. Jest to duży zbiornik zaporowy, ostatni w kaskadzie Nysy Kłodzkiej. Powyżej zbiornika na długości 15 km znajdują się trzy zbiorniki: Otmuchów, Kozielno i Topola. Jego północny brzeg to naturalna wysoka skarpa z piaszczystymi plażami u podnóża. Jest to również teren rekreacyjnie najintensywniej wykorzystywany. Od wschodu i południa zbiornik otoczony jest sztucznym obwałowaniem. Brzeg południowy jest płaski i szeroki. Niemal cały porośnięty jest pasem wierzb, a w zatoce pomiędzy Bukowem a Kwiatkowem występuje kilka hektarów trzciny. W południowo-zachodniej części zbiornika od kilkadziesiąt lat prowadzona jest eksploatacja żwiru, której efektem jest kilka różnej wielkości wysp oraz stopniowy zanik płyczn. Płytsze miejsca w części zachodniej i południowej porośnięte są turzycowiskami i łozowiskami. Wahania poziomu wody w ciągu roku sięgają 4-5 m i przy niskich stanach odsłaniane jest muliste dno. Linia brzegowa spuszczonego w połowie zbiornika jest bardzo urozmaicona, z licznymi zatokami i mieliznami i stanowi dogodne miejsce dla przelotnych ptaków wodno-błotnych. Od kilku lat w zbiorniku utrzymywany jest najczęściej średni poziom wody, czego konsekwencją jest zarosnięcie najwyższych położonych płyczn oraz bardzo rzadkie pojawianie się błotnistego dna w okresie jesiennej migracji. W okolicy zbiornika dominują głównie pola uprawne, z niewielkimi śródpolnymi zadrzewieniami i zanikającymi alejami. Na południe od zbiornika znajduje się niewielki kompleks leśny.

4.10.2.1.8. Zbiornik Otmuchowski

Obszar obejmuje należący do systemu 2 zbiorników (Otmuchowski i Nyski) zbiornik retencyjny na Nysie Kłodzkiej. Wody śródlądowe zajmują 75% powierzchni obszaru. Powierzchnia zbiornika wynosi 23,4 km², długość 6,5 km, szerokość 3,5 km, głębokość 12 m, pojemność całkowita 134,5 mln m³. Zbiornik otaczają pola uprawne, łąki i pastwiska (2%), nieużytki i niewielkie powierzchnie lasów (23%). Pełni on funkcje przeciwpowodziową, żeglugową (zasilanie Odry wodą ze zbiornika Nyskiego przedłuża okres żeglugowy o 2-3 tygodnie), gospodarczą (produkcja energii elektrycznej) i rekreacyjną. W strefie przybrzeżnej zbiornika, w zależności od poziomu wody, wykształcają się zbiorowiska wodne, szuwarowe i zaroślowe. Na wilgotnych piaskach spotkać można rzadkie gatunki roślin: ponikło igłowate, beblek błotny, namulnik brzegowy i cibora brunatna. Duże wahania



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

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

poziomu wody sprawiają, że często odsłania się płaski brzeg (zachodni). Dochodzi do znacznych koncentracji żerujących tu migrujących ptaków wodno-błotnych (do 20 tys. osobników), głównie ptaków siewkowatych i blaszkodziobych. Na terenie ostoi występuje 8 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 5 innych, cennych i zagrożonych gatunków ptaków (nie wymienione w Dyrektywie).

4.10.2.2. Rezerwaty

4.10.2.2.1. Jeleni dwór

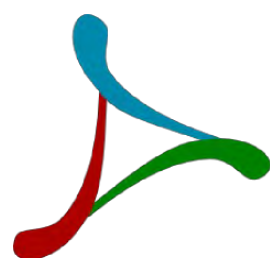
Rezerwat przyrody jest obszarem obejmującym zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym ekosystemy, w tym siedliska przyrodnicze, a także określone gatunki roślin i zwierząt, elementy przyrody nieożywionej, mające istotną wartość ze względów naukowych, przyrodniczych, kulturowych bądź krajobrazowych. Rezerwat „Jeleni Dwór” utworzono Zarządzeniem nr 434 Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 14 września 1959 roku (M.P z 1959r Nr 82, poz. 434) w celu ochrony zachowanego fragmentu boru mieszanego. Rezerwat położony jest w gminie Biała, w Nadleśnictwie Prószków, w obrębie miejscowości Chrzelice. – oddział 53h leśnictwo Jeleni Dwór obręb Chrzelice. Powierzchnia rezerwatu wynosi 3,49 ha. Drzewostan rezerwatu składa się głównie z sosny, świerka i dębu bezszypułkowego dochodzącego do wieku 300 lat. Domieszkowo występuje tu dąb szypułkowy, brzoza brodawkowata, jodła pospolita i modrzew europejski. W runie występuje m.jn. kłósówka miękka, kosmatka owłosiona, konwalijka dwulistna, orlica pospolita, trzcinnik leśny. Z roślin występują: konwalia majowa, kruszyna pospolita, widłak goździsty. Rosną tu też mchy, wątrobowce, śluzowce. Ze zwierząt występują tam: jelenń, sarna, dzik, wiewiórka, kilka gatunków dzięciołów.

4.10.2.2.2. Przyłek

Rezerwat przyrody „Przyłek” to rezerwat typu fitocentrycznego chroniący zbiorowiska leśne i borowe. Został on powołany do życia 11.10.1952 r. Celem objęcia ochroną tego terenu było zachowanie cennych lasów o charakterze naturalnym. Rezerwat zajmują powierzchnię 0,8 ha.

4.10.2.2.3. Góra Gipsowa

Rezerwat „Góra Gipsowa” jest jednym z najcenniejszych obiektów przyrodniczych woj. opolskiego. Występujące w tym miejscu zbiorowiska muraw kserotermicznych są unikalnym na skale krajowa obiektem przyrodniczym. Rezerwat położony jest w pobliżu Bramy Morawskiej stanowiącej szlak migracji roślinności z południa na północ Europy. Specyficzna budowa geologiczna (wychodnie wapieni) oraz dawne użytkowanie w formie pastwiska umożliwiły wytworzenie na terenie Góry Gipsowej zbiorowisk roślinności ciepłolubnej. Na terenie Rez. Znajdują się m.in. jedyne w woj. stanowiska 10 gatunków roślin ujętych w Czerwonej Księdze Roślin Opolszczyzny.



Biuro projektu:

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

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

4.10.2.2.4. Rezerwat Blok

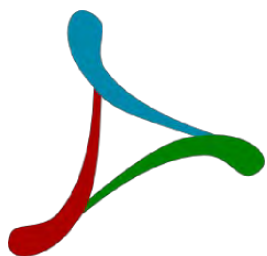
Częściowy rezerwat przyrody „Blok” został utworzony na wniosek Okręgowego Zarządu Lasów Państwowych w Opolu Zarządzeniem Ministra Leśnictwa nr 3 10 z dnia 14 września 1959r. dla zachowania fragmentu starego boru świeżego o naturalnym pochodzeniu, stanowiącego pozostałość dawnej Puszczy Niemodlińskiej. Rezerwat położony jest w gminie Korfantów, miejscowości Przechód. Wg administracji leśnej znajduje się na terenie nadleśnictwa Prószków, obrębie Chrzelice w oddziale IIj. Powierzchnia rezerwatu wynosi 6,56 ha (całość zajmuje zbiorowisko leśne). Pod względem fizyczno-geograficznym (Kondracki 1994) teren rezerwatu zaliczany jest do Równiny Niemodlińskiej będącej południowo-wschodnią częścią Niziny Śląskiej, położonej między rzeką Odrą a Nysą Kłodzką. Równinę tę porastała jeszcze w średniowieczu nieprzebyta puszcza. Systematycznie trzebiona na przełomie XVIII/XIX w. skurczyła się do rozmiarów dzisiejszych Borów Niemodlińskich.

4.10.2.2.5. Rezerwat Cicha Dolina

Rezerwat położony w centralnej części Doliny Bystrego Potoku na zachodnich stokach Góry Zamkowej i Srebrnej Kopy chroni fitocenozę buczyn reglowych, w tym rzadkiej żyznej buczyny sudeckiej *Dentario enneaphyllidis-Fagetum*. Jest rezerwatem leśnym. Podstawą prawną utworzenia rezerwatu przyrody Cicha Dolina jest Rozporządzenie Wojewody Opolskiego Nr P/5/99 z dnia 1 marca 1999 roku (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 14/99, poz. 39 z dnia 19 marca 1999r.). Powierzchnia rezerwatu w/g stanu na dzień utworzenia wynosi 56,94 ha, w tym 56,25 ha pow. leśnej zalesionej. Rezerwat nie posiada otuliny. Rezerwat położony jest w całości w gminie Głuchołazy. W skład rezerwatu wchodzi obszar oznaczony na planie urządzania lasu Nadleśnictwa Prudnik wg stanu na dzień 1 stycznia 1998 r. Według podziału fizyczno-geograficznego Polski przeprowadzonego przez J. Kondrackiego (1998) rezerwat jest położony w Górach Opawskich będących częścią Sudetów Wschodnich. Wg regionalizacji przyrodniczo - leśnej rezerwat jest położony w V Krainie Śląskiej, w dzielnicy Przedgórze Sudeckiego. Na obszarze rezerwatu, przy jego zachodniej granicy znajduje się ujęcie wody. Strefa ochrony bezpośredniej ujęcia ogrodzona jest siatką.

4.10.2.2.6. Rezerwat Nad Białką

Rezerwat położony jest na północnych i zachodnich stokach Góry Chrobrego w granicach miejscowości Głuchołazy chroni ślady wydobywania złota w średniowieczu. Jest rezerwatem geologiczno-krajobrazowym. Podstawą prawną rezerwatu przyrody Nad Białką jest Rozporządzenie Wojewody Opolskiego Nr P/6/99 z dnia 1 marca 1999 roku (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 14/99, poz. 40 z dnia 19 marca 1999r.). Powierzchnia rezerwatu w/g stanu na dzień utworzenia wynosi 8,96 ha, w tym 8,85 ha pow. leśnej zalesionej. Rezerwat ten posiada otuliny. Położony jest w całości w gminie Głuchołazy, w granicach administracyjnych miasta. W skład rezerwatu wchodzi obszar oznaczony na planie urządzania lasu Komunalnego miasta Głuchołazy, wg stanu na dzień 1 stycznia 1998 r. Według podziału fizyczno-geofizycznego Polski rezerwat jest położony w mezoregionie Góry Opawskie,



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

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

należącym do Sudetów Wschodnich. Wg regionalizacji przyrodniczo - leśnej rezerwat jest położony V Krainie śląskiej, w dzielnicy Przedgórze Sudeckiego. Na obszarze rezerwatu nie występują obiekty infrastruktury technicznej takie jak np. drogi publiczne, napowietrzne linie energetyczne czy gazociągi, a jedynie zniszczone obiekty małej architektury jak ławki wypoczynkowe.

4.10.2.2.7. Rezerwat Las Bukowy

Położony jest na zachodnich stokach Góry Chrobrego w granicach miasta Głuchołazy. Chroni głównie kwaśne buczyny górskie o naturalnej strukturze florystycznej. Jest rezerwatem leśnym. Podstawą prawną rezerwatu przyrody Las Bukowy jest Rozporządzenie Wojewody Opolskiego Nr P/4/99 z dnia 1 marca 1999 roku (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 14/99, poz. 38 z dnia 19 marca 1999r.). Powierzchnia rezerwatu wg stanu na dzień utworzenia wynosi 21,12 ha, w tym 20,6 ha pow. leśnej zalesionej. Rezerwat nie posiada otuliny. Położony jest w całości w gminie Głuchołazy, w granicach administracyjnych miasta. W skład rezerwatu wchodzi obszar oznaczony na planie urządzania lasu Komunalnego miasta Głuchołazy, wg stanu na dzień 1 stycznia 1998 r. Według podziału fizyczno-geograficznego Polski przeprowadzonego przez J. Kondrackiego (1998) rezerwat jest położony w Górach Opawskich będących częścią Sudetów Wschodnich. Wg regionalizacji przyrodniczo – leśnej rezerwat jest położony V Krainie Śląskiej, w dzielnicy Przedgórze Sudeckiego. Na obszarze rezerwatu nie występują obiekty infrastruktury technicznej takie jak, np. drogi publiczne, napowietrzne linie energetyczne czy gazociągi, a jedynie obiekty małej architektury, najczęściej w złym stanie ławki wypoczynkowe

4.10.2.3. Parki krajobrazowe

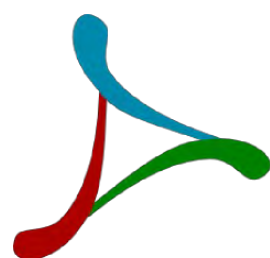
4.10.2.3.1. Park Krajobrazowy Góry Opawskie

Park Krajobrazowy „Góry Opawskie”, utworzony w 1988 r. [Uchwała nr XXIV/193/88 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Opolu z dnia 26 maja 1988r. w sprawie ochrony walorów krajobrazu] i położony częściowo na terenie powiatu, w obrębie gmin Prudnik i Lubrza. Park Krajobrazowy „Góry Opawskie” zajmuje w całości 4 903 ha powierzchni, a wraz z otuliną 10 275 ha [Dz.Urz.Woj.Op. z 2000r. nr 33, poz. 171]. Park położony jest w południowo – zachodniej części województwa opolskiego i powiatu prudnickiego. Stanowi część makroregionu Sudety Wschodnie. Od południa graniczy bezpośrednio z Republiką Czeską. Nazwa parku przyjęta została od nazwy pasma gór rozciągającego się na terenie Polski na wschód od Głuchołaz i zajmującego powierzchnię około 30.0 km².

4.10.2.4. Obszary Chronionego Krajobrazu

4.10.2.4.1. Bory Niemodlińskie

Obecnie Bory Niemodlińskie to największy kompleks leśny w zachodniej części górnej Odry - 480 km² najcenniejszych przyrodniczo lasów będących pozostałością dawnej Puszczy Śląskiej, z wciąż jeszcze zachowanymi fragmentami typowych dla polskiego niżu lasów mieszanych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

i liściastych. Lasy stanowią około 60% Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Niemodlińskich. Ich wielko powierzchniowy charakter, reprezentowany jest najwyraźniej w obrębie zwartej masywu pomiędzy doliną Ścinawy Niemodlińskiej, a Doliną Odry. Duże powierzchnie leśne są jednostkami stabilnymi ekologicznie, a ich wielkoobszarowy charakter nadaje im walor buforu wobec niszczących wpływów zewnętrznych. Jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla bioróżnorodności opisywanego obszaru jest daleko idąca monotypizacja lasów (ponad 70% lasów to sosnowe monokultury).

4.10.2.4.2. Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu

Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu obejmuje swoim zasięgiem dwa zbiorniki wodne wraz otaczającymi je terenami. Akweny te to Jezioro Nyskie oraz Jezioro Otmuchowskie. Ostoja posiada zróżnicowaną rzeźbę terenu oraz budowę geologiczną co wiąże się także ze zróżnicowaną szatą roślinną. Część tego obszaru wchodzi w skład obszarów Natura 2000 powołanych w celu ochrony ptactwa.

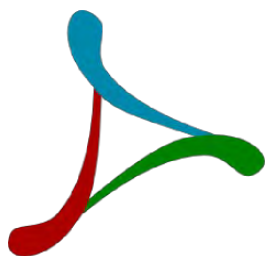
4.10.2.4.3. Las Głubczycki

Jest to jeden z nielicznych kompleksów leśnych występujących na prawie całkowicie wylesionym Płaskowyżu Głubczyckim, na północny-zachód od Głubczyc i jest to największy obszar leśny gminy. Na podłożu lessowym rozwinęły się grądy, które miejscami łagodnie przechodzą w łągi. Drzewostan górnego piętra jest zdominowany przez dęby i lipy, natomiast w lasach łągowych występują głównie jesiony. Obejmuje swymi granicami źródliskową część zlewni Straduni z licznymi okresowymi i stałymi ciekami oraz licznymi wąwozami i parowami. Południowo-zachodni fragment obszaru przynależy do zlewni rzeki Osobłogi. Obszar przecina sieć licznie występujących, drobnych strumieni, które miejscami tworzą malownicze wąwozy i parowy. Duże obszary zajmują również bory sosnowe i bory mieszane. Z rzadkich i zagrożonych gatunków zwierząt, mających swe stanowiska w Lesie Głubczyckim, na uwagę zasługują: padalec, pustułka, turkawka, krętogłów, dzięcioł czarny, muchołówka białoszyja, krzyżodziób świerkowy, wiewiórka.

4.10.2.4.4. Mokre Lewice

Jest to teren o powierzchni 6 527 ha. Obszar ustanowiono w celu ochrony malowniczego krajobrazowo fragmentu Gór Opawskich położonego w granicach Polski. Szczególnymi walorami obszaru chronionego są: zróżnicowana rzeźba terenu, strome stoki, oraz ciekawe walory przyrodnicze sprawiają, że obszar ten w doskonałym stopniu spełnia funkcje przyrodniczo-rekreacyjne. Ciekawym elementem są porastające stoki drzewostany jodłowe. Obszar odwadniają trzy rzeki: Osobłoga, Opawica i Troja, w dolinach których znajdują się niewielkie sadzawki i szczytkowe formy starorzeczy.

Obszar znajduje się w zlewni rzeki Opawicy w swej części południowej, zlewni rzeki Osobłogi i rzeki Troi, i przez wykazane rzeki jest odwadniany. Na tym terenie występują różnego typu naturalne zbiorowiska leśne: łągi jesionowo-olszowe, podgórskie łągi jesionowe oraz grąd subkontynentalny. Największe powierzchnie zajmują jednak bory sosnowe, świerkowe, modrzewiowe i bory mieszane. Są to



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

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

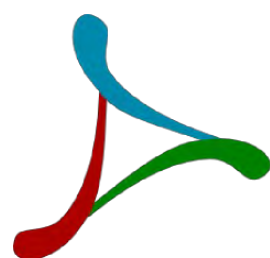
najczęściej zbiorowiska wtórne, ze sztucznymi nasadzeniami drzew iglastych na siedliskach grądowych. Na terenie obszaru chronionego znajdują się jedyne znane w gminie stanowiska rzadkich motyli: pazika dębowca, modraszka nausitous, dostojki ino, osadnika kostrzewca. Z innych gatunków zwierząt na uwagę zasługują: trzmiełodaj, przepiórka, turkawka, strumieniówka, muchołówka białoszyja i badylarka.

4.10.2.5. Pomniki przyrody

Na terenie gmin OF PN 2020 występują pomniki przyrody, wyszczególnione w poniższej tabeli.

Tabela 15 Zestawienie pomników przyrody na terenie OF PN 2020

Gmina	Pomniki przyrody
Biała	1. Cis pospolity (Taxus baccata) 2. Modrzew europejski (Larix decidua)
Lubrza	1. Lipy drobnolistne
Prudnik	1. Dąb szypułkowy (Qercus robur)-Miato Prudnik 2. Dąb szypułkowy (Qercus robur)-Miato prudnik 3. Daglezja szara (Pseudotsuga menziesii subsp. glauca Franco) - wieś Dębowiec
Branice	-
Głubczyce	1. wielorzędowa aleja Lip drobnolistnych (Tilia cordata)- przy drodze z Klisino – Pomorzowice 2. Miłorząb dwuklapowy (Ginkgo biloba)-osnący w Pomorzowicach na terenie zabudowań gospodarstwa 3. Miłorząb dwuklapowy (Ginkgo biloba)- rosnący w sąsiedztwie dworku w Pomorzowicach 4. Dąb błotny (Quercus palustris)-w pobliżu nasypu kolejowego pomiędzy Pomorzowicami a Raclawicami Śląskimi, 5. wielorzędowa aleja lip drobnolistnych (Tilia mordat) - przy drodze z Tarnkowej do Głubczyc
Kietrz	1. pojedynczy okaz z patunku Lipa drobnolistna (Tilia cordata) - Lubtyń 2. pojedynczy okaz z gatunku Lipa drobnolistna (Tilia cordata) - Pilszcz
Paczków	1. Dąb szypułkowy (Qercus robur) rosnący w miejscowości Scibórz 2. Planty miejskie Paczkowa 3. Parki podworskie we Frydrychowie i Ujeźdźcu 4. Park przy ul. Jagiellonskiej w Paczkowie 5. Obszar chronionego krajobrazu Jezior Otmuchowsko – Nyskich 6. Udokumentowane złoża surowców mineralnych

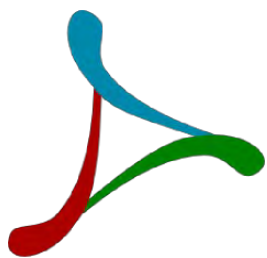


Biuro projektu:

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

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

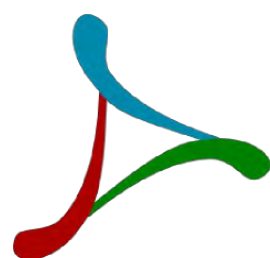
Gmina	Pomniki przyrody
Otmuchów	<ol style="list-style-type: none">Pojedyncze drzewa: Dąb szypułkowy -OtmuchówPojedyncze drzewa: Dąb szypułkowy-WójcicePojedyncze drzewa: Świerk pospolity -OtmuchówGrupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy -OtmuchówGrupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy -OtmuchówGrupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy -OtmuchówGrupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy -OtmuchówGrupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy- OtmuchówAleja pomników: Brzoza brodawkowata -Otmuchów
Nysa	<ol style="list-style-type: none">pojedynczy okaz z gatunku buk zwyczajny (<i>Fagus sylvatica</i> var. <i>Pendula</i>) -Nysa, Dolina Nysy Kłodzkiejpojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (<i>Qercus Robur</i>)-Nysa, Dolina Nysy Kłodzkiejpojedynczy okaz z gatunku dąb bezszypułkowy (<i>Qercus petraea</i>)-Nysa, Dolina Nysy Kłodzkiejpojedynczy okaz z gatunku dąb bezszypułkowy (<i>Qercus petraea</i>)-Nysa, Dolina Nysy Kłodzkiejpojedynczy okaz z gatunku dąb bezszypułkowy (<i>Qercus petraea</i>)-Nysa, Dolina Nysy Kłodzkiejpojedynczy okaz z gatunku grusza (<i>Pyrus</i> sp.) -Płaskowyż Głubczyckigrupa drzew z gatunku buk pospolity - 2 szt. (<i>Fagus Sylvatica</i>)-Wysoczyzna Nyskapojedynczy okaz z gatunku sosna pospolita (<i>Pinus Sylvestris</i>)-Wysoczyzna Nyskapojedynczy okaz z gatunku miłorząb (<i>Ginkgo biloba</i>)-Dolina Nysy Kłodzkiej <p>Pomniki wysępujące na obszarze: Obniżenie Otmuchowskie, Przedgórze Paczkowskie</p> <ol style="list-style-type: none">pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (<i>Qercus robur</i>)pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (<i>Qercus Robur</i>)pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (<i>Qercus Robur</i>)

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina	Pomniki przyrody
	<p>13. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>14. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>15. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>16. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>17. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>18. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>19. Dąb szypułkowy (Qercus</p>
Głucholązy	<p>1. 2 Lipy drobnolistne w Jarnołowku</p> <p>2. 2 Topole białe w Jarnołowku</p> <p>3. grupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy (Quercus robur) 2 szt., w Nowym Świątowie 89</p> <p>4. Lipa drobnolistna w Głucholazach</p> <p>5. Lipa drobnolistna w Pokrzywnej</p> <p>6. Lipa drobnolistna w Jarnołowku</p>
Korfantów	<p>1. dąb szypułkowy</p> <p>2. dąb szypułkowy</p> <p>3. dąb szypułkowy</p> <p>4. dwa dęby szypułkowe</p>
Łambinowice	<p>1. Jesion wyniosły-Mańkowice, oddział 147 Nadleśnictwa Prudnik</p> <p>2. Dąb szypułkowy -Malerzowice Wielkie, park dworski</p> <p>3 Dąb szypułkowy -Malerzowice Wielkie, park dworski</p> <p>4. Platan klonolistny -Wierzbie, park dworski</p> <p>5. Platan klonolistny -Wierzbie, park dworski</p> <p>6. wielorzędowa aleja: Dąb szypułkowy -wierzbie</p> <p>7. Głaz narzutowy -Łambinowice, park przy Muzeum</p> <p>8. Park podworski -Wierzbie</p> <p>9. Park podworski - Malerzowice Wielkie</p> <p>10. Park przypałacowy -Okopy</p>
Skoroszyce	<p>1. Dąb szypułkowy – Chróściny</p> <p>2. Dąb szypułkowy rosnący w oddz. 66 lasu na zachód od Chróściny</p>



Biuro projektu:

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

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

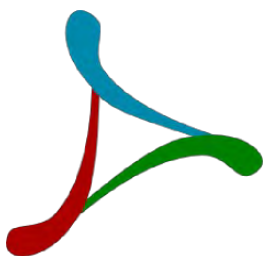
Gmina	Pomniki przyrody
	3. lipa drobnolistna we wsi Mroczkowa
Grodków	<ol style="list-style-type: none">1. zespół drzew: Dąb szypułkowy -Kopice park2. Lipa drobnolistna -Kopice obok szosy3. Dąb szypułkowy – Dębina obok leśniczówki4. Lipa drobnolistna – Gałązcyce obok drogi5. Dąb szypułkowy – Kopice obok mostu6. Dąb szypułkowy – Grodków obok Domu Kultury7. Dąb szypułkowy – Żelazna las oddz.538. Dąb szypułkowy -kopice parkowego9. Dąb szypułkowy – Osiek Grodkowski10. Miłorząb dwuklapowy – Wierzbnik11. Platan klonolistny – Wierzbnik12. Dąb szypułkowy - -Dębina13. Dąb szypułkowy - Dębina

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Programów ochrony środowiska.

4.10.3. Korytarze ekologiczne

Obszar OF PN 2020 położony jest w granicach województwa opolskiego, na terenie którego wyróżnia się następujące powiązania ekologicznego systemu przestrzennego:

- znaczeniu międzynarodowym - obejmują powiązania z Republiką Czeską w obrębie pogranicza Gór Opawskich, a także przedłużenie doliny Odry w województwach dolnośląskim i śląskim. Główne obszary łączności systemu pogranicza występują w obrębie wzniesienia Biskupiej Kopy, Hranicneho Vrchu oraz dolin Białej Głuchołaskiej, Osobłogi, Prudnika i Opawicy. Powiązania odrzańskie związane są z obecnością międzynarodowego korytarza ekologicznego doliny Odry;
- znaczeniu krajowym - obejmują powiązania mające znaczenie dla stabilizacji ekologicznego systemu przestrzennego kraju. Są to powiązania wzdłuż dolin Prosny na granicy z województwem łódzkim i wielkopolskim, wzdłuż Nysy Kłodzkiej na granicy z województwem dolnośląskim, a także powiązania występujące na pograniczu gminy Rudniki z korytarzem ekologicznym doliny Warty chronionym w Załęczańskim Parku Krajobrazowym;
- znaczeniu regionalnym - obejmują powiązania innych granicznych, mniejszych dolin rzecznych mających kontynuację w sąsiednich województwach, a także powiązania odbywające się na granicach województwa przecinających międzyregionalne kompleksy leśne, głównie w obrębie Lasów Stobrawsko- Turawskich i Borów Kędzierzyńsko-Raciborskich. Powiązania te zachowują łączność przestrzenną ekologicznego systemu regionalnego z położonymi poza



Biuro projektu:

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

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

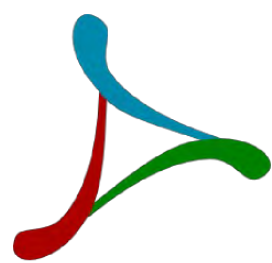
granicami w niewielkiej odległości Parkiem Krajobrazowym „Lasy nad Górną Liswartą” oraz Parkiem Krajobrazowym „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”. Powiązania ukierunkowane na obszary tych parków oraz powiązania dolinne powinny mieć priorytet ochronny w planie regionalnym.

Rozmieszczenie głównych korytarzy ekologicznych oraz obszarów węzłowych przedstawiono na poniższym rysunku.

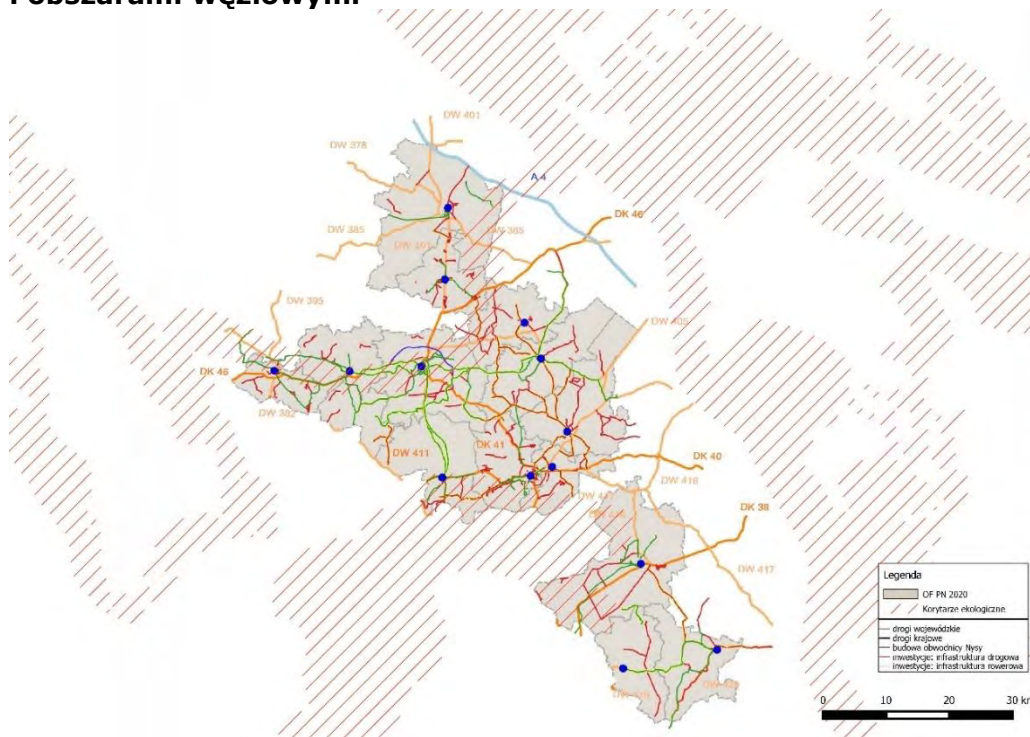


MINISTERSTWO
ROZWOJU





Rysunek 18 Mapa z głównymi korytarzami ekologicznymi i obszarami węzłowymi



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

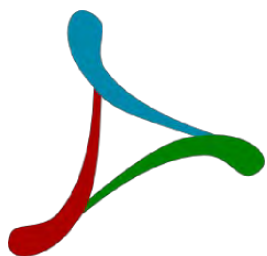
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

4.11. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

Realizacja założeń dokumentu ma na celu stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. W projektowanym dokumencie wskazane zostały kluczowe problemy dotyczące transportu publicznego, sieci drogowej, dostępności miejsc parkingowych oraz infrastruktury pieszo – rowerowej. W przypadku braku realizacji celów i działań określonych w projekcie należy spodziewać się pogłębiania zidentyfikowanych problemów.

Odstąpienie od realizacji dokumentu przyczyni się do braku poprawy funkcjonowania transportu publicznego. Brak inwestycji w infrastrukturę przystankową oraz tabor autobusowy, prowadzące do utrzymania niskiego skomunikowania miejscowości, a także ograniczona obecnie częstotliwość kursowania komunikacji publicznej oraz brak centrów przesiadkowych prowadzić będzie do utrzymania niekorzystnego modelu transportu (opartego na indywidualnym transporcie samochodowym). Nastąpi więc wzrost obciążenia dróg pojazdami, obniżenie płynności ruchu, dalsze pogarszanie stanu technicznego infrastruktury drogowej. Brak podjęcia działań zmierzających do poprawy stanu



Biuro projektu:

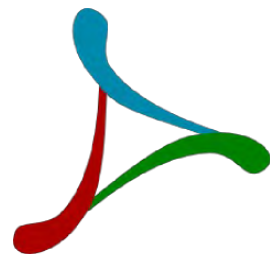
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

technicznego infrastruktury drogowej, poprawy bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach na obszarze OF PN 2020 oraz stworzenia dostatecznej liczby miejsc parkingowych przyczyni się do pogorszenia stanu środowiska przyrodniczego. Pogorszeniu ulegnie nie tylko stan powietrza atmosferycznego, ale również klimat akustyczny, potęgujące niekorzystne oddziaływania również na zdrowie i jakość życia ludzi. Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020, to teren atrakcyjny turystycznie. Brak inwestycji w infrastrukturę pieszo – rowerową ograniczy możliwość rozwoju regionu.

Optymalizacja funkcjonowania systemu transportu publicznego przyczyni się do większego wykorzystywania go przez mieszkańców jak i przyjezdnych oraz pośrednio przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza czy hałasu. Brak wdrożenia rekomendacji dotyczących rozwoju sieci dróg kołowych, czy transportu publicznego spowodują pogłębienie się koniunktury komunikacyjnych, czasy dojazdu wydłużą się a emisje zanieczyszczeń wzrosną. Zabezpieczenie w gminnych dokumentach planistycznych terenów pod infrastrukturę techniczną mogą wpłynąć na zmniejszenie stopnia konfliktów środowiskowych czy społecznych.

Budowa i rozbudowa infrastruktury transportowej (zwłaszcza inwestycji liniowych prowadzonych po nowym śladzie) prowadzą do ingerencji w środowisko przyrodnicze. Jednak przedsięwzięcia te, przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących i ograniczających potencjalne negatywne oddziaływania, sprawiają, że korzyści wynikające z takiego rozwiązania nie przewyższą jednak strat - nie tylko społeczno-gospodarczych, ale nawet środowiskowych - jakich należy oczekiwać w przypadku pozostawienia systemu transportu w istniejącym stanie. Wdrożenie rekomendacji zawartych w Strategii w dużym stopniu zabezpiecza środowisko przyrodnicze przed negatywnym oddziaływaniem, które mogłoby wystąpić w momencie braku koordynacji działań proponowanych w przedmiotowym dokumencie.



Biuro projektu:

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

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

5. Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Analizowany dokument tj. Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 dotyka kilku zasadniczych problemów środowiskowych:

1. Bezpieczeństwa ruchu drogowego,
2. Zagrożenia nadmiernym hałasem pochodzącym ze źródeł transportowych,
3. Komunikacyjnego zanieczyszczenia powietrza,
4. Przekształcania i zajętości terenu pod infrastrukturę drogową.

5.1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Spośród wszystkich gałęzi transportu najbardziej niebezpieczny jest transport drogowy. Główne przyczyny wypadków to między innymi:

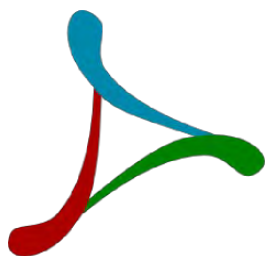
- nadmierna i nieprzystosowana do warunków panujących na drogach prędkość,
- wymuszenie pierwszeństwa przejazdu,
- błędy pieszych, rowerzystów.

W gminie Grodków w latach 2007-2014 doszło do 99 wypadków drogowych w których zginęło 14 osób a 141 zostały ranne. W tym samym okresie doszło do 734 kolizji drogowych. Liczba wypadków śmiertelnych w których udział wzięli piesi wyniosła 3. W tym okresie odnotowano 17 wypadków z udziałem rowerzystów, z czego 2 śmiertelne.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie nyskim doszło do 101 wypadków ze skutkiem śmiertelnym w których zginęło 108 osób. Na przestrzeni lat 2007-2014 stan bezpieczeństwa na drogach w powiecie nyskim nieznacznie się polepszył. Liczba wypadków z roku na rok maleje, co jest wynikiem remontów przeprowadzonych na drogach w poprzednich latach. Śmiertelność wypadków również się zmniejszyła, ale nadal pozostaje na wysokim poziomie (około 13 osób rocznie). Zadowolający spadek odnotowano jeśli chodzi o liczbę rannych, która na przestrzeni lat zmniejszyła się o 42%.

Do największej liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym dochodzi w Nysie (29,70%) oraz w Paczkowie (18,81%). W Głuchołazach i Skoroszycach doszło do takiej samej ilości wypadków śmiertelnych (po 11,88%). Do najmniejszej liczby wypadków śmiertelnych doszło w Kamienniku i Korfantowie. Ponad 22% wypadków śmiertelnych, to wypadki z udziałem pieszych.

Miastami, w których najczęściej dochodzi do wypadków z rowerzystami, są Nysa i Głuchołazy. Co więcej, w Nysie z roku na rok rośnie liczba wypadków.



Biuro projektu:

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

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

Najrzadziej do wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi w Łambinowicach i Skoroszycach.

Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim z roku na rok spada. Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 258 wypadków drogowych oraz do 2462 kolizji. Zadawalające jest to, że liczba wypadków w 2014 r. zmniejszyła się w stosunku do 2007 r. o 51%. Liczba kolizji w 2014 r. jest niższa o 27% w porównaniu do 2010 r., w którym doszło do największej ich liczby w badanym okresie. Do największej liczby wypadków dochodzi w gminie Prudnik oraz w gminie Głogówek. Liczba wypadków z udziałem pieszych stanowiła około 22% wszystkich wypadków.

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

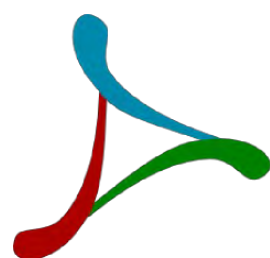
Łącznie w powiecie głubczyckim na przestrzeni lat 2007-2014 doszło do 345 wypadków drogowych. Wypadki śmiertelne stanowiły niecałe 10% wszystkich zdarzeń. Najwięcej zabitych w wypadkach drogowych zarejestrowano w Głubczycach (71,05%) oraz w Baborowie (13,16%). W powiecie głubczyckim do największej liczby wypadków doszło w 2008 r. (62 wypadki). Najmniej wypadków zdarzyło się w 2014 r. (23 wypadki). Liczba kolizji z biegiem lat zmniejsza się, z 253 wypadków w 2007 r., spadła do 198 wypadków w 2014 r. Liczba zabitych największa była w 2007 r. (8 zabitych), a najmniejsza w latach 2012-2013 (po 3 osoby). Największemu spadkowi uległa liczba rannych, z 87 osób w 2008 r. do 21 osób w 2014 r. Analizując liczbę wypadków z udziałem pieszych zaobserwowano, że stanowią one średnio 17% wszystkich wypadków zaistniałych w powiecie głubczyckim.

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

Jak wynika z powyższych danych, kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią poważny problem ze względu na zdrowie i życie ludzi. Dlatego też dążenie do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, stanowi jeden z priorytetów analizowanej *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.*

5.2. Zagrożenie hałasem ze źródeł transportowych

Hałas komunikacyjny jest jednym z podstawowych źródeł hałasu w środowisku. Spowodowane jest to ciągłym wzrostem natężenia ruchu, zwłaszcza udział transportu ciężkiego, złym stanem technicznym pojazdów, stanem technicznym



Biuro projektu:

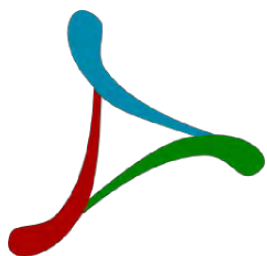
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

nawierzchni dróg, jej rodzaju, organizacji ruchu drogowego. Na uciążliwość hałasu komunikacyjnego ma również wpływ położenie szlaków komunikacyjnych, w szczególności rodzaju zabudowy położonej wzdłuż szlaków komunikacyjnych generujących największe stężenie hałasu.

Hałas pojazdów drogowych jest głównie generowany przez silniki oraz tarciony kontakt pojazdu z ziemią i powietrzem, przy czym zazwyczaj przy szybkościach pow. 60 km/h, hałas wynikający z tarcia przewyższa hałas silnika. Szczególnie problemy dotyczą obszarów o zmniejszonej płynności ruchu (skrzyżowania, wzniesienia itp.). Pociągi wytwarzają hałas względnie niskoczęstotliwościowy, a w trakcie przetaczania hałas impulsowy. Hałas komunikacyjny jest zmienny w zakresie natężenia, składu widmowego, struktury czasowej, ogólnego charakteru i w małym stopniu indywidualnie przewidywanego. Te cechy zwiększają siłę jego oddziaływania na mieszkańców.

Hałas niekorzystnie wpływa na narząd słuchu, a także ośrodkowy układ nerwowy. Może spowodować wystąpienie ostrego albo przewlekłego urazu akustycznego, towarzyszą mu reakcje obronne organizmu typu: zmiana akcji serca, ciśnienia tętniczego krwi, rytmu oddychania, temperatury ciała itp. Niektórzy lekarze rozróżniają tzw. "zespół pohałasowy", który objawia się bólami i zawrotami głowy, osłabieniem, podwyższoną pobudliwością nerwową, zaburzeniami snu, zwiększoną potliwością i uszkodzeniami narządu słuchu. Hałas może również wpływać na zaburzenie wzroku, obniżenie zrozumiałości mowy i rozpraszanie uwagi. Hałas przyczynia się do znacznego zmniejszenia koncentracji uwagi podczas nauki u dzieci, a także do zmęczenia umysłowego. Nadmierny hałas przyczynia się do przedwczesnego starzenia się ludzi. Przeprowadzono badania, z których wynika, że życie 30% ludzi mieszkających w dużych miastach jest krótsze o 8 - 10 lat w wyniku negatywnego wpływu hałasu. Na podstawie badań przeprowadzonych na mieszkańcach domów położonych przy hałaśliwych drogach stwierdzono, że hałasy wywołane ruchem komunikacyjnym są jedną z przyczyn powodujących choroby układu nerwowego, serca, układu pokarmowego. Badania hałasu drogowego w Niemczech wykazały wpływ hałasu o poziomie powyżej 65 dB na skurczowe ciśnienie krwi oraz czas krzepnięcia krwi. Podobne badania prowadzone w Anglii sugerują, że ekspozycja na hałas uliczny o poziomie 66 - 70 dB może powodować wzrost relatywnego ryzyka niedokrwiennej choroby serca. Zbieżne wyniki zaobserwowano również w Szwecji, analizując przypadki zawałów mięśnia sercowego u mężczyzn. Wyniki badań prowadzonych przez PZH w Warszawie oraz na zlecenie GIOŚ w Lublinie pozwalają wyciągnąć podobne wnioski. Zaobserwowano zmiany w zakresie układu krążenia, pokarmowego i mięśniowo - stawowego, a także zakłócenia równowagi emocjonalnej u osób zamieszkałych w rejonie hałasu powyżej 65 dB. Hałas powoduje także ujemne skutki gospodarcze, takie jak pogorszenie jakości i przydatności terenów zagrożonych nadmiernym hałasem oraz zmniejszenie przydatności obiektów położonych na tych terenach, absencję chorobową pracowników spowodowaną hałasem, z czym są związane koszty leczenia, przechodzenia na renty inwalidzkie, utrata pracowników, pogorszenie jakości wyrobów (niezawodności, trwałości).



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

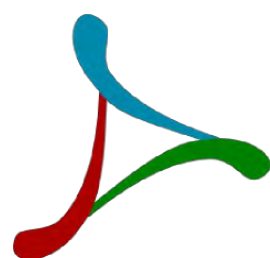
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Koszty pośrednie generowane w wyniku nadmiernej emisji hałasu komunikacyjnego do środowiska są znaczne. Obejmują one aspekty zdrowotne, jak i gospodarcze, a także rozwiązania techniczne umożliwiające obniżenie wpływu hałasu w budynkach mieszkalnych już istniejących oraz zastosowanie odpowiednich rozwiązań przy budowie nowych domów. Koszty społeczne związane są głównie z leczeniem zaburzeń wywołanych ekspozycją na hałas. Koszty opieki zdrowotnej obejmują wizyty u specjalistów, lekarstwa, rehabilitację, diagnostykę profilaktyczną. Gospodarcze koszty zagrożenia hałasem obejmują m.in. obniżenie wydajności pracy wynikające ze skutków dla zdrowia, przedwczesne starzenie oraz, co za tym idzie, niezdolność do pracy zawodowej, obniżenie wydajności pracy i nauki, spadek cen nieruchomości, ogólne obniżenie wartości terenów, na których występuje nadmierny hałas. Koszty gospodarcze są niezwykle trudne do oszacowania. Koszty podejmowane na rozwiązania techniczne, umożliwiające ograniczenie negatywnego wpływu hałasu na człowieka, terenów mieszkalnych i budynków związane będą głównie z działaniami naprawczymi już istniejących budynków oraz z zastosowaniem odpowiednich metod i materiałów budowlanych dla budynków nowobudowanych. Jednym ze sposobów jest wymiana okien na te o dużej izolacyjności akustycznej w budynkach położonych wzdłuż dróg, gdzie narażenie na hałas jest znaczne i przekracza normy. Społeczne koszty hałasu emitowanego przez ruch uliczny, drogowy i kolejowy w 22 krajach UE oszacowano na kwotę 38 miliardów euro rocznie, z czego 90% związane jest z samochodami osobowymi i pojazdami ciężarowymi. Ograniczenie czynników wpływających na rozwój chorób i zaburzeń związanych z ponadnormatywną emisją hałasu komunikacyjnego, pozwoli ograniczyć zachorowalność ludzi. Możliwe będzie dzięki temu ograniczenie nakładów finansowych kierowanych na opiekę medyczną związaną z tego typu schorzeniami.

Aktualny stan klimatu akustycznego województwa opolskiego został przedstawiony w dokumentach:

- Mapa akustyczna dróg krajowych na terenie województwa opolskiego Konsorcjum z liderem URS Polska Sp. z o.o., Poznań, Lipiec 2012 r.
- Mapy akustyczne dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, podległych Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Opolu, opracowane dla potrzeb państwowego monitoringu środowiska, EKKOM Sp. Z o.o., Opole, 2012 r.
- Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo opolskie, EKKOM Sp. z o.o., Opole 2012 r.

W oparciu o te dokumenty opracowany został Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg o natężeniu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i linii kolejowych o natężeniu większym niż 30 000 przejazdów rocznie dla województwa opolskiego na lata 2014 – 2019.



Biuro projektu:

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

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

Z dokumentów tych wynika, że na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 problem hałasu komunikacyjnego występuje na następujących odcinkach dróg:

- droga krajowa nr 40 Głuchołazy (przejście) – na odcinku 2,8 – 3,2 km (długość odcinka 0,4 km),
- droga krajowa nr 40 Prudnik (przejście) – na odcinku 13,4 – 20,2 km (długość odcinka 6,9 km),
- droga krajowa nr 41 Nysa (przejście) – na odcinku 0 – 2,1 km (długość odcinka 2,1 km),
- droga krajowa nr 46 Otmuchów – Nysa – na odcinku 44,2 – 58,3 (długość odcinka 14,1 km).

Dla pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich jak również dla linii kolejowych nie stwierdzono przekroczeń hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Dla większości odcinków na których wykazano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu stwierdzono priorytet wysoki. W przypadku tych dróg rozważano jako jedno z działań naprawczych budowę obwodnic tych miejscowości.

Jednym z najważniejszych czynników poprawiających stan klimatu akustycznego jest dbanie o możliwie dobry stan nawierzchni dróg. Pozwala to ograniczyć emisję dźwięku o 2 do 5 decybeli, co z kolei ma istotny wpływ na zasięg emisji hałasu do środowiska.

Dużą poprawę można osiągnąć również poprzez zmiany organizacji ruchu mające wpływ na jego płynność (skrzyżowania bezkolizyjne, ronda, optymalizacja sygnalizacji świetlnej, dodatkowe pasy do lewoskrętów itp.).

Jednym z podstawowych sposobów ograniczenia oddziaływania hałasu drogowego jest zapewnienie odpowiedniej odległości zabudowy mieszkaniowej od dróg. Tereny leżące pomiędzy

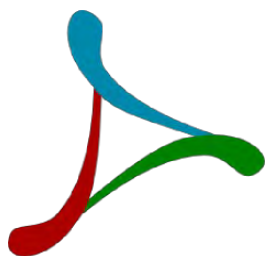
drogą główną a zabudowaniami mieszkaniowymi powinny być przeznaczane pod pasy zieleni, drogi lokalne, zabudowę garażową, budynki gospodarcze czy też nieuciążliwe usługi.

Pozostałe działania pośrednie jakie powinny być podejmowane w celu poprawy oddziaływania dróg na klimat akustyczny to zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dla funkcjonowania komunikacji publicznej oraz bezpiecznego ruchu rowerowego, co powinno zachęcić do korzystania z tych form jako alternatywnych dla samochodu.

Wszystkie opisane działania zostały ujęte w analizowanym dokumencie tj. Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.

5.3. Komunikacyjne zanieczyszczanie powietrza

Według danych Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) ponad 3,5 mln osób na świecie umiera rocznie z powodu zanieczyszczenia powietrza. Szacuje się, że w Polsce z tego powodu traci życie ok. 45 tys. osób rocznie.



Biuro projektu:

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

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

W europejskich krajach OECD pojazdy samochodowe są największym źródłem skażenia środowiska. Środki transportu drogowego odpowiedzialne są głównie za emisję:

- ok. 63% tlenków azotu,
- blisko 50% substancji chemicznych pochodzenia organicznego,
- ok. 80% tlenku węgla,
- 10-25% pyłów zawieszonych w powietrzu,
- 6.5% dwutlenku siarki.

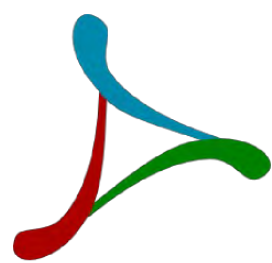
Europejska Agencja ds. Ochrony Środowiska stwierdza, że samochody odpowiadają za 10-25% europejskiej emisji pyłów, ale ich wkład w zanieczyszczenie powietrza w miastach na poziomie gruntu jest znacznie większy co wynika ze zjawiska wtórnego pylenia przez koła samochodów. Dodatkowo pojazdy samochodowe są największym emitorem toksycznych związków chemicznych, takich jak: 1,3-butadien, benzen i liczne karcenogeny związane z pyłami.

Ruch samochodowy odpowiedzialny jest za wysokie stężenie zanieczyszczenia powietrza w miastach i w pobliżu dróg, w dodatku na poziomie ulic, a dokładniej na poziomie oddychania. W miejscach o szczególnie wysokim poziomie ryzyka, gdzie zanieczyszczenie powietrza jest wyjątkowo wysokie (ruchliwe drogi, podziemne i nadziemne parkingi samochodowe, tunele i okolice stacji benzynowych), poziom zanieczyszczenia powietrza może być od 4 do 40-krotnie wyższy niż średnia dla całych obszarów miejskich.

Emisja zanieczyszczeń zwiększa ryzyko występowania poważnych schorzeń układu oddechowego i układu krążenia, zwłaszcza w skali lokalnej, wśród osób narażonych na zwiększoną ekspozycję na zanieczyszczenia komunikacyjne. W Polsce pierwsze badania nad oszacowaniem ryzyka problemów oddechowych wśród osób zamieszkujących przy ruchliwych ulicach przeprowadzono w Warszawie w latach 2005-2006. Badania spirometryczne mieszkańców jednej z ruchliwych ulic porównano z grupą kontrolną mieszkańców obszarów pozamiejskich o niskich poziomach zanieczyszczeń. Wykazano, że zamieszkiwanie wzdłuż ruchliwej ulicy (w porównaniu z terenem niezurbanizowanym) powoduje niemal 3-krotny wzrost ryzyka wystąpienia zaburzeń przepływu powietrza przez oskrzela (zwężenie oskrzeli), co stanowi jeden z kluczowych symptomów przewlekłej obturacyjnej choroby płuc (POCHP).

Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych ma również wpływ na powstawanie epizodów smogowych, a także na zakwaszenie środowiska.

Jako jedno z głównych źródeł emisji tlenków azotu, transport drogowy w istotny sposób wpływa na depozycję zanieczyszczeń powodujących negatywne konsekwencje dla roślinności (zwłaszcza lasów, przede wszystkim wysokogórskich), konstrukcji stalowych, fundamentów betonowych oraz elementów wykonanych z piaskowca i wapienia. Sektor ten w znacznej mierze odpowiada za intensyfikację efektu cieplarnianego, będąc źródłem (bezpośrednim lub pośrednim)



Biuro projektu:

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

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

emisji gazów cieplarnianych, takich jak dwutlenek węgla, metan, podtlenek azotu, ozon troposferyczny, tlenek węgla oraz tlenki azotu i lotne związki organiczne.

Osiągnięcie znaczącej poprawy w dziedzinie ograniczania negatywnych skutków motoryzacji nie jest możliwe bez podjęcia kompleksowych rozwiązań, obejmujących nie tylko zaostrzenie wymagań technicznych wobec środków transportu i zaostrzenie norm jakościowych dla paliw samochodowych, ale również działania inwestycyjne, organizacyjne i prawno-ekonomiczne, w tym usprawnienie organizacji ruchu i stymulowanie rozwoju komunikacji zbiorowej.

Konieczna jest szybka realizacja programu budowy obwodnic na ważniejszych trasach tranzytowych, przebiegających przez tereny zamieszkałe, co powinno spowodować ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych w miastach i na pozostałych terenach zamieszkałych, poprawiając płynność ruchu lokalnego, a jednocześnie redukując emisję i nadmierne zużycie paliw przez pojazdy zatrzymywane przez "korki uliczne".

W samych miastach należy niezwłocznie przystąpić do wdrażania nowoczesnych zasad i metod organizacji ruchu pojazdów. Konieczne jest ponadto tworzenie preferencji dla rozwoju systemów lokalnego transportu publicznego oraz dróg rowerowych, a w przypadku przewozów towarów i ludzi na większe odległości opracowanie i wdrożenie systemu bodźców prawno-ekonomicznych zachęcających do korzystania z środków transportu bardziej przyjaznych środowisku.

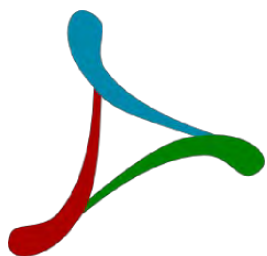
Wszystkie opisane działania zostały ujęte w analizowanym dokumencie tj. Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.

5.4. Przekształcenia i zajętość terenu pod infrastrukturę drogową

Infrastruktura drogowa jest istotnym czynnikiem ograniczania arealu ziemi. Eksploatacja sieci transportowej powoduje zanieczyszczanie gleb znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwych dróg. Zanieczyszczenia gazowe i pyłowe sprzyjają stopniowej degradacji gleb i szaty roślinnej w pasie ok. 500 m od drogi, a zdecydowanie szkodliwe oddziaływanie dotyczy pasa o szerokości do 150 m. Pomimo, że infrastruktura drogowa w Polsce zajmuje ok. 3% powierzchni kraju, to w zasięgu bezpośredniego oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych znajduje się ok. 50% obszaru Polski. Należy mieć na uwadze, że roślinność w pasie do 50 m od drogi może być tak silnie zanieczyszczona, że nie będzie się nadawać nawet dla celów wypasu zwierząt.

W bliskich odległościach od tras komunikacyjnych istotny może być wpływ zanieczyszczeń pyłowych pokrywających roślinność warstwą izolującą, ograniczającą dopływ promieni słonecznych i zakłócającą proces fotosyntezy oraz inne funkcje metaboliczne.

Szkodliwe oddziaływanie transportu na zwierzęta wynika zarówno z bezpośredniego oddziaływania zanieczyszczeń powietrza na ich organizmy, jak również pośrednio wskutek spożywania zanieczyszczonych roślin. Wśród innych



Biuro projektu:

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

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

aspektów należy tu wymienić hałas komunikacyjny, możliwość przecinania szlaków migracyjnych i fragmentacji siedlisk, jak również wypadki komunikacyjne z udziałem zwierząt.

Budowa nowych dróg wiąże się z koniecznością przekształcania nowych terenów oraz istotną ingerencją w środowisko przyrodnicze. Źle poprowadzone i zaprojektowane drogi mogą w istotny sposób wpłynąć negatywnie na środowisko tworząc m.in. efekt tzw. bariery ekologicznej. Negatywne skutki budowy dróg i wzrostu natężenia ruchu na nich to:

- utrudnienie przemieszczania się zwierząt i roślin,
- wypadki i kolizje drogowe z dzikimi zwierzętami,
- zniszczenie siedlisk w zasięgu przebiegu i oddziaływania drogi,
- przekształcanie terenu przyległego do drogi (osiedlanie się człowieka w terenach przedtem niedostępnych),
- ekspansja gatunków obcych na danym terenie, związanych z człowiekiem.

Projektując trasy komunikacyjne należy szczególnie wziąć pod uwagę rozmieszczenie obszarów prawnie chronionych na terenie Polski tak, by unikać konfliktów ze środowiskiem przyrodniczym. Lokalizacja i budowa tras komunikacyjnych nie powinna doprowadzić do:

- podziału cennych przyrodniczo obszarów: parków narodowych, rezerwatów przyrody, dużych kompleksów leśnych, rozległych obszarów bagiennych, innych obszarów prawnie chronionych,
- dzielenia populacji zagrożonych gatunków zwierząt,
- nadmiernego przecinania szlaków migracji zwierząt,
- zniszczenia walorów krajobrazowych oraz kulturowych.

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie zlokalizowane są tereny cenne przyrodniczo obszary, w tym Obszary Natura 2000 oraz korytarze ekologiczne omówione w kolejnych rozdziałach.

5.5. Pozostałe problemy środowiskowe dla analizowanego obszaru

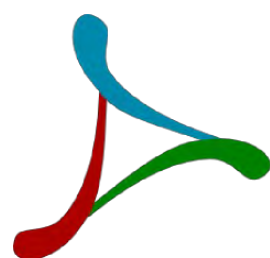
Dokonując analizy stanu środowiska dla omawianego obszaru zdiagnozowano następujące istotne problemy środowiskowe:

Nysa

Główne presje wywierane na środowisko wodne na terenie omawianej gminy to: wzmożony pobór wód na różne cele, emisja ścieków komunalnych i przemysłowych ze zorganizowanych źródeł takich jak oczyszczalnie ścieków komunalnych i przemysłowych, zanieczyszczenia obszarowe.

Biała

Na obszarze Gminy Biała dużą rolę odgrywa produkcja rolnicza, więc na zanieczyszczenia główny wpływ mają:



Biuro projektu:

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

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

- zrzuty ścieków komunalnych, głównie z rozproszonych miejscowości wiejskich,
- ścieki powstające przy produkcji zwierzęcej (gnojówka, wody gnojowe, soki kiszonkowe),
- spływy z powierzchni pól.

Działalność rolnicza wywiera istotny wpływ na jakość i stopień zanieczyszczenia wód podziemnych. Intensywność i rozkład ładunku zanieczyszczenia rolniczego zależy zarówno od sposobu zagospodarowania terenu, jak i od warunków hydrogeologicznych.

Intensywna produkcja rolna na obszarach wiejskich prowadzi m.in. do wzrostu mineralizacji, przewodnictwa elektrolitycznego, twardości ogólnej, zawartości fosforanów, azotanów w wodzie, jak również do zanieczyszczenia pozostałościami po środkach ochrony roślin.

Do pierwszej grupy zanieczyszczeń wód podziemnych należą nawozy i środki ochrony roślin. Ich niewłaściwe stosowanie wiąże się z powstawaniem rozległych w przestrzeni ognisk zanieczyszczeń. Wraz z nawozami organicznymi dochodzi do dostarczania znacznych ilości azotu, potasu i fosforu. Azot w procesach rozkładu substancji organicznej, przy współdziałaniu bakterii, ulega przekształceniu w związki amonowe, a następnie w procesach utleniania tworzą się formy azotu azotynowego i azotanowego. Badania dowodzą, że do zanieczyszczenia wód podziemnych może dochodzić wskutek dostarczania nawozów organicznych, zwłaszcza gnojowicy, poprzez niedostosowanie dawki do nawożonej powierzchni.

Do drugiej grupy zanieczyszczeń można zaliczyć intensywną hodowlę. Dostarcza ona głównie substancji organicznych: ścieki hodowlane, gnojówka, gnojowica, ścieki gospodarcze i odcieki z nawozów oraz kiszonek paszowych. Skutkiem intensywnej hodowli może być wzrost przewodnictwa elektrolitycznego wody, jej zmiany organoleptyczne, wzrost stężenia związków organicznych: NO₂⁻, NO₃⁻, NH₄⁺, PO₄³⁻, K⁺ oraz zanieczyszczenia bakteriologicznego.

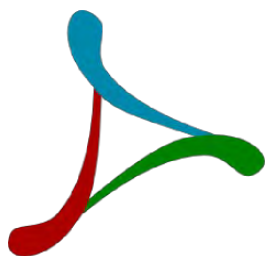
Przyczyną zanieczyszczenia wód podziemnych substancjami pochodzącymi z hodowli są najczęściej nieszczelne zbiorniki na gnojówkę i gnojowicę oraz nieszczelne płyty obornikowe lub ich brak.

Wielkość oddziaływania zanieczyszczeń na środowisko wodne jest bezpośrednio związana z poziomem intensywności użytkowania gleb i stopniem koncentracji produkcji zwierzęcej w poszczególnych rejonach – obszarach zlewni.

Poważnym problemem są także nieskanalizowane wsie i ścieki bytowo-gospodarcze gromadzone: w szambach, odprowadzane wprost do cieków poprzez szątkowe kanalizacje burzowe a także do szeregu obniżeń, oczek wodnych i stawów, które w efekcie końcowym wpływają na jakość wód podziemnych.

Paczków

Rzeki Kamienna, Tarnawka, Czerwona Woda, Raczyzna i Swidna biorą swój początek na terenie Czech. Wpływając na teren gminy Paczków mogą nieść ze sobą



Biuro projektu:

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

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

znaczny ładunek zanieczyszczeń. Wskazana jest współpraca pomiędzy naszym krajem a Republika Czeska w zakresie ochrony zlewni tych rzek w strefie przygranicznej.

Korfantów

Istotną cechą reżimu hydrologicznego gminy są torfowiska niskie i tereny trwale podmokłe. Najlepiej zachowane tereny wodno-błotne zlokalizowane są w północnej części gminy na północny-zachód od Kuźnicy Ligockiej, w leśnym i łąkowym otoczeniu. Obszar ten zasługuje na ochronę ze względu na walory przyrodnicze, wielkość oraz ogromne znaczenie środowiskotwórcze w zakresie alimentacji wód, ich samooczyszczania oraz kształtowania bioróżnorodności florystycznej i faunistycznej. Obecny reżim hydrologiczny większości terenów gminy został zdegenerowany przez melioracje.

Problemy te nie dotyczą bezpośrednio zagadnień będących przedmiotem analizowanej *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.*



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

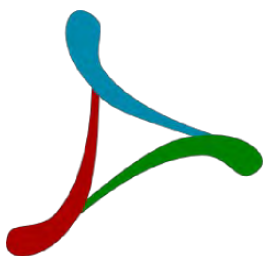
6. Zagadnienia dotyczące łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian biorąc pod uwagę m. in. takie elementy jak: bezpośrednie i pośrednie emisje gazów cieplarnianych oraz działania skutkujące ich pochłanianiem i zmniejszaniem ich emisji oraz klęski żywiołowe

Analizę wrażliwości planowanego przedsięwzięcia na zmiany klimatyczne oparto o zapisy dokumentu pt. "Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030" (Ministerstwo Środowiska, 2013 r.). Dokument mówi o wpływie zmian klimatu na wrażliwe sektory, takie jak: gospodarka wodna, różnorodność biologiczna i obszary prawnie chronione, leśnictwo, energetyka, strefa wybrzeża, obszary górskie, rolnictwo, transport, gospodarka przestrzenna i obszary zurbanizowane, budownictwo oraz zdrowie.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą się w przyszłych latach nasilać. Analogiczne zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie przez punkt 0°C 0 przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Działaniem adaptacyjnym priorytetowym jest uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych. Obszarem strategii rozwoju zawierającej działania adaptacyjne jest stworzenie zintegrowanego systemu transportu oraz rozbudowa i modernizacja lokalnej infrastruktury drogowej. W kierunku działań „wypracowanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu” zalecono, by projektowana infrastruktura odporna była przede wszystkim na ekstremalne zdarzenia pogodowe takie jak deszcze nawalne oraz ich skutki (powódzie, podtopienia), a w mniejszym stopniu na globalny wzrost temperatury.

W poniższej tabeli przedstawiono wpływ przedsięwzięcia na klimat, podatność przedsięwzięcia i jego realizacji na zmiany klimatu.



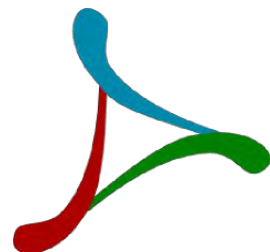
Biuro projektu:

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

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

Tabela 16 Wpływ na zmiany klimatu wynikający z realizacji przedsięwzięcia

Wyszczególnienie		Możliwość występowania	Skala występowania / opis
Łagodzenie zmian klimatu – wpływ przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany wynikający z:	Bezpośredniej emisji gazów cieplarnianych spowodowanej budową	Tak – emisja zanieczyszczeń na etapie budowy wynikająca z pracy ciężkich maszyn	Skala lokalna, czas trwania chwilowy
		Tak – emisja zanieczyszczeń na etapie eksploatacji wynikająca z transportu	Skala lokalna, czas trwania długotrwały
		Tak – możliwe zmiany mikroklimatyczne będące efektem wycinki zadrzewień i zakrzaceń.	Skala lokalna, czas trwania długotrwały
	Pośredniej emisji gazów cieplarnianych związanej z większym zapotrzebowaniem na energię	Nie	
Adaptacja do zmian klimatu – podatność przedsięwzięcia i jego realizacji na zmiany klimatu, w tym:	Fale upałów	Tak – na etapie budowy może wystąpić oddziaływanie na zdrowie i samopoczucie ludzi	Średnia, konieczność zmiany organizacji pracy, zapewnienia odpowiednich środków minimalizujących pracownikom np. odpowiedniej odzieży, wody itp.
	Susze	Tak – na etapie budowy	Poprawa warunków prowadzenia prac w obrębie koryta poprzez samoistne obniżenie się poziomu lustra wody.
	Ekstremalne opady, zalewanie przez rzeki i gwałtowne powodzie	Tak – na etapie budowy	Konieczność wstrzymania prac, ryzyko zniszczenia sprzętu, brak możliwości prowadzenia prac z powodu podwyższonego poziomu lustra wody.
		Tak – na etapie eksploatacji	Konieczność odprowadzania wód opadowych w ekstremalnych opadów



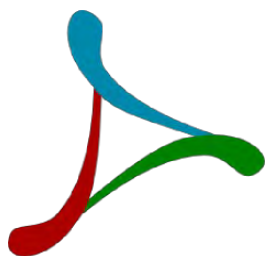
Biuro projektu:

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

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

Wyszczególnienie		Możliwość występowania	Skala występowania/opis
	Burze i silne wiatry	Tak – na etapie budowy	Konieczność wstrzymania prac ze względu na bezpieczeństwo robotników.
	Osuwiska	Nie	Inwestycja realizowana poza terenami osuwiskowymi.
	Podnoszący się poziom mórz, spiętrzone fale, erozja wybrzeża i intruzja wód zasolonych	Nie	Inwestycja realizowana poza obszarem wybrzeża.
	Fale chłodu	Nie	
	Zamarzanie i odmarzanie	Tak – na etapie budowy	Średnia, utrudnienie prowadzenia prac ziemnych, konieczność wstrzymania prac.

Zwiększone obciążenie dróg w kolejnych latach użytkowania prowadzi do zwiększania emisji spalin ze środków transportu. Głównym celem inwestycji to m.in. uzyskanie dobrych parametrów dróg, poprawa jego stanu technicznego oraz zwiększenie efektywności przejazdu, co może spowodować ogólny spadek emisji szkodliwych zanieczyszczeń w porównaniu do stanu sprzed modernizacji.



Biuro projektu:

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

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

7. Przewidywane znaczące oddziaływanie, w tym bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowywana dla polityk, strategii, planów lub programów jest opracowywana w szczególności adekwatnej do szczególności ocenianego projektu dokumentu.

Niniejszy dokument w sposób kompleksowy ujmuje korzyści i zagrożenia wynikające z realizacji projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.*

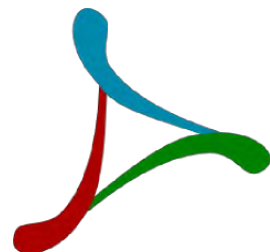
W celu dokonania oceny przewidywanych oddziaływań na środowisko zastosowano metodę macierzy interakcji, metodę kartograficzną i metodę opisową. Najpierw stworzono tabelę, w jej kolumnach określono elementy środowiska, na które może oddziaływać realizacja zadań wynikająca z kierunków działań ocenianego projektu Strategii, które opisano w wierszach tabeli.

Oceniając kierunki działania zastosowano następującą skalę oceny:

- 0 brak wpływu
- + może wystąpić pozytywne oddziaływanie
- może wystąpić negatywne oddziaływanie
- +/- realizacja planowanego działania może spowodować pozytywne jak i negatywne oddziaływanie

Charakter oddziaływania opisano następującymi symbolami.

B	bezpośrednie
P	pośrednie
W	wtórne
Sk	skumulowane
K	krótkoterminowe
Ś	średnioterminowe
D	długoterminowe
St	stałe
C	chwilowe



W ocenie tej nie wartościowano wielkości poszczególnych oddziaływań a jedynie analizowano możliwość ich wystąpienia.

Dalszą część niniejszego rozdziału stanowi komentarz do każdego z ocenionych obszarów działań omawiający potencjalne oddziaływania, które mogą się pojawić na etapie realizacji działań. Aby dokładnie określić zasięg i charakter oddziaływania niezbędna jest wiedza w zakresie szczegółowych rozwiązań technicznych poszczególnych działań, które na tym etapie nie są znane.

Biuro projektu:

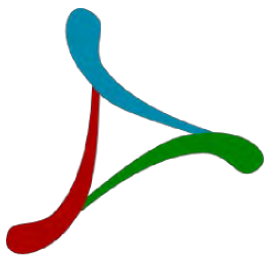
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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

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

Tabela 17 Macierz oddziaływań skutków ustaleń projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego

Cel szczegółowy	Obszar działania Kierunki działań	Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe, i długoterminowe, stałe, chwilowe oraz pozytywne i negatywne na następujące elementy środowiska:												
		obszary Natura 2000	różnorodność biologiczną	ludzi	zwierzęta	rośliny	wodę	powietrze	powierzchnię ziemi	krajobraz	klimat	zasoby naturalne	zabytki	Dobra materialne
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN														
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA POWIATU NYSKIEGO														
1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	0	0	+ P,W, D,St	0	0	0	+ P,W,D,S t	0	0	+ P,W, D,St	0	0	+ B,D
1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Modernizacja dworca PKP w Głucholązy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,D,St	+ B,P,D ,St	+ B,D, St	+ P,D,S t	0	0	+ B,D
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUCHOŁĄZY														
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań	Modernizacja dworca PKP w Głucholązy Miasto wraz z budową peronu na	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,D,St	+ B,P,D ,St	+ B,D, St	+ P,D,S t	0	0	+ B,D

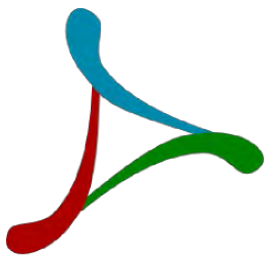


Biuro projektu:

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

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

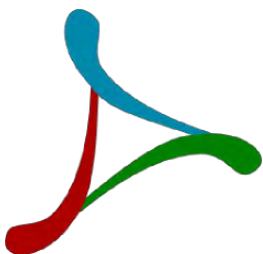
Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych . Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzystwą . Przebudowa modernizacja i budowa dojeżdżających pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów .													
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.	0	0	+/- P,D,S t	+/- P,D,S t	- B,W, K,C	0	- B,P,Sk, D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY KORFANTÓW														
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa zatok autobusowych z uspójnieniem ciągów pieszych.	0	- B,D, St	+/- P,D,S t	- P,D,S t	- B,W, K,C	0	+/- B,P,Sk, D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY ŁAMBINOWICE														
1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Remont infrastruktury kolejowej na terenie PN OF 2020.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ B,P,Sk, D,St	0	+ B,P,D ,St	+ P,W, D,St	0	0	+ B,D
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY ŁAMBINOWICE														
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	+ B,P,D ,St	0	0	0	+ B,D



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

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

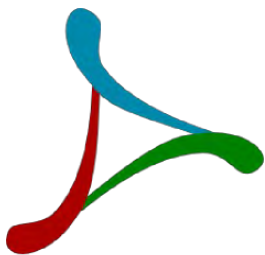
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY NYSZA														
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,D,St	0	0	+ P,D,S t	0	0	-/+ B,D
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY NYSZA														
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.	0	- B,D, St	+/- P,D,S t	- P,D,S t	- B,W, K,C	0	+/- B,P,Sk, D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY OTMUCHÓW														
1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników.	0	0	+ P,W, D,St	0	0	0	+ P,D,St	0	+ P,D,S t	+ P,D,S t	0	0	+ B,D
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.	0	- B,D, St	+/- P,D,S t	- P,D,S t	- B,W, K,C	0	+/- B,P,Sk, D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D
1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m2 przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,D,St	0	+ B,D, St	+ P,D,S t	0	0	+ B,D



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

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

	1133 obszaru 0,4993 ha.														
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PACZKÓW															
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,D,St	0	+ B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	0	-/+ B,D	
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Budowa zatok autobusowych.	0	- B,D, St	+/- P,D,S t	- P,D,S t	- B,W, K,C	0	+/- B,P,Sk, D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY SKOROSZYCE															
1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	+ B,P,D ,St	0	0	0	+ B,D	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU PRUDNICKIEGO															
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	+ B,P,D ,St	0	0	0	+ B,D	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY BIAŁA															
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.	0	- B,D, St	+/- P,D,S t	- P,D,S t	- B,W, K,C	0	+/- B,P,Sk, D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PRUDNIK															

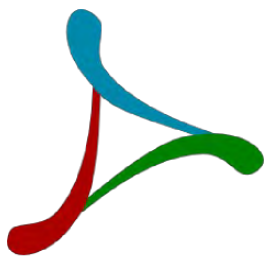


Biuro projektu:

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

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

1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	+ B,P,D ,St	0	0	0	+ B,D	
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przy stanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania).	0	0	+/- P,D,S t	0	0	0	+/- B,Sk,D	0	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D	
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,D,St	0	+ B,D, St	+ P,D,S t	0	0	+ B,D	
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP.	0	0	+ P,W, D,St	0	0	+ P,w,d ,sT	+ P,W,D,S t	0	0	+ P,W, D,St	0	0	+ B,D	
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym.	Przebudowa zatok autobusowych.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	+ B,P,D ,St	0	0	0	+ B,D	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA POWIATU GŁUBCZYCKIEGO															
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności u usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,D,St	0	+ B,D, St	+ P,D,S t	0	0	+ B,D	

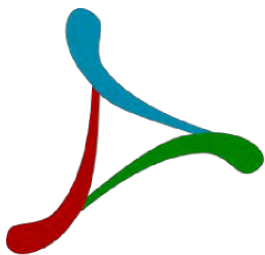


Biuro projektu:

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

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

centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.															
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY BRANICE																
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	+ B,P,D ,St	0	0	0	0	+ B,D	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUBCZYCE																
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,D,St	0	+ B,D, St	+ P,D,S t	0	0	0	+ B,D	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY KIETRZ																



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

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

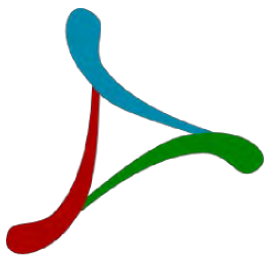
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrzu.	0	- B,D, St	+/- P,D,St t	- P,D,St t	- B,W, K,C	0	+/- B,P,Sk, D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GRODKÓW														
1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	0	0	+ P,D,St t	0	0	0	+ P,D,St	0	+ B,D, St	+ P,D,St t	0	0	+ B,D
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA CAŁEGO OF PN 2020														
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.	0	0	+/- B,D,St t	0	0	0	+/- B,P,Sk, D,St	0	0	+/- P,W, D,St	0	0	- B,D
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.4 Ograniczenie emisji CO2 poprzez zakup niskoemisyjnego taboru.	Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.	0	0	+ B,D,St t	0	0	0	+ P,D,St	0	0	+ P,D,St t	+ P,D, St	0	+ B,D
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.	0	0	+/- P,D,St t	+/- P,D,St t	- B,W, K,C	0	- B,P,Sk, D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- P,W, D,St	0	0	-/+ B,D
1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.	0	0	+ B,D,St t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CEL STRATEGICZNY 2 Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN														
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU NYSKIEGO														



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

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

2.1 Poprawa jakości systemu drogowego	Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUCHOŁĄZY														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głucholązy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głucholązy.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GŁUCHOŁĄZY														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Głucholązy.	+/- B,P,D,St - inwestycja zlokalizowana na terenie Natura 200 Góry Opawskie	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St



Biuro projektu:

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

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

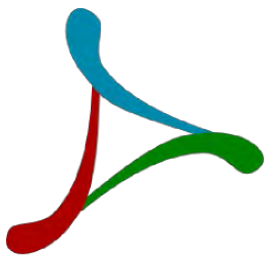
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych i wojewódzkich i budowa chodników w na terenie gminy Głuchołazy.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY KORFANTÓW														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont drogi powiatowej Gryżów – Jegielnic a.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY KORFANTÓW														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY ŁAMBINOWICE														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych na terenie	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St



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

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

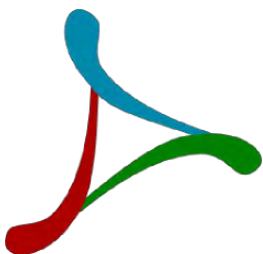
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY ŁAMBINOWICE															
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0	
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D St	- B,P,D ,St	0	0	0	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY NYSA															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D St	- B,P,D ,St	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D St	- B,P,D ,St	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D St	- B,P,D ,St	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D St	- B,P,D ,St	0	0	0	



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

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

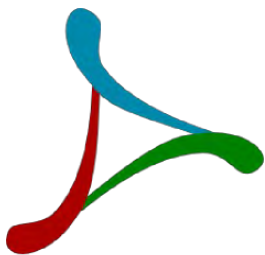
	Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.														
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudzkiego.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0	
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY NYSZA															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.	- B,P,D,St inwestycja zlokalizowana na terenie Natura 2000 Forty Nyskie	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	0	+/- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.	0	0	+ P,D,S t	0	- B,D, St	0	+/- B,P,D,St	- B,D, St	+/- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY OTMUCHÓW															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Wytyczenie oraz oznakowanie	0	0	+ B,D,S t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



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

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

2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	przejdź dla pieszych.														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Remont dróg gminnych oraz po wiatowych.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St	
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY OTMUCHÓW															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	0	+/- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	0	0	0	
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.	0	0	+ B,D,S t	0	0	0	0	+ P,D,S t	0	0	+ P,D, St	0	0	
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Oznakowanie skrajni jezdni.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.	0	0	0	0	0	+ P,D,S t	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PACZKÓW															



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

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

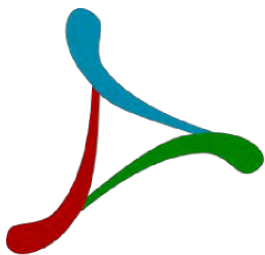
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY PACZKÓW														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY SKOROSZYCE														
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA POWIATU PRUDNICKIEGO														



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

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

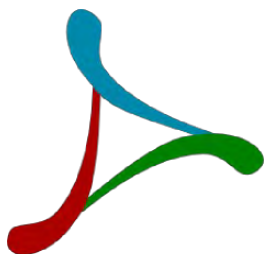
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	+ B,D, St	0	0	0	0
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU PRUDNICKIEGO														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.														
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY BIAŁA														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.														
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY BIAŁA														
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg na terenie gminy Biała.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY LUBRZA														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont drogi powiatowej (ul. Wolności)	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St



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

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

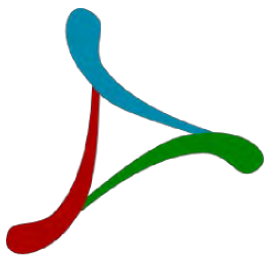
	na terenie miejscowości Lubrza.														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza.	0	- B,P,D,St	+ P,D,St	0	- B,P,D,St	+ B,P,D,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D,St	+ B,P,D,St	+ B,P,D,St	0	0	0	
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.															
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowego parking w centrum gminy Lubrza.	0	- B,P,D,St	+/- P,D,St	0	- B,P,D,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D,St	+/- B,D,St	- B,P,D,St	0	0	0	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY LUBRZA															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.	0	- B,P,D,St	+/- P,D,St	+/- B,P,D,St	- B,P,D,St	+/- P,D,St	+ P,D,St	+/- B,P,D,St	+/- B,D,St	+/- B,P,D,St	0	0	+ P,D,St	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.	0	- B,P,D,St	+/- P,D,St	+/- B,P,D,St	- B,P,D,St	+/- P,D,St	+ P,D,St	+/- B,P,D,St	+/- B,D,St	+/- B,P,D,St	0	0	+ P,D,St	
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40).	0	0	+ P,D,St	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PRUDNIK															
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.	0	- B,P,D,St	+/- P,D,St	+/- B,P,D,St	- B,P,D,St	+/- P,D,St	+ P,D,St	+/- B,P,D,St	+/- B,D,St	+/- B,P,D,St	0	0	+ P,D,St	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.	0	- B,P,D,St	+/- P,D,St	+/- B,P,D,St	- B,P,D,St	+/- P,D,St	+ P,D,St	+/- B,P,D,St	+/- B,D,St	+/- B,P,D,St	0	0	+ P,D,St	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.	0	- B,P,D,St	+ P,D,St	- B,P,D,St	- B,P,D,St	- P,D,St	- B,P,D,St	- B,P,D,St	+/- B,D,St	- B,P,D,St	0	0	0	
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa obwodnic miasta Prudnik.	0	- B,P,D,St	+/- P,D,St	- B,P,D,St	- B,P,D,St	- P,D,St	- P,D,St	- B,P,D,St	+/- B,D,St	- B,P,D,St	0	0	0	



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

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

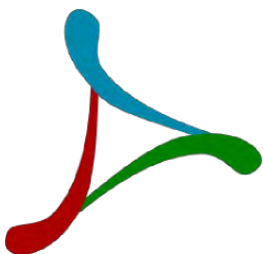
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	0	+/- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,P,D ,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY PRUDNIK														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA POWIATU GŁUBCZYCKIEGO														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa obwodnicy Kietrza.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Budowa parkingów i wydzielanie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY BRANICE														



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

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

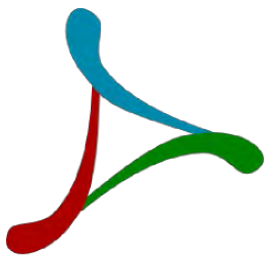
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Remont drogi Włodzienin-Wiechowice (do przejścia granicznego).	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	0	0	0	0	+ B,D, St	0	0	0	0
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Budowa nowych parkingów w gminie Branice.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Budowa drogi gminnej w Lewicach.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUBCZYCE														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o.	Dokończenie budowy obwodnicy miasta.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce .	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GŁUBCZYCE														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o. 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg .	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o. 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg .	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St



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

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

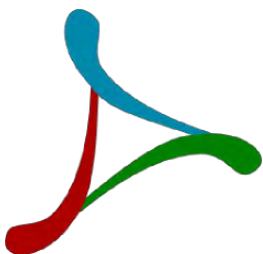
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	0	0	- B,P,D ,St	0	0	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY KIETRZ														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY KIETRZ														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+/- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	+ P,D,St	+/- B,P,D ,St	+/- B,D, St	+/- B,P,D ,St	0	0	+ P,D ,St
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GRODKÓW														
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego.	Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	- B,P,D ,St	- B,P,D ,St	- P,D,S t	- P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0



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

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

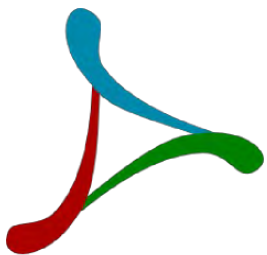
2.1 Poprawa jakości systemu drogowego o. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.	0	- B,P,D ,St	+ P,D,S t	0	- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D,St	+/- B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	+ B,P,D ,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GRODKÓW														
2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.	0	- B,P,D ,St	+/- P,D,S t	0	- B,P,D ,St	0	- B,P,D,St	- B,P,D ,St	+/- B,D, St	- B,P,D ,St	0	0	0
CEL STRATEGICZNY 3: stworzenie spójnej infrastruktury pieszo – rowerowej na terenie OF PN														
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU NYSKIEGO														
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W,D,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GŁUCHOŁAZY														
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głucholazy.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W,D,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY KORFANTÓW														
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W,D,St	0	0	0



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

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

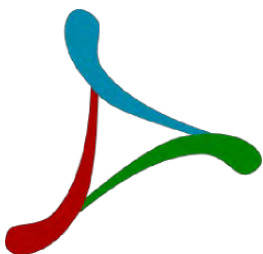
	terenie gminy Korfantów.														
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY ŁAMBINOWICE															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszko-rollerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszko oraz rollerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszko-rollerowych.	Renowacja ścieżki rollerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,W,D,S t	0	0	+ P,W, D,St	0	0	0	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY NYSA															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszko-rollerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszko oraz rollerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszko-rollerowych.	Budowa ciągów pieszko-rollerowych w mieście Nysa.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszko-rollerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszko oraz rollerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszko-rollerowych.	Budowa ścieżek rollerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY NYSA															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszko-rollerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się	Budowa transgranicznych ścieżek rollerowych.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	



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

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

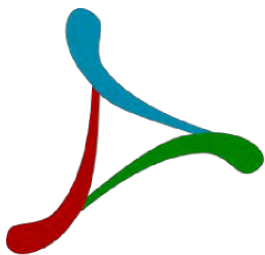
pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY OTMUCHÓW															
3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Wytyczenie oraz budowa chodników.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	
3.2 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się	Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	



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

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

pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.															
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY OTMUCHÓW															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Montaż stojaków rowerowych.	0	0	+ B,P,D ,St	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PACZKÓW															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY PACZKÓW															



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

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

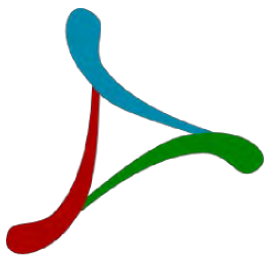
<p>3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.</p>	<p>Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.</p>	0	0	+ B,D,S t	0	- B,D	0	0	-	B,D	0	0	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY SKOROSZYCE															
<p>3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.</p>	<p>Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.</p>	0	0	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+	P,W,D,S t	-	B,D	0	+	P,W, D,St	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU PRUDNICKIEGO															
<p>3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.</p>	<p>Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.</p>	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+	P,W,D,S t	-	B,D	0	+	P,W, D,St	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY BIAŁA															
<p>3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem</p>	<p>Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.</p>	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+	P,W,D,S t	-	B,D	0	+	P,W, D,St	0



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

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

w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.															
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY LUBRZA															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W,D,St	0	0	0	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY PRUDNIK															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W,D,St	0	0	0	
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,W,D,S t	0	0	+ P,W,D,St	0	0	0	
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU GŁUBCZYCKIEGO															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W,D,St	0	0	0	



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

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

3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.															
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY BRANICE															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUBCZYCE															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,W,D,S t	0	0	+ P,W, D,St	0	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GŁUBCZYCE															
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0	0



Biuro projektu:

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

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

POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY KIETRZ														
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa dróg rowerowych.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0
POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GRODKÓW														
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.	0	- B,D	+ P,D,S t	0	- B,D	0	+ P,W,D,S t	- B,D	0	+ P,W, D,St	0	0	0
INWESTYCJE KLUCZOWE DLA CAŁEGO OF PN 2020														
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,W,D,S t	0	0	+ P,W, D,St	0	0	0
3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.	0	0	+ P,D,S t	0	0	0	+ P,W,D,S t	0	0	+ P,W, D,St	- P,D, St	0	0



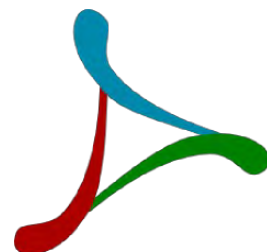
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Głównym celem ocenianego dokumentu jest stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020. System transportowy dostosowany zostanie do potrzeb mieszkańców i turystów. Zapewniał będzie optymalizację wykorzystania infrastruktury i organizacji ruchu, przez co przyczyni się do sprawnego i bezpiecznego przewożenia towarów i przemieszczania osób. Zostaną zaspokojone podstawowe potrzeby społeczności, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju, który odbywał się będzie poprzez ograniczenie emisji CO₂ i odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów, a także przez minimalizację wykorzystania gruntów i ograniczenie natężenia hałasu. Zagwarantowana zostanie dostępność komunikacji publicznej na linii siedziba gminy – miasto powiatowe oraz na linii sołectwo – siedziba gminy. Wykorzystywanie nowoczesnych i inteligentnych systemów i technologii, zarówno w zakresie organizacji, nadzoru i sterowania ruchem, jak również zastosowania nowoczesnego i ekologicznego taboru, przystosowanego do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych, nakierowane zostanie na nowoczesność jak i konkurencyjność, poprzez stworzenie systemu komunikacji publicznej konkurencyjnej w zakresie cenowym i czasowym, przy zachowaniu wysokiej jakości obsługi i oferowanych usług. Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie stanie się terenem przyjaznym dla mieszkańców i przedsiębiorców, który cechuje się wysoką jakością systemu komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. Będzie to miejsce sprawnego i bezpiecznego transportowania towarów i przemieszczania się osób – indywidualnie bądź zbiorowo. Teren z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

Osiągnięciu ww. założeń sprzyjać będą zadania, ocenione w powyższej tabeli. Inwestycje te w większości wymagać będą uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ocena zadań w niniejszej prognozie wykonana została w oparciu o dane koncepcyjne. Wskazany został główny charakter potencjalnych oddziaływań, jakie mogą wystąpić przy tego typu działaniach. Spośród wskazanych inwestycji, największe oddziaływanie generować będą inwestycje liniowe (budowa/przebudowa dróg). Głównym problemem w realizacji inwestycji drogowych w miastach jest zachowanie standardów jakości środowiska w zakresie hałasu na granicy funkcji chronionej akustycznie.

W ramach celu głównego ocenianego dokumentu, wyznaczone zostały cele szczegółowe, których główne założenia wraz z charakterem oddziaływań opisano poniżej.



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

Zadania:

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, wdrożenie systemu Park&Ride, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Powietrze/Klimat – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej wpływającej na ograniczenie wykorzystywania indywidualnych środków transportu

Dobra materialne – poprzez utworzenie przestronnych przejść przesiadkowych, dostosowanie stanowisko typów pojazdów obsługujących centrum przesiadkowe.

Przebudowa dworca autobusowego.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, wdrożenie systemu Park&Ride, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Powietrze/Klimat – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej wpływającej na ograniczenie wykorzystywania indywidualnych środków transportu.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę obiektów, które obecnie nie spełniają funkcji centrów przesiadkowych, z zapleczem sanitarnym, parkingami, systemem informacji pasażerskiej, miejscem zakupu biletów itp.

Przebudowa zatoczek autobusowych.

Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.

Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.

Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych.

Ujednoczenie infrastruktury przystankowej (modernizacja).

Przewiduje się pozytywny wpływ działań na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, poprawę warunków komfortowych podróżowania.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

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

Dobra materialne – poprzez odnowę obiektów, które obecnie znajdują się w złym stanie technicznym.

Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, negatywny – poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Powietrze/Klimat – pozytywny – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej na rzecz transportu indywidualnego, negatywny - poprzez zwiększenie obszarów z ruchem transportu miejskiego, zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Krajobraz – pozytywny, poprzez utworzenie infrastruktury przystankowej o wysokich walorach estetycznych, negatywny – poprzez ingerencję w miejsca o naturalnym krajobrazie.

Dobra materialne- pozytywny poprzez zwiększenie dostępności do infrastruktury przystankowej, negatywne – poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i powstawanie wibracji, które niekorzystnie wpływają na budynki zlokalizowane w bliskiej odległości od infrastruktury drogowej.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areału siedlisk zwierząt.

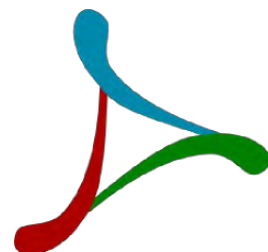
Powierznię ziemi – poprzez przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych.

Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, poprawę warunków komfortowych podróżowania.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki infrastruktury.



Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego, wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, negatywny – poprzez ruch środków transportu na nowych obszarach oraz zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Powietrze/Klimat – pozytywny – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej na rzecz transportu indywidualnego, negatywny - poprzez zwiększenie obszarów z ruchem transportu miejskiego, zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Krajobraz – pozytywny, poprzez utworzenie infrastruktury przystankowej o wysokich walorach estetycznych, negatywny – poprzez ingerencję w miejsca o naturalnym krajobrazie.

Dobra materialne- pozytywny poprzez zwiększenie dostępności do infrastruktury przystankowej, negatywne – poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i powstawanie wibracji, które niekorzystnie wpływają na budynki zlokalizowane w bliskiej odległości od infrastruktury drogowej.

Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, negatywny – poprzez zwiększony ruch środków transportu oraz zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Powietrze/Klimat – pozytywny – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej na rzecz transportu indywidualnego, negatywny - poprzez zwiększenie ruchu transportu miejskiego oraz zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Przewiduje się zarówno negatywny wpływ działania na:

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

Dobra materialne - poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i powstawanie wibracji, które niekorzystnie wpływają na budynki zlokalizowane w bliskiej odległości od infrastruktury drogowej.

Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie komfortu podróżowania komunikacją miejską.

Powietrze/Klimat – poprzez zastąpienie przestarzałych i nie dostosowanych do europejskich norm emisji środków komunikacji na rzecz pojazdów z wysokimi parametrami dotrzymania standardów emisyjnych.

Zasoby naturalne- poprzez zastąpienie przestarzałych środków komunikacji o wysokim zużyciu paliwa na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

Dobra materialne – poprzez zastąpienie przestarzałych środków transportu na rzecz nowych, o zwiększonym komforcie podróżowania i obniżonych parametrach akustycznych.

Tworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Modernizacja dworca PKP.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, wdrożenie systemu Park&Ride, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

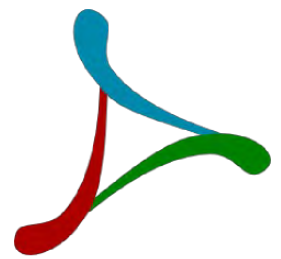
Powietrze/Klimat – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej wpływającej na ograniczenie wykorzystywania indywidualnych środków transportu.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę obiektów, które obecnie nie spełniają funkcji centrów przesiadkowych, z zapleczem sanitarnym, parkingami, systemem informacji pasażerskiej, miejscem zakupu biletów itp.

Remont infrastruktury kolejowej na terenie PN OF 2020.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:



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

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

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, wdrożenie systemu Park&Ride, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Powietrze/Klimat – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej – kolejowej wpływającej na ograniczenie wykorzystywania indywidualnych środków transportu.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę infrastruktury kolejowej.

Modernizacja przystanków kolejowych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, poprawę warunków komfortowych podróżowania.

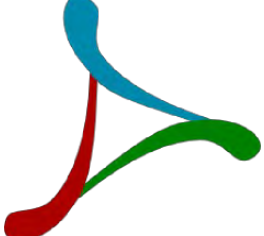
Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę obiektów, które obecnie znajdują się w złym stanie technicznym.

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

W ramach Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wykonana została Prognoza natężenia ruchu. Prognoza ruchu została przygotowana dla czterech najczęściej występujących typów pojazdów: samochody osobowe (SO), samochody dostawcze do 3,5 t (SD), samochody ciężarowe bez przyczep (SC), samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP).

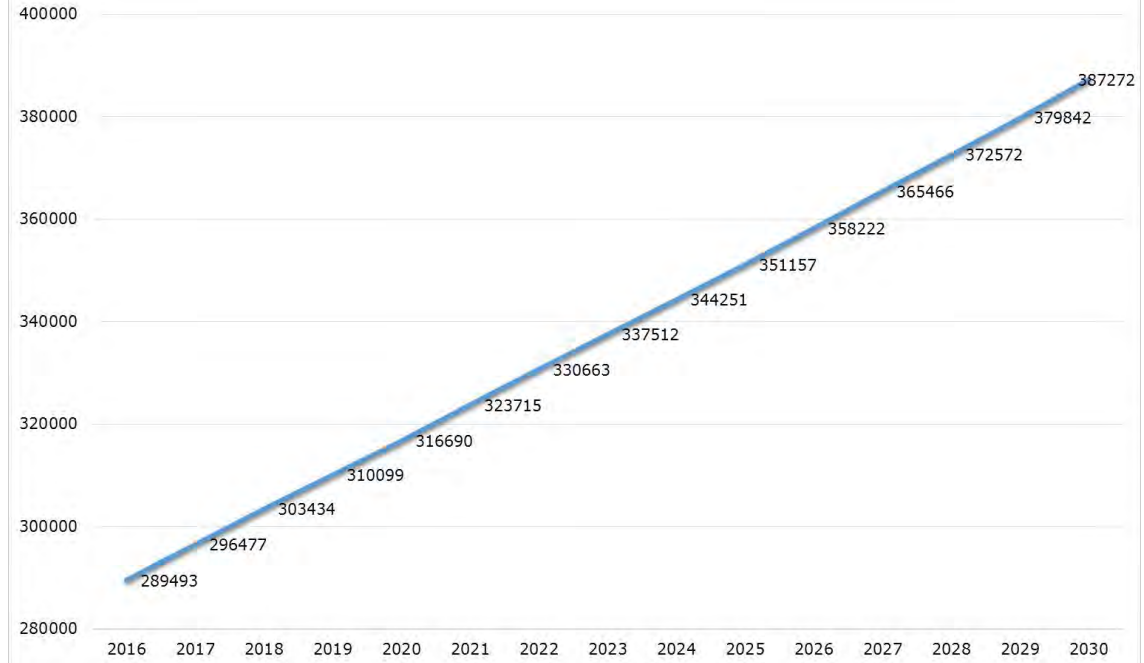
Prognozę przygotowano od 2016 r. do 2030 r. zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami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



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

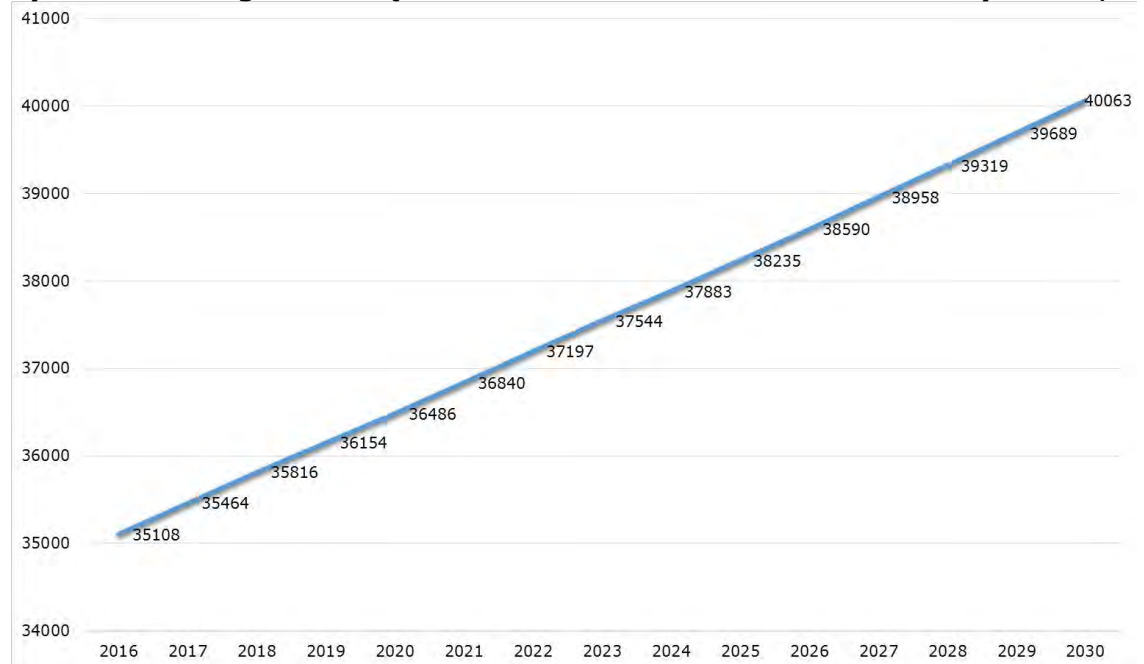
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 19 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



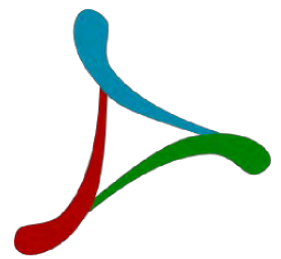
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 20 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

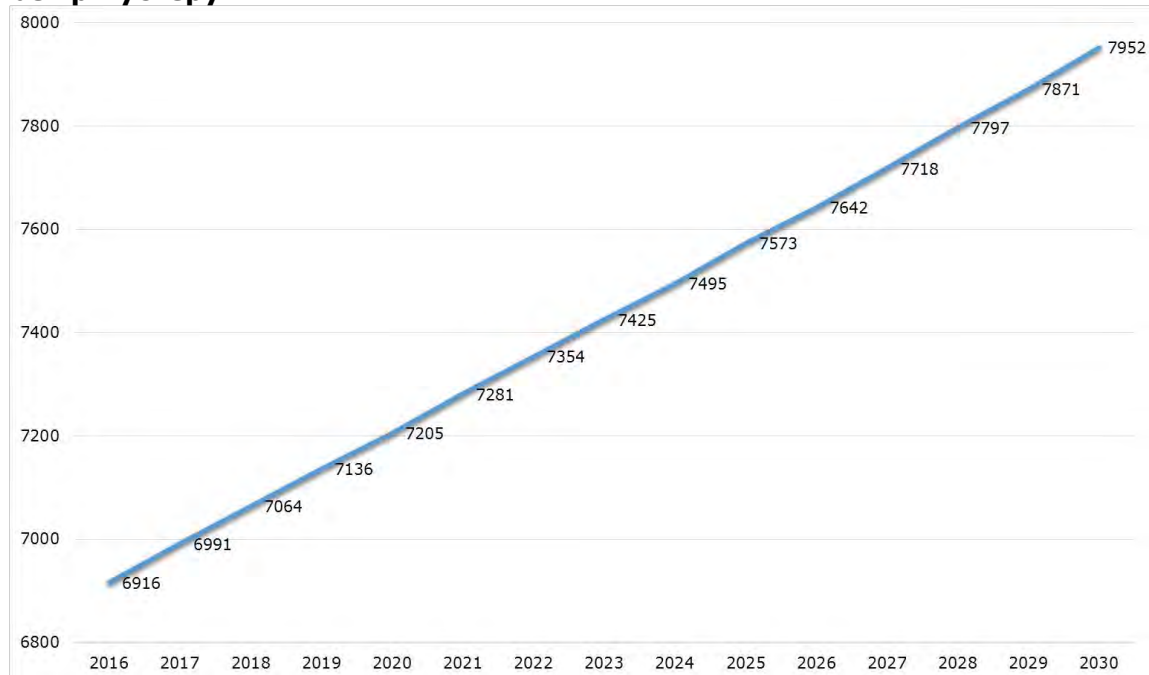




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

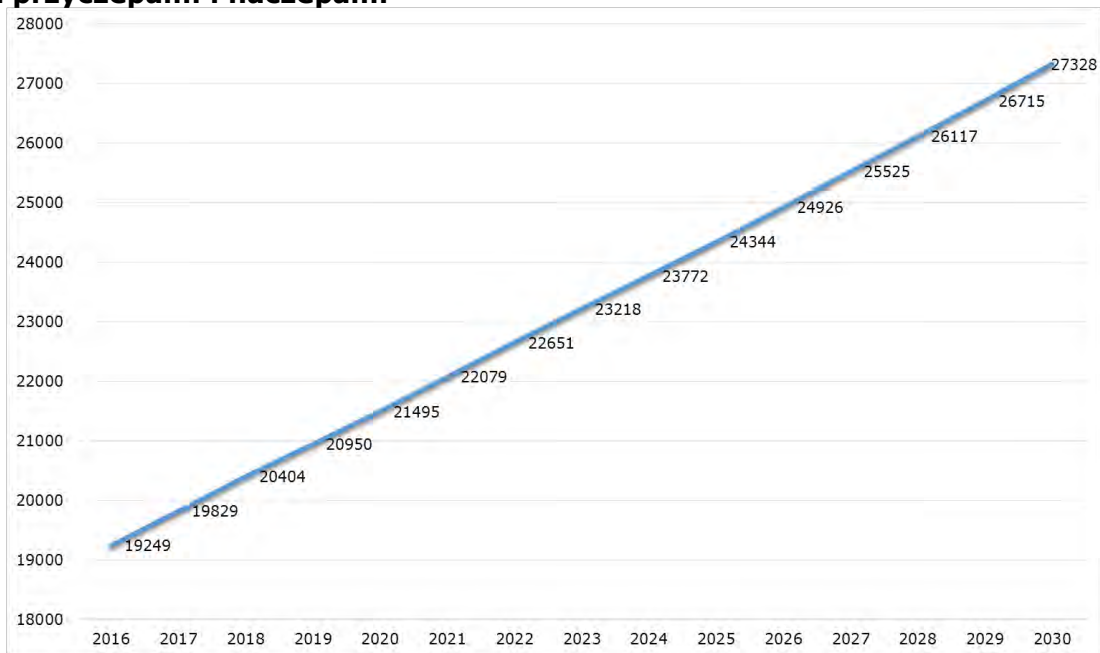
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 21 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 22 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



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

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

Zauważalny jest wzrost prognozowanego natężenia ruchu w zakładanym okresie czasowym, dla wszystkich typów pojazdów. Sytuacja ta wymaga dostosowania parametrów technicznych infrastruktury drogowej na obszarze OF PN 2020, do prognozowanych parametrów ruchowych. Zwiększenie natężenia ruchu wpływa bezpośrednio na zwiększenie uciążliwości akustycznej. W celu minimalizowania hałasu generowanego przez ruch komunikacyjny stosuje się zabezpieczenia na poziomie funkcjonalnym (ekrany akustyczne, ciche nawierzchnie) i organizacyjnym (ograniczenia prędkości, wyprowadzanie ruchu tranzytowego i ciężarowego z centrum miasta). Budowa ekranów w centrach miast często jednak budzi dezaprobatę społeczną, pogarsza percepcję przestrzeni miasta i obniża walory krajobrazu miasta. Budowa dróg związana jest również z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Realizacja inwestycji drogowych powoduje wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, które należy odprowadzić do kanalizacji deszczowej lub podczyścić w separatorach ropopochodnych i odprowadzić do gruntu lub wód powierzchniowych.

Zadania:

Remont dróg gminnych.

Remont i przebudowa dróg powiatowych.

Remont dróg wojewódzkich.

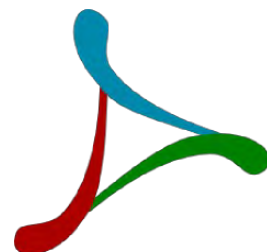
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działań na:

Ludzi – pozytywny, poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach, podniesienie standardów technicznych dróg publicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych, rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii, negatywny, poprzez emisję spalin z pojazdów, które wpływają na wzrost poziomu szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń w atmosferze oraz pogorszenie klimatu akustycznego, co jest szczególnie istotne na terenach miast oraz obszarach, przez które przebiegają główne ciągi komunikacyjne, o dużym natężeniu ruchu.

Zwierzęta – pozytywny, poprzez stosowanie przy remoncie bądź przebudowie dróg środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na faunę, negatywny – wzrost natężenia ruchu na przebudowywanych odcinkach dróg powodował będzie efekt bariery, hałas powodowany ruchem pojazdów powodował będzie płoszenie zwierząt bytujących w pobliżu dróg.

Wodę - pozytywny, poprzez stosowanie przy remoncie bądź przebudowie dróg środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody, negatywny – poprzez wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z poszerzenia jezdni, a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.



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

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

Powierznię ziemi - pozytywny, poprzez stosowanie przy remoncie bądź przebudowie dróg środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody a tym samym powierznię ziemi, negatywny - poprzez zajęcie dodatkowej powierzchni pod poszerzenie jezdni, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powietrze/Klimat - pozytywny - poprzez poprawę nawierzchni dróg, poprawę płynności ruchu, negatywny - poprzez zwiększoną emisję zanieczyszczeń, wynikającą ze zwiększonego natężenia ruchu, podwyższenie temperatury przy powierzchni jezdni (ciemny asfalt mocniej i szybciej się nagrzewa niż ziemia i roślinność naturalna), zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, ciepłej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność).

Krajobraz - pozytywny, poprzez poprawę walorów estetycznych infrastruktury drogowej, negatywny - poprzez przesłonięcie walorów krajobrazowych na odcinkach dróg, na których zastosowane zostaną ekrany akustyczne.

Przewiduje się negatywny wpływ działań na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta - poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, podczas poszerzenia jezdni, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie arealu siedlisk zwierząt.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Dobra materialne - poprzez odnowę infrastruktury drogowej, poprawę stanu nawierzchni jezdni, co bezpośrednio wpływa na zmniejszenie emisji hałasu i powstawanie wibracji, pozytywnie wpływając na budynki zlokalizowane w bliskiej odległości od infrastruktury drogowej.

Budowa nowych odcinków dróg

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi - pozytywny, poprzez budowę dróg o odpowiednich parametrach technicznych, zapewniających większy komfort jazdy a tym samym wzrost bezpieczeństwa, rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii, - negatywny, poprzez emisję spalin z pojazdów, które wpływają na wzrost poziomu szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń w atmosferze oraz pogorszenie klimatu akustycznego, co jest szczególnie istotne na terenach miast oraz obszarach, przez które przebiegają główne ciągi komunikacyjne, o dużym natężeniu ruchu.

Krajobraz - pozytywny, poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury, negatywny - poprzez wprowadzanie do krajobrazu elementów dotąd nie występujących, przesłonięcie walorów krajobrazowych na odcinkach dróg, na których zastosowane zostaną ekrany akustyczne.



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

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

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie arealu siedlisk zwierząt, tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się zwierząt w poprzek drogi, śmiertelność zwierząt przekraczających drogę.

Wodę – poprzez wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni, a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powietrze/Klimat – poprzez emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów poruszających się po drodze, podwyższenie temperatury przy powierzchni jezdni (ciemny asfalt mocniej i szybciej się nagrzewa niż ziemia i roślinność naturalna), zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, ciepłej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność).

Powierznię ziemi – poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę drogową, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

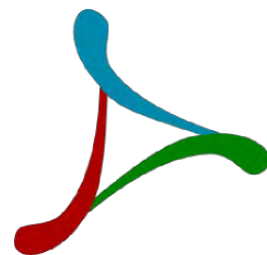
Budowa obwodnic

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez budowę dróg o odpowiednich parametrach technicznych, zapewniających większy komfort jazdy a tym samym wzrost bezpieczeństwa, rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii, wyeliminowanie z obrębu drogi niechronionych uczestników ruchu, skierowanie ruchu poza obszar miejski i odciążenie dróg miejskich z ruchu tranzytowego, co pośrednio przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego miejscowości, - negatywny, poprzez emisję spalin z pojazdów, które wpływają na wzrost poziomu szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń w atmosferze oraz pogorszenie klimatu akustycznego, co jest szczególnie istotne na terenach miast oraz obszarach, przez które przebiegają główne ciągi komunikacyjne, o dużym natężeniu ruchu.

Krajobraz – pozytywny, poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury, negatywny – poprzez wprowadzanie do krajobrazu elementów dotąd nie występujących, przesłonięcie walorów krajobrazowych na odcinkach dróg, na których zastosowane zostaną ekrany akustyczne.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:



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

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

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszenie obszaru siedlisk zwierząt, tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się zwierząt w poprzek drogi, śmiertelność zwierząt przekraczających drogę.

Wodę – poprzez wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni, a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powietrze/Klimat - poprzez emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów poruszających się po drodze, podwyższenie temperatury przy powierzchni jezdni (ciemny asfalt mocniej i szybciej się nagrzewa niż ziemia i roślinność naturalna), zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, ciepłej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność).

Powierzchnię ziemi - poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę drogową, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznymi na skutek awarii i wypadków drogowych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Dobra materialne – poprzez skierowanie ruchu poza obszar miejski i odciążenie dróg miejskich z ruchu tranzytowego, nastąpi zmniejszenie hałasu i wibracji, co pozytywnie wpłynie na dobra materialne.

Budowa nowych miejsc parkingowych.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez możliwość pozostawienia pojazdu, rozwój systemu Park&Ride, ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, - negatywny, poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania pojazdów, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Krajobraz – pozytywny, poprzez utworzenie infrastruktury parkingowej, stworzenie uporządkowanego systemu parkingowego, negatywny – poprzez ingerencję w miejsca, gdzie dotychczas nie funkcjonowała infrastruktura parkingowa.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.



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

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

Powietrze/Klimat - poprzez **zwiększenie obszarów** z ruchem transportu samochodowego, **zwiększenie częstotliwości** zatrzymywania i ponownego ruszania **środków transportu**, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Powierznię ziemi – poprzez przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych.

Przebudowa/budowa skrzyżowań.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Powierznię ziemi - pozytywny, poprzez stosowanie przy przebudowie skrzyżowań **środków minimalizujących wpływ** infrastruktury liniowej na wody a tym samym **powierznię ziemi**, negatywny – poprzez zajęcie dodatkowej powierzchni pod poszerzenie jezdni, **przekształcenie powierzchni**, utwardzenie **terenów zielonych** a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i **wypadków drogowych**.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach, **podniesienie standardów technicznych**, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych, poprawę płynności ruchu.

Wodę - poprzez stosowanie przy przebudowie skrzyżowań **środków minimalizujących wpływ** infrastruktury liniowej na wody.

Powietrze/Klimat – poprzez poprawę nawierzchni na skrzyżowaniach, poprawę płynności ruchu.

Krajobraz –**poprzez poprawę walorów estetycznych** infrastruktury drogowej.

Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniach.

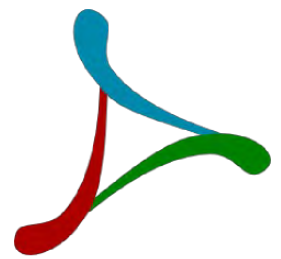
Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie bezpieczeństwa.

Budowa rond.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Powierznię ziemi - pozytywny, poprzez stosowanie przy przebudowie skrzyżowań **środków minimalizujących wpływ** infrastruktury liniowej na wody a tym samym **powierznię ziemi**, negatywny – poprzez zajęcie dodatkowej powierzchni pod poszerzenie jezdni, **przekształcenie powierzchni**, utwardzenie **terenów zielonych** a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe,



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

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

związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznymi na skutek awarii i wypadków drogowych.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, podczas poszerzenia jezdni na skrzyżowaniach, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach, podniesienie standardów technicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych, poprawę płynności ruchu.

Wodę – poprzez stosowanie przy przebudowie skrzyżowań środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody.

Powietrze/Klimat – poprzez poprawę nawierzchni na skrzyżowaniach, poprawę płynności ruchu.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów estetycznych infrastruktury drogowej.

Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, podniesienie standardów technicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych, poprawę płynności ruchu.

Powietrze – poprzez poprawę płynności ruchu.

Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

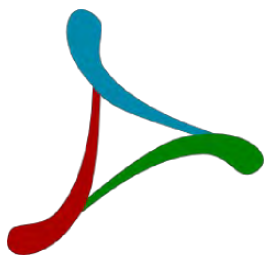
Wodę – poprzez ujęcie wód opadowych i roztopowych i ich odprowadzenie do środowiska z zachowaniem standardu jakości odprowadzanych ścieków.

Powierzchnię ziemi – poprzez stosowanie przy budowie systemu odwadniającego drogi środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody a tym samym powierzchnię ziemi.

Utwardzenie dróg gruntowych.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Powietrze/Klimat – pozytywny poprzez poprawę nawierzchni, ograniczenie pylenia z powierzchni dróg nieutwardzonych, negatywne – poprzez emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów poruszających się po drodze, podwyższenie temperatury przy powierzchni jezdni (ciemny asfalt mocniej i szybciej się nagrzewa niż ziemia i roślinność naturalna), zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, ciepłej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność).



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

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

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Rośliny – poprzez zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.

Powierzchnię ziemi - poprzez przekształcenie powierzchni dotąd nieutwardzonej.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie komfortu poruszania się po drodze.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów estetycznych infrastruktury drogowej.

Budowa dróg transportu rolnego.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areału siedlisk zwierząt.

Powierzchnię ziemi - poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę dróg transportu rolnego, przekształcenie powierzchni.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez budowę sieci dróg o odpowiednich parametrach technicznych, umożliwiających transport płodów rolnych.

Budowa przeprawy mostowej.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Krajobraz – pozytywny, poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury, negatywny – poprzez wprowadzanie do krajobrazu elementów dotąd nie występujących.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areału siedlisk zwierząt, tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się wzdłuż cieku wodnego.

Wodę – poprzez wprowadzenie elementów infrastruktury mostowej, powstawanie ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni, a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powierzchnię ziemi - poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę mostową, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.



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

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

Powietrze/Klimat - poprzez emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów poruszających się po moście.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez budowę połączenia drogowego przez ciek wodny, prowadzący do rozwoju spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii.

Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.

Poprawa bezpieczeństwa pieszych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie bezpieczeństwa oraz wzrost komfortu poruszania się pieszo.

Oznakowanie skrajni jezdni.

Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie bezpieczeństwa.

Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działań na:

Ludzi – poprzez zwiększenie bezpieczeństwa oraz wzrost komfortu poruszania się pieszo.

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

Zadania:

Budowa ścieżek rowerowych.

Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych.

Budowa ciągów pieszo-rowerowych.

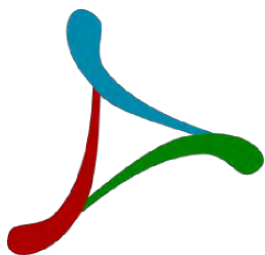
Wykonanie oraz budowa chodników.

Przewiduje się negatywny wpływ działań na:

Różnorodność biologiczną, rośliny – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.

Powierzchnię ziemi - poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę ścieżek rowerowych, ciągów pieszo – rowerowych, przekształcenie powierzchni ziemi.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:



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

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

Ludzi – poprzez budowę ścieżek rowerowych i ciągów pieszo - rowerowych o odpowiednich parametrach technicznych, zapewniających większy komfort poruszania się, a tym samym wzrost bezpieczeństwa.

Powietrze/Klimat - poprzez poruszanie się pieszo, bądź za pomocą roweru, nie powodujących emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Renowacja ścieżek rowerowych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez budowę ścieżek rowerowych o odpowiednich parametrach technicznych, zapewniających większy komfort jazdy a tym samym wzrost bezpieczeństwa.

Powietrze/Klimat - poprzez wykorzystywanie środków transportu nie powodujących emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Montaż stojaków rowerowych

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez umożliwienie zaparkowania roweru w bezpiecznym miejscu.

Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.

Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez propagowanie korzystania z rowerowego systemu transportu.

Powietrze/Klimat - poprzez wykorzystywanie środków transportu rowerowego, nie powodujących emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez propagowanie korzystania z rowerowego systemu transportu.

Powietrze/Klimat - poprzez wykorzystywanie środków transportu rowerowego, nie powodujących emisji zanieczyszczeń do środowiska.

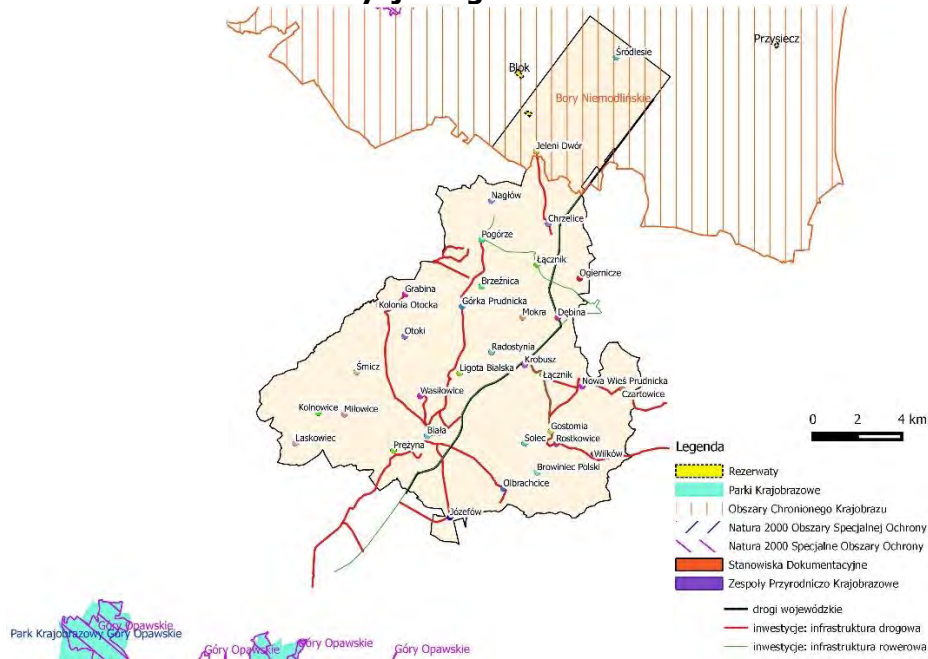
Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Zasoby naturalne – poprzez wykorzystywanie energii elektrycznej do napędu rowerów elektrycznych.

Na poniższych rysunkach przedstawiono lokalizację planowanych inwestycji infrastruktury drogowej i rowerowej na tle obszarowych form ochrony przyrody.

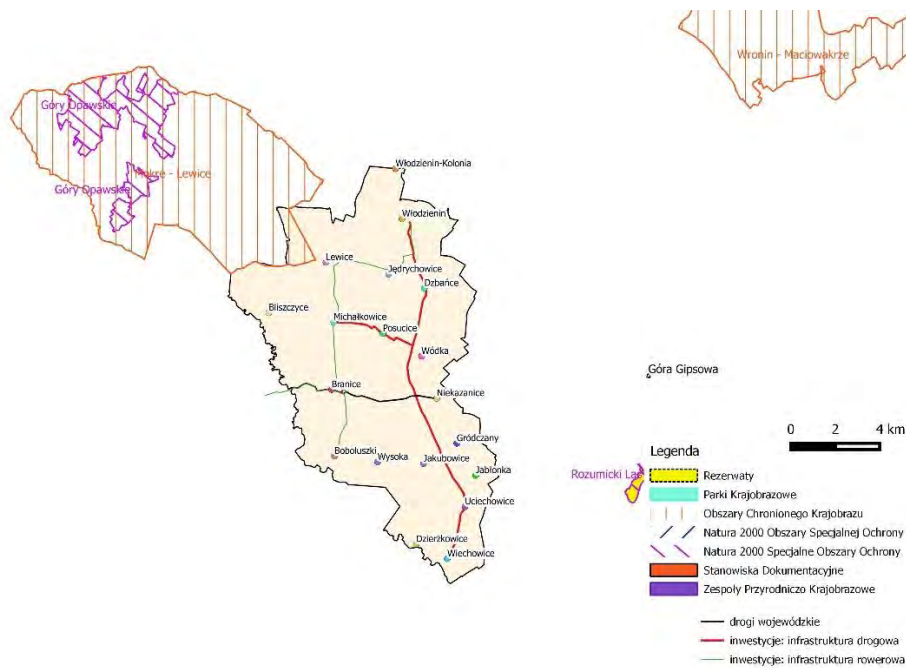


Rysunek 23 Planowane inwestycje w gminie Biała

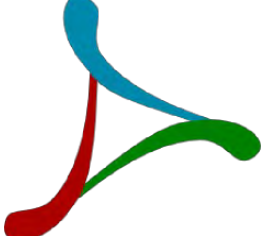


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 24 Planowane inwestycje w gminie Branice



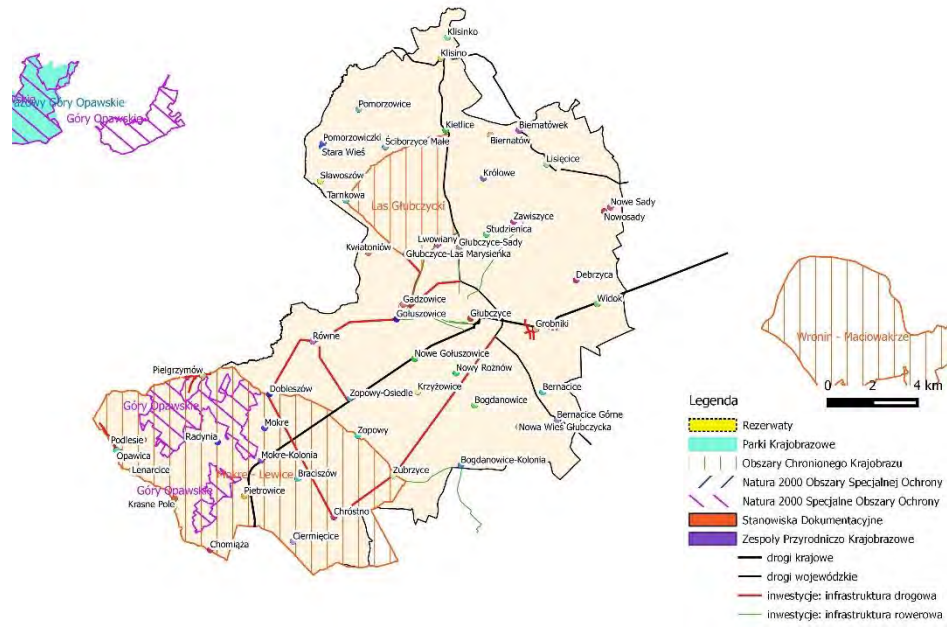
Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 25 Planowane inwestycje w gminie Głubczyce

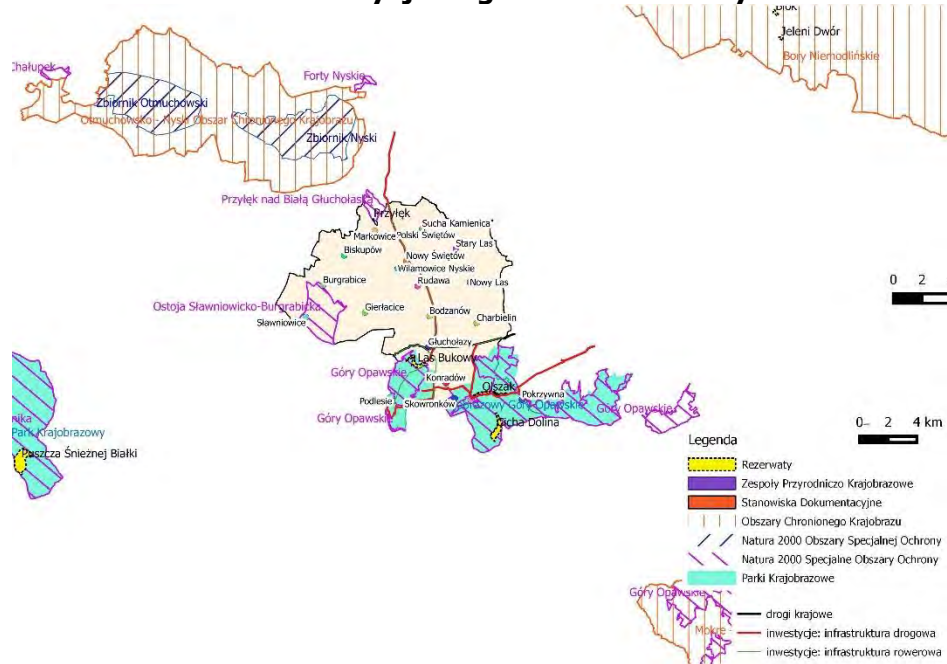
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



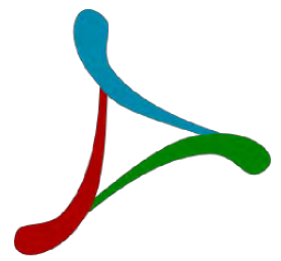
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 26 Planowane inwestycje w gminie Głucholązy

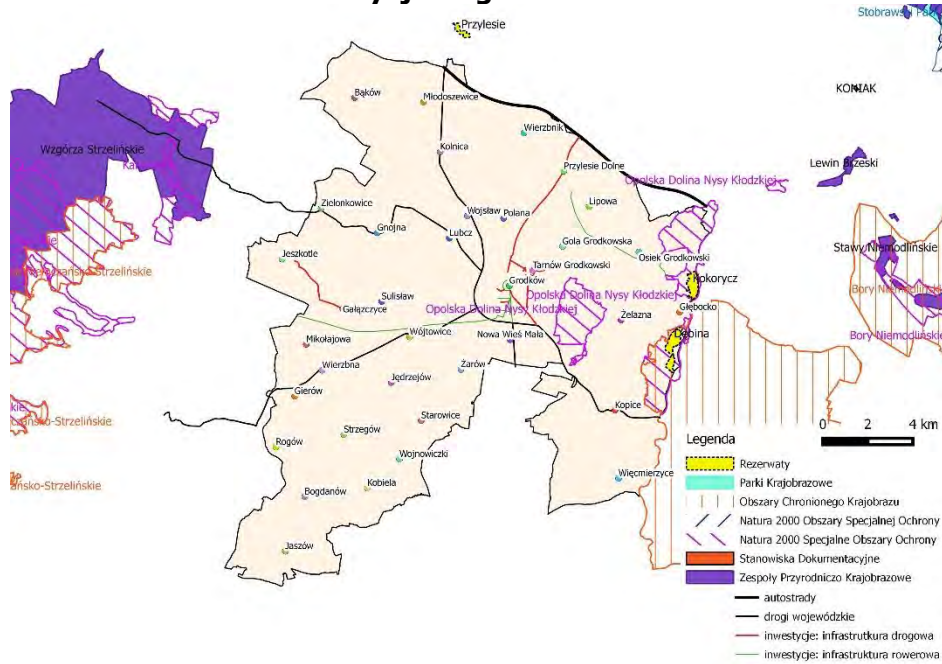


Źródło: Opracowanie własne.





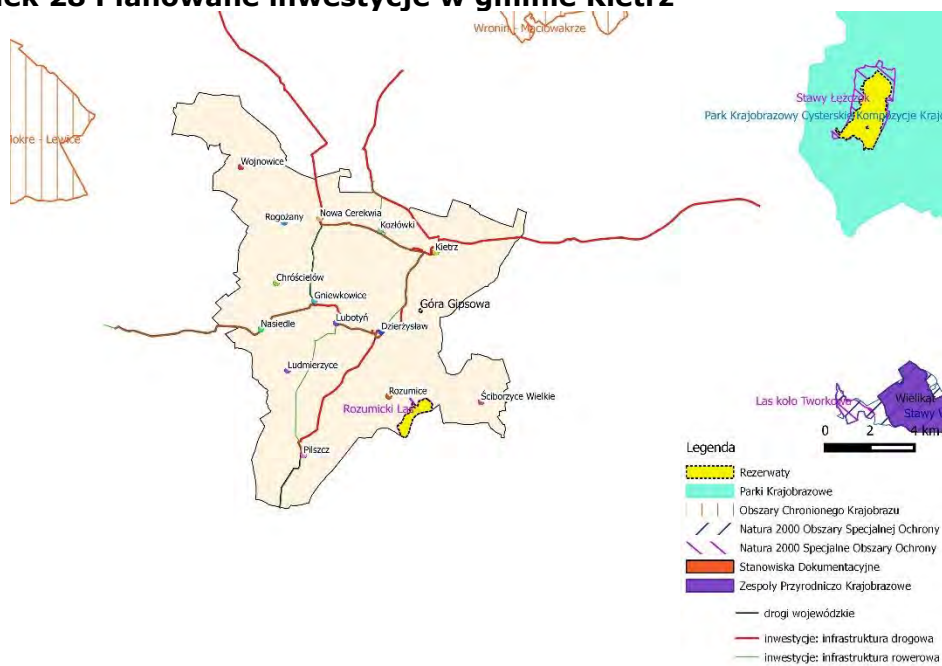
Rysunek 27 Planowane inwestycje w gminie Grodków



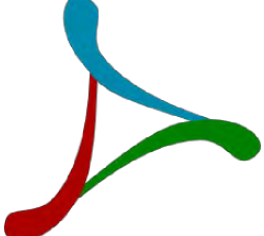
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 28 Planowane inwestycje w gminie Kietrz



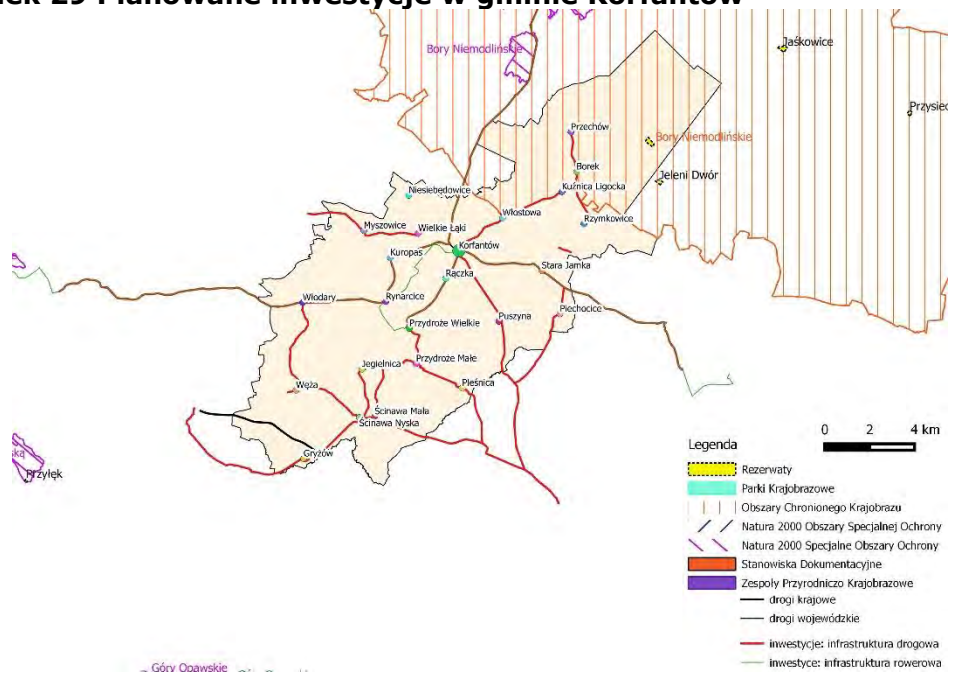
Źródło: Opracowanie własne.



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

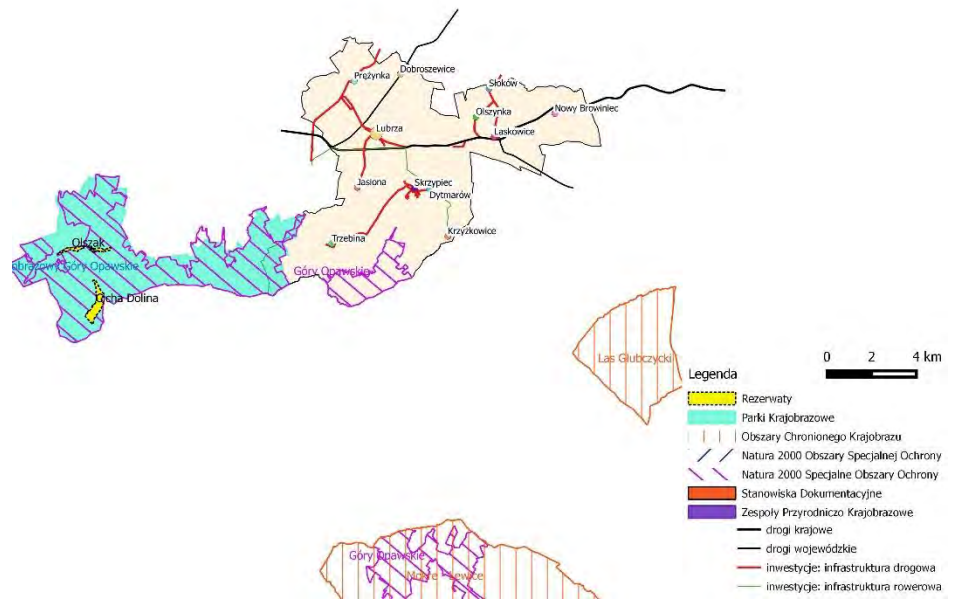
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 29 Planowane inwestycje w gminie Korfantów



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 30 Planowane inwestycje w gminie Lubrza

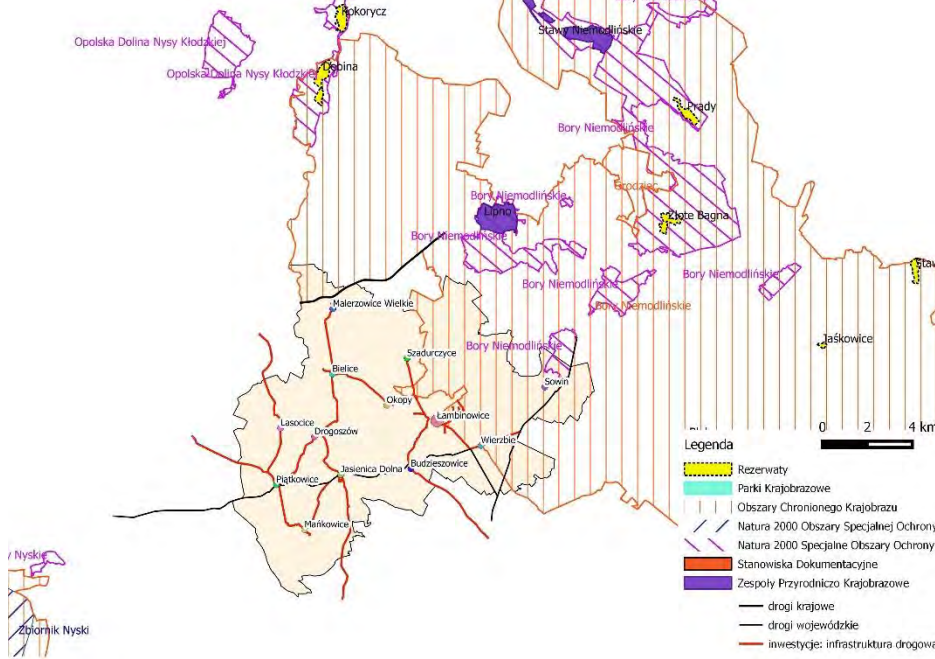


Źródło: Opracowanie własne.



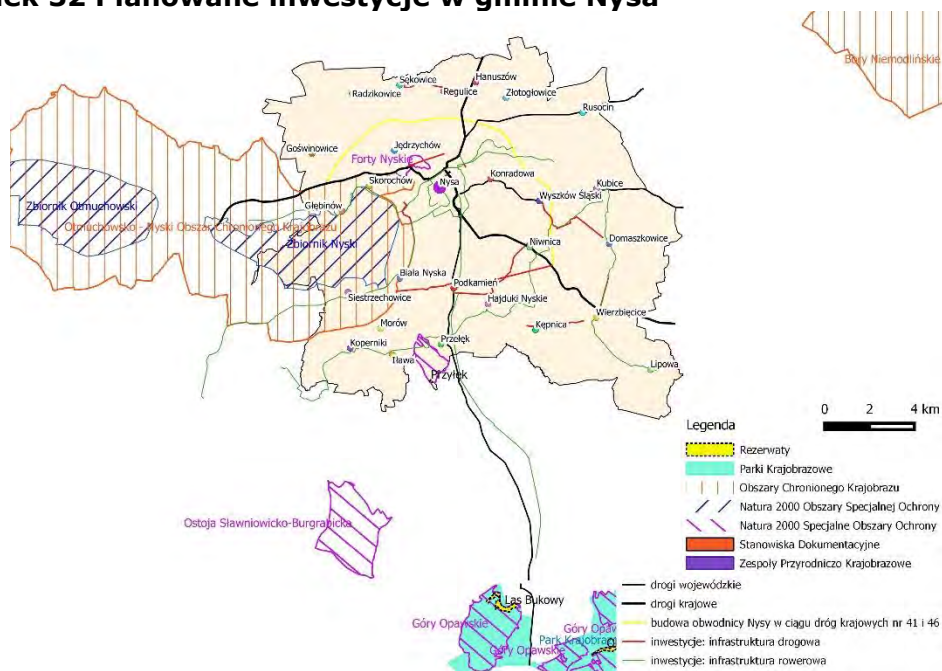


Rysunek 31 Planowane inwestycje w gminie Łambinowice

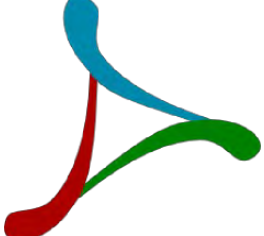


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 32 Planowane inwestycje w gminie Nysa



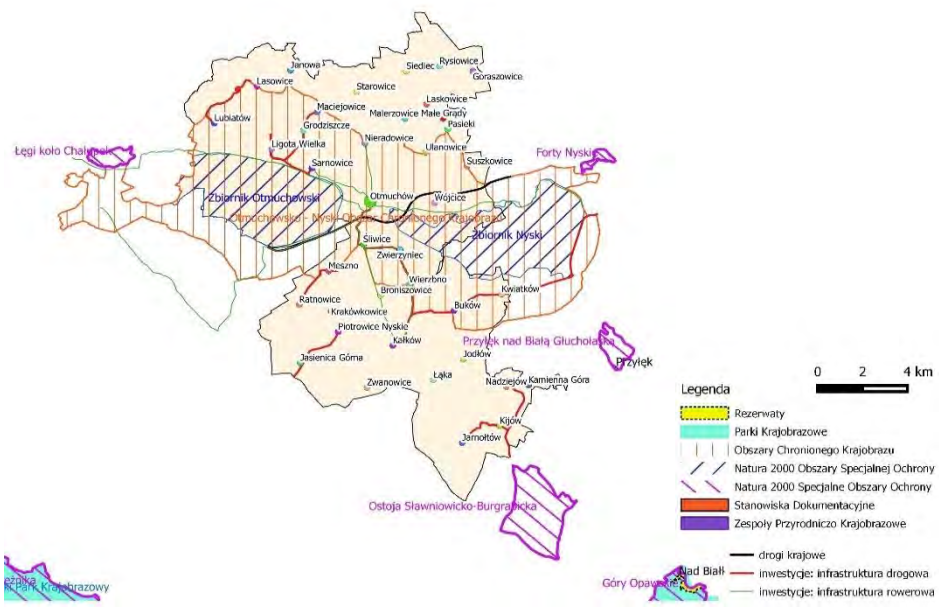
Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 33 Planowane inwestycje w gminie Otmuchów

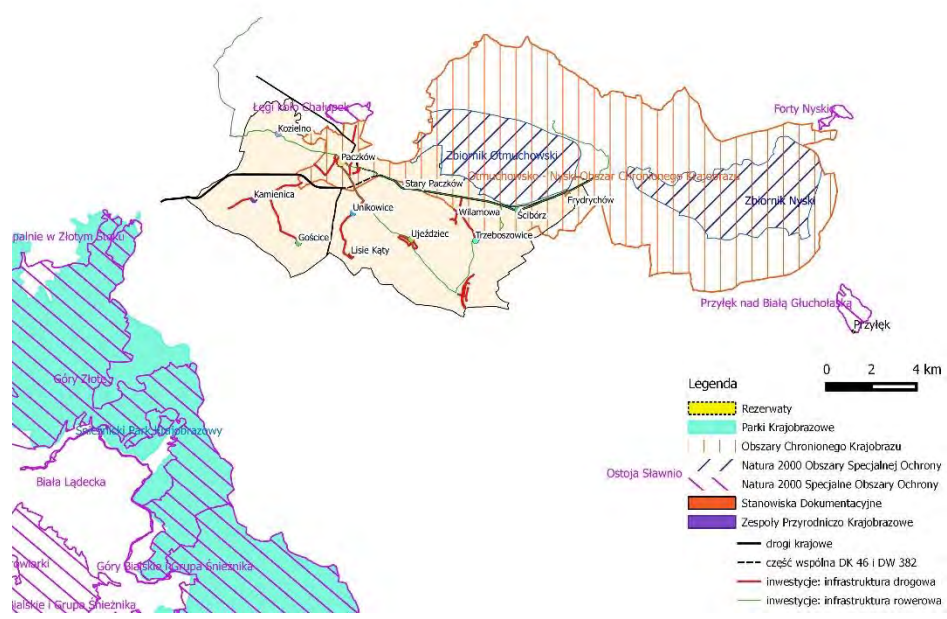
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



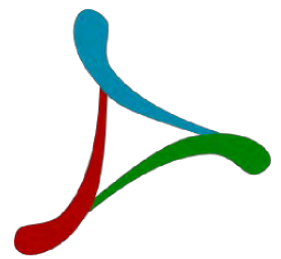
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 34 Planowane inwestycje w gminie Paczków

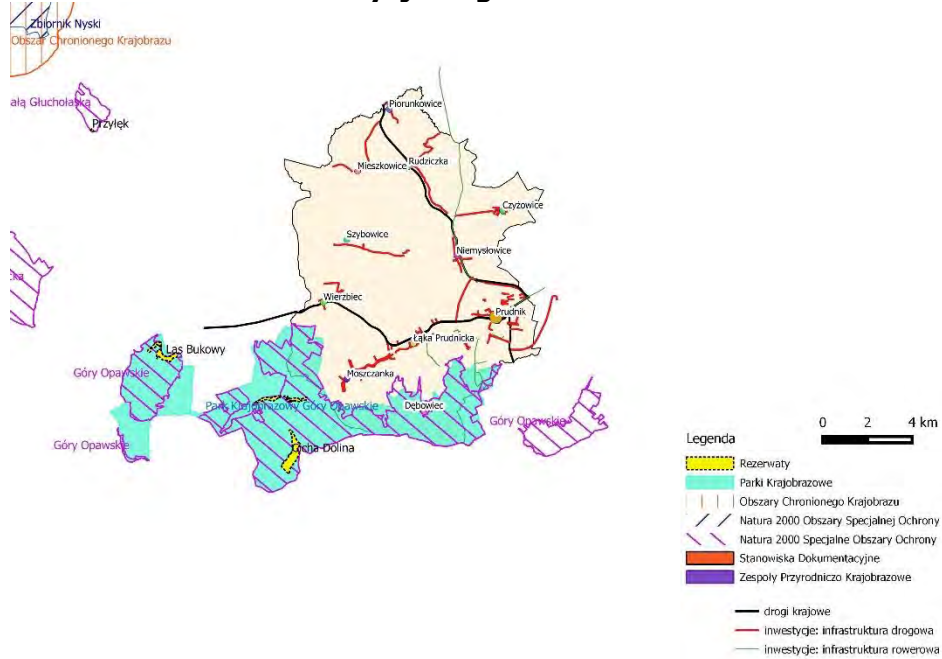


Źródło: Opracowanie własne.





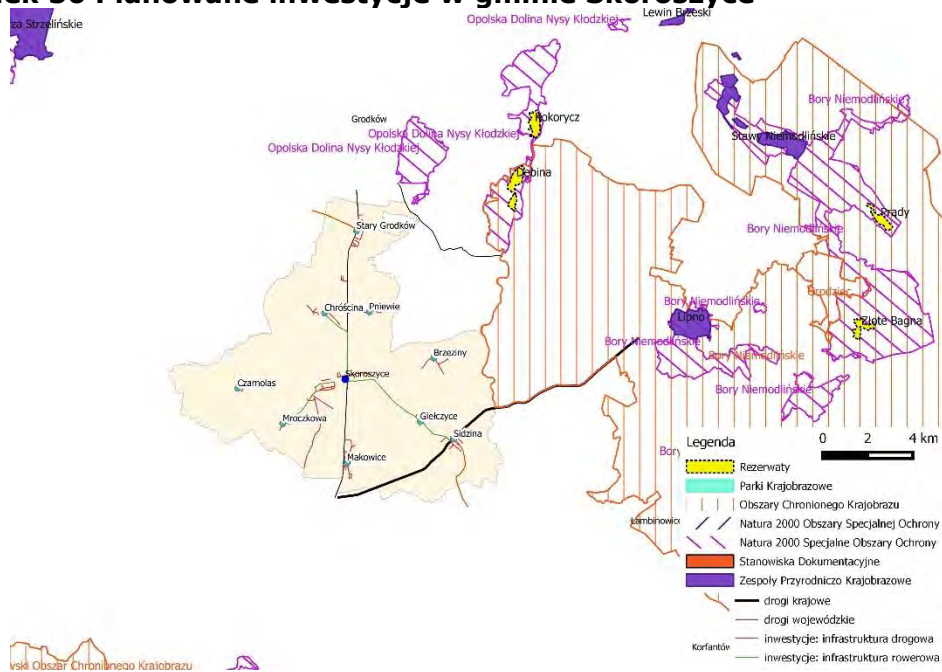
Rysunek 35 Planowane inwestycje w gminie Prudnik



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

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 36 Planowane inwestycje w gminie Skoroszyce



Źródło: Opracowanie własne.



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

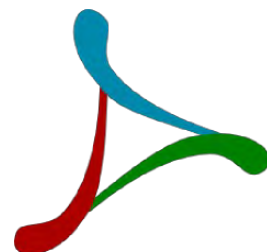
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Planowane działania w większości znajdują się poza obszarowymi formami ochrony. Niewielki fragment inwestycji w infrastrukturę:

- drogową wkracza w gminie Głubczyce na teren OCHK Las Głubczycki, OCHK Mokre Lewice,
- drogową wkracza w gminie Głuchołazy na teren Obszaru Natura 2000 Góry Opawskie, Park Krajobrazowy Góry Opawskie. W bliskim sąsiedztwie znajduje się również Rezerwat Las Bukowy,
- drogową wkracza w gminie Korfantów na teren OCHK Bory Niemodlińskie,
- drogową wkracza w gminie Łambinowice na teren OCHK Bory Niemodlińskie,
- drogową i rowerową wkracza w gminie Nysa na teren Otmuchowsko – Nyskiego OCHK, w bliskim sąsiedztwie znajduje się Obszar Natura 2000 Zbiornik Nyski,
- drogową wkracza w gminie Nysa na teren Obszaru Natura 2000 Forty Nyskie,
- drogową i rowerową w gminie Otmuchów na teren Otmuchowsko – Nyskiego OCHK, w bliskim sąsiedztwie znajduje się Obszar Natura 2000 Zbiornik Nyski i Zbiornik Otmuchowski,
- drogową i rowerową w gminie Paczków na teren Otmuchowsko – Nyskiego OCHK,
- rowerową w gminie Paczków znajduje się w bliskim sąsiedztwie Obszaru Natura 2000 Zbiornik Otmuchowski.

Przy zastosowaniu środków minimalizujących nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu planowanych zadań na formy ochrony przyrody.

Podsumowując, należy założyć, że zadania opisane w niniejszym rozdziale zostaną zrealizowane w dłuższym horyzoncie czasowym a ruch na terenie OF PN 2020 będzie płynny, więcej osób będzie korzystać z transportu zbiorowego i rowerowego, a co za tym idzie zadania te korzystnie wpłyną na stan środowiska naturalnego.



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

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

8. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

8.1. Obszary Natura 2000: Góry Opawskie (PLH160007), Forty Nyskie (PLH160001), Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej (PLH160014), Ostoja Sławniowicko-Burgrabicka (PLH160004), Łęgi koło Chałupek (PLH020104), Zbiornik Otmuchowski (PLB160003), Zbiornik Nyski (PLB 160002)

Poniżej przedstawiono zagrożenia dla obszarów Natura 2000 wg standardowego formularza danych w oparciu o listę referencyjną zagrożeń, presji i działań Dyrekcji Generalnej ds. Środowiska, Europejskiej Agencji Środowiska (EEA). W analizie zagrożeń wzięto pod uwagę obszary Natura 2000 na których planuje się część inwestycji (tj. Góry Opawskie (PLH160007) i Forty Nyskie (PLH160001) oraz położonych w bliskim sąsiedztwie inwestycji (tj. pozostałe).

Tabela 18 Zagrożenia dla obszarów Natura 2000

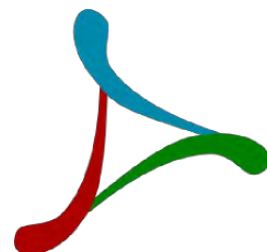
Poziom	Zagrożenia		Zewnętrzne /wewnętrzne
H = wysoki M = średni L = niski	kod	opis	i = wewnętrzne o = zewnętrzne b = jednoczesne
1. Góry Opawskie (PLH160007)			
H	B02.04	usuwanie martwych i umierających drzew	i
M	D01.02	drogi, autostrady	i
M	B01	zalesianie terenów otwartych	i
M	I01	obce gatunki inwazyjne	i
M	J02.10	gospodarka roślinnością wodną i przybrzeżną na potrzeby odwodnienia	i
M	J02.01	zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie - ogólnie	i
H	B02.02	wycinka lasu	i
H	A10	restrukturyzacja gospodarstw rolnych	i
M	J02.03	regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych	i
H	E06	inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem etc.	i
M	G01.04	turystyka górską, wspinaczka, speleologia	i
M	K04	międzygatunkowe interakcje wśród roślin	i
M	E01.03	zabudowa rozproszona	i
M	G05.04	wandalizm	i
M	A02	zmiana sposobu uprawy	i
M	C01.01.01	kamieniołomy piasku i żwiru	i
M	J02.05	modyfikowanie funkcjonowania wód - ogólnie	b



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

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

Poziom	Zagrożenia		Zewnętrzne /wewnętrzne
H = wysoki M = średni L = niski	kod	opis	i = wewnętrzne o = zewnętrzne b = jednoczesne
M	E01.03	zabudowa rozproszona	i
2. Forty Nyskie (PLH160001)			
H	E03.01	pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych / obiektów rekreacyjnych	o
M	F03.02.03	chwytanie, trucie, kłusownictwo	i
M	E01	tereny zurbanizowane, tereny zamieszkałe	b
M	D01.02	drogi, autostrady	o
H	D01.01	ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe	i
H	D05	usprawniony dostęp do obszaru	i
H	I01	obce gatunki inwazyjne	i
M	B02.04	usuwanie martwych i umierających drzew	i
M	G01	sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze	i
M	G02	infrastruktura sportowa i rekreacyjna	i
2. Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej (PLH160014)			
H	B02.02	wycinka lasu	i
H	B02.04	usuwanie martwych i umierających drzew	i
H	I01	obce gatunki inwazyjne	b
H	I02	problematiczne gatunki rodzime	i
H	J02.04.02	brak zalewania	b
M	J02.07.02	pobór wód podziemnych na potrzeby publicznego zaopatrzenia w wodę	b
3. Ostoja Sławniowicko-Burgrabicka (PLH160004)			
L	G05.04	wandalizm	i
M	A07	stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych	b
M	B02.01	odnawianie lasu po wycince (nasadzenia)	i
M	B02.04	usuwanie martwych i umierających drzew	i
M	B03	eksploatacja lasu bez odnawiania czy naturalnego odrastania	i
M	H06.02	zanieczyszczenie świetlne	i
M	J03.01	zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska	i
M	J03.02	antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk	i
4. Łęgi koło Chałupek (PLH020104)			
M	B	leśnictwo	i
M	X	brak zagrożeń i nacisków	b
5. Zbiornik Otmuchowski (PLB160003)			
H	B02.04	usuwanie martwych i umierających drzew	i
H	B02.06	przerzedzenie warstwy drzew	i
H	G05	inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka	i
H	J02.04	zalewanie - modyfikacje	i
M	K02.01	zmiana składu gatunkowego (sukcesja)	i
L	E01	tereny zurbanizowane, tereny zamieszkałe	o
L	K03.04	drapieżnictwo	i
6. Zbiornik Nyski (PLB160002)			
H	G05	inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka	i
H	J02.04	zalewanie - modyfikacje	i
H	K02.01	zmiana składu gatunkowego (sukcesja)	i



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

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

Poziom	Zagrożenia		Zewnętrzne /wewnętrzne
H = wysoki M = średni L = niski	kod	opis	i = wewnętrzne o = zewnętrzne b = jednoczesne
H	K03.04	drapieżnictwo	i

Minimalizacja zagrożeń wynikających z oddziaływania transportu drogowego na środowisko przyrodnicze to przede wszystkim ustalenie lokalizacji drogi w miejscu najmniej kolizyjnym z ostojami i naturalnymi korytarzami migracyjnymi zwierząt. Działanie takie możliwe jest przy planowaniu inwestycji po nowym śladzie drogowym.

Przy inwestycjach w infrastrukturę liniową, możliwe jest zastosowanie środków minimalizujących. Do działań minimalizujących możliwych do zastosowania praktykuje się budowę przejść umożliwiających migrację zwierząt adaptacja istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla tych zwierząt. Dobrze zlokalizowane i wykonane przejścia dla zwierząt umożliwiają wykorzystywanie siedlisk rozciętych szlakiem komunikacyjnym przez lokalne populacje oraz przemieszczanie się osobników migrujących na dalekie odległości. Zapobieganiu wchodzenia zwierząt na jezdnie oraz kierowaniu ich ku przejściom służą grodzienia (siatka o odpowiedniej wielkości oczek, płotki dla płazów) oraz instalacja akustycznych i odblaskowych urządzeń do płoszenia zwierząt. Dla zabezpieczenia płazów, gadów i małych ssaków przed wchodzeniem na jezdnie, na odcinkach gdzie ustawiono ekrany akustyczne, ważne jest szczelne posadowienie tych elementów, bez szczelin przy gruncie.

Efekt barierowy i liczba wypadków z udziałem zwierząt zależna jest od natężenia ruchu i prędkości jazdy. Ograniczenie prędkości jazdy jest jednym ze sposobów ochrony szlaków migracji. Zapewnienie ochrony zwierząt podczas realizacji inwestycji drogowych związane jest także z dostosowaniem terminu wykonywania prac w czasie poza okresem rozrodu i migracji płazów, lęgów ptaków oraz rozrodu i wychowu młodych ssaków. Dlatego tak istotne jest rozpoznanie chronionych gatunków flory, fauny i siedlisk przyrodniczych występujących w pasie i w okolicy planowanej inwestycji, wykonywane na etapie oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć.

Planowana lokalizacja inwestycji liniowych, w większości poza obszarami chronionymi, bądź wkraczanie w obszary chronione na niewielkim fragmencie pozwala stwierdzić, że inwestycje te nie będą znacząco negatywnie wpływać na obszary chronione.

Charakter rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w przypadku dokumentów o ogólnym charakterze, koncentrować się powinny na łagodzeniu oddziaływań w ujęciu ogólnym. W związku z tym sformułowano generalne zasady

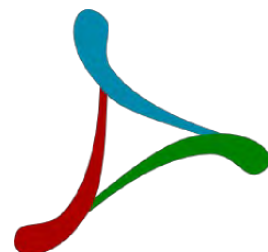


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

zapobiegania i ograniczania oddziaływań powstających na etapie realizacji i eksploatacji zadań, do których należą:

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



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

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

9. Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy

Projekt Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest uporządkowanym zbiorem działań zmierzających do zrównoważonego i trwałego rozwoju transportu, opracowanym pod kątem osiągnięcia zakładanych celów. Jest wyrazem chęci kreowania wspólnej i zintegrowanej polityki transportowej przez władarzy poszczególnych gmin. Posiada jednak charakter dość ogólnych wytycznych, bez szczegółowych informacji dotyczących rozwiązań technicznych przedsięwzięć uwzględnionych w Strategii, które w dużej mierze mają wpływ na ich oddziaływanie na środowisko. Ponadto lokalizacja części z powyższych inwestycji ze względu na charakter analizowanego dokumentu ma charakter poglądowy i może ulec zmianie. Zmianę podejścia mogą również spowodować zmieniające się uwarunkowania finansowe i postęp techniczny. Z powyższych względów w praktyce trudno o przedstawienie alternatywnych rozwiązań. Pojawiać się one będą sukcesywnie, w miarę zmieniających się uwarunkowań finansowych, koncepcyjnych i prawnych. Jeśli do tego dodać konieczny etap procedur oceny oddziaływania na środowisko, można być przekonanym, że zostaną przedstawione wszystkie istotne okoliczności pozwalające na wybór optymalnych rozwiązań łączących aspekty rozwojowe, ekologiczne i dotyczące jakości życia mieszkańców.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

10. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

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

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

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

Na poniższym rysunku przedstawiono mapę poglądową inwestycji w rejonie przygranicznym.



Rysunek 37 Rysunek z mapą poglądową inwestycji w rejonie przygranicznym.

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

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



Republika Czeska

- autostrady
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa
- budowana obwodnica Nysy
- inwestycje: infrastruktura drogowa na terenie więcej niż jednej gminy
- inwestycje: infrastruktura rowerowa na terenie więcej niż jednej gminy

Źródło: Opracowanie własne.

Część zadań infrastruktury drogowej, polegających na remoncie/przebudowie dróg na terenie gmin Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Prudnik, Lubrza, Głubczyce, Branice i Kietrz realizowane będzie w sąsiedztwie granicy z Republiką Czeską, w odległości do 2 km. Oddziaływania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięć zawierać się będą w granicy pasa drogowego. W związku z tym nie przewiduje się



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

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

transgranicznego oddziaływania na środowisko ustaleń Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 w krajach sąsiednich.

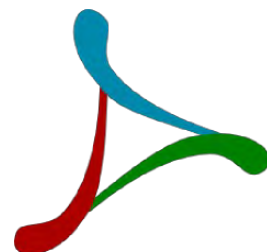
11. Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania

Jednym z najczęściej stosowanych sposobów prowadzenia monitoringu jest zastosowanie metod wskaźnikowych. Wszystkie przedsięwzięcia zaplanowane do przeprowadzenia w ramach *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* powinny przyczyniać się do realizacji jej celów oraz założeń. Przy zdefiniowanych celach, których realizacja może mieć wpływ na środowisko ustalono adekwatny system wskaźników skutków środowiskowych ich realizacji.

Skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* w odniesieniu do skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu zapewni system monitoringu. W poniższej tabeli przedstawiono w odniesieniu do celów strategicznych, listę wskaźników, służących monitorowaniu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020*.

Tabela 19 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

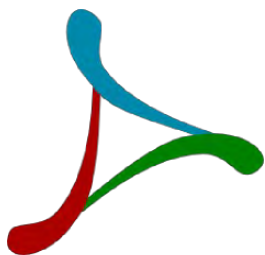
Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik skutków środowiskowych
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.	Procentowy udział autobusów wyposażonych w silniki diesla spełniające wymagania norm EURO emisji spalin: <ul style="list-style-type: none">• EURO 1• EURO 2• EURO 3• EURO 4• EURO 5• EURO 6 (jednostka - wartość procentowa [%])
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Ilość osób korzystających z publicznych środków transportu (jednostka - [szt.])



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

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

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik skutków środowiskowych
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).	-
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.	<p>Powierzchnia zajęta pod infrastrukturę drogową (jednostka – [ha]) (GUS)</p> <p>Ilość przejść w tym przepustów umożliwiających migrację zwierząt utworzonych/dostosowanych w wyniku budowy/przebudowy sieci drogowej (jednostka – [rodzaj przejścia wraz z podaniem ilości [szt.]) (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)</p> <p>Liczba drzew podlegająca wycince, w wyniku realizacji przedsięwzięć związanych z budową/przebudową sieci drogowej - liczba drzew na którą uzyskano Zezwolenie na wycinkę (jednostka – [szt.]) oraz liczba drzew wskazanych do nasadzenia przy realizacji przedsięwzięć (jednostka – [szt.]) (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Starostwa Powiatowego, Dane Urzędu Marszałkowskiego)</p> <p>Liczba kolizji ze zwierzętami w wypadkach drogowych (jednostka – [szt.]) (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)</p>



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

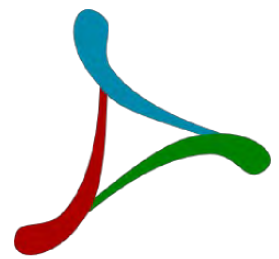
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik skutków środowiskowych
		Liczba osobników/powierzchnia siedlisk ulegająca zniszczeniu w wyniku realizacji przedsięwzięć infrastruktury drogowej, dla których uzyskano Zezwoleń na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową (jednostka – powierzchnia siedlisk [ha] - ilość osobników poszczególnych gatunków [szt.]) (Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (jednostka [szt.]) (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	-
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	-
	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Liczba wypadków z udziałem rowerzystów (jednostka [szt.]) (Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK)).

System monitoringu i ewaluacji powinien umożliwiać uaktualnianie Strategii i obejmować następujące zadania:

- **Coroczne gromadzenie, przetwarzanie i analizę zebranych danych związanych z wdrożeniem Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski, ma za zadanie pozyskać rokrocznie informacje i dane dotyczące wskaźników, wyszczególnionych w tabeli powyżej od organów wskazanych przy określonych wskaźnikach oraz pozostałych Partnerów Strategii. Następnie Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji dokonuje corocznej oceny aktualnej wielkości wskaźników i ich porównania z danymi z poprzedniego okresu monitoringowego. Etap gromadzenia, przetwarzania i analizy danych kończy przekazanie zbiorczej informacji do Biura Projektu w Nysie.



Opracowanie raz na 3 lata zbiorczego sprawozdania z realizacji Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski raz na trzy lata na podstawie corocznie zgromadzonych danych, przygotowuje zbiorcze sprawozdanie z realizacji Strategii oraz wskaźników monitorowania skutków środowiskowych jej wdrożenia oraz dokonuje oceny okresowej (mid-term) oraz regresywnej (ex-post) przy wykorzystaniu zaproponowanych mierników monitoringu i ewaluacji. Dalej przesyła zbiorcze zestawienie pozostałym Partnerom Strategii celem przedłożenia pod obrady sesji poszczególnych jednostek tworzących OFPN 2020. Zakłada się, że Biuro Projektu w Nysie corocznie wyznaczać będzie termin, w którym wszyscy Partnerzy będą zobowiązani do zatwierdzenia sprawozdania w toku obrad organów stanowiących OFPN 2020.

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

Biorąc pod uwagę to, że w kolejnych latach (zarówno w perspektywie krótko - jak i długookresowej), zarówno w otoczeniu zewnętrznym jak i relacjach wewnętrznych, może zajść szereg zmian mających istotne znaczenie dla rozwoju regionu i systemu transportowego, celowe będzie dokonanie przeglądu, a w konsekwencji aktualizacji Strategii i wskaźników monitoringu skutków środowiskowych.

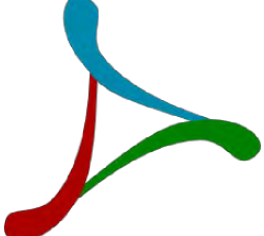
Uwzględniając jednak metodologię opracowania Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, wieloaspektową analizę, zaangażowanie Partnerów oraz społeczeństwa na etapie jej tworzenia, nie istnieje ryzyko, że taka aktualizacja spowoduje konieczność odrzucenia lub gruntownego przemodelowania wizji, celów strategicznych oraz planów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwa.

Zakładając, że większość zadań planowanych do realizacji w ramach Strategii może być finansowanych ze środków unijnych, rekomenduje się gruntowny przegląd Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko po zakończeniu obecnego okresu programowania w 2020 r. Takie działanie umożliwi przegląd zrealizowanych, będących w realizacji oraz planowanych do realizacji inicjatyw wraz ze wskaźnikami skutków środowiskowych.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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

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

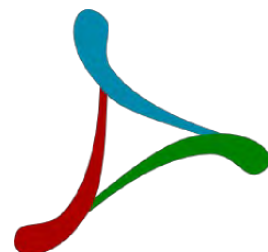
Spis tabel

Tabela 1 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości	23
Tabela 2 Cele ochrony środowiska	67
Tabela 3 Struktura użytkowania terenu w gminach należących do OF PN 2020 (ha)	73
Tabela 4 Ocena stanu jakości wód powierzchniowych za 2014 r.	79
Tabela 5 Zestawienie jednolitych części wód według zlewni trzeciego rzędu kontrolowanych w województwie opolskim w okresie 2011–2014 wraz z ich oceną	80
Tabela 6 Zestawienie ocen stanu chemicznego jednolitych części wód podziemnych na terenie województwa opolskiego w latach 2010-2013	85
Tabela 7 Wyniki pomiarów stężeń zanieczyszczeń w 2014 roku	87
Tabela 8 Wyniki oceny jakości powietrza przeprowadzonej za rok 2014 w strefach województwa opolskiego dla kryterium ochrony zdrowia ludzi)	88
Tabela 9 Wyniki oceny jakości powietrza przeprowadzonej za rok 2014 w strefach województwa opolskiego dla kryterium ochrony roślin	89
Tabela 10 Wyniki pomiarów równoważnych poziomów dźwięku w porze dziennej LAeq D i nocnej LAeq N	94
Tabela 11 Obszary koncentracji geoostoi geologicznych i geomorfologicznych oraz łączonych	103
Tabela 12 Typologia i główne obszary występowania krajobrazów naturalnych województwa opolskiego.	111
Tabela 13 Ostoje faunistyczne na terenie OF PN 2020	120
Tabela 14 Zestawienie obszarowych form ochrony przyrody na terenie OF PN 2020	122
Tabela 15 Zestawienie pomników przyrody na terenie OF PN 2020	130
Tabela 16 Wpływ na zmiany klimatu wynikający z realizacji przedsięwzięcia	148
Tabela 17 Macierz oddziaływań skutków ustaleń projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego	152
Tabela 18 Zagrożenia dla obszarów Natura 2000	203
Tabela 19 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020	210



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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

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

Spis rysunków

Rysunek 1 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski.....	22
Rysunek 2 Członkowie Partnerstwa Nyskiego	22
Rysunek 3 Gęstość zaludnienia.....	23
Rysunek 4 Liczba ludności	23
Rysunek 5 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020	28
Rysunek 6 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych	49
Rysunek 7 Struktura użytkowania gruntów na obszarze OF PN 2020.....	72
Rysunek 8 Mapa przekroju pomiarowo – kontrolnych monitoringu wód powierzchniowych w 2014 r.....	78
Rysunek 9 Mapa sieci pomiarowej z wynikami klasyfikacji wód podziemnych w punktach monitoringu operacyjnego w województwie opolskim w 2014 r.	84
Rysunek 10 Mapa z lokalizacją stacji pomiarowych monitoringu jakości powietrza w województwie opolskim w 2014 r.....	86
Rysunek 11 Mapa podziału fizyczno – geograficznego na tle głównych typów rzeźby	98
Rysunek 12 Geoostoje	105
Rysunek 13 Mapa z regionami glebowo – rolniczymi	107
Rysunek 14 Mapa z typologią krajobrazu naturalnego występującego na terenie OFPN 2020.....	113
Rysunek 15 Mapa z potencjalną roślinnością naturalną.....	115
Rysunek 16 Ostoje flory	119
Rysunek 17 Ostoje fauny.....	121
Rysunek 18 Mapa z głównymi korytarzami ekologicznymi i obszarami węzłowymi.....	135
Rysunek 19 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych.....	184
Rysunek 20 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t	184
Rysunek 21 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy	185
Rysunek 22 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami.....	185
Rysunek 23 Planowane inwestycje w gminie Biała	195
Rysunek 24 Planowane inwestycje w gminie Branice.....	195
Rysunek 25 Planowane inwestycje w gminie Głubczyce	196
Rysunek 26 Planowane inwestycje w gminie Głucholazy	196
Rysunek 27 Planowane inwestycje w gminie Grodków	197
Rysunek 28 Planowane inwestycje w gminie Kietrz	197
Rysunek 29 Planowane inwestycje w gminie Korfantów	198
Rysunek 30 Planowane inwestycje w gminie Lubrza.....	198
Rysunek 31 Planowane inwestycje w gminie Łambinowice	199
Rysunek 32 Planowane inwestycje w gminie Nysa	199
Rysunek 33 Planowane inwestycje w gminie Otmuchów	200



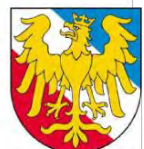
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Rysunek 34 Planowane inwestycje w gminie Paczków	200
Rysunek 35 Planowane inwestycje w gminie Prudnik	201
Rysunek 36 Planowane inwestycje w gminie Skoroszyce	201
Rysunek 37 Rysunek z mapą poglądową inwestycji w rejonie przygranicznym.	209



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Załącznik

- Pismo Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu – z dnia 27 października 2015 r., znak NZ.9022.397.2015.JG),
- Opinia Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu – pismo z dnia 26 stycznia 2016 r., znak NZ.9022.397.2015.JG,
- Pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – z dnia 13 października 2015 r., znak WOOS.411.85.2015.KM.
- Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – pismo z dnia 25 stycznia 2016 r., znak WOOS.410.4.2016.KM.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Opole, 13.10.2015 r.

WOOS.411.85.2015.KM

Pani
Małgorzata Okularczyk-Okon
Collect Consulting S. A.
ul. Rolna 14
40-555 Katowice

Na podstawie art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.), odpowiadając na wniosek z dnia 27.08.2015 r. w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu Strategii rozwoju transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 **uzgadniam** zakres prognozy zgodny z wymogami określonymi w art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 cytowanej wyżej ustawy, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień dotyczących łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian biorąc pod uwagę m.in. takie elementy jak: bezpośrednie i pośrednie emisje gazów cieplarnianych oraz działania skutkujące ich pochłanianiem i zmniejszaniem ich emisji oraz klęski żywiołowe.

Jednocześnie informuję, że zapis art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. b), w myśl załącznika I dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, należy rozumieć jako „stan środowiska na obszarach objętych potencjalnym znaczącym zagrożeniem”.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Opolu


Alicja Majewska

Otrzymują:

- ① Adresat
2. aa

Sprawę prowadzi Karolina Motyka, tel. 774526236

Opole, 25.01.2016 r.

WOOS.410.4.2016.KM

Pani Małgorzata Okularczyk-Okon
Collect Consulting S. A.
ul. Rolna 14
40-555 Katowice

Na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.), odpowiadając na pismo z dnia 05.01.2016 r., w sprawie zaopiniowania projektu Strategii rozwoju transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, poniżej przedstawiam opinię w sprawie.


Po analizie przedłożonej dokumentacji, do projektu strategii oraz prognozy wnoszę poniższe uwagi.

1. W myśl zapisów art. 55 ust. 5 cytowanej na wstępie ustawy OOS, na organie opracowującym projekt dokumentu spoczywa obowiązek prowadzenia monitoringu postanowień przyjętego dokumentu w zakresie oddziaływania na środowisko. Ocena ta jest niezbędna w celu określenia, na wczesnym etapie, negatywnego wpływu wynikającego z realizacji przyjętego dokumentu oraz zapewnia możliwość podjęcia działań naprawczych. Monitoring skutków realizacji może odbywać się np. na podstawie istniejącego systemu monitoringu (zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko), jednak w prognozie należy przedstawić propozycje konkretnych wskaźników takiego monitoringu, uznanych za istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz częstotliwość jego prowadzenia. Propozycje dotyczące metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu przedstawione w rozdziale 11 prognozy dotyczą monitoringu wdrażania strategii, a nie monitoringu wpływu na środowisko, związanego z realizacją projektu.
2. Streszczenie w języku niespecjalistycznym powinno zawierać skrót informacji zawartych w prognozie, w odniesieniu do każdego elementu (rozdziału) tego dokumentu. Powinno eksponować najważniejsze ustalenia prognozy, podkreślając zapisy projektu, których realizacja może generować najbardziej negatywny wpływ na środowisko i wskazywać, które komponenty środowiska będą najbardziej zagrożone. W streszczeniu powinno się wymienić również najważniejsze działania ograniczające negatywne oddziaływanie oraz najważniejsze wskaźniki monitoringu skutków wdrażania postanowień dokumentu. Jego celem jest zapewnienie dostępu do kluczowych kwestii i wniosków zawartych w prognozie oraz łatwego ich zrozumienia.
3. W związku ze stwierdzoną w prognozie oddziaływania na środowisko możliwością wystąpienia negatywnych oddziaływań w związku z realizacją projektowanego dokumentu, proponuję uzupełnić zapisy projektu strategii o stosowne działania minimalizujące zaproponowane w prognozie.
4. Dodatkowo wskazuję, że przedłożona prognoza zawiera liczne błędy dotyczące obszarowych form ochrony przyrody.
 - a. tabelę na str. 123-124 należy zweryfikować w poniższym zakresie:
 - na terenie gminy Grodków częściowo położony jest „Obszar Chronionego Krajobrazu Bory Niemodlińskie”;
 - rezerваты „Nagłów” oraz „Pleśnicki Las” wykazane w gminie Korfantów nie zostały powołane. Zgodnie z zapisami dokumentu „Analiza dotychczasowego systemu przyrodniczych obszarów chronionych w województwie opolskim wraz

z określeniem strategicznych rozwiązań i kierunków zmian" (K.Badora, A.Nowak, K.Badora, 2008, Opole) ww. projektowane rezerwy zostały zaliczone wg kategorii ważności do grupy obszarów, które proponuje się zaszeregować do innej formy ochrony przyrody lub zrezygnować z jakiegokolwiek. Brak jest więc zasadności wpisu ww. rezerwatów do wykazu form ochrony w przedmiotowej dokumentacji;

- na obszarze objętym projektem nie istnieje obszar chronionego krajobrazu „Jeleni Dwór”;
- b. w województwie opolskim nie istnieje rezerwat przyrody „Bory Niemodlińskie” (str. 127);
- c. „Przyłęk nad Białą Głuchołaską” oraz „Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej” stanowią obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW), zatwierdzone przez Komisję Europejską w 2011 r. (str. 125-126).

Regionalny Dyrektor
Urzędu Środowiska w Opolu


Alicja Kujawska

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa

Sprawę prowadzi Karolina Motyka, tel. 774526236



**OPOLSKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI
INSPEKTOR SANITARNY**

ul. Mickiewicza 1, 45-367 Opole
sekr. tel. 77 442 69 01, fax 77 442 69 04
e-mail: wsse.opole@pis.gov.pl <http://wsseopole.pis.gov.pl>

Opole, dnia 2015.10.27

NZ.9022.397.2015.JG

Pani
Małgorzata Okularczyk-Okon
Pełnomocnik
Adres do korespondencji:
„Collect Consulting S.A”
ul. Rolna 14
40-555 Katowice

W związku z pismem z dnia 2015.09.29 (bez numeru) w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” informuję, że prognoza powinna zawierać pełny zakres przedstawiony w art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity - Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zmianami).

Ww. wniosek nie zawierał propozycji ograniczenia zakresu prognozy.

Załącznik
1 egz. projektu

Opolski Państwowy
Wojewódzki Inspektor Sanitarny
dr n. med. Anna Matejuk



OPOLSKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY

ul. Mickiewicza 1, 45-367 Opole
sekr. tel. 77 442 69 01, fax 77 442 69 04
e-mail: wsse.opole@pis.gov.pl <http://wsseopole.pis.gov.pl>

Opole, dnia 2016.01.26

NZ.9022.397.2015.JG

OPINIA SANITARNA

Na podstawie art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 14 marca 1985 roku o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (jednolity tekst - Dz.U. z 2015 r., poz. 1412) i art. 58 pkt 2, zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (jednolity tekst - Dz.U. z 2013 r., poz. 1235, ze zmianami), Opolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 2016.01.05 (bez numeru), dot. projektu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,

o p i n i u j e

projekt *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020*, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko na podstawie przesłanej dokumentacji:

- „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” (opracowana przez pracowników firmy *Collect Consulting S.A.*),
- „Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030” (opracowana przez pracowników firmy *Collect Consulting S.A.*) - **bez uwag.**

Zakres opracowania „Strategii...” zakłada osiągnięcie następujących celów strategicznych:

1. Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie:
 - stworzenie spójnej sieci transportu publicznego,
 - poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym,
 - stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).
2. Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie:
 - poprawa jakości systemu drogowego,
 - poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach,
 - zwiększenie ilości miejsc parkingowych.
3. Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie:
 - stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych,
 - poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.

U z a s a d n i e n i e:

Pani Małgorzata Okularczyk-Okon (działając w imieniu Burmistrza Nysy) wystąpiła z wnioskiem jw., celem uzyskania opinii w sprawie projektu *Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Ww. *strategia* to dokument generalny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszo-rowerowej. Obszar Funkcjonalnego Partnerstwa Nyskiego 2020 (OF PN 2020), które znajduje się w południowej części województwa opolskiego, i obejmuje swoim zasięgiem 14 gmin wchodzących w skład 3 powiatów oraz gminę Grodków. W skład Partnerstwa wchodzi gminy: Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Nysa, Skoroszyce, Łambinowice, Korfantów, Biała, Lubrza, Prudnik, Kietrz, Branice, Głubczyce, Grodków oraz powiaty: nyski, prudnicki i głubczycki. Powierzchnia obszaru funkcjonalnego to 2 081,38 km².

Założone w projekcie „Strategii...” cele są zgodne z dokumentami strategicznymi na szczeblu: krajowym, wojewódzkim, powiatowym i lokalnym.

Zgodnie z „Prognozą...” realizacja zadań nie spowoduje zagrożeń dla zdrowia ludzi lub środowiska.

Załączniki:

1 egz. opracowania „Strategia...”

1 egz. opracowania „Prognoza...”

Opolski Państwowy
Wojewódzki Inspektor Sanitarny

dr n. med. Anna Matejuk

Otrzymuje:

Pani Małgorzata Okularczyk-Okon

Pełnomocnik

Adres do korespondencji:

Collect Consulting S.A.

ul. Rolna 14, 40-555 Katowice

Do wiadomości:

Państwowy Powiatowy

Inspektor Sanitarny w Nysie

ul. Żeromskiego 7/9, 48-304 Nysa

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**partnerstwo
nyskie 2020**

razem dla przyszłości...

IP.IN.042.4.74.2014

Nysa, 26 stycznia 2016r.

OBWIESZCZENIE**o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030**

Na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013, poz. 1235 ze zm.),

zawiadamiam**o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i opracowania prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.**

Zainteresowani mogą składać uwagi i wnioski do w/w projektu Strategii i Prognozy. Warunkiem udziału jest wypełnienie i złożenie formularza uwag, stanowiącego załącznik do niniejszego obwieszczenia. Formularz uwag dostępny jest również na stronie internetowej Partnerstwa Nyskiego: www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Dokumenty dostępne są:

1. w siedzibie Urzędu Miejskiego w Nysie – Biuro Projektu „Partnerstwo Nyskie 2020” pok. 133, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa, w dniach i godzinach pracy urzędu
2. w Biuletynie Informacji Publicznej Partnerów Projektu „Partnerstwo Nyskie 2020”,
3. na stronie Partnerstwa Nyskiego: www.partnerstwo-nyskie2020.pl
4. na stronie: <https://collect.consulting:5555/fbsharing/4MbmvxQu>

Wnioski należy składać do dnia 19.02.2016r. w formie:

1. pisemnej papierowej, poprzez wypełnienie i przesłanie na adres: Collect Consulting S.A ul. Rolna 14, 40-555 Katowice, formularza uwag
2. pisemnej papierowej, poprzez wypełnienie i złożenie w Biurze Podawczym Urzędu Miejskiego w Nysie, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa, formularza uwag
3. pisemnej elektronicznej (bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001r. o podpisie elektronicznym), poprzez wypełnienie i przesłanie drogą elektroniczną formularza uwag na adres: konsultacje.nysa@collect.pl

Wyniki zostaną przedstawione w formie raportu i opublikowane w terminie do 19.02.2016r. w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Nysie.

Jednostką odpowiedzialną za przeprowadzenie konsultacji jest firma:

Collect Consulting S.A.

tel. +48 32 203 20 53 w. 28

e-mail: konsultacje.nysa@collect.pl

Burmistrz Nysy

BURMISTRZ NYSY

Kordian Kolbiarz

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



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

**FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG DO
STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU
OBSZARU FUNKCJONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020
WRAZ Z PROGNOZĄ ODZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

.....
Miejsce i data

1.	Imię i nazwisko	
2.	Miejsce zamieszkania	
3.	Adres e-mail	
4.	Telefon kontaktowy	

Treść zgłaszanej opinii/uwagi:



**MINISTERSTWO
ROZWOJU**

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
PRZEPROWADZONYCH W RAMACH
STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020 NA LATA
2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030
Z DNIA 19.02.2016 r.**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:

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

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

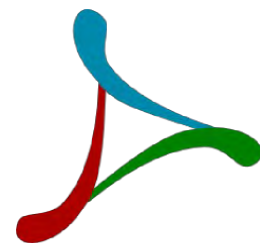
Spis treści

SPIS TREŚCI	1
WPROWADZENIE DO KONSULTACJI.....	3
1. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE BIAŁA.....	6
2. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE BRANICE	7
3. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE GŁUBCZYCE	11
4. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE GŁUCHOŁĄZY	12
5. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE GRODKÓW	13
6. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE KIETRZ.....	15
7. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE KORFANTÓW.....	16
8. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE LUBRZA	18
9. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE ŁAMBINOWICE	19
10. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE NYSA.....	21
11. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE OTMUCHÓW	33
12. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE PRUDNIK	37
13. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W GMINIE SKOROSZYCE	39
14. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W POWIECIE GŁUBCZYCKIM.....	40
15. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W POWIECIE NYSKIM	42
16. PODSUMOWANIE KONSULTACJI W POWIECIE PRUDNICKIM	46
SPIS TABEL.....	47
SPIS RYSUNKÓW	47

Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 przeprowadzono konsultacje społeczne dokumentu.

Na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 poz. 1235ze zm.), Burmistrz Miasta Nysa zawiadomił wszystkich mieszkańców oraz podmioty funkcjonujące na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020, o przystąpieniu do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko ustaleń powyższego dokumentu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Wszyscy zainteresowani mogli składać wnioski do dokumentów. Warunkiem udziału w konsultacjach było wypełnienie i złożenie formularza uwag, zgodnego z poniższym wzorem.



Biuro projektu:

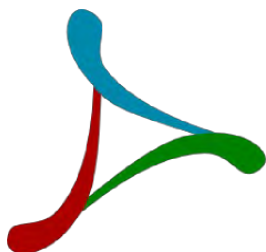
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



MINISTERSTWO
ROZWOJU





FORMULARZ ZGŁASZANIA UWAG DO STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO

PARTNERSTWO NYSKIE 2020 WRAZ Z PROGNOZĄ ODZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Biuro projektu:

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

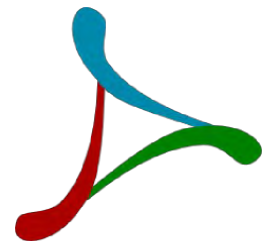
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

.....
Miejsce i data

1.	Imię i nazwisko	
2.	Miejsce zamieszkania	
3.	Adres e-mail	
4.	Telefon kontaktowy	
Treść zgłaszanej opinii/uwagi:		

Dokumenty wraz z formularzem uwag dostępne były:

1. w siedzibie Urzędu Miejskiego w Nysie – Biuro Projektu „Partnerstwo Nyskie 2020”, pok. 133, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa, w dniach i godzinach pracy urzędu,
2. w Biuletynie Informacji Publicznej Partnerów Projektu „Partnerstwo Nyskie 2020”,



3. na stronie Partnerstwa Nyskiego 2020: www.partnerstwo-nyskie2020.pl,
4. na stronie <https://collect.consulting:5555/fbsharing/4MbmvxQu>.

Wnioski należało składać do dnia 19.02.2016r, w formie:

1. pisemnej papierowej, poprzez wypełnienie i przesłanie na adres Collect Consulting S.A., ul Rolna 14, 40-555 Katowice, formularza uwag,
2. pisemnej papierowej poprzez wypełnienie i złożenie w Biurze Podawczym Urzędu Miejskiego w Nysie, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa, formularza uwag,
3. pisemnej elektronicznej (bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres konsultacje.nysa@collect.pl).

Biuro projektu:

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

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

Jednostką odpowiedzialną za przeprowadzenie konsultacji była firma Collect Consulting S.A.

Konsultacje dokumentu trwały 21 dni. Dokumenty były umieszczone na stronach internetowych w okresie od 29.01.2016 r. do 19.02.2016r.

Zaproszeni do udziału w konsultacjach zostali zaproszeni wszyscy mieszkańcy oraz pozostali użytkownicy Gmin i Powiatów tworzących Partnerstwo Nyskie 2020. Partnerstwo tworzone jest przez następujące jst:

1. Gmina Biała
2. Gmina Branice
3. Gmina Głubczyce
4. Gmina Głuchołazy
5. Gmina Grodków
6. Gmina Kietrz
7. Gmina Korfantów
8. Gmina Lubrza
9. Gmina Łambinowice
10. Gmina Nysa
11. Gmina Otmuchów
12. Gmina Paczków
13. Gmina Prudnik
14. Gmina Skoroszyce
15. Powiat Głubczycki
16. Powiat Nyski
17. Powiat Prudnicki



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

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

1. Podsumowanie konsultacji w Gminie Biała

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Biała przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.biala.gmina.pl/1392/1454/konsultacje-spoleczne.html>

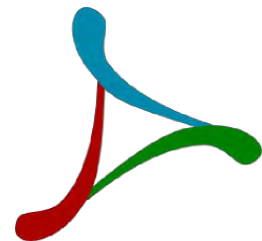
Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 1 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Biała



Źródło: <http://bip.biala.gmina.pl/1392/1454/konsultacje-spoleczne.html>

Nie zgłoszono uwag w ramach konsultacji społecznych dokumentów w Gminie Biała.



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

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

2. Podsumowanie konsultacji w Gminie Branice

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Branice przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

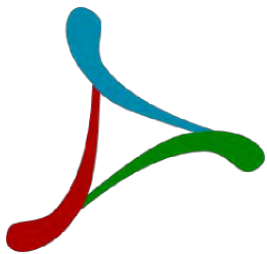
Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.branice.pl/1417/595/2016-01-29-obwieszczenie-o-przystapieniu-do-przeprowadzenia-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-strategii-transportu-of-pn2020-na-lata-2016-2026-z-perspektywa-do-2030.html>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 2 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Branice

The screenshot shows the website of Gmina Branice. At the top, there is a search bar and a navigation menu. The main content area displays a notice titled "2016-01-29 - Obwieszczenie o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko strategii transportu of pn2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030". Below the title, there is a PDF document titled "Obwieszczenie-Burmistrza-Nysy-IP_IN_042_4_74_2014.PDF". A list of attachments is provided, including a form for objections and a forecast document. The left sidebar contains a search bar and a list of categories, with "Ogłoszenia" (Announcements) selected.

Źródło: <http://bip.branice.pl/1417/595/2016-01-29-obwieszczenie-o-przystapieniu-do-przeprowadzenia-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-strategii-transportu-of-pn2020-na-lata-2016-2026-z-perspektywa-do-2030.html>

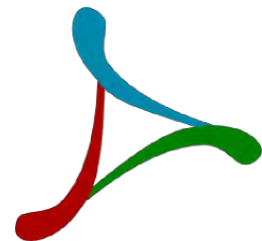
**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 1 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Gminie Branice

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 197 – W przewidywanym terminie realizacji projektu pn. "Budowa nowych parkingów w gminie Branice" wpisać 2017-2022	UG Branice	WPROWADZONO
2	Załącznik 5 – Karty projektów – str. 126 – w nazwie projektu wpisać: przebudowa drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego), a w opisie projektu wpisać: przebudowa drogi na odcinku około 16 km od sołectwa Włodzienin do Wiechowic przez Dzbańce, Dzbańce Osiedle, Wódkę, Gródczany, Jakubowice, Turków, Jabłonka, Uciechowice, Wiechowice.	UG Branice	WPROWADZONO
3	Załącznik 10 – Zestawienie zbiorcze wskaźników - str. 2 w nazwie zadania wpisać : przebudowa drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego)	UG Branice	W zestawieniu już taki projekt jest
4	Załącznik 10 – Zestawienie zbiorcze wskaźników - str. 2 w okienku tabeli dot. pozostałych partnerów zaangażowanych w projekt : Budowa drogi gminnej w Lewicach wykreślić ZDW w Opolu	UG Branice	WPROWADZONO



Biurow projektu:

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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
5	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 160 – w nazwie projektu poprawić słowo „remont” na „przebudowa” drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego)	UG Branice	WPROWADZONO
6	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 160 – nazwę projektu „remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich” poprawić na „remont nawierzchni i przebudowa dróg powiatowych i wojewódzkich”	UG Branice	WPROWADZONO
7	Załącznik 5 – Karty projektów str. 128 – nazwę projektu „remont mostów granicznych na terenie gminy Branice” poprawić na „remont i przebudowa mostów granicznych na terenie gminy Branice” w opisie analogicznie	UG Branice	WPROWADZONO
8	Załącznik 5 – Karty projektów – str. 128- nazwę projektu zmienić z „remontu nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich” zmienić na „remont nawierzchni przebudowa dróg powiatowych i wojewódzkich”, a w opisie zmienić słowo „remont” DW nr 419... na słowo „przebudowa”	UG Branice	WPROWADZONO

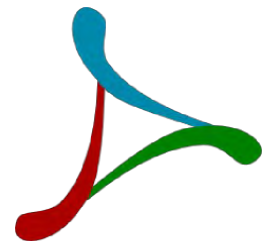


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
9	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 193 – nazwę projektu zmienić z „remontu nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich” na „ remont nawierzchni i przebudowa dróg powiatowych i wojewódzkich”	UG Branice	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

3. Podsumowanie konsultacji w Gminie Głubczyce

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Głubczyce przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.glubczyce.pl/1394/12404/strategia-transportu-obszaru-funkcjonalnego-partnerstwo-nyskie-2020.html>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 3 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Głubczyce

Menu przedmiotowe > Programy, strategię rozwoju, plany > PARTNERSTWO NYSKIE 2020

STRATEGIA TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

PARTNERSTWO NYSKIE - Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

OBWIESZCZENIE o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030

Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

Obecnie trwają konsultacje społeczne projektu Strategii Rozwoju Transportu OF PN2020. Każdy może zapoznać się z projektem Strategii i wnieść do niego swoje uwagi.

Strategia Rozwoju Transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

Źródło: <http://bip.glubczyce.pl/1394/12404/strategia-transportu-obszaru-funkcjonalnego-partnerstwo-nyskie-2020.html>

Nie zgłoszono uwag w ramach konsultacji społecznych dokumentów w Gminie Głubczyce.



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

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

4. Podsumowanie konsultacji w Gminie Głuchołazy

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Głuchołazy przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://gmina.gluchołazy.sisco.info/?id=6399>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 4 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Głuchołazy

Biuletyn Informacji Publicznej Gminy

Wersja dla niedowidzących

Urzędu Miejskiego w Głuchołazach

Statystyki Rejestr zmian Mapa strony Instrukcja biuletynu Pliki do pobrania

ORGANA WŁADZY

- Rada Miejska

URZĄD MIEJSKI

- Telefony
- Regulamin Urzędu
- Wydziały Urzędu
- Załatwianie spraw obywateli
- Miejsca Pracy
- Unia Europejska - realizowane projekty
- Oświadczenia majątkowe
- Informacja dla planujących zgromadzenia na terenie Gminy Głuchołazy
- Rejestry umów

PRAWO LOKALNE

- Statut gminy
- Strategia Gminy
- Odpady komunalne
- Gospodarka komunalna i mieszkaniowa
- Oplaty lokalne
- Podatki
- Dopłaty do paliwa rolniczego
- Budżet gminy i sprawozdania
- Ochrona środowiska
- Decyzje środowiskowe
- Wybory samorządowe 2006r.
- Wybory Samorządowe 2010.

Ogłoszenia pozostałe > 2016 > Obwieszczenie Burmistrza Nysy o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026

Obwieszczenie Burmistrza Nysy o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 w perspektywę do 2030

Załączniki do pobrania:

- 2016-01-29 09:16:29 - treść obwieszczenia (531.01 kB)
- 2016-01-29 12:35:47 - Prognoza OŚ (5.94 MB)
- 2016-01-29 12:36:51 - Strategia Rozwoju Transportu OF (6.45 MB)
- 2016-01-29 12:37:58 - Wyciąg ze strategii rozwoju transportu (4.30 MB)
- 2016-01-29 12:39:01 - Formularz wnoszenia uwag (181.13 kB)

Ilość odwiedzin: 30

Nazwa dokumentu: Obwieszczenie Burmistrza Nysy o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026

Osoba, która wytworzyła informację: Jerzy Cembruch

Osoba, która odpowiada za treść: Jerzy Cembruch

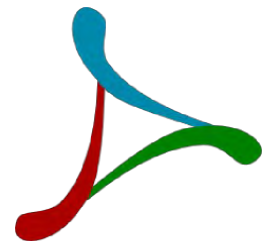
Osoba, która wprowadzała dane: Jerzy Cembruch

Data wytworzenia informacji: 2016-01-29 09:00:11

Data udostępnienia informacji: 2016-01-29 09:00:11

Źródło: <http://gmina.gluchołazy.sisco.info/?id=6399>

Nie zgłoszono uwag w ramach konsultacji społecznych dokumentów w Gminie Głuchołazy.



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

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

5. Podsumowanie konsultacji w Gminie Grodków

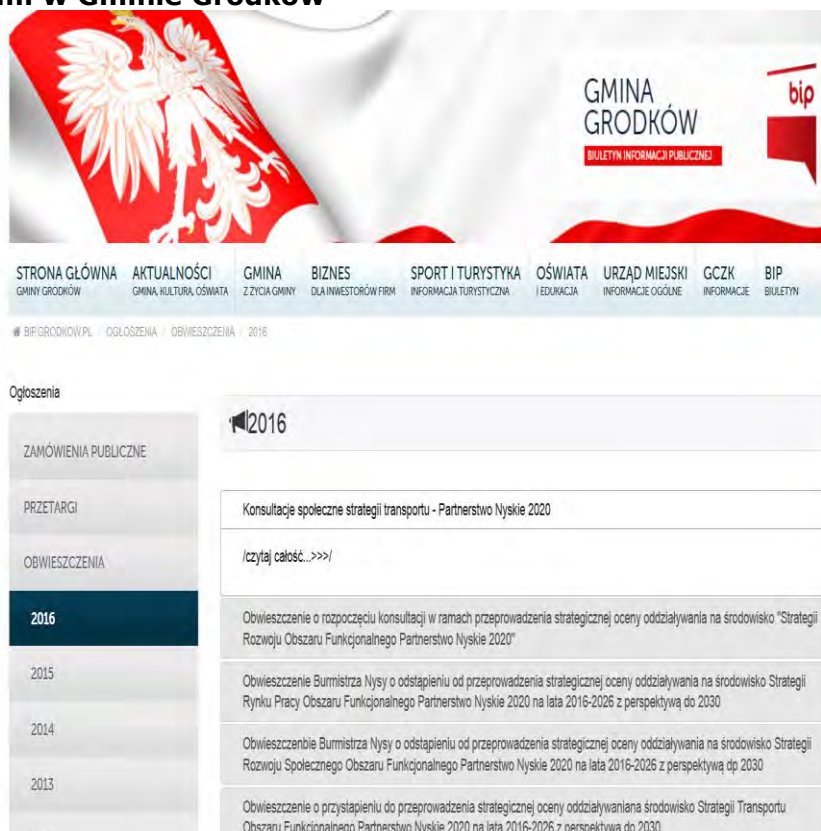
Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Grodków przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://www.grodkow.pl/241-ogloszenia/5788-2016.html>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 5 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Grodków



Źródło: <http://www.grodkow.pl/241-ogloszenia/5788-2016.html>

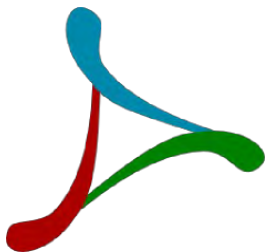


Tabela 2 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Gminie Grodków

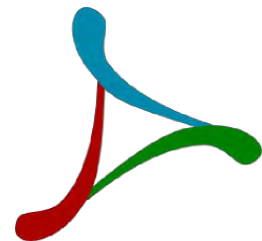
Biuro projektu:

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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	<p>Uważamy, że wykonana lista rankingowa projektów pkt 4.4.4 - "Tabela 40 Rangi projektów" została opracowana przy złych założeniach. Wynik opracowania określający, że takie samo zadanie np. Remont dróg gminnych ma bardzo różną rangę dla poszczególnych gmin, a naszym zdaniem renga 5 dla projektu "Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych" przy randzie 3 dla projektów takich jak: Remont dworca w Gminie Grodków czy budowa nowej przeprawy przez Nysę Kłodzką jest wg nas nieprawidłowy. Na opracowany przez wykonawcę ranking wpływ ma przede wszystkim wartość danego projektu i przez to zadania ważne ale kosztowne w realizacji uzyskały bardzo małą rangę.</p> <p>Prosimy zatem uzgodnić z wykonawcą czy tak wykonana lista rankingowa jest poprawna dla STRATEGII TRANSPORU - czy budowa ścieżek rowerowych czy przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań jest tak mało ważnym zadaniem.</p>	UG Grodków	ODRZUCONO Listy rankingowe są wynikiem przyjętej metodyki oceny w załączniku 11. Wpływy na pozycję w rankingu ma nie tylko wartość projektu ale np. wyniki analizy wielokryterialnej oraz wartość IRR.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

6. Podsumowanie konsultacji w Gminie Kietrz

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Kietrz przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: http://bip.kietrz.pl/588/Partnerstwo_Nyskie_2020/

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 6 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Kietrz

Urząd Miejski
Gmina Kietrz
Sołectwa
Rada Miejska
Ogłoszenia, Obwieszczenia i Zarządzenia
Ochrona Środowiska
Gospodarka przestrzenna
Finanse i podatki
Wybory
Aktualności
Pomoc Społeczna
Konsultacje Społeczne
Miejsko Gminna Komisja Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych w Kietrz
Kontrola
Statystyka e-Deklaracji
Prawo
Strategia Bezpieczeństwa Narodowego
Partnerstwo Nyskie 2020
Do pobrania

Partnerstwo Nyskie 2020

Obwieszczenie o rozpoczęciu konsultacji w ramach przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko "Strategii Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020"

Data wprowadzenia informacji do BIP: 2016-02-09 14:29:13

Załączniki

- Obwieszczenie (PDF, 1,3 MiB)
Data wprowadzenia do BIP: 2016-02-09 14:30:23 | Data wytworzenia informacji: 2016-02-09 00:00:00
- Prognoza oddziaływania na środowisko (PDF, 6,7 MiB)
Data wprowadzenia do BIP: 2016-02-09 14:31:49 | Data wytworzenia informacji: 2016-02-09 00:00:00
- Strategia Rozwoju OF PN2020 (PDF, 5 MiB)
Data wprowadzenia do BIP: 2016-02-09 14:33:27 | Data wytworzenia informacji: 2016-02-09 00:00:00
- załącznik nr 1 formularz uwag (DOCX, 733,3 KiB)
Data wprowadzenia do BIP: 2016-02-09 14:33:27 | Data wytworzenia informacji: 2016-02-09 00:00:00
- załącznik nr 2 lista Partnerów (DOCX, 728,8 KiB)
Data wprowadzenia do BIP: 2016-02-09 14:33:27 | Data wytworzenia informacji: 2016-02-09 00:00:00

Rejestr zmian [Drukuj informacje](#)

Biuletyn Informacji Publicznej wykorzystuje pliki cookies do przechowywania informacji na Twoim komputerze. Są one wykorzystywane w celu zapewnienia poprawnego działania serwisu. W każdej chwili możesz dokonać zmiany ustawień dot. przechowywania plików cookies w Twojej przeglądarce. Korzystając z serwisu wyrażasz zgodę na przechowywanie p?plik=załącznik_nr_2_lista_Partnow.docx&id=5175&stats=true

Źródło: http://bip.kietrz.pl/588/Partnerstwo_Nyskie_2020/

Nie zgłoszono uwag w ramach konsultacji społecznych dokumentów w Gminie Kietrz.



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

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

7. Podsumowanie konsultacji w Gminie Korfantów

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Korfantów przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: bip.korfantow.pl/3722/2346/obwieszczenie-o-przystapieniu-do-przeprowadzenia-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-strategii-transportu-ofpn-2020.html

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 7 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Korfantów

Źródło: bip.korfantow.pl/3722/2346/obwieszczenie-o-przystapieniu-do-przeprowadzenia-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-strategii-transportu-ofpn-2020.html

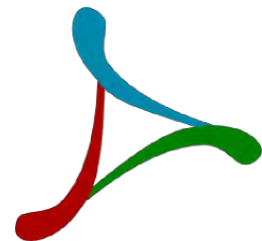


Tabela 3 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Gminie Korfantów

Biuro projektu:

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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 Str. 150, Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Korfantów znajduje się błędna nazwa miejscowości (jest Przechów powinno być Przechód).	UG Korfantów	WPROWADZONO
2	ZAŁĄCZNIK 9 - Lista projektów znajduje się projekt o nazwie Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów, którego szacowana wartość wynosi 70 000 000,00 zł. Proszę o przedstawienie na podstawie jakich danych została oszacowana ta wartość, ponieważ w znaczący sposób przewyższa ona kwotę pozostałych projektów np. remontów dróg (powiatowych/wojewódzkich).		ODRZUCONO WARTOŚCI PROJEKTÓW BYŁY PODDAWANE KONSULTACJĄ Z PRZEDSTAWICIELAMI GMIN PRZEZ CAŁY ORKES TRAWANIE POJEKTU.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

8. Podsumowanie konsultacji w Gminie Lubrza

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Lubrza przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.lubrza.opole.pl/1278/423/obwieszczenie-burmistrza-nysy-o-przystapieniu-do-przeprowadzenia-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-strategii-transportu-of-partnerstwo-nyskie-2020.html>

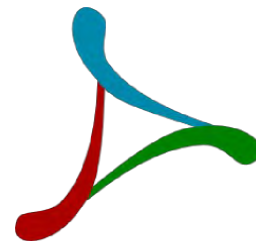
Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 8. Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Lubrza

The screenshot shows the website of Gmina Lubrza. At the top, there is a search bar and navigation links. The main content area displays the title of the announcement: "Obwieszczenie Burmistrza Nysy o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu OF Partnerstwo Nyskie 2020". Below the title is a list of documents available for download, including the announcement itself, forms for comments, and various strategic documents and maps. On the right side, there are buttons for "POWRÓT NA STRONĘ GMINY" and "WIRTUALNY URZĄD", and a "MENU BIP" section with links to "INFORMACJE PODSTAWOWE" and "OGŁOSZENIA".

Źródło: <http://bip.lubrza.opole.pl/1278/423/obwieszczenie-burmistrza-nysy-o-przystapieniu-do-przeprowadzenia-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-strategii-transportu-of-partnerstwo-nyskie-2020.html>

Nie zgłoszono uwag w ramach konsultacji społecznych dokumentów w Gminie Lubrza.



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

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

9. Podsumowanie konsultacji w Gminie Łambinowice

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Łambinowice przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.lambinowice.pl/?id=4836>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 9 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Łambinowice

The screenshot shows the website of Gmina Łambinowice. The header includes the BIP logo and contact information: ul. Gen. Zawadzkiego 29, 48-316 Łambinowice, tel. 077-4311300/301/462. The main content area displays the document 'PARTNERSTWO NYSKIE > 2016 > Strategia rozwoju transportu OF PN2020'. It lists several attachments: 'Obwieszczenie - Startegia Transportu (467.18 kB)', 'Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie (6.45 MB)', 'Prognoza oddziaływania na środowisko (5.94 MB)', 'Formularz wnoszenia uwag do strategii (181.13 kB)', and 'Zalacznik 4 - Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego (4.30 MB)'. A table below provides metadata: 'Ilość odwiedzin: 28', 'Nazwa dokumentu: Strategia rozwoju transportu OF PN2020', 'Osoba, która wytworzyła informację: Marek Woźniak - główny specjalista', 'Osoba, która odpowiada za treść: Marek Woźniak - główny specjalista', 'Osoba, która wprowadzała dane: Marek Woźniak - główny specjalista', 'Data wytworzenia informacji: 2016-01-29 13:51:53', 'Data udostępnienia informacji: 2016-01-29 13:51:53', and 'Data ostatniej aktualizacji: 2016-01-29 14:02:54'. The left sidebar contains navigation menus for 'POLITYKA PRYWATNOŚCI', 'OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH', 'PUBLICZNY WYKAZ DANYCH', 'INFORMACJA PUBLICZNA', 'PARTNERSTWO NYSKIE', and 'URZĄD GMINY'.

Źródło: <http://bip.lambinowice.pl/?id=4836>

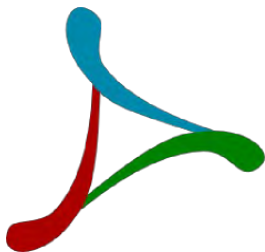


Tabela 4 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Gminie Łambinowice

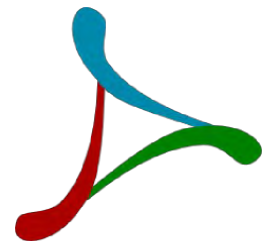
Biuro projektu:

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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 22. Droga Wojewódzka 406 - wyrzuciłbym, że łączy się z autostradą A4 na węźle Prądy. Mieszkańcy Gminy Łambinowice chcąc dostać się na autostradę - węzeł Prądy jadą do 46 drogami powiatowymi w włączają się do niej w Sidzinie, Malerzowicach Wielkich lub Grabinie. Innym rozwiązaniem dla mieszkańców Gminy Łambinowice jest dojazd do 405 i włączenie się do 46 w Niemodlinie.		WPROWADZONO
2	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 141 Przebudowa skrzyżowania DK46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie. Proszę zwiększyć rangę inwestycji. Jest to kluczowe zadanie dla mieszkańców ze względu na liczne wypadki drogowe.	UG Łambinowice	WPROWADZONO
3	Załącznik 2C - TOM_II_STUDIUM_KOMUNIKACYJNE. W propozycjach rozwiązania odnieść się do remontu ulic. KLONOWEJ, Akacyjowej i Wiśniowej. Są wskazane w 1 rubryce jako lokalizacja problemu natomiast zostały pominięte w propozycji rozwiązania a jest już dla nich opracowana pełna dokumentacja techniczno-budowlana łącznie z pozwoleniami na budowę.		ODRZUCONO Załącznik 2C nie podlega konsultacjom. Etap zamknięty opracowania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

10. Podsumowanie konsultacji w Gminie Nysa

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016–2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Nysa przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane:

http://bip.nysa.pl/index.php?gid=f4d4d22f3a5237949384f1fad2b17245&lpos=3_999&rpos=-1_-1#menuscroll

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 10 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Nysa

AGU

- ▶ Jednostki samorządowe
- ▶ Gospodarka majątkiem gminy
- ▶ Inne dokumenty
- ▶ Informacje

projekt_str_2.jpg
projekt_str_3.jpg
projekt_str_4.jpg
projekt_str_5.jpg
projekt_formularz_konsultacji.doc

Wytworzył lub odpowiada za treść Michał Baziuk z dnia 05.02.2016.
Opublikowana przez Magdalena Waclawczyk dnia 05.02.2016 , wersja 1

Numer: IP.IN.042.4.75.2014, Z dnia: 28.01.2016
Obwieszczenie Burmistrza Nysy o rozpoczęciu konsultacji w ramach przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

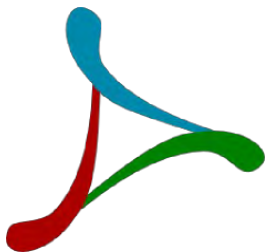
Załączniki:
obwieszczenie.pdf
strategia rozwoju of pn2020.pdf
progniza oddziaływania na srodowisko.pdf
załącznik nr 2_lista partnerów.docx
załącznik nr 1_formularz uwag.docx

Wytworzył lub odpowiada za treść Katarzyna Bronowska z dnia 29.01.2016.
Opublikowana przez Magdalena Waclawczyk dnia 29.01.2016 , wersja 1

Numer: IP.IN.042.4.77.2014, Z dnia: 27.01.2016
Obwieszczenie Burmistrza Nysy o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Społecznego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.

Załączniki:
obwieszczenie burmistrza nysy o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na srodowisko.pdf

Źródło: http://bip.nysa.pl/index.php?gid=f4d4d22f3a5237949384f1fad2b17245&lpos=3_999&rpos=-1_-1#menuscroll

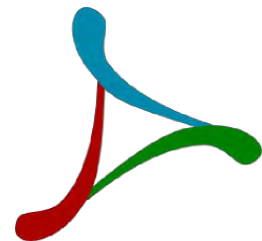
**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 5 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Gminie Nysa

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 8 – w 20 wersji powinno być „komunikacyjne”	UM Nysa	WPROWADZONO
2	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.8 – w 23 wersji powinno być pieszo- „rowerowa”	UM Nysa	WPROWADZONO
3	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.10 – w 27 wersji powinno być „treść”	UM Nysa	WPROWADZONO
4	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.11 – pod tabelą, 3 wers powinno być „11 linii”	UM Nysa	WPROWADZONO
5	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.12 – pod wykresem wymieniono właśnie 11 linii MZK co jest prawidłowe	UM Nysa	Nie wymaga wprowadzenia zmian



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

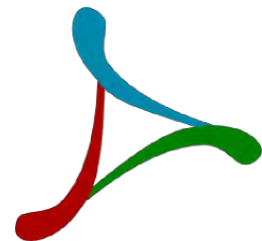
NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
6	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.14 – pod tabelą, 4 wers powinno być „osoby”	UM Nysa	WPROWADZONO
7	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.15 – pod wykresem , 3 wers powinno być „napelnienie”	UM Nysa	WPROWADZONO
8	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 17 – pod wykresem w 11 wersji powinno być „miejscowości”	UM Nysa	WPROWADZONO
9	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.19 - pierwszy wers powinno być „głównie” - w 8 wersji powinno być „osoby” - w 24 wersji należy dodać wyraz „do” pomiędzy się i poprawy	UM Nysa	WPROWADZONO

**Biuro projektu:**

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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
10	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.20 – 4 wers od dołu „paneuropejski” korytarz?	UM Nysa	Odpowiedź: zapis brzmi: paneuropejski korytarz (odnoszący się do całej Europy)
11	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.22 – 6 wers od góry powinno być „znaczenie”	UM Nysa	WPROWADZONO
12	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.24 – 2 wers od góry powinno być „szczegółowa”, a w 3 wersji wykreślić wyraz „się”	UM Nysa	WPROWADZONO
13	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 26 – 4 wers od dołu powinno być „samochodów”	UM Nysa	WPROWADZONO
14	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 32 – 6 wers od dołu powinno być „rowerowej”	UM Nysa	WPROWADZONO



Biuro projektu:

48-300 Nysa

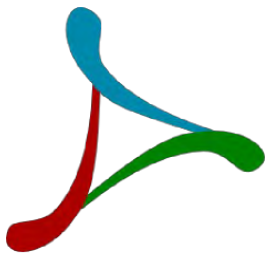
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

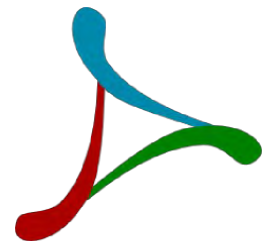
NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
15	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 33 – 15 wers cały jest niezrozumiały ? trzeba poprawić	UM Nysa	WPROWADZONO
16	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 34 – 2 wers od góry powinno być „ czeskiego” , w 21 wersie wykreślić wyraz „się”, w 33 wersie i dalej poprawić nazwę miejscowości na „Wilamowice” i „Przychód”	UM Nysa	WPROWADZONO
17	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.35 - w 17 wersie powinno być „łączny” i „polskiej”	UM Nysa	WPROWADZONO
18	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.41 – w 22 wersie powinno być „przyczyni”	UM Nysa	WPROWADZONO



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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
19	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.45 – w 26 wersji wstawić „z” pomiędzy graniczy i Republiką	UM Nysa	WPROWADZONO
20	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.56 – w 2 wersji powinno być „Strategia”, a pomiędzy wyrazem zgodna wpisać „z” zaproponowanymi	UM Nysa	WPROWADZONO
21	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.58 – w 17 wersji powinno być „możliwości”	UM Nysa	WPROWADZONO
22	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 61 – w 10 wersji powinno być „zasadne”	UM Nysa	WPROWADZONO



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
23	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.64 – w tytule pod tabelką powinno być „najważniejszymi siłami”, nie ma przewoźnika Trans Ekspres	UM Nysa	ODRZUCONO Nazwa tabeli jest poprawna, w tabeli jest informacja o dużym rynku przewoźników prywatnych.
24	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.66 - trzeci wers od dołu powinno być „zapotrzebowania”, ostatnie zdanie jest nie dokończone?	UM Nysa	WPROWADZONO
25	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 76 – ostatni wers powinno być „techniczny”	UM Nysa	WPROWADZONO
26	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.78 – 12 wers od końca powinno być „zapotrzebowania”	UM Nysa	WPROWADZONO

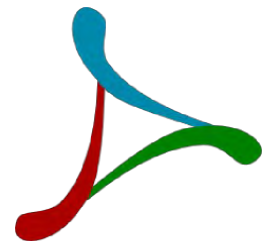


Biuro projektu:

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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
27	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.90 – pierwszy wers powinno być „część”, w ostatniej odnodze drzewa wykreślić wyraz „czy”	UM Nysa	WPROWADZONO
28	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.100 – pod tabelą 3 wers powinno być „przemieszczaniu się”	UM Nysa	WPROWADZONO
29	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.101 – w tabeli 3 kolumna, 2 wers od końca pkt.2.1 po wyrazie należy wykreślić wyraz „się”	UM Nysa	WPROWADZONO
30	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.114 – w tabeli poz. 2 powinno być „ inwestycje związane z modernizacją dworców”	UM Nysa	WPROWADZONO



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

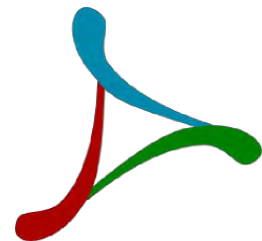
NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
31	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.116 – 4 wers od góry powinno być „głównym”	UM Nysa	WPROWADZONO
32	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 128 – 22 wers od góry powinno być „samochodów osobowych”	UM Nysa	WPROWADZONO
33	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.131 – 2 wers od góry powinno być „rotacja”, ostatni wers powinno być „na”	UM Nysa	WPROWADZONO
34	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.138 – 3 wers od góry powinno być „podróży”, 5 wers od dołu co to jest ? przydowaną !!!!!	UM Nysa	WPROWADZONO



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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
35	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.141 – w tabeli 7 wers od dołu powinno być „Piłsudskiego”	UM Nysa	WPROWADZONO
36	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.147 – 10 wers od góry powinno być „innovacyjnej”, w 12 wersji treść jest niezrozumiała ????	UM Nysa	WPROWADZONO
37	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.150 – 5 wers od dołu powinno być „dostępnością”	UM Nysa	WPROWADZONO
38	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.151 – 14 wers od dołu powinno być „centrów”	UM Nysa	WPROWADZONO



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
39	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.156 – w pkt 1 podana jest nieprawidłowa podstawa prawna , obowiązuje ustawa o publicznym transporcie zbiorowym , w pkt 2 powinno być „pozytywną”, w pkt 3 powinno być „określającą”,	UM Nysa	WPROWADZONO
40	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.157 – w wersji 15 powinno być „zbiorowego”, w wersji 29 powinno być „tym	UM Nysa	WPROWADZONO
41	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 158 – w 10 myślniku powinno być „publicznego”, a w ramce trzeci pakt powinno być „na” pomiędzy wyrazami przesiadkowość, a średnim	UM Nysa	WPROWADZONO
42	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.170 – w 12 wersji od dołu wykreślić należy wyraz „na”	UM Nysa	WPROWADZONO

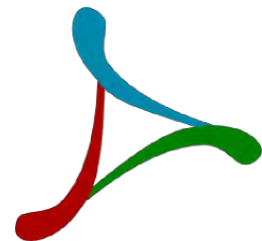


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
43	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.171 – w 2 wersji od góry powinno być „włączenie”	UM Nysa	WPROWADZONO
44	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str. 172 –w 7 wersji od dołu powinno być „sposobu”	UM Nysa	WPROWADZONO
45	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 str.175 – w 4 wersji pod rysunkiem wykreślić wyraz „na”	UM Nysa	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

11. Podsumowanie konsultacji w Gminie Otmuchów

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Otmuchów przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 28.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane:

<http://otmuchow.probip.pl/main.php?muid=62&mid=9067&akID=9116#ak9116>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

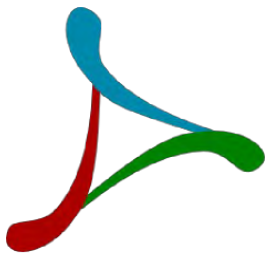
Rysunek 11 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Otmuchów

Burmistrz Otmuchowa publikuje Obwieszczenie Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030

ZAŁĄCZNIKI DO POBRANIA

- 2016-01-28_Obwieszczenie_-_Strategia_Transportu (470,86 kB)
załączył(a): Artur Banasiak dnia: 2016-01-28 14:41 Liczba pobrań: 7
- Formularz_wnoszenia_uwag_do_strategii (94,99 kB)
załączył(a): Artur Banasiak dnia: 2016-01-29 13:49 Liczba pobrań: 1
- Formularz_wnoszenia_uwag_do_strategii (181,13 kB)
załączył(a): Artur Banasiak dnia: 2016-01-29 13:49
- Prognoza_O_STRATEGIA_ROZWOJU_TRANSPORTU_NYSA_2020_3_po_opinii_RDO_SANE (5,94 MB)
załączył(a): Artur Banasiak dnia: 2016-01-29 14:11
- STRATEGIA_ROZWOJU_TRANSPORTU_OBSZARU_FUNKCJONALNEGO_PARTNERSTWO_NYSKIE_2 (6,45 MB)
załączył(a): Artur Banasiak dnia: 2016-01-29 14:11
- ZACZNIK_4_-_Wycig_ze_strategii_rozwoju_transportu_obszaru_funkcjonaln (4,30 MB)
załączył(a): Artur Banasiak dnia: 2016-01-29 14:11 Liczba pobrań: 1

wersja do druku bieżącego artykułu
wersja do druku całego modułu

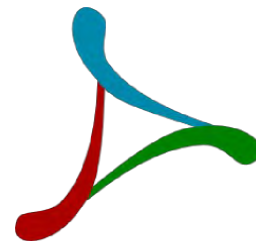
**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 6 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Gminie Otmuchów

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 Str. 20. Ostatnie zdanie w tekście. Sugeruje się zmienić zdanie na następujące: „W gestii wyżej wymienionych organów administracyjnych leżą sprawy z zakresu planowania budowy, przebudowy i remontów, utrzymania oraz ochrony dróg publicznych. (będzie to zgodne z przepisami ustawy o drogach publicznych).	UM Otmuchów	WPROWADZONO
2	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Str. 20 W zdaniu: Podstawowym elementem szkieletu komunikacyjnego województwa opolskiego słowo „szkieletu” proponuje się zmienić na słowo „układu”.		WPROWADZONO
3	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Str. 62 W kolumnie „Siły” do pkt. „Zawarcie porozumienia powiatu nyskiego „ dodać z gminą Otmuchów		WPROWADZONO
4	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Tab. 18 str. 71 W kolumnie „Potrzeba” - Gmina Otmuchów dodać zapis: „Przeprowadzenie remontu obiektu byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675m2 przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie”.		WPROWADZONO



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
5	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Tab. 19 str. 75 W kolumnie „SIŁY” dodać: „Istnienie "Otmuchowskiej" Podstrefy - Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK”		WPROWADZONO
6	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Tab. 22 str. 84 W kolumnie „Potrzeba” - Gmina Otmuchów dodać zapis: „Przeprowadzenie remontu obiektu byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675m2 przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie”.		Stosowny zapis wprowadzono na str. 71, zgodnie z wcześniejszymi uwagami
7	Załącznik 4. Wyciąg ze Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Str. 126 „miejsca parkingowe” – gmina Otmuchów dodać: ul. Krakowska		WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

12. Podsumowanie konsultacji w Gminie Paczków

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Paczków przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://www.paczkow.bip.net.pl/?a=5584>

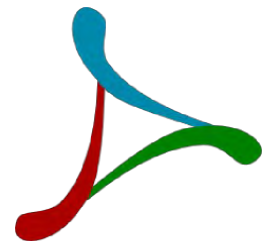
Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 12 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Paczków

The screenshot shows the BIP website for the City of Paczków. The main content area is titled 'Strategia Transportu' and lists five attachments with their respective file sizes and download icons. The sidebar on the left contains a navigation menu with categories like 'GMINA PACZKÓW', 'ORGANY GMINY', and 'URZĄD MIEJSKI'. The right sidebar features a search bar and a section for 'Najnowsze artykuły i aktualizacje' with recent news items.

Źródło: <http://www.paczkow.bip.net.pl/?a=5584>

Nie zgłoszono uwag w ramach konsultacji społecznych dokumentów w Gminie Paczków.



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

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

13. Podsumowanie konsultacji w Gminie Prudnik

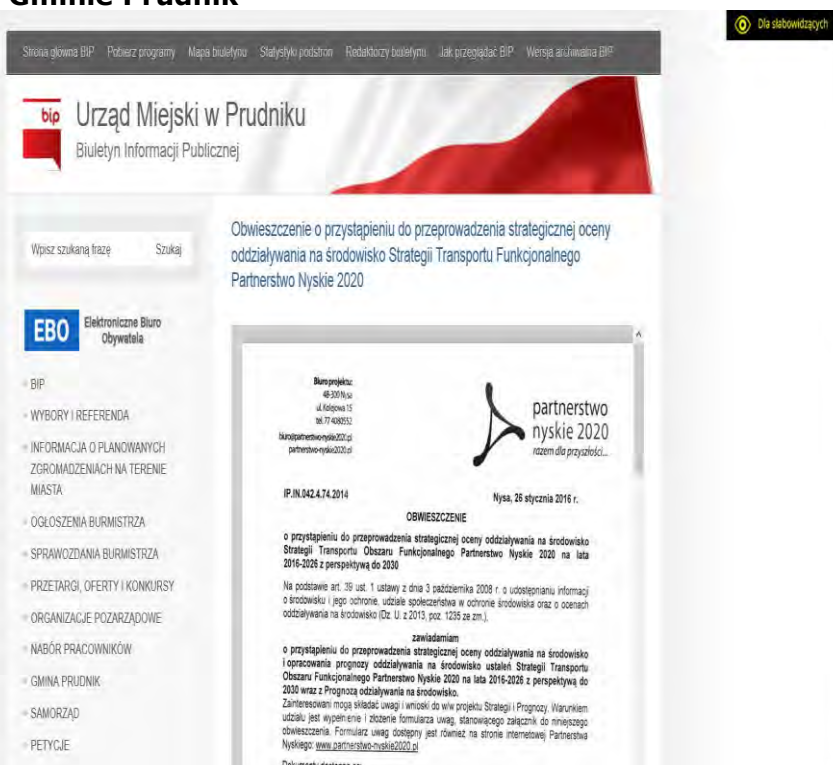
Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Prudnik przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.prudnik.pl/4953/obwieszczenie-o-przystapieniu-do-przeprowadzenia-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-strategii-transportu-funkcjonalnego-partnerstwo-nyskie-2020.html>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 13. Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Prudnik

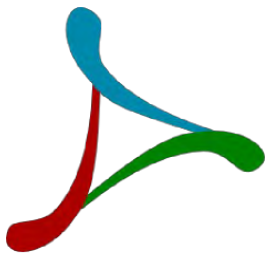


Źródło: <http://bip.prudnik.pl/4953/obwieszczenie-o-przystapieniu-do-przeprowadzenia-strategicznej-oceny-oddziaływania-na-srodowisko-strategii-transportu-funkcjonalnego-partnerstwo-nyskie-2020.html>



MINISTERSTWO
ROZWOJU





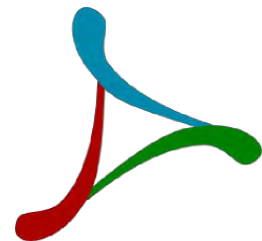
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Tabela 7 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Gminie Prudnik

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 str. 91 ENPC>0 na ENPV>0	UM Prudnik	WPROWADZONO
2	Załącznik 7D na mapce nie ma Prudnika (mapa lokalizacji przedsiębiorstw)		WPROWADZONO
3	Bardzo ważną dla Gminy Prudnik jest inwestycja Budowa przeprawy mostowej , dlatego prosilibym o zwiększenie rangi dla jej wykonania. Budowa tej przeprawy spowoduje diametralną poprawę w komunikacji zarówno dla gminy Prudnik jak też gmin sąsiednich.		ODRZUCONO Listy rankingowe są wynikiem przyjętej metodyki oceny w załączniku 12. Wpływy na pozycję w rankingu ma nie tylko wartość projektu ale np. wyniki analizy wielokryterialnej oraz wartość ERR.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

14. Podsumowanie konsultacji w Gminie Skoroszyce

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Gminie Skoroszyce przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://skoroszyce.pl/100-menu-tematyczne/660-konsultacje-spoeczne.html>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 14 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Gminie Skoroszyce

biuletyn informacji publicznej

skoroszyce.pl Menu tematyczne Konsultacje społeczne

Gmina

- Rada Gminy
- Urząd Gminy
- Jednostki organizacyjne
- Referaty
- Kontakt

Menu tematyczne

- Prawo miejscowe
- Akty prawne
- Finanse

Konsultacje społeczne

Obwieszczenie dotyczące konsultacji społecznych w ramach Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wraz z formularzem wnoszenia uwag do strategii.

Dokumenty do pobrania: <https://collect.consulting:5555/fbsharing/4MbmvxQu>

- Obwieszczenie
załączył: Grzegorz Buczański, Administrator dnia 2016-01-29 22:11
- Strategia transportu
załączył: Grzegorz Buczański, Administrator dnia 2016-01-29 22:11
- Prognoza
załączył: Grzegorz Buczański, Administrator dnia 2016-01-29 22:11
- Załącznik 4
załączył: Grzegorz Buczański, Administrator dnia 2016-01-29 22:11 Liczba pobrań: 1

Źródło: <http://skoroszyce.pl/100-menu-tematyczne/660-konsultacje-spoeczne.html>

Nie zgłoszono uwag w ramach konsultacji społecznych dokumentów w Gminie Skoroszyce.



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

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

15. Podsumowanie konsultacji w Powiecie Głubczyckim

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Powiecie Głubczyckim przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.powiatglubczycki.pl/2186/1507/obwieszczenia-burmistrza-nysy.html>

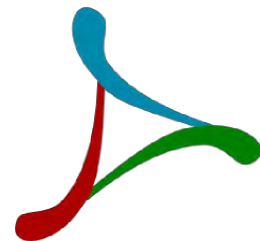
Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 15 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Powiecie Głubczyckim



Źródło: <http://bip.powiatglubczycki.pl/2186/1507/obwieszczenia-burmistrza-nysy.html>

Tabela 8 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Powiecie Głubczyckim



Biuro projektu:

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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	Dla projektu pn. "Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego" proszę zwiększyć szacowany koszt inwestycji na 20 000 000 zł,	Starostwo powiatowe	ODRZUCONO WARTOŚCI PROJEKÓW BYŁY PODDAWANE KONSULTACJĄ Z PRZEDSTAWICIELAMI GMIN PRZEZ CAŁY OKRES TRWANIE POJEKTU.
2	Dla projektu pn. "Budowa obwodnicy Kietrza" proszę o usunięcie jako podmiotu monitorującego Powiat Głubczycki - zadanie zgłaszane było przez Gminę Kietrz i przypuszczalnie ona powinna być podmiotem monitorującym.	Starostwo powiatowe	PROJEKT ZGŁASZANY BYŁ ZARÓWNO PRZEZ POWIAT JAK I GMINĘ
3	Dodatkowo proszę potwierdzić szacowany koszt tej inwestycji ponieważ 150 mln wydaje się być nierealny	Starostwo powiatowe	ODRZUCONO WARTOŚCI PROJEKÓW BYŁY PODDAWANE KONSULTACJĄ Z PRZEDSTAWICIELAMI GMIN PRZEZ CAŁY OKRES TRWANIE POJEKTU.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

16. Podsumowanie konsultacji w Powiecie Nyskim

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Powiecie Nyskim przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.spnysa.nv.pl/Article/get/id,19239.html>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 16 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Powiecie Nyskim

Strona główna / Partnerstwo Nyskie 2020

Obwieszczenie o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu OF PN2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030

ZAŁĄCZNIKI

Obwieszczenie - Startegia Transportu.pdf Data: 2016-01-29 10:02:55 Rozmiar: 467.18k Format: .pdf	POBIERZ
Prognoza OŚ STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU NYSZA 2020_3_po opinii RDOŚ SANEPID_wer ost.pdf Data: 2016-01-29 10:04:49 Rozmiar: 5.94M Format: .pdf	POBIERZ
OPWIS_26.01.2016.pdf Data: 2016-01-29 10:04:49 Rozmiar: 498.84k Format: .pdf	POBIERZ
RDOŚ_25.01.2016.pdf Data: 2016-01-29 10:04:49 Rozmiar: 217.5k Format: .pdf	POBIERZ

Źródło: <http://bip.spnysa.nv.pl/Article/get/id,19239.html>

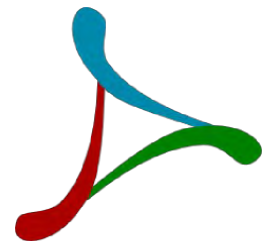


Tabela 9 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej elektronicznej w Powiecie Nyskim

Biuro projektu:

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

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

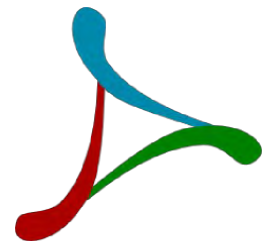
NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
1	str. 7 - "Sieć drogowa jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodnie powiązania z ośrodkami miejskimi" - str. 8 - "Transport drogowy boryka się głównie z problemem niedostatecznej ilości dróg, a także w wielu przypadkach złych stanem istniejącej sieci." - WYKLUCZA SIĘ TO WZAJEMNIE	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
2	str. 8 - "infrastruktura pieszo – rozwojowa" winno być "pieszo – rowerowa"	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
3	str. 11 - "Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o. obsługuje ponad 183 linie autobusowe na 30 trasach – zarówno na terenie powiatu nyskiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również na obszarze kilku wybranych większych miast w województwie opolskim." - NIE KILKA MIAST BO TYLKO OPOLE.	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
4	str. 19 - "głównie te połączenia na których występują największe potoki podróżnych np. Nysa – Głuchołazy." - winno być "GŁÓWNIE"	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
5	str. 20 - "Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie (dotyczy gminy Nysa, gminy Głuchołazy, gminy Korfantów, gminy Łambinowice, gminy Otmuchów, gminy Paczków, gminy Skoroszyce);" - WYPISAC WSZYSTKIE GMINY Z POWIATU NYSKIEGO	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO



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

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

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
6	str 62. "Zawarcie porozumienia powiatu nyskiego z gminą Pakosławice i gminą Skoroszyce w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego" - POROZUMIENIE ZAWARTE ZOSTAŁO RÓWNIEŻ Z OTMUCHOWEM	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
7	str. 66 - "Dodatkowo problem potęgowany jest faktem, iż rozkłady jazdy nie są dostosowane do intensywności zapotrzebowani w ciągu doby," - winno być ZAPOTRZEBOWANIA	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
8	str. 90 - Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo-rowerowej - ZMIENIĆ GRAFIKĘ NA BARDZIEJ CZYTELNA	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
9	str. 101 - "Ważność z punktu widzenia rozwoju gospodarczego terenu" - winno być PUNKTU	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
10	str. 114 - "Inwestycje związane z modernizacją dworców" - winno być DWORCÓW	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO
11	str. 120 - "Budowa nowych miejsc na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego." - winno być MIEJSC PARKINGOWYCH	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
12	str. 125 - "Część gmin leżących na terenie Partnerstwa Nyskiego to gminy typowo rolnicze. Podczas wywiadów i spotkań mieszkańcy sygnalizowali, że przyczyną degradacji dróg jest także ciężki sprzęt rolniczy. Problem ten mogłyby rozwiązać drogi transportu rolnego, które ułatwiłyby rolnikom przemieszczanie się sprzętem rolniczym pomiędzy polami. Nie przyczynialiby się oni wówczas do degradacji istniejących dróg. Innym rozwiązaniem mogłoby być wyznaczenie szlaków transportowych dla maszyn rolniczych oraz transportu surowców do zakładów przetwórczych (m. in. buraka cukrowego)." - AKAPIT POWTÓRZONY JEST NA STRONIE 128.	Starostwo powiatowe	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych.



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

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

17. Podsumowanie konsultacji w Powiecie Prudnickim

Konsultacje dokumentu Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 w Powiecie Prudnickim przebiegały w sposób następujący:

Data opublikowania Obwieszczenia Burmistrza Nysy ws przystąpienia do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030: 29.01.2016r.

Strona internetowa na którym Obwieszczenie wraz z dokumentami zostało opublikowane: <http://bip.powiatprudnicki.pl/1463/2183/2016-01-28-obieszczenie-burmistrza-nysy-strategia-transportu-ofpn2020.html>

Poniżej zaprezentowano zrzut z powyższej strony internetowej:

Rysunek 17 Zrzut ze strony internetowej Obwieszczenia ws przystąpienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z niezbędnymi dokumentami w Powiecie Prudnickim

Wpisz szukaną frazę Szukaj

OGŁOSZENIA » Konsultacje społeczne

2016-01-28 Obieszczenie Burmistrza Nysy - Strategia Transportu OFPN2020

- obwieszczenie burmistrza nysy strategia transportu OFPN2020.pdf
- ZAŁĄCZNIK 4 - Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonaln...pdf
- STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020.pdf
- Prognoza OŚ STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU NYSZA 2020_3_po opinii RDOŚ SANEPIDU.pdf
- Formularz wnoszenia uwag do strategii.pdf
- Formularz wnoszenia uwag do strategii.docx

» Witamy w Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Prudniku

» Aktualności

» Nabór na wolne stanowiska

» Obwieszczenia o licytacjach

» Wyniki zdawalności osób szkolonych w ośrodkach szkolenia kierowców Powiatu Prudnickiego

» Środowisko (aktualności i ogłoszenia)

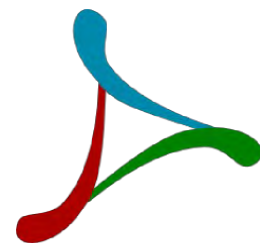
» Administracja Budowlana

Źródło: <http://bip.powiatprudnicki.pl/1463/2183/2016-01-28-obieszczenie-burmistrza-nysy-strategia-transportu-ofpn2020.html>

Nie zgłoszono uwag w ramach konsultacji społecznych dokumentów w Powiecie Prudnickim.

Spis tabel

TABELA 1 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W GMINIE BRANIC	8
TABELA 2 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W GMINIE GRODKÓW	14
TABELA 3 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W GMINIE KORFANTÓW	17
TABELA 4 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W GMINIE ŁAMBINOWICE	20
TABELA 5 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W GMINIE NYSA	22
TABELA 6 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W GMINIE OTMUCHÓW	34
TABELA 8 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W GMINIE PRUDNIK	38
TABELA 9 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W POWIECIE GŁUBCZYCKIM	41
TABELA 10 UWAGI ZGŁOSZONE W FORMIE PISEMNEJ ELEKTRONICZNEJ W POWIECIE NYSKIM	43

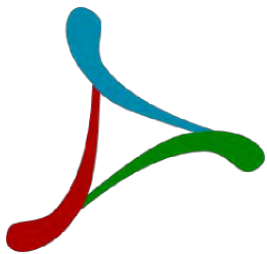


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Spis rysunków

RYSUNEK 1 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE BIAŁA	6
RYSUNEK 2 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE BRANICE	7
RYSUNEK 3 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE GŁUBCZYCE	11
RYSUNEK 4 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE GŁUCHOŁAZY	12
RYSUNEK 5 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE GRODKÓW	13
RYSUNEK 6 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE KIETRZ	15
RYSUNEK 7 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE KORFANTÓW	16
RYSUNEK 8. ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE LUBRZA	18
RYSUNEK 9 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE ŁAMBINOWICE	19
RYSUNEK 10 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE NYSA	21
RYSUNEK 11 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE OTMUCHÓW	33
RYSUNEK 12 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE PACZKÓW	36
RYSUNEK 13. ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNYMI DOKUMENTAMI W GMINIE PRUDNIK	37



Biurow projektu:

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

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

RYSUNEK 14 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNymi DOKUMENTAMI W GMINIE SKOROSZYCE	39
RYSUNEK 15 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNymi DOKUMENTAMI W POWIECIE GŁĘBCZYCKIM	40
RYSUNEK 16 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNymi DOKUMENTAMI W POWIECIE NYSKIM	42
RYSUNEK 17 ZRZUT ZE STRONY INTERNETOWEJ OBWIESZCZENIA WS PRZYSTĄPIENIA DO STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO WRAZ Z NIEZBĘDNymi DOKUMENTAMI W POWIECIE PRUDNICKIM	46



MINISTERSTWO
ROZWOJU





partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis treści

Spis treści	2
Wstęp	8
1. Streszczenie	9
2. Diagnoza aktualnego stanu obszaru transportu w OF PN 2020.....	12
2.1. Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020	12
2.2. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych	15
2.2.1. Dokumenty europejskie	16
2.2.2. Dokumenty krajowe	17
2.2.3. Dokumenty regionalne.....	21
2.3. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym	23
2.3.1. System drogowy OF PN 2020.....	23
2.3.2. Wyniki badań natężenia ruchu na drogach OF PN 2020	32
2.3.3. Prognoza natężenia ruchu	35
2.3.4. Badania wykorzystania na terenie OF PN 2020 powierzchni parkingowych	38
2.4. Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym	43
2.4.1. PKS Nysa	43
2.4.2. MZK Nysa	46
2.4.3. Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku).....	48
2.4.4. PKS Głubczyce	51
2.4.5. PKS w Brzegu Sp. z o.o.....	54
2.4.6. Charakterystyki liczbowe czterech największych przewoźników na terenie OF PN 2020.....	56
2.4.7. Analiza pozostałych przewoźników działających na terenie Partnerstwa Nyskiego	59
2.5. Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)	63
2.5.1. Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020.....	63
2.5.2. Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020	69



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

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

2.5.3.	Prezentacja ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach OF PN 2020	70
2.5.4.	Podsumowanie	75
2.6.	Diagnoza stanu infrastruktury pozostałych środków transportu.....	76
2.6.1.	Transport lotniczy	76
2.6.2.	Transport wodny.....	77
2.6.3.	Transport kolejowy	78
2.6.4.	Stan dworców kolejowych w głównych miastach OF PN 2020.....	80
2.7.	Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020	81
2.7.1.	Drogowe przejścia graniczne	82
2.7.2.	Przejścia małego ruchu granicznego	82
2.7.3.	Przejścia kolejowe	84
2.8.	Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)	84
2.8.1.	Planowane rozwiązania ITS na OF PN 2020	85
2.9.	Diagnoza problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem	86
2.10.	Wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców OF PN 2020 przeprowadzonych w ramach opracowania Badanie wśród mieszkańców OF PN 2020	88
2.10.1.	Badanie wśród mieszkańców w gospodarstwach domowych na terenie OF PN 2020.....	88
2.10.2.	Badanie wśród pracowników zakładów pracy znajdujących się na terenie OF PN 2020.....	99
2.10.3.	Badanie wśród uczniów szkół znajdujących się na terenie OF PN 2020	102
2.11.	Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020	108
3.	Studium Komunikacyjne	112
3.1.	Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru OF PN 2020	112
3.2.	Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020	119
3.2.1.	Komunikacja publiczna	119
3.2.2.	Komunikacja drogowa i parkingi	122
3.2.3.	Infrastruktura rowerowa	125
3.2.4.	Podsumowanie i rekomendacje	127



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

3.3.	Wskazanie niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych wewnątrz PN 2020 - propozycje modernizacji, przebudowy oraz budowy nowych odcinków ...	131
3.4.	Analiza ruchu rowerowego w kontekście dojazdów do pracy oraz podróży turystycznych i rekreacyjnych – określenie zapotrzebowania i kierunków rozwoju tras rowerowych	161
3.5.	Analiza polityki parkingowej ze wskazaniem zapotrzebowania na powstanie nowych miejsc parkingowych, w tym parkingów dostosowanych do postoju samochodów przewożących materiały niebezpieczne	165
3.6.	Analiza ruchu towarowego na terenie OF PN 2020 oraz wskazanie rozwiązań ograniczających negatywne skutki transportu towarowego w obszarach zurbanizowanych	168
3.7.	Ogólna charakterystyka terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe oraz pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne dokonana pod kątem analizy połączeń komunikacyjnych.....	170
3.7.1.	Tereny przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne.....	170
3.7.2.	Tereny przeznaczone pod inwestycje produkcyjne, usługowe	172
3.7.3.	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	174
4.	Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	176
4.1.	Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020.....	176
4.1.1.	Gmina Grodków	176
4.1.2.	Powiat nyski	179
4.1.3.	Powiat prudnicki.....	185
4.1.4.	Powiat głubczycki	191
4.2.	Rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.....	195
4.3.	Podsumowanie	198
5.	Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	200
5.1.	Diagnoza stanu obecnego	200
5.1.1.	Struktura taryfowa przewoźników masowych (PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. i PKS w Brzegu) z wykluczeniem MZK Nysa	200



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

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

5.1.2.	Struktura taryfowa komunikacji miejskiej (MZK Nysa i Arriva Oddział Prudnik)	204
5.1.3.	Struktura taryfowa PKP (Przewozy Regionalne)	205
5.1.4.	Struktura taryfowa u pozostałych przewoźników	206
5.1.5.	Zestawienie cen biletów wszystkich przewoźników	207
5.1.6.	Podsumowanie, wnioski i rekomendacje	207
5.2.	Koncepcja zintegrowanych przystanków przesiadkowych w głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa, zapewniających dogodny przesiadki typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową).	209
5.2.1.	System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)	209
5.2.2.	Główna grupa docelowa	209
5.2.3.	Infrastruktura centrum (węzła) przesiadkowego	209
5.2.4.	System informacji pasażerskiej	210
5.2.5.	Logistyka	211
5.3.	Rekomendacje dla OF PN 2020	211
5.3.1.	Nysa – zintegrowane centrum przesiadkowe	212
5.3.2.	Prudnik – węzeł przesiadkowy (centrum przesiadkowe)	214
5.3.3.	Modernizacje przystanków	214
6.	Strategiczne rekomendacje rozwojowe	216
6.1.	Matryca rekomendacji strategicznych	216
6.2.	Wizja rozwoju oraz misja dokumentu	218
6.3.	Kierunki działań	221
6.4.	Przedsięwzięcia	222
6.4.1.	Działania w ramach pierwszego celu strategicznego	222
6.4.2.	Działania w ramach drugiego celu strategicznego	228
6.4.3.	Działania w ramach trzeciego celu strategicznego	235
6.4.4.	Lista rankingowa projektów	239
6.4.5.	Analiza możliwości poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w OF PN 2020 wraz ze wskazaniem zasadnych do zastosowania innowacyjności w tym obszarze.	240



Biuro projektu:

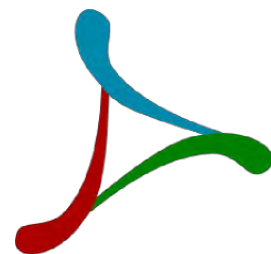
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

6.4.6.	Rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań, które mogą zachodzić w wyniku realizacji kierunków działań projektowanego dokumentu	245
6.5.	Plan finansowania	246
6.6.	Ramy organizacyjne transportu zbiorowego.....	248
6.6.1.	Zmiany w systemie dotowania ulg za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego.....	248
6.6.2.	Minimalnych poziomów obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa	249
6.6.3.	Optymalne ramy organizacyjne transportu zbiorowego w OF PN2020.....	251
6.6.3.1.	Potencjalne problemy prawne	252
6.6.3.2.	Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych.....	252
6.6.3.3.	Możliwość zintegrowania publicznego transportu zbiorowego – przewozów kolejowych i autobusowych – w formie wspólnego biletu.....	253
6.6.3.4.	Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy.....	255
6.6.3.5.	Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego.....	258
6.6.3.6.	Zintegrowany system taryfowy	260
6.6.3.7.	Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego	260
6.6.3.8.	Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów	261
6.6.3.9.	Dotacje i rekompensaty.....	261
6.6.3.10.	Dalsza integracja transportu.....	263
6.6.4.	Podsumowanie.....	263
7.	Wdrażanie strategii	266
7.1.	Układ podmiotowy oraz ramy czasowe realizacji przedsięwzięć	266
7.2.	Układ funkcjonalny	280
7.3.	Zasady Realizacji Strategii	280
8.	Monitoring i ewaluacja.....	286
8.1.	Relacje między wskaźnikami	286
8.2.	Wskaźniki	288

8.2.1.	Wskaźniki produktu.....	288
8.2.2.	Wskaźniki rezultatu.....	292
8.2.3.	Prognozowane wskaźniki oddziaływania.....	295
8.2.4.	Wskaźniki ekonomiczne.....	296
8.2.5.	Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych.....	297

Załączniki	300
Spis tabel	302
Spis wykresów	305
Spis rysunków	306



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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

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

Wstęp

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

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

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

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

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



1. Streszczenie

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

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

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

System transportowy, będąc istotną podbudową rozwoju w sferze społecznej czy gospodarczej powinien funkcjonować na najwyższym poziomie, zapewniać sprawną

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

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



Biurow projektu:

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

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

obsługę wszystkich użytkowników obszaru oraz być elementem wspierającym i przyspieszającym rozwój gospodarczy.

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

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

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

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

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



Do osiągnięcia celów ma doprowadzić realizacja przedsięwzięć rozwojowych, obejmujących działania we wszystkich trzech podsystemach transportowych obszaru. Przewidziano do realizacji projekty infrastrukturalne (takie jak: drogi, ciągi pieszo – rowerowe), w tym także projekty kluczowe dla OF PN dotyczące budowy obwodnic, inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą, centra przesiadkowe, portale informacji turystycznej. Budżet projektów dotyczących transportu drogowego będzie najwyższy, z kolei najmniej planuje się wydatkować na transport publiczny.

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

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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

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

2. Diagnoza aktualnego stanu obszaru transportu w OF PN 2020

2.1. Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

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

W skład Partnerstwa wchodzi gminy: Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Nysa, Skoroszyce, Łambinowice, Korfantów, Biała, Lubrza, Prudnik, Kietrz, Branice, Głubczyce, Grodków oraz powiaty: nyski, prudnicki i głubczycki.

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

Rysunek 1 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 2 Członkowie Partnerstwa Nyskiego



Źródło: Opracowanie własne.

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

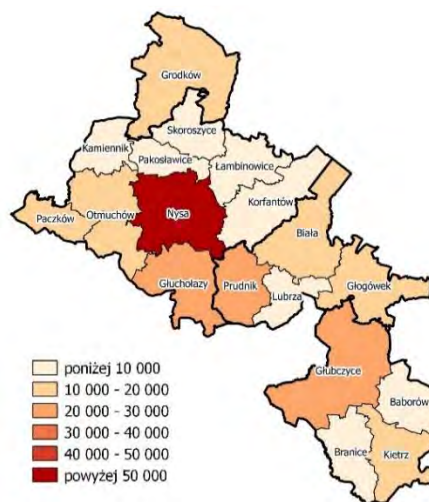


mieszkają tylko 4 363 osoby¹. Średnia gęstość zaludnienia wynosi 103 osoby na km². Najgęściej zaludniona jest Nysa, żyje w niej średnio 266 osób na km², zaś najmniejszą gęstość zaludnienia odnotowujemy w Korfantowie, tylko 51 osób na km².

Rysunek 3 Gęstość zaludnienia



Rysunek 4 Liczba ludności



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

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Obszar partnerstwa nyskiego charakteryzuje się stosunkowo niskim poziomem rozwoju gospodarczego. Na badanym obszarze w 2014 r. działały 24 153 podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON, z których zdecydowana większość, bo aż 94,2%, należała do sektora prywatnego, a tylko 5,8% do sektora publicznego. Najwięcej przedsiębiorstw stanowią podmioty zatrudniające do 9 pracowników, dużych firm, zatrudniających ponad 250 osób, było tylko 18.

Tabela 1 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości

Podmioty wg klas wielkości	2014
Ogółem	24 153
0-9 zatrudnionych	23 126
10-49 zatrudnionych	843
50-249 zatrudnionych	166
250 i więcej zatrudnionych	18

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS .

¹ Dane z GUS – Bank Danych Lokalnych

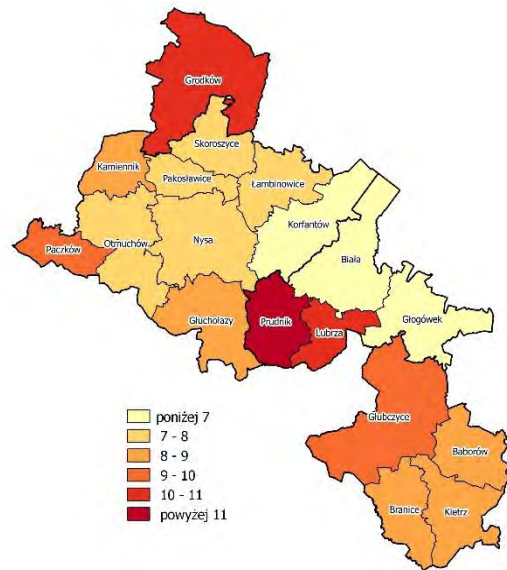


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 5 Liczba podmiotów gospodarczych



Rysunek 6 Odsetek osób bezrobotnych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

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

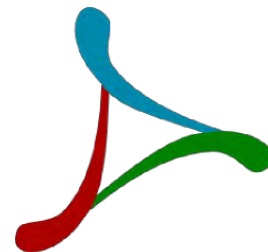
Tabela 2 Stopa bezrobocia na terenie OF PN 2020

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

W załączniku 7D pokazano mapę – lokalizacja przedsiębiorstw a w załączniku 7F – mapę – zagęszczenie ludności.





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

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

2.2. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych

W procesie tworzenia zapisów „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględniona została konieczność utrzymania ich zgodności z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność strategii jest zachowana zarówno w stosunku do aktów planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej, jak i tych na szczeblu krajowym i regionalnym. Strategia jest zgodna także z pozostałymi politykami realizowanymi w województwie opolskim oraz z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, powiatowym i gminnym.

Niniejsza Strategia jest spójna z celami określonymi w kluczowych dla Europy, kraju i regionu dokumentach.

Rysunek 7 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2.1. Dokumenty europejskie

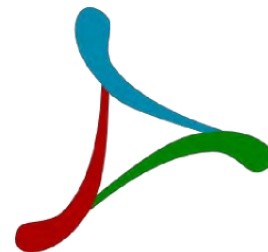


„Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględni zapisy najważniejszych dokumentów dotyczących polityki transportowej na poziomie europejskim. Zapisy te transponowane są również w dokumentach krajowych i regionalnych. Dlatego też ograniczono się jedynie do przedstawienia najważniejszych dokumentów dotyczących unijnej polityki

transportowej, bez przytaczania konkretnych ich zapisów:

- Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy.
- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
- Strategia Europa 2020.
- Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu.
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport.
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.
- Program Marco Polo.

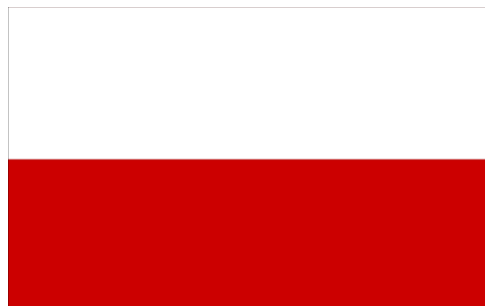
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.



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

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

2.2.2. Dokumenty krajowe



Poniżej przedstawiono najważniejsze państwowe dokumenty strategiczne, wraz z zawartą w nich charakterystyką głównych celów dotyczących krajowej polityki transportowej. Cele „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” korespondują z celami przedstawionych poniżej dokumentów strategicznych.

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015” (SRK) jest podstawowym dokumentem strategicznym Polski, określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić.

Głównym celem Strategii jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski, co może być osiągnięte tylko w warunkach realizacji zasad zrównoważonego rozwoju. W kontekście realizacji tego zadania, powstało 6 priorytetów, określających najważniejsze kierunki i główne działania, dzięki którym możliwe będzie osiągnięcie celu nadrzędnego.

Jednym z priorytetów SRK jest *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*. Dokument kładzie nacisk na optymalizację i podniesienie jakości funkcjonowania systemu transportowego kraju, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych działalności transportowej, ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę (w tym kosztów związanych z oddziaływaniem transportu na zdrowie i środowisko). Służyć temu będzie dążenie do zintegrowania transportu w układzie gałęziowym i terytorialnym, a także podniesienie parametrów eksploatacyjnych sieci transportowych. Zmniejszanie uciążliwości wpływu transportu na środowisko, będzie natomiast uzyskiwane, poprzez wspieranie alternatywnych form transportu dla ruchu drogowego i lotniczego. Najważniejsze będzie zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej Polski i jej regionów, ze szczególnym uwzględnieniem głównych ośrodków gospodarczych.

SRK, podobnie jak „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”, zwraca uwagę na problem zbyt dużego zatłoczenia dużych aglomeracji oraz niewystarczającej konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do samochodowego. Dlatego każde działanie służące poprawie jakości usług transportu publicznego wpisuje się w zamierzenia opisane w „Strategii Rozwoju Kraju”.



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

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

W priorytecie II *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*, zwraca się uwagę na to, że poprawie bezpieczeństwa, likwidacji wąskich gardeł oraz polepszeniu jakości życia mieszkańców służyć będą inwestycje w system transportu publicznego. Będą one miały na celu zwiększenie jego roli jako alternatywy dla poruszania się prywatnymi środkami transportu, zwłaszcza w aglomeracjach. Wśród pożądanych inwestycji wymienia się tu m.in. wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem osób preferujących transport publiczny; tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego; budowę i rozbudowę publicznego transportu szynowego (metra, szybkich kolei miejskich, szybkich tramwajów, sieci kolejek podmiejskich) oraz wprowadzenie rozwiązań dotyczących publicznego dostępu do lotnisk. Za cel stawia się też poprawę standardu i stanu bezpieczeństwa transportu publicznego oraz zwiększenie jego dostępności dla osób starszych i niepełnosprawnych (m.in. poprzez unowocześnienie i dostosowanie taboru). Priorytet VI *Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej* również zwraca uwagę na to, że dla podniesienia konkurencyjności poszczególnych regionów Polski, konieczne jest wspieranie rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej, w tym zwiększanie dostępności do systemów transportu zbiorowego.

„Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”

Jednym z sześciu celów, zdefiniowanych w NSRO jako mające podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski, jest *Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej*. W ramach tego celu zostały nakreślone działania, mające służyć zwiększaniu udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców kraju. Według NSRO należy przedsięwziąć działania, których celem będzie rozwój zrównoważonych środowiskowo sieci transportowych, poprzez m.in. tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych oraz zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego. Działanie to ma spowodować jak największe ograniczenie presji oddziaływania transportu samochodowego na środowisko przyrodnicze, a także zwiększyć przepustowość komunikacyjną miast.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”

Dokument definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: *Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych oraz Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich* (w ramach celu 1.2. *Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi*). W ramach celu 2.2. *Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe* wskazano cel *Usługi komunikacyjne*. Ponadto określono cel 2.5. *Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności*.

W dokumencie stwierdzono, że poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi, ma duże



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

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

znaczenie dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych. Będzie to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między poszczególnymi ośrodkami. To zaś korzystnie wpłynie na przepływ procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie danego regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak wprowadzenie biletów aglomeracyjnych, czy koordynacja rozkładów jazdy.

Zwiększenie dostępności i poziomu usług w transporcie zbiorowym ma zostać osiągnięte poprzez poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej, wprowadzenie nowocześniejszego taboru oraz zwiększenie zasięgu usług, ich optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego. W efekcie ma to zwiększyć wahadłową mobilność mieszkańców obszarów problemowych. Podniesienie dostępności ośrodków wojewódzkich również ma być realizowane przez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oraz polepszenie jakości przewozów. Skutkiem tych działań będzie skrócenie czasu podróży.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”

Dokument zawiera opis trendów dotyczących popytu na usługi transportowe. Zwiększenie popytu na usługi transportowe związane będzie z koncentracją ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszą koncentracją działalności gospodarczej. Jednocześnie zwiększać się będzie siła nabywcza mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. Sytuacja ta będzie sprzyjała rozwojowi miast. W Koncepcji ustalono, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.*

„Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”

Polityka transportowa państwa jest skoncentrowana na sformułowaniu celów rozwojowych i wskazaniu sposobów ich osiągania – zarówno w układzie zintegrowanym, jak i w odniesieniu dla poszczególnych gałęzi transportu. We wszystkich skalach (międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej) uwzględnia również związki transportu z innymi sektorami gospodarki.

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców, a także o rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

Sformułowany wyżej, podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących 6 celów szczegółowych:



Biurow projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

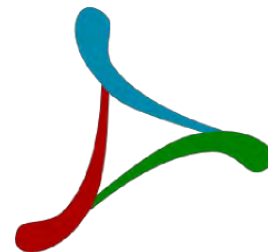
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa, prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
- Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Diagnoza stanu obecnego, prognoza wzrostu ilości przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, skutkowało przyjęciem 10 priorytetów krajowej polityki transportowej:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,

- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.



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

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

Szczególna uwaga jest skierowana na działania prowadzone w dziedzinach, w których efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników lub będą istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu. Stąd za niezwykle ważne uznaje się usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, które kumulują znaczące potoki ruchu. Borykają się one bowiem z wieloma problemami, które koniecznie należy rozwiązać.

„Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”

W dokumencie tym wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdujemy m.in.:

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i kraju,
- zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,
- wspieranie rozwiązań organizacji transportu, które najmniej zanieczyszczają środowisko,
- unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu.

2.2.3. Dokumenty regionalne



Na poziomie regionalnym opracowana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” jest zgodna ze „Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.” oraz „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.



Biuro projektu:

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

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

„Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”

Kluczowe znaczenie rozwojowe sektora transportowego dla województwa opolskiego wiąże się z bardzo dobrym położeniem w przestrzeni komunikacyjnej, zarówno europejskiej, jak i krajowej. Jednakże lokalizacja regionu między obszarami o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może stać się wąskim gardłem w przepływach potoków ładunków oraz osób. Infrastrukturę transportową na terenie województwa opolskiego charakteryzują:

- Relatywnie gęsta sieć komunikacji drogowej z dominantą funkcji tranzytowej wzdłuż osi wschód-zachód. Brak osi północ-południe powoduje radykalne utrudnienia w uruchomieniu walorów endogenicznych regionu.
- Niewystarczający poziom rozwoju dróg w miastach (niezadowalające połączenia z otaczającymi gminami), a także duże natężenie ruchu przyczyniające się do powstawania zatorów w ruchu drogowym.
- Nieuzbrojone w pełni tereny pod inwestycje gospodarcze, wymagające dodatkowo zabezpieczenia kluczowych dla danego obszaru powiązań z drogami krajowymi i regionalnymi w kontekście przyciągania inwestorów.
- Zbyt mała liczba obwodnic oraz przepraw mostowych przez rzekę Odrę, a także niedostateczne parametry techniczne dróg i obiektów mostowych.

W ramach Wyzwania 3. *Atrakcyjne obszary do zamieszkania, inwestowania i wypoczynku* zakłada się realizację następujących celów strategicznych oraz celów operacyjnych dotyczących systemu transportowego:

Cel Strategiczny 6. *Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług*, a w nim cele operacyjne:

- 6.1. Rozwój powiązań transportowych,
- 6.2. Poprawa dostępności do aglomeracji opolskiej,
- 6.3. Integracja systemu transportu zbiorowego,
- 6.4. Poprawa bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych.

W analizie SWOT w zakresie dostępności komunikacyjnej wskazano słabe strony województwa:

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

Realizacja działań planowanych w ramach opracowywanego dokumentu strategicznego, bezpośrednio przyczyni się do eliminacji ww. braków w systemie

transportowym województwa oraz do osiągnięcia celów sformułowanych w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”.

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”

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

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

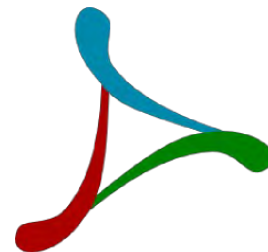
Założenia „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” będą zgodne z założeniami Planu dla województwa opolskiego. Będą się również przyczyniać do realizacji celów zaplanowanych na poziomie województwa.

Przegląd dokumentów lokalnych zamieszczony zostały w załączniku - **Matryca zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi z poziomu regionalnego i lokalnego (załącznik 8E).**

2.3. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym

2.3.1. System drogowy OF PN 2020

System drogowy odgrywa najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców miast i gmin Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Sieć drogową obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodnie powiązania z ośrodkami miejskimi (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynem-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio



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

skomunikowane. Na omawiany system składają się drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Są one przypisane do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Na analizowanym obszarze widoczna jest dominacja układów równoleżnikowych. Sytuacja ta powstała w wyniku nałożenia siatki dróg na teren, na którym istniały już ukształtowane historycznie struktury osadnicze i przestrzenne. Sieć drogowa Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 tworzona jest przez ogólnodostępne drogi publiczne, które, ze względu na pełnioną funkcję, dzielą się na następujące kategorie:

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

Zarządcami dróg są następujące organy administracji rządowej i samorządowej:

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

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

Układ dróg krajowych

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



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

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

Podstawowym elementem szkieletu komunikacyjnego województwa opolskiego jest autostrada A4², która wpisuje się w paneuropejski korytarz transportowy. W skali europejskiej korytarz ten jest osią spinającą Europę Zachodnią z Ukrainą. Autostrada stanowi bardzo sprawne i atrakcyjne powiązanie regionu z dwoma województwami: dolnośląskim oraz śląskim. Autostrada A4 przebiega przez terytorium gminy Grodków – przechodząca przez gminę jezdnia północna autostrady ma długość 10,319 km, a jezdnia południowa 10,962 km.

Węzły, które łączą obszar OF PN 2020 z autostradą, to: „Przylesie” poprzez DW 401 oraz DW 403, „Prądy” poprzez DK 46 oraz DW 435 i „Dąbrówka” poprzez DK 45. Na obszarze OF PN 2020 drogi krajowe zapewniają powiązania między ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi regionu opolskiego (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle) oraz regionów sąsiednich. Z ogólnej sieci dróg krajowych województwa opolskiego naturalnie wyodrębniły się dwa szlaki komunikacyjne obsługujące kierunek wschód-zachód. Pierwszy z nich to tzw. „Szlak Staropolski” (droga krajowa nr 46), który stanowi podstawowe połączenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie (i samego województwa opolskiego) z Warszawą oraz ze znaczącymi krajowymi aglomeracjami – Częstochową, Kielcami i Lublinem. Łączy on również OF PN 2020 z terenami uzdrowiskowymi i wypoczynkowymi Kotliny Kłodzkiej i Sudetów. Drugi szlak, tzw. „Szlak Podsudecki” lub „Trasa Podsudecka” (ciąg dróg krajowych nr 40, 41 i częściowo nr 46), jest on podstawowym elementem układu drogowego zapewniającego wzajemne powiązania między powiatami południowej Opolszczyzny (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle). W systemie komunikacji drogowej województwa opolskiego ciąg ten ma znaczenie regionalne, transgraniczne i międzyregionalne. Trasa stanowi powiązanie 3 regionów południowo-zachodniej Polski – województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Przez OF PN 2020 przebiega również droga krajowa nr 38. Na całej długości położona jest ona w województwie opolskim. Między innymi łączy Głubczyce z Kędzierzynom-Koźlem oraz Polskę z Republiką Czeską (przez przejście graniczne w Pietrowicach). Poniżej przedstawiono przebieg dróg krajowych przebiegających przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020:

- DK 38 relacji Kędzierzyn Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice),
- DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- DK 41 relacji Nysa – Prudnik – Trzebina – granica państwa (Trzebina-Bartultovice),
- DK 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole).

² Autostrada A4 na terenie Polski przebiega od granicy z Niemcami w Jędrzychowicach koło Zgorzelca poprzez Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów do przejścia granicznego na Ukrainę Korczowa-Krakowiec.



Biuro projektu:

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

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

Układ dróg wojewódzkich

Zadaniem dróg wojewódzkich jest połączenie dużych miast znajdujących się w danym układzie regionalnym. Zalicza się również do nich drogi o znaczeniu obronnym, które nie zostały sklasyfikowane jako drogi krajowe. Województwo opolskie posiada dobre powiązania drogowe z województwami ościennymi. Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 charakteryzuje się dogodnymi połączeniami wewnątrzregionalnymi, które, poza połączeniem ważnych ośrodków miejskich i gminnych, zapewniają odpowiedni poziom skomunikowania z głównymi trasami wyższego rzędu. Na analizowanym obszarze można zaobserwować znaczną koncentrację dróg krajowych i wojewódzkich położonych na południe od Opola – m.in. w trzech powiatach wchodzących w skład OF PN 2020 i w gminie Grodków. Występowanie w tym obszarze gęstej sieci dróg o dobrych parametrach technicznych jest spowodowane transgranicznym charakterem południowych powiatów województwa opolskiego. Sytuacja ta korzystnie wpływa na komunikację osobową i towarową z Republiką Czeską. Obecny charakter połączeń drogowych jest wypadkową uwarunkowań historycznych i przestrzennych. Na terenie OF PN 2020 znajduje się 15 z 45 dróg wojewódzkich województwa opolskiego. Dla funkcjonowania i rozwoju OF PN 2020 najważniejsze znaczenia mają następujące drogi wojewódzkie:

- **DW nr 401:** doprowadzająca ruch z części obszaru do autostrady A4 do węzła „Przylesie” (doprowadza ruch z gminy Grodków; a poprzez drogę krajową nr 46, ruch z powiatu nyskiego; zaś przez drogę krajową nr 41 ruch z większości powiatu prudnickiego – jadących w kierunku zachodnim, w tym do Wrocławia). W ciągu tej drogi znajduje się obwodnica Grodkowa.
- **DW nr 405:** Korfantów – Niemodlin – łącząca wschodnią część powiatu nyskiego (gm. Korfantów) z drogą krajową nr 46, a przez nią z autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- **DW nr 406:** Nysa – Włostowa – łącząca Korfantów oraz Łambinowice z drogą krajową nr 46 i dalej z Nysą oraz autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- **DW 407:** Nysa – Korfantów – Łącznik – łącząca Korfantów z Nysą oraz DW 414.
- **DW nr 411:** Nysa – Głuchołazy – Konradów – przejście graniczne (Złate Hory) – o parametrach klasy G – doprowadza ruch z kierunku Wrocławia, Brzegu i Opola do uzdrowiska Głuchołazy na skraju Gór Opawskich i do przejść granicznych w atrakcyjnym rejonie turystycznym Jesenika.
- **DW nr 414:** wiążąca większą część powiatu prudnickiego (w tym Prudnik) z Opolem – stolicą województwa, a przez drogę nr 409 z autostradą A4 na węźle „Gogolin” (to powiązanie jest dogodne dla jadących autostradą w kierunku wschodnim). Droga 414 będzie też doprowadzać do węzła autostradowego Pruszków. W ciągu drogi 414 znajduje się obwodnica Białej.
- **DW nr 416:** relacji Racibórz w woj. śląskim – Kietrz – Głubczyce – Głogówek – Krapkowice – o parametrach klasy G – doprowadzająca ruch z powiatu głubczyckiego i części powiatu prudnickiego do autostrady A4 (na



węzle „Dąbrówka Górna” lub „Gogolin”), a przez drogę krajową 45 do Opola – stolicy województwa (jadąc na północ do drogi 45 dociera się w Krapkowicach, a z południowej części powiatu głubczyckiego, jadąc drogą 416 na zachód, w Raciborzu).

Poniżej umieszczono mapę sieci dróg wojewódzkich i krajowych województwa opolskiego, która ma na celu zobrazowanie ich przebiegu na terenie Opolszczyzny.

Rysunek 8 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020

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

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



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

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

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

Układ dróg powiatowych

Do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin oraz te, które łączą między sobą siedziby poszczególnych gmin. Realizują one również funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy znajdującymi się tutaj wsiami a gminnym ośrodkiem usługowym, a także z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi gmin. Pozwalają też przemieszczać się pomiędzy poszczególnymi wsiami. Długość dróg powiatowych (miejskich i poza miejskich) w poszczególnych powiatach kształtuje się następująco:

- powiat głubczycki – 336,47 km,
- powiat nyski – 594,756 km,
- powiat prudnicki – 270,691 km.

Gmina Biała

Dla prawidłowego funkcjonowania obszaru gminy najważniejsza jest droga wojewódzka DW 414, która stanowi jej podstawową oś komunikacyjną w układzie północ-południe. Jednocześnie pełni ona funkcję regionalnego i wewnętrznego połączenia z Opolem (stolicą województwa opolskiego) oraz Prudnikiem (powiatowym ośrodkiem usługowym). Stanowi także połączenie z Republiką Czeską, poprzez przejście graniczne Trzebina – Bartultovice, które jest oddalone o ok. 15 km od centrum Białej. Gmina Biała posiada bardzo gęstą sieć dróg powiatowych, które zapewniają jej odpowiednie powiązania z sąsiednimi ośrodkami miejskimi. Realizują także funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych wsi z gminnym ośrodkiem usługowym jakim jest miasto Biała oraz z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi gminy.

Gmina Lubrza

Gmina Lubrza należy do powiatu prudnickiego. Na zachodzie graniczy ona z gminą Prudnik, od północy z gminą Biała, od wschodu z gminą Głogówek, a od południa z Republiką Czeską. Trzon układu komunikacyjnego gminy tworzą DK 40 i DK 41, które przeprowadzają głównie ruch tranzytowy (zarówno osobowy jak i towarowy). Stanowią one także dojazd do przejść granicznych z Republiką Czeską: Trzebina – Bartultovice, Głuchołazy – Mikulovice oraz Konradów – Złate Hory. Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu samochodowego na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają podstawowe znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Lubrza, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w regionie. Zapewniają także wewnętrzne powiązania pomiędzy poszczególnymi wsiami gminy, a lokalnym ośrodkiem usługowym jakim jest wieś Lubrza. Najważniejsze zewnętrzne powiązania obszaru gminy z powiatowym i gminnym ośrodkiem usługowym, tzn. miastem Prudnik i wsią Lubrza, zapewniają drogi powiatowe o numerach: DP 1250 O, DP 1267 O, DP 1280 O, DP 1279 O, DP 1614 O, DP 1615 O.



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

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

Gmina Prudnik

Gmina Prudnik położona jest w południowo-wschodniej części OF PN 2020, jest to znaczący ośrodek usługowy. Układ komunikacyjny gminy wyznaczają tranzytowe drogi krajowe: nr DK 40 relacji granica państwa (Głucholazy) – Prudnik – Kędzierzyn-Koźle – Ujazd – Pyskowice oraz nr DK 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina). Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają jednocześnie duże znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Prudnik, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w powiązaniach regionalnych. Prudnik posiada dogodną sieć dróg powiatowych, których uzupełnieniem w wymiarze lokalnym są gęsto rozmieszczone drogi gminne.

Gmina Branice

Gmina Branice to gmina wiejska, położona w południowej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina graniczy od południa i zachodu z Republiką Czeską, od wschodu z gminą Kietrz, natomiast od północy z gminą Głubczyce. Nie występują tu drogi krajowe, a jedynie droga wojewódzka nr 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice (granica państwa). Drogi powiatowe znajdujące się na terenie gminy pozwalają na wygodne połączenie poszczególnych wsi z gminnym ośrodkiem usługowym – Branicami oraz na wzajemne skomunikowanie ze sobą tych miejscowości. Sieć dróg powiatowych tworzą drogi o numerach: 12010, 12200, 12210, 12240, 12380, 12390 12410, 12480, 12820, 12830, 12840.

Gmina Głubczyce

Gmina Głubczyce położona jest w południowo-wschodniej części OF PN 2020. Główną arterią komunikacyjną gminy jest droga krajowa nr 38 relacji Kędzierzyn-Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice), która przechodzi przez gminę w układzie południowy zachód – północny wschód. Ponadto sieć drogową gminy tworzą dwie drogi wojewódzkie o znaczeniu regionalnym: numer 416 Krapkowice – Głogówek – Głubczyce – Kietrz – Racibórz oraz numer 417 Laskowice – Klisino – Szonów – Szczyty – Lisięcice. Przechodzą one przez gminę w układzie północ-południe. Gmina Głubczyce posiada dogodną sieć dróg powiatowych – przez teren miasta Głubczyce przechodzi ich 6, a przez obszary wiejskie gminy – 22. W wymiarze lokalnym uzupełnieniem sieci drogowej jest gęsta sieć dróg gminnych.

Gmina Kietrz

Gmina Kietrz położona jest w południowej części OF PN 2020. Jest to gmina przygraniczna, sąsiadująca z Republiką Czeską. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne gminy wyznaczają drogi wojewódzkie numer: 416 relacji Krapkowice – Kietrz – Racibórz, 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice oraz 420 relacji Kietrz – Pilszcz (granica państwa). Ich uzupełnienie stanowi 18 dróg powiatowych o numerach: 1221, 1223, 1224, 1227, 1234, 233, 1235, 1222, 1237, 1240, 1238,



Biuro projektu:

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

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

1291, 1292, 1204, 1276, 2083, 2081, 2082. Poza tym układ komunikacyjny gminy tworzony jest przez gęstą sieć dróg gminnych.

Kluczowe połączenie zewnętrzne dla gminy stanowi droga wojewódzka 416, która zapewnia połączenie Kietrza z Głubczycami oraz Raciborzem. Najlepsze połączenie drogowe Kietrza z Opolem przebiega na dwóch trasach: drogą wojewódzką 416 przez Głubczyce do Krapkowic, a następnie drogą krajową 45 do Opola oraz z Kietrza drogami powiatowymi przez Baborów i Dobrosłowice do drogi krajowej 38, a następnie od Reńskiej Wsi drogą krajową 45. Przedstawione połączenia stanowią najkrótsze połączenia Kietrza z Opolem, jednakże stan tych dróg jest niezadawalający i wymaga pilnych remontów, co wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi, które musieliby ponieść zarządcy.

Gmina Paczków

Gmina Paczków jest najbardziej wysuniętą na zachód gminą powiatu nyskiego. Od zachodu graniczy ona z woj. dolnośląskim, a od południa z Republiką Czeską. Gmina posiada sieć dróg, które zapewniają jej sprawne połączenia krajowe oraz regionalne. Układ drogowy w gminie tworzą: jedna droga krajowa (nr 46) relacji Kłodzko – Szczekociny oraz jedna droga wojewódzka (nr 382), a także siedem dróg powiatowych zamiejskich, jednaście dróg powiatowych miejskich oraz czterdzieści dziewięć dróg gminnych. Droga krajowa dzieli gminę na dwie części i przebiega przez nią w układzie wschód-zachód. Największa koncentracja dróg widoczna jest na terenie miasta Paczków.

Gmina Otmuchów

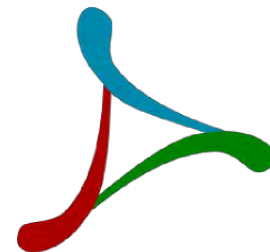
Gmina Otmuchów to gmina miejsko-wiejska, jedna z największych gmin województwa opolskiego (188 km²), położona w zachodniej części powiatu nyskiego przy granicy z Republiką Czeską. Ponadto gmina sąsiaduje z gminami: Głuchołazy, Kamiennik, Nysa, Paczków, Pakosławice oraz Ziębice. Gmina pozostaje w zasięgu drogi krajowej nr 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole), w ciągu której wybudowano w 2006 r. obejście drogowe miasta Otmuchowa. Pozostała część sieci dróg dla transportu kołowego tworzona jest przez drogi powiatowe i drogi gminne.

Gmina Nysa

Gmina Nysa to gmina miejsko-wiejska położona w centralnej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Głuchołazy, Korfantów, Łambinowice, Otmuchów, Pakosławice, Prudnik. Podstawą gospodarki gminy są branże: meblowa, budowlana i odzieżowa. Rozwijają się tu również mała i średnia przedsiębiorczość. Nysa jest najważniejszym ośrodkiem edukacyjno-usługowym na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina Nysa posiada dobrze rozwinięty i wystarczający pod względem gęstości sieci komunikacyjnej układ drogowy. Położenie geograficzne gminy powoduje, że posiada ona korzystne połączenia komunikacyjne zarówno z polskim jak i czeskim układem drogowym. Przez teren gminy przebiegają:

- droga krajowa nr 46,
- droga krajowa nr 41,
- drogi wojewódzkie nr 406, 407, 411,
- drogi powiatowe i gminne.

Problemem, z którym boryka się gmina w kontekście transportu jest niedostateczna ilość przepraw mostowych przez rzekę Nysa Kłodzka oraz liczne utrudnienia, które się z tym wiążą – jak na przykład korki uliczne. Innym ważkim problemem jest brak obwodnicy miasta.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Głuchołazy

Od południa gmina graniczy z Republiką Czeską, co powoduje, że najważniejszy układ drogowy gminy stanowią: droga krajowa nr 40 relacji granica państwa – Pyskowice oraz droga wojewódzka nr 411 Nysa – Głuchołazy – granica państwa. Uzupełnieniem głównych osi transportu jest sieć dróg powiatowych i gminnych. Droga wojewódzka biegnie w układzie północ-południe, a droga krajowa zapewnia połączenie z Republiką Czeską i resztą Polski w układzie zachód-wschód. Drogi te zapewniają połączenie regionalne z sąsiednimi ośrodkami powiatowymi i gminnymi. Za pośrednictwem dróg powiatowych nr 1607 O, 1608 O, 1608 O, 1609 O, 1610 O, 1617 O, 1619 O, 1620 O, 1621 O, 1621 O, 1622 O, 1623 O, 1624 O, 1625 O możliwe jest połączenie z pozostałymi gminami w powiecie nyskim oraz między poszczególnymi miejscowościami wchodzących w skład gminy Głuchołazy.

Gmina Korfantów

Układ komunikacyjny gminy wyznacza tranzytowa droga krajowa o znaczeniu regionalnym nr 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina), która w granicach administracyjnych gminy mierzy 4,20 km długości. Jednak podstawową rolę w obsłudze komunikacyjnej gminy pełni droga krajowa nr 46, która zapewnia powiązanie gminy z miastem powiatowym (Nysą) oraz miastem wojewódzkim (Opolem). Droga ta nie leży w granicach administracyjnych gminy Korfantów. Podstawową obsługę komunikacyjną gminy Korfantów zapewniają trzy drogi wojewódzkie: nr 405 relacji Niemodlin – Korfantów o dł. 2,40 km, nr 406 relacji Nysa – Włostowa o dł. 304 mb, nr 407 relacji Nysa – Korfantów – łącznik o dł. 17,60 km. DW 407 stanowi podstawową oś komunikacyjną gminy na kierunku wschód-zachód. DW 405 stanowi natomiast najważniejszą oś komunikacyjną gminy, zapewniającą powiązania z węzłem autostradowym „Prądy” oraz powiązania regionalne, w tym z Opolem, a także połączenia z sąsiednimi ośrodkami miejskimi (Niemodlin). W kierunku wschód-zachód najistotniejszą osią komunikacyjną gminy jest droga wojewódzka nr 407, która zapewnia powiązania komunikacyjne z Nysą oraz z węzłami autostradowymi „Dąbrówka” i „Gogolin”. Gmina posiada także gęstą sieć dróg powiatowych – obejmującą 16 odcinków – o łącznej długości 79,385 km. Uzupełnieniem tutejszej sieci drogowej są drogi gminne, lokalne miejskie i wiejskie oraz drogi transportu rolnego o łącznej długości 59,71 km.



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

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

Gmina Łambinowice

System drogowy gminy tworzony jest przez drogę krajową nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Szczekociny oraz trzy drogi wojewódzkie: nr 405 Niemodlin – Korfantów, nr 406 Nysa – Jasienica Dolna – Włostowa oraz nr 407 Nysa – Łącznik. Droga wojewódzka nr 406 jest główną osią komunikacyjną obszaru w ujęciu wschód-zachód. Gmina Łambinowice posiada dogodną sieć dróg powiatowych o łącznej długości 91,5 km, na którą składają się następujące odcinki: 12060, 15220, 15230, 15310, 15320, 15330, 15340, 15350, 15360, 15370, 15590, 16050.

Gmina Skoroszyce

Gmina Skoroszyce znajduje się w centralnej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Od południa graniczy ona z gminą Pakosławice³, a od południowego wschodu z gminą Łambinowice. Za najważniejsze drogi w układzie komunikacyjnym gminy należy uznać DK nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Szczekociny oraz drogę wojewódzką nr 401 relacji Brzeg – Grodków – Pakosławice. Przez gminę przechodzi ponad 33 km dróg powiatowych o następujących numerach: 27540, 27540, 27541, 27542, 27543, 27544, 27547, 27553.

Gmina Grodków

Gmina Grodków znajduje się w północnej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina należy do powiatu brzeskiego. W północnej części gminy przebiega autostrada A4, która ma kluczowe znaczenie komunikacyjne dla obszaru Polski południowej, województwa opolskiego oraz OF PN 2020. Na terenie gminy Grodków usytuowany jest węzeł wjazdowy na autostradę „Przylesie” – znajduje się on 13 km od miejscowości Grodków. Układ sieci drogowej gminy tworzony jest przez drogi wojewódzkie nr 401, 385 oraz 378, a także przez 25 dróg powiatowych, takich jak: 15010, 15020, 15030, 15040, 15050, 15060, 15070, 15180, 15400, 15410, 15430, 15440, 15450, 15460, 15470, 15480, 15490, 15500, 15510, 15520, 15530, 15580, 16630. W wymiarze lokalnym uzupełnieniem tej sieci są drogi gminne.

Syntetyczne zestawienie sieci drogowej obszaru w przekroju terytorialnym przedstawiono w załączniku **1B Tom I – diagnoza strategiczna**.

2.3.2. Wyniki badań natężenia ruchu na drogach OF PN 2020

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

Badanie miało charakter półautomatyczny, co oznacza, że ruch kołowy na każdym z wybranych punktów został zarejestrowany kamerą. Badanie wykonano

³ Gmina poza obszarem OF PN 2020



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

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

w terminie 3-19.02.2015 r., we wtorki, środy oraz czwartki w godz. 6:00 – 18:00. Natężenie ruchu było badane wraz z rejestrowaniem struktury rodzajowej pojazdów. Wyróżniono następujące grupy rodzajowe: SO, SD, MI, SC, SCP, A, M, R, Inne. Przeprowadzony pomiar ruchu miał na celu wskazanie dróg cechujących się największym obciążeniem komunikacyjnym. Poniżej przedstawiono listę wytypowanych punktów pomiarowych.

Tabela 3 Lista punktów wybranych do badania pomiaru ruchu

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

Źródło: Opracowanie własne.

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

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 4 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę przejazdu

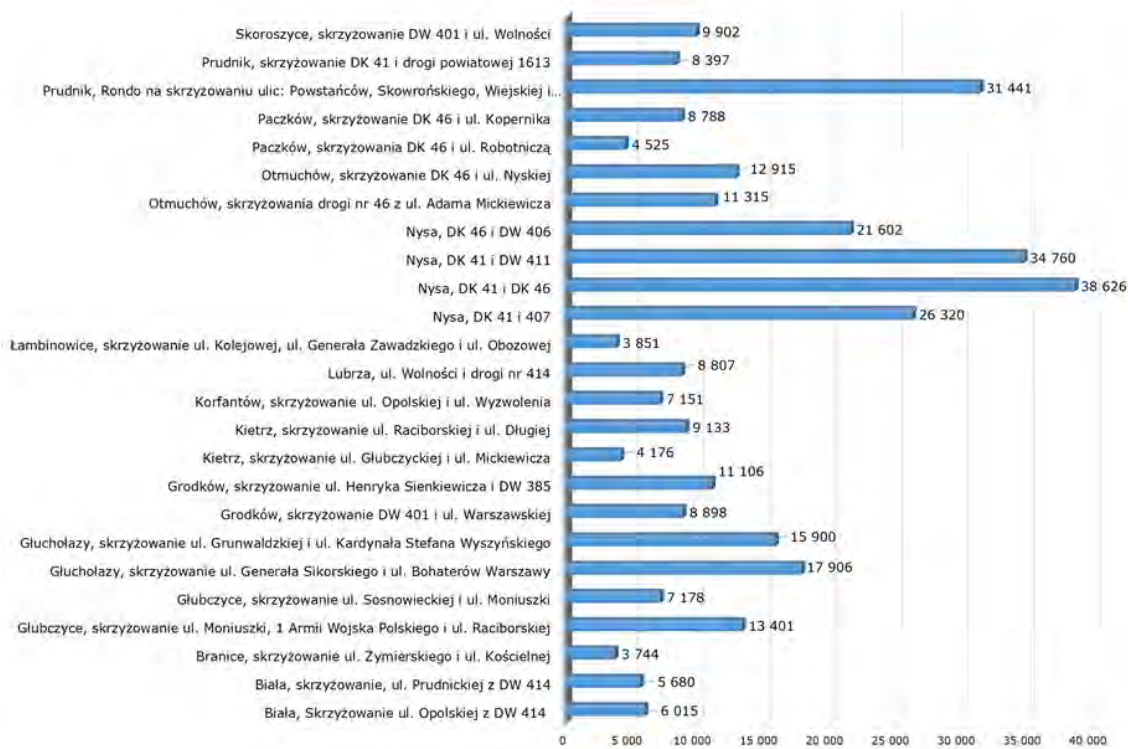
Godziny	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
6:00-7:00	13 679	2 232	219	340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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

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



Wykres 1 Liczba pojazdów w podziale ze względu na wybrane skrzyżowania



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

2.3.3. Prognoza natężenia ruchu

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

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

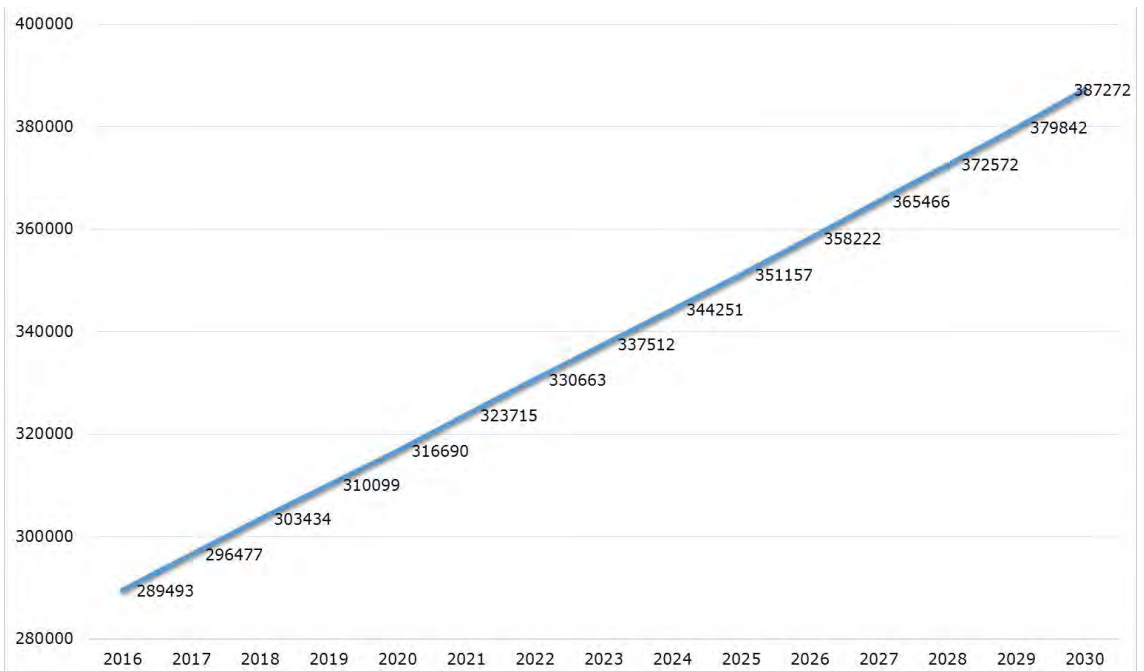


Biuo projektu:

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

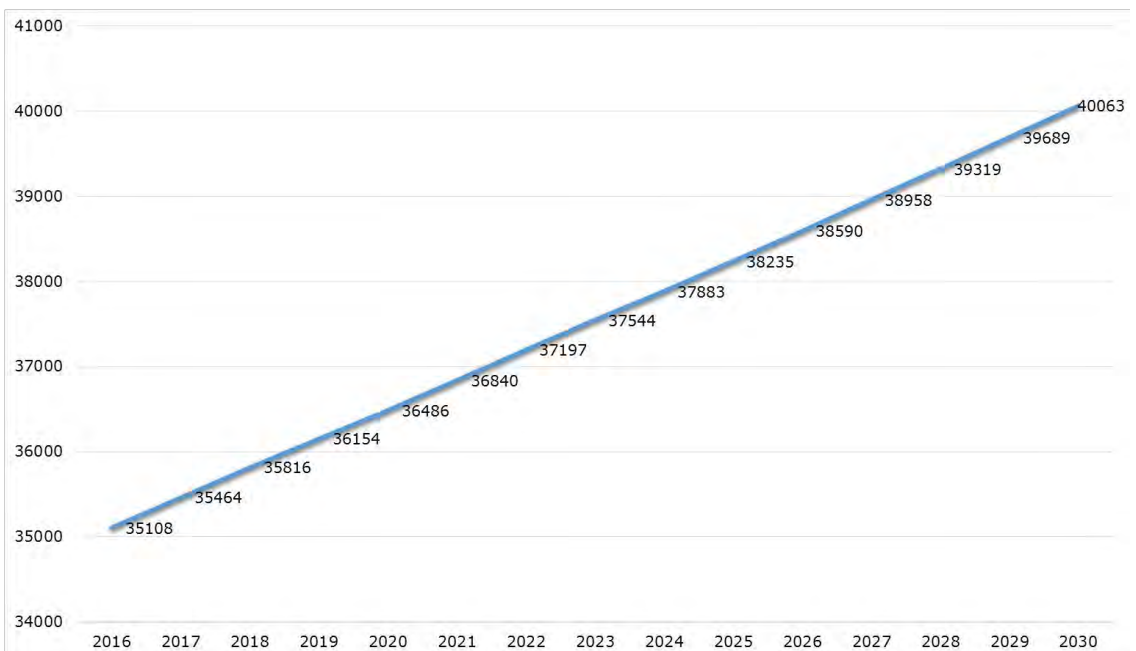
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 9 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 10 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

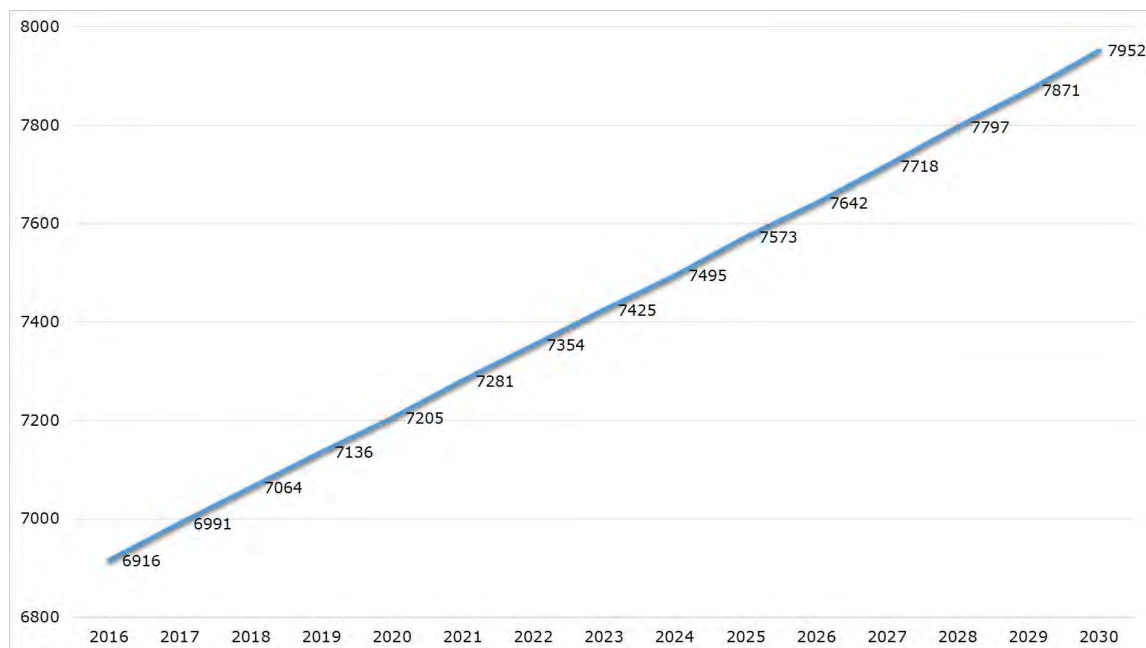


MINISTERSTWO
ROZWOJU





Rysunek 11 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

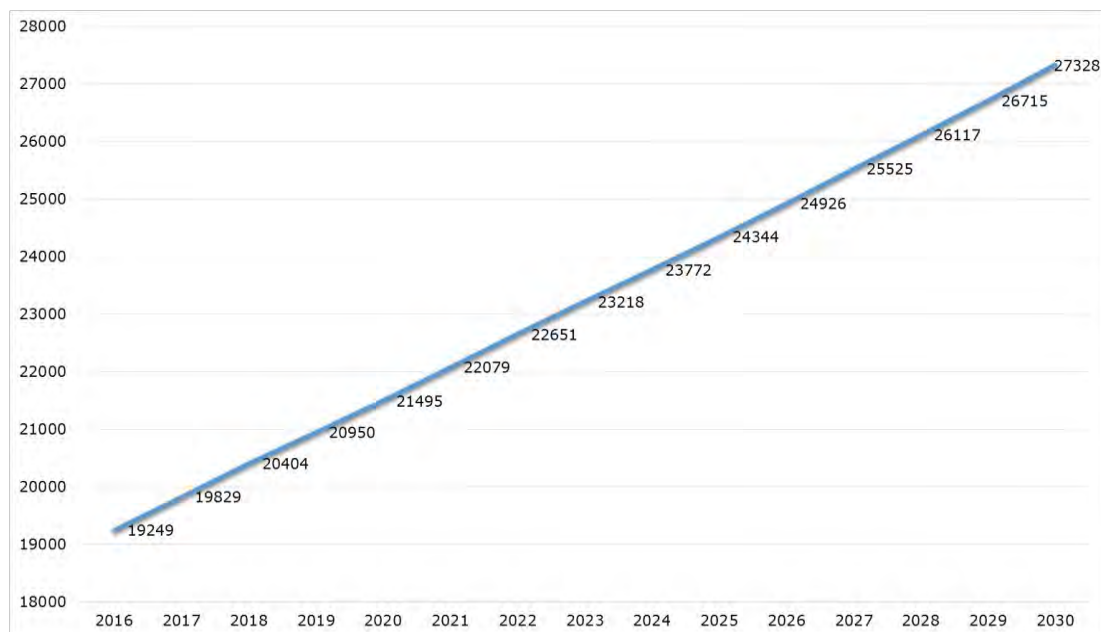
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 12 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



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

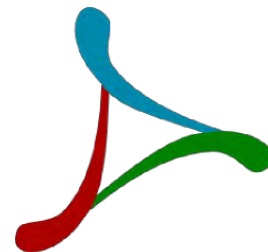
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.3.4. Badania wykorzystania na terenie OF PN 2020 powierzchni parkingowych

Poza badaniami natężenia ruchu, zrealizowano badania wykorzystania na terenie OF PN 2020 powierzchni parkingowych z określeniem charakterystyk parkowania. Badanie zostało przeprowadzone na wybranych i uzgodnionych z Zamawiającym parkingach znajdujących się na terenie OF PN 2020. Przeprowadzono je w terminie od 3 listopada 2014 r. do 16 lutego 2015 r. z wyłączeniem przerwy świąteczno-noworocznej od 22 grudnia 2014 r. do 7 stycznia 2015 r. oraz okresu ferii zimowych w województwie opolskim od 19 stycznia 2015 r. do 1 lutego 2015 r. Badanie było prowadzone we wszystkie dni robocze za wyjątkiem piątków, od godziny 06:00 do 18:00. Badanie polegało na rejestracji trzech pierwszych liter oraz trzech kolejnych znaków (cyfr i/lub liter) tablic rejestracyjnych pojazdów korzystających z parkingu w interwałach półgodzinnych. Nie były więc rejestrowane wszystkie numery tablic rejestracyjnych, co zapewnia anonimowość badania. Parkingi wybrane do badania ujęto w tabeli poniżej.

Tabela 5 Lista parkingów wybranych do badania wykorzystania powierzchni parkingowych

Miejscowość	Parking
Biała	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Branice	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach
Głubczyce	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy ratuszu• Parking przy Lidlu
Głogówek	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku• Parking przy Biedronce
Głuchołazy	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku• Parking przy Lidlu
Grodków	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Kietrz	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Korfantów	<ul style="list-style-type: none">• Rynek w Korfantowie
Otmuchów	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Paczków	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Prudnik	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku• Parking przy Kauflandzie• Parking na ul. Kościuszki za przychodnią Medicus• Parking na Placu Wolności
Nysa	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku



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

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

Miejscowość	Parking
	<ul style="list-style-type: none">• Parking na ul. Eichendorffa• Parkingi wzdłuż ul. Celnej• Parking przy ul. Piastowskiej• Parking przy ul. Szopena

Źródło: Opracowanie własne.

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

Tabela 6 Liczba pojazdów zaparkowanych we wszystkich badanych punktach

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
Biała	Parking na Rynku	330
Branice	Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach	141
Głubczyce	Parking przy Ratuszu	203
	Parking przy Lidlu	525
Głogówek	Parking na Rynku	275
	Parking przy Biedronce	274
Głuchołazy	Parking na Rynku	665
	Parking przy Lidlu	369
Grodków	Parking na Rynku	345
Kietrz	Parking przy Rynku	105
Korfantów	Rynek w Korfantowie	193
Otmuchów	Parking na Rynku	462

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

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
Paczków	Parking na Rynku	666
	Parking na Rynku	507
Prudnik	Parking przy Kauflandzie	774
	ul. Kościuszki za przychodnią Medicus	330
	Plac Wolności	139
	Parking na Rynku	447
Nysa	Parking na ul. Eichendorffa	253
	Parkingi wzdłuż ul. Celnej	381
	Parking ul. Piastowska	334
	Parking przy ul. Szopena	633

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W kontekście długości czasu postoju, we wszystkich badanych miastach (z wykluczeniem parkingów pod supermarketami oraz ośrodkami zdrowia) zbadano łącznie 6263 pojazdy. Czas parkowania 60,27% pojazdów nie przekraczało 30 minut, natomiast 14,90% pojazdów zajmowało miejsca parkingowe w czasie od 30 minut do godziny.

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

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	3 775	60,27%
od 0,5h do 1 h	933	14,90%
od 1 h do 1,5 h	420	6,71%
od 1,5 h do 2 h	212	3,38%
od 2 h do 2,5 h	128	2,04%
od 2,5 h do 3 h	97	1,55%
od 3 h do 3,5 h	65	1,04%



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

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

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
od 3,5 h do 4 h	64	1,02%
od 4 h do 4,5 h	65	1,04%
od 4,5 h do 5 h	67	1,07%
od 5 h do 5,5 h	40	0,64%
od 5,5 h do 6 h	38	0,61%
od 6 h do 6,5 h	52	0,83%
od 6,5 h do 7 h	48	0,77%
od 7 h do 7,5 h	38	0,61%
od 7,5 h do 8 h	45	0,72%
od 8 h do 8,5 h	42	0,67%
od 8,5 h do 9 h	25	0,40%
od 9 h do 9,5 h	15	0,24%
od 9,5 h do 10 h	21	0,34%
od 10 h do 10,5 h	14	0,22%
od 10,5 h do 11 h	19	0,30%
od 11 h do 11,5 h	9	0,14%
od 11,5 h do 12 h	24	0,38%
co najmniej 12 h	7	0,11%
RAZEM	6 263	100,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

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

Tabela 8 Czas parkowania pojazdów pod supermarketami i ośrodkami zdrowia

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	1 659	79,64%

**Biuro projektu:**

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

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

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
od 0,5h do 1 h	186	8,93%
od 1 h do 1,5 h	48	2,30%
od 1,5 h do 2 h	25	1,20%
od 2 h do 2,5 h	31	1,49%
od 2,5 h do 3 h	13	0,62%
od 3 h do 3,5 h	7	0,34%
od 3,5 h do 4 h	7	0,34%
od 4 h do 4,5 h	6	0,29%
od 4,5 h do 5 h	8	0,38%
od 5 h do 5,5 h	5	0,24%
od 5,5 h do 6 h	11	0,53%
od 6 h do 6,5 h	10	0,48%
od 6,5 h do 7 h	9	0,43%
od 7 h do 7,5 h	7	0,34%
od 7,5 h do 8 h	14	0,67%
od 8 h do 8,5 h	14	0,67%
od 8,5 h do 9 h	5	0,24%
od 9 h do 9,5 h	2	0,10%
od 9,5 h do 10 h	0	0,00%
od 10 h do 10,5 h	2	0,10%
od 10,5 h do 11 h	11	0,53%
od 11 h do 11,5 h	2	0,10%
od 11,5 h do 12 h	1	0,05%
co najmniej 12 h	0	0,00%
RAZEM	2 083	100,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Szczegółowy raport z badań dotyczących transportu prywatnego znajduje się w **załączniku 1C Tom II – wyniki badań, załącznik 1A Raport z badania etap I oraz załącznik 1F Opracowanie kartograficzne (mapy).**



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

2.4.1. PKS Nysa

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o. obsługuje ponad 183 linie autobusowe na 30 trasach – zarówno na terenie powiatu nyskiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również na obszarze kilku wybranych większych miast w województwie opolskim. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Nysa zapewnia pasażerom dojazd do miejscowości położonych na obszarach następujących gmin:

- część południowa: Głuchołazy;
- część północna: Pakosławice, Skoroszyce;
- część zachodnia: Otmuchów, Kamienica, Paczków;
- część wschodnia: Korfantów, Łambinowice.

Najwięcej bezpośrednich kursów wykonywanych jest do Głuchołaz – 18 par kursów w ciągu dnia. W soboty do tego miasta wykonywane są jedynie 3 kursy, natomiast w niedziele nie ma żadnego połączenia. Wśród linii o największej ilości przejazdów bezpośrednich obsługiwanych w dni robocze przez PKS Nysa znajduje się linia obsługująca trasę Nysa Dworzec Autobusowy – Opole Reymonta. Od poniedziałku do piątku wykonywanych jest tu 14 par kursów, natomiast w soboty i niedziele tylko 8 par. Paczków to miejscowość, do której w dni robocze wykonywanych jest łącznie 7 kursów bezpośrednich, w soboty liczba ta spada jednak do 3, a w niedziele kierunek ten w ogóle nie jest obsługiwany. Stosunkowo dobre połączenie istnieje pomiędzy Nysą a Korfantowem – w dni robocze autobusy kursują tu 10 razy dziennie, jednak w soboty i niedziele nie przewidziano żadnego kursu. Jak widać w weekendy przewoźnik oferuje połączenia w dość ograniczonym zakresie.

Tabela 9 Wyszczególnienie połączeń PKS Nysa

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1.	NYSA D.A.	GŁUCHOŁAZY ul. LOMPY/ SZPITAL (przez POLSKI ŚWIĘTÓW)	9	3	0
2.	NYSA D.A.	GŁUCHOŁAZY P.DW. (przez POLSKI ŚWIĘTÓW)	5	0	0
3.	NYSA D.A.	GŁUCHOŁAZY P.DW. (przez STARY LAS/ KOŚCIÓŁ)	4	0	0
4.	NYSA D.A.	SŁAWNIOWICE GRANICA (przez BISKUPÓW I/ SKRZ.)	1	0	0
5.	NYSA D.A.	SŁAWNIOWICE GRANICA (przez GIERAŁCICE III/ KOŚCIÓŁ)	3	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
6.	NYSA D.A.	SZKLARY I/ KOŚCIÓŁ (przez KARŁOWICE WIELKIE)	3	0	0
7.	NYSA D.A.	GOWOROWICE (przez KAMIENNIK)	2	0	0
8.	NYSA D.A.	OTMUCHÓW ul. MICKIEWICZA P.DW. (przez WÓJCICE)	1	0	0
9.	NYSA D.A.	OTMUCHÓW ul. MICKIEWICZA P.DW. (przez KAŁKÓW)	1	0	0
10.	NYSA D.A.	ŁĄKA (przez KAŁKÓW)	2	0	0
11.	NYSA D.A.	SARNOWICE (przez OTMUCHÓW)	1	0	0
12.	NYSA D.A.	GOŚCICE III (przez OTMUCHÓW)	4	0	0
13.	NYSA D.A.	KAMIENICA/ SKRZ. (przez OTMUCHÓW)	5	0	0
14.	NYSA D.A.	RZYMIANY	1	0	0
15.	NYSA D.A.	NYSA D.A. (przez FRĄCZKÓW)	3	0	0
16.	NYSA D.A.	CHRÓSCINA SZKOŁA (przez SKOROSZYCE)	2	0	0
17.	NYSA D.A.	CZARNOLAS III (przez SKOROSZYCE)	4	0	0
18.	NYSA D.A.	SIDZINA (przez LASOCICE)	4	0	0
19.	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez BIELICE I)	3	0	0
20.	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez JASIENICĘ DOLNĄ)	1	0	0
21.	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez WŁODARY)	2	0	0
22.	NYSA D.A.	NYSA D.A. (przez KORFANTÓW, ŁAMBINOWICE)	3	0	0
23.	NYSA D.A.	RZYMKOWICE (przez JASIENICĘ DOLNĄ)	1	0	0
24.	NYSA D.A.	PLEŚNICA (przez WĘŻĄ WIEŚ)	3	0	0
25.	NYSA D.A.	OPOLE, REYMONTA (przez NIEMODLIN)	14	8	8
26.	NYSA D.A.	GRODKÓW, ul. WARSZAWSKA/ P.DW. (przez BIECHÓW)	2	0	0
27.	BYKOWICE	BYKOWICE (przez PAKOSŁAWICE/GIMNAZJUM)	2	0	0
28.	NYSA D.A.	PACZKÓW ul. KOŁĄTAJA (przez OTMUCHÓW)	6	3	0
29.	NYSA D.A.	PACZKÓW P.DW. (przez OTMUCHÓW)	1	0	0
30.	NYSA D.A.	REŃSKA WIEŚ	2	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o miejscowości położone pomiędzy wymienionymi w tabeli przystankami początkowymi i końcowymi, najłatwiej dostać się do miejscowości Pakosławice, która zlokalizowana jest na północ od miasta Nysa. W dni robocze wykonywanych jest w tym kierunku 26 par kursów, natomiast w weekendy – 8 par.



Dobre połączenie występuje również pomiędzy Nysą a Hanuszowem, Strobicami, Sidziną. Z Nysy łatwo dostać się również do Otmuchowa oraz Głuchołaz, Paczkowa i Opola.

Tabela 10 Ilość kursów wykonywanych do danych miejscowości w podziale na dni tygodnia

Lp.	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele
1.	Pakosławice	26	8	8
2.	Hanuszów, Strobice	23	8	8
3.	Sidzina	21	8	8
4.	Otmuchów	19	3	0
5.	Głuchołazy, Podkamień, Przełęk, Głębinów, Wójcice	18	3	0
6.	Malerzowice Wielkie	17	8	8
7.	Paczków, Frydrychów, Ścibórz	16	3	0
8.	Opole, Niemodlin, Polski Świątów, Nowy Świątów,	14	8	8
9.	Wilamowa, Stary Paczków, Korfantów	10	3	0
10.	Korfantów	10	0	0
11.	Makowice, Skoroszyce, Trzeboszowice, Dziewiętlice, Ujeździec, Unikowice, Rusocin, Piątkowice	6	0	0
12.	Kamienica, Goświnowice, Grądy, Goraszowice, Siedlec, Rysiwice, Karłowice, Kamiennik	5	0	0
13.	Czarnolas, Gościce, Sławniowice, Mroczkowa, Hajduki Nyskie, Stary Las, Nowy Las, Charbielin, Lasocice, Markowice, Łączki, Biskupów, Burgrabice, Rzymiany	4	0	0
14.	Pleśnica, Reńska Wieś, Bielice, Okopy, Łambinowice, Wierzbie, Siestrzechowice, Kwiatków, Buków, Kałków, Łąka, Przydroże, Niwnica, Wierzbicice, Węża Wieś, Ścinawa, Jegielnica, Ligota Ścinawska, Złotogłowice, Prusinowice, Zurzyce, Wilemowice	3	0	0
15.	Chróścina, Grodków, Goworowice, Radzikowice, Nowaki, Biechów, Radowice, Jaszów, Bogdanów, Rogów, Strzegów, Jędrzejów, Wójtowice, Kłodobok, Cieszanowice, Chociebórz, Lipniki, Białowieża, Jasienica Dolna, Drogoszów, Myszowice, Wielkie Łąki, Konradów, Wyszków, Kubice, Włodary, Rynarcice, Kuropas, Biała Nyska, Wierzbno	2	0	0
16.	Rzymkowice, Sarnowice, Jodłów, Piotrowice, Krakówkowice, Meszno, Ratnowice, Śliwice, Goszowice, Śmiłowice, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Borek, Przechód,	1	0	0

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

Lp.	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele
	Nieradowice, Maciejowice, Janowa, Lasowice, Lubiatów, Ligota Wielka			

Źródło: Opracowanie własne.

PKS Nysa w naprawde niewielkim stopniu zapewnia mieszkańcom możliwość przemieszczania się transportem publicznym w weekendy. W soboty do Głuchołaz wykonywane są jedynie 3 kursy, natomiast w niedziele nie ma w tym kierunku żadnego połączenia. Poza Głuchołazami należy zwrócić jeszcze uwagę na miejscowość Paczków, do której w soboty również wykonywane są 3 kursy, które obsługują jednocześnie miejscowość Wójcice.

2.4.2. MZK Nysa

Miejski Zakład Komunikacji w Nysie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zapewnia transport na terenie miasta Nysa w ramach 12 linii autobusowych. Najwięcej kursów na wydłużonych liniach w dni robocze wykonywanych jest pomiędzy Iławą a Aleją Wojska Polskiego (linia 8, 7 kursów dziennie). 4 kursy wykonywane są na wydłużonej linii 4, pomiędzy Kępnicą a Złotogłowicami, która kursuje również w soboty (8 kursów) oraz niedziele (5 kursów). W dni robocze 3 kursy na wydłużonej trasie realizowane są przez następujące linie:

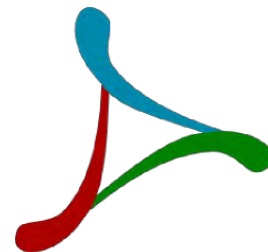
- 2: Domaszkowice Pętla – Głębinów Pętla
- 3: Kubice Pętla – Jędrzychów Sklep
- 10: Kępnica – Regulice

Najmniej kursów (1 w dni robocze) pomiędzy najbardziej odległymi punktami danej trasy wykonywanych jest na liniach:

- 7: Kubice – Goświnowice
- 9: Ujejskiego Szkoła – Nowowiejska Pętla
- 9: Jeziorna Domat – Nowowiejska Pętla
- 12: Jarnołów – Aleja Wojska Polskiego

Tabela 11 Liczba kursów danej linii pomiędzy krańcowymi przystankami (linia wydłużona)

Numer linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
2	Domaszkowice Pętla	Głębinów Pętla	3	0	0
3	Kubice Pętla	Jędrzychów Sklep	3	0	0
4	Kępnica Pętla	Złotogłowice Pętla	4	8	5
6	Przełęk POM (Kępnica)	Kaczkowskiego (Złotogłowice Pętla)	2	0	0
10	Kępnica	Regulice	3	0	0



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

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

Numer linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
14	Regulice	Przełęk POM (przez Kolejową)	2	0	0
5	Lipowa Pętla	Goświnowice Pętla	2	0	0
5	Lipowa 2	Otmuchów	5	0	0
7	Piłsudskiego Zajeżdźnia	Otmuchów	3	0	0
7	Kubice Pętla	Goświnowice Pętla	1	0	0
9	Ujejskiego Szkoła	Nowowiejska Pętla	1	0	0
9	Jeziorna Domat	Nowowiejska Pętla	1	0	0
8	Iława	Aleja Wojska Polskiego	7	0	0
12	Jarnołów	Aleja Wojska Polskiego	1	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 12 Wykaz skróconych linii MZK Nysa

Numer linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
2	Piłsudskiego Opex	Otmuchowska	30	10	3
3	Piłsudskiego Opex	Jędrzychów Sklep	11	0	0
4	Piłsudskiego Opex	Grodkowska	19	10	6
6	Piłsudskiego Opex	Cmentarz Złotogłowicka	4 (+2 do Grodkowskiej)	7	5
10	Piłsudskiego Opex	Regulice	7	0	0
14	Grodkowska Koszary	Przełęk POM	5	0	0
5	Piłsudskiego Polmo	Goświnowice Pętla	12	9	6
7	Piłsudskiego Opex	Jędrzychów (część skręca do Sękowic, część do Goświnowic)	11	11	6
9	Piłsudskiego Przychodnia	Nowowiejska Pętla	13	0	0
9	Mickiewicza Sienk.	Nowowiejska Pętla	12	0	0
8	Koperniki Pętla	Aleja Wojska Polskiego Pętla	9 (+2 do zajeżdźni Piłsudskiego)	0	0
12	Iława Pętla	Aleja Wojska Polskiego	10	5	3

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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

Arriva spółka z ograniczoną odpowiedzialnością posiada swój oddział w Prudniku, skąd zapewnia dojazd bezpośredni do 25 miejscowości, za pośrednictwem 50 różnych tras.

Najwięcej bezpośrednich kursów w dni robocze wykonywanych jest do miejscowości Głuchołazy (w ciągu dnia 24 kursy z Prudnika). Duża liczba przejazdów wykonywana jest również w weekendy – w soboty z dworca w Prudniku odjeżdża 15 busów, w niedziele natomiast – 10. Na drugim miejscu pod względem ilości kursów bezpośrednich, wykonywanych przez omawianego przewoźnika, są kursy do Opola. Różnymi trasami w dni robocze wykonywanych jest w tym kierunku 18 kursów, natomiast w soboty i niedziele – 8 przejazdów. Do miejscowości Biała w dni robocze organizowanych jest łącznie 17 kursów dziennie, a po 8 kursów w soboty i niedziele. Arriva w dużym stopniu zapewnia przejazdy do miejscowości Głogówek (13 kursów w dni robocze, 0 w weekendy). Do Nysy w dni robocze wykonywanych jest 11 kursów, w soboty 4, a w niedziele 5. Najmniej bezpośrednich kursów (1 w ciągu dnia) organizowanych jest do Chrzelic, Jegielnicy, Józefowa, Krapkowic i Przechodu. Szczegółowy spis bezpośrednich kursów do poszczególnych miejscowości, wykonywanych przez spółkę Arriva, przedstawia poniższa tabela.

Tabela 13 Spis bezpośrednich kursów wykonywanych przez Arriva Sp. z o.o.

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1.	Prudnik D.A.	Biała	10	8	8
2.	Prudnik D.A.	Biała przez Śmicz	6	0	0
3.	Prudnik D.A.	Biała przez Olbrachcice	1	0	0
4.	Prudnik D.A.	Chrzelice przez Górka Prudnicka	1	0	0
5.	Prudnik D.A.	Dębowiec	2	0	0
6.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Jasiona, Nowy Browiniec	2	0	0
7.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Lubrza, Raclawice Śląskie, Dzierżysławice	1	0	0
8.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Zawada	2	0	0
9.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Wilków, Błazejowice Dolne	7	0	0
10.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Żabnik, Błazejowice Dolne	1	0	0
11.	Prudnik D.A.	Głuchołazy	0	2	1
12.	Prudnik D.A.	Głuchołazy przez Wierzbiec	8	6	2
13.	Prudnik D.A.	Głuchołazy przez Pokrzywna	16	7	7
14.	Prudnik D.A.	Jegielnica przez Ścinawa Mała	1	0	0
15.	Prudnik D.A.	Józefów przez Śmicz	1	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
16.	Prudnik D.A.	Korfantów przez Ścinawę Małą, Rączkę	1	0	0
17.	Prudnik D.A.	Korfantów przez Ligotę Białską, Puszynę	4	0	0
18.	Prudnik D.A.	Krapkowice przez Krobusz, Mosznę, Dobrą	1	0	0
19.	Prudnik D.A.	Krzyżkowice przez Jasionę, Skrzypiec	4	0	0
20.	Prudnik D.A.	Krzyżkowice przez Lubrzą, Skrzypiec	1	0	0
21.	Prudnik D.A.	Mieszkowice przez Szybowice	2	0	0
22.	Prudnik D.A.	Moszczanka	1	0	0
23.	Prudnik D.A.	Niemodlin przez Ścinawę Małą, Rączkę, Korfantów	1	0	0
24.	Prudnik D.A.	Niemodlin przez Ligotę Białską, Puszynę, Korfantów, Rzymkowice	1	0	0
25.	Prudnik D.A.	Nowy Browiniec przez Jasionę	4	0	0
26.	Prudnik D.A.	Nowy Browiniec przez Jasionę, Skrzypiec, Krzyżkowice	1	0	0
27.	Prudnik D.A.	Nysa przez Głucholazy	0	1	2
28.	Prudnik D.A.	Nysa przez Lipową	3	0	0
29.	Prudnik D.A.	Nysa przez Rudziczkę	1	0	0
30.	Prudnik D.A.	Nysa przez Wierzbic, Głucholazy	2	2	2
31.	Prudnik D.A.	Nysa przez Rudziczkę, Wężę	5	1	1
32.	Prudnik D.A.	Oława przez Wierzbic, Głucholazy, Nysę, Grodków	2	2	2
33.	Prudnik D.A.	Opole przez Dębinę	9	5	5
34.	Prudnik D.A.	Opole przez Górkę Prudnicką	5	3	3
35.	Prudnik D.A.	Opole przez Mosznę, Raclawiczki	2	0	0
36.	Prudnik D.A.	Opole przez Mosznę, Ścigów, Prószków	1	0	0
37.	Prudnik D.A.	Opole przez Ligotę Białską, Otoki, Grabinę, Łącznik	1	0	0
38.	Prudnik D.A.	Podlesie przez Pokrzywną	2	0	0
39.	Prudnik D.A.	Przechód przez Prężynkę, Grabinę, Pogórze	1	0	0
40.	Prudnik D.A.	Radostynia przez Prężynkę	1	0	0
41.	Prudnik D.A.	Radostynia przez Olbrachcice, Ligotę Białską	1	0	0
42.	Prudnik D.A.	Rudziczka	6	1	1
43.	Prudnik D.A.	Rudziczka przez Szybowice	4	0	0

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

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
44.	Prudnik D.A.	Ścinawa Mała	6	0	0
45.	Prudnik D.A.	Trzebina	6	0	0
46.	Prudnik D.A.	Wrocław przez Głuchołazy, Nysę, Grodków	0	1	2
47.	Prudnik D.A.	Wrocław przez Rudziczkę, Nysę, Grodków	1	0	0
48.	Prudnik D.A.	Wrocław przez Wierzbiec, Głuchołazy, Nysę, Grodków, Oławę	2	2	2

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela przedstawia zaś wyszczególnienie połączeń (zarówno bezpośrednich, jak i pośrednich) wykonywanych z Prudnika do wybranych miejscowości. Jak widać z danych przedstawionych w tabeli – najlepsze połączenie istnieje pomiędzy miejscowością Prudnik, a:

- Białą (45 połączeń),
- Lubrzą (36 połączeń) oraz
- Głuchołazami (26 połączeń).
- Stosunkowo dużo pojazdów odjeżdża również do:
- Moszczanki (19 połączeń);
- Opola, Pokrzywny, Prószkowa i Rudziczki (18 połączeń);
- Chrzelic, Łącznika i Radostyni (16 połączeń);
- Głogówka (15 połączeń).

Najmniej połączeń – tylko 1 w ciągu dnia – realizowanych jest z Prudnika do: Dobrej, Dzierżysławic, Jegielnicy, Józefowa, Krapkowic, Raclawic Śląskich, Rączki i Żabnika.

Tabela 14 Liczba połączeń wykonywanych codziennie z Prudnika do wybranych miejscowości (połączenia pośrednie i bezpośrednie)

Do:	Liczba połączeń
Biała	45
Lubrza	36
Głuchołazy	26
Moszczanka	19
Opole, Pokrzywna, Prószków, Rudziczka	18
Chrzelice, Łącznik, Radostynia	16
Głogówek	15
Krobosz	14
Dębina, Ligota Bialska	13



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

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

Do:	Liczba połączeń
Nysa	11
Błazejowice Dolne, Solec	10
Skrzypiec	9
Jasiona, Pogórze, Wierzbiec	8
Ścinawa Mała, Śmicz, Wilków	7
Górka Prudnicka, Grabina, Mieszkowice, Otoki, Szybowice, Trzebina, Węża	6
Korfantów, Krzyżkowice, Nowy Browiniec	5
Moszna, Puszczyca	4
Grodków, Lipowa, Przechód, Raclawiczki, Wrocław	3
Dębowiec, Niemodlin, Olbrachcice, Oława, Podlesie, Prężynka	2
Dobra, Dzierżysławice, Jegielnica, Józefów, Krapkowice, Raclawice Śląskie, Rączka, Żabnik	1

Źródło: Opracowanie własne.

2.4.4. PKS Głubczyce

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Sp. z o.o. obsługuje ponad 300 połączeń autobusowych, zarówno na terenie powiatu głubczyckiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również kilku wybranych większych miast Polski. PKS Głubczyce zapewnia pasażerom dojazd do następujących miejscowości:

- część południowa: Bogdanowice, Włodzienin, Lewice, Dzbańce, Bliszczycy, Michałkowice, Branice, Wysoka, Boboluszki, Uciechowice, Wiechowice, Dzierżkowice, Pilszcz;
- część północna: Zawiszycy, Lisięcice, Szonów, Tomice, Kazimierz, Głogówek, Raclawice Śl., Lwowiany, Nowe Sady, Milice, Jakubowice, Grudynia;
- część zachodnia: Gołuszowice, Równe, Dobieszów, Pielgrzymów, Mokre, Pietrowice, Radynia, Chomiąża, Lenarcice, Opawica;
- część wschodnia: Grobniki, Debrzyce, Widok, Dziećmarów;
- część południowo-wschodnia: Baborów, Kietrz, Dzierżysław, Lubotyń, Rogożany, Nowa Cerekwia;
- część południowo-zachodnia: Zopowy, Zubrzyce, Zalesie, Braciszów, Ciermięcice.

Racibórz, Oława oraz Wrocław to miasta znajdujące się na terenie innych województw, do których PKS Głubczyce Sp. z o.o. również zapewnia transport. Najwięcej połączeń komunikacyjnych realizowanych jest codziennie pomiędzy miejscowościami:

- Baborów – Głubczyce (przez Sulków): 9 połączeń,

**Biuro projektu:**

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

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

- Baborów Rynek – Racibórz: 7 połączeń,
- Głubczyce – Racibórz (przez Sulków): 7 połączeń,
- Głubczyce – Opole (przez Lisięcice): 9 połączeń.

Dobre połączenia komunikacyjne występują pomiędzy miejscowościami: Głubczyce – Branice (na tej trasie codziennie kuruje 5 linii autobusowych, z czego 2 przez Dzbańce, 2 przez Lewice, a 1 przez Kietrz). Dobra komunikacja (11 połączeń) występuje pomiędzy miejscowościami Głubczyce i Kietrz z dostępnymi wariantami trasy: przez Boguchwałów (3 połączenia), przez Nasiedle (1 połączenie), przez Grobniki/ Baborów (2 połączenia) oraz przez Wojnowice (4 połączenia). Stosunkowo częste przejazdy odbywają się również na następujących trasach: z Branice do miejscowości Głubczyce przez Lewice – 7 połączeń komunikacyjnych dziennie, z miejscowości Kietrz do miasta Racibórz również 7 połączeń komunikacyjnych (nie wykonuje ich PKS Głubczyce, przewoźnik ten w dni robocze obsługuje tylko jeden kurs na trasie Branice – Racibórz przez Kietrz). Ponadto kilka połączeń komunikacyjnych dziennie występuje pomiędzy miejscowościami Głubczyce i Opawica (przez Zopowy oraz Równe), gdzie autobusy kursują z częstotliwością 5 razy dziennie. Z miejscowości Branice do miejscowości Kietrz odbywają się codziennie 4 przejazdy tego przewoźnika.

Z Głubczyc pasażerowie komunikacji miejskiej mogą dostać się codziennie do następujących miejscowości: Branice, Debrzyca, Kędzierzyn-Koźle (przez Lisięcice), Kietrz (przez Branice, Nasiedle), Krzyżowice (przez Nowe Gołuszowice), Nysa (przez Raławice Śląskie), Opawica (przez Zopowy Osiedle), Ściborzyce Wielkie, Wysoka (przez Branice), Wojnowice Gosp. (przez Nową Wieś Głubczycką). Codziennie wykonywane jest jedno połączenie z miejscowości Baborów do Opola (trasa przez Sułków i Lisięcice). Z Branice zapewnione zostało połączenie z następującymi miejscowościami: Bliszczycy, Głubczyce (przez Bliszczycy, Lewice), Kietrz (przez Ludmierzyce), Opole (zarówno przez Dzbańce, jak i przez Lisięcice) Pilszcz, Wysoka, Dzierżkowice. Istnieją również połączenia komunikacyjne pomiędzy miastem Kietrz, a miejscowościami: Branice (przez Ściborzyce Wielkie), Dzierżkowice (przez Pilszcz oraz Ściborzyce Wielkie/ Pilszcz), Opole (przez Baborów) oraz Uciechowice (przez Ściborzyce Wielkie).

Tabela 15 Wyszczególnienie połączeń PKS Głubczyce

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1.	Głubczyce P.DW.	Bliszczycy	1	0	0
2.	Głubczyce P.DW.	Braciszów przez Zopowy	3	0	0
3.	Głubczyce P.DW.	Branice przez Bliszczycy	1	0	0
4.	Głubczyce P.DW.	Branice przez Dzbańce	3	0	0
5.	Głubczyce P.DW.	Branice przez Lewice	3	0	0
6.	Głubczyce P.DW.	Debrzyca przez Widok	1	0	0
7.	Głubczyce P.DW.	Dzieńmarów przez Grobniki	2	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
8.	Głubczyce P.DW.	Dzierżkowice przez Nasiedle	2	0	0
9.	Głubczyce P.DW.	Głogówek przez Kietlice	2	0	0
10.	Głubczyce P.DW.	Grudynia Mała przez Milice	2	0	0
11.	Głubczyce P.DW.	Kędzierzyn-Koźle przez Lisięcice	1	0	0
12.	Głubczyce P.DW.	Kietrz przez Boguchwałów	3	0	0
13.	Głubczyce P.DW.	Kietrz przez Branice, Nasiedle	1	0	0
14.	Głubczyce P.DW.	Kietrz przez Grobniki, Baborów	2	0	0
15.	Głubczyce P.DW.	Kietrz przez Wojnowice	4	0	0
16.	Głubczyce P.DW.	Krzyżowice przez Nowe Gołuszowice	1	0	0
17.	Głubczyce P.DW.	Opawica przez Równe	4	0	0
18.	Głubczyce P.DW.	Opawica przez Zopowy Osiedle	1	0	0
19.	Głubczyce P.DW.	Opole przez Kietlice	3	2	1
20.	Głubczyce P.DW.	Opole przez Lisięcice	11	7	6
21.	Głubczyce P.DW.	Pilszcz przez Branice	4	1	1
22.	Głubczyce P.DW.	Racibórz przez Sulków	7	4	3
23.	Głubczyce P.DW.	Raławice Śląskie przez Sławoszów	3	0	0
24.	Głubczyce P.DW.	Ściborzyce Wielkie	1	0	0
25.	Głubczyce P.DW.	Wysoka przez Branice	1	0	0
26.	Głubczyce P.DW.	Wojnowice Gosp. przez Nową Wieś Głubczycką	1	0	0
27.	Głubczyce P.DW.	Wrocław przez Grodków	2	2	2
28.	Baborów Rynek	Głubczyce przez Dzieńmarów, Grobniki	2	0	0
29.	Baborów Rynek	Głubczyce przez Sulków	7	4	3
30.	Baborów Rynek	Kietrz	2	0	0
31.	Baborów Rynek	Opole przez Sulków, Lisięcice	1	0	0
32.	Baborów Rynek	Racibórz	7	4	3
33.	Branice	Bliszczycze	1	0	0
34.	Branice	Głubczyce przez Bliszczycze, Lewice	1	0	0
35.	Branice	Głubczyce przez Lewice	7	0	0
36.	Branice	Kietrz przez Ludmierzyce	1	0	0
37.	Branice	Kietrz przez Nasiedle	3	0	0

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

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
38.	Branice	Opole przez Dzbańce	1	0	0
39.	Branice	Opole przez Lisięcice	1	0	0
40.	Branice	Pilszcz przez Dzierżkowice	4	0	0
41.	Branice	Racibórz przez Kietrz	2	0	0
42.	Kietrz Rynek	Branice przez Nasiedle	3	0	0
43.	Kietrz Rynek	Branice przez Ściborzycze Wielkie	1	0	0
44.	Kietrz Rynek	Dzierżkowice przez Pilszcz	1	0	0
45.	Kietrz Rynek	Dzierżkowice przez Ściborzycze Wielkie, Pilszcz	1	0	0
46.	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Baborów, Dziećmarów	2	0	0
47.	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Boguchwałów	3	0	0
48.	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Wojnowice	4	0	0
49.	Kietrz Rynek	Lubotyń	2	0	0
50.	Kietrz Rynek	Opole przez Baborów	1	0	0
51.	Kietrz Rynek	Pilszcz	2	0	0
52.	Kietrz Rynek	Racibórz przez Żerdziny	2	0	0
53.	Kietrz Rynek	Ściborzycze Wielkie	2	0	0
54.	Kietrz Rynek	Uciechowice przez Ściborzycze Wielkie	1	0	0

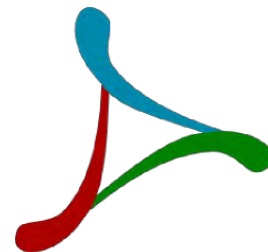
Źródło: Opracowanie własne.

W weekendy PKS Głubczyce Sp. z o.o. obsługuje zaledwie kilkadziesiąt kursów, 24 kursy przypadają na soboty, natomiast 19 odbywa się w niedziele (dla porównania autobusy w dni robocze kursują łącznie 135 razy dziennie). W soboty pasażerowie PKS w Głubczycach Sp. z o.o. mogą przemieszczać się pomiędzy następującymi miejscowościami: Głubczyce – Opole (9 połączeń w soboty), Głubczyce – Racibórz (4 połączenia). Ponadto z Baborowa można w soboty dostać się do Głubczyc (4 połączenia). Zarówno w soboty, jak i w niedziele wykonywane są 2 kursy z Głubczyc do Wrocławia (przez Grodków). W sobotę odbywa się również jeden kurs do Pilszcza przez Branice. W niedziele wykonywanych jest 7 kursów na trasie Głubczyce – Opole, 3 kursy łączą Głubczyce z Raciborzem, a 1 kurs z Pilszczem (przez Branice).

2.4.5. PKS w Brzegu Sp. z o.o.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu zapewnia kursy na terenie powiatu brzeskiego, w tym również na obszarze gminy Grodków. Z Grodkowa najwięcej par bezpośrednich kursów odjeżdża do stolicy powiatu – miasta Brzeg

MINISTERSTWO
ROZWOJU



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

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

(10 par kursów w dni robocze, 3 kursy w soboty). Przejazdy wykonywane są różnymi trasami. Wiele z nich, bo aż 8 par w każdy dzień roboczy, wykonywanych jest do Wrocławia (6 przez Oławę, natomiast 2 przez Kolnicę). W weekendy ilość przejazdów na tej trasie również jest wysoka i wynosi 7 par kursów. Do Prudnika każdego dnia (zarówno w dni robocze, jak i w weekendy) organizowane są 4 pary kursów. Podobnie rzecz ma się z dojazdem do miejscowości Skoroszyce, do której w dni robocze wykonywane są 4 pary kursów.

Tabela 16 Liczba kursów PKS w Brzegu

Z	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele	Przez
Grodków	Brzeg D.A.	2	0	0	Bąków, Krzyżowice
Grodków	Brzeg D.A.	1	0	0	Bąków, Pępice
Grodków	Brzeg D.A.	0	3	0	Kolnica, Bąków, Bierzów
Grodków	Brzeg D.A.	1	0	0	Kolnica, Krzyżowice
Grodków	Brzeg D.A.	6	0	0	Lipowa
Grodków	Brzeziny	1	0	0	Kopice
Grodków	Głubczyce	2	3	2	Nysa, Prudnik
Grodków	Gracze osiedle	2	0	0	Żelazna
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Chróścina Szkoła
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Lipowa, Osiek Grodków, Żelazna
Grodków	Grodków P.DW.	2	0	0	Sulisław, Gałączyce, Wierzbna
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Wierzbna, Gałączyce, Sulisław
Grodków	Jaszów	1	0	0	Jędrzejów, Strzegów
Grodków	Jaszów	1	0	0	Starowice Dolne, Strzegów, Kobiela
Grodków	Jaszów	1	0	0	Jędrzejów, Strzegów, Kobiela
Grodków	Jeszkotle	3	0	0	Lubcz
Grodków	Nysa D.A.	1	0	0	Biechów
Grodków	Nysa D.A.	2	1	1	Skoroszyce
Grodków	Prudnik D.A.	4	4	4	Nysa
Grodków	Przeworno	1	0	0	Gałączyce
Grodków	Przylesie	1	0	0	Bąków
Grodków	Skoroszyce	2	0	0	Chróścina



Biuro projektu:

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

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

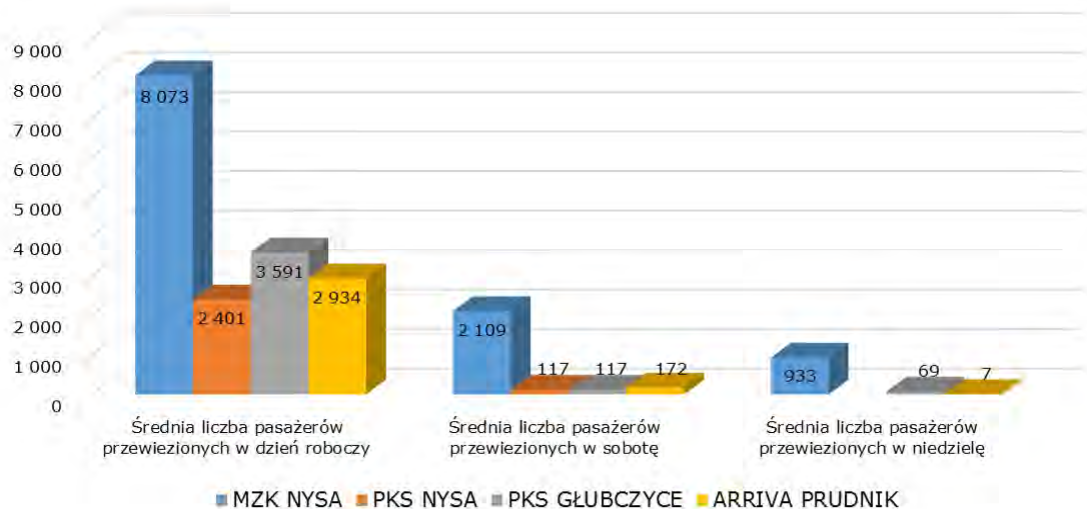
Z	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele	Przez
Grodków	Skoroszyce	2	0	0	Kopice
Grodków	Strzelin D.A.	1	0	0	Lubcz, Wawrzyszów
Grodków	Wierzbnik	1	0	0	Lipowa, Osiek Grodków
Grodków	Wrocław D.A.	2	2	2	Kolnica
Grodków	Wrocław D.A.	6	5	5	Oława

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy PKS w Brzegu.

2.4.6. Charakterystyki liczbowe czterech największych przewoźników na terenie OF PN 2020

Czterej najwięksi przewoźnicy działający na obszarze OF PN 2020 to: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce oraz ARRIVA Prudnik. Zdecydowanie najwięcej pasażerów korzysta z usług MZK Nysa, średnio w dzień roboczy przewoźnik obsługuje 8 073 osób. Najmniej ludzi korzysta natomiast z usług PKS Nysa – średnio 2 401 osób dziennie. W weekendy liczba osób korzystających z komunikacji publicznej zdecydowanie maleje, jednak wciąż najwięcej pasażerów przewozi MZK Nysa – średnio 2 109 osób.

Wykres 2 Średnia liczba osób przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w dni robocze, soboty oraz niedziele



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W dzień roboczy w pojeździe MZK Nysa w tym samym czasie podróżuje średnio 11 pasażerów, najwięcej spośród analizowanych przewoźników. Najmniejsze średnie zapełnienie występuje w pojazdach ARRIVA Prudnik i wynosi jedynie 5 osób.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

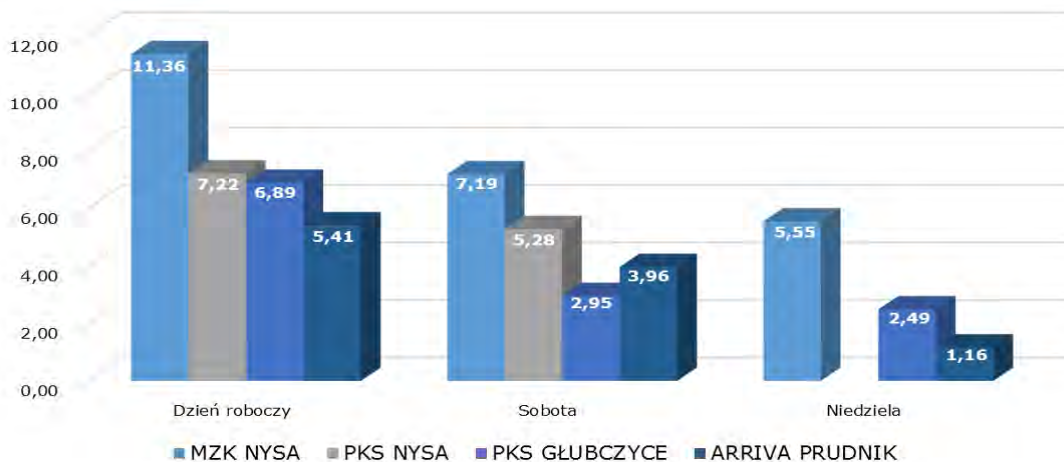
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W weekend średnia liczba pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej jest zdecydowanie niższa niż w dni robocze, największą średnią zaobserwować można na liniach obsługiwanych przez MZK Nysa, a najmniejszą na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce w soboty oraz na liniach obsługiwanych przez ARRIVA Prudnik w niedzielę.

Wykres 3 Średnie zapelnienie pojazdu w dzień roboczy, w sobotę i w niedzielę



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

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

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

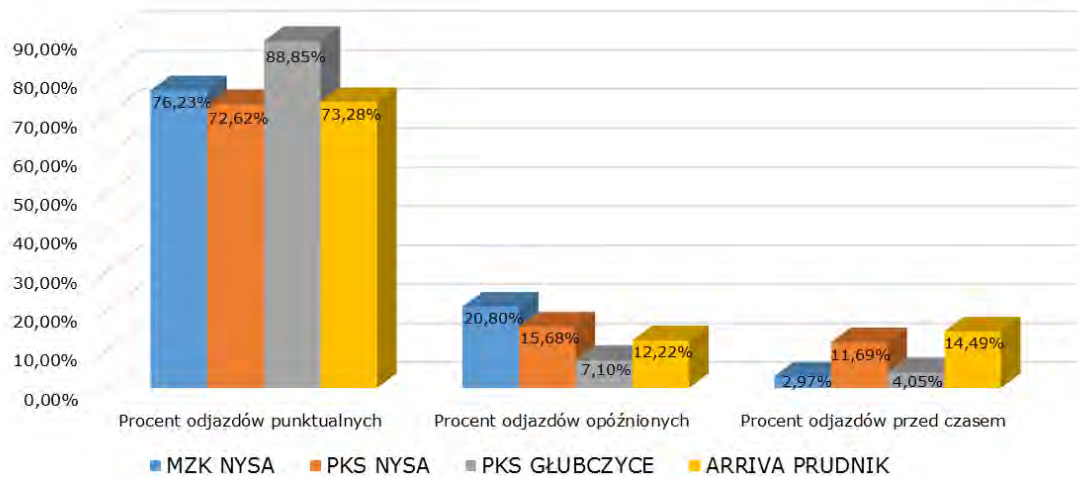


Biuro projektu:

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

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

Wykres 4 Punktualność odjazdów z przystanków



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Poniższy wykres prezentuje strukturę biletów posiadanych przez pasażerów w pojazdach. Bilety normalne stanowią od 36% do 46% ogółu. Najwięcej biletów normalnych posiadają pasażerowie PKS Nysa oraz PKS Głubczyce, natomiast najmniej pasażerowie ARRIVA Prudnik. Najwięcej osób z biletem ulgowym (bilety z ulgą 37%, 49%, 50% i 51%) podróżuje na liniach obsługiwanych przez firmę ARRIVA Prudnik (bo aż 53% pasażerów), natomiast najmniej w pojazdach MZK Nysa (tylko 25%). Pozostałe ulgi stanowią maksymalnie 10% ogółu biletów. Wyjątek stanowi MZK Nysa, co wynika z faktu, że wiele osób miało możliwość podróżowania za darmo, gdyż posiadając przy sobie ważny dowód rejestracyjny własnego pojazdu było się uprawnionym do 100% ulgi za przejazd⁴.

⁴ Zgodnie z uchwałą Nr X/133/15 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 27.08.2015 r. zlikwidowano ulgi dla osób posiadających przy sobie ważny dowód rejestracyjny i prawo jazdy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

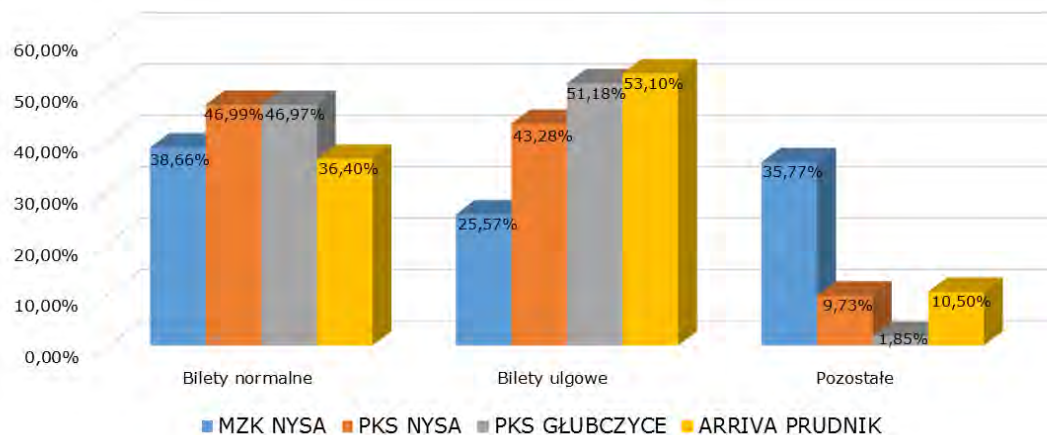
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 5 Rodzaj biletów posiadanych przez pasażerów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

2.4.7. Analiza pozostałych przewoźników działających na terenie Partnerstwa Nyskiego

Poza scharakteryzowanymi powyżej, największymi przewoźnikami z terenu OF PN 2020 usługi przewozu osób świadczą również następujące podmioty:

- Auto-Fan,
- Bus-Głuchołazy,
- Euro-Bus,
- Bus do Twierdzy Rycerz,
- F.U.H. „STAMAR”,
- PKS Brzeg,
- PKS Częstochowa,
- PKS Dzierżoniów,
- PKS Kędzierzyn-Koźle,
- PKS Kłodzko,
- PKS Nowy Sącz,
- PKS Oława,
- PKS Opole,
- PKS Pasyk & Gawron,
- PKS Racibórz,
- PKS Świdnica,
- PKS w Strzelcach Opolskich,
- SINDBAD,
- Trans Ekspres.

Większość przewoźników realizuje kursy w dni robocze w soboty oraz w niedziele. W weekendy na terenie partnerstwa nie kursują tylko pojazdy firm: PKS Brzeg, PKS Dzierżoniów, PKS Kędzierzyn-Koźle, PKS w Strzelcach Opolskich oraz Trans Ekspres.



U wszystkich z przewoźników zdecydowana większość kursów przypada na dni robocze (od 53%).

Tabela 17 Procent realizowanych kursów w zależności od dnia

Przewoźnik	Dzień roboczy (R)	Sobota (S)	Niedziela (N)
Auto-Fan	68%	19%	13%
Niezidentyfikowany przewoźnik⁵	100%	0%	0%
Bus do Twierdzy Rycerz	71%	19%	10%
Bus-Głuchołazy	79%	13%	8%
Euro-Bus	81%	10%	10%
F.U.H. „STAMAR”	60%	20%	20%
PKS Brzeg	100%	0%	0%
PKS Częstochowa	56%	22%	22%
PKS Dzierżoniów	100%	0%	0%
PKS Kędzierzyn-Koźle	100%	0%	0%
PKS Kłodzko	53%	23%	23%
PKS Nowy Sącz	64%	14%	21%
PKS Oława	60%	20%	20%
PKS Opole	83%	8%	8%
PKS Pasyk & Gawron	60%	20%	20%
PKS Racibórz	88%	8%	4%
PKS Świdnica	60%	20%	20%
PKS w Strzelcach Opolskich	100%	0%	0%
SINDBAD	62%	23%	15%
Trans Ekspres	100%	0%	0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Najczęstszym celem kursowania pojazdów wyżej wymienionych przewoźników była Nysa, aż 13,42% przeanalizowanych kursów zmierzało to tego miasta. Drugim

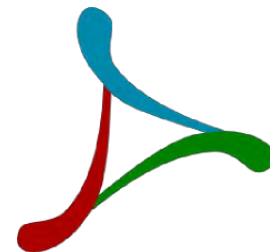
⁵ Oznacza to, że pojazd nie był w żaden sposób oznakowany, a na rozkładzie jazdy nie było informacji o odjazdach/ przyjazdach realizowanych o danej godzinie.

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

miastem, do którego najczęściej uczęszczano był Wrocław, 8,62% ogólnej liczby kursów. Na trzecim miejscu znalazły się Głuchołazy, do których organizowanych było 8,37% wszystkich kursów.

Spośród analizowanych celów kursowania pojazdów poszczególnych przewoźników, najrzadziej wystąpiła Praga (tylko w 0,12%), kolejnym rzadkim celem była miejscowość Lipki (0,25%) oraz miejscowości: Wierzbnik, Strzelin, Przylesie, Przeworno, Kędzierzyn-Koźle i Brzeziny, do każdej z tych miejscowości organizowanych było jedynie 0,37% kursów.

Szczegółowy raport z badań dotyczących transportu zbiorowego znajduje się w **załączniku 1C Tom II – wyniki badań, załącznik 1A Raport z badania etap I oraz załącznik 1F Opracowanie kartograficzne (mapy)**. W załącznikach 8B oraz 8C zawarto inwentaryzację linii transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020. W załączniku 7A pokazano przebieg linii MZK Nysa, w załączniku 7B oraz 7C pokazano lokalizację przystanków autobusowych na obszarze OF PN 2020. Ponadto w załącznikach 7G do 7K zaprezentowano graficznie liczbę połączeń transportem zbiorowym pomiędzy poszczególnymi gminami.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

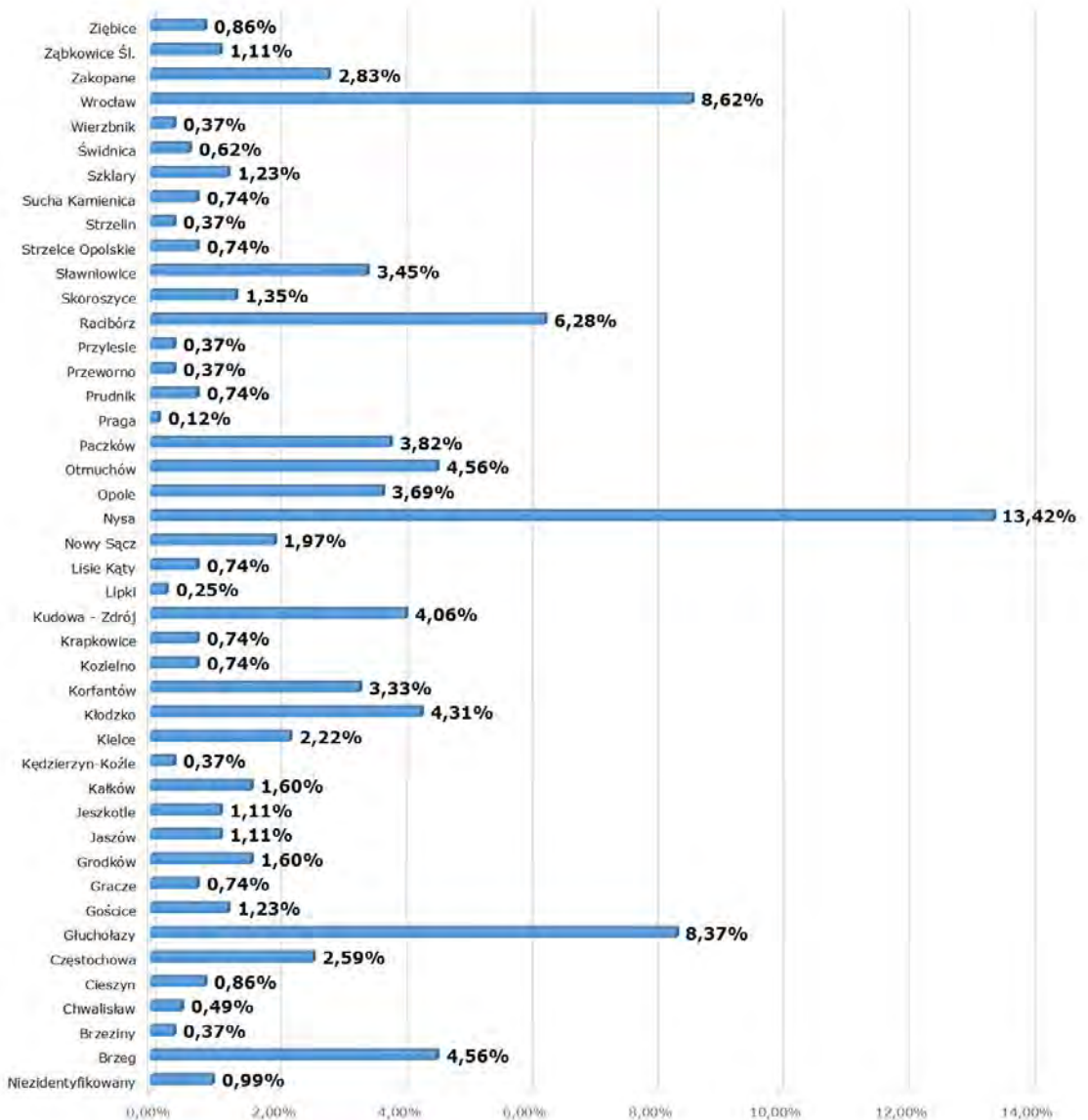


Biuro projektu:

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

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

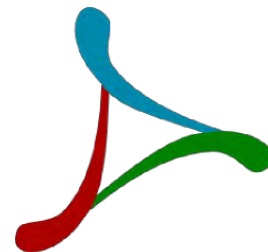
Wykres 6 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Podsumowanie

- Na terenie OF PN 2020 działa czterech dużych przewoźników: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce i ARRIVA Prudnik.
- Obejmują oni swoim zasięgiem teren całego Partnerstwa Nyskiego.
- Poza MZK Nysa komunikację publiczną cechuje niska częstotliwość kursowania.



Biurowisko projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Największa liczba pasażerów oraz największe napełnienie pojazdów występuje na liniach, które obsługuje MZK Nysa.
- Zdecydowana większość pasażerów korzysta z komunikacji publicznej w dni robocze.
- Liczba kursów realizowana w soboty i niedziele jest znacznie mniejsza niż w dni robocze.
- Większość kursów jest punktualna, jednakże zdarzają się kursy opóźnione oraz kursy odjeżdżające przed czasem.
- Mniej niż połowa pasażerów komunikacji publicznej korzysta z biletów normalnych.
- Jedną z głównych grup użytkowników komunikacji publicznej są uczniowie i studenci.
- Na terenie Partnerstwa funkcjonuje również 19 mniejszych przewoźników.
- Zdecydowana większość z nich oferuje kursy w dni robocze, soboty i niedziele.
- Najczęstszym celem realizowanych przez nich kursów są miejscowości: Nysa, Wrocław oraz Głuchołazy.

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

2.5.1. Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020

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

Na analizowanym obszarze widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych. W przyszłości działania gmin powinny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury okołoturystycznej. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 należy oprzeć o potencjał turystyczny związany z jego położeniem na terenie pogranicza polsko-czeskie.

Powiat nyski

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



Biuro projektu:

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

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

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

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

Trasa R16 koloru żółtego, o długości 69,6 km

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

Trasa R17 koloru zielonego, o długości 74,8 km

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

Trasa R57 koloru czerwonego, o długości 24,4 km

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



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

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

Trasa R60 koloru niebieskiego, o długości 61,6 km

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

Trasa rowerowa Szlakiem czarownic po czesko – polskim pograniczu

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

Powiat prudnicki

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

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

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

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

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

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



Biurow projektu:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałcice, Wilamowice Nyskie, Nowy Świątów)

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

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

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

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

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

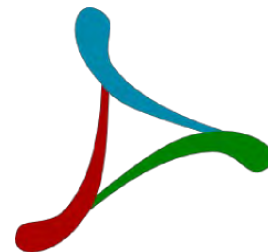
Trasa C-3 o długości 104,6 km i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Tułowice – Bielice – Włodary – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

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

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

Trasa E- 1 o długości: 51,9 km

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



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

Trasa E- 2 mierząca 80,6 km

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

Trasa E- 3 o odległości 117,5 km

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

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

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

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

Powiat głubczycki

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

„Trasa rodzinna”

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

„Śladami naszych zabytków”

Trasa o długości 30 km posiada średni stopień trudności i prowadzi przez miejscowości Głubczyce – Lwowiany – Zawiszycy – Debrzyca – Grobniki – Głubczyce. Trasa prowadzi przez asfaltowe drogi publiczne i licznie skrzyżowania oraz kamienny szlak polny.

„Południowe kresy powiatu”

Trasa wiedzie przez Głubczyce – Bogdanowice – Nową Wieś Głubczycką – Wojnowice – Nową Cerekiew – Gniewkowie – Lubotyń – Dzierżysław – Kietrz –



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

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

Księżę Pole – Czerwonków – Suchą Psinę – Głubczyce, długość tego szlaku wynosi 57 km, dominują na niej głównie drogi publiczne oraz skrzyżowania.

„Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola”

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

„Szlak zapomnianej miejscowości”

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

„Drogami w stronę prostą”

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

„Szlak północno-wschodnich zabytków”

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

2.5.2. Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020

Na terenie OF PN 2020 zasób ścieżek rowerowych dynamicznie rośnie – z 118,4 km w 2011 r. do 171,3 km w 2013 r. Dla porównania łączny kilometraż ścieżek rowerowych w województwie opolskim w 2013 wynosił 251,4 km.

Gmina	Ścieżki rowerowe ogółem		
	2011	2012	2013
Grodków	0,0	1,0	1,3
Głuchołazy	0,0	2,0	9,5
Korfantów	21,0	26,5	26,5
Łambinowice	0,0	0,0	0,0

**Biuro projektu:**

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

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

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

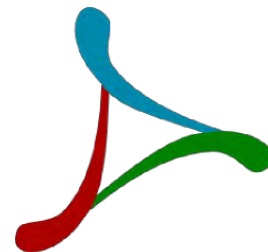
Źródło: Opracowanie własne.

2.5.3. Prezentacja ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach OF PN 2020

Gmina Nysa

Gmina Nysa posiada oznakowane drogi rowerowe i pieszo-rowerowe („ścieżki”), które usytuowane są w pasach drogowych dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych oraz na terenach im przyległych. W Nysie wyznaczone i wybudowane są ścieżki rowerowe w ciągu ulic:

- Saperskiej,
- Słonecznej,
- Elizy Orzeszkowej,
- Bolesława Krzywoustego (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Stanisława Wyspiańskiego i Piastowską oraz od ulicy Piastowskiej do ul. Rynek),
- Sudeckiej (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Bolesława Prusa i Marii Rodziewiczówny),
- Marii Rodziewiczówny (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Adama Mickiewicza i Jana Długosza),
- ul. Krasińskiego (kontynuacja w/w ścieżki od ulicy Długosza do DW 411
- Adama Mickiewicza (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem pomiędzy ulicą Bolesława Prusa i Elizy Orzeszkowej),
- 3 Maja,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Bazaltowej (na odcinku od skrzyżowania z ulicą Adama Mickiewicza, w kierunku Fortu Wodnego w Parku Miejskim),
- Ścieżka w ul. Jagiellońskiej wzdłuż DW 407 od ul. Adama Asnyka do Konradowej oraz powiązane z nią ścieżki w ciągu ul. Karpackiej, Dubois oraz Nowowiejskiej,
- Powstańców Śląskich (odcinek od skrzyżowania z ul. Adama Mickiewicza do ul. Juliusza Słowackiego),
- Ciąg wzdłuż ulicy Jana Drzymały (od ul. Kolejowej do ul. Warszawskiej,)
- Aleja Józefa Lompy (kontynuacja w/w ścieżki na odcinku od ul. Warszawskiej do ulicy Prudnickiej),
- Ciąg wzdłuż ulicy Fryderyka Szopena od skrzyżowania z ulicą Krzywoustego, następnie kontynuacja ul. Emilii Gierczak do skrzyżowania z ulicą Bracką,
- Ścieżka przez park od ul. Mickiewicza do ul. Zjednoczenia,
- ul. Wita Stwosza.

Osoby mieszkające w śródmieściu często korzystają z rowerów – potwierdzeniem tego założenia są wyniki przeprowadzonych badań ankietowych. Gmina Nysa jest jednym z największych ośrodków turystycznych regionu. Jej oferta turystyczna jest różnorodna. Skupia się głównie na trzech obszarach turystyki: aktywnym, wspominkowym i przygranicznym. Na terenie gminy Nysa zostały wyznaczone i oznakowane trasy rowerowe nr: R9, R16, R17, R57 oraz *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*. Trasy te zostały opisane we wcześniejszej części opracowania – *Ścieżki rowerowe w powiecie nyskim*. Ponadto gmina opracowała dokument pn. *Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa*. Dokument ten zakłada budowę tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa o łącznej długości 131,720 km. Planowane przedsięwzięcie podzielono na następujące etapy:

- I etap obejmujący budowę głównych tras w mieście oraz pomiędzy gminami: Nysa, Otmuchów oraz Głuchołazy (o dł. 42,960 km);
- II etap obejmujący budowę tras w mieście oraz tras w kierunku gmin ościennych (o dł. 48,190 km);
- III etap obejmujący uzupełnienie systemu tras rowerowych na terenie gminy Nysa (o dł. 40,570 km).

Łatwo można zauważyć, że gmina Nysa podejmuje działania związane z budową spójnej sieci powiązań rowerowych, które będą alternatywnym sposobem przemieszczania się. W ramach badania dokonano inwentaryzacji ścieżek rowerowych w centrum Nysy – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Gmina Prudnik

Na terenie gminy wytyczono następujące trasy rowerowe: Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I (20 km), Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II (13,5 km), Łąka Prudnicka – Niemysłowice (5 km) oraz Prudnik – Jindrichov (CZ, 10 km, w tym na terenie Gminy Prudnik 7 km). Przez gminę przebiega również trasa rowerowa



Biuro projektu:

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

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

Prudnik – Pokrzywna w gminie Głuchołazy (10 km). W ramach badania dokonano inwentaryzacji tras rowerowych w Prudniku – wyniki przedstawiono w poniższych tabelach.

W 2009 r. gmina Prudnik wykonała zadanie inwestycyjne pod nazwą: „Stworzenie regionalnej bazy turystyczno-noclegowej przedgórza Gór Opawskich – budowa wielofunkcyjnych ścieżek”. Łącznie w ramach projektu przebudowano szlaki turystyczne o długości 2,95 km oraz wybudowano lub oznakowano/ wytyczono ścieżki rowerowe o łącznej długości 35,60 km. Ponadto w ramach inwestycji wybudowano szlaki turystyczne o dł. 9,70 km oraz szlaki konne o dł. 11,00 km wraz z oznakowaniem leśnym. W ramach projektu wykonano miejsca odpoczynku na szlakach z elementami małej architektury oraz wmontowano tablice informacyjne.

Gmina Głuchołazy

Międzynarodowa trasa rowerowa nr 9

Łączki - Biskupów - Gierałcice - Wilamowice Nyskie - Nowy Świątów - Bodzanów -
Przejście graniczne Głuchołazy/ Mikulowice

Krajowej trasa rowerowa nr 60

Kijów - Burgrabice - Biskupów - Gierałcice - Głuchołazy - Konradów - Starowice -
Jarnołówek - Pokrzywna - Dębowiec

Turystyczna trasa rowerowa Gór Opawskich (ok. 40 km)

Prudnik (klasztor o.o. Franciszkanów) – Chocim (stadnina koni) – Dębowiec (pomnik Josepha Eichendorfa) – Pokrzywna (kąpielisko) – Jarnołówek (zespół dworski) – Konradów (przejście graniczne) – Głuchołazy – Gierałcice – Biskupów (klasztor o.o. Benedyktynów) – Burgrabice – Sławniowice (przejście małego ruchu granicznego)

Trasa dla rowerów górskich masywem Góry Parkowej (ok. 10 km)

Głuchołazy (plac z „Amorkiem”) – Droga Krzyżowa – Podlesie – Głuchołazy

Trasa dla rowerów górskich masywem Kopy Biskupiej (ok. 15 km)

Pokrzywna (kąpielisko) – Schronisko PTTK pod Biskupią Kopą - Kopa Biskupia 889 m. n.p.m. (turystyczne przejście graniczne) – Jarnołówek

Projektowana trasa "Po ziemiach Księstwa Nyskiego i wielkich Ślązaków - Josepha von Eichendorffa i Vincenza Priessnitza"

Obecnie Gmina Głuchołazy ogłosiła przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej.



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

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

Trasa przebiega przez:

Trasa I

- Głuchołazy miasto – źródł Andersa (oznakowanie trasy)
- Źródł – osiedle Tysiąclecia – Kolonia Kaszubska – Złate Hory (oznakowanie trasy)
- Kolonia Kaszubska – Złate Hory – Jarnołówek – Charbielin – Głuchołazy

Trasa II

Głuchołazy miasto – Rynek - osiedle Koszyka, Chrobrego, Reymonta, droga powiatowa do Gierałtic połączenie z Kolnowice (oznakowanie trasy)

Trasa III

- Stadion miejski – tor krosowy (budowa ścieżki asfaltowej)
- Tor krosowy – Rudawa (budowa ścieżki szuter)
- Rudawa – Nowy Świętów (oznakowanie trasy)
- Nowy Świętów – Polski Świętów (oznakowanie trasy)
- Rudawa – Jezioro Łączki (przeprowadzenie trasy po torach kolejowych – szutrowe)
- Jezioro Łączki – Markowice (oznakowanie trasy)

Gmina Grodków

Aktualnie przez teren gminy Grodków przebiegają wytyczone ścieżki rowerowe, które pełnią funkcję rowerowych szlaków turystycznych. Łączą się one z trasami rowerowymi gminy Nysa. Oprócz tego stanowią połączenie Grodkowa z miejscowościami: Lubcz, Gnojna, Jeszkotle, Gałęczycze, Sulisław, Wójtowice, Jędrzejów, Strzegów, Bogdanów, Kobiela, Wojnowiczki, Tarnów Grodkowski, Gola Grodkowska, Lipowa, Osiek Grodkowski, Żelazna, Głębocko oraz Kopice. Ruch rowerowy między poszczególnymi wsiami gminy odbywa się z wykorzystaniem sieci istniejących dróg lokalnych (gminnych, powiatowych i wojewódzkich). Na drodze wojewódzkiej nr 401 ruch rowerowy często stwarza zagrożenie ze względu na intensywny ruch pojazdów samochodowych. Rowerowy ruch turystyczny, podobnie jak lokalny, wykorzystuje drogi lokalne oraz gruntowe drogi śródpolne i trakty leśne. Gmina widzi konieczność wydzielenia bezpiecznych ścieżek rowerowych na swoim terenie.

Trasa rowerowa *Rowerem z Grodkowa do Jesenika*

W drugiej połowie 2008 r., wspólnie z powiatem nyskim i Stowarzyszeniem Jesenicka Rozwojowa z Jesenika, gmina zdecydowała się na kontynuację oznakowania tras rowerowych – analogicznie do oznakowania stosowanego przez partnerów. Połączenie szlaków spowodowało powstanie jednolitej, wzajemnie uzupełniającej się trasy przebiegającej przez miejsca cenne przyrodniczo i urokliwe – takie jak jeziora, pagórki, góry oraz miejsca, w których znajdują się interesujące zabytki.



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

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

Gmina Grodków jako członek Stowarzyszenia Euroregionu Pradziad otrzymała szereg dofinansowań na realizację inwestycji z Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej 2007-2013 Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska. Celem projektu było wzmocnienie kontaktów pomiędzy mieszkańcami pogranicza polsko-czeskiego. Realizacja projektu podniosła znaczenie lokalnych i regionalnych atrakcji turystycznych oraz przyczyniła się do powstania obszarów o wspólnym dziedzictwie kulturowym i przyrodniczym. Spójne oznakowanie tras oraz wydanie publikacji w czterech językach (polskim, czeskim, niemieckim i angielskim) ułatwiło użytkownikom poruszanie się po terenie gminy i całego pogranicza czesko-polskiego. W ramach projektu oznakowano ok. 80 km tras rowerowych, obejmujących zasięgiem całą gminę Grodków, a także przygotowano tablice informacyjne przedstawiające przebieg tras rowerowych i wydano publikację na ten temat.

Gmina Biała

Szlaki bociana białego:

SZLAK CZERWONY – długość trasy 46,6 km, przebieg: Biała – Solec – Olbrachcice – Wierzch – Wilków – Rostkowice – Mokra – Łącznik – Brzeźnica – Górka Prudnicka – Ligota – Biała;

SZLAK NIEBIESKI – długość trasy 27,0 km, przebieg: Biała – Prężyna – Miłowice – Śmicz – Pleśnica – Grabina – Otoki – Wasiłowice – Biała.

Szlak zamków i pałaców dorzecza Osobłogi.

Szlak śląskich sanktuariów dorzecza Osobłogi.

Ponadto na terenie gminy wybudowano ścieżkę rowerową wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 414 z gminy Białej do Dębiny (do kąpieliska Zielona Zatoka). Trasa ta nie jest częścią żadnej wyznaczonej trasy rowerowej, natomiast stanowi jeden z ważniejszych elementów komunikacyjnych gminy, a to z uwagi na duże zainteresowanie cyklistów tą trasą.

Gmina Lubrza

W gminie tej wytyczono trasę o przebiegu – Trzebina – Prudnik – Skrzypiec – Dytmarów – Jasiona – Lubrza – Olszynka – Laskowice – Krzyżkowice – Kłobuczek. W ramach badania dokonano inwentaryzacji tej ścieżki rowerowej.

Gmina Kietrz

W gminie planowana jest ścieżka rowerowa będąca częścią trasy Opawa – Piłszcz – gmina Kietrz. W chwili obecnej gmina posiada koncepcję projektową ścieżki, jednakże nie przystąpiono jeszcze do jej realizacji.

Gmina Korfantów

Przez gminę przebiegają dwie trasy rowerowe powiatu nyskiego o łącznej długości ok. 26,5 km: R16 oraz R17.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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

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

Gmina Łambinowice

Przez gminę przebiega trasa pieszo-rowerowa *Skrajem Dawnej Puszczy* o dł. 21,4 km. Wiedzie ona przez tereny gminy Łambinowice i Korfantów, leśnictwa Kuźnica Ligocka, nadleśnictwa Tułowice oraz obrębu Tułowice. Na obszarze gminy Łambinowice ścieżka obejmuje lasy sklasyfikowane jako wypoczynkowe. Ścieżka rozpoczyna się na terenie pozostałości parku podworskiego w Wierzbiu (gm. Łambinowice), a kończy na parkingu leśnym w okolicach Sowina (gm. Łambinowice).

Ścieżka rowerowa „Śladami Pamięci” znajduje się w Miejscu Pamięci Narodowej w Łambinowicach. W Centralnym Muzeum Jeńców Wojennych znajduje się wypożyczalnia rowerów.

Gmina Paczków

Przez gminę biegnie trasa nazwana *CYKLOTRASA ŁĄDEK ZDRÓJ – JAVORNIK – OTMUCHÓW*. Jej przebieg jest następujący: przejście graniczne Paczków Bily Potok – Unikowice – Ujeździec – Trzeboszowice. Całkowita długość trasy wynosi ok. 26 km, w tym po terenie gminy Paczków ok. 13 km. Do tras tej gminy należą także ścieżki rowerowe powiatu nyskiego nr R60, i R9 oraz trasa rowerowa *Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu*.

Gmina Otmuchów

Przez gminę przebiega trasa rowerowa biegnąca od granicy państwa (Zwanowice) przez Kałków – Broniszowice – Śliwice – Otmuchów – Sarnowice – wzdłuż nabrzeża Jeziora Otmuchowskiego.

2.5.4. Podsumowanie

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

- Fragmenty ścieżek rowerowych wytyczonych terytorialnie przez powiat nyski oraz powiat prudnicki pokrywają się. Przykładem jest Szlak *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket* pokrywający się z trasą R60 oraz R9 (w mniejszym zakresie) oraz trasa R17 ze Szlakiem Jeńców Wojennych. Sytuacja ta wydaje się być zrozumiała, z uwagi na fakt, że ścieżki wytycza się przez miejsca najbardziej ciekawe turystycznie i przyrodniczo. Każda z tras bogata jest pod względem przyrodniczo-krajoznawczym oraz kulturowym. Przygotowane trasy dają możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób, łącząc odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.
- Widoczny jest brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych. Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowym dróg



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

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

publicznych. Odcinki te cechują się dobrym oznakowaniem i nawierzchnią asfaltową bądź brukowaną. A pozostałe odcinki będą drogą publiczną, bez pobocza czy chodnika.

- Regułą jest zmiana typu nawierzchni na większości analizowanych tras.
- Zaobserwowano małą ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.
- Uważa się, że szlaki mogłyby być lepiej oznakowane, gdyż zaobserwowano miejsca, w których oznakowanie urywa się.
- Zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów.

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

Dokładna i szczegółowa inwentaryzacja ścieżek i tras rowerowych wraz z dokumentacją fotograficzną (w tym karty inwentaryzacji) znajduje się w **załączniku 1G dokumentacja fotograficzna** oraz w **załączniku 8A Inwentaryzacja stojaków i wiat rowerowych**.

2.6. Diagnoza stanu infrastruktury pozostałych środków transportu

2.6.1. Transport lotniczy

Na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020 nie funkcjonuje żadne lotnisko ani lądowisko umożliwiające komunikację lotniczą. Na terenie gminy Skoroszyce we wsi Chróścina zlokalizowane jest dawne lotnisko wojskowe, które aktualnie pozostaje nieczynne⁶. Lotnisko to nie ma wpływu na transport lotniczy Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Województwo opolskie jest jednym z czterech województw w Polsce (obok podlaskiego, lubelskiego i świętokrzyskiego), które nie posiada portu lotniczego. Najbliższe międzynarodowe porty lotnicze, zapewniające obsługę województwa oraz gmin wchodzących w skład Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, znajdują się w Katowicach Pyrzowicach oraz we Wrocławiu Strachowicach. Port lotniczy Katowice w Pyrzowicach oferuje regularne połączenia do 27 miast Europy i Bliskiego Wschodu. Należą do nich

⁶ Zmiana *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* gminy Skoroszyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

m.in.: Barcelona, Bergen, Birmingham, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Glasgow, Hurgada, Kijów Żuliany, Kolonia/ Bonn, Londyn Luton, Londyn Stanford, Maastricht Aachen, Malmo Sturup, Mediolan Bergamo, Neapol, Oslo Torp, Paryż Beauvais, Rzym Ciampino, Stavanger, Sharm el Shejk, Sztokholm Skavsta, Tel Aviv, Warszawa. Ze Strachowic samoloty odlatują aż do 31 wybranych miast europejskich, takich jak: Alicante, Barcelona Girona, Bolonia, Bristol, Cork, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, East Midlands, Eindhoven, Frankfurt, Gdańsk, Glasgow, Kopenhaga, Kreta, Liverpool, Londyn Luton, Londyn Stanford, Malaga, Malta, Mediolan Bergamo, Monachium, Oslo Rygge, Oslo Torp, Paryż, Paryż Beauvais, Shannon, Warszawa, Warszawa Modlin, Zurych.

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

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

2.6.2. Transport wodny

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

- w kierunku północnym – z Bałtykiem oraz z Portem Morskim Handlowym w Szczecinie i Świnoujściu,
- w kierunku wschodnim – przez Kanał Gliwicki ze szlakiem wodnym Wisły,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- docelowo także na zachód, po realizacji bezpośredniego połączenia Odry z Dunajem.

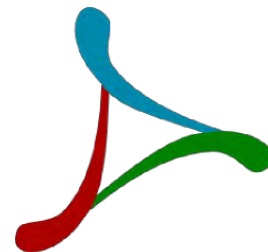
Najbliższymi portami rzecznyymi dla OF PN 2020 są port w Koźlu oraz nabrzeże przeładunkowe w Krapkowicach Januszkowicach. Port w Koźlu jest składnikiem węzła transportowego skupiającego połączenia kolejowe (stacja kolejowa Kędzierzyn-Koźle Port) oraz drogowe – z drogami krajowymi, autostradą A4 i drogą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

2.6.3. Transport kolejowy

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

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

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



Rysunek 13 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

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

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



Biuro projektu:

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

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

relacji Kronov – Jeseník. W ciągu doby z Głuchołaz odchodzą 4 połączenia w kierunku Krnova, jak i Jesenika. Wskazane połączenie kolejowe jest niezelektryfikowane i jednotorowe.

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

2.6.4. Stan dworców kolejowych w głównych miastach OF PN 2020

W celu przygotowania diagnozy, odbyto wizję terenową dworców kolejowych w Nysie, Prudniku, Głubczycach oraz Grodkowie. Poniżej zamieszczono krótkie charakterystyki tych miejsc.

Dworzec kolejowy w Nysie

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Raławickiej 1, w centralnej części miasta. Przed budynkiem dworca znajduje się przystanek komunikacji PKS. Tory kolejowe biegną przed miasto w układzie północ-południe, równoległe do drogi krajowej nr 41. Stan dworca nie budzi większych zastrzeżeń. Dworzec jest czysty i zadbane, a jego forma architektoniczna wydaje się przyjemna i dobrze wkomponowana w najbliższe otoczenie. W budynku działa poczekalnia oraz kasy biletowe, brak tu jednak WC. Poczekalnia jest dużym, przestronnym pomieszczeniem, wyposażonym w odpowiednią liczbę ławek, potrzebnych do obsługi pasażerów. Perony są asfaltowe i dobrze oznakowane, napisy są czytelne. Na peronie znajdują się ławki oraz tablice z rozkładem jazdy. Obecny stan techniczny dworca nie spełnia jednak warunków centrum przesiadkowego. Wydaje się, że budynek wraz z obszarem przyległym powinien zostać poddany rewitalizacji.

Dworzec kolejowy w Prudniku

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Dworcowej 1, w północnej części Prudnika. Tory kolejowe biegną przez miasto w układzie wschód-zachód. Dworzec usytuowany jest w ładnym XIX-wiecznym budynku. Dworzec jest czysty i zadbane. W budynku dworcowym znajduje się przestronna poczekalnia, która jest nieczynna, nie ma tu również toalet. Perony są brukowane i dobrze oznakowane, napisy są czytelne. Na peronie znajdują się ławki oraz tablice z rozkładem jazdy. Obecny stan techniczny dworca nie spełnia warunków centrum przesiadkowego. Budynek wraz z obszarem przyległym powinien zostać poddany rewitalizacji.



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

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

Dworzec kolejowy w Głubczycach

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Dworcowej 1, w centralnej części miasta. Tory kolejowe biegną przez gminę w układzie północ-południe, a przez centrum miasta w układzie wschód-zachód, patrząc z lotu ptaka tory układają się w kształt litery „S”. Dworzec kolejowy jest nieczynny – przez Głubczyce nie przebiega żadna czynna linia kolejowa. Dworzec niszczeje i staje się obiektem aktów wandalizmu. Jego stan techniczny jest zły. Wydaje się, że budynek wraz z obszarem przyległym powinien zostać poddany rewitalizacji.

Dworzec kolejowy w Grodkowie

Dworzec kolejowy zlokalizowany jest przy ulicy Warszawskiej 44 w Grodkowie, w zachodniej części miasta. Tory kolejowe biegną przez gminę w układzie północ-południe. Przez gminę przebiega czynna linia kolejowa nr 288 relacji Nysa – Brzeg. Budynek dworca kolejowego w Grodkowie oraz znajdujący się przed nim plac manewrowy, z którego odjeżdżają autobusy, stanowi własność gminy Grodków. W budynku dworca znajdują się: siedziba Straży Miejskiej, drobne punkty handlowe, siedziba dyżurnego ruchu komunikacji samochodowej oraz 6 mieszkań komunalnych. Podczas realizacji badania w części budynku trwał remont. Na dworcu nie ma kasy biletowej ani toalet. Dojście na peron wymaga remontu – płyty chodnikowe są nierówne, a przejście betonowe – popękane i dziurawe. Perony dworcowe są zadaszone, wzniesione na betonowej platformie. Perony wyposażono w ławki oraz tablice z rozkładem jazdy. Oznakowanie stacji jest widoczne i czytelne. Pomimo prac remontowych budynek oraz teren przyległy powinien zostać poddany rewitalizacji. Obecny stan dworca nie jest wystarczający do tego, aby można było zorganizować tu centrum przesiadkowe.

2.7. Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020

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

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

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



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

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

2.7.1. Drogowe przejścia graniczne

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

Tabela 18 Drogowe przejścia graniczne na Obszarze OF PN 2020

Nazwa przejścia granicznego	Położenie	Dojazd	Uwagi
Pietrowice – Krnov	powiat głubczycki, gmina Głubczyce	DK 38	–
Trzebina – Bartultovice	powiat prudnicki, gmina Lubrza	DK 41	–
Głuchołazy – Mikulovice	powiat nyski, gmina Głuchołazy	DK 40	–
Pomorzowiczki – Osoblaha	powiat głubczycki, gmina Głubczyce, miejscowość Pomorzowiczki	DW 417	–
Konradów – Zlaté Hory	powiat nyski, gmina Głuchołazy, miejscowość Konradów	DW 411	–
Paczków – Bílý Potok	powiat nyski, gmina Paczków, miejscowość Paczków	DW 382	–

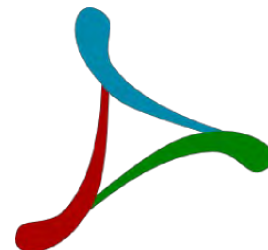
Źródło: Opracowanie własne.

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

2.7.2. Przejścia małego ruchu granicznego

Przejście małego ruchu granicznego lub mały ruch graniczny to szczególny, uproszczony tryb przekraczania granicy państwowej. Rozwiązanie to powstało w wyniku dwustronnych umów między Polską a Niemcami, Czechami i Słowacją. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o małym ruchu granicznym, sporządzona została w Pradze w dniu 17 stycznia 1995 r. i obowiązywała do 20 grudnia 2007 r. Forma ta dotyczyła mieszkańców i osób zameldowanych w pasie wybranych gmin, nazywanym pasem małego ruchu granicznego, o szerokości około 15 km (ściślej, po polskiej stronie tworzyły go gminy wymienione w załączniku do umowy dwustronnej). Jednostki administracyjne, w których możliwy był mały ruch graniczny na terenie OF PN 2020 to gminy: Nysa, Otmuchów, Paczków, Branice, Kietrz, Głubczyce, Lubrza, Prudnik, Korfantów i Biała. Aby przekroczyć granicę w ramach tego trybu, należało:

- być zameldowanym w jednej z gmin wymienionych w umowie o małym ruchu granicznym,
- posiadać ważny dowód osobisty lub inny dokument upoważniający do przekroczenia granicy,
- posiadać urzędowy dokument potwierdzający fakt zameldowania we właściwej gminie, jeśli w posiadanym już dokumencie takiego wpisu nie było.



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

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

W związku z przystąpieniem Polski, Czech i Słowacji do strefy Schengen (do której wcześniej należały już Niemcy), z dniem 21 grudnia 2007 r. wszystkie przejścia graniczne tego typu zostały zlikwidowane, a granicę pomiędzy wymienionymi państwami można przekraczać w niemal dowolnym miejscu (restrykcje dotyczą jedynie obszarów chronionych i zamkniętych). Na obszarze Partnerstwa funkcjonowało 10 przejść małego ruchu granicznego. Podstawowe dane dotyczące lokalizacji tych przejść zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 19 Przejścia małego ruchu granicznego na Obszarze OF PN 2020

Nazwa przejścia granicznego	Położenie powiat	Położenie gmina/ miejscowość	Uwagi
Sławniowice – Velké Kunětice	nyski	Głuchołazy/ Sławniowice	–
Jarnołtówek – Zlaté Hory	nyski	Głuchołazy/ Biskupia Kopa	Przejście na szlaku turystycznym na Biskupią Kopę w Górach Opawskich
Kałków – Vidnava	nyski	Otmuchów/ Kałków	–
Dziewiętlice – Bernartice	nyski	Paczków/ Dziewiętlice	–
Chomiąża – Chomýž	głubczycki	Głubczyce/ Chomiąża	–
Lenarcice – Linhartovy	głubczycki	Głubczyce/ Lenarcice	–
Kietrz – Třebom	głubczycki	Kietrz/ Kietrz	–
Ściborzyce Wielkie – Rohov	głubczycki	Kietrz/ Ściborzyce	–
Wiechowice – Vávrovce	głubczycki	Branice/ Wiechowice	–



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

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

Nazwa przejścia granicznego	Położenie powiat	Położenie gmina/ miejscowość	Uwagi
Branice – Úvalno	głubczycki	Branice/ Branice	–
Krzyżkowice - Hlinka	prudnicki	Lubrza / Krzyżkowice	–
Wieszczyna - Jindrichov	prudnicki	Prudnik / Wieszczyna	–

Źródło: Opracowanie własne.

2.7.3. Przejścia kolejowe

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

2.8. Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)

Inteligentne Systemy Transportowe to systemy, które stanowią szeroki zbiór technologii pochodzących z różnorodnych dziedzin nauki (telekomunikacji, informatyki, automatyki i tworzenia pomiarów) w zestawieniu z technikami zarządzania stosowanymi w transporcie. Rozwiązania takie stosowane są m.in. w celu ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska naturalnego. Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych to:

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

Zastosowanie ITS jest korzystniejszą cenowo i łatwiejszą w obsłudze metodą poprawy warunków komunikacyjnych w porównaniu z rozbudową infrastruktury komunikacyjnej w dotychczasowej formie. ITS ma za zadanie poprawiać efektywność



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

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

sieci komunikacyjnej i zapewniać bezpieczeństwo uczestników ruchu. Zastosowanie ITS ma pozytywny wpływ na środowisko naturalne. Obniżenie emisji spalin jest priorytetem – dzięki sprawnemu zarządzaniu ruchem zmniejsza się stężenie CO₂ w gęsto zamieszkałych centrach miast. Inteligentne Systemy Transportowe obejmują rozwiązania dotyczące m.in. sterowania ruchem komunikacji miejskiej, wprowadzenia stref płatnego parkowania w centrum miast oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Rozwiązania ITS można kształtować zgodnie z potrzebami – jedne miasta skupiają się na usprawnieniu ruchu komunikacji publicznej, inne – na poprawie informacji o sytuacji drogowej lub ochronie infrastruktury przed ruchem ciężkim i pojazdami przeładowanymi. Miasta i zarządcy dróg interesują się również elektronicznym pomiarem prędkości i egzekwowaniem poprawności zachowań na drogach i skrzyżowaniach. Sprawny system transportowy ma bezpośredni wpływ na mniejszą liczbę wypadków drogowych, skraca czas podróży i redukuje emisję spalin do atmosfery. Usprawnienie ruchu dzięki ITS bez wątpienia przynosi korzyści. W systemach wdrażanych obecnie w celu usprawnienia ruchu komunikacji miejskiej i krajowej określone korzyści zostały już osiągnięte, na co dowodem jest to, że zauważają je sami mieszkańcy.

2.8.1. Planowane rozwiązania ITS na OF PN 2020

Na analizowanym obszarze nie zauważono wdrożonych rozwiązań ITS. Jedyne Opole przymierza się do zaimplementowania, rozwijania oraz doskonalenia rozwiązań zintegrowanych systemów zarządzania ruchem miejskim i/lub ich elementów.

Najczęściej stosowanymi rozwiązaniami ITS w Europie są: dynamiczna informacja pasażerska, tablice zmiennej treści, sygnalizacja świetlna, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne czy rozpoznawanie tablic rejestracyjnych. Stosowane systemy telematyczne muszą spełniać wymagania ITS wynikające z Dyrektywy UE, ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsy (powiązania) z innymi gałęziami transportu (tzw. Dyrektywa ITS). Rekomendowanymi rozwiązaniami możliwymi do wdrożenia na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są działania mające na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, tak aby zmniejszyć na tym obszarze udział indywidualnego transportu samochodowego. Innowacje w transporcie zbiorowym obejmują system monitorowania komunikacji miejskiej oraz dynamiczną informację przystankową na większych przystankach (węzłach). Natomiast rozwiązania przeznaczone dla kierowców to tablice zmiennej treści, z informacjami dotyczącymi warunków na drodze czy szacowanego czasu przejazdu, na głównych drogach ruchu przyspieszonego. Rozwiązaniem systemowym wpływającym korzystnie na cały system transportu kołowego poprzez zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu, będzie powołanie Centrum Zarządzania Ruchem oraz wprowadzenie systemu sterowania ruchem (np. na skrzyżowaniach).



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

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

2.9. Diagnoza problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem

Mając na uwadze omówione we wcześniejszej części opracowania aspekty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a także uwzględniając wyniki badań i proces uspołecznienia, można wskazać następujące podstawowe niedogodności publicznego transportu zbiorowego na obszarze OF PN 2020:

- Niska częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej realizowanych przez PKS (respondenci sugerują zwiększenie częstotliwości) na większości tras komunikacyjnych.
- Brak połączeń w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne (soboty oraz niedziele) w większości miejscowości badanego obszaru. Problem ten należy uznać za największą barierę, która powoduje wykluczenie ludności z możliwości korzystania z transportu zbiorowego.
- Kursowanie komunikacji publicznej PKS w wymiarze jedynie dwóch kursów w ciągu doby w przeważającej liczbie miejscowości. Zauważono, że kursy te nie są kompatybilne z przyjętymi godzinami pracy (zwyczajowo godziny pracy w przedziale 7-17) i godzinami funkcjonowania szkół na terenie OF PN 2020. Brak dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy może być istotną barierą w podejmowaniu zatrudnienia lub oznacza konieczność realizowania podróży transportem indywidualnym.

W badaniach CATI i IDI przeprowadzonych wśród mieszkańców, uczniowie sugerowali, że zdarza się, iż muszą zwalniać się z ostatnich godzin lekcyjnych, aby móc wrócić do domu komunikacją publiczną.

- Brak dopasowania rozkładów jazdy MZK Nysa do potrzeb mieszkańców. Zauważono brak kompatybilności z godzinami pracy.
- Brak wydrukowanego rozkładu jazdy na przystankach oraz brak schematu linii – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym na punktach przesiadkowych.
- Brak jednolitych standardów oznakowania przystanków.
- Niska jakość (lub brak) wiat przystankowych.
- Brak koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników na wspólnych ciągach komunikacyjnych.
- Niespójna informacja pasażerska lub brak dostępu do informacji u niektórych przewoźników.
- Brak synchronizacji czasowej w punktach przesiadkowych.
- Brak wspólnych ofert taryfowych umożliwiających korzystanie z różnych linii i różnych przewoźników na podstawie jednego biletu.
- Wąskie gardła w sieci drogowej, m.in. kolizyjne skrzyżowania z liniami kolejowymi.
- Kolej funkcjonująca na obszarze OF PN 2020 nie działa dobrze. Systematycznie zmniejszana jest liczba przystanków obsługujących ruch

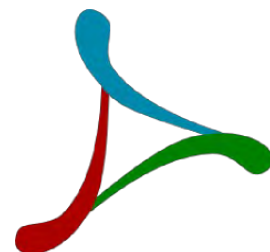
osobowy i stacji kolejowych. Likwidowane są również poszczególne linie kolejowe.

Należy mieć świadomość, że układ drogowy jest pochodną rozwoju i rozmieszczenia jednostek osadniczych, a rozwój tych jednostek determinowany jest obecnie kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru. Problemem kluczowym drogowego układu transportowego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są ograniczenia komunikacyjne w systemie transportowym. Do przyczyn występowania tego problemu można zaliczyć:

- Brak jednolitego standardu jakości dróg układu komunikacyjnego w wymiarze powiązań zewnętrznych i wewnętrznych (brak spójności chodników, ścieżek rowerowych, jakości nawierzchni itp.).
- Rozczłonkowanie przestrzenne gmin na mniejsze miejscowości, sołectwa lub przysiółki oraz, w związku z tym, występowanie na analizowanych terenach rozproszonej zabudowy.
- Zjawisko urban sprawl (zjawisko rozlewania się miast).
- Historycznie ukształtowane ciągi komunikacyjne, przebiegające przez centra jednostek osadniczych.
- Brak obwodnic miast i miejscowości, przez które przechodzą znaczące ciągi komunikacji tranzytowej.
- Występowanie terenów cennych rolniczo oraz cennych przyrodniczo – utrudniają one wytyczenie nowych dróg.
- Zły stan techniczny mostów i kładek na rzekach lub niewystarczająca ich liczba przerzucona przez ciągi wodne.
- Brak węzła obsługującego zjazd na autostradę A4 poprzez DW 414 w okolicy Prószkowa z kierunku Prudnika.

Ponadto trwała rozbudowa jednostek osadniczych na przestrzeni lat powoduje, że:

- Następują zmiany w strukturze sieci osadniczej.
- Ciągi komunikacyjne nabierają charakteru ulic.
- Drogi i ulice charakteryzują się niskimi parametrami technicznymi (niewystarczająca szerokość jezdni, pobocza, chodnika lub brak pobocza/chodnika).
- Stale wzrasta ruch kołowy, w tym wielotonowy.
- Zbyt bliska wzajemna zabudowa ogranicza możliwość łatwej modernizacji dróg.
- Następuje gwałtowny wzrost motoryzacji – a tym samym, wzrost natężenia ruchu drogowego.
- Ruch tranzytowy nakłada się na lokalny ruch kołowy, co stwarza coraz większe utrudnienia i powoduje niszczenie dróg.



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

Wszystko to powoduje w konsekwencji:

- Szkody dla ruchu drogowego w postaci braku jego płynności, zwiększonego zużycia paliwa, zwiększania się kosztu transportu oraz szybszego zużycia pojazdów, większego tłoku na drogach i wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uciążliwości dla otoczenia miejscowego, szczególnie dla silnie zurbanizowanych obszarów.
- Zwiększanie ruchu tranzytowego na ulicach spowodowane przez pojazdy wielotonowe, czego rezultatem jest: utrudnienie ruchu miejscowego (lokalnego), spadek bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie możliwości parkowania, zwiększone oddziaływanie ruchu na środowisko (nadmierny hałas, zanieczyszczenie spalin), negatywny wpływ na substancję mieszkaniową.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

2.10. Wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców OF PN 2020 przeprowadzonych w ramach opracowania Badanie wśród mieszkańców OF PN 2020

2.10.1. Badanie wśród mieszkańców w gospodarstwach domowych na terenie OF PN 2020

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych. Przybrało ono formę wywiadów (IDI), które przeprowadzono na próbie 2 177 mieszkańców. Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Tabela 20 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)	
	Podróże wykonywane zimą	Podróże wykonywane wiosną
Samochodem	51,1%	47,9%
Autobusem	22,7%	10,5%
Pieszko	21,3%	28,2%
Rowerem	4,2%	11,4%
Motocyklem	0,5%	1,1%
Pociągiem	0,1%	0,9%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.



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

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

Z powyższego zestawienia jasno wynika, że zimą największa grupa mieszkańców (51,1%) wybiera do przemieszczania się samochód. Aż 21,3% mieszkańców porusza się pieszo, a 22,7% – autobusem. Rower wybrało 4,2% osób. Wiosną wzrasta udział podróży wykonywanych rowerem (do 11,4%) oraz podróży wykonywanych pieszo (do 28,2%), maleje natomiast udział podróży samochodowych i autobusowych.

Tabela 21 Preferencje dotyczące środka transportu w podziale na gminy (zimą)

	Pieszo	Autobusem	Pociągiem	Samochodem	Motocyklem	Skuterem	Rowerem	Suma końcowa
Biała	16,8%	29,5%	0,0%	52,6%	1,1%	0,0%	0,0%	100,0%
Branice	13,3%	26,7%	0,0%	60,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Głubczyce	15,7%	19,5%	0,0%	63,8%	0,5%	0,0%	0,5%	100,0%
Głuchołazy	32,1%	19,9%	0,5%	41,2%	1,4%	0,0%	5,0%	100,0%
Grodków	33,3%	10,3%	0,0%	50,2%	0,5%	0,0%	5,6%	100,0%
Kietrz	24,8%	28,6%	0,0%	45,7%	0,0%	0,0%	1,0%	100,0%
Korfantów	4,4%	12,2%	0,0%	72,2%	0,0%	0,0%	11,1%	100,0%
Lubrza	11,1%	40,0%	0,0%	48,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Łambinowice	18,8%	21,7%	1,4%	53,6%	0,0%	0,0%	4,3%	100,0%
Nysa	18,2%	31,7%	0,0%	45,8%	0,0%	0,0%	4,3%	100,0%
Otmuchów	24,0%	16,8%	0,0%	49,6%	0,8%	1,6%	7,2%	100,0%
Paczków	20,2%	30,3%	0,8%	40,3%	0,0%	0,0%	8,4%	100,0%
Prudnik	21,1%	13,4%	0,0%	60,7%	0,8%	0,4%	3,6%	100,0%
Skoroszyce	28,8%	25,4%	0,0%	40,7%	0,0%	0,0%	5,1%	100,0%
Razem	21,3%	22,7%	0,1%	51,1%	0,4%	0,1%	4,2%	100,0%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak widać, we wszystkich gminach wchodzących w skład OF PN 2020 najpopularniejszym środkiem transportu jest samochód. Najwięcej osób korzysta z niego w Korfantowie (72,2%), a najmniej w Paczkowie (40,3%). Autobusem najwięcej osób podróżuje z Lubrzy (40,0%), a najmniej z Grodkowa (10,3%). Jeśli chodzi o podróże piesze, to taką formę przemieszczania się najczęściej wybierają mieszkańcy Grodkowa (33,3%), a najrzadziej – Korfantowa (4,4%).



Biuro projektu:

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

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

Tabela 22 Sposób realizacji podróży zamiejscowych w poszczególnych gminach

	Powód podróży	Pieszko	Autobusem	Pociągiem	Samochodem	Motocyklem	Skuterem	Rowerem	Suma końcowa
Biała	dom-praca-dom	4,8%	23,8%	0,0%	71,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	93,8%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	20,5%	0,0%	76,9%	2,6%	0,0%	0,0%	100%
Branice	dom-praca-dom	0,0%	6,7%	0,0%	93,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	60,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	43,5%	0,0%	56,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Głubczyce	dom-praca-dom	4,8%	7,1%	0,0%	85,7%	2,4%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	10,5%	73,7%	0,0%	15,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,3%	18,2%	0,0%	79,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Głuchołazy	dom-praca-dom	10,6%	14,9%	0,0%	68,1%	4,3%	0,0%	2,1%	100%
	dom-nauka-dom	23,5%	64,7%	0,0%	11,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	18,5%	27,2%	0,0%	46,7%	1,1%	0,0%	6,5%	100%
Grodków	dom-praca-dom	2,6%	5,1%	0,0%	92,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	14,3%	57,1%	0,0%	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	10,0%	16,0%	0,0%	70,0%	0,0%	0,0%	4,0%	100%
Kietrz	dom-praca-dom	0,0%	5,6%	0,0%	94,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	12,5%	81,3%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,6%	41,0%	0,0%	56,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Korfantów	dom-praca-dom	0,0%	5,6%	0,0%	88,9%	0,0%	0,0%	5,6%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	80,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	9,8%	0,0%	78,7%	0,0%	0,0%	11,5%	100%
Lubrza	dom-praca-dom	0,0%	20,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%



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

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

	Powód podróży	Pieszko	Autobusem	Pociągiem	Samochodem	Motocyklem	Skuterem	Rowerem	Suma końcowa
	dom-nauka-dom	0,0%	83,3%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	25,0%	0,0%	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Łambinowice	dom-praca-dom	8,3%	25,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	20,0%	60,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	11,9%	21,4%	2,4%	57,1%	0,0%	0,0%	7,1%	100%
Nysa	dom-praca-dom	3,6%	22,3%	0,0%	73,2%	0,0%	0,0%	0,9%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	81,1%	0,0%	18,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	8,9%	40,6%	0,0%	45,3%	0,0%	0,0%	5,2%	100%
Otmuchów	dom-praca-dom	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	4,3%	18,6%	0,0%	64,3%	1,4%	2,9%	8,6%	100%
Paczków	dom-praca-dom	18,8%	31,3%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	11,8%	82,4%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	17,1%	19,7%	1,3%	48,7%	0,0%	0,0%	13,2%	100%
Prudnik	dom-praca-dom	1,3%	9,3%	0,0%	88,0%	1,3%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	73,3%	0,0%	20,0%	6,7%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,3%	18,6%	0,0%	67,4%	0,0%	2,3%	9,3%	100%
Skoroszyce	dom-praca-dom	0,0%	15,4%	0,0%	84,6%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	71,4%	0,0%	21,4%	0,0%	0,0%	7,1%	100%
	dom-inne-dom	15,4%	15,4%	0,0%	69,2%	0,0%	0,0%	0,0%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Samochód jest dominującym środkiem transportu wykorzystywanym podczas odbywania podróży zamiejscowych na trasie dom-praca-dom (wybiera go 80% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasował się autobus, który wskazało 15% ankietowanych. Najczęściej wybieraną formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-nauka-dom jest autobus (77% mieszkańców). Na



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

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

kolejnym miejscu uplasowały się przejazdy samochodem (16% mieszkańców). Dominującą formą przemieszczania się w podróży zamiejscowych na trasie dom – inne - dom jest samochód, na który wskazało 59% mieszkańców. Kolejnym, często wybieranym środkiem transportu pozostaje autobus (26% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców przemieszcza się rowerem (6% osób). Biorąc pod uwagę wszystkie podróże, wykonywane na wszystkich badanych rodzajach tras, dominującą formą przemieszczania się w podróży zamiejscowych jest samochód (wybiera go 59% mieszkańców), następnie autobus (30% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców wybiera podróżowanie pieszo (6% osób), rowerem (4% mieszkańców) i motocyklem (1% osób).

W kolejnej tabeli zaprezentowano częstotliwość z jaką wykorzystywane są poszczególne środki transportu. Uwzględniono tu również częstotliwość przemieszczania się mieszkańców.

Tabela 23 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się mieszkańców

	Pieszo	Transport zbiorowy	Samochód	Rower	Motocykl
Codziennie wraz z weekendami	28,85%	7,98%	43,84%	9,80%	9,52%
Codziennie bez weekendów	23,99%	25,00%	41,91%	4,62%	4,48%
Do 3 razy w tygodniu	10,16%	22,66%	61,20%	3,39%	2,60%
Rzadziej niż 3 razy w tygodniu	9,57%	31,49%	52,90%	3,27%	2,77%
Tylko w weekendy i dni wolne	10,71%	21,43%	53,57%	7,14%	7,14%

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższe tabele prezentują akceptowalny przez mieszkańców czas dojścia do przystanków oraz akceptowalną częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

Tabela 24 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	W centrum	Poza centrum
do 5 min	69,51%	50,18%
do 10 min	25,61%	38,75%
do 15 min	4,47%	7,75%
do 20 min	0,41%	3,32%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (69,51%) oczekuje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 25,61% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 10 minut, a 4,47% mieszkańców uważa za



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

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

akceptowalny czas dojścia to taki, który nie potrwa dłużej niż 15 minut. Na peryferiach, najczęściej osób (50,18%) akceptuje czas dojścia nieprzekraczający 5 minut. Dla 38,75% mieszkańców akceptowalny czas to maksymalnie 10 minut, a dla 7,75% osób wynosi on nie więcej jak 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości z aktualnym stanem rzeczy.

Tabela 25 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Częstotliwość	Akceptowalna w centrum	Akceptowalna poza centrum
Co 10 min	23,47%	1,19%
Co 15 min	2,40%	2,38%
Co 20 min	14,13%	2,78%
Co 30 min	28,27%	15,08%
Co 45 min	10,40%	27,38%
Co 2 h	20,00%	50,00%
Rzadziej	1,33%	1,19%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Częstotliwością kursowania komunikacji publicznej w centrach miejscowości, którą ankietowani najliczniej wskazywali jako akceptowalną, jest rozłożenie odjazdów co 30 min (28,27% respondentów), a poza centrum co 2 godziny (50,00% osób).

Poniższa tabela prezentuje najczęstsze determinanty wyboru środka transportu zbiorowego w codziennych przejazdach. Wyniki przedstawiono w podziale na poszczególne gminy.

Tabela 26 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach – w podziale na gminy

	Brak prawa jazdy	Brak własnego środka transportu	Wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu	Pozostałe
Biała	32,00%	18,67%	8,00%	41,33%
Branice	20,00%	17,78%	11,11%	51,11%



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

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

	Brak prawa jazdy	Brak własnego środka transportu	Wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu	Pozostałe
Głubczyce	25,42%	27,12%	10,17%	37,29%
Głucholązy	26,17%	18,69%	2,80%	52,34%
Grodków	30,19%	24,53%	11,32%	33,96%
Kietrz	26,32%	27,63%	2,63%	43,42%
Korfantów	21,74%	34,78%	17,39%	26,09%
Lubrza	43,24%	29,73%	10,81%	16,22%
Łambinowice	28,57%	40,00%	5,71%	25,71%
Nysa	24,34%	23,31%	9,64%	42,89%
Otmuchów	22,73%	27,27%	9,09%	40,91%
Paczków	21,24%	23,68%	16,67%	38,60%
Prudnik	21,05%	23,68%	11,48%	43,86%
Skoroszyce	16,22%	21,62%	16,22%	45,95%
Razem	25,13%	24,29%	9,81%	40,78%

Źródło: Opracowanie własne.

Blisko połowa podróżujących komunikacją miejską wybiera ją z powodu braku prawa jazdy lub braku własnego środka transportu. Na brak prawa jazdy najczęściej wskazywali mieszkańcy Lubrzy (43,24%), a najrzadziej Skoroszyc (16,22%). Drugi w kolejności powód, czyli brak własnego środka transportu, najczęściej był wybierany w Łambinowicach (40,00%), a najrzadziej w Branicach (17,78%). Jako kolejny ważny powód wskazywano wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu – najczęściej miało to miejsce w Korfantowie (17,39%), a najrzadziej w Kietrzu (2,63%).

Kolejna tabela prezentuje determinanty wyboru własnego środka transportu w codziennych podróżach. Wyniki przedstawiono w podziale na poszczególne gminy.

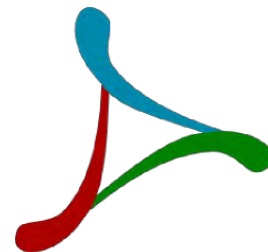


Tabela 27 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru własnego środka transportu – w podziale na gminy

	Wygoda podróżowania własnym środkiem transportu	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	Długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	Pozostałe
Biała	30,53%	29,47%	11,58%	28,42%
Branice	24,21%	28,42%	12,63%	34,74%
Głubczyce	18,29%	19,17%	20,35%	42,18%
Głucholązy	25,66%	27,88%	12,39%	34,07%
Grodków	26,24%	27,30%	13,12%	33,33%
Kietrz	22,48%	27,91%	16,28%	33,33%
Korfantów	38,79%	47,41%	6,03%	7,76%
Lubrza	31,82%	29,55%	6,82%	31,82%
Łambinowice	30,14%	32,88%	16,44%	20,55%
Nysa	47,60%	22,12%	10,58%	19,71%
Otmuchów	31,36%	41,53%	10,17%	16,95%
Paczków	33,04%	30,36%	18,75%	17,86%
Prudnik	27,65%	22,45%	12,06%	37,84%
Skoroszyce	25,81%	22,58%	16,13%	35,48%
Razem	30,05%	26,46%	13,33%	30,17%

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Największa ilość mieszkańców wskazała wygodę podróżowania własnym środkiem transportu (30,05%), następnym powodem był brak dobrego połączenia komunikacją publiczną (26,46%) oraz długi czas oczekiwania na komunikację publiczną (13,33%). Na wygodę podróżowania, jako główny powód wybierania własnego środka transportu w codziennych podróżach, najwięcej mieszkańców wskazało w Nysie (47,60%), a najmniej w Głubczycach (18,29%). Następnym powodem, czyli brak dobrego połączenia komunikacją publiczną, najwięcej osób wskazało w Korfantowie (47,41%), a najmniej w Głubczycach (19,17%). Ostatni z ważniejszych powodów to długi czas oczekiwania na komunikację publiczną,



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

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

dotyczy to najczęściej mieszkańców Głubczyc (20,35%), a najrzadziej – Korfantowa (6,03%).

Poniższa tabela prezentuje czynniki, które generują problemy z dostępnością do publicznego transportu, które są przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych w poszczególnych gminach.

Tabela 28 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu, będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych – w podziale na gminy

	Brak dobrego połączenia	Długi czas oczekiwania	Wysokie koszty	Pozostałe
Biała	4,00%	3,40%	4,35%	3,94%
Branice	2,95%	3,40%	3,89%	3,75%
Głubczyce	7,99%	14,60%	10,07%	14,20%
Głucholązy	10,85%	9,00%	13,27%	7,50%
Grodków	13,70%	16,81%	15,79%	15,48%
Kietrz	4,47%	5,77%	5,49%	4,64%
Korfantów	5,71%	2,21%	0,23%	0,99%
Lubrza	2,57%	1,70%	5,95%	1,08%
Łambinowice	3,62%	3,06%	3,89%	3,06%
Nysa	15,13%	17,15%	11,44%	14,79%
Otmuchów	5,80%	2,04%	2,97%	1,58%
Paczków	5,04%	3,90%	3,43%	2,37%
Prudnik	15,03%	11,38%	14,87%	21,99%
Skoroszyce	3,14%	5,60%	4,35%	4,64%
Razem	34,00%	19,06%	14,14%	32,80%

Źródło: Opracowanie własne.

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



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

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

(1,70%). Za czynnik utrudniający uznano także wysokie koszty, odpowiedź ta najczęściej pojawiała się w Grodkowie(15,79%), a najrzadziej w Korfantowie (0,23%).

Poniżej przedstawiono deklaracje osób przemieszczających się pieszo i własnym środkiem transportu dotyczące czynników, które mogłyby wpłynąć na zmianę przez nich środka transportu na transport zbiorowy.

Tabela 29 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na transport zbiorowy – w podziale na gminy

	Częstsze kursowanie komunikacji publicznej	Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu publicznego	Niższe koszty podróży transportem publicznym	Pozostałe
Biała	28,57%	29,67%	17,58%	24,18%
Branice	30,00%	5,00%	15,00%	50,00%
Głubczyce	23,09%	2,47%	8,07%	66,37%
Głuchołazy	35,13%	21,86%	15,41%	27,60%
Grodków	32,33%	25,67%	10,33%	31,67%
Kietrz	23,23%	19,35%	12,90%	44,52%
Korfantów	57,30%	28,09%	3,37%	11,24%
Lubrza	32,56%	27,91%	23,26%	16,28%
Łambinowice	36,67%	20,00%	16,67%	26,67%
Nysa	25,70%	35,94%	8,43%	29,92%
Otmuchów	39,26%	31,85%	14,07%	14,81%
Paczków	34,21%	39,47%	4,39%	21,93%
Prudnik	15,84%	50,17%	8,25%	25,74%
Skoroszyce	22,22%	22,22%	15,56%	40,00%
Razem	28,39%	25,80%	10,76%	35,05%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa liczba mieszkańców wskazała, że czynnikiem, który zachęciłby ich do zaczenia korzystania z komunikacji publicznej, jest częstsze kursowanie komunikacji publicznej (28,39% badanych). Aż 25,80% osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Ilość ankietowanych, którą częstsze kursowanie komunikacji publicznej skłoniłoby do zmiany środka transportu, jest największa w Korfantowie (57,30%), a najmniejsza – w Prudniku (15,84%).

**Biuro projektu:**

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

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

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

Ostatnia tabela prezentuje czynniki, które mogłyby wpłynąć na zmianę środka transportu, używanego dotychczas przez ankietowanych, na transport rowerowy.

Tabela 30 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy – w podziale na gminy

	Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu rowerowego	Budowa ścieżek rowerowych	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	Pozostałe
Biała	41,38%	17,24%	4,60%	36,78%
Branice	8,65%	24,04%	14,42%	52,88%
Głubczyce	7,95%	23,85%	17,74%	50,46%
Głuchołazy	38,56%	17,80%	8,90%	34,75%
Grodków	19,10%	21,19%	13,73%	45,97%
Kietrz	12,76%	22,96%	15,82%	48,47%
Korfantów	38,05%	18,58%	18,58%	24,78%
Lubrza	65,63%	9,38%	3,13%	21,88%
Łambinowice	48,05%	11,69%	9,09%	31,17%
Nysa	31,49%	18,60%	13,08%	36,83%
Otmuchów	26,40%	30,90%	25,28%	17,42%
Paczków	21,47%	20,25%	23,93%	34,36%
Prudnik	20,49%	18,71%	12,03%	48,78%
Skoroszyce	19,35%	19,35%	11,83%	49,46%
Razem	24,36%	20,48%	14,48%	40,69%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa część osób wskazała, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu rowerowego (24,36% osób). Mieszkańcy zauważają konieczność budowy ścieżek rowerowych (20,48% osób) oraz zwracają uwagę na znaczenie jakie ma wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem (14,48% mieszkańców). Do tego, że nic ich nie skłoni do zmiany środka transportu na transport rowerowy, najczęściej ankietowanych przekonanych jest w Lubrzy (65,63%), a najmniej w Głubczycach (7,95%). Budowę ścieżek rowerowych najczęściej osób wskazało w Otmuchowie



(30,90%), a najmniej w Lubrzy (9,38%). Wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem najczęściej wskazywali mieszkańcy Otmuchowa (25,28%), a najrzadziej – Lubrzy (3,13%).

2.10.2. Badanie wśród pracowników zakładów pracy znajdujących się na terenie OF PN 2020

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 3 337 pracowników/ respondentów. Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Poniższa tabela prezentuje formy przemieszczania się mieszkańców na trasie dom-praca-dom.

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

Tabela 31 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)
Samochodem	56,55%
Pieszo	28,95%
Autobusem	10,40%
Rowerem	3,46%
Pociągiem	0,35%
Motocyklem	0,17%
Skuterem	0,12%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego zestawienia jasno wynika, że jako środek transportu w codziennych dojazdach do pracy najczęściej wybierany jest samochód 56,55%. Aż 28,95% osób do pracy chodzi pieszo, a tylko 10,40% dojeżdża autobusem.

Tabela 32 Czas trwania codziennej podróży do pracy

Czas trwania podróży	Udział (%)
Do 20 min	75,49%
21-40 min	20,72%
41-60 min	2,79%
61-90 min	0,59%
91-120 min	0,26%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas trwania podróży	Udział (%)
Ponad 120 min	0,15%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość pracowników dojeżdża do pracy w czasie krótszym niż 21 minut (75,49%). Dla 20,72% osób dojazd do pracy trwa od 21 do 40 minut, natomiast tylko 2,79% pracowników potrzebuje w tym celu od 41 do 60 minut.

Poniższe tabele prezentują akceptowalny przez mieszkańców czas dojścia na przystanki zlokalizowane w centrum jak i na peryferiach oraz preferowaną częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

Tabela 33 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	W centrum	Poza centrum
Do 5 min	62,05%	29,84%
Do 10 min	28,38%	43,41%
Do 15 min	7,59%	17,44%
Do 20 min	1,65%	8,14%
Więcej	0,33%	1,16%
Razem	100,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 28,38% osób akceptowalny czas dotarcia do przystanku wynosi 10 minut, a dla 7,59% mieszkańców – do 15 minut.

Zaś w przypadku przystanków zlokalizowanych na peryferiach, najwięcej mieszkańców (43,41%) postuluje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 10 minut. Dla 29,84% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 5 minut, natomiast dla 17,44% osób – do 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem obecnym. Oznacza to, że sieć przystanków jest obecnie rozlokowana odpowiednio gęsto, a omawiany aspekt komunikacji publicznej nie wymaga większych zmian.

Tabela 34 Preferowana częstotliwość kursowania

Czas	W centrum	Na peryferiach
Co 10 min	13,61%	1,03%



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

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

Czas	W centrum	Na peryferiach
Co 15 min	18,37%	7,24%
Co 20 min	22,45%	11,72%
Co 30 min	25,51%	27,24%
Co 45 min	5,44%	21,72%
Co 60 min	9,18%	20,34%
Do 2 h	4,76%	9,66%
Rzadziej	0,68%	1,03%
Razem	100,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

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

Poniższa tabela prezentuje najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór określonego środka transportu.

Tabela 35 Najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór określonego środka transportu

Czynniki wpływające na poprawę atrakcyjności transportu publicznego		Przyczyny nieprzemieszczania się komunikacją publiczną		Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do pracy	
Częstsze kursowanie	67,56%	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	64,67%	Budowa ścieżek rowerowych	65,07%
Niższe koszty podróży	59,65%	Długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	46,66%	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	57,33%
Krótszy czas przejazdu	40,95%	Wysokie koszty komunikacji publicznej	37,55%	Mogę korzystać z roweru tylko przy dobrej pogodzie	56,02%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Dla osób dojeżdżających do pracy najważniejsze są: częste kursowanie pojazdów komunikacji, niższe koszty transportu i krótszy czas przejazdu. Ważnymi czynnikami są również wzrost bezpieczeństwa podróży, wygoda płatności, poprawa punktualności oraz lepszy tabor. Najczęstszymi przyczynami nieprzemieszczania się komunikacją publiczną są: brak dobrego połączenia komunikacyjnego, długi czas oczekiwania oraz wysokie koszty podróży. Bardzo duże znaczenie mają także aspekty społeczne – prawie 30% użytkowników samochodów osobowych wybiera ten środek transportu z uwagi na to, że czuje się dzięki niemu bardziej wyróżniona. Na zmianę przez mieszkańców dotychczasowego środka transportu na rower, podczas codziennych dojazdów do pracy, wpłynęłyby przede wszystkim: budowa ścieżek rowerowych, wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem, utworzenie bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów. Prawie 40% osób nie jest w ogóle zainteresowana korzystaniem z roweru podczas codziennych dojazdów do pracy.

2.10.3. Badanie wśród uczniów szkół znajdujących się na terenie OF PN 2020

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 4 288 uczniów/ respondentów. Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

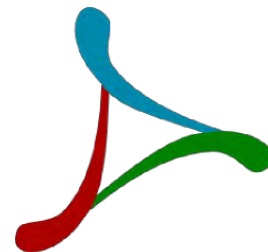
Poniższa tabela prezentuje formy przemieszczania się uczniów na trasie dom-szkoła-dom.

Tabela 36 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)
Autobusem	50,09%
Pieszko	34,28%
Samochodem	14,14%
Pociągiem	0,83%
Rowerem	0,49%
Motocyklem	0,09%
Skuterem	0,08%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału wynika, że najczęściej wybieranym przez uczniów środkiem transportu jest autobus – dla 50,09% osób. 34,28% uczniów do szkoły chodzi pieszo, a 14,14% jest dowożonych samochodem.



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

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

Tabela 37 Czas trwania codziennej podróży do szkoły

Czas trwania podróży	Udział (%)
Do 20 min	58,51%
21-40 min	31,54%
41-60 min	8,16%
61-90 min	1,04%
91-120 min	0,33%
Ponad 120 min	0,42%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość uczniów (58,51%) podróżuje do szkoły nie dłużej niż 20 minut. 31,54% uczniów dojazd do szkoły zajmuje od 21 do 40 minut, natomiast tylko 8,16% uczniów na dojazd potrzebuje od 41 do 60 minut.

Poniższe tabele prezentują akceptowalny przez uczniów czas dojścia na przystanki zlokalizowane w centrum jak i na peryferiach oraz preferowaną częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

Tabela 38 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	W centrum	Na peryferiach
Do 5 min	56,22%	36,76%
Do 10 min	30,88%	40,54%
Do 15 min	9,25%	16,79%
Do 20 min	3,45%	5,31%
Więcej	0,20%	0,60%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (56,22%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich był krótszy niż 5 minut. Dla 30,88% akceptowalny jest czas nieprzekraczający 10 minut, a 9,25% uczniów nie chce, aby droga ta zajęła im więcej jak 15 minut.

Zaś w przypadku przystanków usytuowanych na peryferiach, najwięcej osób (40,54%) akceptuje czas dojścia do przystanku nieprzekraczający 10 minut. Dla 36,76% uczniów akceptowalny czas wynosi maksymalnie 5 minut, natomiast dla

**Biuro projektu:**

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

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

16,79% – 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem aktualnym. Oznacza to, że obecna sieć przystanków jest odpowiednio gęsto rozlokowana i ten aspekt komunikacji zbiorowej nie wymaga większych zmian.

Poniższa tabela prezentuje najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór przez uczniów określonego środka transportu.

Tabela 39 Najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór przez uczniów określonego środka transportu

Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego		Przyczyny nieprzemieszczania się komunikacją publiczną		Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły	
Częstsze kursowanie	59,01%	We własnym środku transportu czuję się bardziej wyróżniony	32,44%	Nic nie skłoni mnie do korzystania z roweru	62,16%
Niższe koszty podróży	49,73%	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	23,50%	Budowa ścieżek rowerowych	39,43%
Poprawa punktualności	40,78%	Długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	20,86%	Bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów	36,57%

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższej tabeli wynika, że najważniejsze dla uczniów są: częste kursowanie komunikacji, niższe koszty transportu, poprawa punktualności kursów oraz lepsza jakość taboru. Ważnymi czynnikami są również: wzrost bezpieczeństwa podróży, krótszy czas przejazdu i wygoda płatności. Najczęstszą przyczyną nieprzemieszczania się komunikacją publiczną jest fakt, że uczniowie we własnym środku transportu czują się bardziej wyróżnieni. Jednak dla tej samej ilości respondentów ten fakt nie ma żadnego znaczenia. Innymi powodami są także: brak dobrego połączenia komunikacją publiczną oraz długi czas oczekiwania na połączenie, a także niski komfort podróży i kiepska infrastruktura. Na zmianę w codziennych dojazdach do szkoły dotychczasowego środka transportu na rower, wpłynęłyby przede wszystkim: budowa ścieżek rowerowych, utworzenie bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów oraz wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem. Ponad połowa osób nie jest w ogóle zainteresowana korzystaniem z roweru w codziennych dojazdach do szkoły.



Wnioski do badań preferencji mieszkańców dotyczących wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych, przeprowadzonych w gospodarstwach domowych, szkołach i zakładach pracy na terenie OF PN 2020. Komunikację publiczną cechuje niska częstotliwość kursowania.

1. Blisko 70% mieszkańców gospodarstw domowych wskazuje na to, że komunikacja publiczna kursuje co 2 godziny i rzadziej.
2. Osoby młode (uczniowie) wskazują na potrzebę częstszego kursowania komunikacji publicznej. Wynika to z ich potrzeby większej mobilności.
3. Ponad 50% osób korzystających z transportu publicznego wskazuje problemy z dostępnością do tego rodzaju usług (brak dobrego połączenia i niska częstotliwość kursowania pojazdów). Czynniki te stanowią przeszkodę w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych.
4. Blisko połowa ankietowanych wskazuje, że w codziennych dojazdach do pracy posługuje się transportem publicznym ze względu na brak prawa jazdy bądź brak własnego środka transportu. Osoby te są więc poniekąd zmuszone do korzystania z transportu publicznego (brak alternatywy).
5. Duży udział podróży pieszych wśród osób pracujących (28,95% osób) świadczyć może o podejmowaniu pracy blisko miejsca zamieszkania. Sytuacja taka może (choć nie musi) wynikać z ograniczonej dostępności do transportu zbiorowego.
6. Nieco ponad 86% mieszkańców gospodarstw domowych wskazuje, że czas dojścia do przystanku komunikacji publicznej zajmuje im maksymalnie 10 minut. Świadczy to o stosunkowo dobrym rozlokowaniu miejsc, w których zatrzymują się autobusy.
7. Najczęściej wybieranym przez mieszkańców środkiem transportu jest samochód. Ponad 25% mieszkańców deklaruje, że nigdy nie przesiądzie się na transport publiczny.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Poniżej zaprezentowano obszary, które zostały wskazane przez mieszkańców poszczególnych gmin jako konieczne do modernizacji.

Tabela 40 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji

Gmina	Transport publiczny	Drogi	Ścieżki rowerowe	Chodniki	Parkingi
Biała	8,3%	27,8%	16,5%	27,2%	20,2%
Branice	13,9%	26,7%	23,3%	25,6%	10,5%
Głubczyce	5,3%	31,0%	24,4%	24,7%	14,5%
Głucholązy	16,9%	21,6%	20,4%	25,9%	15,3%
Grodków	18,0%	15,9%	30,9%	18,5%	16,6%



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

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

Gmina	Transport publiczny	Drogi	Ścieżki rowerowe	Chodniki	Parkingi
Kietrz	13,5%	28,0%	19,8%	28,0%	10,7%
Korfantów	16,5%	24,8%	20,9%	22,4%	15,4%
Lubrza	13,3%	30,7%	20,4%	24,1%	11,5%
Łambinowice	20,5%	32,5%	19,7%	14,9%	12,4%
Nysa	17,3%	22,5%	19,0%	21,8%	19,3%
Otmuchów	16,4%	24,6%	23,7%	21,3%	14,0%
Paczków	14,5%	23,6%	23,1%	22,8%	16,0%
Prudnik	14,7%	26,5%	20,4%	24,6%	13,9%
Skoroszyce	13,0%	26,3%	19,8%	22,3%	18,5%
Suma	14,5%	25,8%	21,4%	23,3%	15,0%

Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy najczęściej (25,8% osób) wskazują na konieczność modernizacji dróg, następnie (23,3% osób) chodników oraz (21,4% osób) ścieżek rowerowych. Najmniejsza potrzeba modernizacji wskazywana jest w obszarze komunikacji publicznej. Poniżej zaprezentowano także wyniki w podziale na poszczególne powiaty.

Tabela 41 Obszary wyznaczone do modernizacji w poszczególnych powiatach

	Powiat nyski	Powiat głubczycki	Powiat prudnicki
Transport publiczny	17,3%	15,3%	13,3%
Drogi	24,5%	28,2%	27,9%
Ścieżki rowerowe	21,2%	26,4%	20,8%
Chodniki	21,2%	17,5%	22,5%
Parkingi	15,8%	12,6%	15,5%
Suma końcowa	100%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy poszczególnych gmin wskazali także na obszary problemowe, które konieczne są do rozwiązania w transporcie publicznym.



Tabela 42 Obszary problemowe w transporcie publicznym – w podziale na gminy

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

Źródło: Opracowanie własne.

Według powyższych danych największym problemem w obszarze funkcjonowania transportu publicznego jest rzadko kursująca komunikacja (41,9% osób). Opinię tę wyrazili mieszkańcy i przedsiębiorcy. Natomiast najmniej istotnym z problemów jest brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników (6,8%).

Szczegółowy raport z badań ankietowych znajduje się w **załączniku 1D Tom III – wyniki badań ankietowych, załączniku 1A Raport z badania etap I oraz załącznik 1F Opracowanie kartograficzne (mapy)**.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



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

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

2.11. Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020

Generatory ruchu to miejsca pełniące określoną funkcję, pozostające w rozbieżności przestrzennej z najbardziej stabilnym miejscem przebywania osoby, realizującej w generatorze określony cel. Osiągnięcie celu uwarunkowane jest dokonaniem przemieszczenia się osoby. Do ważnych generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 należy zaliczyć:

- galerie handlowe, centra handlowe;
- hale targowe, targowiska miejskie;
- szkoły ponadpodstawowe;
- szkoły wyższe (publiczne i niepubliczne);
- lecznictwo otwarte (publiczne i niepubliczne);
- lecznictwo zamknięte;
- jednostki administracji rządowej;
- jednostki administracji samorządowej;
- tereny rekreacyjne i rekreacyjno-sportowe, obiekty sportowe.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Są one wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji, obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie.

Tabela 43 Inwentaryzacja generatorów ruchu

	Galerie handlowe, centra handlowe	Hale targowe, targowiska miejskie	Szkoły ponadpodstawowe	Szkolnictwo wyższe	Lecznictwo otwarte (publiczne i niepubliczne)	Lecznictwo zamknięte	Jednostki administracji rządowej	Jednostki administracji samorządowej	Tereny rekreacyjno-sportowe	SUMA
Nysa	1	1	25	5	28	3	6	2	17	88
Biała	0	0	4	0	1	1	1	1	7	15
Branice	0	0	3	0	1	1	0	1	3	9
Głubczyce	0	1	13	0	11	1	5	2	11	44
Głuchołazy	0	1	7	0	6	4	2	1	25	46
Grodków	1	1	15	0	5	1	2	1	13	39
Kietrz	0	1	3	0	4	2	1	1	3	15



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Galerie handlowe, centra handlowe	Hale targowe, targowiska miejskie	Szkoły ponadpodstawowe	Szkolnictwo wyższe	Lecznictwo otwarte (publiczne i niepubliczne)	Lecznictwo zamknięte	Jednostki administracji rządowej	Jednostki administracji samorządowej	Tereny rekreacyjno-sportowe	SUMA
Korfantów	0	1	1	0	5	1	1	1	10	20
Lubrza	0	1	1	0	2	0	0	1	6	11
Łambinowice	0	0	2	0	6	0	2	1	15	26
Otmuchów	0	1	5	0	4	0	1	1	8	20
Paczków	0	1	7	0	6	1	2	1	8	26
Prudnik	0	2	13	0	19	1	5	2	25	67
Skoroszyce	0	0	1	0	2	0	0	1	5	9
SUMA	2	11	100	5	100	16	28	17	156	435

Źródło: Opracowanie własne.

Na terenie całego Obszaru Funkcjonalnego znajduje się łącznie 435 obiektów sklasyfikowanych jako generatory ruchu. Najwięcej generatorów ruchu stanowią obiekty sportowo-rekreacyjne (156), zakłady leczenia otwartego (100) oraz szkoły ponadpodstawowe (100). Wśród generatorów ruchu najmniej jest galerii i centrów handlowych (2) oraz placówek edukacyjnych szkolnictwa wyższego (5).

Najwięcej, bo aż 88, generatorów ruchu znajduje się w Nysie. Niewiele mniej takich miejsc zlokalizowanych jest w Prudniku – aż 67 obiektów. Na trzecim miejscu są Głuchołazy z 46 generatorami ruchu. Najmniej, bo zaledwie 9, obiektów tego typu znajduje się w Branicach i Skoroszycach, a także w Lubrzy – tylko 11 punktów.

Lista wszystkich zidentyfikowanych generatorów ruchu znajduje się w **załączniku 1B – diagnoza strategiczna**.



Rysunek 14 Rozmieszczenie przestrzenne generatorów ruchu

Biuro projektu:

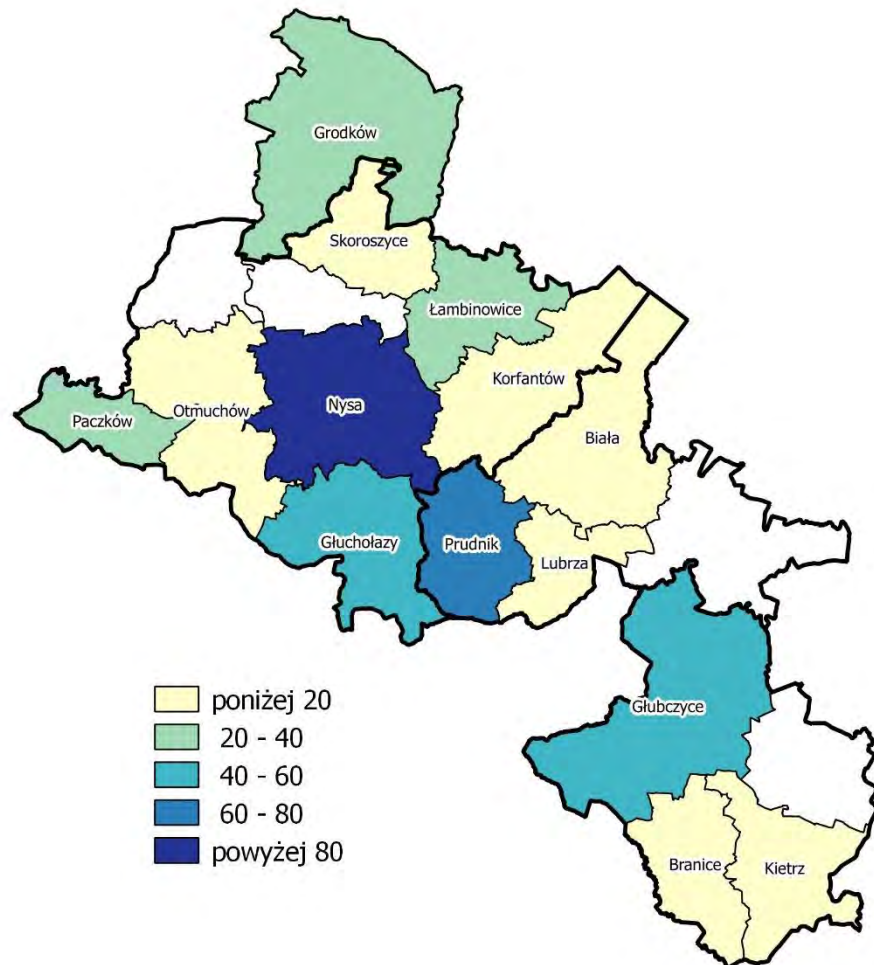
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

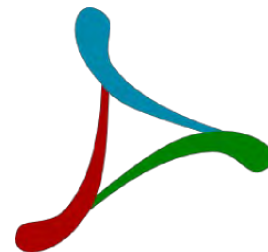
Podsumowując można zauważyć, że ilość miejsc generujących ruch jest zależna od hierarchii jaką pełni gmina. W gminach o mniejszej liczbie ludności lub mniejszej powierzchni występuje ograniczony dostęp do centrów handlowych i targowisk miejskich, jako miejsc codziennego ruchu zakupowego. Występuje również ograniczony dostęp do leczenia otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku (np. parki miejskie, baseny, boiska). Może to wywołać w mieszkańcach poczucie bariery. Należy podkreślić, że w większych ośrodkach OF PN 2020, dostęp do leczenia otwartego i zamkniętego jest dla mieszkańców ułatwiony. Ilość szkół,

jako element generujący ruch, również znajduje swoje odzwierciedlenie w wielkości gminy oraz liczbie miejscowej ludności.

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

Istnieje niewiele źródeł informacji dotyczących generatorów ruchu na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Braki w informacji dotyczą przede wszystkim miejsc dostępu do lecznictwa otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku: brak lub niedostateczna informacja o parkach miejskich na terenie gmin OF PN 2020, niewystarczające informacje dotyczące ścieżek rowerowych.

Warto dodać, że w wielu gminach można spotkać otwarte siłownie jako miejsce rekreacji i wypoczynku. Dodatkowo OF PN 2020 znajduje się w malowniczo położonych terenach Parku Krajobrazowego Góry Opawskie oraz okolic Nysy Kłodzkiej. W przeważającej większości gmin można spotkać boiska i „Orliki”, które pełnią funkcję miejsc do aktywnego wypoczynku dzieci i młodzieży.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



3. Studium Komunikacyjne

3.1. Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru OF PN 2020

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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

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

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

TRANSPORT DROGOWY	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Potencjał turystyczny obszaru.• Rolniczy charakter obszaru.• Występowanie wysokiej klasy gleb oraz znacząca lesistość obszaru.• Położenie Partnerstwa Nyskiego na skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych w układzie wschód-zachód.• Wykształcona sieć powiązań drogowych o różnych funkcjach i różnym znaczeniu.• 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	<ul style="list-style-type: none">• Starzenie się społeczeństwa.• Odpływ ludzi młodych i wykształconych do dużych ośrodków miejskich.• Duże bezrobocie.• Mała gęstość zaludnienia.• Występowanie rozproszonej zabudowy oraz rozpiętych ulicówek.• Zły stan dróg powiatowych i gminnych, zarówno pod względem parametrów jak i stanu nawierzchni.• Znaczny odsetek dróg gruntowych sklasyfikowanych w kategorii dróg gminnych.• Zły stan dróg transportu rolnego.• Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.



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

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

TRANSPORT DROGOWY	
<p>Partnerstwa – Nysą, Prudnikiem, Głubczycami.</p> <ul style="list-style-type: none">• Dobre drogowe połączenia z autostradą A4.	<ul style="list-style-type: none">• 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 realizację inwestycji.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<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.• Istnienie „Grodzkiej Podstrefy - Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK”.• Nysa ośrodkiem szkolnictwa wyższego.	<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 dróg.• Brak wypracowanych polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów.



Biuro projektu:

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

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

TRANSPORT DROGOWY

- Duże ośrodki przemysłowe w Opolu i Wrocławiu – konkurencja w przyciąganiu inwestorów.

Źródło: Opracowanie własne.

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

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

Tabela 44 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego

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

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejszymi siłami w obszarze transportu drogowego są:

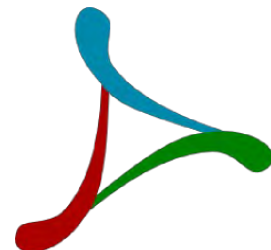
- Wykształcona sieć dogodnych powiązań drogowych o różnych funkcjach i znaczeniu.
- Dobre drogowe połączenia z Opolem oraz pomiędzy głównymi miastami Partnerstwa – Nysą, Prudnikiem, Głubczycami – a autostradą A4.
- Gęsta sieć dróg gminnych i powiatowych na obszarze Partnerstwa.

Do głównych słabości w obszarze komunikacji publicznej należą:

- Zły stan technicznych dróg gminnych i powiatowych na terenie Partnerstwa.
- Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.
- Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń.

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none"> • Obszar Partnerstwa Nyskiego obsługiwany głównie przez: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg. • Duży rynek przewoźników prywatnych na obszarze Partnerstwa. • Istnienie komunikacji miejskiej w Nysie i Prudniku. • Lokalnie występujące porozumienia w sprawie komunikacji publicznej np. pomiędzy MZK Nysa i gminą Otmuchów oraz współpraca pomiędzy przewoźnikami PKS Głubczyce i PKS Racibórz w zakresie wzajemnego honorowania biletów. • Możliwość łatwego rozbudowania infrastruktury punktowej. • Zawarcie porozumienia powiatu nyskiego z gminą Pakosławice i gminą Skoroszyce w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego 	<ul style="list-style-type: none"> • Niedostosowana do potrzeb mieszkańców liczba połączeń pomiędzy poszczególnymi ośrodkami regionalnymi i pomiędzy ośrodkami regionalnymi a stolicą regionu: Nysa – Prudnik, Nysa – Głubczyce, Prudnik – Głubczyce, Nysa – Opole, Prudnik – Opole. • Niska częstotliwość kursowania na analizowanym obszarze autobusów PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Prudnik. • Niedostosowanie rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania dużych zakładów pracy na terenie OF PN. • Niska jakość taboru⁷ (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 schemat przebiegu linii oraz w elementy małej architektury, takiej jak ławki i kosze na śmieci. • Na niektórych przystankach brakuje rozkładów jazdy, a na pozostałych są one nieczytelne i niezrozumiałe.



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

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

⁷ 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	
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość rozszerzenia obszaru działania MZK Nysa na gminy ościenne.• Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, przedsiębiorców i samorządów.• Polityka proekologiczna Unii Europejskiej – wytyczne unijne dotyczące miejskich polityk transportowych.• Modernizacja połączeń kolejowych z Opolem i Wrocławiem• Możliwość integracji komunikacji publicznej i kolei.• Rosnące koszty indywidualnej komunikacji samochodowej.	<ul style="list-style-type: none">• Duże bezrobocie.• Mała gęstość zaludnienia.• Występowanie rozproszonej zabudowy oraz rozpiętych ulicówek.• Zmniejszająca się liczba kursów komunikacji PKS.• Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej.• Zmniejszający się popyt na usługi komunikacji publicznej – na skutek zmian demograficznych oraz zmian preferencji ludności.• Rosnący ruch samochodowy oraz zwiększające się uzależnienie od własnego środka transportu – głównie samochodu.• Ograniczenia w kursowaniu kolei na terenie Partnerstwa.• Widoczna konkurencja pomiędzy prywatnymi przewoźnikami a PKS, objawiająca się w zbliżonych godzinach odjazdu/przyjazdu pojazdów.• Możliwy brak woli współpracy pomiędzy różnymi przewoźnikami.

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki analizy SWOT dla podsystemu komunikacja publiczna wskazują na strategię defensywną (WT mini-maxi), co oznacza próbę minimalizowania słabości i zagrożeń. W środowisku gospodarczym w ramach tej strategii rozważyć można następujące postępowania:

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

W przypadku OF PN 2020 realizacja tej strategii jest bardzo trudna, gdyż komunikację publiczną obszaru cechuje występowanie wielu słabości, które dodatkowo pogłębiają realne zagrożenia. Racjonalną strategią dla Partnerstwa może



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

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

być próba podejmowania wspólnych inicjatyw i porozumień, które z jednej strony będą dążyły do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego, a z drugiej strony będą obniżały koszty jego funkcjonowania. Inną możliwą koncepcją działania, zbieżną z politykami UE jest integracja różnych gałęzi transportu. W przypadku OF PN możliwa jest integracja kolei i komunikacji autobusowej. Integracja powinna odbyć się w trzech płaszczyznach – czasowej, biletowej oraz przestrzennej, poprzez uruchomienie węzłów i centrów przesiadkowych.

Tabela 45 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego komunikacji publicznej

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

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejszymi siłami w obszarze komunikacji publicznej obszaru jest:

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

Natomiast do głównych słabości w obszarze komunikacji publicznej należą:

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

INFRASTRUKTURA ROWEROWA

SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Ekologiczny charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportowych.• Duży potencjał rekreacyjny obszaru OF PN 2020.	<ul style="list-style-type: none">• Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych.• Brak ścieżek rowerowych pomiędzy gminami a ich sołectwami.



Biuro projektu:

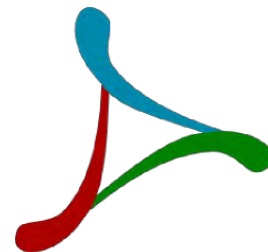
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

INFRASTRUKTURA ROWEROWA	
<ul style="list-style-type: none">Występowanie załączkowej infrastruktury rowerowej w gminach OF PN – widoczne ścieżki rowerowe.	<ul style="list-style-type: none">Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.Stosowanie lokalnych systemów oznakowania tras i ścieżek rowerowych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">Możliwość przejęcia przez gminy terenów nieczynnych linii kolejowych i zagospodarowania ich na ścieżki rowerowe – na wzór gminy Grodków.Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym – efekt popularyzacji zdrowego trybu życia i aktywnego spędzania wolnego czasu.Możliwość spójnego uzupełniania istniejącej sieci ścieżek rowerowych na terenie partnerstwa poprzez budowę nowych ciągów.Przyjęcie przez wszystkich Partnerów jednolitego standardu oznakowania tras rowerowych.Możliwość dojścia do porozumienia z Lasami Państwowymi w zakresie wyznaczenia leśnych ścieżek rowerowych.Wzrost świadomości ekologicznej.Globalne bogacenie się ludności.Możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych, w tym środków unijnych.	<ul style="list-style-type: none">Wąski przekrój pasa drogowego, niepozwalający na budowę tras rowerowych.Brak środków finansowych i zainteresowania ze strony potencjalnych inwestorów.

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

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



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

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

Tabela 46 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego infrastruktury rowerowej

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

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejszymi siłami w obszarze infrastruktury rowerowej są:

- Duży potencjał turystyczny obszaru.
- Występowanie załączkowej infrastruktury oraz aprobaty społecznej na realizację dalszych inwestycji.
- Natomiast do głównych słabości w obszarze infrastruktury rowerowej należą:
- Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych
- Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Podsumowując otrzymane wyniki analizy SWOT, najbardziej prawdopodobną i realną orientacją rozwojową dla obszaru Partnerstwa Nyskiego jest strategia agresywna (SO). Wyniki pokazują, że należy podejmować ambitne przedsięwzięcia rozwojowe, gdyż w najbliższym czasie można spodziewać się dobrych warunków dla ich realizacji – m.in. możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji, zwiększenie świadomości ekologicznej mieszkańców, moda na zdrowy i aktywny tryb życia. Ponadto regulacje unijne koncentrują się wokół usprawnienia mobilności i integracji różnych środków transportu na obszarze UE. W tym celu wsparcie finansowe będzie kierowane na rozwój komunikacji publicznej, w tym szynowej, oraz na rozwój infrastruktury rowerowej.

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

3.2. Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020

3.2.1. Komunikacja publiczna

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, komunikacja publiczna nie działa w sposób satysfakcjonujący. Na podstawie przeprowadzonych do



Biurow projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

tej pory analiz zdefiniowano następujące **braki w systemie komunikacji publicznej**:

Tabela 47 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji publicznej

Niska częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej realizowanych przez PKS (respondenci sugerują zwiększenie częstotliwości) na większości tras komunikacyjnych.

Brak połączeń w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne (soboty oraz niedziele) w większości miejscowości badanego obszaru. Problem ten należy uznać za największą barierę.

Kursowanie komunikacji publicznej PKS w wymiarze jedynie dwóch kursów w ciągu doby w przeważającej liczbie miejscowości. Zauważono, że kursy te nie są kompatybilne z przyjętymi godzinami pracy (zwyczajowo godziny pracy w przedziale 7-17) i godzinami funkcjonowania szkół na terenie OF PN 2020. Brak dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy może być istotną barierą w podejmowaniu zatrudnienia lub oznacza konieczność realizowania podróży transportem indywidualnym.

W przeprowadzonych badaniach uczniowie sugerowali, że zdarza się, iż muszą zwalniać się z ostatnich godzin lekcyjnych, aby móc wrócić do domu komunikacją publiczną.

Brak dopasowania rozkładów jazdy MZK Nysa do potrzeb mieszkańców. Zauważono brak kompatybilności z godzinami pracy.

Brak wydrukowanego rozkładu jazdy na przystankach oraz brak schematu linii – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym na punktach przesiadkowych.

Brak jednolitych standardów oznakowania przystanków.

Niska jakość (lub brak) wiat przystankowych.

Brak koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników na wspólnych ciągach komunikacyjnych.

Niespójna informacja pasażerska lub brak dostępu do informacji u niektórych przewoźników.

Brak synchronizacji czasowej w punktach przesiadkowych.

Brak wspólnych ofert taryfowych umożliwiających korzystanie z różnych linii i różnych przewoźników na podstawie jednego biletu.

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

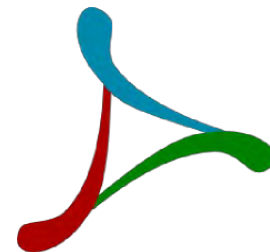
Kolej funkcjonująca na obszarze OF PN 2020 nie działa dobrze. Systematycznie zmniejszana jest liczba przystanków obsługujących ruch osobowy i stacji

kolejowych. Likwidowane są również poszczególne linie kolejowe (poza obszarem wyznaczania rekomendacji strategicznych)

Źródło: Opracowanie własne.

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

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

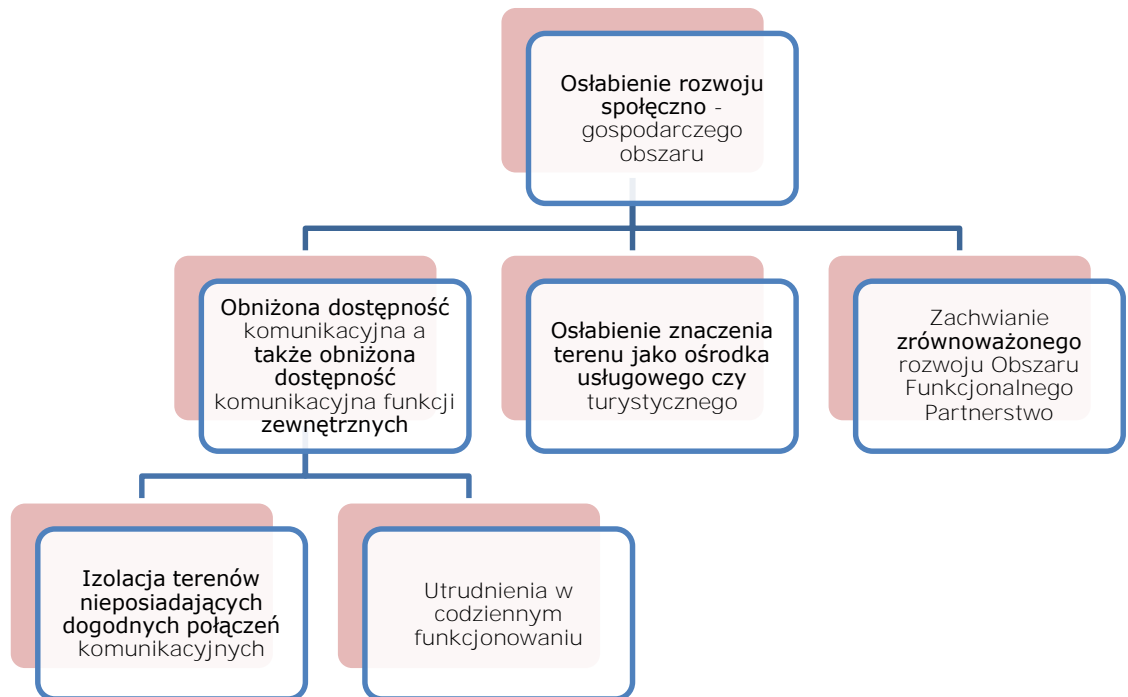
partnerstwo-nyskie2020.pl



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

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

Rysunek 15 Drzewo problemów dla komunikacji publicznej



Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółową analizę potrzeb zaprezentowano w załączniku 4 Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020, punkt 3.2 Analiza diagnostyczna systemów.

W diagnozie strategicznej wykorzystano wyniki konsultacji społecznych. Podsumowanie konsultacji społecznych znajduje się w **załącznikach 1E - Tom IV - promocja i konsultacje, załączniku 2D Tom III - konsultacje społeczne, Załącznik 2A Raport z badań etap II oraz Załącznik 2C Tom II - studium komunikacyjne.**

3.2.2. Komunikacja drogowa i parkingi

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



Tabela 48 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji drogowej i parkingów

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

Źródło: opracowanie własne.

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

- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru. Niesprawny (niedostosowany do popytu) system transportowy stanowić może zasadniczą barierę dla rozwoju każdej jednostki osadniczej. Chodzi tutaj zarówno o połączenia wewnątrz jednostki, jak i zewnętrzne. Transport jest jednym z głównych czynników rozwojowych. Jeżeli system transportowy na danym terenie nie będzie wyprzedzał rozwoju społeczno-gospodarczego nie będzie on stymulantą rozwoju.

Biuro projektu:

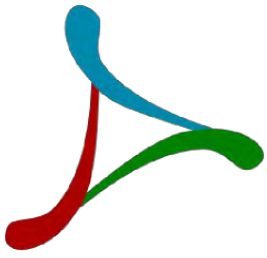
48-300 Nysa

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

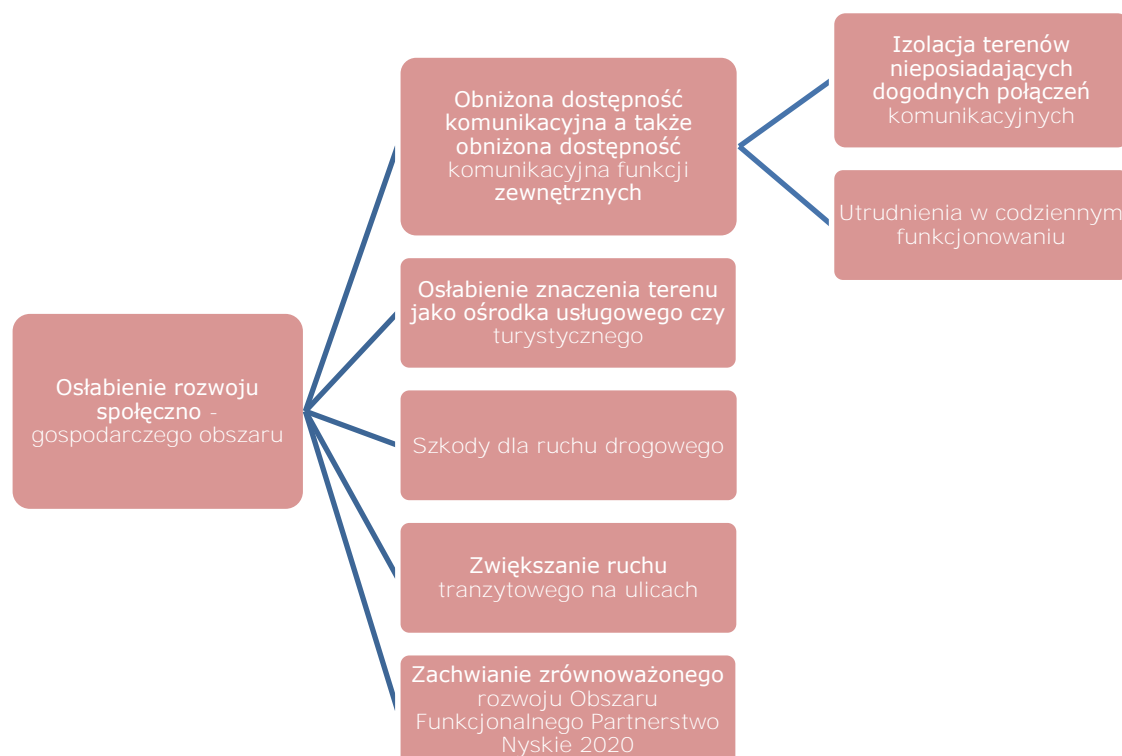
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także do ośrodków regionalnych, dostępność do kluczowych węzłów komunikacyjnych.
- Izolacja terenów nieposiadających dogodnych połączeń komunikacyjnych grożąca marginalizacją społeczności lokalnej. Skutki uboczne marginalizacji potęgowane są przez szybki rozwój społeczno-gospodarczy gmin posiadających sprawny system transportowy.
- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka usługowego czy turystycznego w skali regionu. Niedostosowany do potrzeb system transportowy sprawi, że znaczenie obszaru będzie marginalizowane.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu ze względu na ograniczoną możliwość oszacowania czasu przemieszczania się. W pewnych sytuacjach, gdzie dostęp do komunikacji publicznej jest utrudniony ze względu na zamieszkanie daleko od ciągów komunikacyjnych czy też ze względu na niską częstotliwość kursów, precyzyjne oszacowanie czasu przejazdu jest niemalże nie możliwe. Dodatkowo problem potęgowany jest faktem, iż rozkłady jazdy nie są dostosowane do intensywności zapotrzebowania w ciągu doby, w tym w szczególności do godzin rozpoczęcia oraz zakończenia pracy.
- Szkody dla ruchu drogowego w postaci braku jego płynności, zwiększonego zużycia paliwa, zwiększania się kosztu transportu oraz szybszego zużycia pojazdów, większego tłoku na drogach i wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uciążliwości dla otoczenia miejscowego, szczególnie dla silnie zurbanizowanych obszarów.
- Zwiększanie ruchu tranzytowego na ulicach spowodowane przez pojazdy wielotonowe, czego rezultatem jest: utrudnienie ruchu miejscowego (lokalnego), spadek bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie możliwości parkowania, zwiększone oddziaływanie ruchu na środowisko (nadmierny hałas, zanieczyszczenie spalin), negatywny wpływ na substancję mieszkaniową.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.



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

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

Rysunek 16 Drzewo problemów dla komunikacji drogowej i parkingów



Źródło: Opracowanie własne.

System sieci drogowej odgrywa kluczową rolę w codziennym życiu mieszkańców OF PN 2020. Na obszarze Partnerstwa większość dróg jest w dobrym stanie technicznym, jednakże istnieją odcinki, których kondycja jest niezadowalająca.

Szczegółową analizę potrzeb zaprezentowano w załączniku 4 Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020, punkt 3.2 Analiza diagnostyczna systemów.

W diagnozie strategicznej wykorzystano wyniki konsultacji społecznych. Podsumowanie konsultacji społecznych znajduje się w **załącznikach 1E - Tom IV - promocja i konsultacje społeczne, załączniku 2D Tom III - konsultacje społeczne, Załącznik 2A Raport z badań etap II oraz Załącznik 2C Tom II - studium komunikacyjne.**

3.2.3. Infrastruktura rowerowa

Infrastruktura rowerowa na terenie Partnerstwa, jest w stanie satysfakcjonującym. Występują tu zarówno zorganizowane ścieżki rowerowe jak i trasy rowerowe.



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

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

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

Tabela 49 Zidentyfikowane braki w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej

Brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych.

Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowym dróg publicznych, co stanowi utrudnienie zarówno dla rowerzystów, jak i dla poruszających się pojazdami mechanicznymi.

Regułą jest zmiana typu nawierzchni na większości analizowanych tras.

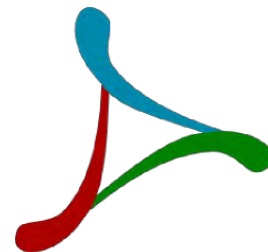
Mała ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.

Występowanie miejsc, w których oznakowanie szlaków urywa się lub jest mało widoczne. (Zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów).

Źródło: Opracowanie własne.

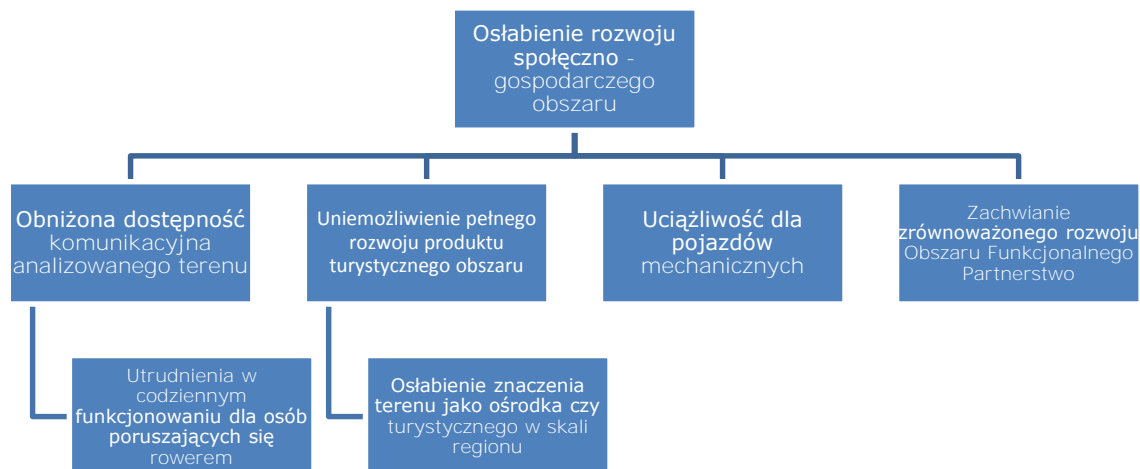
Powstałe braki w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej doprowadziły do zidentyfikowania **problemów rozwojowych**:

- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także do ośrodków regionalnych, bowiem część mieszkańców wykorzystuje rower do komunikacji w tym zakresie.
- Uniemożliwienie pełnego rozwoju produktu turystycznego obszaru. Aktywne formy spędzania wolnego czasu nabierają coraz większego znaczenia, a więc w tym obszarze należy poszukiwać potencjału rozwojowego.
- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka czy turystycznego w skali regionu.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu dla osób poruszających się rowerem.
- Uciążliwość dla pojazdów mechanicznych, w przypadku kiedy brak ścieżek rowerowych powoduje korzystanie przez rowerzystów z dróg.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.



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

Rysunek 17 Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo - rowerowej



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

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

Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółową analizę potrzeb zaprezentowano w załączniku 4 Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020, punkt 3.2 Analiza diagnostyczna systemów.

W diagnozie strategicznej wykorzystano wyniki konsultacji społecznych. Podsumowanie konsultacji społecznych znajduje się w **załącznikach 1E - Tom IV - promocja i konsultacje społeczne, załączniku 2D Tom III - konsultacje społeczne, Załącznik 2A Raport z badań etap II oraz Załącznik 2C Tom II - studium komunikacyjne.**

3.2.4. Podsumowanie i rekomendacje

Trasy pieszo-rowerowe

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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-szkola). 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, że rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerowy od samochodowego. Natomiast biorąc pod uwagę jedynie pieszych i rowerzystów, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszy od ruchu rowerowego.

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. Ekspertki wskazują, że możliwa jest renowacja infrastruktury kolejowej i przywrócenie części połączeń, jednakże są to przedsięwzięcia bardzo kosztowe, których realizacja może okazać się nieopłacalna w stosunku do kosztów. Należy skupić się na utrzymaniu obecnie funkcjonujących połączeń kolejowych, na polepszaniu ich parametrów (głównie technicznych) oraz jakości obsługującego je taboru. Ekspertki twierdzą również, że działające na terenie OF PN 2020 połączenia autobusowe (głównie prywatni przewoźnicy) są dobrym substytutem dla połączeń kolejowych. Należy podkreślić, iż transport szynowy jest „rozwiązaniem sztywnym”, co oznacza brak swobodnej możliwości modyfikowania tras przejazdu. W komunikacji autobusowej problem ten nie istnieje.

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 pojazdów – 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, w których na terenie OF PN 2020, mogłyby powstać



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

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

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

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 poprawa stanu technicznego dróg jest ściśle powiązana z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz użytkowników sieci drogowej. Dobrą praktyką podnoszenia bezpieczeństwa na drogach jest stosowanie środków uspokajania ruchu np. azyli dla pieszych czy szykan. Eksperci zwracają jednak uwagę, że bardzo często poprawa stanu technicznego dróg może wpłynąć na zwiększenie liczby wypadków. Jak pokazują ostatnie badania GDDKiA, wraz z polepszeniem się stanu technicznego dróg, zwiększa się też prędkość z jaką poruszają się po nich użytkownicy.

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

Inną często poruszaną podczas spotkań z mieszkańcami kwestią była budowa nowych obwodnic miejscowości. Główną zaletą takiego rozwiązania jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów poszczególnych miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miejscowości jest zamieranie ruchu w centrum,



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

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

co może prowadzić do stagnacji. Kolejną wadą wskazaną przez ekspertów jest projektowanie obwodnic typowych dla ruchu tranzytowego, który na terenie OF PN 2020 ma niewielki udział, dominuje tu przede wszystkim ruch lokalny. Obwodnice dla ruchu tranzytowego najczęściej są oddalone od miasta, w związku z czym nie spełniają swojej podstawowej funkcji, czyli zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast.

Parkingi

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

Strefy płatnego parkowania służą odpowiedniemu dystrybuowaniu miejsc parkingowych oraz wymuszają rotację parkingową. W gminach Partnerstwa Nyskiego zastosowanie stref płatnego parkowania upłynnia użytkowanie parkingów. Wśród rozwiązań dotyczących pobierania opłat, które zostały zaproponowane przez ekspertów, można wskazać stopery (specjalne zegary ręcznie ustawiane przez kierowców) oraz systematyczny monitoring pojazdów przez osoby do tego uprawnione. Dodatkowe korzyści, zarówno dla mieszkańców, jak i dla użytkowników indywidualnych środków transportu (możliwość pozostawienia pojazdu), może przynieść połączenie opłaty parkingowej ze zniżką lub opłatą za komunikację miejską (parkingi typu Park&Ride). Systemy parkowania typu P&R na terenie OF PN 2020 sprawdzą się głównie w podróży dojazdowo-odjazdowych, dowozowo-odwozowych oraz podróży 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 należących do grupy ITS można zaliczyć: dynamiczne informacje pasażerskie, tablice zmiennej treści, sygnalizację świetlną, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne oraz rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.

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



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

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

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

3.3. Wskazanie niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych wewnątrz PN 2020 - propozycje modernizacji, przebudowy oraz budowy nowych odcinków

Poniżej zaprezentowano planowane do realizacji inwestycje w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020. Inwestycje zostały podzielone na:

- inwestycje związane z infrastrukturą przystankową,
- zintegrowane centra przesiadkowe,
- inwestycje drogowe,
- inwestycje w infrastrukturę parkingową,
- inwestycje w ciągi piesze i rowerowe.

Dla wszystkich zdefiniowanych w niniejszej strategii inwestycji określono następujące charakterystyki:

- propozycję kolejności realizacji inwestycji wewnątrz OF,
- analizę powiązań inwestycji infrastrukturalnych z obowiązującymi planami oraz strategiami,
- efekty realizacji poszczególnych inwestycji, szczególnie pod kątem ich powiązań funkcjonalnych.

Każda z inwestycji została szczegółowo opisana w załączniku 5 Karty projektów.

Tabela 50 Planowane inwestycje związane z infrastrukturą przystankową

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała	Gmina Biała	2017
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych	Gmina Branice	2017
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych	Gmina Głucholazy	2017
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze	Gmina Kietrz	2017
Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych	Gmina Korfantów	2017

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice	Gmina Łambinowice	2017
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017 - 2018
Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników	Gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych	Gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok autobusowych	Gmina Paczków	2017
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy	Powiat prudnicki	2017 - 2018
Przebudowa zatok autobusowych	Gmina Prudnik	2017
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania)	Gmina Prudnik	2016
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik	Gmina Prudnik	2017 - 2018
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce	Gmina Skoroszyce	2017 - 2018
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	Powiat nyski	2017



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020	OF PN 2020	2016
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej	OF PN 2020	2018 - 2019
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej	OF PN 2020	2016 - 2017
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa	OF PN 2020	2016 - 2017
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
<ul style="list-style-type: none">poprawa wizerunku gminypoprawa jakości życia mieszkańcówwzrost bezpieczeństwa w okolicach przystanków komunikacji publicznejwzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publicznązmniejszenie liczby użytkowników samochodówwzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców		
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)		
Z połączeń komunikacji miejskiej korzystają mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w innych dojazdach obligatoryjnych, a także w celach rekreacji i rozrywki.		
Wartość inwestycji		
96 988 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.

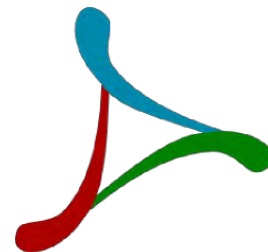
**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 51 Przebudowa dworców

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Modernizacja dworca PKP w m. Głuchołazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojść pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.	Gmina Głuchołazy	2016 – 2018
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	Gmina Głubczyce	2016 – 2018
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	Gmina Grodków	2016 – 2018
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha	Gmina Otmuchów	2016 – 2018



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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system)	Gmina Paczków	2016 – 2018
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.	Gmina Prudnik	2016 – 2018
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
<ul style="list-style-type: none">• poprawa wizerunku gminy• poprawa jakości życia mieszkańców• wzrost bezpieczeństwa w okolicach przyszłych zintegrowanych centrów przesiadkowych• wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną• zmniejszenie liczby użytkowników samochodów• wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców		
Wartość inwestycji		
14 000 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.



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

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

Tabela 52 Planowane zintegrowane centra przesiadkowe

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie	Gmina Nysa	2016 – 2018
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP	Gmina Prudnik	2016 – 2018
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
<ul style="list-style-type: none">• poprawa jakości życia mieszkańców• wzrost bezpieczeństwa w okolicach przyszłych zintegrowanych centrów przesiadkowych• wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną• zmniejszenie liczby użytkowników samochodów wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców		
Wartość inwestycji		
9 500 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 53 Planowane inwestycje drogowe

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	Gmina Biała	2017
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	Gmina Biała	2017-2020
Remont dróg na terenie gminy Biała	Gmina Biała	2018-2020



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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont drogi Włodzienin - Wiechowice (do przejścia granicznego)	Gmina Branice	2017-2022
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice	Gmina Branice	2017-2022
Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich	Gmina Branice	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2022
Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2022
Dokończenie budowy obwodnicy miasta	Gmina Głubczyce	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	Gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	Gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	Gmina Głuchołazy	2018-2022
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg	Gmina Grodków	2017-2022

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków	Gmina Grodków	2017-2020
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza	Gmina Kietrz	2017-2022
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	Gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz	Gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz	Gmina Kietrz	2017-2020
Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica	Gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów	Gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020



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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i drogi dojazdowe do DK 40	Gmina Lubrza	2017
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	Gmina Łambinowice	2017
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	Gmina Łambinowice	2017-2020
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie	Gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa	Gmina Nysa	2018-2022
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej	Gmina Nysa	2018-2022
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2020
Budowa połączenia drogowego od DW 411 w miejscowości Podkamień do budowanej obwodnicy Nysy w ciągu DK 41	Gmina Nysa	2018-2022
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego	Gmina Nysa	2017-2020
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2022
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu	Gmina Nysa	2018-2022
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie	Gmina Nysa	2017-2020
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych	Gmina Otmuchów	2017-2020

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont dróg gminnych oraz powiatowych	Gmina Otmuchów	2017-2020
Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej)	Gmina Otmuchów	2018-2022
Wyznaczenie pasów do lewoskrętu	Gmina Otmuchów	2017
Oznakowanie skrajni jezdni	Gmina Otmuchów	2017
Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe	Gmina Otmuchów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów	Gmina Paczków	2017-2020
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków	Gmina Paczków	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik	Gmina Prudnik	2017-2020
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej	Gmina Prudnik	2017-2020
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku	Gmina Prudnik	2017-2020
Budowa obwodnic miasta Prudnik	Gmina Prudnik	2018-2020
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku	Gmina Prudnik	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku	Gmina Prudnik	2017-2020
Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów	Gmina Prudnik	2017
Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik	Gmina Prudnik	2017-2022
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników	Gmina Skoroszyce	2017-2020



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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych		
Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu: Sidzina ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce	2017-2020
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego	Powiat Nyski	2017-2022
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej	Powiat Nyski	2017-2022
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku	Powiat Prudnicki	2017-2020
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim	Powiat Prudnicki	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych	Powiat Prudnicki	2017-2022
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego	Powiat Głubczycki	2017-2022
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
<ul style="list-style-type: none">poprawa wizerunku gminypoprawa jakości życia mieszkańcówwzrost bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowychwzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystówzmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystówzmniejszenie natężenia ruchu w centrach miastskrócenie czasów przejazdupoprawa dostępności komunikacyjnej do terenów inwestycyjnych na terenie OF PN 2020		

**Biuro projektu:**

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

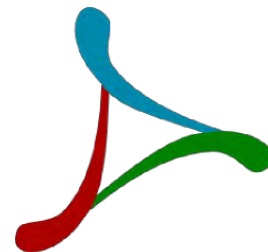
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
• poprawa dostępności komunikacyjnej do terenów rekreacyjnych i turystycznych na terenie OF PN 2020		
Wartość inwestycji		
859 235 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.

Planowe inwestycje w infrastrukturę parkingową

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała	Gmina Biała	2017-2020
Budowa nowych parkingów w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych	Gmina Grodków	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz	Gmina Kietrz	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Budowa nowego parking w centrum gminy Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020



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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice	Gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	Gmina Otmuchów	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich	Gmina Paczków	2017-2020
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Gmina Prudnik	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce	Gmina Skoroszyce	2017-2020
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim	Powiat Głubczycki	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Powiat Prudnicki	2017-2020
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
<ul style="list-style-type: none">• poprawa wizerunku gminy• poprawa jakości życia mieszkańców• zwiększenie liczby miejsc parkingowych• zwiększenie atrakcyjności terenów turystycznych• likwidacja zjawiska parkowania w miejsca niedozwolonych		
Wartość inwestycji		
22 585 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

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

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

Planowane inwestycje w ciągi piesze i rowerowe

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	Gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2019
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim	Gmina Głubczyce	2017
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2022
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych	Gmina Grodków	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych	Gmina Kietrz	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic	Gmina Lubrza	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Gmina Łambinowice	2017-2022



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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów	Gmina Łambinowice	2017-2022
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej Nysa - Głuchołazy	Gmina Nysa	2017-2022
Wytyczenie oraz budowa chodników	Gmina Otmuchów	2017-2022
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym	Gmina Otmuchów	2017-2022
Montaż stojaków rowerowych	Gmina Otmuchów	2018
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych	Gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie	Gmina Paczków	2017-2022
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków	Gmina Paczków	2017-2022
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	Gmina Paczków	2017
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik	Gmina Prudnik	2017-2022

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów	Gmina Prudnik	2018
Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Gmina Skoroszyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych	Powiat Głubczycki	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	Powiat Nyski	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	Powiat Prudnicki	2017-2022
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej	OF PN 2020	2016-2017
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	OF PN 2020	2017-2018
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
<ul style="list-style-type: none">• poprawa wizerunku gminy• poprawa jakości życia mieszkańców• wzrost bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo i rowerem• zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów• zwiększenie atrakcyjności terenów turystycznych i rekreacyjnych		
Wartość inwestycji		
248 771 800 zł		

Źródło: Opracowanie własne.



Mapa inwestycji liniowych na obszarze OF PN 2020 znajduje się w **załączniku 3B - Mapa partnerstwa.**

Rysunek 18 Planowa inwestycje liniowe w gminie Biała



- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Rysunek 19 Planowane inwestycje liniowe w gminie Branice

Biuro projektu:

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

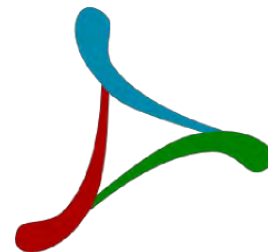
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 20 Planowane inwestycje liniowe w gminie Lubrza



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 21 Planowane inwestycje liniowe w gminie Łambinowice

Biurow projektu:

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

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

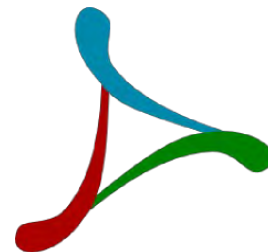


roads

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 22 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głubczyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl





Rysunek 23 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głuchołazy

Biuro projektu:

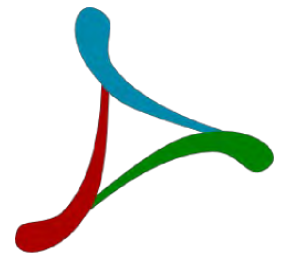
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 24 Planowane inwestycje liniowe w gminie Nysa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 25 Planowane inwestycje liniowe w gminie Otmuchów

Biuro projektu:

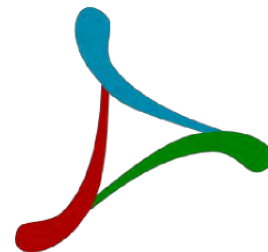
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 26 Planowane inwestycje liniowe w gminie Grodków



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- autostrady
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa



Rysunek 27 Planowane inwestycje liniowe w gminie Kietrz

Biuo projektu:

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

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



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 28 Planowane inwestycje liniowe w gminie Paczków



Źródło: Opracowanie własne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Rysunek 29 Planowane inwestycje liniowe w gminie Prudnik

Biuro projektu:

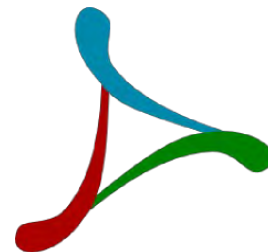
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w gminie Korfantów



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 31 Planowane inwestycje liniowe w gminie Skoroszyce

Biuro projektu:

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

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



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.



3.4. Analiza ruchu rowerowego w kontekście dojazdów do pracy oraz podróży turystycznych i rekreacyjnych – 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 związanych z budową infrastruktury rowerowej, proponowane rozwiązania podzielono na kilka typów:

- **Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym** lokalizowane w pasie głównych ciągów komunikacyjnych – tzn. dróg krajowych, dróg wojewódzkich, dróg powiatowych znajdujących się 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 ww. kategorie inwestycji. Poniższa analiza ma na celu wskazanie głównych kierunków rozwoju tras rowerowych na terenie Partnerstwa w podziale na poszczególne powiaty i gminę Grodków. Wyniki zaprezentowano poniżej.

Tabela 54 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.



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

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Powiat prudnicki

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 55 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 sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Otmuchowem i jego sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Paczkowem i jego sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Skoroszycami i jego sołectwami oraz Grodkowem,• leśnie ścieżki rowerowe na terenie gminy Nysa,• budowa ścieżek rowerowych na nasypach dawnych linii kolejowych na terenie gminy Nysa.• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Nysą i jej sołectwami.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej. Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych na terenie PN 2020

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 56 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie głubczyckim

Powiat głubczycki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	<ul style="list-style-type: none">• Wzdłuż DW 416,• wzdłuż DW 420.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">• Głubczyce – Branice – Czechy,• Głubczyce – Baborów – Kietrz – Czechy,• Branice – Uvalno (CZ),• Kietrz – Trebom (CZ),• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Branicami i jego sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Kietrzem i jego sołectwami,• rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim w Głubczycach.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 57 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 – Gałązczyce – do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin),• Lipowa – Osiek Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).
Infrastruktura rowerowa	Budowa miejsc do pozostawienia roweru przy obiektach użyteczności publicznej: ul. Mickiewicza, ul. Warszawska (Urząd Miejski, Kościół, Dworzec), ul. Rynek, ul. Sportowa (stadion i basen) oraz przy terenach rekreacyjnych w Gminie Grodków.

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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 zostanie umieszczona infrastruktura umożliwiająca odpoczynek – zadaszona wiata, ławy, stoły, kosze na śmieci, miejsce na grill, a także elementy informacyjne – tablice informacyjne, mapy itp. Mieszkańcy obszaru zgłaszali zapotrzebowanie na występowanie tego typu infrastruktury towarzyszącej.

Rekomendowane trasy z wyznaczonymi punktami przystankowo-turystycznymi to inwestycje o charakterze ponadlokalnym – przebiegające przez min. dwie gminy. Są to działania o bardzo dużym potencjalne turystycznym i rekreacyjnym:

- Prudnik – Dębowiec – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie,
- Paczków – Otmuchów – Nysa (Jezioro Kozielno, Otmuchowskie i Nyskie),
- ścieżki rowerowe wokół jeziora Nyskiego (gmina Nysa),
- leśne ścieżki rowerowe w Nadleśnictwie Prudnik.

Ponadto rekomenduje się stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej, który stanowić będzie jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z transportu rowerowego. Prosty, czytelny, zrozumiały i, co bardzo ważne, „przyjazny” system ułatwia rowerzystom wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy miejscem początkowym a końcowym podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, lub w przypadku ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym podróży o największych walorach turystyczno-krajobrazowych.

Ważne jest aby przyszły użytkownik systemu mógł z niego korzystać **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony).

Serwis internetowy może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Interaktywny schemat sieci ścieżek i tras rowerowych zawierający: opis tras, lokalizacje miejsc o walorach turystyczno-krajobrazowych (np. jeziora, lasy, zabytki itp.), oraz ofertę hotelowo-gastronomiczną.
- Możliwość wyboru wariantów trasy, np. w zależności od rodzaju nawierzchni, stopnia skomplikowania trasy itp.
- Możliwość wykonywania podróży łączonych np. rowery – pociąg.
- Informacje meteorologiczne.
- Zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia rowerzysty informacji o funkcjonującej sieci ścieżek

rowerowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu rowerowego.

- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do serwisu, kody QR umożliwiające szybki dostęp do informacji turystyczno-rekreacyjnej.

3.5. Analiza polityki parkingowej ze wskazaniem zapotrzebowania na powstanie nowych miejsc parkingowych, w tym parkingów dostosowanych do postoju samochodów przewożących materiały niebezpieczne

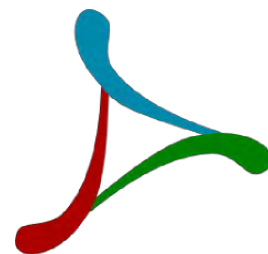
Analiza zebranych danych wykazała bardzo duże zapotrzebowanie na powstanie nowych miejsc parkingowych. Głównie ze względu na lawinowo zwiększający się ruch samochodowy na drogach publicznych terenu OF PN 2020.

Największe zapotrzebowanie na powstawanie nowych miejsc parkingowych widoczne jest w centrach głównych miast OF PN 2020:

- Nysa: okolice Rynku, okolice Szpitala im. bł. Marii Merkert oraz Kościoła pw. św. Apostołów Piotra i Pawła;
- Prudnik: okolice Rynku, ulica Kościuszki (koło sądu);
- Głubczyce: okolice Szpitala Powiatowego.

Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w pozostałych gminach OF PN:

- gmina Biała: Rynek, ul. Wałowa, ul. Nyska;
- gmina Lubrza: Lubrza – Urząd Gminy, kościół oraz cmentarz;
- gmina Prudnik: okolice ogrodów działkowych;
- gmina 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;
- gmina Branice: Branice – okolice Banku Spółdzielczego, okolice dyskontu spożywczego, okolice szpitala;
- gmina Kietrz: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Krasieńskiego;
- gmina Głubczyce: ul. Niepodległości, ul. Powstańców Śl., ul. Kręta, ul. Warszawska, ul. Kozielska, ul. Staszica, ul. Sudecka, ul. Karpacka,



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

ul. Świętokrzyska, ul. 1 Maja, ul. Sienkiewicza, ul. Wodna, ul. Warszawska,
ul. Dzierżonia;

- gmina Grodków: okolice dworca PKP/ PKS, ul. Warszawska, ul. Sportowa,
ul. Królowej Jadwigi, Rynek.

Przedsiębiorcy w rozmowach bezpośrednich informowali o dużych potrzebach związanych z budową parkingów dla samochodów ciężarowych poruszających się po obszarze Partnerstwa w ruchu tranzytowym.

Drogi rekomendowane do zlokalizowania na nich parkingów dla samochodów ciężarowych oraz samochodów przewożących materiały niebezpieczne to ciągi dróg głównych (klasy G), charakteryzujące się znaczącym ruchem tranzytowym relacji Polska – Republika Czeska.

Rekomendowane drogi, w ciągu których powinno się zlokalizować parking dla samochodów ciężarowych i/lub pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

- DK 38 przebiegająca przez powiat głubczycki (okolice Pietrowic),
- DK 41 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (okolice Trzebiny),
- DK 40 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (Głucholazy – kolonia Jagiellońska),
- DW 382 (Gościce),
- DW 401 (pomiędzy Starym Grodkowem, a Nową Wsią Małą),
- DW 411 (Konradów lub Przełęk),
- DW 416 (Kietrz),
- DW 419 (za Branicami).

Ponadto należy mieć na uwadze, że przy wyznaczaniu miejsc przeznaczonych na parkingi dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, stosuje się Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Najważniejsze wytyczne jakie należy mieć na uwadze przy wyznaczaniu miejsc przeznaczonych na parkingi dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

1. Usytuowanie parkingu w odległości nie mniejszej niż:
 - 30 m – od budynków i urządzeń inżynierskich niezwiązanych z parkingiem,
 - 40 m – od lasów 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:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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, na 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 przejmowania i neutralizowania wycieków niebezpiecznych substancji.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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 rozprzestrzenianie się ewentualnego rozlewiska materiałów niebezpiecznych poza teren tych stanowisk.

3.6. Analiza ruchu towarowego na terenie OF PN 2020 oraz wskazanie rozwiązań ograniczających negatywne skutki transportu towarowego w obszarach zurbanizowanych

Dynamiczny rozwój transportu w ostatnich dekadach jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego świata i jednocześnie znaczącym źródłem uciążliwości i problemów istotnych szczególnie w skali lokalnej, zwłaszcza na terenach zurbanizowanych aglomeracji miejskich.

Niekorzystne skutki powodowane przez transport odczuwa zarówno środowisko naturalne, jak i społeczeństwo.

Analizując skłonność rozwiązań stosowanych w transporcie do powodowania negatywnych skutków na obszarach zurbanizowanych, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na trzy kwestie, a mianowicie:

- negatywne oddziaływanie transportu na środowisko przyrodnicze miejscowości,
- kongestię,
- wypadkowość.

Negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze to m.in.:

- zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego,
- zanieczyszczenie gleb i wód związkami zawartymi w spalinach,
- oddziaływanie zanieczyszczeń motoryzacyjnych na faunę i florę,
- występowanie zagrożenia zdrowia i życia ludzi w związku z wypadkami transportowymi,
- zużywanie energetycznych zasobów surowcowych,
- hałas powodowany 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 problemu kongestii na obszarach zurbanizowanych jest trudne ze względu na narastającą mobilność coraz większej ilości osób korzystających



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

przede wszystkich z pojazdów indywidualnych. Zjawisko to zderza się z ograniczeniami 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 również zauważyć, 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 indywidualnych środków transportu, jak i racjonalizację przewozu towarów na obszarach zurbanizowanych na terenie 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, eliminującej zbędne prace przeładunkowo-magazynowe oraz ograniczenie wielkości prac przewozowych wykonywanych na obszarach miasta.
5. Niezbędne są działania zmierzające do rozwoju na obszarze Partnerstwa transportu intermodalnego.

Wyzwaniem stawianym aktualnie przed transportem na obszarach zurbanizowanych jest także **kształtowanie** tego obszaru funkcjonowania, które będzie **sprzyjało** realizacji wizji rozwoju miasta, ukierunkowanej na zapewnienie wysokiej jakości życia swoich mieszkańców. Dlatego podczas wprowadzania zmian w transporcie należy zapewnić rozwiązania, które przyczyniają się do zmniejszania ryzyka przestrzennego funkcjonowania miasta, uwidaczniającego się przede wszystkim w procesach degradacji środowiska przyrodniczego, występującej kongestii transportowej oraz częstych 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 zauważyć dzięki obserwacji 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

W toku opracowywania niniejszego dokumentu przeprowadzono badania ruchu towarowego w trzech głównych miastach Partnerstwa – Nysie, Głubczycach i Prudniku.

Badanie przeprowadzono w formie wywiadów telefonicznych metodą CATI w terminie od 01.12.2014 r. do 16.02.2015 r. Łącznie przeprowadzono 313 wywiadów na próbie 106 firm. Podczas badania, respondentów zapytano o źródła i cele ich podróży, trasę przejazdu przez miasto oraz częstotliwość przejazdów.

Z przeprowadzonych badań jasno wynika, że jako cel podróży w przedsiębiorcach najczęściej wybierane są miejscowości położone w województwach opolskim, dolnośląskim oraz śląskim. Podróże do pozostałych województw wskazywane były sporadycznie. Poza granicami Polski odnotowano jedynie 7 punktów docelowych.

Analizując wyniki uzyskane dla poszczególnych miast, tj. Nysy, Głubzyc i Prudnika, można zauważyć, że z każdego z nich wykonywano podróże do różnych województw. I tak kolejno, największa liczba wyjazdów z Głubzyc odbywała się po województwie opolskim oraz do województwa wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego. W przypadku Nysy również najczęściej wyjeżdżano do miejscowości usytuowanych w województwie opolskim, jednak w dalszej kolejności znajdziemy tu województwo dolnośląskie, śląskie, mazowieckie, świętokrzyskie, małopolskie oraz punkty poza granicami Polski. W Prudniku wyróżniają się tylko 3 najbliższe województwa tj. opolskie, dolnośląskie i śląskie.

Najwięcej podróży do swoich klientów wykonują firmy z obszaru Nysy, natomiast najmniej takich wyjazdów rozpoczyna się w Głubczycach. Ponadto, w trakcie przeprowadzania badań duża część respondentów odpowiadała, że jeśli chodzi o podróże do konkretnych klientów, to trudno mówić tu o systematyczności. Oznacza to, że niektóre wyjazdy odbywają się regularnie, a pozostałe bardzo rzadko lub są jednorazowe.

Jako cel podróży wskazane zostały miejscowości ze wszystkich 16 województw Polski, jednak w większości z nich można mówić jedynie o pojedynczych wyjazdach. Podróże te odbywają się najczęściej do punktów pozostających w najbliższym otoczeniu OF PN 2020, tj. do województw: opolskiego, dolnośląskiego i śląskiego.

3.7. Ogólna charakterystyka terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe oraz pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne dokonana pod kątem analizy połączeń komunikacyjnych

3.7.1. 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



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

zlokalizowane blisko centrów miast, ponieważ są to obszary dobrze skomunikowane drogowo i z reguły posiadające dobrze funkcjonującą komunikację publiczną. Problemem jaki można zaobserwować na takich terenach jest deficyt miejsc parkingowych. Obszary oddalone od centrów miejscowości są przeznaczone głównie pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne. Nie występuje tu problem braku miejsc parkingowych, jednak obszary te często charakteryzują się bardzo słabą dostępnością komunikacyjną (drogi gruntowe) oraz nierzadko całkowitym brakiem występowania komunikacji publicznej.

Polityka rozwoju mieszkalnictwa w gminach powinna uwzględniać kierunki rozwoju w tym zakresie. W szczególności system transportu publicznego, a także planowane inwestycje drogowe powinny rozwijać się na obszarach, na których powstają nowe budynki. To gmina powinna podążać za potrzebami mieszkańców, czyli dostosowywać system transportu publicznego do zgłaszanego popytu. Jedyną formą oddziaływania władz samorządowych na kierunki rozwoju mieszkalnictwa jest Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego. Ze względu na ścisłą i historyczną zabudowę w centrach miejscowości, budownictwo mieszkaniowe powinno rozwijać się poza ścisłymi centrami.

Przy istniejącym lub planowanym drogowym układzie komunikacyjnym, nowe obszary zabudowy mogą być umiejscawiane przy każdej drodze publicznej. Planowanie powinno odbywać się z uwzględnieniem obowiązujących dla danej kategorii drogi przepisów dotyczących linii zabudowy oraz sposobu obsługi komunikacyjnej tych obszarów:

- linia zabudowy na obszarach zabudowanych i niezabudowanych, obowiązująca lub nieprzekraczalna, powinna być odpowiednio oddalona od krawędzi jezdni danej kategorii;
- dla zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu drogowego (hałas, spaliny), linię zabudowy powinno się odsuwać dalej niż wynika to z przepisów, szczególnie dotyczy to dróg klasy G i niższych na obszarach zabudowanych (np. nowa linia zabudowy co najmniej 20 m od krawędzi jezdni);
- w przypadku występowania historycznej linii zabudowy, dla zapewnienia ładu urbanistycznego, powinna ona pozostać bez zmian;
- przy drogach klasy A, S, GP i na głównych ciągach komunikacyjnych – wskazane jest stosowanie pasów zieleni izolacyjnej, tak by zniwelować uciążliwości, szczególnie akustyczne, związane z ruchem drogowym i w ten sposób nie powodować konieczności budowy ekranów akustycznych; natomiast przy pozostałych klasach dróg działania takie mogą być rekomendowane w uzasadnionych przypadkach;
- ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz unikanie przejazdów tranzytowych, obsługa terenów przyległych do dróg klasy GP i G powinna odbywać się wyłącznie poprzez skrzyżowania i bezpośrednio z dróg niższych klas lub dróg serwisowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W przypadku transportu publicznego, lokalizacja nowych obszarów zabudowy mieszkaniowej powinna uwzględniać następujące elementy:

- dostępność do istniejącej i planowanej sieci dróg wyższych klas – A, S, GP i G, która pozwoli na szybkie, komfortowe i bezpieczne dotarcie do głównych ośrodków gospodarczych województwa, a w przypadku miast, funkcjonalny układ dróg dojazdowych do centrum oraz głównych tras;
- lokalizacja stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych, przystanków komunikacyjnych oraz planowanych parkingów typu P+R czy B+R;
- lokalizacja węzłów przesiadkowych, pozwalających na przesiadkę co najmniej z samochodu czy roweru na transport autobusowy lub kolejowy.

Gminy powinny stymulować rozwój terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne poprzez:

- budowę dróg dojazdowych wraz z chodnikami i oświetleniem;
- budowę ścieżek rowerowych i podłączenie ich do istniejącej sieci dróg rowerowych;
- organizację komunikacji zbiorowej.

Podsumowując, kształtując nowe tereny 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).

3.7.2. Tereny przeznaczone pod inwestycje produkcyjne, usługowe

Na terenie OF PN 2020 zlokalizowane są dwie Specjalne Strefy Ekonomiczne: Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK” (WSSE) oraz Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE). Najwięcej terenów inwestycyjnych położonych jest w gminie Nysa – aż 169 ha. Poniższa tabela prezentuje powierzchnię terenów inwestycyjnych obu wymienionych wyżej specjalnych stref ekonomicznych.

Tabela 58 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



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja	Powierzchnia całkowita terenów inwestycyjnych (w ha)	Rodzaj Specjalnej Strefy Ekonomicznej
Kietrz	7	KSSE
Głucholązy	4,6	KSSE

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość terenów inwestycyjnych OF PN 2020 położona jest blisko dróg o znaczeniu ponadlokalnym, co świadczy o ich wysokiej dostępności komunikacyjnej. Ze względu na bliskość autostrady A4, szczególnie atrakcyjne wydają się tereny inwestycyjne w Grodkowie. Tereny inwestycyjne w Nysie również wyróżniają się dobrą dostępnością drogową, głównie dzięki budowanej obwodnicy miasta oraz bliskości dwóch dróg krajowych (DK 41 i DK 46).

Jednym z zadań podmiotów wchodzących w skład OF PN 2020 jest stwarzanie dogodnych warunków do inwestowania na swoim terenie. Należy zauważyć, że potencjalny inwestor przede wszystkim zwraca uwagę na dostępność komunikacyjną obszaru, na którym planuje zrealizować inwestycję. Dlatego, chcąc wspierać rozwój produkcji, usług i logistyki, gminy w pierwszej kolejności muszą zapewnić połączenie drogowe z terenami inwestycyjnymi. Dobrym przykładem jest gmina Nysa, która już zaplanowała i przymierza się do budowy sieci dróg przy nowopowstałych terenach inwestycyjnych, znajdujących się przy obecnie budowanej obwodnicy Nysy. Pracownikom firm zlokalizowanych na terenach inwestycyjnych należy stworzyć możliwość dotarcia do pracy innym niż samochód środkiem transportu, np. piechotą, rowerem lub komunikacją publiczną.

Podsumowując, pod inwestycje najlepiej przeznaczać tereny położone blisko głównych ciągów drogowych. W szczególności rekomenduje się wyznaczenie terenów pod inwestycje przy:

- istniejącej obwodnicy Grodkowa i Głubczyc
- budowanej obwodnicy Nysy
- planowanej obwodnicy Kietrza.

Ważnym zadaniem gmin jest budowanie dróg bezpośrednio na terenach inwestycyjnych, tak aby łączyły one każdą z działek przeznaczonych pod inwestycje z drogą główną. Projektując nowe drogi należy pamiętać, aby uwzględniać przy nich chodniki i ścieżki rowerowe. Należy również umożliwić pracownikom dojeżdżanie do pracy komunikacją zbiorową.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3.7.3. 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 i 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 59 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
Budowa ścieżek rowerowych	2	1	2	4	9



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

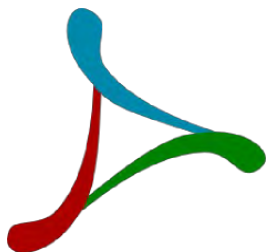
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Rynek pracy	Usługi edukacyjne	Obiekty kultury i sportu	Obiekty turystyczne	SUMA
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.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

4.1. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

4.1.1. Gmina Grodków

W gminie Grodków w latach 2007-2014 doszło do 99 wypadków drogowych w których zginęło 14 osób a 141 zostały ranne. W tym samym okresie doszło do 734 kolizji drogowych. Szczegółowe dane w rozbiciu na poszczególne lata zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 60 Liczba wypadków, zabitych, rannych i kolizji w Grodkowie w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2007	12	0	24	116
2008	13	2	17	86
2009	16	2	21	74
2010	14	3	14	103
2011	15	4	24	79
2012	8	0	14	74
2013	8	0	12	101
2014	13	3	15	101
Suma	99	14	141	734

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

W Grodkowie w latach 2007-2014 doszło do 12 wypadków śmiertelnych, w których zginęło 14 osób. W 2011 r. doszło do 3 wypadków śmiertelnych w których zginęły aż 4 osoby, a 2 zostały ranne. Bardzo pozytywny jest fakt, że w latach

2012-2013 nikt nie zginął w wypadku drogowym w Grodkowie. Niestety w 2014 r. w Grodkowie doszło do 3 wypadków śmiertelnych, w których śmierć poniosły 3 osoby, a 2 zostały ranne.

W Grodkowie w wypadkach śmiertelnych najczęściej brały udział dwa pojazdy. Tego typu wypadki wydarzyły się 5 razy. Trzy wypadki dotyczyły zderzenia pojazdu z pieszym, a dwa – zderzenia pojazdu z rowerem.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 61 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników

Pojazd-Pojazd	Pojazd-Rower	Pojazd-Pieszcy	Inne
5	2	3	2
Suma	12		

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.

Wypadki, w których uczestnikami były dwa pojazdy, stanowią niecałe 42% wszystkich wypadków śmiertelnych zaistniałych w Grodkowie w latach 2008-2014. Wypadki z udziałem pojazdów i pieszych stanowiły 25% wszystkich zarejestrowanych zdarzeń. Wypadki z udziałem pojazdów i rowerzystów dotyczyły niecałych 17% zdarzeń.

Wypadki z rowerzystami – dane pochodzą z *Systemu Ewidencji Kolizji i Wypadków* z rzutu policyjnego. Statystyka wypadków z rowerzystami jest trudna do oszacowania ponieważ wiele tego typu zdarzeń nie jest zgłaszanych.

Najwięcej wypadków z udziałem rowerzystów zostało zarejestrowanych w 2013 oraz w 2008 r. Natomiast do najmniejszej liczby wypadków z udziałem rowerzystów doszło w 2010 r. (1 wypadek). W latach 2007 i 2012 nie zgłoszono ani jednego wypadku, w którym poszkodowanym był rowerzysta.

Tabela 62 Liczba wypadków w Grodkowie w latach 2007-2014, w których uczestnik poruszał się na rowerze

Liczba zdarzeń z rowerzystami w Grodkowie									
Grodków	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
	0	4	2	1	2	0	5	3	17

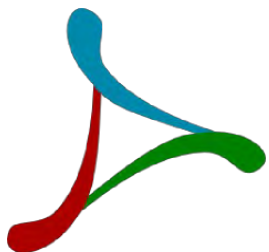
Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Zdecydowana większość wypadków z udziałem rowerzystów w Grodkowie w latach 2007-2014 miała miejsce na jezdni. Tylko 3 zdarzenia wydarzyły się na chodniku dla pieszych.

Tabela 63 Podział wypadków z rowerzystami w Grodkowie w latach 2007 - 2014 według miejsca zdarzenia

Miejsce zdarzenia	Ilość
Jezdnia	14
Chodnik, droga dla pieszych	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

PODSUMOWANIE

A. Liczba mieszkańców: **19 940** mieszkańców

Powierzchnia: **286 km²**

Długość dróg: **275,12 km**

Gęstość sieci drogowej: **96,2 km/100 km²**

Drogi wg kategorii (długości):

- Drogi Krajowe: **brak**
- Drogi Wojewódzkie: **44,94 km**
- Drogi Powiatowe: **114,82 km**
- Drogi Gminne: **115,36 km** (poza granicami miasta 90,4 km, w mieście 24,96 km)

Struktura sieci drogowej w %:

DK - **0%**

DW - **16,33%**

DP - **41,73%**

DG - **41,94%**

B. Skutki zdarzeń drogowych:

Kolizji - **734**

Wypadki - **99**

Zabitych - **14**

Rannych - **141**

C. Struktura zabitych:

Piesznych - **3**

Rowerzystów - **2**

Kierowców samochodów osobowych - **8**

Kierowców motocykli - **1**

D. Średni wskaźnik zagrożenia w latach 2007-2014:

1. Wskaźnik demograficzny 6,125 wypadków na 10 tys. mieszkańców
2. Wskaźnik demograficzny 0,879 zabitych na 10 tys. mieszkańców
3. Ciężkość wypadków - 14 zabitych na 99 wypadki = 14,14 zabitych/100 wypadków



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4. Gęstość wypadków - 4,375 wypadków na 100 km

E. Przyczyny wypadków:

1. Wymuszenie pierwszeństwa przejazdu 25%
2. Zderzenie czołowe 25%
3. Nadmierna i nieprzystosowana do warunków panujących na drogach prędkość 17%
4. Błędy pieszych, rowerzystów 33%

F. Wnioski:

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odbłaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza terenem zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).
4. Konieczność budowy nowych ciągów pieszo-rowerowych oddzielonych od ruchu samochodowego celem poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów
5. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.
6. Doraźnie oznakowanie skrzyżowań w ciągu obwodnicy Grodkowa w kierunku Wojśława, Lubrzy i Wójtowic jako „czarny punkt” i wykonanie na jezdni oznakowania poziomego np. progów akustycznych oraz ograniczenie prędkości w tych miejscach.

4.1.2. Powiat nyski

Na przestrzeni lat 2007-2014 stan bezpieczeństwa na drogach w powiecie nyskim nieznacznie się polepszył. Liczba wypadków z roku na rok maleje, co jest wynikiem remontów przeprowadzonych na drogach w poprzednich latach. Śmiertelność wypadków również się zmniejszyła, ale nadal pozostaje na zbyt wysokim poziomie (około 13 osób rocznie). Zadawalający spadek odnotowano jeśli chodzi o liczbę rannych która na przestrzeni lat zmniejszyła się o 42%. Liczba kolizji spadła tylko w nieznacznym stopniu i nadal pozostaje na nieakceptowanym poziomie.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 64 Liczba kolizji oraz wypadków drogowych w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2007	109	14	136	1136
2008	114	20	137	1147
2009	110	15	141	1253
2010	86	12	95	1446
2011	109	8	134	1181
2012	93	14	125	1079
2013	91	11	110	1150
2014	75	14	78	1085
Suma	787	108	956	9477

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie nyskim doszło do 101 wypadków ze skutkiem śmiertelnym w których zginęło 108 osób. Niestety liczba wypadków śmiertelnych nie zmniejsza się, co należy ocenić negatywnie.

W podziale na kolejne lata widać, że największy spadek liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym odnotowano w Nysie – wartość zmniejszyła się aż o 66%. Wynika to z tego, że to właśnie w Nysie jest przeprowadzanych najwięcej remontów dróg oraz działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W pozostałych gminach od początku dochodziło do znacznie mniejszej liczby wypadków, stąd różnice w ich poziomie są nieznaczne.

Tabela 65 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w rozbiu na lata 2007-2014

Gmina/Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Głuchołazy	2	2	1	1	2	1	2	1
Kamiennik	0	0	1	0	0	0	0	0
Korfantów	0	2	0	0	0	2	1	0
Łambinowice	0	2	1	1	0	0	1	2
Nysa	6	6	3	5	2	3	3	2
Otmuchów	0	2	0	2	0	1	1	1
Paczków	1	4	2	2	3	3	2	2



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

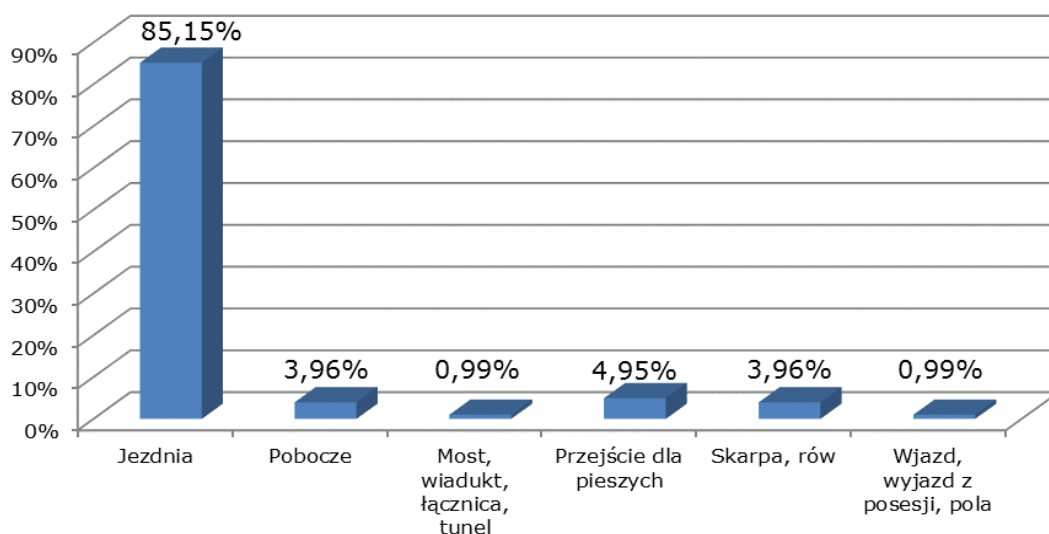
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pakosławice	1	0	2	1	0	2	0	2
Skoroszyce	2	1	2	0	1	2	1	3
Suma	12	19	12	12	8	14	11	13

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Miejscem w którym najczęściej dochodziło do wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 była jezdnia (85,15%) oraz przejście dla pieszych (niecałe 5%).

Wykres 7 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Wypadki z rowerzystami – miastami, w których najczęściej dochodzi do wypadków z rowerzystami, są Nysa i Głuchołazy. Co więcej, w Nysie z roku na rok rośnie liczba wypadków. Najbardziej do wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi w Łąbinowicach i Skoroszycach.

Tabela 66 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Gmina	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
Paczków	1	1	2	2	2	3	3	2	16
Otmuchów	-	-	3	-	3	2	2	2	12
Nysa	23	12	19	22	25	23	31	27	182



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
Głucholązy	-	2	4	4	8	3	7	5	33
Korfantów	-	1	-	-	1	3	2	-	7
Łambinowice	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Skoroszyce	-	-	-	1	1	1	1	-	4

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Kolizji i Wypadków (SEWiK).

Zdecydowana większość wypadków z udziałem rowerzystów zdarzyła się na jezdni. Jest to wynikiem braku ścieżek rowerowych i pasów ruchu dla rowerów. Do nielicznych zdarzeń doszło na chodniku lub drodze dla pieszych. Proponuje się zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poprzez budowę infrastruktury rowerowej niekolidującej z ruchem samochodowym i pieszym.

Tabela 67 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim ze względu na charakterystykę miejsca zdarzenia w latach 2007-2014

Rodzaj miejsca	Paczków	Otmuchów	Nysa	Głucholązy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce
Jezdnia	15	11	160	28	6	2	4
Chodnik, droga dla pieszych	-	-	10	5	-	-	-
Przejście dla pieszych	-	-	5	-	-	-	-
Droga dla rowerzystów	-	1	6	-	-	-	-
Most, wiadukt, łącznica, tunel	1	-	-	-	-	-	-
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	-	-	1	-	1	-	-
Razem	16	12	182	33	7	2	4

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE:

A. Liczba mieszkańców - **141 tys.**

Powierzchnia - **1224 km²**

Długość dróg - **1111 km**

Gęstość sieci drogowej - **93km / 100 km²**

B. Drogi wg kategorii (długości):



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

DK - **75 km**

DW - **96 km**

DP - **595 km**

DG - **345 km**

C. Struktura sieci drogowej w %:

DK - **6,75%**

DW - **8,64%**

DP - **53,55%**

DG - **31,05%**

D. Skutki zdarzeń drogowych (2007-2014):

Kolizji - **9477**

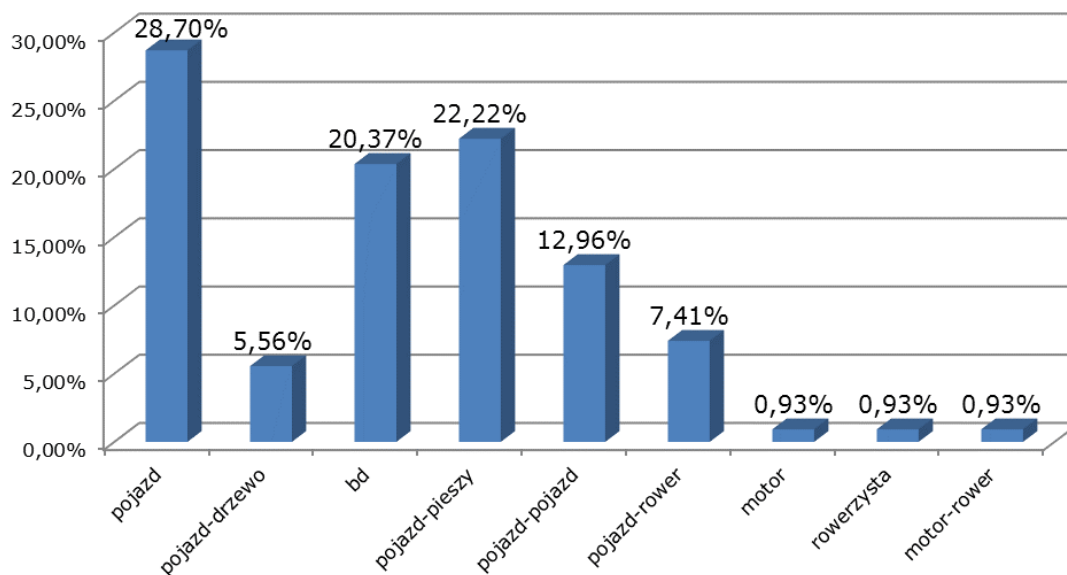
Wypadki - **787**

Zabitych - **108**

Rannych - **956**

E. Struktura wypadków:

Wykres 8 Struktura wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

F. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

Wskaźnik demograficzny 69,75 wypadków na 100 tys. mieszkańców

Wskaźnik demograficzny 9,625 zabitych na 100 tys. mieszkańców



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

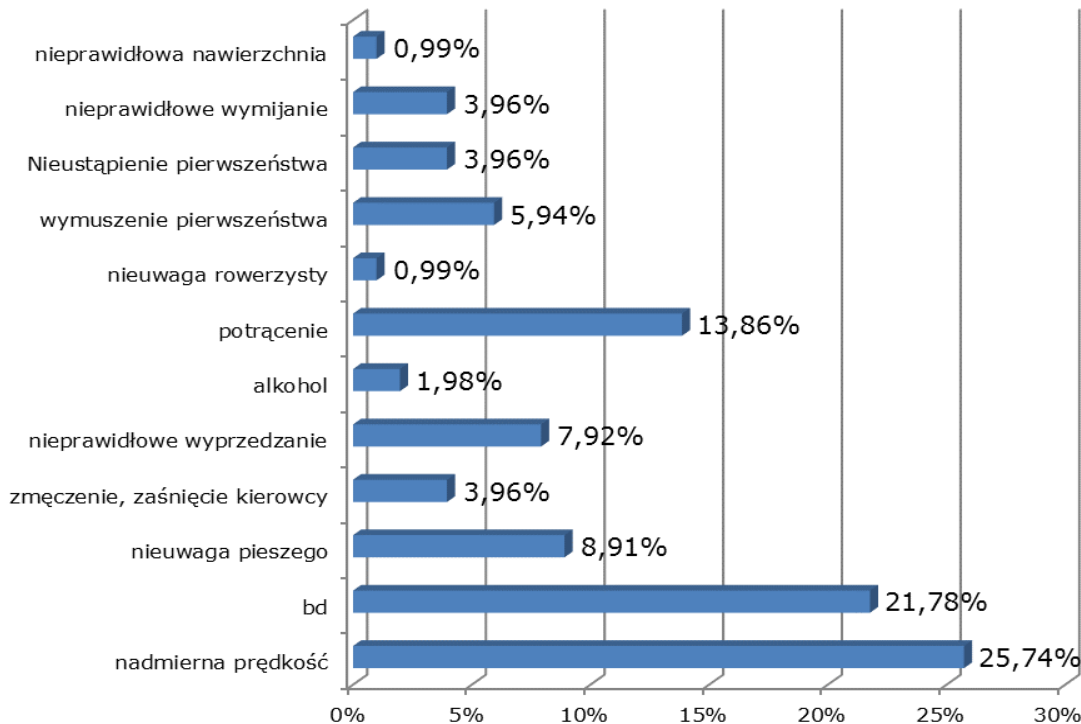
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Ciężkość wypadków – 108 zabitych na 787 wypadki = 13,72 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków – 8,75 wypadków na 100 km

G. Przyczyny wypadków:

Wykres 9 Przyczyny wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

H. Wnioski:

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo w miastach np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych)
3. Szerokie propagowanie (poprzez szkoły, media, spotkania społeczne) używania elementów odblaskowych w czasie poruszania się poza terenem zabudowanym od zmierzchu do świtu zarówno przez pieszych i rowerzystów
4. W związku ze zmniejszeniem się komunikacji publicznej wzrosła ilość pieszych i rowerzystów poruszających się do głównych ciągów komunikacyjnych
5. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość

6. Stosowanie elementów spowalniających ruch – w tym temacie pojawiły się takie elementy na drogach wojewódzkich na terenie powiatu nyskiego niemniej jednak ich projekt i wykonanie budzi wiele zastrzeżeń (np. ostre wysokie krawężniki zamiast odpowiednich profili)
7. Utrzymanie skrzyżowań w celu uzyskania właściwej widoczności.

4.1.3. Powiat prudnicki

Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim z roku na rok spada. Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 258 wypadków drogowych oraz do 2462 kolizji. Zadawalające jest to, że liczba wypadków w 2014 r. zmniejszyła się w stosunku do 2007 r. o 51%. Liczba kolizji w 2014 r. jest niższa o 27% w porównaniu do 2010 r., w którym doszło do największej ich liczby w badanym okresie.

Do największej liczby wypadków dochodzi w gminie Prudnik oraz w gminie Głogówek. Liczba wypadków w gminie Prudnik w 2014 r. zmniejszyła się w stosunku do 2007 r. o 35%. Natomiast w gminie Głogówek na przestrzeni lat liczba wypadków zmniejszyła się o 52%.

Tabela 68 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

Rok	Gm. Biała	Gm. Głogówek	Gm. Lubrza	Gm. Prudnik
2007	8	17	6	20
2008	7	8	5	15
2009	8	5	4	13
2010	11	6	5	15
2011	5	5	1	16
2012	8	4	3	13
2013	2	6	4	13
2014	2	8	5	10
Razem	51	59	33	115

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Do największej liczby kolizji w powiecie prudnickim dochodzi w gminie Prudnik i gminie Głogówek. Niepokojący jest fakt, że liczba kolizji w Głogówku nie spada, tylko wciąż pozostaje na takim samym poziomie lub wzrasta. Natomiast w gminach



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Biała, Lubrza i Prudnik zauważa się spadek liczby kolizji – o 43% w Lubrzy i 32% w Białej i Prudniku.

Tabela 69 Liczba kolizji w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

Rok	Liczba kolizji			
	gm. Biała	gm. Głogówek	gm. Lubrza	gm. Prudnik
2007	53	75	30	192
2008	29	85	27	166
2009	36	70	31	154
2010	61	104	26	179
2011	39	72	15	194
2012	32	73	22	169
2013	39	69	28	136
2014	36	72	17	131
Razem	325	620	196	1321

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 41 wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Zgodnie z danymi pochodzącymi ze statystyk policyjnych, w Białej od 2013 r. nie doszło do ani jednego wypadku, w którym zginęliby ludzie. W Lubrzy dochodzi do najmniejszej liczby wypadków śmiertelnych. Najwyższą liczbę wypadków śmiertelnych odnotowano w Głogówku, szczególnie w 2008 r. – w miejscowości doszło wówczas do 7 wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Tabela 70 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

Rok	Biała	Głogówek	Lubrza	Prudnik
2007	2	2	0	1
2008	1	7	1	2
2009	2	3	1	1
2010	3	1	1	0
2011	0	2	0	2
2012	1	1	1	2
2013	0	1	0	1



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

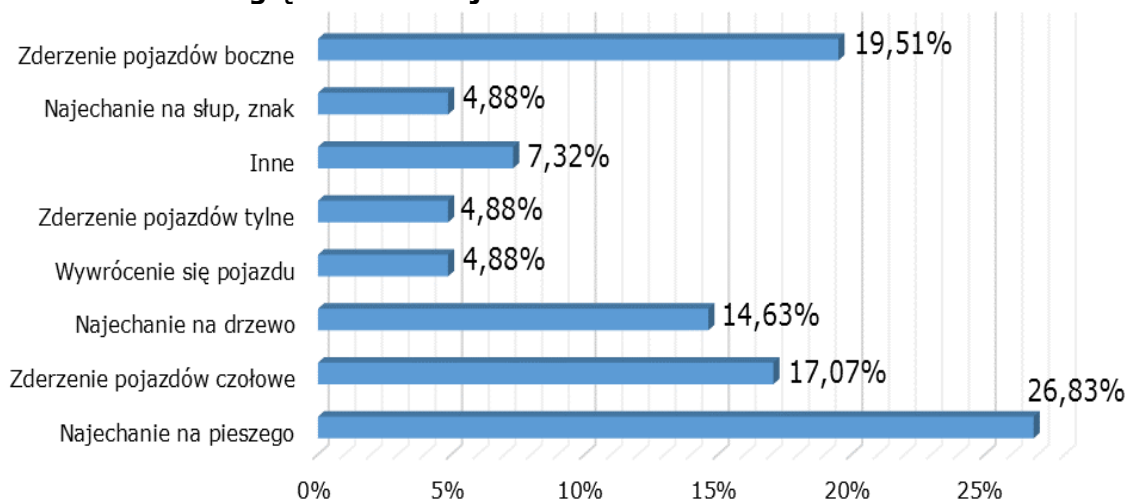
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rok	Biała	Głogówek	Lubrza	Prudnik
2014	0	0	1	1
Razem	9	17	5	10

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Drugim rodzajem najczęstszych wypadków było zderzenie pojazdów boczne (19,51%) i czołowe (17,07%). Razem stanowiły one 36,58% wszystkich wypadków.

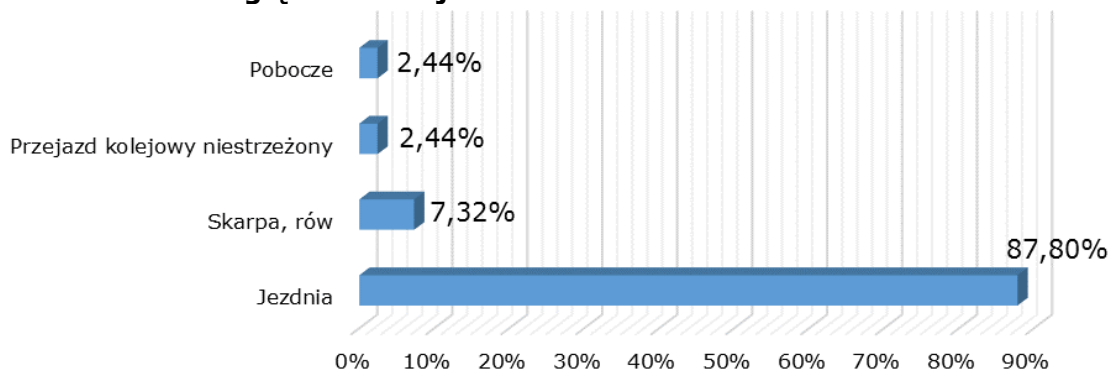
Wykres 10 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Ponad 87% wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim miało miejsce na jezdni. Do 7,32% wypadków doszło w okolicy skarp i rowów.

Wykres 11 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wypadki z rowerzystami – w powiecie prudnickim najczęściej dochodzi do wypadków z udziałem rowerzystów w gminie Prudnik. W 2008 r. doszło tam do aż 14 wypadków z udziałem rowerzystów. Na szczęście od 2011 r. liczbę tego rodzaju wypadków cechuje tendencja spadkowa, co należy ocenić pozytywnie. Dużo mniej wypadków zgłoszono w gminie Biała. W gminie Lubrza od 2012 r. nie zgłoszono ani jednego wypadku, w którym uczestniczyłby rowerzysta.

Tabela 71 Zdarzenia z udziałem rowerzystów w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Gmina	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	razem
Prudnik	8	14	7	5	9	8	7	8	66
Biała	-	1	-	-	-	1	-	-	2
Lubrza	-	-	1	1	1	-	-	-	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

W powiecie prudnickim najczęstszym miejscem wypadków z udziałem rowerzystów jest jezdnia. W Prudniku sporadycznie dochodzi do wypadków na drodze dla rowerów.

Tabela 72 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie Prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca

Charakterystyka miejsca zdarzenia			
Rodzaj miejsca	Prudnik	Biała	Lubrza
Jezdnia	54	2	3
Chodnik, droga dla pieszych	2	-	-
Przejście dla pieszych	3	-	-
Droga dla rowerzystów	4	-	-
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	1	-	-
Pobocze	1	-	-
Pas dzielący jezdnie	1	-	-
Razem	66	2	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

PODSUMOWANIE:

A. Liczba mieszkańców: **56 608 mieszkańców**

Powierzchnia: **572 km²**

Długość dróg: **503,4 km**

Gęstość sieci drogowej: **88 km/100km²**

Drogi wg kategorii (długości):

- Drogi Krajowe: **57,3 km**
- Drogi Wojewódzkie: **55,6 km**
- Drogi Powiatowe: **245,3 km**
- Drogi Gminne: **145,2 km**

B. Struktura sieci drogowej w %:

DK - **11,38 %**

DW - **11,04%**

DP - **48,73%**

DG - **28,84%**

C. Skutki zdarzeń drogowych (KPP w Prudniku)

Kolizji - **2462**

Wypadki - **258**

Zabitych - **36**

Rannych - **290**

D. Struktura i przyczyny wypadków

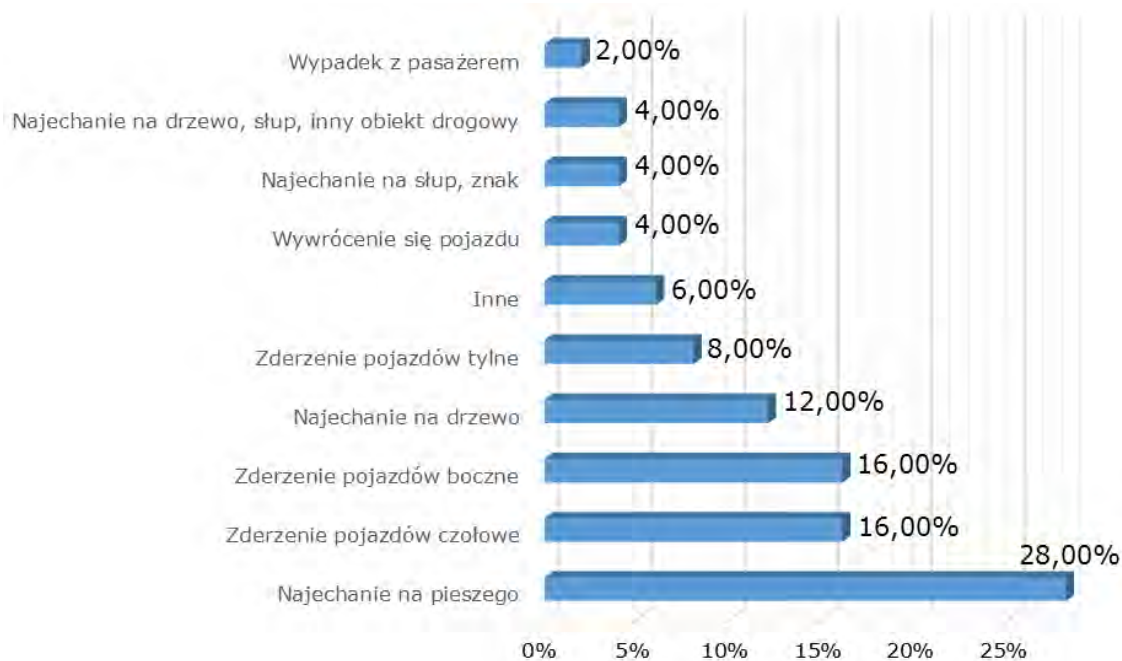


Wykres 12 Struktura i przyczyny wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

E. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

Wskaźnik demograficzny 57 wypadków na 100 tys. mieszkańców

Wskaźnik demograficzny 7,95 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków – 36 zabitych na 258 wypadki = 13,95 zabitych/100wypadków

Gęstość wypadków – 6,375 wypadków na 100 km drogi

F. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odbłaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza terenem zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).
4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków

w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.

5. Utworzenie większej liczby ciągów pieszo-rowerowych lub przebudowa już istniejących, w celu zwiększenia komfortu poruszania się pieszych i rowerzystów.

4.1.4. Powiat głubczycki

W powiecie głubczyckim do największej liczby wypadków doszło w 2008 r. (62 wypadki). Najmniej wypadków zdarzyło się w 2014 r. (23 wypadki). Liczba kolizji z biegiem lat zmniejsza się, z 253 wypadków w 2007 r., spadła do 198 wypadków w 2014 r. Liczba zabitych największa była w 2007 r. (8 zabitych), a najmniejsza w latach 2012-2013 (po 3 osoby). Największemu spadkowi uległa liczba rannych, z 87 osób w 2008 r. do 21 osób w 2014 r.

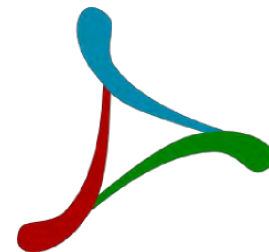
Tabela 73 Liczba kolizji i wypadków drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Rok	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych	Liczba Rannych	Liczba Kolizji
2007	48	8	48	253
2008	62	4	87	268
2009	58	6	64	307
2010	42	5	53	268
2011	41	4	45	219
2012	43	3	54	199
2013	28	3	23	270
2014	23	5	21	198
Razem	345	38	395	1982

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Analizując liczbę wypadków z udziałem pieszych zaobserwowano, że stanowią one średnio 17% wszystkich wypadków zaistniałych w powiecie głubczyckim. Najwięcej wypadków, w których brali udział piesi, wydarzyło się w 2009 r., a najmniej w 2013 r. Z kolei udział wypadków z pieszymi w całościowej liczbie wypadków mających miejsce w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 był największy w 2014 r. (niecałe 22%) oraz w 2011 r. (około 19,5%).

Analizując liczbę zabitych pieszych, zaobserwowano, że stanowią oni około 15% wszystkich osób zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014. Najmniej zabitych pieszych odnotowano w latach 2007-2011 a najwięcej w latach 2012-2014, co świadczy o tendencji wzrostowej śmiertelności pieszych



Biurowisko 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

w wypadkach, co należy ocenić negatywnie. Największy udział pieszych w całkowitej liczbie osób zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007 -2014 wystąpił w latach 2012-2013 (w każdym roku po 40%).

Analizując liczbę rannych pieszych, zaobserwowano, że stanowią oni średnio około 13% wszystkich rannych poszkodowanych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014. Liczba rannych z roku na rok sukcesywnie spada, co należy ocenić pozytywnie. Największą liczbę rannych pieszych zarejestrowano w latach 2008-2009 (po 10 osób w każdym roku), a najmniejszą w 2013 r. i latach kolejnych. Największy udział pieszych w całkowitej liczbie rannych poszkodowanych w wypadkach drogowych wystąpił w 2011 r. (około 15,5%), natomiast najmniejszy w 2013 r. (jedynie około 4%).

Liczba kolizji z udziałem pieszych stanowi niewielką część wszystkich kolizji mających miejsce w powiecie głubczyckim, bo tylko około 3%. Największa liczba kolizji z udziałem pieszych wystąpiła w 2014 r. (10 zdarzeń), a najmniejsza w 2010 r. (5 zdarzeń).

Tabela 74 Liczba wypadków z pieszymi oraz ich udział w całkowitej liczbie wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Udział	Liczba zabitych	Udział	Liczba rannych	Udział	Liczba kolizji	Udział
2007	6	12,50%	1	7,14%	6	12,50%	7	2,77%
2008	10	16,13%	0	0,00%	10	11,49%	9	3,36%
2009	11	18,97%	1	10,00%	10	15,63%	9	2,93%
2010	6	14,29%	0	0,00%	7	13,21%	5	1,87%
2011	8	19,51%	1	16,67%	7	15,56%	8	3,65%
2012	7	16,28%	2	40,00%	5	9,26%	6	3,02%
2013	3	10,71%	2	40,00%	1	4,35%	6	2,22%
2014	5	21,74%	2	22,22%	3	14,29%	10	5,05%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Analizując zmienność (porównanie największej i najmniejszej wartości) liczby wypadków, kolizji, rannych i zabitych pieszych, zaobserwowano, że największy spadek wartości cechuje liczbę rannych. W 2013 r. zaobserwowano 90-procentowy spadek liczby rannych w porównaniu z 2008 r. i 2009 r., co należy ocenić bardzo pozytywnie. Liczba wypadków również uległa zmniejszeniu. Porównując 2009 r. z 2013 r. zaobserwowano 73-procentowy spadek. Pomimo spadku liczby wypadków,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

liczba zabitych pieszych wzrosła. I to dwukrotnie. Wypadków drogowych jest mniej, ale wzrosła liczba kolizji.

Łącznie w powiecie głubczyckim na przestrzeni lat 2007-2014 doszło do 345 wypadków drogowych. Wypadki śmiertelne stanowiły niecałe 10% wszystkich zdarzeń. Najwięcej zabitych w wypadkach drogowych zarejestrowano w Głubczycach (71,05%) oraz w Baborowie (13,16%).

Tabela 75 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Miejscowość	Liczba zabitych	Udział
Baborów	5	13,16%
Branice	3	7,89%
Głubczyce	27	71,05%
Kietrz	3	7,89%
Razem	38	100,00%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Do największej liczby wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 dochodziło na jezdni oraz na chodniku.

Tabela 76 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca

Charakterystyka miejsca zdarzenia			
Rodzaj miejsca	Głubczyce	Kietrz	Branice
Jezdnia	41	11	6
Chodnik, droga dla pieszych	2	-	-
Droga dla rowerzystów	1	-	-
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	-	1	-
Pobocze	1	-	-
Parking, plac	1	-	-
Razem	46	12	6

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE

A. Liczba mieszkańców - **47 262 tys.**

Powierzchnia - **673 km²**



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Długość dróg - **631,77 km**

Gęstość sieci drogowej - **96,85 km / 100 km²**

Drogi wg kategorii (długości):

DK - **22 km**

DW - **71,5 km**

DP - **336,47 km**

DG - **201,8 km**

Struktura sieci drogowej w %:

DK - **3,48%**

DW - **11,32%**

DP - **53,26%**

DG - **31,94%**

B. Skutki zdarzeń drogowych (2007-2014):

Kolizji - **1982**

Wypadki - **345**

Zabitych - **38**

Rannych - **395**

C. Struktura zabitych:

Piesi - **9**

Inni - **29**

D. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

1. Wskaźnik demograficzny 91,125 wypadków na 100 tys. mieszkańców

2. Wskaźnik demograficzny 8,04 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków - 38 zabitych na 345 wypadki = 11 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków - 6,625 wypadków na 100 km

E. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odbaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza teren zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).

4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.

4.2. Rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.

Szczegółowa analiza bezpieczeństwa znajduje się w załączniku **2B Tom I – analiza bezpieczeństwa, załączniku 6 Wstęp do analizy bezpieczeństwa oraz w załączniku 7E Mapa – wypadki śmiertelne.**

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 najczęstszą przyczyną wypadków jest nadmierna prędkość. W celu zmniejszenia prędkości z jaką poruszają się kierowcy, zaleca się zastosowanie środków uspokojenia ruchu. Należą do nich:

- odcinkowe zmiany rodzaju nawierzchni na drogach dwupasmowych dwukierunkowych,
- progi zwalniające,
- wyspy z odgiętym torem jazdy lub naprzemienne wyznaczanie miejsc parkingowych - w centrum wyłącznie na jezdni, równoległe do krawężnika,
- zwężenie przekroju pasów ruchu z wprowadzeniem środkowej wysepki kanalizującej kierunku ruchu,
- optyczne zawężenie pasów ruchu za pomocą oznakowania poziomego
- ronda.

W celu likwidacji miejsc niebezpiecznych na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020, w odniesieniu zarówno do ruchu samochodowego jak i do ruchu pieszego oraz rowerowego, proponuje się ogólne działania dotyczące:

- poprawy szorstkości nawierzchni na skrzyżowaniach i przed przejściami dla pieszych,
- budowę przejść dla pieszych z azylem „przesunięte”,
- unowocześnienie istniejących przejść poprzez zamontowanie ostrzegawczych świateł wmontowanych w jezdnię,
- lepsze oświetlenie przejść w nocy,
- usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp.
- zastosowanie luster drogowych w miejscach słabo widocznych dla kierujących,
- budowę ścieżek rowerowych i pasów pieszo-rowerowych,
- ścinka poboczy umożliwi przystosowanie drogi do ruchu pieszego i rowerowego.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W związku z powyższym członkowie Partnerstwa przeprowadzą szereg inwestycji zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.

Gmina/powiat	Nazwa projektu
Gmina Biała	<ul style="list-style-type: none">– Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Gmina Branice	<ul style="list-style-type: none">– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice– Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice
Gmina Głuchołazy	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy– Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy
Gmina Głubczyce	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce– Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce– Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim
Gmina Grodków	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków– Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych
Gmina Kietrz	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań– Budowa dróg rowerowych
Gmina Korfantów	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów– Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów
Gmina Lubrza	<ul style="list-style-type: none">– Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/powiat	Nazwa projektu
	<ul style="list-style-type: none">– Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40)– Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic
Gmina Łambinowice	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych– Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie– Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów– Budowa ścieżek rowerowych
Gmina Nysa	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego– Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa– Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa– Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych– Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy– Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa– Budowa oświetlenia dróg oraz doświetlenia miejsc niebezpiecznych– Rozbudowa istniejącej sieci ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych– Wprowadzanie rozwiązań, oznakowania i urządzeń dla poprawy bezpieczeństwa ruchu
Gmina Otmuchów	<ul style="list-style-type: none">– Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej)– Wyznaczenie pasów do lewoskrętu– Oznakowanie skrajni jezdni– Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych– Wytyczenie oraz budowa chodników– Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych– Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym– Montaż stojaków rowerowych

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/powiat	Nazwa projektu
	– Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego
Gmina Paczków	– Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków – Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych – Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętu – Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie
Gmina Prudnik	– Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów – Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku – Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik – Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów
Gmina Skoroszyce	– Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych – Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46 – Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym
Powiat głubczycki	– Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych
Powiat nyski	– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego
Powiat prudnicki	– Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu – Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim

Źródło: Opracowanie własne.

4.3. Podsumowanie

Wypadki drogowe i ich ofiary są wielkim, a zarazem niedostrzegającym przez społeczeństwo, problemem zdrowia publicznego, wymagającym zdecydowanych, stałych, wielokierunkowych działań prewencyjnych. Czynnikiem mającym decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego są: człowiek, droga i pojazd.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wśród nich – jako czynnik sprawczy wypadków – na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek; inne czynniki mają tu dużo mniejsze znaczenie. Według Komendy Głównej Policji to właśnie zachowanie człowieka na drodze i nieprzestrzeganie przepisów drogowych najczęściej prowadzi do wypadków. Główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze powiatów i gmin wchodzących w skład Partnerstwa Nyskiego 2020, to niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego. Przede wszystkim jazda z nadmierną prędkością oraz niestosowanie się do przepisów ruchu drogowego. Co więcej, duży wpływ na wypadkowość ma niska jakość infrastruktury drogowej, brak przebudowy kolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych.

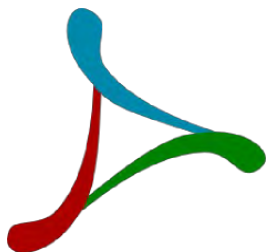
Podstawowym grzechem kierowców jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego; nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu; nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie, wymijanie; nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami. Z analizy danych o wypadkach śmiertelnych wynika, że problem przemieszczania się kierowców będących pod wpływem alkoholu nie jest duży.

Około 20% wypadków, do których dochodzi na terenie Partnerstwa Nyskiego, to wypadki z udziałem pieszych. Bezpieczeństwo tych uczestników ruchu jest ogromnie ważne, ponieważ śmiertelność pieszych jest bardzo duża. Najczęstszymi powodami wypadków z udziałem pieszych jest nieostrożne wejście na jezdnię przed nadjeżdżającym pojazdem, nieprawidłowe przekraczanie jezdni, przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu. Wielu tego typu wypadków można uniknąć dzięki wybudowaniu odpowiedniej infrastruktury dla pieszych, takiej jak przejścia dla pieszych czy ciągi pieszo-rowerowe.

W celu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego należy konsekwentnie realizować zadania, które mają na celu modernizację infrastruktury drogowej na terenie Partnerstwa Nyskiego – należy poprawić jakość dróg i likwidować miejsca niebezpieczne. Należy skupić się również na edukacji społeczeństwa w kierunku pożądanых zmian zachowań, zapewniających bezpieczeństwo na drogach. Trzeba wzmacniać społeczną świadomość dotyczącą nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego.

Głównym zadaniem Wizji Zero jest zrealizowanie jej ilościowego celu głównego w okresie do 2022 r. (tj. zmniejszenie liczby wypadków ogółem oraz liczby wypadków śmiertelnych o 50%). Będzie to wymagać podjęcia wielokierunkowych działań i realizacji wielu zadań warunkujących osiągnięcie celów szczegółowych, aby wystąpił efekt synergii. Propozycje zadań wymagają weryfikacji pod kątem możliwości ich realizacji przez instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dopiero kompleksowa realizacja wszystkich działań może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego skutkiem będzie mniejsza liczba wypadków oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5. Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

5.1. Diagnoza stanu obecnego

5.1.1. Struktura taryfowa przewoźników masowych (PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. i PKS w Brzegu) z wykluczeniem MKZ Nysa

Bilety normalne jednorazowe

Wśród największych przewoźników obsługujących teren OF PN 2020 wyróżnia się następujące firmy: MKZ Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. oddział w Prudniku oraz PKS w Brzegu. Z uwagi na inną specyfikę Miejskiego Zakładu Komunikacji w Nysie, która swoim zasięgiem obejmuje jedynie miasto Nysa oraz okoliczne miejscowości, w analizie porównawczej spółka nie będzie ujmowana, ze względu na ograniczoną porównywalność danych.

We wszystkich analizowanych spółkach ceny biletów wzrastają proporcjonalnie wraz ze wzrostem przejechanej odległości, co jest zjawiskiem prawidłowym. Ceny biletów poszczególnych przewoźników utrzymują się na zbliżonym poziomie (od 3 zł na najkrótszych trasach do 16 zł na trasach o długości około 70 km). Najtańsze bilety sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie (ceny niższe od wartości średniej). Najdroższe (powyżej wartości średniej) stawki za przejazd na krótszych odległościach (do 13 km) obowiązują na liniach przewoźnika PKS w Głubczycach oraz PKS w Brzegu, natomiast na dłuższych odległościach (od 14 km) najdroższe bilety sprzedaje PKS w Brzegu (znacznie powyżej wartości średniej) oraz Arriva oddział w Prudniku.

Tabela 77 Ceny biletów normalnych u poszczególnych przewoźników z uwzględnieniem długości trasy (w zł)

Odległość w km	Cena w zł				
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Średnia
do 3	3,30	4,30	3,50	3,60	3,68
4-5	3,70	4,30	4,50	4,20	4,18
6-8	4,60	5,80	5,50	5,00	5,23
9-10	5,00	6,20	6,00	5,80	5,75
11-13	5,90	7,20	7,00	6,50	6,65
14-16	6,60	7,40	8,00	7,67	7,42
17-20	7,00	7,80	9,00	8,25	8,01



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Odległość w km	Cena w zł				
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Średnia
21-23	7,60	8,50	10,00	9,00	8,78
24-25	7,80	9,00	10,00	9,50	9,08
26-28	8,10	9,30	11,00	10,00	9,60
29-30	8,30	9,30	11,00	10,00	9,65
31-35	9,20	10,00	12,00	11,00	10,55
36-40	9,90	11,00	13,00	12,00	11,48
41-50	10,60	11,50	14,00	13,50	12,40
51-60	12,30	12,00	15,00	15,00	13,58
61-70	13,00	14,50	16,00	15,00	14,63

Źródło: Opracowanie własne.

Średnie ceny za 1 km przejazdu wahają się pomiędzy 46 gr a 56 gr. Najwyższe ceny za 1 km odnotowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Brzegu, gdzie średnia cena wynosi 56 gr i ceny biletów odchylają się od średniej przeciętnie o 40 gr. Najniższe wartości odnotowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Nysie, gdzie średnia cena za 1 km przejazdu wynosi 46 gr, a ceny za przejazd tej odległości odchylają się od średniej przeciętnie o 35 gr.

Tabela 78 Średnie ceny poszczególnych przewoźników w przeliczeniu na 1 km, w zależności od długości odcinka (w zł)

Odległość w km	Cena w zł/1 km			
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva
do 3	1,65	2,15	1,75	1,80
4-5	0,82	0,96	1,00	0,93
6-8	0,66	0,83	0,79	0,71
9-10	0,53	0,65	0,63	0,61
11-13	0,49	0,60	0,58	0,54
14-16	0,44	0,49	0,53	0,51
17-20	0,38	0,42	0,49	0,45
21-23	0,35	0,39	0,45	0,41

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Odległość w km	Cena w zł/1 km			
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva
24-25	0,32	0,37	0,41	0,39
26-28	0,31	0,36	0,42	0,37
29-30	0,29	0,32	0,38	0,34
31-35	0,28	0,30	0,36	0,33
36-40	0,26	0,29	0,34	0,32
41-50	0,23	0,25	0,31	0,30
51-60	0,22	0,22	0,27	0,27
61-70	0,20	0,22	0,24	0,23

Źródło: Opracowanie własne.

Wraz ze wzrostem długości trasy przeciętna cena za 1 km przejazdu maleje u każdego z przewoźników. Na krótszych trasach najniższe średnie stawki za 1 km oferują Arriva oddział w Prudniku oraz PKS w Nysie, natomiast na dłuższych – PKS w Nysie i PKS w Głubczycach. Na dłuższych trasach najdroższe bilety obowiązują u przewoźnika Arriva Sp. z o.o. oraz w PKS w Brzegu.

Bilety normalne miesięczne

Bilety miesięczne na odcinkach nieprzekraczających 25 km mieszczą się w przedziale od 122,50 zł (na najkrótszych trasach, tj. do 3 km) do 350 zł (na najdłuższych trasach, tj. 21-25 km). Średnia cena biletów miesięcznych, obowiązujących na liniach przewoźników o długości nieprzekraczającej 25 km, wynosi około 216,01 zł. Ceny odchylają się od średniej przeciętnie o 59,34 zł. Najdroższe ceny biletów, znacznie przekraczające średnią cenę na danej linii, sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu. Najtańsze bilety sprzedawane są przez spółkę Arriva (oddział w Prudniku).

Bilety ulgowe jednorazowe

Wśród przewoźników obowiązują również bilety ulgowe. Arriva Sp. z o.o. PKS w Nysie, PKS w Głubczycach oraz PKS w Brzegu posiadają w cenniku ulgi ustawowe, tj.: 37%, 49%, 78%, 93% oraz 95%. PKS w Nysa oraz PKS w Głubczycach posiadają dodatkowo ulgę 51%, natomiast PKS w Brzegu oferuje dwie dodatkowe ulgi handlowe 50% (na trasach z terenu Gminy Lubrza do Brzegu – dla osób, które ukończyły 70 lat i są zameldowane na terenie Gminy Lubrza) oraz 70% (na trasach z terenu Gminy Skarbimierz do Brzegu – dla emerytów i rencistów zameldowanych na terenie Gminy Skarbimierz). Arriva spółka z o.o. w swoim cenniku posiada dodatkowo ulgę handlową w wysokości 30%.



Tabela 79 Ceny biletów ulgowych w rozróżnieniu na przewoźnika i rodzaj ulgi

Odległość w km	Arriva		PKS Nysa		PKS Głubczyce		PKS Brzeg	
	37%	49%	37%	49%	37%	49%	37%	49%
do 3	2,27	1,84	2,08	1,68	3,15	2,19	2,21	1,79
4-5	2,65	2,14	2,33	1,89	3,15	2,19	2,84	2,3
6-8	3,15	2,55	2,90	2,35	4,10	2,96	3,47	2,81
9-10	3,65	2,96	3,15	2,55	4,10	3,16	3,78	3,06
11-13	4,10	3,32	3,72	3,01	4,73	3,67	4,41	3,57
14-16	4,83	3,91	4,16	3,37	4,83	3,77	5,04	4,08
17-20	5,20	4,21	4,41	3,57	5,04	3,98	5,67	4,59
21-23	5,67	4,59	4,79	3,88	5,36	4,34	6,30	5,10
24-25	5,99	4,85	4,91	3,98	5,36	4,59	6,30	5,10
26-28	6,3	5,10	5,10	4,13	5,36	4,74	6,93	5,61
29-30	6,3	5,10	5,23	4,23	5,36	4,74	6,93	5,61
31-35	6,93	5,61	5,80	4,69	6,92	5,1	7,56	6,12
36-40	7,56	6,12	6,24	5,05	6,92	5,61	8,19	6,63
41-50	8,51	6,89	6,68	5,41	7,56	5,87	8,82	7,14
51-60	9,45	7,65	7,75	6,27	7,56	6,12	9,45	7,65
61-70	9,45	7,65	8,19	6,63	9,45	7,4	10,08	8,16

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Z punktu widzenia uczniów i studentów najdroższe przejazdy obowiązują na liniach PKS w Brzegu oraz Arriva o/Prudnik (odległości od 13 do 70 km), a na krótszych trasach (odległość do 13 km) najdroższe bilety sprzedawane są przez PKS w Głubczycach. Najbardziej przyjaznym przewoźnikiem dla studentów jest PKS w Nysie oraz PKS w Głubczycach, gdzie odnotowano najtańsze bilety.

Bilety miesięczne ulgowe

Ceny biletów miesięcznych z ulgą 37% mieszczą się w przedziale od 77,18 zł (na najkrótszych odległościach, tj. do 3 km) do 220,50 zł (na najdłuższych odległościach, tj. 21-25km). Najdroższe bilety, znacznie wyższe od wartości średniej, sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu, natomiast najniższe – przez spółkę Arriva.

Ceny biletów miesięcznych z ulgą 49% na odległościach nieprzekraczających 25 km mieszczą się w przedziale od 62,48 zł (na najkrótszych trasach, tj. do 3 km)



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

do 178,50 zł (na najdłuższych trasach, tj. 21-25 km). Najdroższe bilety, znacznie wyższe od średniej ceny sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu, natomiast najtańsze przez spółkę Arriva.

5.1.2. Struktura taryfowa komunikacji miejskiej (MZK Nysa i Arriva Oddział Prudnik)

Komunikację na terenie miasta i gminy Nysa zapewnia spółka MZK w Nysie, natomiast na terenie miasta Prudnik – Arriva oddział w Prudniku. U przewoźnika MZK w Nysie istnieje podział na 3 strefy. Cena biletu na terenie jednej strefy wynosi 2,40 zł, natomiast bilet ulgowy odpowiednio 50% wartości biletu normalnego, czyli 1,20 zł. Bilet 2-strefowy kosztuje 2,80 zł. Bilet obejmujący zasięgiem 3 strefy kosztuje 4 zł, natomiast ulgowy 2 zł. Z kolei na terenie Prudnika cena biletu normalnego wynosi 1,40 zł, jednak od tej ceny nie są przewidziane żadne ulgi.

W punktach sprzedaży MZK w Nysie oferowane są również bilety czasowe: 3-godzinny, jednodniowy oraz weekendowy (ważny od piątku od godziny 17:00 do godziny 23:59 w niedzielę), których cena mieści się w przedziale 3 – 10 zł. Dla biletów czasowych również przewidziane są ulgi w wysokości 50% wartości biletu normalnego.

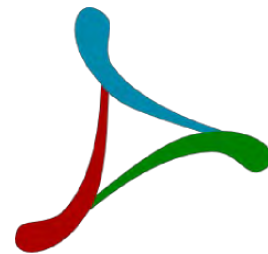
Tabela 80 Cennik biletów jednorazowych (strefowych oraz czasowych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Prudnik

	MZK Nysa		Arriva Prudnik	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
1 strefa	2,4	1,2	1,4	1,4
2 strefy	2,8	1,4	brak	
3 strefy	4	2		
3-godzinny	3	1,5		
jednodniowy	7	3,5		
weekendowy	10	5		

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród biletów okresowych, obowiązujących w taryfie MZK Nysa, wyróżnia się:

- bilety elektroniczne miesięczne imienne uprawniające jedną osobę do 46 przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 80 zł, 90 zł i 130 zł);
- bilety miesięczne imienne bez limitu przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 100 zł, 110 zł, 150 zł);
- bilet na okaziciela bez limitu przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 120 zł, 150 zł, 180 zł).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W przypadku spółki Arriva Odział w Prudniku bilet miesięczny na terenie miasta kosztuje 35 zł, natomiast ulgowy 17,50 zł.

Tabela 81 Ceny biletów okresowych (miesięcznych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie

	Rodzaj biletu	1 strefa	2 strefy	3 strefy
normalny (zł)	elektroniczny 46 przejazdów	80	90	130
	elektroniczny bez limitu	100	110	150
	na okaziciela bez limitu	120	150	180
ulgowy (zł)	elektroniczny 46 przejazdów	40	45	65
	elektroniczny bez limitu	50	55	75
	na okaziciela bez limitu	60	75	90

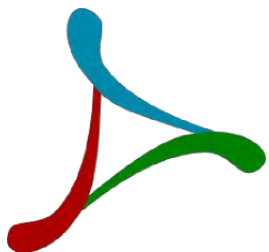
Źródło: Opracowanie własne.

Wśród pozostałych biletów okresowych oferowanych przez MZK w Nysie wyróżnia się:

- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza obwodu do szkół podstawowych i gimnazjów, do 46 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w dwóch strefach (cena 9 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza gminy Nysa do szkół podstawowych i gimnazjów, do 46 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w dwóch strefach (cena 13 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza obwodu do szkół podstawowych i gimnazjów, do 92 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w trzech strefach (cena 22 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza gminy Nysa do szkół podstawowych i gimnazjów, do 92 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w trzech strefach (cena 30 zł).

5.1.3. Struktura taryfowa PKP (Przewozy Regionalne)

Średnia stawka za bilety normalne spółki Przewozy Regionalne na trasach przebiegających przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 wynosi 9,84 zł (za bilety na trasach nieprzekraczających 70 km). Spółka Przewozy Regionalne uwzględnia również ulgi ustawowe – 37% (uczniowie) i 51% (studenci), dla których średnie ceny biletów wynoszą odpowiednio 6,20 zł i 4,82 zł.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 82 Przeciętne ceny biletów w rozróżnieniu na rodzaj biletu oraz odległość**

	Normalny (w zł)	Ulga 37% (w zł)	Ulga 51% (w zł)
do 5	4	2,52	1,96
6-10	4,4	2,77	2,16
11-15	5,3	3,34	2,6
16-20	6,5	4,09	3,18
21-25	7,6	4,79	3,72
26-30	8,2	5,17	4,02
31-35	9,8	6,17	4,8
36-40	10,6	6,68	5,19
41-49	11,7	7,37	5,73
50-55	13,5	8,5	6,61
56-60	14,6	9,2	7,15
61-65	15,6	9,83	7,64
66-70	16,1	10,14	7,89

*Źródło: Opracowanie własne.***5.1.4. Struktura taryfowa u pozostałych przewoźników**

Na podstawie udostępnionych zezwoleń zidentyfikowano pozostałych przewoźników realizujących kursy przez obszar Partnerstwa Nyskiego. Są to następujące spółki:

- „BUS Jan Dąbrowski”;
- Trans-Ekspres Rafał Cholewiński;
- Usługi Transportowe Auto-Komis-Skup-Sprzedaż Samochodów Zygmunt Józef;
- Euro-Bus Kurowski Bogdan;
- Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski;
- Nyski Bus.

Spośród pozostałych przewoźników, których cenniki zostały udostępnione, na krótszych trasach najtańsze przewozy organizuje firma „Usługi Transportowe Zygmunt Józef”, natomiast najdroższe PKS Strzelce Opolskie. Równie wysokie ceny biletów na najdłuższych trasach (tj. powyżej 20 km) oferują firmy Nyski Bus oraz Euro-Bus.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

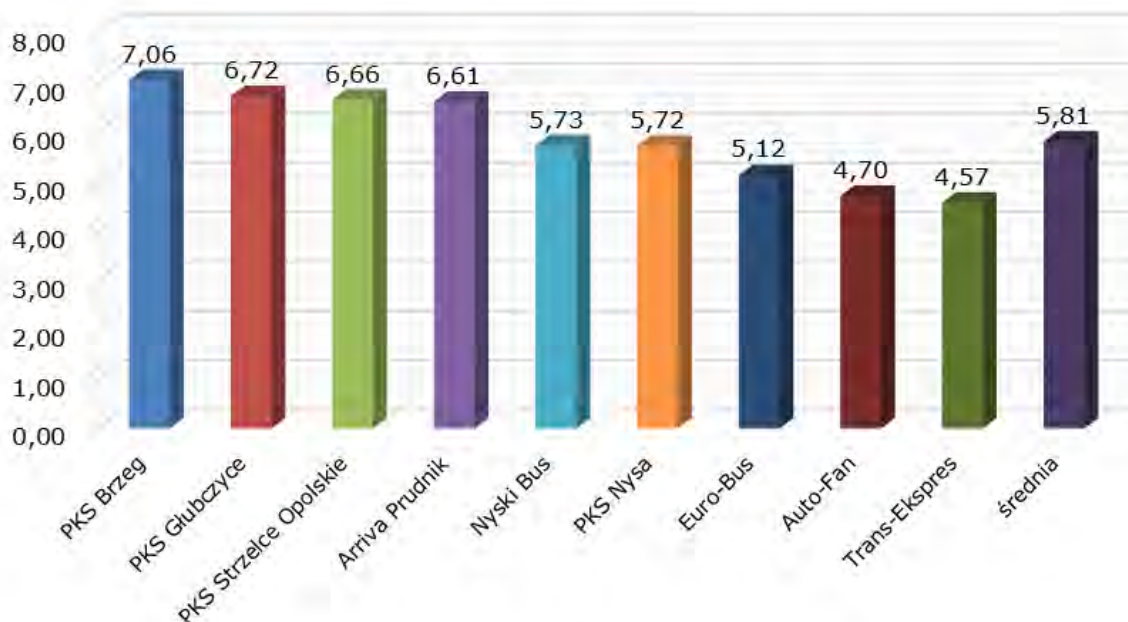
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5.1.5. Zestawienie cen biletów wszystkich przewoźników

Spośród wszystkich badanych przewoźników najniższe ceny (poniżej wartości średniej) oferują głównie prywatni przewoźnicy. PKS w Nysie pobiera opłaty za korzystanie z usług transportowych na zbliżonym poziomie do wartości średniej. Na odcinkach do 3 km oraz 10-25 km najniższe opłaty za przejazd pobierają firmy Trans-Ekspres oraz Auto-Fan. Jedynie na odcinku trasy o długości 4-8 km najtańsze bilety sprzedawane są przez Euro-Bus.

Najwyższe średnie ceny biletów na odcinkach nieprzekraczających 25 km zaobserwowano u przewoźników: PKS w Brzegu, PKS w Głubczycach, PKS w Strzelcach Opolskich oraz w Oddziale firmy Arriva w Prudniku. Średnie ceny biletów spółki Nyski Bus oraz PKS w Nysie są bardzo zbliżone do średniej ceny biletów wszystkich przewoźników ogółem. Najniższe średnie ceny biletów sprzedawane są u przewoźników prywatnych, tj. Euro-Bus, Auto-Fan oraz Trans-Ekspres.

Wykres 13 Średnie ceny biletów poszczególnych przewoźników na odcinkach 1-25 km



Źródło: Opracowanie własne.

5.1.6. Podsumowanie, wnioski i rekomendacje

Ze względu na specyfikę obszaru, wdrożenie zintegrowanego systemu taryfowego na OF PN 2020 może być zadaniem niezwykle trudnym, ponieważ charakteryzuje się on znacznym rozproszeniem. Przedsięwzięcie jest jednak możliwe do realizacji. Ideą zintegrowanego systemu taryfowego powinno być wprowadzenie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

jednego biletu, który będzie ważny na liniach wszystkich przewoźników. Taki bilet zapewni pasażerom wygodę korzystania ze środków transportu publicznego oraz niższe koszty przejazdu, co, jak potwierdzono w toku przeprowadzanych badań ankietowych, jest jedną z determinant wzrostu zainteresowania transportem zbiorowym. Aktualnie, wśród osób korzystających z komunikacji publicznej tylko 8% mieszkańców wskazało, że korzystają z niej ze względu na niskie koszty. Takie wyniki pozwalają wnioskować, że transport zbiorowy wcale nie jest postrzegany przez korzystających jako tańsza alternatywa, a raczej jako jedyna możliwość przemieszczania się (w przypadku braku posiadania prawa jazdy i własnego środka transportu). Okiem mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej, podróż wcale nie jest też komfortowa (tylko 7% osób twierdzi, że korzysta z komunikacji publicznej ponieważ jest ona wygodna). Tak niskie oceny dwóch wspomnianych determinant wyboru środków transportu sprawiają, że należy opowiedzieć się za wprowadzeniem działań mających na celu poprawę wygody i opłacalności korzystania z komunikacji zbiorowej.

W związku z powyższym, rekomenduje się tworzenie związków przedsiębiorstw, w ramach których oferowany będzie wspólny bilet. Takie rozwiązanie niewątpliwie sprawi, że transport będzie dla pasażerów bardziej opłacalny i wygodny. W razie przesiadek podróżni nie będą musieli ponownie stać w kolejce po zakup jednorazowego biletu.

W przypadku braku możliwości wprowadzenia wspólnego, jednego biletu na całym obszarze Partnerstwa Nyskiego, rekomenduje się ujednoczenie (bądź dążenie do ujednoczenia) cen biletów tak, aby u każdego z przewoźników ceny na podobnych odległościach były równe lub przynajmniej zbliżone. Można wprowadzić wspólną identyfikację wizualną u wszystkich 4 przewoźników (tj. PKS Nysa, PKS Głubczyce, MZK Nysa i Arriva Prudnik).

Dodatkowo zaleca się wprowadzenie wspólnej strony internetowej, na której dostępny będzie wspólny rozkład jazdy (jasny, czytelny, zgodny z faktyczną realizacją kursów, aktualizowany na bieżąco, z wyszukiwarką połączeń). Wspólny rozkład jazdy powinien w prosty sposób umożliwiać uzyskanie informacji, który przewoźnik obsługuje daną trasę. Rozkład powinien również być zamieszczony na każdym przystanku.

Dobrym rozwiązaniem mogłoby być umiejscowienie przy większości przystanków automatów biletowych. Dzięki temu pasażer mógłby zakupić bilet na przejazd u dowolnie wybranego przez siebie przewoźnika (automaty wyposażone w funkcję wyboru przewoźnika). Takie automaty można zamieścić w głównych punktach miast (centrum, ważniejsze dzielnice), przy dworcach autobusowych oraz na głównych przystankach w mniejszych gminach i sołectwach (po jednym na każdym przystanku). Dodatkowo, takie rozwiązanie można uczynić jeszcze bardziej atrakcyjnym poprzez umożliwienie pasażerowi zakupu biletu uwzględniającego przesiadkę na linie innego przewoźnika (utworzenie specjalnego modułu w automatach, który umożliwia na etapie późniejszego rozliczania proporcjonalny podział zysków między dwoma przewoźnikami).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5.2. Koncepcja zintegrowanych przystanków przesiadkowych w głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa, zapewniających dogodne przesiadki typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową)

5.2.1. System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)

Ważne, aby na terenie Obszaru Funkcjonalnego wprowadzić system Bike&Ride (B&R), który miałby obejmować:

- parkingi rowerowe oraz udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu;
- połączenie sieci tras rowerowych z węzłami przesiadkowymi;
- wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi należącymi do systemu Bike&Ride.

5.2.2. Główna grupa docelowa

Przy planowaniu centrum przesiadkowego ważne jest, aby przesiadka *door-to-door* była dosłownie przesiadką, gdzie pojazdy są ustawione drzwi w drzwi – tak, aby przejście z jednego środka transportu do drugiego było jak najmniej odczuwalne, a czas oczekiwania ograniczony do minimum. Najczęstsze powody podróży to praca, szkoła, zakupy i zdrowie. Jednak priorytetowo powinny być potraktowane osoby pracujące oraz uczące się, gdyż tylko one odbywają podróż codziennie, względnie o stałych porach dnia. Zatem to właśnie do tych grup powinna być przede wszystkim kierowana strategia. Co więcej, osoby, których najczęstszym powodem podróży są zakupy, posiadają zazwyczaj własny samochód, którym podróż jest znacznie wygodniejsza. Dzieje się tak dlatego, że wracając z większych zakupów ogromnym trudem jest dotarcie ze wszystkimi nabytymi towarami od sklepu do przystanku autobusowego, a później od przystanku docelowego do domu. Powoduje to, że osoby robiące zakupy wolą podjechać samochodem pod sam sklep, gdyż odległość na jakiej muszą wówczas dźwigać zakupy jest znacznie mniejsza. Podobnie w przypadku osób, które najczęściej podróżują w celach zdrowotnych – wskazano wprawdzie, że z tego powodu podróżuje 15% badanych, jednak ze względu na nieregularny charakter podróży, nie należy traktować jako priorytetu obsługę tego typu podróży.

5.2.3. Infrastruktura centrum (węzła) przesiadkowego

Jak już wspomniano, priorytetem powinno być dostosowanie transportu publicznego do wymagań osób pracujących i uczących się/studiujących, gdyż tylko takie osoby podróżują regularnie o stałych porach dnia. W związku z powyższym, w planowaniu zagospodarowania terenu wokół przystanku przesiadkowego



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

priorytetem nie powinno być zaplecze handlowe i gastronomiczne (tj. sklepy, bary, restauracje), gdyż osoby dojeżdżające w godzinach porannych do pracy lub szkoły (oraz w powrotnych trasach do domu) chcą tę trasę pokonać jak najszybciej, bez żadnych dodatkowych przeszkód. W związku z tym nie mają oni czasu ani ochoty na poranne oczekiwanie przy kawie, śniadaniu (które wolą zjeść w domu – również dlatego, że jest bardziej opłacalne), ani też zakupy, które potem trzeba dźwigać. Podróż poranna powinna być jak najszybsza, gdyż długie oczekiwanie na przesiadkę, powoduje tylko i wyłącznie niechęć do transportu publicznego. Podobnie jest z podróżą powrotną, gdyż każda osoba spieszy się do swojego domu, rodziny, dzieci, obowiązków. Dlatego też osobom tym zależy na sprawnej, nieodczuwalnej przesiadce i jak najszybszym powrocie do domu. Jeżeli oczekiwanie na przesiadkę będzie zajmowało zbyt dużo czasu, wówczas tacy pasażerowie zamienią transport publiczny na transport własnym samochodem.

Przesiadka z jednego środka transportu w drugi nie powinna stanowić żadnego problemu, przejście powinno być przestronne, tak aby ludzie nie musieli się przeciskać między sobą, pomiędzy przechodzącymi nie powinny znajdować się żadne przeszkody (takie jak kosz na śmieci, barierki itp.). W związku z tym przystanki przesiadkowe powinny cechować się przede wszystkim prostotą, tak aby przemieszczenie się pomiędzy środkami transportu nie nastroczało problemów i było dokonywane w sposób intuicyjny. Ponieważ OF PN nie charakteryzuje się tak dużą gęstością zaludnienia jak inne regiony Polski, przystanki przesiadkowe powinny być stosunkowo małe, ale też przejrzyste, tak aby ryzyko, że pasażer wsiądzie do nieodpowiedniego autobusu było ograniczone do minimum. Ważne jest również, aby miejsca, gdzie odbywa się przesiadka *door-to-door*, były miejscami zadaszonymi, tak aby w przypadku złych warunków atmosferycznych przesiadka również była nieuciążliwa, komfortowa. Planując infrastrukturę przystanków przesiadkowych, należy mieć na uwadze, aby stanowiska były dostosowane do typu pojazdów jakie będą na nie wjeżdżać, ponieważ duże autobusy mają inne możliwości skrętu niż małe mikrobusy. Autobusy różnią się również wysokością, zatem wysokość zadaszania wiat również powinna być odpowiednio dostosowana.

5.2.4. System informacji pasażerskiej

Jak wspomniano wyżej, ludźmi, do których głównie powinna być kierowana strategia, są osoby pracujące oraz uczące się/studiujące. W związku z tym, że osoby te stale zamieszkują na terenie OF PN 2020, nie potrzebują one specjalnego zaawansowanego systemu informacji, ponieważ obszar ten jest im doskonale znany. Specjalne, zaawansowane technologicznie tablice oraz stacjonarne punkty informacji są zbędne, co nie oznacza jednak, że system informacji nie powinien w ogóle istnieć. Rozkłady jazdy autobusów umieszczone na przystankach oraz odpowiednie oznakowanie to rozwiązania, które koniecznie muszą być wprowadzone na odpowiednim poziomie. Warto wspomnieć, że najczęstszymi pasażerami będą ludzie dojeżdżający codziennie do pracy i miejsca nauki, zatem to głównie do ich preferencji należy dostosować wszystkie ww. aspekty podróży. Osoby te będą przesiadać się



intuicyjnie, w związku z czym ważne jest, aby autobusy przyjeżdżały i odjeżdżały w sposób harmonijny, zawsze korzystając z tych samych stanowisk.

5.2.5. Logistyka

Ważnym zadaniem powinno być zintegrowanie odjazdów autobusów z przyjazdami pociągów (tam gdzie kolej jeszcze funkcjonuje) oraz odjazdami innych autobusów, co zwiększy możliwości komunikacji publicznej i w efekcie przyczyni się do wzrostu zainteresowania nią wśród pasażerów. Ważne również, aby jeden autobus nie odjeżdżał dopóki nie przyjedzie środek transportu (drugi autobus lub pociąg) z pasażerami, którzy mają zamiar się przesiąść.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

5.3. Rekomendacje dla OF PN 2020

Dwa węzły przesiadkowe powinny znajdować się w Nysie oraz Prudniku. W każdym z wymienionych miast powinien powstać węzeł przesiadkowy zlokalizowany na terenie dworca PKP. W skład węzła powinny wchodzić: dworzec PKS, wypożyczalnia oraz parking dla rowerów, a także odpowiednio duży parking samochodowy. Wszystko to w celu wdrożenia systemów Park&Ride oraz Bike&Ride.

Główną celem przedsięwzięcia jest zapewnienie transportu relacji powiat-powiat, powiat-gmina, gmina-gmina, gmina-sołectwo. Parkingi rowerowe zlokalizowane tuż przy centrum przesiadkowym mają pozwolić na dojazd z końcowego przystanku do miejsca docelowego, tj. pracy, domu, szkoły itp. Pociągi PKP miałyby zapewnić pasażerom transport na dłuższych odległościach.

Do węzłów przesiadkowych w Nysie oraz Prudniku pasażerowie mogliby dojechać z poszczególnych gmin autobusami/mikrobusami. Tam, powinny znajdować się mniejsze węzły komunikacji publicznej. W gminach, w których nie ma połączenia kolejowego, ale jest dworzec autobusowy (wyszczególnienie poniżej) proponuje się stworzenie mniejszego węzła komunikacji publicznej, wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów i samochodów. Osoby dojeżdżające z różnych miejsc komunikacją publiczną będą mogły przesiąść się albo w inny autobus, którym dojadą do celu, albo wypożyczyć rower. Rekomenduje się przebudowę dworców i przystanków w Branicach, Głubczycach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie, Paczkowie i Skoroszycach.

W gminach, w których nie ma dworca autobusowego (wymienione w tabeli poniżej), proponuje się stworzenie większego przystanku autobusowego wraz ze specjalną zatoką w centrum miejscowości lub w innym, najbardziej odpowiednim miejscu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gminy posiadające dworzec autobusowy	Gminy nie posiadające dworca autobusowego
Gmina Głubczyce	Gmina Biała
Gmina Głuchołazy	Gmina Branice
Gmina Grodków	Gmina Kietrz
Gmina Nysa	Gmina Korfantów
Gmina Otmuchów (umowny)	Gmina Łambinowice (brak dworca autobusowego, ale istnieje stacja PKP Łambinowice)
Gmina Paczków	Gmina Lubrza
Gmina Prudnik	Gmina Skoroszyce (jest dworzec PKP)

W poszczególnych sołectwach powinny znajdować się nowe wiaty przystankowe, które dają pasażerom komfort oczekiwania na autobus w sytuacji pogorszonych warunków atmosferycznych. Wiaty przystankowe należy zamontować w większości miejscowości (sołectw), w których kursuje komunikacja publiczna.

W pierwszej kolejności należy skupić się na odpowiednim zaplanowaniu infrastruktury dworcowej na terenie OF PN 2020. Dobrą praktyką jest wykup przez gminy od PKP terenów, na których wybudowane są dworce, a następnie remont budynków. Poszczególne gminy wchodzące w skład Partnerstwa mogą wspólnie prowadzić działania zmierzające do negocjowania z PKP remontu torów położonych na terenie Partnerstwa.

5.3.1. Nysa – zintegrowane centrum przesiadkowe

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Nysie jest jedną z kluczowych i najbardziej zasadnych inwestycji na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020. Miasto Nysa, jako stolica powiatu nyskiego, jest pewnego rodzaju generatorem ruchu, ponieważ znajduje się tu najwięcej jednostek administracji publicznej i samorządowej oraz placówek zdrowotnych i obiektów rekreacyjnych. Uzasadnioną lokalizacją centrum przesiadkowego są okolice dworca kolejowego w Nysie, ponieważ występuje tam stosunkowo dobre połączenie z innymi miastami województwa opolskiego, relacji Nysa – Opole oraz Nysa – Brzeg. Ponadto dworzec PKP znajduje się stosunkowo blisko dworca PKS, co zdecydowanie ułatwi integrację transportu kolejowego z publicznym transportem autobusowym. Co więcej, przy ulicy Raławickiej, gdzie usytuowane są dworce PKP i PKS, znajduje się odpowiednio duża przestrzeń umożliwiająca budowę wielopoziomowego parkingu samochodowego. To z kolei pozwoli na wdrożenie systemu Park&Ride. Ważne, by istniejące w Nysie



Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

centrum przesiadkowe integrowało wszystkie możliwe środki transportu, w tym również transport rowerowy.

Ważną kwestią dla budowy centrum przesiadkowego w Nysie jest zintegrowanie PKS w Nysie z MZK w Nysie tak, aby Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej zapewniało mieszkańcom gmin wchodzących w skład powiatu oraz gmin z nim sąsiadujących dojazd z/do centrum przesiadkowego w Nysie. MZK powinno z kolei zapewniać transport z centrum przesiadkowego do poszczególnych dzielnic miasta Nysa i/lub sąsiadujących sołectw, a także dojazd z wszystkich dzielnic Nysy i sąsiednich miejscowości do centrum przesiadkowego.

Kolejnym argumentem przemawiającym za budową zintegrowanego centrum przesiadkowego w Nysie jest istniejąca sieć drogowa. Ulica Raclawicka ma przebieg równoległy do drogi krajowej 41. W pobliżu przebiega DK 46 i DW 407. W związku z tym, istnieją odpowiednie uwarunkowania dla przyłączenia do centrum przesiadkowego kursów dalekobieżnych, wykraczających poza granice województwa opolskiego. W ten sposób z centrum przesiadkowego korzystaliby również studenci szkół wyższych, których największy odsetek pochodzi z województwa opolskiego i dolnośląskiego. Skrzyżowanie DK 41 i DK 46 w Nysie, znajdujące się w pobliżu planowanego centrum przesiadkowego, jest skrzyżowaniem dla którego w toku badań odnotowano największą ilość przejeżdżających samochodów osobowych.

Wśród podstawowych niedogodności wskazywanych przez mieszkańców powiatu nyskiego najczęściej pojawiały się korki oraz niedostateczna liczba miejsc parkingowych. Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego niewątpliwie powinna przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu na terenie miasta oraz zwiększenia powierzchni parkingowych.

Oprócz zadaszonych stanowisk autobusowych powinna powstać tu również poczekalnia wraz z zapleczem sanitarnym, kasy biletowe, parkingi rowerowe (zadaszone) oraz samochodowe, a także stanowiska dla postoju taksówek. Można również stworzyć wypożyczalnię rowerów. Ważnym elementem węzła przesiadkowego jest zamieszczenie elektronicznych wyświetlaczy z informacją pasażerską oraz automatów biletowych. Ewentualnie można wydzielić miejsca dla lokali handlowych, jednak warto pamiętać, że jeśli chcemy zapewnić przesiadki *door-to-door*, to system powinien być tak dostosowany, aby pasażerowie nie mieli czasu na zakupy. Ważne, aby od węzła przesiadkowego w Nysie odchodziła wysokiej jakości infrastruktura dróg rowerowych i dojazdowych. Oprócz transportu kolejowego priorytetem powinno być zapewnienie dobrego połączenia pomiędzy Nysą a wszystkimi gminami powiatu nyskiego i ich miejscowościami, czyli:

- gminą Paczków,
- gminą Otmuchów,
- gminą Kamiennik,
- gminą Pakosławice,
- gminą Skoroszyce,
- gminą Łambinowice,
- gminą Korfantów,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- gminą Głuchołazy.

Ważne jest również zapewnienie transportu pomiędzy powiatami należącymi do Partnerstwa, zatem należy utrzymać dobre połączenie pomiędzy Nysą a Grodkowem (powiat brzeski), powiatem prudnickim oraz powiatem głubczyckim. Należy zwiększyć również liczbę kursów do Głuchołaz, Otmuchowa i Paczkowa, ponieważ jak wynika z badań, na liniach tej relacji zaobserwowano zwiększony ruch. Na nyskich parkingach zaobserwowano pojazdy zarejestrowane na terenie miasta Opole, Wrocław oraz powiatów: prudnickiego, brzeskiego, opolskiego. Świadczy to o istnieniu ruchu pomiędzy wymienionymi powiatami i koniecznością utrzymywania dobrego połączenia pomiędzy miejscowościami, tak, aby w przyszłości podróżujący byli skłonni zamienić samochód na komunikację publiczną.

5.3.2. Prudnik – węzeł przesiadkowy (centrum przesiadkowe)

W Prudniku dworzec PKP jest obecnie oddalony od dworca autobusowego o 1,2 km. Centrum przesiadkowe powinno zostać utworzone na terenie dworca PKP, tak aby zapewnić pasażerom dogodną przesiadkę *door-to-door*. Takie usytuowanie umożliwi połączenie pomiędzy komunikacją regionalną (kolej), podmiejską i miejską (autobusy odjeżdżające do poszczególnych gmin i sołectw oraz autobusy zapewniające transport na terenie miasta). Na terenie węzła przesiadkowego powinny zostać zbudowane zadaszone stanowiska autobusowe, miejsca postoju dla TAXI. Umieszczenie wypożyczalni rowerowej umożliwia przyjeżdżającemu do Prudnika wypożyczyć rower i to nim udać się do miejsca ostatecznego celu podróży, tj. miejsca pracy, nauki itp. (pod warunkiem, że będzie ono jedynie nieznacznie oddalone od dworca). Konieczne jest, aby na terenie węzła przesiadkowego istniał zadaszony parking rowerowy (na potrzeby wdrożenia systemu Bike&Ride), na którym pasażerowie mogliby bezpiecznie pozostawić swój rower i przesiąść się w komunikację publiczną. Dla zapewnienia popularności korzystania z systemu Bike&Ride niezbędna jest rozbudowa dróg rowerowych oraz dróg dojazdowych prowadzących do węzła przesiadkowego ze strategicznych punktów. Ważnym elementem węzła przesiadkowego są elektroniczne tablice przekazujące informację pasażerską, automaty biletowe, kasy biletowe oraz poczekalnia wraz z zapleczem sanitarnym. Priorytetowe linie komunikacyjne z miasta Prudnik jakie powinny powstać, to połączenia do następujących gmin:

- gmina Biała,
- gmina Lubrza,
- gmina Głogówek.

5.3.3. Modernizacje przystanków

Głubczyce

W Głubczycach najważniejszym działaniem jest przebudowa dworca autobusowego, tak aby mógł on pełnić funkcję zintegrowanego punktu



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

przesiadkowego, gdzie podróżni będą mogli dogodnie zmienić swój środek transportu. Konieczna jest budowa zadaszenia nad stanowiskami autobusowymi, aby w razie złej pogody pasażerowie mogli komfortowo przesiąść się w inny środek transportu. Bardzo ważne, aby na dworcu w Głubczycach infrastruktura była dostosowana do obowiązujących standardów, tj. aby znajdowały się tam: poczekalnia, zaplecze sanitarne, parkingi dla samochodów i rowerów oraz, aby zapewniony był system informacji pasażerskiej, kasy biletowe i automaty biletowe.

W Głubczycach priorytetowym połączeniem powinna być linia między Głubczycami a gminą Kietrz, gminą Branice oraz gminą Baborów, gdyż według badań największa liczba podróży zamiejscowych wśród osób pracujących występuje na wyżej wymienionych trasach.

Pozostałe gminy z dworcami

W pozostałych miejscowościach, w których znajdują się dworce, tj. w Branicach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie i Paczkowie zaleca się przebudowę dworców, tak aby mogły one pełnić funkcję mniejszych centrów przesiadkowych. W Branicach, gdzie istnieje mały dworzec, konieczny jest remont budynku, tak aby został on dostosowany do pełnienia funkcji przystanku przesiadkowego. Podobne remonty dworców dla wspomnianego celu należy wykonać w Otmuchowie i Paczkowie. W Głuchołazach i Grodkowie, Skoroszycach, Chróście i Starym Grodkowie należy wyremontować teren wokół dworca, aby po remoncie mógł on pełnić funkcję przystanku przesiadkowego, w którym zostanie zintegrowany transport kolejowy wraz z transportem autobusowym i/lub transportem prywatnym samochodowym. Najbardziej odpowiednim rodzajem tzw. „mini-przystanku/węzła przesiadkowego” jest przystanek przesiadkowy wzorowany na rozwiązaniu, które zostało zastosowane w miejscowości Pawłowice.

Pozostałe gminy bez dworców oraz sołectwa

Oprócz wymienionych miejscowości konieczne jest zapewnienie transportu z powiatu do każdej gminy, a następnie z gmin do poszczególnych sołectw. Również przy mniejszych węzłach przesiadkowych w poszczególnych gminach należy zintegrować ze sobą rozkłady jazdy autobusów, tak aby czas oczekiwania na przesiadkę nie przekraczał 15 minut. Czas przesiadki powinien zostać ograniczony do minimum, co jednocześnie skróci całkowity czas podróży. W miejscowościach, gdzie nie ma dworców, ale zamieszkuje je stosunkowo duża liczba mieszkańców, należy stworzyć większe przystanki autobusowe wraz z zatokami.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6. Strategiczne rekomendacje rozwojowe

6.1. Matryca rekomendacji strategicznych

Tabela 83 Matryca rekomendacji strategicznych

Misja
Aktywizacja wszystkich podmiotów (funkcjonujących w sektorze transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwa Nyskiego) do podejmowania działań, które zapewnią, iż system transportowy w zakładanej perspektywie czasowej będzie całkowicie dostosowany do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc zapewni płynne przemieszczanie się osób i pojazdów.
Wizja
Do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy: <ul style="list-style-type: none">• Prorozwojowy – system funkcjonował będzie w taki sposób, aby maksymalnie przyczynić się/umożliwić rozwój społeczny i gospodarczy. Będzie jednym z elementów budujących konkurencyjność lokalną, atrakcyjność inwestycyjną oraz atrakcyjność turystyczną.• Nowoczesny – wykorzystujący nowoczesne rozwiązania w branży; posiadający nowoczesny tabor i układ ciągów komunikacyjnych wyprzedzający zapotrzebowanie (zbudowany z uwzględnieniem przyszłego zapotrzebowania).• Spójny wewnętrznie oraz otwarty na zewnątrz – władze lokalne zrealizują i realizować będą w dalszym ciągu spójną politykę transportową, z poszanowaniem wspólnych celów. Tam, gdzie jest to uzasadnione, projekty zrealizowane/realizowane będą w partnerstwie co umożliwi optymalizację kosztów. Jednocześnie system transportowy będzie łączył się z systemami zewnętrznymi w celu zapewnienia sprawności przemieszczania się.• Bezpieczny – system będąc przepustowym i wydolnym w każdym podsystemie zapewni bezpieczeństwo podróżującym.• Prośrodowiskowy – będący przyjazny środowisku. Wszystkie inwestycje prowadzone w obszarze transportu prowadzone będą w taki sposób, aby jak najbardziej wyeliminować ich negatywny wpływ na środowisko.• Integrujący – umożliwiający korzystanie z różnych funkcji w mieście wszystkich jego mieszkańców integrując ich tym samym.
Cel główny
Celem realizacji niniejszej Strategii jest stworzenie do roku 2030 efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020 poprzez:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Optymalizację funkcjonowania systemu transportu publicznego, co oznacza, że mieszkańcy będą mogli zaspokoić popyt na transport publiczny na poziomie adekwatnym do zgłaszanego zapotrzebowania,
- Zapewnienie wydolnego systemu transportu drogowego, który:

1. będzie przepustowy,
2. zapewni dostęp do terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych,
3. zapewni bezpieczeństwo jego użytkownikom,
4. będzie wyposażony w wystarczającą ilość miejsc parkingowych.

Wybudowanie sieci infrastruktury pieszo – rowerowej będącej odpowiedzią na zapotrzebowanie użytkowników OF PN 2020 oraz zapotrzebowanie branży turystycznej.

Cele strategiczne

CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN				CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN		CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	
Kierunki działań w ramach 1 celu strategicznego				Kierunki działań w ramach 2 celu strategicznego		Kierunki działań w ramach 3 celu strategicznego	
KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride)	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.4: Ograniczenie emisji CO ₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru	KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego	KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych
						KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych	

Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.2. Wizja rozwoju oraz misja dokumentu

MISJA

Aktywizacja wszystkich podmiotów (funkcjonujących w sektorze transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwa Nyskiego) do podejmowania działań, które zapewnią, iż system transportowy w zakładanej perspektywie czasowej będzie całkowicie dostosowany do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc zapewni płynne przemieszczanie się osób i pojazdów.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, strategiczny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszo-rowerowej. Strategia powinna być dokumentem bazowym dla prowadzonej polityki w obszarze transportu.

Do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy:

Prorozwojowy – system funkcjonował będzie w taki sposób, aby maksymalnie przyczynić się/umożliwić rozwój społeczny i gospodarczy. Będzie jednym z elementów budujących konkurencyjność lokalną, atrakcyjność inwestycyjną oraz atrakcyjność turystyczną.

Nowoczesny – wykorzystujący nowoczesne rozwiązania w branży; posiadający nowoczesny tabor i układ ciągów komunikacyjnych wyprzedzający zapotrzebowanie (zbudowany z uwzględnieniem przyszłego zapotrzebowania).

Spójny wewnętrznie oraz otwarty na zewnątrz – władze lokalne zrealizują i realizować będą w dalszym ciągu spójną politykę transportową, z poszanowaniem wspólnych celów. Tam, gdzie jest to uzasadnione, projekty zrealizowane/realizowane będą w partnerstwie co umożliwi optymalizację kosztów. Jednocześnie system transportowy będzie łączył się z systemami zewnętrznymi w celu zapewnienia sprawności przemieszania się

Bezpieczny – system będąc przepustowym i wydolnym w każdym podsystemie zapewni bezpieczeństwo podróżującym.

Prośrodowiskowy – będący przyjazny środowisku. Wszystkie inwestycje prowadzone w obszarze transportu prowadzone będą w taki sposób, aby jak najbardziej wyeliminować ich negatywny wpływ na środowisko.

Integrujący – umożliwiający korzystanie z różnych funkcji na OF PN 2020 wszystkich jego mieszkańców integrując ich tym samym.

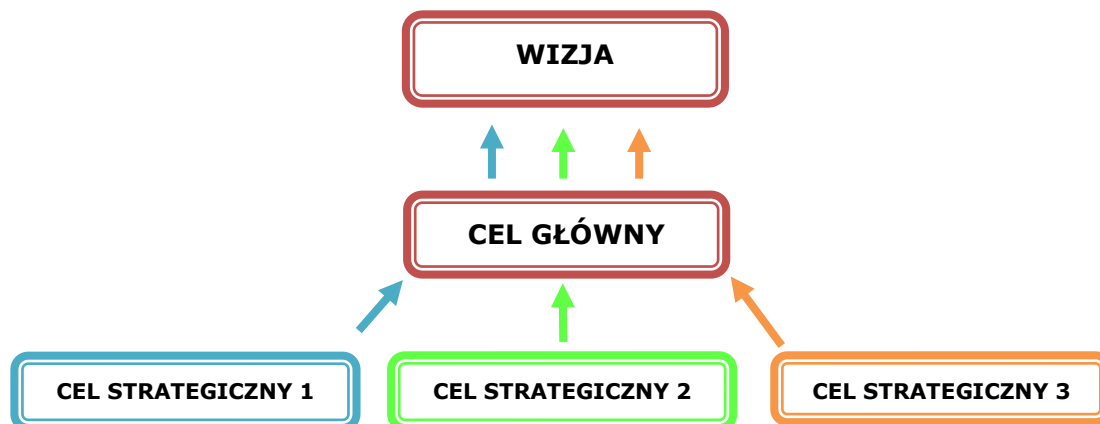
Cele strategiczne

Ze względu na to, że Partnerstwo Nyskie to obszar funkcjonalny, poniższe cele mają charakter jednolity dla całego obszaru. Przyczynią się one do poprawy spójności i dostępności komunikacyjnej OF PN 2020, przy jednoczesnym zachowaniu zasad rozwoju zrównoważonego.



Obszar funkcjonalny to wyodrębniony przestrzennie teren, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi oraz społeczno-gospodarczymi. Działania planowane w ramach Strategii mają zarówno charakter wewnętrzny, jak i zewnętrzny.

Rysunek 32 Zależność między wizją rozwoju a celami



Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie wizji rozwoju zdefiniowano cel główny:

CEL GŁÓWNY

Celem realizacji niniejszej Strategii jest stworzenie do roku 2030 efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020 poprzez:

- Optymalizację funkcjonowania systemu transportu publicznego, co oznacza, że mieszkańcy będą mogli zaspokoić popyt na transport publiczny na poziomie adekwatnym do zgłaszanego zapotrzebowania,
- Zapewnienie wydolnego systemu transportu drogowego, który:
 - o będzie przepustowy,
 - o zapewni dostęp do terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych,
 - o zapewni bezpieczeństwo jego użytkownikom,
 - o będzie wyposażony w wystarczającą ilość miejsc parkingowych.
- Wybudowanie sieci infrastruktury pieszo – rowerowej będącej odpowiedzią na zapotrzebowanie użytkowników obszaru oraz zapotrzebowanie branży turystycznej.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie terenem przyjaznym dla mieszkańców i przedsiębiorców, który cechuje się wysoką jakością systemu



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. Będzie miejscem sprawnego i bezpiecznego transportowania towarów i przemieszczania się osób – indywidualnie bądź zbiorowo. Teren z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

Cele strategiczne i określone w następnym punkcie kierunki rozwojowe definiują pożądany stan, którego osiągnięcie składa się na realizację priorytetu. W ramach opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wyróżniono następujące cele strategiczne:

Rysunek 33 Cele strategiczne

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

CEL STRATEGICZNY 3:

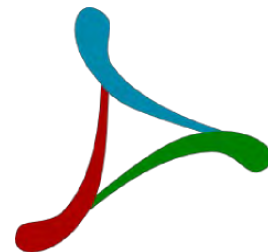
Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Źródło: Opracowane własne.

Spodziewane korzyści dla Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wynikające z realizacji celów i zadań *Strategii Rozwoju Transportu OF PN*:

- Stworzenie efektywnego i spójnego systemu transportowego, odzwierciedlającego rzeczywiste powiązania funkcjonalne.
- Stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych sposobów przemieszczania się, pozostających w opozycji do transportu samochodowego – rozwój systemu komunikacji rowerowej.
- Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną (zwiększenie liczby użytkowników) dzięki poprawie efektywności komunikacji publicznej.
- Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców – promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Zakup nowoczesnego i ekologicznego niskoemisyjnego taboru przystosowanego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych oraz dostosowanego do przepływu rzeczywistych potoków pasażerskich.
- Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez budowę ciągów pieszych i rowerowych.

- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej terenu OF PN poprzez budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci miejsc służących do odpoczynku.
- Budowa nowych ciągów dróg, usytuowanych z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom południowej Opolszczyzny docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy.

6.3. Kierunki działań

W ramach poszczególnych celów strategicznych zdefiniowano następujące kierunki działań **(kierunki działań należy utożsamiać z celami szczegółowymi)**:



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 34 Kierunki działań

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.1:** Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.2:** Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.3:** Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.4:** Ograniczenie emisji CO₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.1:** Poprawa jakości systemu drogowego.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.2:** Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.3:** Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.1:** Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.2:** Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.

Źródło: Opracowanie własne.

6.4. Przedsięwzięcia

6.4.1. Działania w ramach pierwszego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN* zmierzają do poprawy funkcjonowania transportu publicznego na terenie OF PN 2020.

Z przeprowadzonych analiz, wynika że głównymi problemami, które dotyczą transportu publicznego są: bardzo zły stan techniczny infrastruktury przystankowej oraz taboru autobusowego, brak skomunikowania dużej liczby miejscowości oraz mała częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.



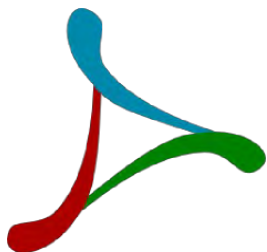
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy jakości i dostępności transportu publicznego, głównie poprzez remont istniejącej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej (w tym centrów przesiadkowych), zakup nowoczesnego taboru oraz lepsze dostosowanie tras oraz częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców OF PN 2020.

Tabela 84 Działania/przedsięwzięcia w ramach pierwszego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 1:	
Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	
Biała	– Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.
Branice	– Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.
Głucholązy	– Modernizacja dworca PKP w m. Głucholązy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa, modernizacja i budowa dojazdów pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów. – Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.
Głubczyce	– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.
Grodków	– Remont dworca w gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.
Kietrz	– Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrz.
Korfantów	– Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych.
Łambinowice	– Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice. – Remont infrastruktury kolejowej na terenie OF PN 2020.
Nysa	– Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie. – Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.
Otmuchów	– Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników. – Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji (działka nr 1133 obszar 0,4993 ha). Remont zatok oraz przystanków autobusowych. – Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.
Paczków	– Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system). – Budowa zatok autobusowych.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 1:**Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN**

Prudnik	<ul style="list-style-type: none">– Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania).– Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik.– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.– Przebudowa zatok autobusowych.– Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu PKP.
Skoroszyce	<ul style="list-style-type: none">– Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.
powiat głubczycki	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.
powiat nyski	<ul style="list-style-type: none">– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.
powiat prudnicki	<ul style="list-style-type: none">– Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.
OF PN 2020	<ul style="list-style-type: none">– Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.– Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.– Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.

Źródło: Opracowanie własne.

Wartość planowanych inwestycji w systemie komunikacji publicznej oszacowano na ponad 120 mln zł.

Tabela 85 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego

Lp.	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji
1	Inwestycje związane z transportem publicznym (z całej wartości wydzielono inwestycje związane z modernizacją dworców oraz ze zintegrowanymi centrami przesiadkowymi)	120 488 000,00 zł
2	Inwestycje związane z modernizacją dworców	14 000 000,00 zł
3	Zintegrowane centra przesiadkowe	9 500 000,00 zł

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z przeprowadzonych badań wynika, że transport publiczny na terenie gmin należących do Partnerstwa Nyskiego 2020 nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Głównym powodem takiego 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 pojazdów – dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców, przede wszystkim do godzin pracy oraz nauki. Drugim ważnym działaniem, które należałoby podjąć jest zmniejszenie kosztów podróży.

Największą przeszkodą w korzystaniu z transportu publicznego wskazywaną przez mieszkańców jest brak dobrego połączenia – wskazało ją 34,00% osób. Problematyczny okazuje się również długi czas oczekiwania na pojazdy komunikacji publicznej, który został wskazany przez 19,06% osób. Jako najważniejszy czynnik generujący problemy z dostępnością do publicznego transportu, mieszkańcy wybrali brak dobrego połączenia – najwięcej tego typu odpowiedzi padło w Nysie (15,13%), a najmniej w Lubrzy (2,57%). Długi czas oczekiwania był najczęściej wybierany w Nysie (17,15%), a najrzadziej w Lubrzy (1,70%). Za czynnik utrudniający uznano także wysokie koszty, odpowiedź ta najczęściej pojawiała się w Grodkowie (15,79%), a najrzadziej w Korfantowie (0,23%).

Największa liczba mieszkańców wskazała, że czynnikiem, który zachęciłby ich do zaczęcia korzystania z komunikacji publicznej, jest częstsze kursowanie komunikacji publicznej (28,39% badanych). Aż 25,80% osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Ilość ankietowanych, którą częstsze kursowanie komunikacji publicznej skłoniłoby do zmiany środka transportu, jest największa w Korfantowie (57,30%), a najmniejsza – w Prudniku (15,84%). W Prudniku najwięcej (50,17%), a w Głubczycach najmniej (2,47%) osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Niższe koszty podróży transportem publicznym najczęściej wskazywano w Lubrzy (23,26%), a najrzadziej w Korfantowie (3,37%).

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 28,38% osób akceptowalny czas dotarcia do przystanku wynosi 10 minut, a dla 7,59% mieszkańców – do 15 minut. W przypadku przystanków zlokalizowanych na peryferiach, najwięcej mieszkańców (43,41%) postuluje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 10 minut. Dla 29,84% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 5 minut, natomiast dla 17,44% osób – do 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem obecnym. Oznacza to, że sieć przystanków jest obecnie rozlokowana odpowiednio gęsto, a omawiany aspekt komunikacji publicznej nie wymaga większych zmian.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższych danych wynika, że około jedna czwarta mieszkańców oczekuje częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej nie rzadszej niż 30 minut, zarówno w centrum jak i na peryferiach. Nieco mniej osób chciałoby, aby odjazdy odbywały się co 20 minut w centrum i co 45 minut na peryferiach. Blisko 20% osób oczekuje kursowania pojazdów w centrum z częstotliwością 15-minutową. Zaś ponad 20% respondentów oczekuje, że dla przystanków zlokalizowanych poza centrum czas ten nie będzie przekraczał 60 minut.

Zdaniem ekspertów, należy dążyć do zmiany zachowań transportowych mieszkańców. Zmiana przyzwyczajzeń i potrzeb mieszkańców w zakresie transportu musi odbywać się jednocześnie ze zmianami samych środków transportu. Mowa tu na przykład o wymianie taboru na autobusy o mniejszej pojemności, czy zastosowanie takich rozwiązań jak autobusy na żądanie i teleautobusy. Są to działania nowatorskie, które jednak dobrze sprawdzają się na obszarach rozproszonych, o małej gęstości zaludnienia.

Podczas wywiadów i spotkań z mieszkańcami pomysł budowy centrów przesiadkowych integrujących różne środki transportu, od indywidualnego po zbiorowy (kolej, autobusy miejskie oraz dalekobieżne), został odebrany pozytywnie. Mieszkańcy wskazali miejsca, w których na terenie OF PN 2020, mogłyby powstać takie rozwiązania. Należy pamiętać, że obecnie występują tendencje do przewymiarowania tego typu przedsięwzięć. Dlatego, zdaniem ekspertów, najważniejszym elementem podczas fazy projektowania przyszłego centrum przesiadkowego jest uwzględnienie liczby użytkowników, którzy deklarują chęć korzystania z możliwości swobodnej zmiany środka transportu. Według badań, obecna liczba pasażerów gwarantuje popyt na tego typu usługi. Poprzez zastosowanie rozwiązań łączących potrzeby transportowe z innymi potrzebami dnia codziennego (praca, szkoła, zakupy itp.), może nastąpić zwiększenie atrakcyjności zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Węzły przesiadkowe powinny znajdować się w Nysie oraz Prudniku. W każdym z wymienionych miast powinien powstać węzeł przesiadkowy zlokalizowany na terenie dworca PKP. W skład węzła powinny wchodzić: dworzec PKS, wypożyczalnia oraz parking dla rowerów, a także odpowiednio duży parking samochodowy. Wszystko to w celu wdrożenia systemów Park&Ride oraz Bike&Ride.

Głównym celem przedsięwzięcia jest zapewnienie transportu relacji powiat-powiat, powiat-gmina, gmina-gmina, gmina-sołectwo. Parkingi rowerowe zlokalizowane tuż przy centrum przesiadkowym mają pozwolić na dojazd z końcowego przystanku do miejsca docelowego, tj. pracy, domu, szkoły itp. Pociągi PKP miałyby zapewnić pasażerom transport na dłuższych odległościach.

Do węzłów przesiadkowych w Nysie oraz Prudniku pasażerowie mogliby dojechać z poszczególnych gmin autobusami/mikrobusami. Tam, powinny znajdować się mniejsze węzły komunikacji publicznej. W gminach, w których nie ma połączenia kolejowego, ale jest dworzec autobusowy (wyszczególnienie poniżej) proponuje się stworzenie mniejszego węzła komunikacji publicznej, wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów i samochodów. Osoby dojeżdżające z różnych miejsc



komunikacją publiczną będą mogły przesiąść się albo w inny autobus, którym dojadą do celu, albo wypożyczyć rower. Rekomenduje się przebudowę dworców i przystanków w Branicach, Głubczycach, Głucholazach, Grodkowie, Otmuchowie, Paczkowie i Skoroszycach.

Podczas przeprowadzonych wywiadów i konsultacji społecznych, mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz eksperci, często wskazywali, że ich zdaniem problemem, który powinien zostać rozwiązany w pierwszej kolejności, to przywrócenie transportu kolejowego w miejsce zlikwidowanych linii kolejowych. Ekspertki wskazują, że możliwa jest renowacja infrastruktury kolejowej i przywrócenie części połączeń, jednakże są to przedsięwzięcia bardzo kosztowe, których realizacja może okazać się nieopłacalna w stosunku do kosztów. Należy skupić się na utrzymaniu obecnie funkcjonujących połączeń kolejowych, na polepszaniu ich parametrów (głównie technicznych) oraz jakości obsługującego je taboru. Ekspertki twierdzą również, że działające na terenie OF PN 2020 połączenia autobusowe (głównie prywatni przewoźnicy) są dobrym substytutem dla połączeń kolejowych. Należy podkreślić, iż transport szynowy jest „rozwiązaniem sztywnym”, co oznacza brak swobodnej możliwości modyfikowania tras przejazdu. W komunikacji autobusowej problem ten nie istnieje.

Ciągły i szybki rozwój systemów telekomunikacyjnych, informatycznych i telematycznych sprawia iż rekomendowane jest utworzenie serwisu internetowego umożliwiającego potencjalnemu pasażerowi uzyskanie dużej ilości informacji o planowanej przez niego podróży **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można będzie uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony).

Serwis internetowy musi integrować wszystkich działających na OF PN 2020 przewoźników i może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
- interaktywne schematy sieci linii komunikacyjnych,
- wskazanie linii komunikacyjnej umożliwiającej przejście do rozkładów jazdy na poszczególnych przystankach (z możliwością pobrania ich w formie pliku PDF),
- wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej wraz z podglądem rozkładu jazdy,
- możliwość sprawdzenia oznaczeń środków transportu pod względem ich przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych, rowerów itp.
- możliwość realizacji podróży łączonych np. rower – autobus, rower – pociąg
- Zasady taryfowo-biletowe:
- ceny biletów,
- wykazy ulg i zwolnień.
- Obsługa pasażera:
- regulaminy przewozów,
- procedury odbioru zaginionego bagażu,

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

- procedury wnoszenia skarg,
- zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia pasażera informacji o funkcjonujących systemach transportowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu publicznego.
- Wyszukiwarka połączeń dla danej podróży w relacji od przystanku do przystanku.
- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do informacji pasażerskich.

6.4.2. Działania w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN* zmierzają do poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej, poprawy bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach na obszarze OF PN 2020 oraz stworzenia dostatecznej liczby miejsc parkingowych.

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że głównym problemem w obszarze transportu drogowego jest zły stan techniczny dróg, duża ilość niebezpiecznych skrzyżowań oraz brak miejsc parkingowych w centrach miejscowości.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez kompleksowe remonty dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, budowę obwodnic miejscowości, przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowę nowych miejsc parkingowych.

Tabela 86 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
Biała	<ul style="list-style-type: none">– Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.– Remont dróg na terenie gminy Biała.– Budowa i przebudowa nowych parkingów w gminie Biała.
Branice	<ul style="list-style-type: none">– Remont drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego).– Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.– Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich.– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice.– Budowa nowych parkingów w gminie Branice.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

	<ul style="list-style-type: none">– Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.– Budowa drogi gminnej w Lewicach.
Głuchołazy	<ul style="list-style-type: none">– Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy.– Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy.
Głubczyce	<ul style="list-style-type: none">– Dokończenie budowy obwodnicy miasta.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.– Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.– Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.
Grodków	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.– Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.– Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.
Kietrz	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.– Remont drogi wojewódzkiej nr 416 z Głubczyc do granicy województwa, wraz z budową obwodnicy Kietrza.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.
Korfantów	<ul style="list-style-type: none">– Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica.– Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.– Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.
Lubrza	<ul style="list-style-type: none">– Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.– Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.– Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.– Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40).– Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza.– Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2:**Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN**

Łambinowice	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.– Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.– Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w Gminie Łambinowice.
Nysa	<ul style="list-style-type: none">– Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.– Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.– Budowa i przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.– Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.– Połączenie drogi 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.– Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego.– Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu.– Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.– Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa.– Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.
Otmuchów	<ul style="list-style-type: none">– Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).– Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.– Oznakowanie skrajni jezdni.– Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.– Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.– Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.– Remont dróg gminnych oraz powiatowych.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych.– Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.– Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego.
Paczków	<ul style="list-style-type: none">– Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętu.– Remont nawierzchni dróg na terenie Gminy Paczków.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.
Prudnik	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.– Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.– Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.– Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik.– Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.– Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
	<ul style="list-style-type: none">– Budowa – zwiększenie ilości miejsc parkingowych.– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.– Budowa obwodnicy miasta Prudnik.
Skoroszyce	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych.– Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.
powiat głubczycki	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.– Budowa obwodnicy Kietrza.– Budowa parkingów i wydzielanie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.
powiat nyski	<ul style="list-style-type: none">– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.– Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.– Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.
powiat prudnicki	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.– Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.– Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu.– Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 87. Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego

Lp.	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji
1	Transport drogowy, w tym:	881 820 000,00 zł
2	– Inwestycje drogowe	859 235 000,00 zł
3	– Inwestycje w infrastrukturę parkingową	22 585 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

Według badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, mieszkańcy nie są zadowoleni z obecnego stanu sieci drogowej (drogi są w bardzo złym stanie technicznym – zwłaszcza powiatowe). Mieszkańcy oczekują m.in. realizacji następujących przedsięwzięć: poszerzenia dróg, wyodrębnienia poboczy oraz zorganizowanie systemu odpływu wód opadowych z dróg, co zapobiegnie ich degradacji. W opinii ekspertów poprawa stanu technicznego dróg jest ściśle powiązana z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz użytkowników sieci drogowej. Dobrą praktyką podnoszenia bezpieczeństwa na



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

drogach jest stosowanie środków uspokajania ruchu np.: azyli dla pieszych czy szykan. Eksperti zwracają jednak uwagę, że bardzo często poprawa stanu technicznego dróg może wpłynąć na zwiększenie liczby wypadków. Jak pokazują ostatnie badania GDDKiA, wraz z polepszeniem się stanu technicznego dróg, zwiększa się też prędkość z jaką poruszają się po nich użytkownicy.

Część gmin leżących na terenie Partnerstwa Nyskiego to gminy typowo rolnicze. Podczas wywiadów i spotkań mieszkańcy sygnalizowali, że przyczyną degradacji dróg jest także ciężki sprzęt rolniczy. Problem ten mogłyby rozwiązać drogi transportu rolnego, które ułatwiłyby rolnikom przemieszczanie się sprzętem rolniczym pomiędzy polami. Nie przyczynialiby się oni wówczas do degradacji istniejących dróg. Innym rozwiązaniem mogłoby być wyznaczenie szlaków transportowych dla maszyn rolniczych oraz transportu surowców do zakładów przetwórczych (m. in. buraka cukrowego).

Inną często poruszaną podczas spotkań z mieszkańcami kwestią była budowa nowych obwodnic miejscowości. Główną zaletą takiego rozwiązania jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów poszczególnych miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miejscowości jest zamieranie ruchu w centrum, co może prowadzić do stagnacji. Kolejną wadą wskazaną przez ekspertów jest projektowanie obwodnic typowych dla ruchu tranzytowego, który na terenie OF PN 2020 ma niewielki udział, dominuje tu przede wszystkim ruch lokalny. Obwodnice dla ruchu tranzytowego najczęściej są oddalone od miasta, w związku z czym nie spełniają swojej podstawowej funkcji, czyli zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast.

Analiza zebranych danych wykazała bardzo duże zapotrzebowanie na powstanie nowych miejsc parkingowych. Głównie ze względu na lawinowo zwiększający się ruch samochodowy na drogach publicznych terenu OF PN.

Największe zapotrzebowanie na powstawanie nowych miejsc parkingowych widoczne jest w centrach głównych miast OF PN:

- 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. Jarnońówek, Pokrzywna;
- gmina Korfantów: Korfantów – Rynek, okolice Kościoła pw. św. Trójcy, cmentarz, Gminny Ośrodek Zdrowia;



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- 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;
- gmina Branice: Branice – okolice Banku Spółdzielczego, okolice dyskontu spożywczego, okolice szpitala;
- gmina Kietrz: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Krasińskiego;
- gmina Głubczyce: ul. Niepodległości, ul. Powstańców Śl., ul. Kręta, ul. Warszawska, ul. Kozielska, ul. Staszica, ul. Sudecka, ul. Karpacka, ul. Świętokrzyska, ul. 1 Maja, ul. Sienkiewicza, ul. Wodna, ul. Warszawska, ul. Dzierżonia;
- gmina Grodków: okolice dworca PKP/ PKS, ul. Warszawska, ul. Sportowa, ul. Królowej Jadwigi, Rynek.

Przedsiębiorcy w rozmowach bezpośrednich informowali o dużych potrzebach związanych z budową parkingów dla samochodów ciężarowych poruszających się po obszarze Partnerstwa w ruchu tranzytowym.

Drogi rekomendowane do zlokalizowania na nich parkingów dla samochodów ciężarowych oraz samochodów przewożących materiały niebezpieczne to ciągi dróg głównych (klasy G), charakteryzujące się znaczącym ruchem tranzytowym relacji Polska – Republika Czeska.

Rekomendowane drogi, w ciągu których powinno się zlokalizować parking dla samochodów ciężarowych i/lub pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

- DK 38 przebiegająca przez powiat głubczycki (okolice Pietrowic),
- DK 41 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (okolice Trzebiny),
- DK 40 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (Głuchołazy – kolonia Jagiellońska),
- DW 382 (Gościce),
- DW 401 (pomiędzy Starym Grodkowem, a Nową Wsią Małą),
- DW 411 (Konradów lub Przełęk),
- DW 416 (Kietrz),
- DW 419 (za Branicami).

Ponadto należy mieć na uwadze, że przy wyznaczaniu miejsc przeznaczonych na parkingi dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, stosuje się Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminach leżących na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 można wyróżnić dwa systemy parkingowe: parkingi bezpłatne na obszarze całej gminy oraz występowanie stref płatnego parkowania. Podczas konsultacji społecznych oraz wywiadów indywidualnych, mieszkańcy zgłaszali problem małej ilości miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrach poszczególnych miejscowości. Dodatkowo mieszkańcy centrów miast często blokują miejsca parkingowe poprzez całodzienne postoje. Centra miast OF PN 2020 charakteryzują się dość zwartą zabudową, a co za tym idzie, nie zawsze można wskazać miejsca, które mogłyby zostać wykorzystane w celu zwiększenia ilości miejsc parkingowych.

Strefy płatnego parkowania służą odpowiedniemu dystrybuowaniu miejsc parkingowych oraz wymuszają rotację parkingową. W gminach Partnerstwa Nyskiego zastosowanie stref płatnego parkowania upłynnia użytkowanie parkingów. Wśród rozwiązań dotyczących pobierania opłat, które zostały zaproponowane przez ekspertów, można wskazać stopery (specjalne zegary ręcznie ustawiane przez kierowców) oraz systematyczny monitoring pojazdów przez osoby do tego uprawnione. Dodatkowe korzyści, zarówno dla mieszkańców, jak i dla użytkowników indywidualnych środków transportu (możliwość pozostawienia pojazdu), może przynieść połączenie opłaty parkingowej ze zniżką lub opłatą za komunikację miejską (parkingi typu Park&Ride). Systemy parkowania typu P&R na terenie OF PN 2020 sprawdzą się głównie w podróży dojazdowo-odjazdowych, dowozowo-odwozowych oraz podróży 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.

Analizując zasadność realizacji inwestycji drogowych należy mieć na względzie prognozowany wzrost natężenia ruchu na analizowanym obszarze. Prognozę przygotowano od 2016 r. do 2030 r. zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami o 46% **(patrz rozdział 2.3.3 Prognoza natężenia ruchu)**.

W celu precyzyjnej analizy zasadności podejmowanych działań w zakresie transportu drogowego, należy zapoznać się z przestrzennym rozmieszczeniem generatorów ruchu. Można zauważyć, że ilość miejsc generujących ruch jest zależna od hierarchii jaką pełni gmina. W gminach o mniejszej liczbie ludności lub mniejszej powierzchni występuje ograniczony dostęp do centrów handlowych i targowisk miejskich, jako miejsc codziennego ruchu zakupowego. Występuje również ograniczony dostęp do lecznictwa otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku (np. parki miejskie, baseny, boiska). Może to wywołać w mieszkańcach poczucie bariery. Należy podkreślić, że w większych ośrodkach OF PN 2020, dostęp do lecznictwa otwartego i zamkniętego jest dla mieszkańców ułatwiony. Ilość szkół, jako element generujący ruch, również znajduje swoje odzwierciedlenie w wielkości gminy oraz liczbie miejscowej ludności.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ośrodkach o większej liczbie mieszkańców występuje większa liczba różnego typu szkół, w ośrodkach mniejszych jest ich mniej. Gimnazja znajdują się na terenie wszystkich gmin OF PN 2020. Występuje tu zróżnicowana liczba szkół średnich (w zależności od wielkości gminy), co może utrudnić dostęp do szkolnictwa młodzieży pochodzącej z mniejszych gmin jednostek administracyjnych. Nysa jest jedynym ośrodkiem na terenie Obszaru Funkcjonalnego, w którym występuje szkolnictwo wyższe (**patrz rozdział 2.11 Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020**).

Obecnie możemy zauważyć, że niektóre obszary mają ograniczoną podaż parkingową, ale zwiększony popyt parkingowy, czyli większe jest zapotrzebowanie na miejsca niż ich ilość. Narzędziem zwiększonego wykorzystania miejsc parkingowych może być stosowanie opłat za parkowanie. Wysokość opłaty i jej struktura czasowa powinna być tak skonstruowana żeby zwiększyć rotację miejsc parkingowych. Innym narzędziem może być wprowadzenie darmowego parkowania przez jakąś jednostkę czasu – np. godzinę, a każda następna godzina jest płatna i kwota ta wzrasta wraz ze wzrostem czasu parkowania. Rozwiązanie to sprawia, że osoby, które dojeżdżają do swojego celu podróży, będą korzystać jak najkrócej z miejsca parkingowego. Korzystanie z darmowego parkowania przez godzinę jest mocnym bodźcem do wykreowania większej rotacji na parkingu. Natomiast opłata kolejnych godzin powinna być wysoka, tak aby rotacji była dosyć duża. Jedną z możliwych technik jest zastosowanie papierowych zegarów parkingowych, na których kierowca zaznacza godzinę rozpoczęcia parkowania, umieszczając zegar za szybą samochodu, kierowca zobligowuje się do powrotu do auta w ramach darmowego czasu parkowania, po przekroczeniu tego czasu płaci stawkę zgodnie z przyjętą polityką opłat.

6.4.3. Działania w ramach trzeciego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN* zmierzają do stworzenia bezpiecznej i spójnej sieci ciągów pieszo rowerowych.

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że na terenie OF PN 2020 w wielu miejscach brakuje chodników wzdłuż dróg, brakuje również wydzielonych tras rowerowych pomiędzy miejscowościami oraz brakuje spójnej sieci ścieżek rowerowych w centrach miejscowości, jak i na terenach rekreacyjnych.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez budowę wydzielonych ciągów pieszo rowerowych wzdłuż dróg łączących sąsiednie miejscowości, budowę ścieżek rowerowych na terenach rekreacyjnych, montaż stojaków rowerowych oraz utworzenie wypożyczalni rowerów.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 88 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	
Biała	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
Branice	– Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.
Głucholązy	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głucholązy.
Głubczyce	– Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim. – Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.
Grodków	– Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.
Kietrz	– Budowa dróg rowerowych.
Korfantów	– Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów.
Lubrza	– Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.
Łambinowice	– Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów.
Nysa	– Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa. – Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa. – Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych. – Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głucholązy.
Otmuchów	– Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego. – Montaż stojaków rowerowych. – Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych. – Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym. – Wytyczenie oraz budowa chodników.
Paczków	– Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie. – Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.
Prudnik	– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych na obszarze gminy Prudnik. – Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.
Skoroszyce	– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.
Powiat głubczycki	– Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.
Powiat nyski	– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.
Powiat prudnicki	– Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

OF PN 2020	<ul style="list-style-type: none">– Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.– Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.
------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Źródło: Opracowanie własne.

Wartość planowanych inwestycji w ramach 3 celu strategicznego infrastruktura pieszo – rowerowa oszacowano na **248 771 800 zł**.

W „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 zaproponowano działania mające na celu usprawnienie sieci rowerowej na terenie OF PN 2020”. Zakłada się, że budowa spójnej sieci rowerowej usprawni komunikację między miastem głównymi miastami obszaru (Nysa, Prudnik, Głubczyce), a pozostałymi gminami. Będzie wykorzystywana jako alternatywa do komunikacji samochodowej (dojazd do szkoły, pracy), w celach turystyczno-rekreacyjnych (dostęp do oferty kulturalnej czy rekreacyjnej OF PN 2020) oraz w celu ułatwienia dostępu do generatorów ruchu z obszaru objętego strategią. Inwestycje przyczynią się do wzrostu bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na Obszarze Funkcjonalnym. Możliwość przemieszczania się w ramach Obszaru Funkcjonalnego, ścieżkami rowerowymi to również szansa na poprawę stanu środowiska naturalnego. Zapewniona zostanie sprawna i efektywna infrastruktura gwarantująca dogodną dostępność komunikacyjną.

Budowa nowych ciągów rowerowych jest rozwiązaniem pożądanym przez mieszkańców OF PN 2020. Ważną kwestią, jest rozdzielenie ciągów rowerowych od jezdni (zrezygnowanie z budowania ścieżek w bezpośrednim kontakcie z jezdnią). Badania dotyczące wypadkowości wskazują, że największa ilość wypadków jakie miały dotychczas miejsce na terenie OF PN 2020, to wypadki typu pojazd-rower. Piesi stanowią 20% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Wydzielenie ciągów pieszo-rowerowych przyczyni się przede wszystkim do poprawy bezpieczeństwa drogowego na terenach poszczególnych gmin. Ważnym aspektem budowy ciągów pieszo-rowerowych jest rodzaj nawierzchni, z której są one zbudowane. Pożądaną nawierzchnią są kostki betonowe bezstykowe lub nawierzchnia bitumiczna, co znacznie poprawia komfort jazdy rowerem.

Pod względem przeznaczenia, trasy rowerowe można podzielić na dwie kategorie: trasy typowo turystyczne (łączące miejsca o potencjale turystycznym) oraz trasy komunikacyjne (umożliwiające codzienne przejazdy na trasach dom-praca lub dom-szkola). 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, że rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerowy od samochodowego. Natomiast biorąc pod uwagę



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

jedynie pieszych i rowerzystów, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszy od ruchu rowerowego.

Zaleca się aby inwestycje w ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym nie ograniczały się jedynie do budowy infrastruktury liniowej. **Należy wyznaczyć punkty o charakterze przystankowo-turystycznym**, gdzie zostanie umieszczona infrastruktura umożliwiająca odpoczynek – zadaszona wiata, ławy, stoły, kosze na śmieci, miejsce na grill, a także elementy informacyjne – tablice informacyjne, mapy itp. Mieszkańcy obszaru zgłaszali zapotrzebowanie na występowanie tego typu infrastruktury towarzyszącej.

Ze względu na charakter obecnych podróży rowerowych na obszarze OF PN oraz specyfikę terenu objętego opracowaniem trzeba kłaść nacisk na rozwój tras rowerowych o charakterze turystycznym. Należy zakładać, że większość przyszłych potencjalnych celów podróży to tereny rekreacyjne. Rekomendowane trasy z wyznaczonymi punktami przystankowo-turystycznymi to inwestycje o charakterze ponadlokalnym – przebiegające przez min. dwie gminy. Są to działania o bardzo dużym potencjalnie turystycznym i rekreacyjnym:

- Prudnik – Dębowiec – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie,
- Paczków – Otmuchów – Nysa (Jezioro Kozielno, Otmuchowskie i Nyskie),
- ścieżki rowerowe wokół jeziora Nyskiego (gmina Nysa),
- leśne ścieżki rowerowe w Nadleśnictwie Prudnik.

Ponadto rekomenduje się stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej, który stanowić będzie jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z transportu rowerowego. Prosty, czytelny, zrozumiały i, co bardzo ważne, „przyjazny” system ułatwia rowerzystom wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy miejscem początkowym a końcowym podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, lub w przypadku ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym podróży o największych walorach turystyczno-krajobrazowych. Ważne jest aby przyszły użytkownik systemu mógł z niego korzystać **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony). Serwis internetowy może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Interaktywny schemat sieci ścieżek i tras rowerowych zawierający: opis tras, lokalizacje miejsc o walorach turystyczno-krajobrazowych (np. jeziora, lasy, zabytki itp.), oraz ofertę hotelowo-gastronomiczną.
- Możliwość wyboru wariantów trasy, np. w zależności od rodzaju nawierzchni, stopnia skomplikowania trasy itp.
- Możliwość wykonywania podróży łączonych np. rowery – pociąg.
- Informacje meteorologiczne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia rowerzysty informacji o funkcjonującej sieci ścieżek rowerowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu rowerowego.
- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do serwisu, kody QR umożliwiające szybki dostęp do informacji turystyczno-rekreacyjnej.

Drogi z uspokojonym ruchem mogą być wykorzystane jako elementy integrujące istniejące i planowane ścieżki rowerowe. Drogi te są bezpiecznym miejscem do poruszania się dla rowerzystów. Analizując skalę i zakres potrzeb w systemie transportowym, uznano, iż inwestycje w dodatkową infrastrukturę dla rowerzystów na drogach z uspokojonym ruchem nie są priorytetem.

W ramach projektu przewidziano do realizacji „klasyczną infrastrukturę” rowerową. Nie przewidziano do realizacji infrastruktury „niewidzialnej” ponieważ: nadrzędny cel tworzenia infrastruktury, która dla rowerzystów jest infrastrukturą „niewidzialną” jest inny, np. strefę 30 wprowadza się przykładowo w centrach miast w celu uspokojenia ruchu, ronda z jednym pasem wprowadza się w celu uspokojenia ruchu i uniknięcia lewoskrętu. Jest to zatem infrastruktura, która „przy okazji” służy rowerzystom. Wprowadzenie danego elementu infrastruktury „niewidzialnej” do systemu musi być zatem uzasadnione z punktu widzenia transportu drogowego czy publicznego. W ramach niniejszej strategii nie przewiduje się zatem jej tworzenia.

Zaleca się jednak, aby rozważyć wprowadzenie w ścisłym centrum Nysy strefy 30, w przypadku zintensyfikowania ruchu w tym obszarze.

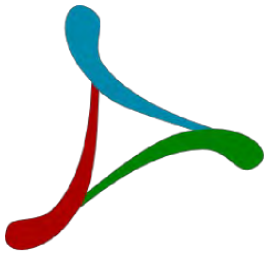
6.4.4. Lista rankingowa projektów

Poniżej zaprezentowano listę rankingową projektów przygotowaną w oparciu o analizę wielokryterialną. Kryteriami przyjętymi do analizy były:

- Wyniki analizy wielokryterialnej przeprowadzonej dla grup projektów (rozdział 3.3)
- Wskaźniki ENPV dla jednostek samorządu terytorialnego (rozdział 6.4)

Tabela 89 Rangi projektów

Lp.	Elementy systemu transportowego	RANGA
1	Inwestycje związane z transportem publicznym	3,38
2	Inwestycje drogowe	3,28
3	Zintegrowane centra przesiadkowe	2,36
4	Inwestycje w infrastrukturę parkingową	2,34



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Elementy systemu transportowego	RANGA
5	Inwestycje w ciągi piesze i rowerowe	1,93

Źródło: Opracowanie własne.

6.4.5. Analiza możliwości poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w OF PN 2020 wraz ze wskazaniem zasadnych do zastosowania innowacyjności w tym obszarze.

W poniższym punkcie zaprezentowano działania:

- Których realizacji nie uwzględniono w strategii, ale których realizację należy rozważyć w przyszłości,
- Które przewidziano do realizacji w strategii w niewielkim zakresie i należało by się zastanowić nad realizacją kolejnych projektów.

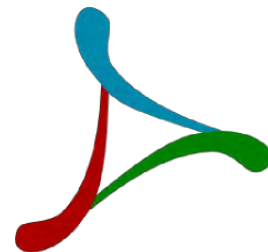
Do najważniejszych innowacyjnych rozwiązań mogących usprawnić obecny system transportowy zaliczyć należy:

1. Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) to systemy stosowane w dziedzinie transportu indywidualnego i zbiorowego, w których wykorzystuje się technologie informacyjne i komunikacyjne. Do rozwiązań należących do grupy ITS można zaliczyć: dynamiczne informacje pasażerskie, tablice zmiennej treści, sygnalizację świetlną, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne oraz rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego można rozumieć jako bezpieczeństwo związane ze zdarzeniami drogowymi lub jako bezpieczeństwo uczestników podróży (np. monitoring w pojazdach, na przystankach, w przestrzeni publicznej). Zdaniem ekspertów, na terenie OF PN 2020 należy rozważyć użycie rozwiązań ITS spowalniających ruch pojazdów, zwłaszcza w niedalekiej odległości od placówek edukacyjnych. Istnieje szereg narzędzi, które można tutaj zastosować, np. sygnalizacje wzbudzone, azyle dla pieszych czy nadzór prędkości. Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych to:

- zwiększenie przepustowości sieci ulic o 20–25%,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków o 40–80%,
- zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii o 45–70%,
- poprawa jakości środowiska naturalnego – redukcja emisji spalin o 30–50%,
- poprawa komfortu podróżowania i warunków ruchu kierowców podróżujących transportem zbiorowym oraz pieszych,
- redukcja kosztów zarządzania taborem drogowym,

- redukcja kosztów związana z utrzymaniem i renowacją nawierzchni,
- zwiększenie korzyści ekonomicznych w regionie.



Biurowisko projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2. Tele-BUS (linie giętkie). Idea systemu Tele-BUS polega na tym, że pasażer chcąc dojechać z punktu A do punktu B na terenie słabo skomunikowanego obszaru, dzwoni do dyspozytora systemu Tele-BUS i zamawia mały autobus na dany dzień i godzinę. W podobnych godzinach w różnych punktach czekają też inni pasażerowie, którzy zgłosili chęć przejazdu – na tej podstawie dyspozytor planuje trasę autobusu, który obsłuży zgłoszenia. Dzięki usłudze Tele-BUS, pasażer zyskuje możliwość ustalenia z przewoźnikiem czasu rozpoczęcia i zakończenia podróży. Nie musi więc dostosowywać się do rozkładów jazdy, nie traci czasu w oczekiwaniu na przyjazd autobusu oraz ma dowolność wyboru przystanku początkowego i końcowego w obrębie obszaru obsługiwanego przez system.

Linie giętkie to innowacyjne rozwiązanie mające na celu poprawę dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz efektywniejsze wykorzystanie podaży miejsc w pojazdach oraz wielkości pracy eksploatacyjnej do istniejącego popytu. Doświadczenia krajowe we wdrażaniu tego rozwiązania są niewielkie i zawężone do projektu Caravel Civitas II, w ramach którego w 2007 roku uruchomiono usługę Tele – Bus. Rozwiązanie to przyjęło się na wytypowanym przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportowej w Krakowie obszarze. Przewozy realizowane są przez MPK Kraków, a usługa została utrzymana także po zakończeniu projektu unijnego. Wprowadzenie linii giętkich umożliwia ograniczenie kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego na obszarach charakteryzującym się niskim i nieregularnym popytem na przewozy. W miejsce regularnych linii, wprowadza się przewozy taborem o niskiej pojemności, które są realizowane po telefonicznym zgłoszeniu potrzeby przemieszczenia się mieszkańców. Linie te nie posiadają stałego rozkładu jazdy, a jedynie wytypowane obsługiwane przystanki. Mieszkańcy zamawiający usługę powinni określić czas, o jakim chcą rozpocząć podróż ze wskazanego przystanku początkowego do określonego przystanku końcowego lub czas, o jakim chcą się znaleźć na danym przystanku końcowym (podając przystanek rozpoczęcia podróży). Dyspozytor wyznacza trasę i godziny przejazdu zgodnie ze zgłoszonym popytem, mając na uwadze optymalizację przejazdu pod kątem kosztów eksploatacyjnych. W przypadku Krakowa przewozy realizowane są od godzin porannych 5.30 – 6.00 do godzin późnowieczornych 21.00 – 23.00, w zależności od rodzaju dnia (roboczy/wolny). Zamówienie tele – busa odbywa się minimum 30 minut przed realizacją planowanego kursu. Można także zamawiać usługę z wielodniowym wyprzedzeniem. Zamawiający powinien także określić liczbę pasażerów chcących odbyć podróż. Uwarunkowania wdrożenia linii giętkich:

- wytyczenie obszaru objętego usługą,
- określenie przystanków, na których realizowana jest usługa,
- ustalenie taryfy przewozowej,



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- organizacja informacji pasażerskiej i akcji promującej nową usługę.

Obszar, na którym wdrażana jest usługa powinien charakteryzować się stosunkowo zwartą zabudową (nie wystąpi nadmierna wielkość pracy eksploatacyjnej oraz czasu podróży), najlepiej o charakterze jednorodnym (liczba powstających potrzeb nie będzie mocno zróżnicowana). Funkcjonowanie linii regularnych, na takich obszarach jest często wysoce nierentowne, ze względu na niski popyt. Zastąpienie linii regularnych liniami giętkimi, pozwoli na dostosowanie oferty do popytu rzeczywistego. Tabor obsługujący linie giętkie powinien być niskopojemny i dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zaletą małego taboru jest także możliwość obsłużenia obszarów niedostępnych dla dużego autobusu (ze względu na szerokość dróg lub promienie skrętu). Na obszarze objętym usługą należy wyznaczyć przystanki obsługiwane w ramach linii giętkich. W celu optymalizacji kosztowej można wyznaczyć też stałe punkty postoju taboru na sieci, aby ten za każdym razem po realizacji kursu nie musiał zjeżdżać do zajezdni. Z uwagi na wygodę korzystania z tej usługi, przewozy realizowane „na telefon” powinny być objęte taką samą taryfą. Istotnym składnikiem powodzenia przedsięwzięcia jest kampania informacyjno-promocyjna, tłumacząca zasady korzystania z tej innowacyjnej na obszarze naszego kraju usługi.

Możliwości implementacji takiego rozwiązania są mocno ograniczone, a ewentualne wdrożenie wiąże się z zaangażowaniem gminy. W warunkach obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego trudno wyobrazić sobie aby przewoźnicy z obszaru Partnerstwa, wdrażali usługę podobną do krakowskiego Tele-Busa. W przypadku podjęcia takiej inicjatywy przez Partnerów, niemożliwa będzie integracja taryfowa tych przewozów. W konsekwencji należy ustanowić odrębną organizację tego typu przewozów i określić sposób ich finansowania na poziomie gminy.

3. Zaleca się również stosowanie na tablicach rozkładów jazdy QR kodów.

Odczytana przez smartfon informacja przekierowuje użytkownika na wskazaną w kodzie stronę internetową, umożliwiając mu dostęp do dokładniejszej informacji pasażerskiej. Dodatkowo, kod można wygenerować w taki sposób, by wiadomość zawierała numer infolinii pasażerskiej, przekierowanie na adres strony internetowej z umieszczoną mapą najbliższej okolicy lub do wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych. Oprócz wdrażania nowoczesnych technik informacyjnych, rozbudowie poddać należy także tradycyjny dostęp do informacji podróźnej. Będzie to szczególnie ważne dla osób posiadających **telefon komórkowy pozbawiony możliwości łączenia się z Internetem**. Zadaniem jednostki zarządzającej transportem publicznym powinno być umieszczenie danych kontaktowych na przystankach, dzięki połączeniu telefonicznemu pasażer będzie mógł uzyskać informację o kursach opóźnionych lub o wystąpieniu awarii danego



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

środka transportu. System ten powinien być **rozszerzony o serwis SMS**. Pasażer, po wysłaniu wiadomości z telefonu komórkowego i podaniu w niej numeru przystanku (umieszczonego na tablicy przystankowej z rozkładem jazdy), otrzymywałby powiadomienie o możliwych lub prognozowanych utrudnieniach w najbliższych połączeniach transportu publicznego. By zwiększyć dostępność takiej formy powiadomień, na przystankowej tablicy z rozkładem jazdy należy także zamieścić numer przystanku zapisany kodem Braille'a. Dzięki temu osoby niewidome i słabowidzące również będą miały dostęp do szerszego zakresu informacji pasażerskiej.

4. Tabor autobusowy z napędem elektrycznym bateryjnym Ruch drogowy, którego składnikiem jest publiczny transport zbiorowy, jest jednym z głównych czynników wpływających na ekosystem otaczający człowieka. W ramach zapewnienia wysokiej jakości usług przewozowych (również w kontekście ochrony środowiska) powinno się dążyć do wymiany lub modernizacji wieloletniego taboru autobusowego. Mocno wyeksploatowane pojazdy wykazują zwiększoną emisję spalin oraz hałasu. Nierzadko zdarzają się też wycieki olejów i płynów eksploatacyjnych z silników, skrzyń korbowych, mechanizmów różnicowych oraz innych zbiorników lub przewodów. Stąd ważnym działaniem jest stopniowa wymiana taboru na młodszy, bardziej nowoczesny, spełniający ustalone normy emisji spalin (od 2009 r. pojazdy produkowane są zgodnie z normą EURO 5) oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego.

Wartym rozważenia jest wprowadzenie do obsługi poszczególnych tras autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym. Obserwowany obecnie dynamiczny rozwój konstrukcji autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym, pozwala założyć znaczący wzrost ich udziału w obsłudze transportowej miast i aglomeracji w najbliższym czasie. Dowodzą tego zagraniczne oraz krajowe praktyki związane z wdrażaniem taboru elektrycznego, np. w Jaworznie, Krakowie, Zielonej Górze, Warszawie, Ostrołęce itd. Eksploatacja takich autobusów wymaga dostosowania organizacji transportu do specyfiki zastosowanego taboru. Dotychczasowe doświadczenia związane z wdrażaniem autobusów elektrycznych do praktyki eksploatacyjnej oraz z wykonywaniem przez ten tabor przewozów pasażerów wskazują, że organizacja publicznego transportu zbiorowego i autobusowy tabor elektryczny są ze sobą dość silnie powiązane, m.in. w zakresie:

- organizacji zaplecza technicznego zajezdni autobusowej, którego zadaniem jest zapewnienie sprawnej, niezawodnej i efektywnej bieżącej eksploatacji taboru;
- układu funkcjonującej sieci linii autobusowych;
- organizacji pracy autobusów na danych liniach, a więc w zakresie realizowanego rozkładu jazdy.

Zasadniczym ograniczeniem eksploatacyjnym autobusów elektrycznych jest ich zasięg możliwy do osiągnięcia na jednym cyklu ładowania (ok. **100 km**). Wymaga



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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 (beprzewodowa transmisja energii elektrycznej z wykorzystaniem indukcji elektromagnetycznej).

5. Bezpieczeństwo podróży. Na bezpieczeństwo podróży składa się wiele czynników: od stanu taboru obsługującego pasażerów po wiek i doświadczenie załogi środków transportowych, a nawet warunki ruchu. Do działań poprawiających komfort psychiczny pasażerów (związany z zapewnieniem bezpieczeństwa) należy głównie instalacja **systemu monitoringu wizyjnego wewnątrz pojazdów**. Rejestrowany materiał wideo umożliwia identyfikację osób zachowujących się nieprzychylnie, co wpływa na odczucia pasażerów związane z ich bezpieczeństwem w trakcie podróży. Stąd standardem powinno być instalowanie urządzeń monitoringu wewnątrz pojazdów publicznego transportu zbiorowego.

Stosowanie w środkach transportu publicznego dodatkowego wyposażenia, poprawiającego bezpieczeństwo podróży, jest zabiegiem pożądanym społecznie lecz jednocześnie niespektowanym przez podróżnych. Pomimo sukcesywnego wdrażania pasów bezpieczeństwa w autobusach, osoby bardzo niechętnie ich używają, co w skali Europy jest raczej ewenementem. Uważa się, że prowadzenie odpowiednich kampanii reklamowych, zachęcających społeczeństwo do korzystania z możliwości zapięcia w autobusie pasów bezpieczeństwa, przyczyni się do poszerzenia zakresu ich stosowania. Dodatkowo, powinno się stosować następujące wyposażenie poprawiające bezpieczeństwo podróżnych:

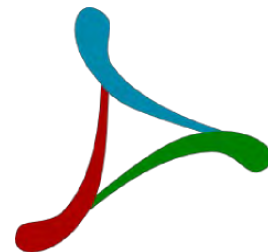
- młotki pokładowe umożliwiające wybicie oznaczonych szyb zmniejszonej hartowności (podatnych do szybkiego kruszenia się),
- wyjścia awaryjne na dachach autobusów i wagonów pociągów,
- czytelne oznakowanie ewentualnej drogi ewakuacyjnej.

6. System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)

Ważne, aby na terenie Obszaru Funkcjonalnego na szerszą skalę wprowadzić system Bike&Ride (B&R), który miałby obejmować:

- parkingi rowerowe oraz udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu;
- połączenie sieci tras rowerowych z węzłami przesiadkowymi;

- wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi należącymi do systemu Bike&Ride.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

7. Carpooling czyli wspólne podróżowanie⁸. Carpooling z angielskiego oznacza "napełnianie" samochodu. Zasada jest następująca: jeśli ktoś ma wolne miejsce w aucie, zabiera pasażerów jadących w tym samym kierunku. Carpooling posiada wiele zalet. Korzysta kierowca, bo pasażerowie zwracają mu koszty paliwa. Korzystają także pasażerowie, którzy nie mają odpowiedniego połączenia komunikacją publiczną, oszczędzając czas i wygodnie podróżując.

Carpooling jest bardzo popularną formą podróżowania w krajach zachodnich, a jego początki sięgają lat 50. XX wieku. Również w Polsce w latach PRL była prowadzona kampania podwiesz sasiada – ale jej "przyczyną" była rzadkość i luksusowość dobra jaki był samochód. Obecnie w krajach takich jak USA można spotkać specjalnie wydzielone pasy dla samochodów przewożących co najmniej 2-3 osoby, tzw. Pasy HOV oraz specjalne miejsca parkingowe. Duży wpływ na wzrost popularności takich "sąsiedzkich" dojazdów ma fakt że w Internecie istnieje szereg serwisów ułatwiających znalezienie towarzysza podróży. Serwisy takie są często wspierane przez lokalne władze.

6.4.6. Rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań, które mogą zachodzić w wyniku realizacji kierunków działań projektowanego dokumentu

W Prognozie oddziaływania na środowisko projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r* największy wpływ na środowisko zidentyfikowano przy realizacji przedsięwzięć związanych z przebudową/budową infrastruktury drogowej. Minimalizacja zagrożeń wynikających z oddziaływania transportu drogowego na środowisko przyrodnicze to przede wszystkim ustalenie lokalizacji drogi w miejscu najmniej kolizyjnym z ostojami i naturalnymi korytarzami migracyjnymi zwierząt. Działanie takie możliwe jest przy planowaniu inwestycji po nowym śladzie drogowym.

Przy inwestycjach w infrastrukturę liniową, możliwe jest zastosowanie środków minimalizujących. Do działań minimalizujących możliwych do zastosowania praktykuje się budowę przejść umożliwiających migrację zwierząt adaptacja istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla tych zwierząt. Dobrze zlokalizowane i wykonane przejścia dla zwierząt umożliwiają wykorzystywanie siedlisk rozciętych szlakiem komunikacyjnym przez lokalne populacje oraz przemieszczanie się osobników migrujących na dalekie odległości. Zapobieganiu wchodzenia zwierząt na jezdnie oraz kierowaniu ich ku przejściom służą grodzienia (siatka o odpowiedniej wielkości oczek, płotki dla płazów) oraz instalacja akustycznych i odblaskowych urządzeń do płoszenia zwierząt. Dla zabezpieczenia

⁸ http://www.jedziemyrazem.pl/wspolne_dojazdy/carpooling [18.12.2015]



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

płazów, gadów i małych ssaków przed wchodzeniem na jezdnie, na odcinkach gdzie ustawiono ekrany akustyczne, ważne jest szczelne posadowienie tych elementów, bez szczelin przy gruncie.

Efekt barierowy i liczba wypadków z udziałem zwierząt zależna jest od natężenia ruchu i prędkości jazdy. Ograniczenie prędkości jazdy jest jednym ze sposobów ochrony szlaków migracji. Zapewnienie ochrony zwierząt podczas realizacji inwestycji drogowych związane jest także z dostosowaniem terminu wykonywania prac w czasie poza okresem rozrodu i migracji płazów, lęgów ptaków oraz rozrodu i wychowu młodych ssaków. Dlatego tak istotne jest rozpoznanie chronionych gatunków flory, fauny i siedlisk przyrodniczych występujących w pasie i w okolicy planowanej inwestycji, wykonywane na etapie oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć.

Ponadto w Prognozie oddziaływania na środowisko sformułowano generalne zasady zapobiegania i ograniczania oddziaływań powstających na etapie realizacji i eksploatacji zadań, do których należą:

- na etapie realizacji prac i użytkowania należy stosować najlepsze dostępne technologie;
- należy w sposób odpowiedni zabezpieczać ewentualne place budowy;
- należy stosować środki zapobiegające zwiększonej emisji hałasu np. poprzez stosowanie rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych;
- należy ograniczyć do niezbędnego minimum prace prowadzone w sąsiedztwie obszarów chronionych w myśl ustawy o ochronie przyrody, lasów, cieków i zbiorników wodnych;
- należy ograniczać liczbę drzew podlegającą wycince, a w przypadku konieczności usunięcia wykonywać nasadzenie kompensujące;
- w miarę możliwości stosować podczyszczanie wód deszczowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych w separatorach substancji ropopochodnych;
- należy dążyć do umożliwienia infiltracji wód opadowych do gruntu;
- należy stosować materiały energooszczędne;
- należy w racjonalny sposób korzystać z zasobów wodnych;
- należy ograniczać zmiany stosunków wodnych;
- należy minimalizować ilość wytwarzanych odpadów i ilości odpadów poddawanych unieszkodliwianiu poprzez składowanie.

6.5. Plan finansowania

W perspektywie unijnego okresu programowania na lata 2014-2020, w dziedzinie transportu nacisk położony jest na czystą komunikację. Realizowane będą inwestycje zarówno w infrastrukturę (np. budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i tabor. Preferowane będzie łączenie obu rodzajów projektów.



Finansowane będą też projekty, których założeniem jest inwestowanie w infrastrukturę komplementarną – inteligentne systemy transportowe, integrację istniejących środków transportu oraz dostosowanie komunikacji do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Realizacja inwestycji zaplanowanych w Strategii winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)*, dokumencie stworzonym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (styczeń 2013). Należą do nich:

- **krajowe środki publiczne**, tj. budżet państwa, Krajowy Fundusz Drogowy – KFD, Fundusz Kolejowy – FK, państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – NFOŚiGW, budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego;
- **środki unijne** – w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz innych źródeł zagranicznych;
- **środki prywatne inwestorów** m.in. w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego;
- kredyty komercyjne i pożyczki.

Biorąc pod uwagę aktualny stan prac nad dokumentami programowymi – zatwierdzone programy operacyjne, brak uszczegółowień oraz szczegółowych zasad realizacji konkursów (katalogi kosztów kwalifikowalnych, kryteria wyboru projektów) – w opracowaniu zasygnalizowano możliwe źródła finansowania projektów realizowanych przez Partnerstwo Nyskie. Na późniejszym etapie realizacji działań konieczna będzie jednak szczegółowa analiza każdego przedsięwzięcia pod kątem możliwości aplikowania o dane dofinansowanie oraz szans na uzyskanie wsparcia.

Analiza oparta została o obowiązujące wytyczne. Przytoczono zapisy następujących dokumentów programowych:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- **Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020**, zakres: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, wersja nr 1. Dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Opolskiego uchwałą na 385/2015 z dnia 19 marca 2015 r.
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, 16 grudnia 2014 r.
- **Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020**, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2014-2020, sierpień 2014 r.
- Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020, czerwiec 2015 r.

Biuro projektu:

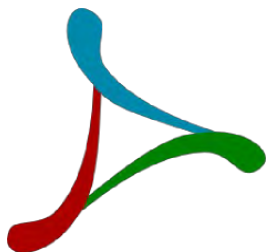
48-300 Nysa

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

6.6. Ramy organizacyjne transportu zbiorowego

6.6.1. Zmiany w systemie dotowania ulg za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego

Dotychczasowe rozwiązanie w zakresie uzyskiwania przez przewoźników autobusowych dopłaty za straty poniesione z tytułu stosowania ustawowych ulg za przejazd oparte były o regulacje ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z póź. zm.), a w szczególności art. 8a tej ustawy. Zgodnie ze wskazaną regulacją, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane były z budżetu państwa, przekazywane przewoźnikom przez samorzady województw właściwych ze względu na miejsce zamieszkania lub siedziby przewoźnika albo wykonywania przewozów. Dopłata ta stanowi różnicę pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi, a zatem przewoźnik nie ponosił strat z tytułu stosowania ulgi wynikającej z ww. ustawy lub innych ustaw szczególnych. O dopłaty mógł ubiegać się przewoźnik, który spełniał następujące warunki:

1. Przewoźnik posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2013 poz. 1414 z późn. zm.),
2. Stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych,
3. Zawarł umowę z samorządem województwa określającą zasady przekazywania przewoźnikom dopłat.

W praktyce oznaczało to, że każdy przewoźnik, który wykonywał przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym, który stosował ulgi ustawowe (ze względu na ciężary na nim obowiązujące) mógł ubiegać się o uzyskanie dopłaty po spełnieniu ww. warunków, tj. posiadania zezwolenia, kasy fiskalnej oraz zawarcia umowy z samorządem województwa. Prawo do uzyskania rekompensaty finansowej obejmowało zatem dużą grupę przewoźników, niezależnie od tego czy byli to przewoźnicy będący własnością samorządów czy przewoźnicy prywatni, wykonujący regularne przewozy.

W tym miejscu należy podkreślić, iż ustawa nie uzależniała prawa do dopłaty od uzyskania statusu operatora zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

Niedawne nowelizacje ustaw transportowych: ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego znacząco zmieniły sytuację przewoźników, w szczególności zmiana tej ostatniej znacząco wpływa na



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

charakter dotacji dla przewoźników w zakresie ulg ustawowych. Usunięto z niej mianowicie wspomniany uprzednio art. 8a. Oznacza to, iż od 1 stycznia 2017 roku o dopłaty do ulgowych przewozów ubiegać będą mogły się jedynie podmioty, które zawrą umowę o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem publicznego transportu zbiorowego w danym regionie, czyli operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Wynika stąd, że dotacje przysługiwać będą jedynie ściśle wyznaczonym podmiotom, wybranym zgodnie z właściwą procedurą regulowaną ustawą i które zawrą umowę z organizatorem – właściwą jednostką samorządu terytorialnego. Przewoźnicy, którzy nie będą wykonywać przewozów użyteczności publicznej, a co za tym idzie nie zawrą umowy z organizatorem (głównie przewoźnicy prywatni działający na podstawie potwierdzenia zgłoszenia wykonywania przewozów) nie będą mogli zwrócić się o rekompensatę od udzielanych ulg ustawowych. Niewątpliwie znacząco ograniczy to liczbę przewoźników, którzy będą uprawnieni do finansowej rekompensaty.

Zasady rozliczania ulg określone zostaną każdorazowo w umowie zawieranej pomiędzy operatorem a organizatorem, a ze względu na usunięcie art. 8a ustawy samorząd województwa przestaje być podmiotem, który przyznaje dotacje bezpośrednio na podstawie wniosków przewoźników. To organizator otrzymywać będzie środki przeznaczone na dotację, które następnie będą przekazywane operatorowi zgodnie z umową. Dotychczasowe dotacje z budżetu państwa na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w zakresie regularnego przewozu osób przyznawane będą do dnia 31 grudnia 2016 roku.

Pomimo, iż nowe zmiany zaczną w pełni funkcjonować w 2017 roku, już dziś dostrzegany jest problem dotowania ulg dla przewoźników operujących na niewielkim obszarze. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego, na które ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązek sporządzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu drogowego (szczegółowo - art. 9 ww. ustawy) wyznaczenie na jego potrzeby sieci komunikacyjnej (w tym linii komunikacyjnych) umożliwi wybór przewoźników – operatorów obsługujących dane linie, a co za tym idzie zawarcie umowy i uregulowanie kwestii ulg. W przypadku obszarów nieposiadających szczegółowego planu transportowego nie będzie możliwy wybór operatora w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, co zamknie drogę np. małym regionalnym PKS do ubiegania się o rekompensaty za straty poniesione z tytułu stosowania ustawowych ulg, dlatego można spodziewać się, iż podmioty niezobligowane do sporządzania planów transportowych będą w praktyce decydować się na ich wykonanie.

6.6.2. Minimalnych poziomów obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa

Biorąc pod uwagę uwarunkowania transportowe oraz wyniki przeprowadzonej diagnozy stanu publicznego transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020 należy uznać stan obecny obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa za **stan minimalny**. Trzeba przy tym zauważyć, że obecny poziom



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

obsługi poszczególnych miejscowości **nie zaspokaja** w pełni aktualnych potrzeb mieszkańców obszaru funkcjonalnego.

Poprawa standardu obsługi jest jednym z zadań publicznego transportu zbiorowego. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego. Standard usług przewozowych musi uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych zostały zdefiniowane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego i charakteryzują się następującymi wielkościami:

- **punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %**
- **średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.**
- **przesiadkowość średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż**
- **4 osoby na m² powierzchni przeznaczanej do stania.**

Osobną kwestią jest dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Organizator transportu



Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp. Zgodnie z zapisami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

1. Odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,

2. Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:

- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
- lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,

3. Odpowiedniej organizacji przystanku:

- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,

4. Stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:

- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

6.6.3. Optymalne ramy organizacyjne transportu zbiorowego w OF PN2020

Odpowiedzialność za prawidłowe zorganizowanie lokalnego transportu leży przede wszystkim w kompetencji gminy i powiatu. Szczególnie istotne dla funkcjonowania regionu jest umożliwienie mieszkańcom przemieszczania się nie tylko w ramach zamkniętego obszaru, ale również pomiędzy gminami i powiatami. Ze względu na umiejscowienie i specyfikę, część gmin nie jest w stanie samodzielnie zapewnić lokalnego transportu, stąd konieczne jest zacieśnienie współpracy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

pomiędzy gminami oraz powiatami w tym zakresie. Realizacji potrzeb podróźnych nie sprzyja wielość przewoźników i różnorodność taryf przez nich stosowanych. Aby wypracować rozwiązania konieczne dla realizacji celów Partnerstwa, zalecane jest utworzenie na obszarze jego działalności zintegrowanego systemu taryfowego. Niniejsze opracowanie zawiera kilka propozycji rozwiązań, zróżnicowanych ze względu na możliwości finansowe Partnerów oraz zakres planowanej integracji.

6.6.3.1. Potencjalne problemy prawne

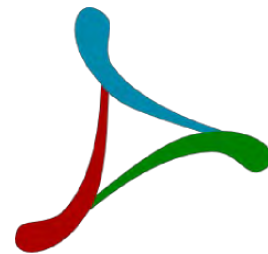
Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego na terenie Partnerstwo Nyskie 2020 jest zadaniem niezwykle trudnym i wymagającym dużego zaangażowania ze strony Partnerów. Dotychczas występujące w Polsce rozwiązania nie odpowiadają w pełni specyfice obszaru objętego Partnerstwem. Zintegrowane systemy taryfowe stosowane są najczęściej na obszarach aglomeracji miejskich (Kraków, Gdańsk) bądź w skupiskach miast i gmin miejskich (KZK GOP), w których integracja następuje w ramach komunikacji miejskiej, ewentualnie komunikacji miejskiej i kolei. Teren Partnerstwa charakteryzuje różnorodność obszarów, na których organizowany jest transport – tylko w jednej gminie funkcjonuje komunikacja miejska (MZK Nysa), w pozostałych gminach publiczny transport zbiorowy organizowany jest w ramach umów zawieranych przez organizatorów z operatorami (PKS Głubczyce, PKS Brzeg, Arriva, PKS Nysa) oraz przewozów komercyjnych.

Obowiązujący stan prawny nie pozwala na pełną integrację taryfową, ze względu na konieczność honorowania ustawowych i samorządowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Komunikacja miejska, gminne i powiatowe przewozy pasażerskie oraz kolej zobowiązane są stosować odmienne reżimy prawne, stąd na dzień dzisiejszy nie istnieje możliwość całkowitego ujednoczenia taryfy – np. studenci podróżujący komunikacją miejską mogą korzystać z 50% zniżki, jednak kiedy poruszają się komunikacją gminną, nieobjętą komunikacją miejską, przysługuje im zniżka w wysokości 51%. Nie ma zatem na dzień dzisiejszy, przy obecnym sposobie organizacji transportu publicznego, prawnej możliwości wprowadzenia jednej spójnej taryfy przewozowej na całym obszarze Partnerstwa. Nie wyklucza to jednak przynajmniej częściowego zintegrowania stawek taryfowych stosowanych przez przewoźników, a co za tym idzie, wspólnej organizacji transportu lokalnego.

6.6.3.2. Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych

Zintegrowanie taryfowe na obszarze Partnerstwa to przede wszystkim wyzwanie dla Partnerów. Obszar Partnerstwa to zarówno gminy jak i powiaty o różnej wielkości. Organizacja transportu lokalnego dla tak zróżnicowanego obszaru wymaga czasu, wysiłku i chęci ze strony Partnerów dla wypracowania kompromisu.

Rozwiązaniem najprostszym, inicjującym współpracę pomiędzy Partnerami, jest zawiązanie porozumienia transportowego przez przewoźników lokalnych. Jest to opcja korzystna zwłaszcza dla jednostek samorządu terytorialnego, które posiadają podmioty wewnętrzne wykonujące transport publiczny. Celem tych podmiotów jest przede wszystkim realizowanie zadań publicznych w zakresie wykonywania



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

przewozów regularnych, dlatego często są to jednostki nierentowne, dotowane przez samorząd, stanowiące duże obciążenie dla lokalnego budżetu.

Zakres zawartego porozumienia może być różny – zależy od woli i potrzeb przewoźników. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest wzajemne honorowanie biletów na wybranych przez przewoźników liniach komunikacyjnych czy odcinkach tras. Porozumienie może obejmować zarówno bilety jednorazowe jak i miesięczne, w zależności od specyfiki trasy. Wybrane bilety obydwu przewoźników będą obowiązywały także w autobusach drugiego przewoźnika. W porozumieniu przewoźnicy ustalają przede wszystkim sposób rozliczania tak wykonywanych przewozów – podziału zysków uzyskanych z tytułu wykonanych przewozów. Zaletą takiego rozwiązania jest brak oddziaływania na dotychczas stosowane przez przewoźników ulgi.

Kolejna propozycja to zawarcie porozumienia przez przewoźników lokalnych, celem utworzenia dodatkowego, wspólnego biletu. Bilet ten uprawniałby podróżnych do korzystania z transportu na trasach wskazanych przez przewoźników – sygnatariuszy porozumienia, z możliwością przesiadania się w ramach przewozów różnych przewoźników. Byłaby to oferta alternatywna dla aktualnych ofert przewoźników, która nie wpływałaby na obecnie stosowane taryfy, ulgi czy rozkład jazdy. Jak wynika z przeprowadzonych badań, podróżni wskazują konieczność posiadania kilku biletów jako szczególnie uciążliwą w ramach transportu lokalnego. Wspólny bilet stanowiłby znaczne ułatwienie dla dotychczasowych podróżnych i byłby sposobem na pozyskanie nowych klientów.

Proponowany bilet może przyjąć dowolną formę, zarówno biletu jednorazowego jak i miesięcznego. Rozwiązaniem optymalnym zdaje się być bilet czasowy, uprawniający do swobodnego przemieszczania się transportem organizowanym przez przewoźników w czasie wskazanym na bilecie, z dowolną liczbą przesiadek (np. bilet kilkugodzinny lub całodniowy).

Powyższe rozwiązanie nie generuje dodatkowych kosztów, poza tymi niezbędnymi do stworzenia biletu (opracowanie graficzne, druk) oraz ustalenia jego ceny i sposobu podziału zysku ze sprzedaży. Poza niewątpliwymi zaletami, jakimi jest prostota i niewielki koszt, należy zaznaczyć, że taki bilet miałby charakter komercyjny i stanowiłby dodatkowy przychód dla przewoźników. Rozwiązanie nie stanowiłoby zatem przewozu o charakterze użyteczności publicznej i w konsekwencji nie podlegałoby dotowaniu z budżetu z tytułu stosowanych ulg.

6.6.3.3. Możliwość zintegrowania publicznego transportu zbiorowego – przewozów kolejowych i autobusowych – w formie wspólnego biletu.

Brak współpracy pomiędzy przewoźnikami, odmienne taryfy biletowe czy brak możliwości szybkiej przesiadki i sprawnego dotarcia do celu powodują brak zainteresowania wśród podróżnych publicznym transportem zbiorowym. Podróżny, który musi nabyć kilka różnych biletów, często nie decyduje się na skorzystanie z usług publicznych przewoźników i wybiera transport indywidualny.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nie ma prawnych przeciwwskazań do tworzenia przez przedstawicieli różnych gałęzi transportu wspólnych rozwiązań komunikacyjnych. Bilety aglomeracyjne, coraz częściej stosowane w obszarach wielkomiejskich, łączą przede wszystkim transport miejski podmiejski z koleją. Takie bilety łączone można wprowadzić również na terenie PN 2020, odpowiednio dostosowując je do skali przewozu i potrzeb regionu dla którego byłyby ustanawiane.

Na dzień dzisiejszy jedyny problem praktyczny, jaki generują przepisy, polega na niejednorodnych stawkach procentowych ulg ustawowych, których stosowanie jest obligatoryjne w przypadku przewozów realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego. Ulgi, określone głównie w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tj. Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z późn. zm.), określone są osobno dla każdego rodzaju przewozów (kolejowy, autobusowy i komunikacja miejska). W przypadku transportu kolejowego i autobusowego będą to stawki z w/w ustawy – 95%, 93%, 78%, 51%, 49%, 37%, 33% (ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej). Pomimo tożsamer z pozoru stawki, często zależnie od rodzaju transportu zniżka będzie odmienna dla tej samej grupy osób, np. w przypadku jednorazowych przejazdów, dzieciom w wieku do lat 4 w pociągu przysługiwać będzie zniżka w wys. 100% ceny biletu, natomiast w komunikacji autobusowej zwykłej i przyspieszonej – 78% (chyba że dziecko nie korzysta z oddzielnego miejsca do siedzenia). W przypadku komunikacji miejskiej najczęstszą ulgą będzie 50% i 100%, co wynika z odrębnych przepisów (np. ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym, ustawy o systemie oświaty, ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora).

Wspólny bilet składałby się z sumy dwóch elementów składowych, obejmujących koszt biletu na każdy rodzaj transportu połączony w całość, z zastosowaniem ulg dla każdego elementu osobno. Za przykład można przyjąć bilety dla grupy objętej zniżką: „dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej (...) – nie dłużej niż do 24 roku życia” – czyli uczniów. Przyjmując, iż głównym celem wprowadzenia biletu jest zintegrowanie komunikacji autobusowej z koleją, bilet dla uczniów wyglądałby następująco:

- bilet jednorazowy obejmujący transport kolejowy i autobusowy – 37% ulgi na bilet kolejowy + 100% wartości normalnego biletu autobusowego,
- bilet miesięczny obejmujący transport kolejowy i autobusowy – 49% ulgi na bilet kolejowy + 49% ulgi na bilet autobusowy,
- bilet jednorazowy obejmujący transport kolejowy i komunikację miejską – 37 % ulgi na bilet kolejowy + 50% wartości biletu normalnego komunikacji miejskiej,
- bilet miesięczny obejmujący transport kolejowy i komunikację miejską – 49% ulgi na bilet kolejowy + 50% wartości biletu normalnego komunikacji miejskiej.

Powyższy przykład pokazuje niedoskonałość rozwiązania zastosowanego przez ustawodawcę, niemniej jednak nie powoduje to niemożliwości jego wprowadzenia.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

To od przewoźników zależy, czy zdecydują się na bilety jednorazowe czy miesięczne – zależnie od specyfiki regionu na którym odbywają się przewozy, niemniej jednak zalecanym rozwiązaniem byłby bilet okresowy, drukowany indywidualnie dla każdego pasażera, a zatem bilet imienny. Przewoźnik, zgodnie ze wskazaniem podróźnego wydawałby imienny bilet z uwzględnieniem przysługujących podróźnemu ulg, w oparciu o przedstawiony przez podróźnego dokument uprawniający do zniżki. Zależnie od potrzeb, cena biletu może zostać uzależniona od liczby kilometrów, lub zasięgu przewozu. Choć proces samego ustalenia wartości biletu zdaje się być skomplikowany, rozwiązanie może przynieść wymierne korzyści. Niewątpliwie zwiększy to komfort podróźnych, co może zachęcić do częstszego korzystania z usług publicznego transportu.

6.6.3.4. Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy

a) Gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Obowiązek zapewniania mieszkańcom gminnych przewozów pasażerskich często jest sporym obciążeniem dla gminy i jej budżetu. Gmina rzadko posiada własny tabor i środki zapewniające jej samodzielną obsługę transportu lokalnego. W przypadku kiedy gmina nie posiada podmiotu wewnętrznego – przewoźnika będącego własnością gminy, gmina jako organizator transportu ma obowiązek w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dokonania wyboru operatora, który będzie wykonywał przewozy na jej rzecz.

Zasadniczo gmina obowiązana jest dokonać wyboru przewoźnika w sposób otwarty - poprzez procedurę przetargową na podstawie ustawy Prawo Zamówień Publicznych lub w drodze koncesji na usługi. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku implementacji Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, przewiduje jednak wyjątkowe okoliczności, w których gmina może samodzielnie dokonać wyboru przewoźnika i bezpośrednio zawrzeć z nim umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy, organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę w przypadku gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględniając powyższe, gminy mogą niekiedy bezpośrednio zdecydować się na przewoźnika, który będzie realizował przewozy zgodnie z ich potrzebami i oczekiwaniami. Niezależnie od trybu, gmina może skorzystać z usług podmiotu całkowicie komercyjnego - takiego wyboru dokonała gmina Prudnik, która korzysta z usług Arriva na wybranych liniach komunikacyjnych (wybrany w drodze przetargu nieograniczonego). Alternatywnie organizator może nawiązać współpracę z którymś z podmiotów wewnętrznych należących do okolicznych jednostek samorządu terytorialnego.

Powyższe porozumienie pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego w praktyce składa się z dwóch etapów. Strony inicjują współpracę poprzez podjęcie odpowiednio przez gminę i powiat uchwał w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Następnie, już z udziałem podmiotu wewnętrznego – przewoźnika, zawierają trójstronną umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Obecnie Powiat Nyski poprzez Radę Powiatu podjął uchwały o nawiązaniu współpracy z Gminą Pakosławice oraz Gminą Skoroszyce, których ostatecznym rezultatem ma być wykonywanie przez PKS Nysa gminnych przewozów pasażerskich na terenie tych gmin.

Powyższe rozwiązanie niesie ze sobą bezsporne korzyści zarówno w strefie finansowej, jak i w zakresie rozwoju Partnerstwa. Niewątpliwie zlecenie przewozów podmiotom lokalnym będącym własnością samorządów jest niekiedy jedynym ratunkiem dla ich funkcjonowania, gdyż w kontekście zmieniającej się charakterystyki współczesnego transportu, coraz bardziej opierającego się na transporcie indywidualnym, podmioty te często borykają się z problemami finansowymi, a ich zadłużenie stanowi obciążenie dla samorządowych budżetów. Podmioty takie jak PKS Nysa wykonują również powiatowe przewozy pasażerskie na terenie gmin. Zasadnym wydaje się więc zlecenie wykonywania dodatkowego transportu jednostce, która częściowo funkcjonuje już w obszarze lokalnego transportu. Jest to również rozwiązanie niewątpliwie korzystne ze względu na możliwą lokalną współpracę pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, co zwiększa integrację transportową regionu.

b) Integracja wielu podmiotów w świetle wykonywania publicznego transportu zbiorowego

Współpraca w zakresie publicznego transportu zbiorowego może przyjmować różnorodny kształt organizacyjny. Jednym z możliwych rozwiązań jest nawiązanie współpracy pomiędzy przewoźnikami, poprzez zawiązanie porozumienia taryfowego lub utworzenie związku przewoźników. Na terenie Partnerstwa funkcjonuje 5 głównych przewoźników: MZK Nysa (w zakresie komunikacji miejskiej na terenie gminy Nysa) oraz PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg oraz Arriva. W obecnej sytuacji faktyczno-prawnej mało prawdopodobnym jest, aby wszyscy przewoźnicy



dobrowolnie zawiązali współpracę. Część z nich stanowi jednostki zewnętrzne wobec gmin i działa na podstawie umów zawartych z gminami lub powiatami. Są to przede wszystkim przedsiębiorcy działający w oparciu o konkurencyjność prezentowanych ofert.

Lokalny transport, stanowi zadanie własne gminy o charakterze obowiązkowym. Może być on organizowany przez gminę samodzielnie, lub w drodze porozumienia gmin czy związku międzygminnego. Gminy posiadające zdolność do samodzielnego zapewnienia transportu zbiorowego na swoim obszarze to przeważnie duże gminy o charakterze miejskim, posiadające wystarczające zaplecze w postaci samorządowego zakładu budżetowego czy spółki komunalnej, za pomocą których gmina jest w stanie zapewnić mieszkańcom transport publiczny. Gminy, które nie są zdolne do wykonywania transportu, wybierają jedną z form współpracy z gminami ościennymi, np. w drodze porozumienia, w którym gmina powierza innej wykonywanie zadań publicznych objętych porozumieniem. Druga gmina przyjmuje wówczas na siebie prawa i obowiązki związane z zadaniami gminy pierwszej, mając często obowiązek uczestniczenia w kosztach realizacji powierzonego zadania – czyli wykonywania przewozów regularnych.

Porozumienia wskazane powyżej funkcjonują już obecnie na terenie Partnerstwa Nyskiego. MZK Nysa realizuje obsługę komunikacji miejskiej na terenie miasta Nysa. Jest podmiotem wewnętrznym, spółką komunalną, której wyłącznym właścicielem jest gmina Nysa. Posiada własny tabor i strukturę organizacyjną, sprawnie funkcjonującą na terenie gminy. Niewątpliwie racjonalnym jest więc nawiązywanie współpracy z Nysą przez gminy ościenne (takie jak Otmuchów), które nie są zdolne samodzielnie zapewnić transportu na swoim terenie bez ponoszenia kosztów znacznie przewyższających ich możliwości finansowe. W takim porozumieniu, gminy przenoszą wykonywanie transportu publicznego na gminę zobowiązującą się, ustalając jednocześnie ewentualną odpłatność za wykonywanie usług. Analogiczne rozwiązanie mogą stosować gminy w porozumieniu z innymi operatorami, np. z PKS'ami świadczącymi usługi przewozowe.

Należy jednak pamiętać, że w zakresie wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na drodze porozumienia powiat może scedować wykonywanie zadań z zakresu przewozów lokalnych na gminę, ale nigdy odwrotnie.

Wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich – przewozów międzygminnych niewykraczających poza granicę powiatu – należy do zadań własnych powiatu. Podobnie jak w przypadku gmin, powiaty mogą zawierać stosowne porozumienia z powiatami sąsiadującymi, celem przekazania jednemu z nich wykonywania transportu międzygminnego. Podobnie jak w przypadku porozumień gminnych, zawierane porozumienie powinno określać przede wszystkim podział kosztów realizacji zadań publicznych i ewentualny podział przychodów czerpanych z przewozów.

Proponowanym rozwiązaniem, najkorzystniejszym z punktu widzenia zacieśniania współpracy pomiędzy Partnerami, jest utworzenie związku międzygminnego pomiędzy gminami - Partnerami. Jest to opcja najdalej idąca

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

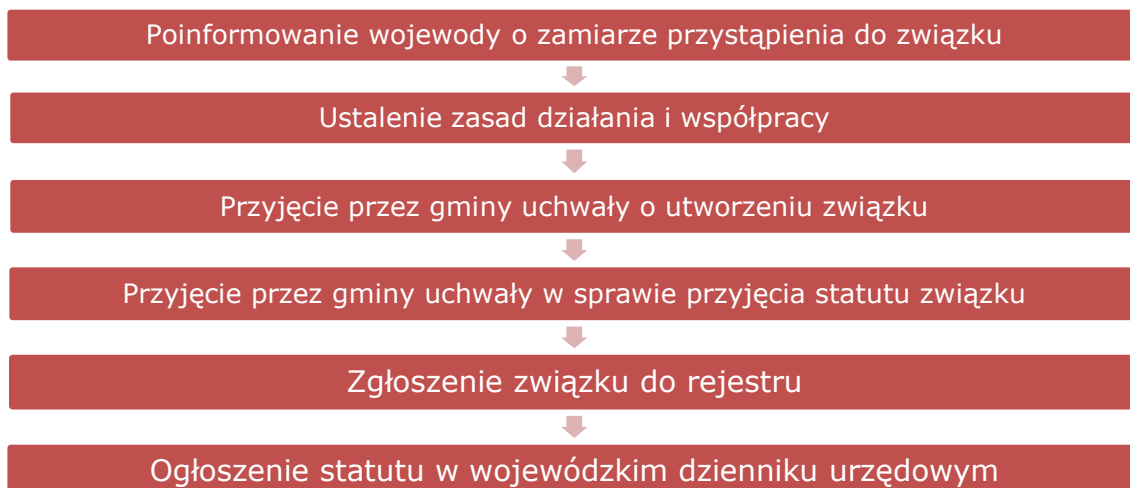
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w zakresie integracji, pozwalająca na wspólne decydowanie przez gminy o kierunku rozwoju lokalnego transportu, nie tylko w zakresie utworzenia wspólnej taryfy przewozowej, ale potencjalnie również wspólnych rozkładów jazdy, organizacji węzłów przesiadkowych, dystrybucji i promocji usług etc.

Związek międzygminny uważany jest za najbardziej zaawansowaną formę współdziałania jednostek samorządu terytorialnego. Utworzenie związku skutkuje bowiem powstaniem odrębnej osoby prawnej. Ponadto, przepisy prawa dopuszczają do udziału w związkach międzygminnych również miasta na prawach powiatu. Zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego określają, które zadanie należące do zakresu ich działania będzie wykonywane wspólnie i w tym celu tworzą związek, na który przenoszą wykonywanie tego zadania. Warto podkreślić, że od momentu utworzenia to związek przejmuje na siebie odpowiedzialność za realizację przekazanych zadań. Związek działa w oparciu o przyjęty przez rady zainteresowanych gmin statut. Organem stanowiącym i kontrolnym związku jest Zgromadzenie związku, w którego skład wchodzi wójtowie gmin (burmistrzowie, prezydenci miast) wchodzących w skład związku. Spośród swoich członków zgromadzenie wybiera Zarząd związku, który będzie operował jako organ wykonawczy. Po zarejestrowaniu związku, z dniem ogłoszenia statutu związek międzygminny nabywa osobowość prawną i może rozpocząć wykonywanie działalności w ramach realizacji celów, dla których został powołany.

Rysunek 35 Powstanie związku międzygminnego



Źródło: Opracowanie własne.

6.6.3.5. Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Powołanie związku nie powoduje automatycznie integracji w zakresie transportu lokalnego. To w jakich obszarach nastąpi przekazanie kompetencji związkowi zależy od skłonności gmin do integracji oraz ich chęci do aktywnego udziału w tworzeniu



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

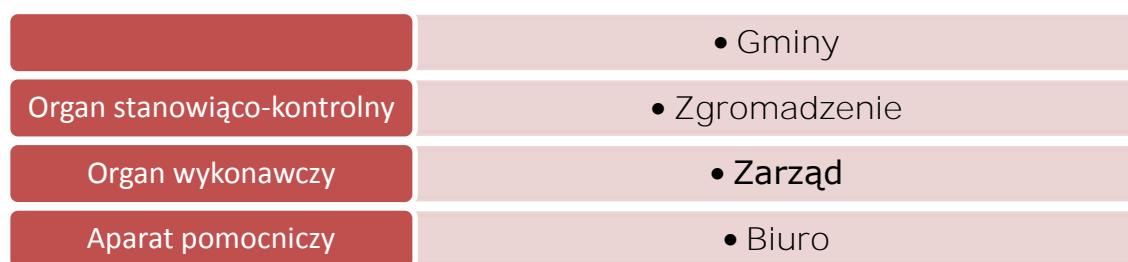
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

i realizacji wspólnej polityki transportowej. Istotną rolę odgrywać będą również możliwości finansowe gmin – członków związku.

Zgromadzenie związku międzygminnego to najistotniejszy organ z punktu widzenia integracji. Jest organem stanowiącym i kontrolnym związku, decydującym o kierunkach, w jakich zmierzać będą działania związku, w szczególności realizacja zadań statutowych. Poza podejmowaniem uchwał o charakterze „organizacyjnym”, tj. w sprawach dotyczących członkostwa w związku, planowania finansowego, zasad zarządzania majątkiem, wysokości stawki dla obliczenia składki członkowskiej gmin etc., to do zgromadzenia należeć będzie uchwalenie wspólnej taryfy za usługi transportu lokalnego.

Rysunek 36 Struktura organizacyjna związku



Źródło: Opracowanie własne.

Związek międzygminny może utworzyć w ramach swojej struktury jednostkę organizacyjną – zarząd transportu, która zajmie się analizą aktualnych potrzeb transportowych związku, planowaniem i realizacją usług przewozowych oraz ogólną organizacją działań związku.

Poprzez zawiązanie przez gminy związku międzygminnego i przystąpienie do tego związku, gminy przekazują związkowi swoje prawa i obowiązki, które łączą się z wykonywaniem zadania publicznego, które zostało przez gminy związkowi powierzone. Oznacza to, że związek wykonuje je we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność, przy pomocy swoich organów. W kontekście utworzenia zintegrowanej taryfy to związek (a nie gminy) podpisywałby umowy z operatorami transportu lokalnego. Przewoźnik, który byłby zainteresowany wykonywaniem przewozów, musiałby uwzględnić taryfy ustalone przez związek, a zatem konkurencja pomiędzy przewoźnikami opierałaby się nie na kryterium ceny, ale przede wszystkim na jakości świadczonych usług.

Działalność związku nie musi ograniczać się do ujednolicenia taryfy. W przypadku pozytywnego odzewu ze strony gmin i porozumienia w sprawie pogłębienia integracji transportowej, utworzona jednostka organizacyjna mogłaby zająć się również projektowaniem linii komunikacyjnych, ustalaniem rozkładów jazdy, kontrolowaniem jakości usług przewozowych czy zawieraniem umów z przewoźnikami.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.6.3.6. Zintegrowany system taryfowy

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego w dużej mierze zależy od określenia przez członków związku potrzeb właściwych dla ich obszaru. Należy uwzględnić zróżnicowany potencjał społeczny i gospodarczy gmin, odmienne doświadczenia posiadane przez gminy w zakresie organizacji i zarządzania transportem, zróżnicowany poziom cen, ilości i jakości organizowanych lub zamawianych usług publicznego transportu zbiorowego przez poszczególne gminy, a także przewidywane rozbieżne oczekiwania gmin, co do pożądanej ilości i jakości transportu, oraz kosztów jego funkcjonowania.

W obecnej sytuacji docelową integrację można podzielić na dwie sfery: komunikacji miejskiej oraz transportu lokalnego w zakresie przewozów regularnych. Jedynie gmina miejska Nysa posiada infrastrukturę i jednostkę organizacyjną realizującą komunikację miejską w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Funkcjonuje ona na stosunkowo ograniczonym terenie i, ze względu na uregulowania prawne, stosuje stawki taryfowe ustalone niezależnie przez Radę Miasta Nysa, z uwzględnieniem szeregu ulg wynikających z przepisów szczególnych. W pozostałym obszarze Partnerstwa przewozy regularne wykonywane są przez przewoźników wybranych przez gminy do wykonywania gminnych przewozów pasażerskich i właśnie w tym zakresie zachodzi wyraźna możliwość integracji systemu taryfowego.

Gminy, po dokonaniu analizy finansowej i wzajemnego zapotrzebowania na połączenia pasażerskie, mogą określić wspólną taryfę dla przewozów lokalnych, która stopniowo zostanie wdrożona na terenie partnerstwa. Jak wynika z analizy przedstawionej w rozdziale poprzedzającym, każdy przewoźnik obecnie stosuje własną taryfę i jak wynika z zestawienia, o ile średnie ceny biletów normalnych Arriva Sp. z o.o. oraz PKS Głubczyce są do siebie zbliżone, tak różnica pomiędzy cenami oferowanymi przez PKS Nysa i PKS Brzeg wynosi ok. 2 złote. Jest to sytuacja niekorzystna przede wszystkim dla podróżnych. Wprowadzenie wspólnej taryfy z pewnością zadowoli pasażerów, ponadto może być to pierwszy krok do wprowadzenia wspólnego systemu biletowego w przyszłości.

6.6.3.7. Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Stosownie do sposobu integracji wybranego przez Partnerów, koniecznym może okazać się podzielenie obszaru Partnerstwa Nyskiego na strefy taryfowe, np. strefę miejską, podmiejską i obwodową. Niezbędne jest również określenie rodzaju systemu taryfowego ściśle związanego z rodzajem przyjętej integracji. W zależności od wybranego rozwiązania, korzystnym może okazać się przyjęcie systemu opartego na biletach jednorazowych, działających na obszarze ograniczonym do jednej lub kilku linii komunikacyjnych (rozwiązanie wskazane dla małych obszarów integracji, np. w ramach porozumień międzygminnych), na biletach czasowych, ważnych na wielu liniach komunikacyjnych w ograniczonym przedziale czasowym (zaleca się np. w przypadku porozumień taryfowych przewoźników) oraz system mieszany, będący



połączeniem obu tych rozwiązań, z możliwym również zastosowaniem dodatkowego wspólnego biletu (optymalny system dla związku międzygminnego).

6.6.3.8. Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów

Procesy związane z integracją taryfową, a co za tym idzie podziału środków ze sprzedaży biletów pomiędzy poszczególnych organizatorów i operatorów (przewoźników) będzie wymagało zastosowania rozwiązań organizacyjno – technicznych, umożliwiających pełną identyfikację i rejestrację wykorzystania biletów zintegrowanych. Operator sprzedający bilet zintegrowany jednorazowy lub miesięczny część przychodu prześle innemu operatorowi obsługującemu tę samą trasę, na której dany bilet będzie wykorzystany. Podział wpływów ze sprzedaży będzie wyznaczany proporcjonalnie do cen biletów obowiązujących w pojazdach operatorów na odcinkach, na które dany bilet zostanie wydany.

Etapy kolejne wiążą się z koniecznością zapewnienia systemów rejestrujących przejazdy z wykorzystaniem biletów jednorazowych, kodowanych na nośnikach elektronicznych. Przychód ze sprzedaży biletu jednorazowego będzie podzielony np. proporcjonalnie do składowych jego ceny. Należna część dla organizatora (operatora) komunikacji gminnej lub powiatowej zostanie najpierw przekazana wspólnemu organizatorowi przewozów pasażerskich, który po rozliczeniu zwróci ją właściwemu organizatorowi (operatorowi) linii, na której została zrealizowana część podróży przesiadkowej z biletem zintegrowanym.

Funkcjonowanie biletów zintegrowanych okresowych wiązać się będzie z wyposażeniem pojazdów operatorów o urządzenia rejestrujące podróże pasażerów lub z wykonywaniem cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej i potoków podróży. Uzyskiwane dane będą pozwalały na ustalenie wykorzystania biletów wieloprzejazdowych w aspekcie częstotliwości, długości i zasięgu podróży. W pierwszym etapie operator sprzedający bilet zintegrowany okresowy, prześle odpowiednią część przychodu organizatorowi przewozów, który rozdzieli ją na pozostałych operatorów, z pojazdów których korzystali posiadacze przedmiotowego biletu.

6.6.3.9. Dotacje i rekompensaty

Odrębnym elementem finansowania przewozów pasażerskich będzie ich współfinansowanie przez organizatora. W przypadku niepokrycia kosztów funkcjonowania operatora (przewoźnika) z tytułu wpływu ze sprzedaży biletów oraz dopłat do biletów ulgowych na poszczególnych liniach będzie potrzebna wypłata rekompensaty ze strony organizatora. Zasada wypłaty rekompensaty powinna być zgodna z rozporządzeniem 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku i powinna być obliczona wg. wzoru:

A

Przychody operacyjne i zrównane z nimi

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

B

Koszty działalności operacyjnej

$$C = A - B$$

Wynik (zysk/strata) na sprzedaży

D

Pozostałe przychody operacyjne

E

Pozostałe koszty operacyjne

$$F = C + D - E$$

Wynik (zysk/strata) na działalności operacyjnej

G

Przychody finansowe

H

Koszty finansowe

$$I = F + G - H$$

Wynik (zysk na działalności gospodarczej) finansowy brutto

J

Podatek dochodowy

$$K = J - I$$

Wyliczenie kwoty rekompensaty

L

Rozsądny zysk na działalności gospodarczej

$$M = K + L$$

Wyliczenie kwoty rekompensaty z uwzględnieniem rozsądnego zysku

REKOMPENSATA:

Suma wszystkich ponoszonych kosztów na działalności operacyjnej oraz kosztów finansowych związanych z wykonywaniem powierzonych usług

Minus

Suma wszystkich przychodów z działalności operacyjnej oraz przychodów finansowych związanych z wykonywaniem powierzonych usług

Plus

Podatek dochodowy

Plus

Rozsądny zysk (ustalona procentowa stopa zwrotu z kapitału własnego za ostatni zamknięty rok obrotowy)

Zasada współfinansowania dopłat przez poszczególnych partnerów do poszczególnych linii powinna być odzwierciedleniem liczby pasażerów korzystających z danej linii z wykorzystaniem odniesienia, że na dla przejazdów realizowanych wewnątrz gminy płatnikiem będzie gmina, natomiast dla przejazdów realizowanych



między gminami będzie Starostwo. Szczegółowa weryfikacja kierunków przejazdu pasażerów będzie możliwa dzięki zastosowaniu urządzeń rejestrujących podróże pasażerów lub dzięki wykonywaniu cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej i potoków podróży.

Przedstawione propozycje dotyczące sposobu podziału środków ze sprzedaży biletów oraz wyznaczania wysokości dopłat i rekompensat nie stwarzają żadnych przeszkód przyłączania do systemu nowych Partnerów (przewoźników komercyjnych, sąsiednich organizatorów). W przypadku rozszerzenia zakresu działalności systemu o nowe jednostki administracyjne będzie konieczne stosowne porozumienie pomiędzy operatorami. W przypadku przyłączenia do systemu nowych Partnerów (przewoźników komercyjnych) niezbędne będzie ich wyposażenie w urządzenia rejestrujące podróże pasażerów i włączenie ich do systemu wzajemnych rozliczeń.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

6.6.3.10. Dalsza integracja transportu

Jak już zostało to wcześniej podkreślone, działalność związku międzygminnego utworzonego przez Partnerów celem wykonywania publicznego transportu zbiorowego nie musi ograniczać się do wprowadzenia wspólnej taryfy. Gminy na etapie tworzenia związku określają zadania i cele jakie realizować będzie związek. Wydaje się naturalnym, iż w przypadku osiągnięcia porozumienia co do ujednoczenia taryfy za przewozy lokalne, kolejnym krokiem byłoby wprowadzenie spójnych graficznie biletu i rozkładu jazdy. Wskazana jest również koordynacja układu linii komunikacyjnych na terenie Partnerstwa, co niewątpliwie ułatwi wykonywanie przewozów, w szczególności w sytuacji, w której linia obejmuje więcej niż jedną gminę. Sporym udogodnieniem dla pasażerów byłoby utworzenie wspólnego, zsynchronizowanego rozkładu jazdy – wybierani przez organizatora według właściwej procedury operatorzy przewozów wykonywaliby je na określonych liniach, według określonego przez związek rozkładu.

W przypadku utworzenia przez związek międzygminny zarządu transportu, który pełniłby funkcję niejako koordynatora systemu transportu, organ ten dysponowałby analizami transportu i informacjami na temat lokalnych potrzeb transportowych. Z punktu widzenia realizacji zadań i potrzeb lokalnych gminy, korzystne jest dążenie do integracji transportu zbiorowego i transportu indywidualnego. Tworzenie centrów przesiadkowych czy parkingów dla samochodów, infrastruktury rowerowej może stanowić dodatkową korzyść z integracji w przyszłości.

6.6.4. Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, obszar Partnerstwo Nyskie jest obszarem zróżnicowanym i niejednorodnym w zakresie realizowanych usług transportowych. Wielość niezależnych przewoźników nie sprzyja funkcjonalności transportu lokalnego - wiąże się z różnymi biletami, w różnych cenach, brakiem zsynchronizowanych rozkładów jazdy, nieopłacalnością wykonywania przewozów na niektórych liniach komunikacyjnych. Aby poprawić efektywność transportu publicznego i zachęcić podróżnych do korzystania z transportu zbiorowego zalecane jest podjęcie przez



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Partnerów działań zmierzających do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych.

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego jest realną szansą na zacieśnienie współpracy pomiędzy Partnerami w zakresie transportu. Pomimo częściowych przeszkód prawno-organizacyjnych, w szczególności dotyczących ulg ustawowych, możliwe jest częściowe zharmonizowanie działalności transportowej, w zakresie określonym przez Partnerów. Zależnie od zaangażowania i woli Partnerów niniejsze opracowanie proponuje szereg rozwiązań prawnych, umożliwiających integrację na obszarze Partnerstwa. Od rozwiązania zakładającego poszerzenie obecnej oferty przewozowej – wzajemne honorowanie biletów, wspólny bilet, z jednoczesnym utrzymaniem dotychczasowego status quo w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego - opcja ta jest w dużej mierze zależna od przewoźników i wyrażenia przez nich chęci podjęcia współpracy, po rozwiązaniu, które zakłada utworzenie niezależnego podmiotu, który przejąłby organizowanie transportu lokalnego. Gminy przekazując związkowi decydowanie o kształcie polityki transportowej regionu Partnerstwa i czynnie współpracując w ramach związku mają szansę na zbudowanie spójnego systemu transportu publicznego, odpowiadającego nie tylko ich indywidualnym potrzebom, ale i zbiorowym wymaganiom stawianym przez Partnerstwo.

Biorąc pod uwagę specyfikę obszaru, zdolność finansową członków Partnerstwa oraz aktualny stan prawny, optymalne rozwiązanie będzie znajdować się pośrodku, pomiędzy wspomnianymi powyżej rozwiązaniami. Najprostsze funkcjonalnie zdaje się zawieranie porozumień pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za transport. Porozumienia międzygminne, międzypowiatowe oraz porozumienia pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego, można określić jako swoisty kompromis, spełniający zarówno warunek integracji pomiędzy Partnerami, jak i nieobciążający radykalnie budżetów samorządowych. Porozumienie zakłada przekazanie wykonywania transportu lokalnego przez podmiot odpowiedzialny innemu podmiotowi. Część Partnerów posiada własne zaplecze komunikacyjne w postaci własnego taboru. Z kolei część gmin charakteryzuje mała powierzchnia i ograniczony budżet. Wszystkie te podmioty jednakowo obciążone są obowiązkiem wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na poziomie gminnym i powiatowym. Nawiązanie współpracy w postaci porozumienia jednocześnie zapewnia jednej z jego stron dodatkowy dochód, a drugiej pozwala na zawarcie umowy na korzystniejszych warunkach bez konieczności organizowania własnego taboru czy dokonywania wyboru w drodze przetargu, który nie gwarantuje wyboru oferty mieszczącej się w granicach możliwości finansowych organizatora przewozów transportu zbiorowego. Takie porozumienie umożliwia zapewnienie obsługi transportowej przynajmniej na minimalnym poziomie, a ponadto w przypadku dalszego rozwoju przewozów i zwiększenia ilości pasażerów, pozwala na stopniowe redukcję kosztów własnych organizatora i zwiększenie samofinansowości wykonywanych przewozów.

Należy również zaznaczyć, że Partnerzy realizując działania zmierzające do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych



powinni mieć na uwadze, że znaczna część pasażerów to ludzie zagrożeni wykluczeniem społecznym oraz osoby niepełnosprawne, co nie może zostać pominięte przy kreowaniu cen biletów na transport publiczny. Niezależnie od wyboru sposobu integracji wykonywania przewozów, podmioty odpowiedzialne winny również dążyć do radykalnego odmłodzenia taboru – m.in. przez pozyskanie środków zewnętrznych na zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Optymalny sposób wykorzystania nowego taboru to obsługa linii użyteczności publicznej na terenie OF PN.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wszystkie proponowane rozwiązania umożliwiają nawiązanie współpracy i otwierają drogę do dalszej integracji. Żadne z rozwiązań nie ogranicza nowym Partnerom udziału we wspólnym publicznym transporcie zbiorowym, niezależnie od wybranej formy i zakresu integracji. Być może działania ustawodawcy umożliwią ponadto pełną integrację taryfową w niedalekiej przyszłości.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





7. Wdrażanie strategii

7.1. Układ podmiotowy oraz ramy czasowe realizacji przedsięwzięć

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podmiotami odpowiedzialnymi za wdrożenie Strategii będą poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Partnerstwo Nyskie 2020.

Partnerstwo Nyskie 2020 zostało zapoczątkowane podpisaniem listu intencyjnego pomiędzy gminą Nysa a powiatem nyskim w dniu 19.07.2012 r. Celem jego powstania było wspólne rozwiązywanie problemów demograficznych. Następnie do PN 2020 zapraszano kolejne samorządy wchodzące w skład powiatów: nyskiego, prudnickiego, głubczyckiego oraz brzeskiego. Umowę Partnerstwa podpisano 25.03.2013 r.

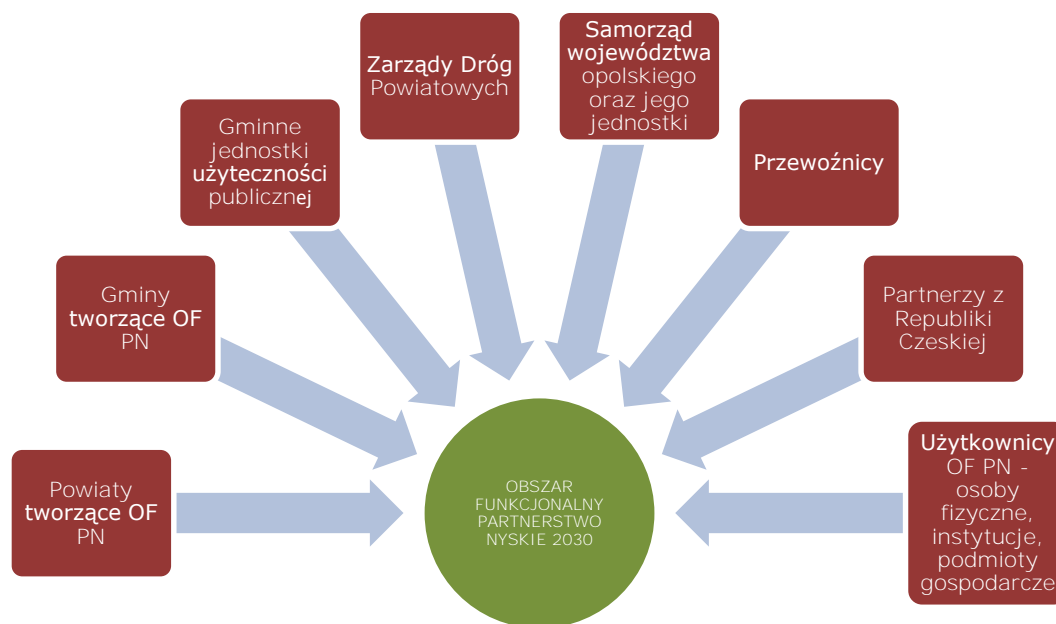
W realizację Strategii włączone będzie szerokie grono interesariuszy reprezentujących m.in. jednostki podległe Partnerom Projektu – gminne jednostki użyteczności publicznej, wydziały zajmujące się inwestycjami drogowymi, Zarządy Dróg Powiatowych, samorząd województwa opolskiego oraz jego jednostki – Zarząd Dróg Wojewódzkich, przewoźnicy – PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva, MZK Nysa, PKP TLK S.A., przewoźnicy prywatni, policja itp. Dla osiągnięcia zamierzonych celów istotna będzie współpraca ponadregionalna, w tym współpraca zagraniczna z innymi samorządami, instytucjami i środowiskami społeczno-gospodarczymi, funkcjonującymi głównie w Republice Czeskiej. Oprócz tego interesariuszami Strategii, a więc podmiotami/osobami, które z jednej strony mogą mieć wpływ na wdrażanie Strategii, a z drugiej mogą czerpać korzyści z jej realizacji, są użytkownicy OF PN: osoby fizyczne (mieszkańcy, turyści), instytucje oraz podmioty gospodarcze.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 37 Interesariusze strategii



Źródło: Opracowanie własne.

W strategii działania zaplanowano do roku 2030. W tak długim okresie czasu, uwarunkowania realizacji przedsięwzięć mogą ulec zmianie, stąd realizacja projektów może zostać przyspieszona, bądź opóźniona. Należy pamiętać o bieżącym monitoringu i ewaluacji Strategii oraz o wprowadzaniu na zmian do dokumentu.

W poniższych tabelach wskazano podmioty odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych przedsięwzięć oraz ramy czasowe ich realizacji.

Tabela 90 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji drogowych oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	gmina Biała	2017
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	gmina Biała	2017-2020
Remont dróg na terenie gminy Biała	gmina Biała	2018-2020

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont drogi Włodzienin - Wiechowice (do przejścia granicznego)	gmina Branice	2017-2022
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice	gmina Branice	2017-2022
Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich	gmina Branice	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice	gmina Branice	2017-2022
Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice	gmina Branice	2017-2022
Dokończenie budowy obwodnicy miasta	gmina Głubczyce	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	gmina Głuchołazy	2018-2022
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg	gmina Grodków	2017-2022



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków	gmina Grodków	2017-2020
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza	gmina Kietrz	2017-2022
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Remont drogi powiatowej Gryżów – Jegielnica	gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów	gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i drogi dojazdowej do DK 40	gmina Lubrza	2017
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	gmina Łambinowice	2017
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	gmina Łambinowice	2017-2020
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie	gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa	gmina Nysa	2018-2022
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej	gmina Nysa	2018-2022
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2020
Budowa połączenia drogowego od DW 411 w miejscowości Podkamień do budowanej obwodnicy Nysy w ciągu DK 41	gmina Nysa	2018-2022
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego	gmina Nysa	2017-2020
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu	gmina Nysa	2018-2022
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie	gmina Nysa	2017-2020



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych	gmina Otmuchów	2017-2020
Remont dróg gminnych oraz powiatowych	gmina Otmuchów	2017-2020
Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej)	gmina Otmuchów	2018-2022
Wyznaczenie pasów do lewoskrętu	gmina Otmuchów	2017
Oznakowanie skrajni jezdni	gmina Otmuchów	2017
Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe	gmina Otmuchów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów	gmina Paczków	2017-2020
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków	gmina Paczków	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017-2020
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej	gmina Prudnik	2017-2020
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2020
Budowa obwodnic miasta Prudnik	gmina Prudnik	2018-2020
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2020
Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów	gmina Prudnik	2017
Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik	gmina Prudnik	2017-2022

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych	gmina Skoroszyce	2017-2020
Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu: Sidzina ul. Radziechowska z DK 46	gmina Skoroszyce	2017-2020
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego	powiat nyski	2017-2022
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej	powiat nyski	2017-2022
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku	powiat prudnicki	2017-2020
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim	powiat prudnicki	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych	powiat prudnicki	2017-2022
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego	powiat głubczycki	2017-2022

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 91 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. parkingów oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała	gmina Biała	2017-2020
Budowa nowych parkingów w gminie Branice	gmina Branice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

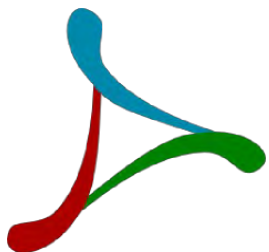
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych	gmina Grodków	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Budowa nowego parking w centrum gminy Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice	gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	gmina Otmuchów	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich	gmina Paczków	2017-2020
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych	gmina Prudnik	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce	gmina Skoroszyce	2017-2020
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim	powiat głubczycki	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	powiat prudnicki	2017-2020

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 92 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. infrastruktury przystankowej oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała	gmina Biała	2017
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych	gmina Branice	2017
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych	gmina Głuchołazy	2017
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze	gmina Kietrz	2017
Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych	gmina Korfantów	2017
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice	gmina Łambinowice	2017
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017 - 2018
Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników	gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych	gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok autobusowych	gmina Paczków	2017
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy	powiat prudnicki	2017 - 2018
Przebudowa zatok autobusowych	gmina Prudnik	2017
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie	gmina Prudnik	2016



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania)		
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017 - 2018
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce	gmina Skoroszyce	2017 - 2018
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	powiat nyski	2017
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020	OF PN 2020	2016
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej	OF PN 2020	2018 - 2019
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej	OF PN 2020	2016 - 2017
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa	OF PN 2020	2016 - 2017

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 93 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. przebudowy dworców oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Modernizacja dworca PKP w m. Głuchołazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób	gmina Głuchołazy	2016 - 2018

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojść pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.		
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	gmina Głubczyce	2016 – 2018
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	gmina Grodków	2016 – 2018
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji (działka nr 1133 obszar 0,4993 ha).	gmina Otmuchów	2016 – 2018
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).	gmina Paczków	2016 – 2018
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy	gmina Prudnik	2016 – 2018



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.		

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 94 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz ramy czasowe ich realizacji

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie	gmina Nysa	2016 – 2018
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP	gmina Prudnik	2016 – 2018

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 95 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji w ciągi piesze i rowerowe oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice	gmina Branice	2017-2019
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim	gmina Głubczyce	2017

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2022
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych	gmina Grodków	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych	gmina Kietrz	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic	gmina Lubrza	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	gmina Łambinowice	2017-2022
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów	gmina Łambinowice	2017-2022
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych	gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej Nysa - Głuchołazy	gmina Nysa	2017-2022
Wytyczenie oraz budowa chodników	gmina Otmuchów	2017-2022



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego	gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym	gmina Otmuchów	2017-2022
Montaż stojaków rowerowych	gmina Otmuchów	2018
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych	gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie	gmina Paczków	2017-2022
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków	gmina Paczków	2017-2022
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	gmina Paczków	2017
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017-2022
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów	gmina Prudnik	2018
Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym	gmina Skoroszyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych	powiat głubczycki	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	powiat nyski	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	powiat prudnicki	2017-2022
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej	OF PN 2020	2016-2017

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	OF PN 2020	2017-2018

Źródło: Opracowanie własne.

7.2. Układ funkcjonalny

Zadania i zamierzenia inwestycyjne wynikające ze Strategii obejmują zadania własne samorządów gminnych i samorządów powiatowych zrzeszonych w ramach Partnerstwa Nyskiego.

W związku z powyższym rolą zarówno samorządu gminnego, jak i samorządu powiatowego będzie wykonywanie w pierwszej kolejności zadań leżących w ich bezpośredniej kompetencji, wynikających z przepisów prawa. W kontekście transportu zadaniami własnymi gminy są sprawy związane z utrzymaniem dróg gminnych, ulic, mostów, placów, a także organizacja ruchu drogowego i organizacja lokalnego transportu zbiorowego. Ponadto w polskim systemie prawnym obowiązuje zasada domniemania kompetencji na rzecz gminy. Oznacza to, że jeśli jakieś zadanie przewidziane jest dla samorządu terytorialnego, a nie zostało sprecyzowane, którego szczebla jednostka ma je wykonać, zakłada się że przypada ono gminie. W kontekście transportu zadaniami własnymi powiatu są sprawy związane z transportem publicznym i drogami publicznymi (drogi powiatowe). Należy jednak zaznaczyć, że powiat wykonuje zadania o charakterze ponadgminnym, co oznacza:

- Podejmowanie współpracy z innymi podmiotami na zasadach partnerstwa – kolektywne rozwiązywanie problemów, wzajemne wspieranie, wprowadzenie planowania zintegrowanego, propagowanie oraz wymianę doświadczeń i praktyk między Partnerami, a także współfinansowanie działań innych podmiotów.
- Podejmowanie działań promujących rozwiązania pożądane z punktu widzenia danego obszaru, lobbowanie na rzecz realizacji określonych zadań przez inne podmioty itp.

7.3. Zasady Realizacji Strategii

Strategia jest perspektywicznym dokumentem, wyznaczającym kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na terenie Partnerstwa. Aby w sposób efektywny wdrożyć założenia Strategii, zapewnić efektywny przebieg inwestycji i uzyskać maksymalne efekty z posiadanych nakładów, konieczne jest zarządzanie procesem realizacji Strategii według szeregu następujących zasad:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- **Zasada partnerstwa** – zasada propagująca wspólne działania podczas realizacji poszczególnych zapisów Strategii, czego wyrazem jest inicjatywa łącząca podmioty należące do Obszaru Funkcjonalnego. Ponadto przewiduje się przeprowadzenie konsultacji społecznych na każdym etapie realizacji zapisów Strategii.
- **Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych** – zaprojektowane rozwiązania (dotyczące zarówno opracowania Strategii, jak i jej wdrożenia) muszą zostać nakierowane na wywarcie możliwie największego pozytywnego wpływu na jakość systemu transportowego Partnerstwa. Cel ten mierzony będzie stopniem zaspokojenia potrzeb społecznych przez funkcjonujący system transportowy.
- **Zasada kompleksowości** – zaplanowane rozwiązania powinny w maksymalnym stopniu przyczynić się do podniesienia konkurencyjności systemu transportowego na obszarze Partnerstwo Nyskie oraz zapewniać komplementarność poszczególnych gałęzi transportu w celu zapewnienia najbardziej efektywnego systemu transportowego.
- **Zasada intermodalności** – system transportowy na terenie Partnerstwa powinien charakteryzować się komplementarnością poszczególnych gałęzi transportu towarów i osób, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości korzystania z alternatywnych wariantów w przewozie towarów i pasażerów.
- **Zasada programowania** – Strategia powinna wyznaczać sposób funkcjonowania w przyszłości systemu transportowego na terenie Partnerstwa (priorytety, sposób finansowania, wdrażania i monitorowania). U podstaw tej zasady leży konieczność wieloletniego planowania rozwoju z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów systemu.
- **Zasada ciągłości i długookresowości działań** – oznacza, że działania przewidywane na lata przypadające po zakończeniu obowiązywania Strategii, będą stanowić kontynuację działań i rozwiązań proponowanych dla poprzednich okresów.
- **Zasada zrównoważonego rozwoju** – oznacza, że rozwój systemu transportowego na terenie Partnerstwa nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń, dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej.
- **Zasada wolnej i uczciwej konkurencji** – oznacza, że na rynku usług transportowych winno dążyć się do zapewnienia warunków do uczciwej i wolnej konkurencji podmiotów prowadzących działalność w tym zakresie. A także do ich równego traktowania przez władze (jednakże z zachowaniem kontrolnej roli władz publicznych w tym zakresie).
- **Zasada promocji transportu zbiorowego** – rozwój systemu transportu powinien szczególnie uwzględniać potrzeby i uwarunkowania transportu zbiorowego.
- **Zasada efektywności inwestycyjnej** – oznacza, że za priorytetowe zadania uznane będą inwestycje o najwyższym stopniu efektywności ekonomicznej w odniesieniu do potrzeb mieszkańców Obszaru



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Funkcjonalnego, uwzględniając ograniczoną ilość środków finansowych na realizację inwestycji.
- **Zasada montażu finansowego** – podczas przygotowania projektów i zadań inwestycyjnych uwzględniane będą rozwiązania umożliwiające pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, w tym kapitału prywatnego np. w formie partnerstwa publiczno-prywatnego.
 - **Zasada dodatkowości** – oznacza, że środki finansowe przeznaczone na realizację określonych zadań nie będą w całości pochodziły z dotacji. Podmiot realizujący projekt musi dysponować określonymi kwotami, które zostaną poświęcone na współfinansowanie projektów.
 - **Zasada monitorowania i oceny** – oznacza konieczność systematycznego monitorowania poziomu rozwoju systemu transportowego obszaru poprzez regularne gromadzenie informacji statystycznej. A także prowadzenie stałych analiz rozwoju tego systemu, celem dokonania oceny i ewentualnych korekt w systemie wdrażania Strategii.
 - **Zasada koncentracji** – w ramach realizacji Strategii, wsparcie skupione zostanie na ograniczonej liczbie zadań i projektów. Celem takiego podejścia jest koncentracja wsparcia w tych obszarach, które zagwarantują największe efekty.

Wdrażanie Strategii powinno zmierzać do stworzenia sprawnie działającego i możliwie najbardziej wydajnego systemu transportowego w regionie, przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum negatywnych efektów zewnętrznych generowanych w związku z jego funkcjonowaniem. System transportowy stanowi układ powiązanych ze sobą elementów, którego wszystkie części wzajemnie na siebie oddziałują i nie mogą funkcjonować w oderwaniu od całości. Dlatego też konieczne jest zapewnienie szeroko zakrojonej współpracy wszystkich podmiotów mających wpływ na funkcjonowanie tego systemu.

Realizacja zamierzeń określonych w *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* będzie odbywać się pod nadzorem Starostwa Powiatowego w Nysie – Partnera odpowiedzialnego za Strategię. Partner wyodrębni komórkę/biuro/wydział lub pracownika w Regulaminie Organizacyjnym odpowiedzialnego za zarządzanie realizacją zamierzeń Strategii.

Aby realizować zapisy Strategii w zgodzie z przedstawionymi powyżej zasadami, wszystkie inwestycje powinny zostać zaakceptowane przez specjalnie powołaną Radę Partnerstwa lub inny organ decyzyjny, w którego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych samorządów. Zaangażowanie Rady na etapie planowania inwestycji umożliwi konsultację zaproponowanych projektów, a tym samym ułatwi osiągnięcie dodatkowych efektów, np. poprzez realizację wspólnych projektów partnerskich lub projektów komplementarnych z uzyskanym efektem synergii, co stanowi jeden z podstawowych celów zawiązania Partnerstwa.

Ponadto rekomenduje się powołanie Zespołu Tematycznego ds. Transportu, odpowiedzialnego za inicjowanie projektów z zakresu szeroko rozumianego transportu. W jego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych Partnerów, zarządcy



dróg, podmioty odpowiedzialne za organizację oraz bezpieczeństwo transportu publicznego i drogowego, a także inne podmioty, których działalność przyczynia się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego na terenie Partnerstwa.

Współdziałanie władz samorządowych w realizacji postanowień Strategii wymaga ścisłej współpracy i koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz podmiotami zaangażowanymi w realizację założeń dokumentu.

W tym:

- ścisłej współpracy i koordynacji działań samorządów terytorialnych wszystkich szczebli oraz ich instytucji, odpowiedzialnych za zarządzanie poszczególnymi elementami systemu transportu na terenie Partnerstwa;
- pełnej integracji Strategii Rozwoju Transportu z polityką transportową województwa;
- współpracy z samorządami sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego w celu realizacji komplementarnych przedsięwzięć, przyczyniających się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego w województwie, a nie tylko ograniczenie się do realizacji projektów na terenie Partnerstwa, co mogłoby przynieść negatywny efekt zamknięcia na pozostałą część województwa;
- zabezpieczenia w budżetach samorządów środków finansowych niezbędnych do realizacji zapisów Strategii oraz aktywnego poszukiwania różnorodnych form finansowania dla inwestycji wskazanych jako priorytetowe;
- inicjowanie stałych studiów nad efektywnością funkcjonowania systemu transportowego i przeprowadzanie oceny ekonomicznej przyjmowanych rozwiązań przestrzennych, funkcjonalnych i technicznych.

Wdrażanie zapisów Strategii winno odbywać się według następującego schematu przedstawionego poniżej:

- zaplanowanie, na podstawie wstępnej analizy efektywności inwestycji, sposobu osiągnięcia celów określonych w Strategii – przede wszystkim poprzez wskazanie przedsięwzięć, które w maksymalnym stopniu przyczyniają się do realizacji założeń Strategii;
- zdefiniowanie jednostek i osób odpowiedzialnych za praktyczną realizację przedsięwzięć określonych w Strategii;
- koordynacja działań, w szczególności w przypadku realizowania inwestycji przez większą liczbę jednostek, wyznaczenie liderów przedsięwzięć;
- monitoring efektywności realizacji poszczególnych przedsięwzięć, jeszcze w trakcie ich trwania;
- ocena rezultatów wdrożenia Strategii;
- opracowanie systemu modyfikacji założeń Strategii – aktualizacja Strategii.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 38 Schemat wdrażania Strategii



Źródło: Opracowanie własne.

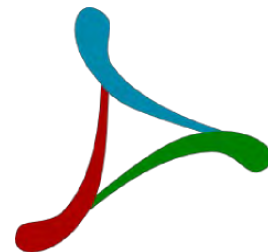
Realizacja celów *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wymaga stworzenia planu finansowego, będącego podstawą do przeprowadzenia inicjatyw niezbędnych do poprawy systemu transportowego na terenie Partnerstwa. Biorąc pod uwagę specyfikę sektora transportu (wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny, decydujący o jakości życia), konieczne jest zapewnienie systemu finansowania, umożliwiającego nie tylko nadrobienie zaległości infrastrukturalnych, ale również przyczyniającego się do poprawy rentowności systemu transportowego. Ograniczy to w przyszłości koszty ponoszone przez jednostki samorządu terytorialnego.

Realizacja zaplanowanych inwestycji winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu*, które wymienione zostały we wcześniejszej części opracowania.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest kluczowym dokumentem definiującym kierunki i założenia rozwoju systemu transportowego na obszarze Partnerstwa na najbliższe lata. W sferze informacyjnej wdrożenia Strategii konieczne jest podjęcie działań nakierowanych na:

- zwiększenie wiedzy mieszkańców Partnerstwa na temat założeń Strategii oraz realizacji zawartych w niej planów inwestycyjnych;
- uzyskanie akceptacji społecznej na realizację przewidzianych działań;

- stworzenie mechanizmu gwarantującego uzyskanie informacji zwrotnych na temat sposobu realizacji planów zawartych w Strategii;
- stworzenie modelu przepływu informacji między jednostkami samorządu terytorialnego, podmiotami zaangażowanymi w realizację celów Strategii oraz mieszkańcami.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

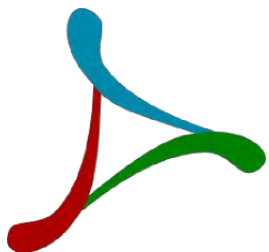
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

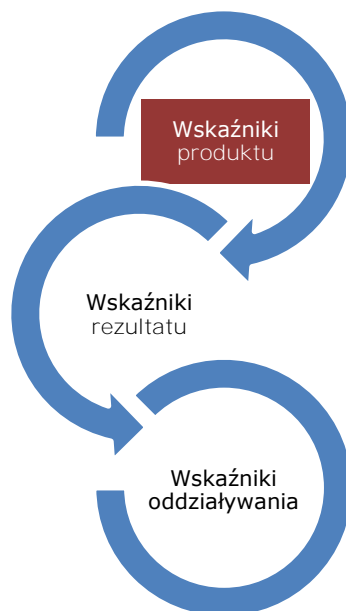
8. Monitoring i ewaluacja

8.1. Relacje między wskaźnikami

Jednym z najczęściej stosowanych sposobów prowadzenia monitoringu jest zastosowanie metod wskaźnikowych. Wszystkie przedsięwzięcia zaplanowane do przeprowadzenia w ramach Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 powinny przyczyniać się do realizacji jej celów oraz założeń. Z tego względu przy zdefiniowanych celach przedsięwzięcia ustalono adekwatny system wskaźników ich realizacji.

Wskaźniki produktu obrazują bezpośrednie, namacalne efekty realizacji przedsięwzięć rozwojowych. Są bezpośrednimi efektami podejmowanych działań rozwojowych w postaci gotowych do użycia/wykorzystania produktów. Stopień osiągnięcia zakładanych wskaźników mierzalny jest od razu po zakończeniu realizacji projektu. Sumowanie wskaźników dla wszystkich projektów w perspektywie obowiązywania dokumentu do roku 2030 umożliwi ocenę osiągnięcia danego wskaźnika dla całej Strategii.

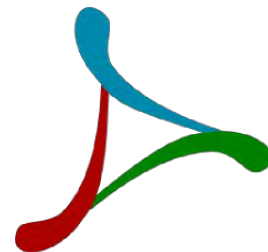
Rysunek 39 Wskaźniki produktu w systemie oceny wdrażania Strategii



Źródło: Opracowanie własne.

Wdrożenie projektów rozwojowych oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników produktu umożliwi osiągnięcie wskaźników rezultatu. Są to wszelkiego rodzaju udogodnienia, ulepszenia, rozwój, postęp, usprawnienia będące pochodną infrastruktury powstałej w projekcie i innych produktów projektu. Obrazują one mierzalne korzyści, jakie zostaną osiągnięte w wyniku wdrażania projektów. Dotyczyć

mogą wszystkich sfer życia: społecznej, gospodarczej itd. Ocena wskaźników rezultatu możliwa jest zazwyczaj w krótkim czasie (najczęściej do jednego roku) po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.



Rysunek 40 Wskaźniki rezultatu w systemie oceny wdrażania Strategii

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Osiągnięcie wskaźników produktu i rezultatu w efekcie końcowym doprowadzi do osiągnięcia wskaźników oddziaływania. Oddziaływanie do długofalowe efekty realizacji projektów oraz całej strategii, których pomiar najczęściej wykracza poza ramy czasowe obowiązywania dokumentu. Dlatego też, w niniejszym dokumencie wskazano, jakie przewiduje się długofalowe oddziaływanie Strategii, bez wskazywania ich mierników.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 41 Wskaźniki oddziaływania w systemie oceny wdrażania Strategii



Źródło: Opracowanie własne.

8.2. Wskaźniki

8.2.1. Wskaźniki produktu

Na tym poziomie rekomenduje się przyjęcie następujących wskaźników produktu dla strategii:

Tabela 96 Wskaźniki produktu realizacji Strategii

Cel strategiczny	Wskaźnik	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	Nowozakupione autobusy niskoemisyjne	70
	Nowe trasy komunikacji publicznej	2
	Powstałe portale informacji pasażerskiej	1
	Nowowybudowane/wyremontowane przystanki komunikacji publicznej	50
	Zintegrowane centra przesiadkowe P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride)	2
	Zmodernizowane dworce	8



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Wskaźnik	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Wyremontowane drogi	600 km
	Nowowytbudowane drogi	50 km
	Przebudowane skrzyżowania, w tym skrzyżowania z poprawioną organizacją ruchu	30
	Nowoutworzone miejsca parkingowe	450
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	Nowowytbudowane/wyremontowane trasy rowerowe o charakterze rekreacyjnym	600 km
	Nowopowstałe miejsca bezpiecznego pozostawienia roweru	14 (w każdej miejscowości po jednym)
	Stworzone portale informacji rowerowej	1

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźniki produktu spełniają następujące kryteria:

- **mierzalność** – wskaźniki są możliwe do zmierzenia na odpowiednio wysokim poziomie dokładności,
- **rzetelność** – pomiar wskaźników dokonywany będzie w sposób obiektywny, za każdym razem na tych samych zasadach,
- **trafność** – wskaźniki odzwierciedlać będą rzeczywisty poziom realizacji celów, a więc są dobrane aby odzwierciedlać rzeczywiste wyniki działań,
- **dostępność** – dane nt. wskaźników będą dostępne dla osób i instytucji dokonujących ewaluacji, ich pozyskanie będzie proste i nie będzie wymagać nadmiernych nakładów finansowych i czasowych.

Ponadto, oprócz ww. wskaźników – adekwatnych do pomiaru postępów i efektów realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych – rekomenduje się monitoring szczegółowych wskaźników odnoszących się do oceny systemu transportowego na terenie Partnerstwa, w tym m.in. dotyczących:

- ilości sprzedanych biletów w komunikacji miejskiej,
- punktualności w publicznym systemie transportowym,
- napelnienia w pojazdach publicznego transportu zbiorowego,



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- liczby pasażerów przewożonych środkami publicznego transportu zbiorowego,
- pracy przewozowej, realizowanej przez pojazdy publicznego transportu zbiorowego.

Umożliwi to bieżącą ocenę pracy systemu oraz podejmowanie stosownych działań korygujących w przypadku pojawienia się jakichkolwiek odchyłeń.

Monitoring i ewaluacja Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowana będzie przez Partnera – Starostwo Powiatowe w Nysie działające na podstawie Umowy Partnerstwa zawartej dnia 25.03.2013 r.

W tym celu rekomenduje się powołanie specjalnej jednostki, odpowiedzialnej za monitoring i ewaluację przedmiotowej Strategii. Taką jednostką może być kilkuosobowy Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji bądź utworzenie odpowiedniego stanowiska w ramach obecnej struktury organizacyjnej Starostwa – tzn. Stanowiska Specjalisty ds. Monitoringu i Ewaluacji.

System pomiaru wskaźników odnoszących się do sfery transportowej jest zgodny z założeniami konstrukcji systemu monitorowania pozostałych Strategii opracowanych dla Partnerstwa. A także odnosić się do zbioru elementów umożliwiających pomiar, kontrolę i interpretację efektów realizowanych działań.

System monitoringu i ewaluacji powinien umożliwiać uaktualnianie Strategii i obejmować następujące zadania:

- **Coroczne gromadzenie, przetwarzanie i analizę zebranych danych związanych z wdrożeniem Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski, ma za zadanie pozyskać rokrocznie informacje i dane dotyczące wskaźników, wyszczególnionych w tabeli powyżej od organów wskazanych przy określonych wskaźnikach oraz pozostałych Partnerów Strategii. Następnie Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji dokonuje oceny aktualnego stopnia realizacji celów ze stanem zakładanym. W sytuacji rozbieżności, komórka ta podejmuje kroki zaradcze celem wyjaśnienia zaistniałego stanu rzeczy. Etap gromadzenie, przetwarzania i analizy danych kończy przekazanie zbiorczej informacji do Biura Projektu w Nysie.

- **Opracowanie raz na 3 lata zbiorczego sprawozdania z realizacji Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski raz na trzy lata na podstawie corocznie zgromadzonych danych, przygotowuje zbiorcze sprawozdanie z realizacji Strategii oraz wskaźników monitorowania skutków środowiskowych jej wdrożenia oraz dokonuje oceny okresowej (mid-term) oraz regresywnej (ex-post) przy wykorzystaniu zaproponowanych mierników monitoringu i ewaluacji. Dalej przesyła zbiorcze zestawienie pozostałym Partnerom Strategii celem przedłożenia



pod obrady sesji poszczególnych jednostek tworzących OF PN 2020. Zakłada się, że Biuro Projektu w Nysie corocznie wyznaczać będzie termin, w którym wszyscy Partnerzy będą zobowiązani do zatwierdzenia sprawozdania w toku obrad organów stanowiących OF PN 2020.

Biorąc pod uwagę to, że w kolejnych latach (zarówno w perspektywie krótko - jak i długookresowej), zarówno w otoczeniu zewnętrznym jak i relacjach wewnętrznych, może zajść szereg zmian mających istotne znaczenie dla rozwoju regionu i systemu transportowego, celowe będzie dokonanie przeglądu, a w konsekwencji aktualizacji Strategii i wskaźników monitoringu skutków środowiskowych.

Uwzględniając jednak metodologię opracowania Strategii, wieloaspektową analizę, zaangażowanie Partnerów oraz społeczeństwa na etapie jej tworzenia, nie istnieje ryzyko, że taka aktualizacja spowoduje konieczność odrzucenia lub gruntownego przemodelowania wizji, celów strategicznych oraz planów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwa.

Zakładając, że większość zadań planowanych do realizacji w ramach Strategii może być finansowanych ze środków unijnych, rekomenduje się gruntowny przegląd Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko po zakończeniu obecnego okresu programowania w 2020 r. Takie działanie umożliwi przegląd zrealizowanych, będących w realizacji oraz planowanych do realizacji inicjatyw wraz ze wskaźnikami skutków środowiskowych.

Jest to również okres, w którym aktualizacja Strategii może nieść za sobą następujące efekty:

- dostosowanie kierunków rozwoju Obszaru Funkcjonalnego do zmieniających się warunków prawnych, społecznych i gospodarczych oraz potrzeb i oczekiwań mieszkańców;
- przedstawienie aktualnej diagnozy rozwoju obszaru z uwzględnieniem dotychczasowej dynamiki, zaobserwowanych trendów oraz prognoz na kolejne lata.

Aktualizacja Strategii powinna zostać przeprowadzona w oparciu o następujące zasady:

- Zasada konsensusu społeczności lokalnej – zasada otwartości Strategii. Podobnie jak przy tworzeniu dokumentu, podczas procesu aktualizacji rekomenduje się zaangażowanie przedstawicieli różnych środowisk, m.in. władz samorządowych, organizatorów transportu, podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę transportową oraz mieszkańców.
- Zasada zgodności – Strategia, zarówno w wersji pierwotnej, jak i zaktualizowanej, winna cechować się zgodnością z dokumentami strategicznymi zarówno na poziomie lokalnym, jak i na poziomach wyższych (m.in. ze strategią rozwoju transportu dla województwa i kraju).

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

- Zasada otwartości – rekomenduje się zachowanie otwartego charakteru Strategii, umożliwiającego bieżące wprowadzanie zmian przyczyniających się do bardziej efektywnego osiągnięcia celów założonych w dokumencie.

Strategia ma charakter otwarty, a metodologia jej wdrażania zakłada możliwość dokonywania zmian i aktualizacji jej zapisów w reakcji na zmieniające się uwarunkowania makroekonomiczne, wyniki okresowych analiz, efekty realizacji Strategii czy inne czynniki mogące mieć wpływ na przyjęte założenia. Wszystkie zmiany w tym zakresie będą jednak odbywały się przy udziale i konsultacji ze społecznością lokalną, dzięki czemu zostanie zachowany uspołeczniony charakter tego dokumentu.

8.2.2. Wskaźniki rezultatu

Dla strategii przewiduje się osiągnięcie następujących wskaźników rezultatu:

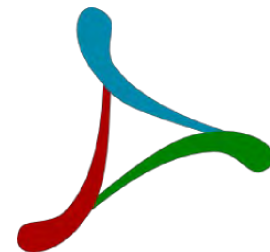
Tabela 97 Wskaźniki rezultatu

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	Zaspokojony popyt na transport publiczny zgłaszanego przez użytkowników OF PN 2020	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania systemu transportu publicznego Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Zgodność rzeczywistego czasu podróży z czasem podróży planowanym	Odstępstwa czasu podróży od czasu planowanego nie będą większe niż 20%, wyłączając opóźnienia wynikające ze zdarzeń losowych Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system informacji pasażerskiej dla komunikacji publicznej	Liczba uruchomionych, sprawnie działających portali informacji pasażerskiej - 1 ^[1]
	System transportu publicznego, integrujący dotychczasowe rozwiązania z nowoczesnymi elementami	Udział inwestycji wdrażających nowoczesne rozwiązania w inwestycjach ogółem (tam, gdzie wdrażanie nowoczesnych rozwiązań jest możliwe) – 100% ^[2]
	Zwiększenie udziału komunikacji publicznej w systemie transportowym ogółem, wzrost	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania systemu transportu publicznego

^[1] Sprawnie działający portal oznacza, że informacje na nim są na bieżąco aktualizowane, portal może stanowić wiarogodne źródło informacji o komunikacji publicznej na obszarze OF PN; cechuje go kompleksowość informacji. Posiada interfejs przyjazny dla użytkowników, poruszanie się po nim jest intuicyjne i nie nastarcza w tym zakresie trudności użytkownikom.

^[2] Osiągnięcie takiego wskaźnika oznacza, że wszystkie inwestycje techniczne, technologiczne, polegające na zakupie taboru czy też inwestycje w infrastrukturę techniczną cechować będą się innowacyjnością, a więc bazować będą na najlepszych możliwych do zastosowania rozwiązaniach, adekwatnych do zdiagnozowanego problemu.

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
	zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną	Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Ograniczenie emisji CO ₂	Wymiana 70 sztuk starych autobusów na 70 nowych, które cechują się niską emisją CO ₂
	Nowozakupiony tabor przystosowany do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych	Liczba nowozakupionych autobusów niskoemisyjnych – 70 sztuk
	Wzrost bezpieczeństwa w okolicach przystanków komunikacji publicznej	Brak zdarzeń losowych wynikających złego stanu technicznego przystanków oraz nieprawidłowego oznakowania
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Zlikwidowanie wąskich gardeł, system dróg zapewniający przepustowość w ciągu całej doby (w przypadku występowania miejsc o obniżonej przepustowości w niewralgicznych godzinach w ciągu doby, możliwość przeniesienia części ruchu na inne ciągi komunikacyjne)	Skrócenie czasu podróży samochodem
	Możliwość przewidzenia czasu podróży	Odstępstwa czasu podróży od czasu planowanego nie będą większe niż 10%, wyłączając opóźnienia wynikające ze zdarzeń losowych – Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system komunikacji drogowej wewnątrz obszaru OF PN	Szybki dostęp do wewnętrznych generatorów ruchu (bez korków, bezpiecznie)
	Sprawny system komunikacji drogowej z otoczeniem OF PN, w tym dogodny dojazd do miejsc centralnych regionu	Szybki dostęp do zewnętrznych generatorów ruchu (bez korków, bezpiecznie)
	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się po drogach	Zmniejszenie liczby wypadków pojazdów mechanicznych w stosunku do stanu obecnego, brak ofiar śmiertelnych wypadków drogowych
	Wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Zmniejszenie liczby wypadków z pieszymi i rowerzystami w stosunku do stanu obecnego, brak ofiar śmiertelnych
	Skrócenie czasów przejazdu	Spadek czasu przejazdu w stosunku do stanu obecnego
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów inwestycyjnych (bez korków, bezpiecznie)
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów mieszkaniowych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów mieszkaniowych (bez korków, bezpiecznie)
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów rekreacyjnych i turystycznych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów rekreacyjnych i turystycznych (bez korków, bezpiecznie)



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

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
	Zaspokojony popyt na miejsca parkingowe	Liczba nowoutworzonych miejsc parkingowych – 450
	Likwidacja zjawiska parkowania w miejsca niedozwolonych	Zlikwidowanie całkowite parkowania w miejscach niedozwolonych
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rollerowej na terenie OF PN	Rozwój turystyki bazujący na ścieżkach rowerowych	Długość wybudowanych/wyremontowanych ścieżek rowerowych – 600
	Poprawa bezpieczeństwa na ciągach pieszo - rowerowych	Brak incydentów i zdarzeń na ciągach pieszo - rowerowych
	Zaspokojony popyt użytkowników OF PN 2020 na ciągi pieszo - rowerowe	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania ciągów pieszo – rowerowych Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system informacji pasażerskiej dla ciągów pieszo - rowerowych	Liczba uruchomionych, sprawnie działających portali informacji rowerowej - 1 ^[3]

Źródło: Opracowanie własne.

Samochód jest dominującym środkiem transportu wykorzystywanym podczas odbywania podróży zamiejscowych na trasie dom-praca-dom (wybiera go 80% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasował się autobus, który wskazało 15% ankietowanych. Najczęściej wybieraną formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-nauczanie-dom jest autobus (77% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasowały się przejazdy samochodem (16% mieszkańców). Dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom – inne - dom jest samochód, na który wskazało 59% mieszkańców. Kolejnym, często wybieranym środkiem transportu pozostaje autobus (26% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców przemieszcza się rowerem (6% osób). Biorąc pod uwagę wszystkie podróże, wykonywane na wszystkich badanych rodzajach tras, dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych jest samochód (wybiera go 59% mieszkańców), następnie autobus (30% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców wybiera podróżowanie pieszo (6% osób), rowerem (4% mieszkańców) i motocyklem (1% osób).

^[3] Sprawnie działający portal oznacza, że informacje na nim są na bieżąco aktualizowane, portal może stanowić wiarogodne źródło informacji o ścieżkach rowerowych na obszarze OF PN; cechuje go kompleksowość informacji. Posiada interfejs przyjazny dla użytkowników, poruszanie się po nim jest intuicyjne i nie nastarcza w tym zakresie trudności użytkownikom.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

8.2.3. Prognozowane wskaźniki oddziaływania

W wyniku wdrożenia polityki transportowej ujętej w niniejszym dokumencie osiągnięte zostaną następujące wskaźniki oddziaływania (długofalowe skutki wdrażania przedsięwzięć rozwojowych):

1. **Przyspieszenie rozwoju gospodarczego.** System transportowy w mieście jest podstawowym układem, który stanowi podstawę do dalszego rozwoju OF PN 2020. Dlatego też usprawnienie systemu niewątpliwie przyczyni się do przyspieszenia rozwoju gospodarczego OF PN bowiem:

- Dobrze skomunikowane z otoczeniem obszary są atrakcyjne inwestycyjnie. Ponadto analizowany teren będzie miał dogodny dostęp do ciągów komunikacyjnych gwarantujących dobre połączenie z regionem.
- Przedsiębiorcy będą mogli swobodnie przemieszczać się oraz oni sami będą dostępni dla otoczenia. Usprawnione będą relacje dostawca – odbiorca.
- Przedsiębiorcy będą bardziej dostępni dla odbiorców indywidualnych.
- Dostępność wielu miejsc kultury, rozrywki będzie również generowała przychody dla jst.
- Sprawny system transportowy umożliwi również rozwój turystyki. W ramach Strategii przewiduje się rozwój ciągów pieszo – rowerowych, co z kolei stanowi bazę dla rozwoju turystyki.

2. **Poprawa jakości życia mieszkańców.** System transportowy warunkuje dostępność szkół, pracy itd. Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom obszaru, docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Stąd też rola systemu transportowego w kreowaniu rozwoju społeczności lokalnej jest ogromna bowiem:

- Usprawnienie komunikacji, przemieszczania się wewnątrz obszaru OF PN ułatwi odstęp do pracy, nauki i innych generatorów ruchu.
- Wydolny, przepustowy system transportowy zapewnia sprawną komunikację z otoczeniem.
- Realizacja polityki ujętej w niniejszym dokumencie spowoduje zmianę przyzwyczajeń mieszkańców – nastąpi promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Transport jest generatorem wielu wypadków na OF PN 2020. Stąd też realizacja przedsięwzięć rozwojowych ujętych w Strategii zapewni poprawę bezpieczeństwa w systemie transportowym. Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Użytkownicy OF PN 2020 będą mieli zapewnione alternatywne kanały komunikacji – wybudowane zostaną ciągi piesze i rowerowe.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- System transportowy gwarantuje wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.

3. **Poprawa wizerunku gmin należących do Partnerstwa** - wprowadzenie przewidzianej w Strategii polityki transportowej wpłynie na poprawę wizerunku OF PN. Stworzony zostanie efektywny i spójny system transportu odzwierciedlający rzeczywiste powiązania funkcjonalne. Wpłynie to jednocześnie na wzrost atrakcyjności terenów turystycznych i inwestycyjnych OF PN.
4. **Poprawa stanu środowiska naturalnego.** Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy. Obwodnice OF PN 2020 zostaną poprowadzone z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miejscowości.

8.2.4. Wskaźniki ekonomiczne

Kolejnym elementem opracowania są wskaźniki ekonomiczne inwestycji dla każdej gminy oraz dla powiatów. Analiza została wykonana dla okresu od 2010 roku do 2041 roku. Obliczone zostały następujące wskaźniki:

- **ENPV** (economic net present value) - ekonomiczna wartość bieżąca projektu
- **ERR** (economic rate of return) - ekonomiczna stopa zwrotu z projektu
- **NPV** (net present value) - suma zdyskontowanych przepływów pieniężnych projektu

Dla wszystkich gmin wskaźnik **ENPV > 0** co oznacza, że wartość bieżąca korzyści jest większa niż wartość bieżąca kosztów.

Ponadto zostały przedstawione nakłady na inwestycje w każdej z gmin i powiecie oraz **korzyści eksploatacji**. Wartość ta oznacza o ile zmniejszą się nakłady na utrzymanie infrastruktury po zrealizowanych inwestycjach. W Prudniku ze względu na to, że zaplanowano dużą ilość nowych dróg, korzyści eksploatacji są ujemne. Ponadto w ostatniej kolumnie zaprezentowano roczne korzyści z eksploatacji przez najbliższe 25 lat.

Zestawienie zbiorcze wszystkich wskaźników ekonomicznych znajduje się w załączniku 10.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 98 Wskaźniki ekonomiczne

Gmina/Powiat	ENPV	ERR	NPV	Niezbędne nakłady	Korzyści eksploatacyjne	Korzyści eksploatacji w przeliczeniu na każdy rok analizy
Biała	159 136 418	90,70%	-10 895 123	19 837 398,37	12 830 400,00	513 216,00 zł
Branice	29 833 962	53,10%	-4 394 531	6 634 146,34	2 645 775,00	105 831,00 zł
Głubczyce	51 187 646	62,08%	-6 580 566	8 845 528,46	1 950 300,00	78 012,00 zł
Głucholazy	205 718 912	67,71%	-22 442 233	30 504 065,04	7 323 525,00	292 941,00 zł
Grodków	36 710 585	24,61%	-17 359 294	22 113 821,14	2 940 300,00	117 612,00 zł
Kietrz	183 816 239	18,67%	-132 494 172	165 983 739,84	17 280 945,00	691 237,80 zł
Korfantów	286 488 269	65,03%	-34 979 396	52 357 723,58	20 301 435,00	812 057,40 zł
Lubrza	44 817 093	85,35%	-3 866 403	5 983 739,84	2 606 175,00	104 247,00 zł
Łambinowice	59 643 133	29,84%	-19 540 020	27 772 357,72	8 620 425,00	344 817,00 zł
Nysa	94 217 944	21,00%	-46 756 881	55 349 593,50	4 950,00	198,00 zł
Otmuchów	223 429 947	88,68%	-17 223 857	25 821 138,21	10 070 527,50	402 821,10 zł
Paczków	62 251 376	138,83%	-2 249 824	4 565 853,66	3 514 995,00	140 599,80 zł
Prudnik	51 042 880	16,67%	-37 387 364	44 097 560,98	-287 100,00	- 11 484,00 zł
Skoroszyce	73 483 932	75,80%	-7 514 409	11 056 910,57	4 009 500,00	160 380,00 zł
Powiat Głubczycki	212 562 081	26,29%	-83 764 615	104 065 040,65	9 145 125,00	365 805,00 zł
Powiat Nyski	173 680 323	51,15%	-27 753 745	36 422 764,23	6 669 135,00	266 765,40 zł
Powiat Prudnicki	55 042 722	38,72%	-12 346 222	16 065 040,65	2 713 095,00	108 523,80 zł

Źródło: Opracowanie własne.

8.2.5. Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych

Skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* w odniesieniu do skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu zapewni system monitoringu. W poniższej tabeli przedstawiono, w odniesieniu do celów strategicznych, listę wskaźników,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

służących monitorowaniu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020*.

Tabela 99 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii*

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.	Procentowy udział autobusów wyposażonych w silniki diesla spełniające wymagania norm EURO emisji spalin: <ul style="list-style-type: none">• EURO 1• EURO 2• EURO 3• EURO 4• EURO 5• EURO 6
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Ilość osób korzystających z publicznych środków transportu
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).	-
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.	Powierzchnia zajęta pod infrastrukturę drogową [ha] (GUS) Ilość przejść w tym przepustów umożliwiających migrację zwierząt utworzonych/dostosowanych w wyniku budowy/przebudowy sieci drogowej [rodzaj przejścia/ilość w szt.] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska) Liczba drzew podlegająca wycince, w wyniku realizacji przedsięwzięć związanych z budową/przebudową sieci drogowej [Liczba drzew na którą uzyskano Zezwolenie na wycinkę w szt.] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Starostwa)



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
		<p>Powiatowego, Dane Urzędu Marszałkowskiego)</p> <p>Liczba kolizji ze zwierzętami w wypadkach drogowych (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)</p> <p>Liczba osobników/powierzchnia siedlisk ulegająca zniszczeniu w wyniku realizacji przedsięwzięć infrastruktury drogowej, dla których uzyskano</p> <p>Zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową (Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)</p>
	<p>CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.</p>	<p>Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)</p>
	<p>CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.</p>	<p>-</p>
<p>CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo- rowerowej na terenie OF PN</p>	<p>CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo- rowerowych.</p>	<p>-</p>
	<p>CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo- rowerowych.</p>	<p>Liczba wypadków z udziałem rowerzystów (Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).</p>

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Załączniki

ZAŁĄCZNIK 1	Projekt części analityczno- diagnostycznej
ZAŁĄCZNIK 1A	Raport z badania etap I
ZAŁĄCZNIK 1B	Tom I - diagnoza strategiczna
ZAŁĄCZNIK 1C	Tom II - wyniki badań
ZAŁĄCZNIK 1D	Tom III - wyniki badań ankietowych
ZAŁĄCZNIK 1E	Tom IV - promocja i konsultacje społeczne
ZAŁĄCZNIK 1F	Opracowania kartograficzne (mapy)
ZAŁĄCZNIK 1G	Dokumentacja fotograficzna
ZAŁĄCZNIK 2	Projekt części strategicznej
ZAŁĄCZNIK 2A	Raport z badań Etap II
ZAŁĄCZNIK 2B	Tom I - analiza bezpieczeństwa
ZAŁĄCZNIK 2C	Tom II -studium komunikacyjne
ZAŁĄCZNIK 2D	Tom III -konsultacje społeczne
ZAŁĄCZNIK 2E	Tom IV -promocja
ZAŁĄCZNIK 3	Projekt strategii rozwoju transportu OF PN 2020
ZAŁĄCZNIK 3A	Karta monitoringu dla strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020
ZAŁĄCZNIK 3B	Mapa partnerstwa
ZAŁĄCZNIK 3C	Projekt strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020
ZAŁĄCZNIK 4	Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020
ZAŁĄCZNIK 5	Karty projektów



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

ZAŁĄCZNIK 6	Wstęp do analizy bezpieczeństwa
ZAŁĄCZNIK 7A	Mapa - linie komunikacyjne
ZAŁĄCZNIK 7B	Mapa - lokalizacja przystanków autobusowych
ZAŁĄCZNIK 7C	Mapa - lokalizacja przystanków autobusowych Nysa
ZAŁĄCZNIK 7D	Mapa - lokalizacja przedsiębiorstw
ZAŁĄCZNIK 7E	Mapa - wypadki śmiertelne
ZAŁĄCZNIK 7F	Mapa - zagęszczenie ludności
ZAŁĄCZNIK 7G	Mapa - zezwolenia
ZAŁĄCZNIK 7H	Mapa - zezwolenia burmistrz
ZAŁĄCZNIK 7I	Mapa - zezwolenia starosta
ZAŁĄCZNIK 7J	Mapa - zezwolenia marszałek
ZAŁĄCZNIK 7K	Mapa liczby kursów pomiędzy gminami
ZAŁĄCZNIK 8A	Inwentaryzacja stojaków i wiat na rowery
ZAŁĄCZNIK 8B	Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej
ZAŁĄCZNIK 8C	Inwentaryzacja przewozów szkolnych
ZAŁĄCZNIK 8D	Macierz zależności dla analizy wielokryterialnej
ZAŁĄCZNIK 8E	Matryca zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi z poziomu regionalnego i lokalnego
ZAŁĄCZNIK 8F	Rangi projektów
ZAŁĄCZNIK 9	Lista projektów
ZAŁĄCZNIK 10	Zestawianie zbiorcze wskaźników
ZAŁĄCZNIK 11	Analiza wielokryterialna (z uwzględnionym IRR)
ZAŁĄCZNIK 12	Podsumowanie działań promocyjnych



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel

Tabela 1 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości	13
Tabela 2 Stopa bezrobocia na terenie OF PN 2020.....	14
Tabela 3 Lista punktów wybranych do badania pomiaru ruchu	33
Tabela 4 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę przejazdu.....	34
Tabela 5 Lista parkingów wybranych do badania wykorzystania powierzchni parkingowych	38
Tabela 6 Liczba pojazdów zaparkowanych we wszystkich badanych punktach	39
Tabela 7 Czas parkowania na rynkach lub przy wybranych ulicach we wszystkich miastach, z wykluczeniem parkingów pod supermarketami i ośrodkiem zdrowia	40
Tabela 8 Czas parkowania pojazdów pod supermarketami i ośrodkami zdrowia.....	41
Tabela 9 Wyszczególnienie połączeń PKS Nysa	43
Tabela 10 Ilość kursów wykonywanych do danych miejscowości w podziale na dni tygodnia	45
Tabela 11 Liczba kursów danej linii pomiędzy krańcowymi przystankami (linia wydłużona).....	46
Tabela 12 Wykaz skróconych linii MZK Nysa	47
Tabela 13 Spis bezpośrednich kursów wykonywanych przez Arriva Sp. z o.o.	48
Tabela 14 Liczba połączeń wykonywanych codziennie z Prudnika do wybranych miejscowości (połączenia pośrednie i bezpośrednie)	50
Tabela 15 Wyszczególnienie połączeń PKS Głubczyce	52
Tabela 16 Liczba kursów PKS w Brzegu.....	55
Tabela 17 Procent realizowanych kursów w zależności od dnia.....	60
Tabela 18 Drogowe przejścia graniczne na Obszarze OF PN 2020.....	82
Tabela 19 Przejścia małego ruchu granicznego na Obszarze OF PN 2020.....	83
Tabela 20 Wybierane środki transportu	88
Tabela 21 Preferencje dotyczące środka transportu w podziale na gminy (zimą)	89
Tabela 22 Sposób realizacji podróży zamiejscowych w poszczególnych gminach	90
Tabela 23 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się mieszkańców	92
Tabela 24 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	92
Tabela 25 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	93
Tabela 26 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach – w podziale na gminy.....	93
Tabela 27 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru własnego środka transportu – w podziale na gminy	95
Tabela 28 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu, będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych – w podziale na gminy.....	96
Tabela 29 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na transport zbiorowy – w podziale na gminy.....	97



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 30 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy – w podziale na gminy.....	98
Tabela 31 Wybierane środki transportu	99
Tabela 32 Czas trwania codziennej podróży do pracy	99
Tabela 33 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	100
Tabela 34 Preferowana częstotliwość kursowania.....	100
Tabela 35 Najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór określonego środka transportu.....	101
Tabela 36 Wybierane środki transportu	102
Tabela 37 Czas trwania codziennej podróży do szkoły	103
Tabela 38 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	103
Tabela 39 Najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór przez uczniów określonego środka transportu.....	104
Tabela 40 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji	105
Tabela 41 Obszary wyznaczone do modernizacji w poszczególnych powiatach.....	106
Tabela 42 Obszary problemowe w transporcie publicznym – w podziale na gminy.....	107
Tabela 43 Inwentaryzacja generatorów ruchu	108
Tabela 44 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego	114
Tabela 45 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego komunikacji publicznej	117
Tabela 46 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego infrastruktury rowerowej	119
Tabela 47 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji publicznej.....	120
Tabela 48 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji drogowej i parkingów.....	123
Tabela 49 Zidentyfikowane braki w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej	126
Tabela 50 Planowane inwestycje związane z infrastrukturą przystankową	131
Tabela 51 Przebudowa dworców	134
Tabela 52 Planowane zintegrowane centra przesiadkowe.....	136
Tabela 53 Planowane inwestycje drogowe.....	136
Tabela 54 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie prudnickim	161
Tabela 55 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie nyskim.....	162
Tabela 56 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie głubczyckim.....	163
Tabela 57 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w Gminie Grodków.....	163
Tabela 58 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020.....	172
Tabela 59 Macierz relacji w dostępie mieszkańców do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych	174
Tabela 60 Liczba wypadków, zabitych, rannych i kolizji w Grodkowie w latach 2007-2014	176
Tabela 61 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników.....	177
Tabela 62 Liczba wypadków w Grodkowie w latach 2007-2014, w których uczestnik poruszał się na rowerze.....	177



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 63 Podział wypadków z rowerzystami w Grodkowie w latach 2007 - 2014 według miejsca zdarzenia	177
Tabela 64 Liczba kolizji oraz wypadków drogowych w powiecie nyskim w latach 2007-2014	180
Tabela 65 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w rozbiciu na lata 2007-2014	180
Tabela 66 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	181
Tabela 67 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim ze względu na charakterystykę miejsca zdarzenia w latach 2007-2014.....	182
Tabela 68 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	185
Tabela 69 Liczba kolizji w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy.....	186
Tabela 70 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	186
Tabela 71 Zdarzenia z udziałem rowerzystów w powiecie prudnickim w latach 2007-2014.....	188
Tabela 72 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie Prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca	188
Tabela 73 Liczba kolizji i wypadków drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	191
Tabela 74 Liczba wypadków z pieszymi oraz ich udział w całkowitej liczbie wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	192
Tabela 75 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	193
Tabela 76 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca	193
Tabela 77 Ceny biletów normalnych u poszczególnych przewoźników z uwzględnieniem długości trasy (w zł)	200
Tabela 78 Średnie ceny poszczególnych przewoźników w przeliczeniu na 1 km, w zależności od długości odcinka (w zł)	201
Tabela 79 Ceny biletów ulgowych w rozróżnieniu na przewoźnika i rodzaj ulgi	203
Tabela 80 Cennik biletów jednorazowych (strefowych oraz czasowych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Prudnik	204
Tabela 81 Ceny biletów okresowych (miesięcznych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie	205
Tabela 82 Przeciętne ceny biletów w rozróżnieniu na rodzaj biletu oraz odległość.....	206
Tabela 83 Matryca rekomendacji strategicznych.....	216
Tabela 84 Działania/przedsięwzięcia w ramach pierwszego celu strategicznego	223
Tabela 85 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego.....	224
Tabela 86 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego	228
Tabela 87. Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego.....	231
Tabela 88 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego	236
Tabela 89 Rangi projektów	239
Tabela 90 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji drogowych oraz ramy czasowe realizacji projektów	267
Tabela 91 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. parkingów oraz ramy czasowe realizacji projektów	272



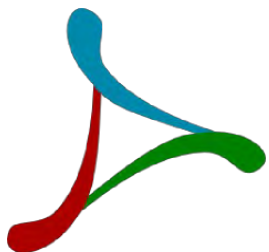
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 92 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. infrastruktury przystankowej oraz ramy czasowe realizacji projektów	274
Tabela 93 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. przebudowy dworców oraz ramy czasowe realizacji projektów	275
Tabela 94 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz ramy czasowe ich realizacji	277
Tabela 95 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji w ciągi piesze i rowerowe oraz ramy czasowe realizacji projektów	277
Tabela 96 Wskaźniki produktu realizacji Strategii	288
Tabela 97 Wskaźniki rezultatu	292
Tabela 98 Wskaźniki ekonomiczne	297
Tabela 99 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia <i>Strategii</i>	298

Spis wykresów

Wykres 1 Liczba pojazdów w podziale ze względu na wybrane skrzyżowania	35
Wykres 2 Średnia liczba osób przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w dni robocze, soboty oraz niedziele	56
Wykres 3 Średnie zapelnienie pojazdu w dzień roboczy, w sobotę i w niedzielę	57
Wykres 4 Punktualność odjazdów z przystanków	58
Wykres 5 Rodzaj biletów posiadanych przez pasażerów	59
Wykres 6 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników	62
Wykres 7 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia	181
Wykres 8 Struktura wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014	183
Wykres 9 Przyczyny wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014	184
Wykres 10 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia	187
Wykres 11 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia	187
Wykres 12 Struktura i przyczyny wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	190
Wykres 13 Średnie ceny biletów poszczególnych przewoźników na odcinkach 1-25 km	207



Biuro projektu:

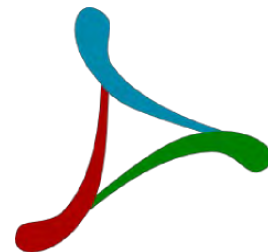
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis rysunków

Rysunek 1 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski	12
Rysunek 2 Członkowie Partnerstwa Nyskiego	12
Rysunek 3 Gęstość zaludnienia	13
Rysunek 4 Liczba ludności	13
Rysunek 5 Liczba podmiotów gospodarczych	14
Rysunek 6 Odsetek osób bezrobotnych	14
Rysunek 7 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych	15
Rysunek 8 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020	27
Rysunek 9 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych	36
Rysunek 10 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t	36
Rysunek 11 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy	37
Rysunek 12 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami	37
Rysunek 13 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa	79
Rysunek 14 Rozmieszczenie przestrzenne generatorów ruchu	110
Rysunek 15 Drzewo problemów dla komunikacji publicznej	122
Rysunek 16 Drzewo problemów dla komunikacji drogowej i parkingów	125
Rysunek 17 Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo - rowerowej	127
Rysunek 18 Planowa inwestycje liniowe w gminie Biała	147
Rysunek 19 Planowane inwestycje liniowe w gminie Branice	148
Rysunek 20 Planowane inwestycje liniowe w gminie Lubrza	149
Rysunek 21 Planowane inwestycje liniowe w gminie Łambinowice	150
Rysunek 22 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głubczyce	151
Rysunek 23 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głuchołazy	152
Rysunek 24 Planowane inwestycje liniowe w gminie Nysa	153
Rysunek 25 Planowane inwestycje liniowe w gminie Otmuchów	154
Rysunek 26 Planowane inwestycje liniowe w gminie Grodków	155
Rysunek 27 Planowane inwestycje liniowe w gminie Kietrz	156
Rysunek 28 Planowane inwestycje liniowe w gminie Paczków	157
Rysunek 29 Planowane inwestycje liniowe w gminie Prudnik	158
Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w gminie Korfantów	159
Rysunek 31 Planowane inwestycje liniowe w gminie Skoroszyce	160
Rysunek 32 Zależność między wizją rozwoju a celami	219
Rysunek 33 Cele strategiczne	220
Rysunek 34 Kierunki działań	222

Rysunek 35 Powstanie związku międzygminnego	258
Rysunek 36 Struktura organizacyjna związku	259
Rysunek 37 Interesariusze strategii	267
Rysunek 38 Schemat wdrażania Strategii	284
Rysunek 39 Wskaźniki produktu w systemie oceny wdrażania Strategii	286
Rysunek 40 Wskaźniki rezultatu w systemie oceny wdrażania Strategii	287
Rysunek 41 Wskaźniki oddziaływania w systemie oceny wdrażania Strategii	288



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

1. PODSUMOWANIE DZIAŁAŃ PROMOCYJNYCH OD PAŹDZIERNIKA DO LISTOPADA 2015 R.
2. PODSUMOWANIE DZIAŁAŃ PROMOCYJNYCH OD GRUDNIA 2015 R. DO LUTEGO 2016 R.
3. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH Z DNIA 16.12.2015 R.

ZAŁĄCZNIK 12

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



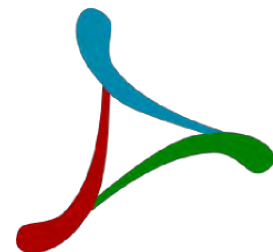


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel.....	4
1. Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych	5
1.1. Prasa – informacje dotyczące projektu.....	5
1.2. Kampania promocyjno-informacyjna w radiu	8
1.3. Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych	9
1.4. Ekrany ledowe - kampania promocyjno-informacyjna	11
1.5. Podsumowanie	25
2. Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych	25
2.1. Prasa – informacje dotyczące projektu.....	25
2.2. Kampania promocyjno-informacyjna w radiu	29
2.3. Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych	31
2.4. Podsumowanie	33
3. Powiat Nyski.....	34
3.1. Wprowadzenie do konsultacji.....	34
3.2. Opis konsultacji	34
3.3. Gmina Głucholazy	39
3.3.1. Wprowadzenie do konsultacji.....	39
3.3.2. Opis konsultacji	39
3.4. Gmina Korfantów	42
3.4.1. Wprowadzenie do konsultacji.....	42
3.4.2. Opis konsultacji	42
3.5. Gmina Łambinowice	49
3.5.1. Wprowadzenie do konsultacji.....	49
3.5.2. Opis konsultacji	50
3.6. Gmina Nysa	55
3.6.1. Wprowadzenie do konsultacji.....	55
3.6.2. Opis konsultacji	55
3.7. Gmina Otmuchów	70
3.7.1. Wprowadzenie do konsultacji.....	70
3.7.2. Opis konsultacji	70



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

3.8. Gmina Paczków	74
3.8.1. Wprowadzenie do konsultacji	74
3.8.2. Opis konsultacji	74
3.9. Gmina Skoroszyce	78
3.9.1. Wprowadzenie do konsultacji	78
3.9.2. Opis konsultacji	78
4. Powiat prudnicki	86
4.1. Wprowadzenie do konsultacji	86
4.2. Opis konsultacji	86
4.3. Gmina Biała	89
4.3.1. Wprowadzenie do konsultacji	89
4.3.2. Opis konsultacji	89
4.4. Gmina Lubrza	98
4.4.1. Wprowadzenie do konsultacji	98
4.4.2. Opis konsultacji	98
4.5. Gmina Prudnik	105
4.5.1. Wprowadzenie do konsultacji	105
4.5.2. Opis konsultacji	105
5. Powiat głubczycki	113
5.1. Wprowadzenie do konsultacji	113
5.2. Opis konsultacji	113
5.3. Gmina Branice	118
5.3.1. Wprowadzenie do konsultacji	118
5.3.2. Opis konsultacji	118
5.4. Gmina Głubczyce	123
5.4.1. Wprowadzenie do konsultacji	123
5.4.2. Opis konsultacji	123
5.5. Gmina Kietrz	127
5.5.1. Wprowadzenie do konsultacji	127
5.5.2. Opis konsultacji	127
6. Gmina Grodków	133



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

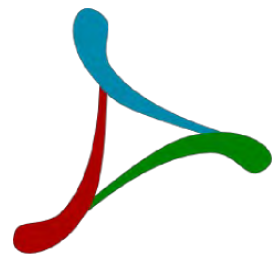
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.1. Wprowadzenie do konsultacji	133
6.2. Opis konsultacji	134

Spis tabel

Tabela 1 Treść spotu dotyczącego badania	8
Tabela 1 Treść spotu dotyczącego badania	29
Tabela 1 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w powiecie nyskim	36
Tabela 2 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w powiecie nyskim	36
Tabela 3 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Korfantów	44
Tabela 4 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Korfantów	45
Tabela 5 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Łambinowice	51
Tabela 6 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Nysa	57
Tabela 7 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Nysa	59
Tabela 8 Uwagi zgłoszone w formie elektronicznej dot. gminy Nysa	61
Tabela 9 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Otmuchów	72
Tabela 10 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Skoroszyce	80
Tabela 11 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Skoroszyce	80
Tabela 12 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Biała	91
Tabela 13 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Biała	92
Tabela 14 Uwagi zgłoszone w formie elektronicznej dot. gminy Biała	93
Tabela 15 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Lubrza	100
Tabela 16 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Lubrza	100
Tabela 17 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Prudnik	107
Tabela 18 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Prudnik	107
Tabela 19 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w powiecie głubczyckim	115
Tabela 20 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w powiecie głubczyckim	115
Tabela 21 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Branice	120
Tabela 22 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Kietrz	129
Tabela 23 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Kietrz	130
Tabela 24 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Grodków	135

1. Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych



Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania strategii „Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020”, na terenie obszaru funkcjonalnego podjęty został szereg działań promocyjno-informacyjnych. W celu zapewnienia odpowiedniej promocji projektu, wykorzystana została możliwość informowania o nim za pomocą:

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- prasy,
- radia,
- Internetu,
- ekranów ledowych.

1.1. Prasa – informacje dotyczące projektu

Publikacja sponsorowanych artykułów prasowych odbywa się raz w miesiącu w dzienniku „Nowa Trybuna Opolska”, który swoim zasięgiem obejmuje teren całego OF PN 2020. W ostatnie piątki miesiąca do dziennika dołączany jest regionalny magazyn weekendowy, który podaje informacje dla sześciu następujących miejscowości: Brzeg, Nysa, Namysłów, Kędzierzyn-Koźle, Prudnik oraz Głubczyce.

Treść artykułów, zgodnie z założeniami, zajmuje pół strony formatu gazety.



W okresie od października do listopada 2015 r. opublikowano 2 artykuły:

- publikacja artykułu prasowego w październiku 2015 r.,

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Zapraszamy wszystkich mieszkańców oraz lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne dotyczące STRATEGII TRANSPORTU.

Spotkania odbędą się od 19 października do 19 listopada 2015 r.

Szczegółowy harmonogram spotkań opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU



- publikacja artykułu prasowego w listopadzie 2015 r.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Dobiegł końca III etap konsultacji społecznych – PREZENTACJA ZAŁOŻEŃ PROJEKTU STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OF PN2020.

Serdecznie dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w spotkaniach oraz wniesione uwagi.

Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU



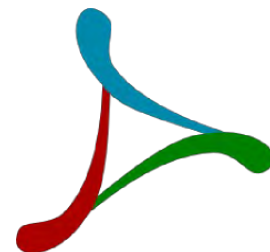
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Zgodnie z koncepcją i harmonogramem projektu, publikacja artykułu dotyczącego konsultacji społecznych miała miejsce w październiku 2015 r.

Publikacja artykułu prasowego w październiku 2015 r.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, dotyczące funkcjonowania transportu publicznego i indywidualnego.

Spotkania odbędą się:

- 19 październik 2015 - Gmina Łambinowice
- 21 październik 2015 - Gmina Paczków
- 22 październik 2015 - Gmina Korfantów
- 27 październik 2015 - Gmina Skoroszyce
- 28 październik 2015 - Gmina Nysa
- 29 październik 2015 - Powiat głubczycki
- 30 październik 2015 - Gmina Głucholazy
- 2 listopad 2015 - Gmina Otmuchów
- 3 listopad 2015 - Gmina Grodków
- 4 listopad 2015 - Gmina Prudnik
- 5 listopad 2015 - Gmina Biała
- 6 listopad 2015 - Gmina Lubrza
- 9 listopad 2015 - Powiat prudnicki
- 16 listopad 2015 - Gmina Branice
- 17 listopad 2015 - Gmina Kietrz
- 18 listopad 2015 - Gmina Głubczyce
- 19 listopad 2015 - Powiat nyski

Szczegółowy harmonogram opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

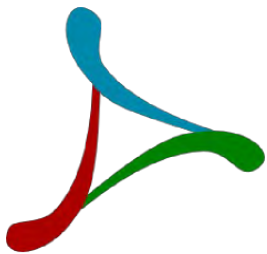
Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.2. Kampania promocyjno-informacyjna w radiu

Emisja spotów informacyjnych odbywa się na antenie Radia Park (należącego do firmy Radio Park Sp. z o.o.), które obejmuje swoim zasięgiem całe województwo polskie, a więc również teren całego OF PN 2020.

Treść 30-sekundowego spotu została dostosowana do obecnego etapu pracy nad strategią.

Tabela 1 Treść spotu dotyczącego badania

Data	Treść spotu dotyczącego badania
październik 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	Zapraszamy wszystkich mieszkańców oraz lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, dotyczące STRATEGII TRANSPORTU Spotkania odbędą się od 19 października do 19 listopada 2015 r. Szczegółowy harmonogram spotkań opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl Zachęcamy do udziału w konsultacjach! Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.
listopad 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	Dobiegł końca III etap konsultacji społecznych – PREZENTACJA ZAŁOŻEŃ PROJEKTU STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020. Serdecznie dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w spotkaniach oraz wniesione uwagi. Szczegóły dotyczące projektu znajdują Państwo na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Źródło: Opracowanie własne.

1.3. Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania Strategii, co miesiąc publikowane są w Internecie aktualne informacje dotyczące konsultacji społecznych oraz badań przeprowadzanych na terenie OF PN 2020. Treści te publikowane są na co najmniej 4 stronach internetowych (innych niż strony internetowe Zamawiającego i pozostałych Partnerów Projektu). Lista portali współpracujących z realizatorami projektu przedstawia się w sposób następujący:

- www.prudnik24.pl
- www.nasza.nysa.pl
- www.cyfrowademokracja.pl
- www.opole.agora.pl
- www.e-kapital.pl

Treść publikacji umieszczanej na portalach w październiku 2015 r.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Zapraszamy wszystkich mieszkańców oraz lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne dotyczące STRATEGII TRANSPORTU.

Spotkania odbędą się od 19 października do 19 listopada 2015 r.

Szczegółowy harmonogram spotkań opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

Zespół Collect Consulting S.A.

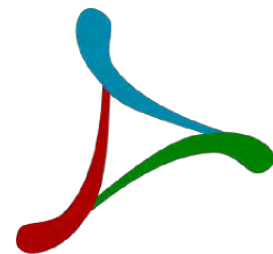
www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Treść publikacji umieszczanej na portalach w listopadzie 2015 r.



**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

Dobiegł końca III etap konsultacji społecznych –
PREZENTACJA ZAŁOŻEŃ PROJEKTU
STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OF PN2020.

Serdecznie dziękujemy wszystkim uczestnikom
za udział w spotkaniach oraz wniesione uwagi.

**Szczegóły dotyczące projektu
znajdą Państwo na stronie:**
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu
i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.4. Ekran ledowe - kampania promocyjno-informacyjna

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienie procesu przygotowania „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020”, mieszkańcy Obszaru Funkcjonalnego powinni być informowani o konsultacjach społecznych poprzez zamieszkanie informacji na 6 ekranach ledowych (po dwa na terenie każdego z miast powiatowych objętych projektem – Głubczyce, Nysa, Prudnik), na okres co najmniej 4 tygodni, w trakcie konsultacji społecznych.

Na terenie Partnerstwa ekran ledowy znajduje się jedynie w Nysie przy Rondzie Bema Szlak Chrobrego. W związku z brakiem odpowiedniej ilości ekranów ledowych na terenie ww. miast umieszczenie informacji o konsultacjach społecznych odbyło się na ekranach telewizyjnych (50 cali) w:

- Starostwie Powiatowym w Prudniku;
- Urzędzie Miejskim w Prudniku;
- Starostwie Powiatowym w Nysie;
- Urzędzie miejskim w Głubczycach;
- Starostwie Powiatowym w Głubczycach.

Treść publikacji w powiecie nyskim - Rondo Bema Szlak Chrobrego:

Slajd 1

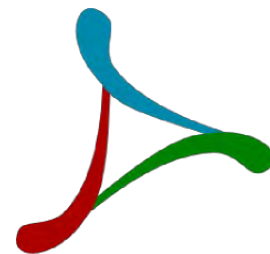
STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OF PN 2020

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Zapraszamy wszystkich mieszkańców oraz lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, dotyczące STRATEGII TRANSPORTU OF PN2020 (funkcjonowania transportu publicznego i indywidualnego).

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Slajd 2

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE NYSA** odbędą się:

28 października 2015 r.

w Urzędzie Miejskim w Nysie

przy ul. Kolejowej 15

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...



Slajd 3

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **POWIECIE NYSKIM** odbędą się:

19 listopada 2015 r.

w Centrum Kształcenia Praktycznego w Nysie

przy ul. Orkana 6

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 14:00 do 15:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 16:00 do 17:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...



Strona 12 z 140



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Treść publikacji w powiecie nyskim:

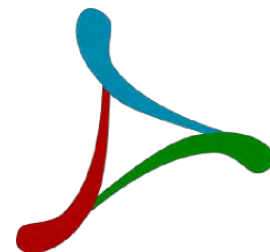
Slajd 1

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**Zapraszamy wszystkich mieszkańców oraz lokalnych liderów
opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji
pozarządowych Obszaru Funkcjonalnego
na bezpłatne konsultacje społeczne,
dotyczące **STRATEGII TRANSPORTU OF PN2020**
(funkcjonowania transportu publicznego i indywidualnego).**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej
www.partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



Slajd 2

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE ŁAMBINOWICE** odbędą się:
19 października 2015 r.

w Urzędzie Gminy w Łambinowicach
przy ul. Zawadzkiego 29

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej
www.partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...





Slajd 3

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE PACZKÓW** odbędą się:

21 października 2015 r.

w Urzędzie Miejskim w Paczkowie

przy ul. Rynek 1

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Slajd 4

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE KORFANTÓW** odbędą się:

22 października 2015 r.

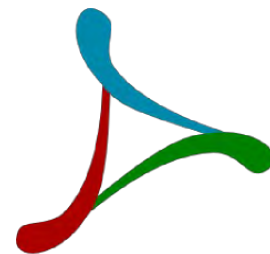
w Miejsko Gminnym Ośrodku Kultury Sportu i Rekreacji

przy ul. Rynek 10 w Korfantowie

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl





**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE SKOROSZYCE** odbędą się:

27 października 2015 r.

w Pawilonie Sportowym w Skoroszycach

przy ul. ul. Braterstwa Broni 5

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE NYSA** odbędą się:

28 października 2015 r.

w Urzędzie Miejskim w Nysie

przy ul. Kolejowej 15

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...





Slajd 7

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE GŁUCHOŁĄZY** odbędą się:

30 października 2015 r.

w Urzędzie Miejski w Głucholazach

przy ul. Rynek 15

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



Slajd 8

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE OTMUCHÓW** odbędą się:

2 listopada 2015 r.

w Zamku w Otmuchowie

przy ul. Zamkowej 4

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



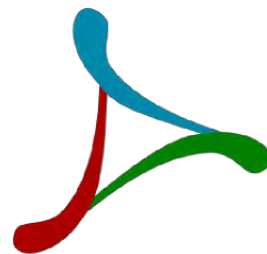
partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **POWIECIE NYSKIM** odbędą się:
19 listopada 2015 r.

w Centrum Kształcenia Praktycznego w Nysie
przy ul. Orkana 6

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 14:00 do 15:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 16:00 do 17:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej
www.partnerstwo-nyskie2020.pl



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych
dostępny jest na stronie internetowej
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

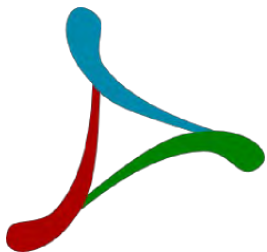
Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

Wszystkim uczestnikom zapewniamy poczęstunek.



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...





Treść publikacji w powiecie prudnickim:

Slajd 1

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OF PN 2020



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Zapraszamy wszystkich mieszkańców oraz lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, dotyczące STRATEGII TRANSPORTU OF PN2020 (funkcjonowania transportu publicznego i indywidualnego).

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



Slajd 2

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OF PN 2020



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE GRODKÓW** odbędą się:
3 listopada 2015 r.

w Urzędzie Miejskim w Grodkowie
przy ul. Warszawskiej 29

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



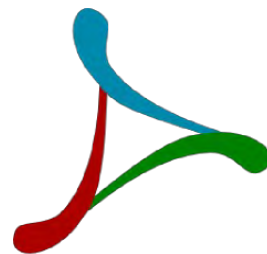
partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE PRUDNIK** odbędą się:

4 listopada 2015 r.

w Prudnickim Ośrodku Kultury

przy ul. Kościuszki 1A

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE BIAŁA** odbędą się:

5 listopada 2015 r.

w Urzędzie Miejskim w Białej

przy ul. Rynek 10

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...





Slajd 5

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE LUBRZA** odbędą się:

6 listopada 2015 r.

w Urzędzie Gminy w Lubrzy

przy ul. Wolności 73

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej
www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Slajd 6

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **POWIECIE PRUDNICKIM** odbędą się:

9 listopada 2015 r.

w Starostwie Powiatowym w Prudniku

przy ul. Kościuszki 76

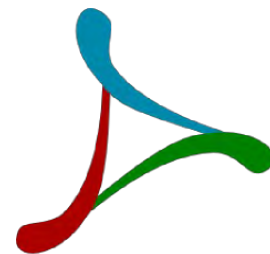
- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej
www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Strona 20 z 140





**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

Wszystkim uczestnikom zapewniamy poczęstunek.



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Treść publikacji w powiecie głubczyckim:

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



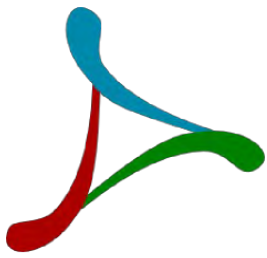
**Zapraszamy wszystkich mieszkańców oraz lokalnych liderów
opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji
pozarządowych Obszaru Funkcjonalnego
na bezpłatne konsultacje społeczne,
dotyczące STRATEGII TRANSPORTU OF PN2020
(funkcjonowania transportu publicznego i indywidualnego).**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej
www.partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...





Slajd 2

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE GRODKÓW** odbędą się:

3 listopada 2015 r.

w Urzędzie Miejskim w Grodkowie

przy ul. Warszawskiej 29

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



Slajd 3

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **GMINIE PRUDNIK** odbędą się:

4 listopada 2015 r.

w Prudnickim Ośrodku Kultury

przy ul. Kościuszki 1A

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



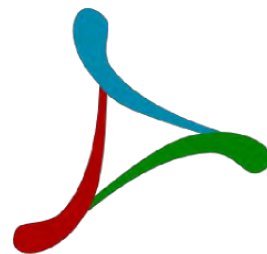
partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Konsultacje w **GMINIE BIAŁA** odbędą się:

5 listopada 2015 r.

w Urzędzie Miejskim w Białej

przy ul. Rynek 10

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



Konsultacje w **GMINIE LUBRZA** odbędą się:

6 listopada 2015 r.

w Urzędzie Gminy w Lubrzy

przy ul. Wolności 73

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl





Slajd 6

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Konsultacje w **POWIECIE PRUDNICKIM** odbędą się:

9 listopada 2015 r.

w Starostwie Powiatowym w Prudniku

przy ul. Kościuszki 76

- dla lokalnych liderów opinii, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych w godzinach **od 11:00 do 12:30**
- dla mieszkańców w godzinach **od 13:00 do 14:30**

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



Slajd 7

**STRATEGIA
ROZWOJU TRANSPORTU
OF PN 2020**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Szczegółowy harmonogram oraz plan konsultacji społecznych dostępny jest na stronie internetowej

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

Wszystkim uczestnikom zapewniamy poczęstunek.



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...



Strona 24 z 140



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

1.5. Podsumowanie

Zakładane rezultaty, dotyczące wykorzystania poszczególnych kanałów promocji, zostały zrealizowane zgodnie z założeniami.

Promowanie idei projektu oraz informowanie o przebiegu prac prowadzonych na rzecz opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 odbyło się za pośrednictwem wszystkich dostępnych kanałów medialnych (prasa, radio, Internet). Pozwoliło to na dotarcie do jak najszerszego grona interesariuszy, tj. mieszkańców, lokalnych i regionalnych przedsiębiorców, pracowników miejscowych firm, przedstawicieli organizacji pozarządowych, środowiska uczelnianego oraz instytucji publicznych.

Załączniki – płyta z:

- harmonogramem działań promocyjno-informacyjnych;
- fakturami;
- archiwalnymi numerami dziennika NTO;
- planem emisji, treścią oraz plikami spotów radiowych;
- zrzutami ekranu oraz treścią artykułów publikowanych na stronach internetowych.

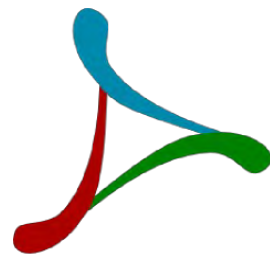
2. Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania strategii „Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020”, na terenie obszaru funkcjonalnego podjęty został szereg działań promocyjno-informacyjnych. W celu zapewnienia odpowiedniej promocji projektu, wykorzystana została możliwość informowania o nim za pomocą:

- prasy,
- radio,
- Internetu.

2.1. Prasa – informacje dotyczące projektu

Publikacja sponsorowanych artykułów prasowych odbywa się raz w miesiącu w dzienniku „Nowa Trybuna Opolska”, który swoim zasięgiem obejmuje teren całego OF PN 2020. W ostatnie piątki miesiąca do dziennika dołączany jest regionalny magazyn weekendowy, który podaje informacje dla sześciu następujących miejscowości: Brzeg, Nysa, Namysłów, Kędzierzyn-Koźle, Prudnik oraz Głubczyce.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Treść artykułów, zgodnie z założeniami, zajmuje pół strony formatu gazety.

W okresie od grudnia 2015 r. do lutego 2016 r. opublikowano 3 artykuły:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- publikacja artykułu prasowego w grudniu 2015 r.,

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Dobiegł końca III etap konsultacji społecznych – PREZENTACJA ZAŁOŻEŃ PROJEKTU STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OF PN 2020.

Serdecznie dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w spotkaniach oraz wniesione uwagi.

Szczegóły dotyczące projektu znajdują Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



- publikacja artykułu prasowego w styczniu 2016 r.,

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Serdecznie dziękujemy wszystkim lokalnym liderom opinii, przedsiębiorcom, organizacjom społecznym oraz mieszkańcom za udział w konsultacjach społecznych oraz wniesienie uwag do Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030

Szczegóły dotyczące projektu znajdują Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

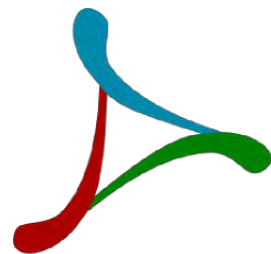
Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



- publikacja artykułu prasowego w lutym 2016 r.





 partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Serdecznie zapraszamy do wzięcia udziału w konsultacjach w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Do dnia 19.02.2016 r. można zgłaszać uwagi, poprzez wypełnienie formularza uwag i złożenie go w jeden z następujących sposobów:

1. wersją papierowej, poprzez wypełnienie i przesłanie na adres: Collect Consulting S.A., ul. Rolna 14, 40-555 Katowice
2. wersją papierowej, poprzez wypełnienie i złożenie w Burze Podawczym Urzędu Miejskiego w Nysie, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa
3. wersją elektronicznej (bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym), poprzez wypełnienie i przesłanie drogą elektroniczną formularza uwag na adres: konsultacje.nysa@collect.pl

Szczegóły dotyczące projektu **znajdą Państwo na stronie:** www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

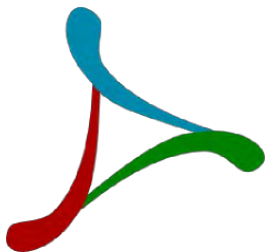


Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





– publikacja Obwieszczenia prasowego w lutym 2016 r.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 408 05 52
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

IP.IN.042.4.74.2014

OBWIESZCZENIE

Nysa, 26 stycznia 2016 r.

o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030

Na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.),

zawiadamiam

o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i opracowania prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

Zainteresowani mogą składać uwagi i wnioski do ww. projektu Strategii i Prognozy. Warunkiem udziału jest wypełnienie i złożenie formularza uwag, stanowiącego załącznik do niniejszego obwieszczenia. Formularz uwag dostępny jest również na stronie internetowej Partnerstwa Nyskiego: www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Dokumenty dostępne są:

1. w siedzibie Urzędu Miejskiego w Nysie – Biuro Projektu „Partnerstwo Nyskie 2020”, pok. 133, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa, w dniach i godzinach pracy urzędu,
2. w Biuletynie Informacji Publicznej Partnerów Projektu „Partnerstwo Nyskie 2020”,
3. na stronie Partnerstwa Nyskiego: www.partnerstwo-nyskie2020.pl
4. na stronie: <https://collect.consulting:5555/fbsharing/4MbmvxQu>

Wnioski należy składać do dnia 19.02.2016 r. w formie:

1. pisemnej papierowej, poprzez wypełnienie i przesłanie na adres: Collect Consulting S.A., ul. Rolna 14, 40-555 Katowice, formularza uwag
2. pisemnej papierowej, poprzez wypełnienie i złożenie w Biurze Podawczym Urzędu Miejskiego w Nysie, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa, formularza uwag
3. pisemnej elektronicznej (bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym), poprzez wypełnienie i przesłanie drogą elektroniczną formularza uwag na adres: konsultacje.nysa@collect.pl

Wyniki zostaną przedstawione w formie raportu i opublikowane w terminie do 19.02.2016 r. w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Nysie.

Jednostką odpowiedzialną za przeprowadzenie konsultacji jest firma:
Collect Consulting S.A.
tel. +48 32 203 20 53 w. 28
e-mail: konsultacje.nysa@collect.pl

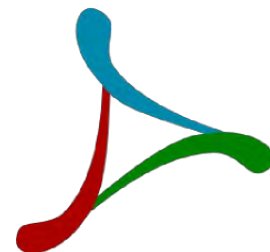
Burmistrz Nysy
Kordian Kolbiarz

Projekt dofinansowany z budżetu EOG pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

2.2. Kampania promocyjno-informacyjna w radiu

Emisja spotów informacyjnych odbywa się na antenie Radia Park (należącego do firmy Radio Park Sp. z o.o.), które obejmuje swoim zasięgiem całe województwo opolskie, a więc również teren całego OF PN 2020.

Treść 30-sekundowego spotu została dostosowana do obecnego etapu pracy nad strategią.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

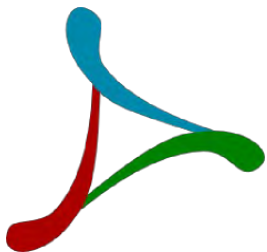
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 2 Treść spotu dotyczącego badania

Data	Treść spotu dotyczącego badania
grudzień 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	<p>Dobiegł końca III etap konsultacji społecznych – PREZENTACJA ZAŁOŻEŃ PROJEKTU</p> <p>STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020 NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030</p> <p>Serdecznie dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w spotkaniach oraz wniesione uwagi.</p> <p>Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>
styczeń 2016 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	<p>Etap konsultacji społecznych – PREZENTACJA ZAŁOŻEŃ PROJEKTU STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020 NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 został zakończony.</p> <p>Serdecznie dziękujemy wszystkim lokalnym liderom opinii, przedsiębiorcom, organizacjom społecznym oraz mieszkańcom za udział w konsultacjach społecznych oraz wniesienie uwag do Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.</p> <p>Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>



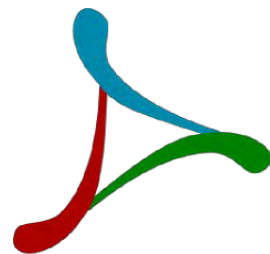
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Data	Treść spotu dotyczącego badania
luty 2016 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	<p>Serdecznie zapraszamy do wzięcia udziału w konsultacjach w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.</p> <p>Do 19 lutego 2016 r. można zgłaszać uwagi, poprzez wypełnienie formularza.</p> <p>Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>

Źródło: Opracowanie własne.

2.3. Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania Strategii, co miesiąc publikowane są w Internecie aktualne informacje dotyczące konsultacji społecznych oraz badań przeprowadzanych na terenie OF PN 2020. Treści te publikowane są na co najmniej 4 stronach internetowych (innych niż strony internetowe Zamawiającego i pozostałych Partnerów Projektu). Lista portali współpracujących z realizatorami projektu przedstawia się w sposób następujący:

- www.prudnik24.pl
- www.nasza.nysa.pl
- www.cyfrowademokracja.pl
- www.opole.agora.pl
- www.e-kapital.pl

Treść publikacji umieszczanej na portalach w grudniu 2015 r.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Dobiegł końca III etap konsultacji społecznych – PREZENTACJA ZAŁOŻEŃ PROJEKTU STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OF PN2020.

Serdecznie dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w spotkaniach oraz wniesione uwagi.

Szczegóły dotyczące projektu znajdują Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Treść publikacji umieszczanej na portalach w styczniu 2016 r.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Serdecznie dziękujemy wszystkim lokalnym liderom opinii, przedsiębiorcom, organizacjom społecznym oraz mieszkańcom za udział w konsultacjach społecznych oraz wniesienie uwag do Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030

Szczegóły dotyczące projektu znajdują Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Treść publikacji umieszczanej na portalach w lutym 2016 r.



STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Serdecznie zapraszamy do wzięcia udziału w konsultacjach w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Do dnia 19.02.2016 r. można zgłaszać uwagi, poprzez wypełnienie formularza uwag i złożenie go w jeden z następujących sposobów:

1. pisemnej papierowej, poprzez wypełnienie i przesłanie na adres: Collect Consulting S.A, ul. Rolna 14, 40-555 Katowice
2. pisemnej papierowej, poprzez wypełnienie i złożenie w Biurze Podawczym Urzędu Miejskiego w Nysie, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa
3. pisemnej elektronicznej (bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, o którym mowa w ustawie z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym), poprzez wypełnienie i przesłanie drogą elektroniczną formularza uwag na adres: konsultacje.nysa@collect.pl

Szczegóły dotyczące projektu znajdują Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO ROZWOJU



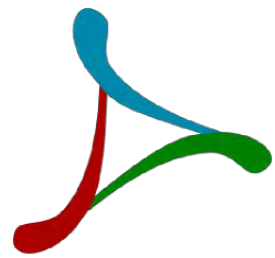
2.4. Podsumowanie

Zakładane rezultaty, dotyczące wykorzystania poszczególnych kanałów promocji, zostały zrealizowane zgodnie z założeniami.

Promowanie idei projektu oraz informowanie o przebiegu prac prowadzonych na rzecz opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 odbyło się za pośrednictwem wszystkich dostępnych kanałów medialnych (prasa, radio, Internet). Pozwoliło to na dotarcie do jak najszerszego grona interesariuszy, tj. mieszkańców, lokalnych i regionalnych przedsiębiorców, pracowników miejscowych firm, przedstawicieli organizacji pozarządowych, środowiska uczelnianego oraz instytucji publicznych.

Załączniki – płyta z:

- harmonogramem działań promocyjno-informacyjnych;
- fakturami;
- archiwalnymi numerami dziennika NTO;
- planem emisji, treścią oraz plikami spotów radiowych;
- zrzutami ekranu oraz treścią artykułów publikowanych na stronach internetowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



3. Powiat Nyski

3.1. Wprowadzenie do konsultacji

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w powiecie nyskim, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 19 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez powiat (473 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał cały powiat nyski, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

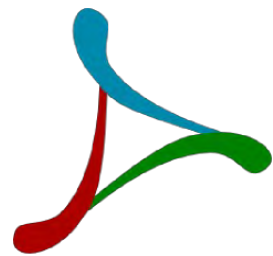
Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez powiat nyski.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całego powiatu nyskiego 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

3.2. Opis konsultacji

W powiecie nyskim spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 19 listopada 2015 r. w Centrum Kształcenia Praktycznego przy ul. Orkana 6 w Nysie.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

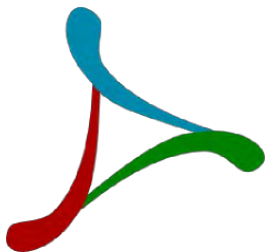
Uczestnicy mieli **zapewnione materiały promocyjne** w formie **długopisów, notatników oraz materiały informacyjne** w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 14:00 do 15:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W powiecie nyskim w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 10 osób.

Od godziny 16:00 do 17:30 było zaplanowane spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy powiatu nyskiego. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie powiatu nyskiego z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podsumowując, konsultacje społeczne w powiecie nyskim przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.

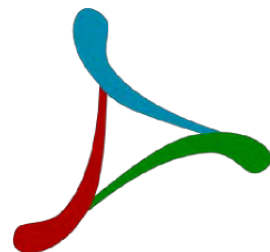
Tabela 3 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w powiecie nyskim

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
	Zgłaszam potrzebę dokonania zmiany w Karcie Projektów 1 – Komunikacja drogowa (str. 3). Proszę wprowadzić do projektu Remont drogi powiatowej na odcinku Domaszkowice – Kubice i drogi Niwnica – Domaszkowice.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 4 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w powiecie nyskim

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
STRATEGIA	Wpisać cel 4: Ograniczenie emisji CO ₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA PUBLICZNA KARTA PROJEKTU III	1. Zmienić wartość inwestycji.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić nazwę projektu: Remont i przebudowa dróg na terenie powiatu nyskiego. 2. Zmienić lokalizację: - DP 1672 O - DP 1205 O - DP 1531 O - DP 1555 O - DP 2177 O - DP 1666 O - DP 1653 O - DP 1532 O - DP 1632 O - DP 1607 O - Niwnica – Domaszkowice - Domaszkowice - Kubice - Giełczyce – drogi dojazdowe do DP 1537 O - Mroczkowa – drogi dojazdowe do DP 1542 O Remonty dróg w ramach współpracy transgranicznej: - Nysa, ul. Krawiecka oraz ul. Piastowska – Koperniki – Morów – do granicy państwa - Pokrzywna - Jarnołówki 3. Usunąć z opisu projektu: - Mroczkowa: przebudowa dróg dojazdowych do DP 1542 O.	WPROWADZONO



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
	- Przebudowa drogi powiatowej nr 2177 O-ulica Piastowska w Nysie.	
KOMUNIKACJA DROGOWA NOWA KARTA PROJEKTU	1. Nazwa projektu: Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego. 2. Opis projektu: - Przebudowa drogi powiatowej nr 2177 O-ulica Piastowska w Nysie.	WPROWADZONO
UWAGI DO CAŁEGO OF:		
KARTA PROJEKTU III	1. Zmienić nazwę projektu: Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa. 2. Zmienić wartość inwestycji.	WPROWADZONO
KARTA PROJEKTU IV	1. Zmienić nazwę projektu: Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej. 2. Zmienić wartość inwestycji.	WPROWADZONO
KARTA PROJEKTU V	1. Dopisać do opisu: Mapa obrazująca całą infrastrukturę Partnerstwa m.in. ścieżki, drogi rowerowe, trasy turystyczne, parkingi dla rowerów oraz punkty odpoczynku. 2. Zmienić wartość inwestycji na 3 000 000 zł	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w powiecie nyskim:



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3.3. Gmina Głuchołazy

3.3.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Głuchołazy, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 30 października 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (119 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Głuchołazy, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

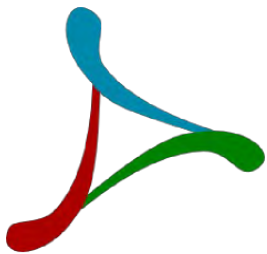
Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Głuchołazy.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Głuchołazy 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

3.3.2. Opis konsultacji

W gminie Głuchołazy spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 30 października 2015 r. w Urzędzie Miejskim w Głuchołazach przy ul. Rynek 15.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych liderzy opinie, przedsiębiorcy, organizacje społeczne oraz mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

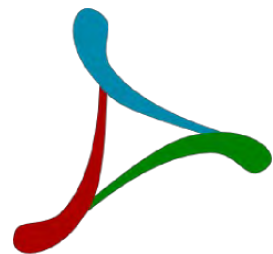
Dla uczestników zostały przygotowane materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint, kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag oraz catering w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych, słodkich przekąsek.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Głuchołazy z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Dokumentacja fotograficzna z konsultacji społecznych w gminie Głuchołazy:



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

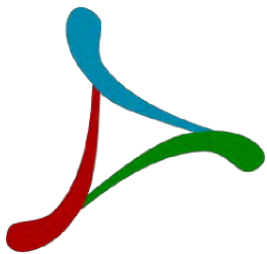
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3.4. Gmina Korfantów

3.4.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Korfantów, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 22 października 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (161 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Korfantów, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Korfantów.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Korfantów 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

3.4.2. Opis konsultacji

W gminie Korfantów spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 22 października 2015 r.

w Miejsko Gminnym Ośrodku Kultury, Sportu i Rekreacji przy ul. Rynek 10 w Korfantowie.

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. **Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).**

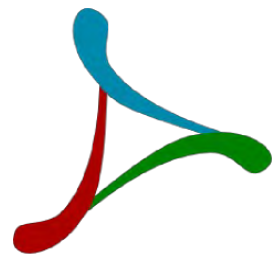
Uczestnicy mieli **zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.**

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Korfantów w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 13 osób.

Od godziny 13:00 do 14:30 miało miejsce spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Korfantów. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Dla przybyłych łącznie 8 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, następnie zaprezentowano prezentację założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020 wraz z kartami i listą projektów. Po przerwie kawowej odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał uwagi zgłoszone przez poprzednią grupę. Mieszkańcy gminy Korfantów zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych z zakresu transportu publicznego oraz indywidualnego występujących w gminie.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działania mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród



Biuro projektu:

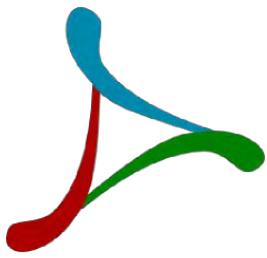
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

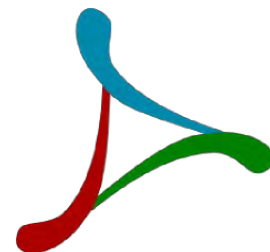
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Korfantów z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (38 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Korfantów przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.

Tabela 5 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Korfantów

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
005/2015	1. Remont drogi powiatowej Gryżw – Jagielnica. Droga przebiega przez tereny zabudowane bezwzględnie powinna być wyposażona w chodnik dla pieszych oraz system odprowadzania wód deszczowych. 2. Remont drogi ze względu na transport towarów do produkcji rolnej oraz wywóz odpadów rolnych w łącznej ilości około 50 tys. ton rocznie – szczególnie w przebiegu przez Ścinawę Nyską – powinien być wykonany niezwłocznie.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO
006/2015	Akceptuję projekt „Strategii rozwoju transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 roku” bez uwag. Strategia jest moim zdaniem solidnie wykonana. Materiały i projekt jest zaplanowany bardzo obszernie. Zadania są bardzo wysokie w kosztach. Faktem jest, że jeżeli będą środki finansowe z Unii Europejskiej na realizację tych zadań to Gmina Korfantów bardzo ładnie będzie funkcjonować. Życzę Państwu i Gminie powodzenia. Gratuluje przedsięwzięć.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO
007/2015	- Karta projektu nr. 1 dopisać (uszczegółović) Przydroże Małe Przydroże Małe (Ligota Ścinawska) - Dopisać skrzyżowanie ul. Prudnicka z ul. Reymonta (zmiana lokalizacji przejść dla pieszych). Przebudowa w Korfantowie skrzyżowania. - Przebudowa skrzyżowania z ul. Prudnicką, ul. Kościuszki, ul. 3 Maja w Korfantowie.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO
008/2015	Infrastruktura pieszo - rowerowa - Karta projektu 1 Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów. Wymieniono miejscowość – Przechód, jako lokalizację do budowy ścieżek rowerowych bez uściślenia połączenia z innym miejscem oraz podania długości trasy.	INNE – pracownik UM	WPROWADZONO



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
009/2015	Karta projektu – Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów – w opisie projektu proszę ująć również wiaty, miejsca wypoczynku jako elementy małej infrastruktury.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 6 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Korfantów

	TREŚĆ UWAGI	WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA PUBLICZNA KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić nazwę projektu: Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych. 2. Zmienić opis projektu: Budowa zatok autobusowych wraz z budową ciągów pieszych pomiędzy obszarem zabudowanym, a wiatą przystankową w następujących miejscowościach: Rączka Przydroże Wielkie Przydroże Małe Ścinawa Mała Ścinawa Nyska Węza Gryzów Myszowice Wielkie Łąki Włostowa Kuźnica Ligocka Rzymkowice Stara Jamka Piechocice Puszyna Borek Ligota Ścinawska	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU V	1. Efekty realizacji inwestycji: słowo wzrost bezpieczeństwa zmienić na poprawa bezpieczeństwa. 2. Dopisać do lokalizacji skrzyżowanie: ul. Prudnicką droga na Ścinawę (wyjazd z rynku).	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU VI	1. Zmienić opis projektu: Budowa miejsc parkingowych w Korfantowie w okolicach kościoła, cmentarza, ośrodka zdrowia oraz Rynku. 2. Zmienić powiązania funkcjonalne: Mieszkańcy korzystaliby z miejsc parkingowych podczas codziennych podróży do Korfantowa.	WPROWADZONO
INFRASTRUKTURA PIESZO - ROWEROWA KARTA PROJEKTU I	1. Dopisać lokalizację: Gmina Korfantów: Korfantów – Park – Rynarcice – Przydroże – Szwedzka Górka – Rączka – Korfantów (10 km) Korfantów – Stara Jamka – Rzymkowice – Kuźnica Ligocka – Borek – Przechód – Włostowa – Korfantów (22 km)	WPROWADZONO



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
	Korfantów – Zamek w Mosznej (15 km) Korfantów – Park w Lipnie (18 km) Korfantów – Nysa – Otmuchów jezioro (40 km) 2. Zmienić wartość inwestycji na 70 000 000 zł	
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE KLUCZOWE	Ad. 2 Komunikacja publiczna – pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: Powiat nyski, Zarząd Dróg Wojewódzkich. Ad. 3 Komunikacja drogowa – pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: Zarząd Dróg Wojewódzkich.	WPROWADZONO

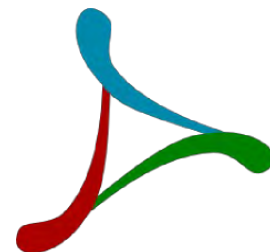
TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE POZOSTAŁE	Ad. 1 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: powiat nyski. Ad. 2 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: brak. Ad. 3 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: Powiat nyski, Zarząd Dróg Wojewódzkich.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Korfantów:



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

Spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

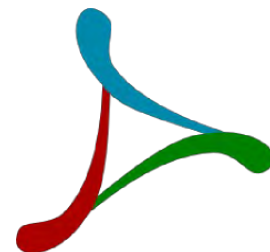


Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

Spotkanie z mieszkańcami



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

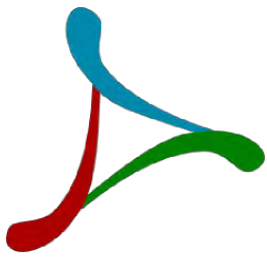
3.5. Gmina Łambinowice

3.5.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Łambinowice, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 19 października 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (98 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Dodatkowo wysłano zaproszenia do 13 Sołtysów. Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Łambinowice, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Łambinowice.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Łambinowice 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

3.5.2. Opis konsultacji

W gminie Łambinowice spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 19 października 2015 r. w Urzędzie Gminy Łambinowice przy ul. Gen. Zawadzkiego 29 w sali konferencyjnej.

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Łambinowice w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyły 3 osoby.

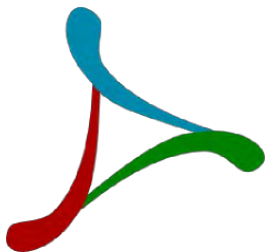
Od godziny 13:00 do 14:30 miało miejsce spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Łambinowice. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Dla przybyłych łącznie 2 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, następnie zaprezentowano prezentację założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020 wraz z kartami i listą projektów. Po przerwie kawowej odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał uwagi zgłoszone przez poprzednią grupę. Mieszkańcy gminy Łambinowice zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych z zakresu transportu publicznego oraz indywidualnego występujących w gminie.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Łambinowice z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Łambinowice przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.

Tabela 7 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Łambinowice

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
001/2015	s. 102 – Gmina Łambinowice – brak informacji o ścieżce rowerowej w Miejscu Pamięci Narodowej w Łambinowicach – ścieżka „Śladami Pamięci”. W CMJW jest wypożyczalnia rowerów dla wycieczek, więc tam to jest w praktyce traktowane, jako ścieżka rowerowa.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO
	s. 268 – Gmina Łambinowice – Prosimy o dopisanie zadania „Budowa ścieżek rowerowych”		
	s. 170 – Gmina Łambinowice – do zadań – remont drogi w kierunku tzw. „Bonanzy”		

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
	s. 210 – Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Łambinowice – DODAC		
002/2015	Infrastruktura rowerowa / karta projektu 1 Za mało ścieżek rowerowych, obecnie turystyka rowerowa rozwija się i mieszkańcy oczekują rozbudowy infrastruktury w tym zakresie. Ścieżki będą mogły być wykorzystane przez osoby jeżdżące na rolkach.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO
003/2015	Rozdział: KOMUNIKACJA DROGOWA – REMONT DRÓG GMINNYCH Malerzowice Wielkie, droga przy posesji 46A konieczne jest wykonanie oświetlenia drogi oraz wykonanie asfaltowej nawierzchni.	PRZEDSIĘBIORCA	WPROWADZONO
004/2015	Rozdział: KOMUNIKACJA PUBLICZNA – REMONT INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ Konieczne jest wykonanie przejścia dla pieszych przez torowisko – dla mieszkańców osiedla docierających na dworzec PKP przez pola. Trasa ta jest kilka razy krótsza niż drogą główną, ale zmusza mieszkańców do przechodzenia przez tory w miejscu niedozwolonym. Udostępnić poczekalnię na dworcu PKP w Łambinowicach – Przynajmniej w okresie jesienno – zimowym. Zapewne jeden z mieszkańców ul. Dworcowej za symbolicznym wynagrodzeniem zgodziłby się otwierać i zamykać poczekalnię w wyznaczonych godzinach.	PRZEDSIĘBIORCA	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Łambinowice:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

3.6. Gmina Nysa

3.6.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Nysa, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 28 października 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (716 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Nysa, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

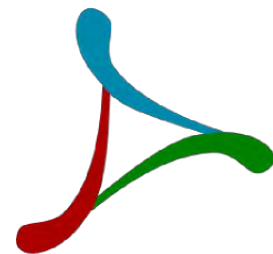
Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Nysa.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Nysa 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

3.6.2. Opis konsultacji

W gminie Nysa spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 28 października 2015 r. w Urzędzie Miejskim w Nysie przy ul. Kolejowej 15.



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

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Nysa w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 18 osób.

Od godziny 13:00 do 14:30 miało miejsce spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Nysa. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Dla przybyłych łącznie 20 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, następnie zaprezentowano prezentację założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020 wraz z kartami i listą projektów. Po przerwie kawowej odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał uwagi zgłoszone przez poprzednią grupę. Mieszkańcy gminy Nysa zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych z zakresu transportu publicznego oraz indywidualnego występujących w gminie.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działania mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Nysa z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

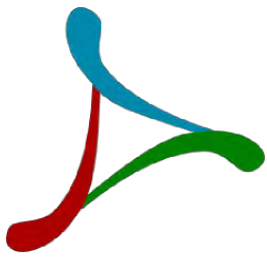
partnerstwo-nyskie2020.pl

założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Nysa przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.

Tabela 8 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Nysa

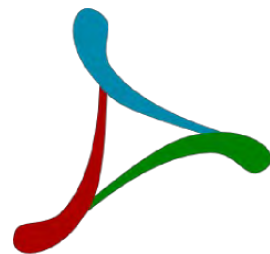
NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
012/2015	<ul style="list-style-type: none">- Budowa drogi wojewódzkiej i chodniki do boiska sportowego i zakładów pracy.- Budowa dróg gminnych w Sołectwach – niezrobione.- Budowa chodnika do boiska sportowego i zakładów pracy. Związku z budową obwodnicy Nysy.	MIESZKANIEC – Wyszków Śląski	ODRZUCONO - INWESTYCJE ZAPLANOWANE
013/2015	<ul style="list-style-type: none">- Budowa dróg gminnych na terenie sołectwa Hajduki Nyskie.- Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie sołectwa Hajduki Nyskie.- Budowa zatok autobusowych na terenie sołectwa Hajduki Nyskie.- Budowa nowych przepraw mostowych na terenie sołectwa Hajduki Nyskie.	RADNY / SOŁTYS – Hajduki Nyskie	ODRZUCONO - INWESTYCJE ZAPLANOWANE
014/2015	Była droga kolejowa – zagospodarować na ścieżki rowerowe, np. Nysa – Podkamień – Koperniki – Karłów; Nysa – Hajduki – Wierzbicice – Ścinawa.	MIESZKANIEC - Nysa	ODRZUCONO - INWESTYCJE ZAPLANOWANE
015/2015	<ul style="list-style-type: none">- Większa liczba autobusów MZK do sołectwa Lipowa.- Wymiana nawierzchni drogi powiatowej w sołectwie Lipowa z racji takiej, iż od wielu lat jest tylko naprawa bieżących usterek (Karta Projektu III - Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa).- Utwardzenie dróg gruntowych w sołectwie Lipowa (Karta Projektu VIII – Utwardzenie dróg gruntowych w sołectwach – nie tylko Nysa).- Wykonanie parkingu sołectwo Lipowa – Karta Projektu IX – Budowa nowych miejsc parkingowych – podkreślam, że byłby to jedyny parking w naszej miejscowości tj. Lipowa.- Projekt ścieżek rowerowych pomiędzy sołectwami od Lipowej do Nysy.	SOŁTYS - Lipowa	WPROWADZONO
016/2015	Proszę o budowę ścieżki rowerowej: Rusocin – Nysa, gdyż jazda na rowerze obecnie drogą 406 jest niebezpieczna.	MIESZKANIEC / SOŁTYS - Rusocin	WPROWADZONO

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
017/2015	Miejsce parkingowe przy kościele w Konradowej przy drodze wojewódzkiej 407.	MIESZKANIEC - Konradowa	WPROWADZONO
018/2015	Budowa ścieżki rowerowej po dawnych trasach kolejowych: Nysa – Kałków. Połączenie ścieżki rowerowej koło jeziora przez Morów – stadnina koni ze ścieżką rowerową – Lipowa – Domaszkowice – Kubice – Kopernik – Jodłów – Nadziejów.	MIESZKANIEC - Morów	WPROWADZONO
019/2015	Strona nr. 2 OPIS PROJEKTU: Wykonanie nowoczesnych punktów przesiadkowych w 26 sołectwach gminy Nysa.	MIESZKANIEC - Nysa	WPROWADZONO
020/2015	Proszę o wykonanie obejścia miejscowości Wierzbędice w ciągu DK41 łączącej ruch z granicą Państwa. Motywuje dużym nasileniem ruchu pojazdów dużo gabarytowych i tonażowych. Droga powiatowa Wierzbędice – Domaszkowice ma odcinek około 1500 m.	SOŁTYS - Wierzbędice	ODRZUCONO - INWESTYCJE ZAPLANOWANE
021/2015	Prosimy o wykonanie chodnika w miejscowości Wierzbędice gdzie prowadzi szlak Czarownic i zmuszeni są korzystać z drogi Powiatowej, gdzie jest niebezpiecznie i nie ma chodnika a są niebezpieczne zakręty.	SOŁTYS - Wierzbędice	ODRZUCONO - INWESTYCJE ZAPLANOWANE
022/2015	Prosimy o wykonanie parkingów w Wierzbędicach przy kościele, grunt daje proboszcz pod parking. Wykonanie parkingu przy cmentarzu poza miejscowością w kierunku Nysy.	SOŁTYS	WPROWADZONO
023/2015	Mieszkańcy sołectwa Rusocin proszą o budowę drogi łączącej miejscowości Rusocin – Złotogłowice odcinek 1,5 km. Jest to droga potrzebna do komunikacji miejskiej Rusocin – Złotogłowice – Nysa.	SOŁTYS - Rusocin	WPROWADZONO
024/2015	Kart Projektu I – Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu PKP Nysa. Karta Projektu II – Budowa przeprawy na Kłodzkiej – Saperska – Orzeszkowej – Franciszkańska 3.4 str. 216 Tabela – BUS Zbyt mały koszt. Szacuje na 150 000 000 zł przeprawy mostowe. Wprowadzenie pojazdu DMV Mokkaidu produkcji Japońskiej. Może podjąć Pesa Bydgoszcz. Obniży to koszty. Patrz załącznik. Tele – Bus: elektryczne busy na SMS ze smartfona.	PRZEDSIĘBIORCA	ODRZUCONO - Strategia przewiduje nacisk na rewitalizację lokalnych połączeń kolejowych. Uwaga przekazana do przewoźnika PKP.
025/2015	KARTA PROJEKTU str. 4 Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej – sugerowane najlepsze połączenie to rejon ul. Franciszkańskiej z uwagi na duży ruch w kierunku na ul. Nowowiejską – zwłaszcza aut ciężarowych.	INNE	ODRZUCONO – niektóre uwagi nie odnoszą się do tematu strategii ponad to wnioski, które



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

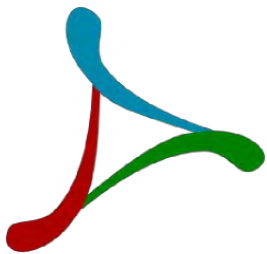
partnerstwo-nyskie2020.pl

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
	<p>KARTA PROJEKTU VI Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, ul. Prudnickiej i ul. Piłsudskiego, nie widzę potrzeby przebudowy. Skrzyżowane mały kolizyjne. Sugerowałabym przebudowę skrzyżowania Asnyka z Jagiellońską (DK41) niedaleko targowiska miejskiego.</p> <p>KARTA PROJEKTU VIII Przebudowa mostu Bema – przy przebudowie Ronda Solidarności proszę spróbować zastosować rozwiązanie jak przy Rondzie obok więzienia (ul. Ujejskiego – Kościuszki – Mostowa).</p> <p>KARTA PROJEKTU IX - Budowa nowych miejsc parkingowych. Przy NOR budowane są już 2 parkingi. Nie ma potrzeby budowy kolejnego parkingu przy NOR.</p> <p>KARTA PROJEKTU VIII - Utwardzenie dróg gruntowych. Proszę rozważyć nowe osiedle na poligonie (ul. Sendlerowej, ul. Kombatantów RP), drogi na <i>Skarpie Otmuchowskiej</i>.</p>		Wykonawca otrzymał z realizowanych badań wskazują, iż inwestycje są zasadne.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 9 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Nysa

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA PUBLICZNA KARTA PROJEKTU II	1. Poprawić w opisie projektu liczbę sołectw na 26.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU I	1. Dopisać do opisu projektu: Proponowane trasy: Podzamcze – Rodziewiczówny (Nysa) 2. Wartość inwestycji jest za mała.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU II	1. Poprawić w lokalizacji: W rejonie ul. Franciszkańskiej lub łączącej ul. Orzeszkowej z ul. Saperską. 2. Poprawić opis projektu: Rozważone są dwie lokalizacje: Budowa przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej ul. Franciszkańską lub połączenie ul. Orzeszkowej z ul. Saperską.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA	1. Zmienić nazwę projektu: Przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.	WPROWADZONO



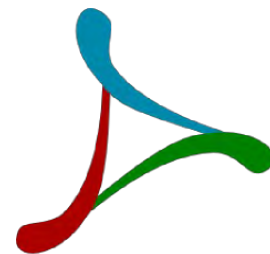
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
KARTA PROJEKTU III	<ol style="list-style-type: none">2. Poprawić w lokalizacji: Wierzbice – Domaszkowice (1,5 km)3. Zmienić opis projektu: Przebudowa nawierzchni dróg powiatowych o łącznej długości około 8 km wraz z wyznaczeniem pasu pieszo – rowerowego.	
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU IV	<ol style="list-style-type: none">1. Zmienić nazwę projektu: Budowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.2. Poprawić w lokalizacji: Gmina Nysa Biała Nyska – Podkamień (3 km) Podkamień – Hajduki Nyskie (2,5 km) Hajduki Nyskie – Niwnica (obecnie droga gruntowa, około 4 km) Domaszkowice – Wyszów Śląski (około 6 km)3. Z opisu projektu usunąć: Budowa nowych dróg na terenach inwestycyjnych gminy Nysa. Budowa nawierzchni dróg gminnych na terenie gminy Nysa wraz z przebudową ciągu ulic Szopena i Piastowskiej oraz przebudową ronda. Łączna długość 15,5 km.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU V	<ol style="list-style-type: none">1. Zmienić opis projektu: Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.	WPROWADZONO
INFRASTRUKTURA PIESZO _ ROWEROWA KARTA PROJEKTU I	<ol style="list-style-type: none">1. Dopisać do lokalizacji: 5. Przystosowanie trasy Szlakiem Nyskich Zabytków dla komunikacji rowerowej.	WPROWADZONO
INFRASTRUKTURA PIESZO _ ROWEROWA KARTA PROJEKTU II	<ol style="list-style-type: none">1. Zmienić nazwę projektu: Budowa ścieżek rekreacyjnych na terenie Gminy Nysa.2. Zmienić opis projektu: Budowa ścieżek rowerowych wiodących przez lasy na terenie gminy Nysa. Budowa ścieżek rowerowych na dawnych torowiskach kolejowych m.in.: Hajduki Nyskie – Wierzbice – Ścinawa Nysa – Podkamień - Koperniki Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż jeziora w dwie strony: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice. Obecnie istnieje ścieżka jedynie do Skorochowa, zatem długość ścieżki wynosi około 7 km (jeśli pominiemy fragment Nysa-Skorochów, który już istnieje). Łącznie około 32 km wszystkich tras.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

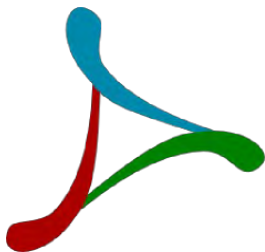
Tabela 10 Uwagi zgłoszone w formie elektronicznej dot. gminy Nysa



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

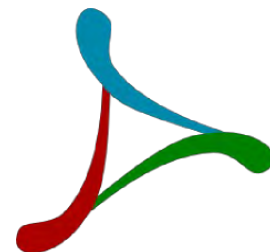
	TREŚĆ UWAGI	WPROWADZONO / ODRZUCONO
<p>E-MAIL z dn. 25.10.2015 r.</p>	<p>Szanowni Państwo, Zapoznałem się z dokumentem dotyczącym 'Partnerstwa Nyskiego' i konsultacji społecznych dotyczących rozwiązań transportowych.</p> <p>Moim zdaniem za mały nacisk położono na strategiczne połączenia kolejowe Magistrali Podsudeckiej do Kamieńca i synchronizację tych połączeń z planowaną siecią Kolei Aglomeracyjnej Wrocławia oraz odcinka Nysa-Brzeg. Informacje są zawarte w tym dokumencie, ale w moim przekonaniu brakuje wzmianki o tym iż samorząd powinien ściśle współpracować z samorządem Dolnego Śląska i powiatów na zachodzie od powiatu nyskiego. Jaskrawym przykładem tego jest całkowicie niepraktyczne połączenie Nysa-Wrocław wyjeżdżające z Nysy około godz. 10. tylko w dni robocze i podczas dni nauki szkolnej. Przypominam że to połączenie było wynikiem głosowania Nysan na ankietę opublikowana przez Urząd Marszałkowski we Wrocławiu, w tej ankiecie to połączenie zdobyło pierwsza lokatę, pomimo iż Nysa nie leży w woj. dolnośląskim. Sprawa została przekazana do Opola i mamy połączenie, które nie odpowiada na oczekiwania społeczne, tj. nie jest sposobem na strategiczne wypozycjonowanie Nysy, jako tzw. 'Commuter Town' miasto z którego można dojeżdżać do aglomeracji.</p> <p>Postuluje skoncentrowanie środków i lobowanie wraz z powiatem brzeskim za udrożnieniem linii Nysa-Kamieniec oraz Nysa-Brzeg tj. podniesienie średniej prędkości przewozowej.</p> <p>Proponuje wytyczenie prostych przystanków na wysokości Podzamcza oraz koło wiaduktu (Południe) tak, aby możliwe było wsiadanie bezpośrednio z dużych osiedli w Nysie.</p> <p>Pociąg z Nysy/Głuchołaz powinien wyjeżdżać codziennie o godz. 7-7:30 i czas przejazdu powinien wynosić do 1h. Następnie powrót do Nysy, obsługa linii regionalnych i kolejny kurs do Wrocławia z Nysy tak aby móc odebrać Nysan i mieszkańców powiatu brzeskiego z Wrocławia o godz. 19:00-19:30 do Nysy wówczas pociąg dojechałby na godz. 20:00-20:30.</p> <p>Postuluje też dzierżawę składu typu PESA Dart, z klimatyzacją i WiFi oraz powołanie regionalnej spółki do obsługi elektronicznej rezerwacji miejsc.</p> <p>Istniejące firmy transportowe busy, PKS będą uzupełnieniem tego strategicznego połączenia. Wymóg Wifi, klimatyzacji i miejsc siedzących (również tak w pociągach intercity wygłuszania rozmów komórkowych) umożliwi mieszkańcom codzienny dojazd do prężnej aglomeracji wrocławskiej w komfortowych warunkach.</p> <p>Dzięki takiej strategii uzyskamy następujące efekty: - zatrzymanie migracji, chociaż części młodych wykształconych ludzi z Nysy i powiatu.</p>	<p>ODRZUCONO – Uwaga przekazana do przewoźnika PKP.</p>

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
	<p>- bezpiecznie i komfortowe połączenie z aglomeracją wrocławską (wypadki na A4, oszczędność czasu i komfort dzięki klimatyzacji, wifii i rezerwacji miejsc).</p> <p>- Nyski Urząd Pracy może dodatkowo oferować prace w centrum Wrocławia w atrakcyjnych firmach z kapitałem zagranicznym, światowe korporacje tak atrakcyjne dla młodzieży po studiach.</p> <p>- Sprawne i codzienne połączenie będzie impulsem dla rozwoju mieszkalnictwa, handlu, kultury i przyciągnie większą liczbę inwestycji przemysłowych i opartych na wiedzy.</p> <p>Projekt budowy centrum przesiadkowego to krok we właściwą stronę, ze swojej strony dodam że przydałby się w pobliżu parking park&drive, przedszkole, supermarket spożywczy. Dworzec PKP powinien również posiadać czynne toalety i punkty gastronomiczne.</p> <p>Równoległe do tej strategii powinno się postawić na szkolnictwo zawodowe i przyciąganie inwestycji przemysłowych dla większości Nysan, którzy będą pracować w przemyśle. Jednakże bez wspomnianego wyżej połączenia nie da się zatrzymać znaczącej części młodzieży z dyplomami wyższej uczelni. Odpowiednia strategia wypozycjonowanie Nysy, jako miasta wygodnego do życia dla rodzin umożliwi dojazd przynajmniej jednemu członkowi rodziny codziennie do Wrocławia - pod warunkiem że zostaną spełnione wymienione wymogi standardu podróży.</p> <p>Nysa może stać się wówczas ciekawą opcją nawet dla mieszkańców Wrocławia i okolic, którzy osiągnęli już pewną pozycję zawodową i będą poszukiwać wygodnego miejsca do założenia rodziny (dostęp do infrastruktury, tanie domy, wypoczynek i kultura - jezioro, szkołę muzyczną). Model ten sprawdza się w wielu miastach Europy Zachodniej np.: Londyn - Commuter Towns.</p> <p>Pozostaje do Państwa dyspozycji w przypadku chęci pogłębienia dyskusji na podane wyżej tematy.</p> <p>Pozdrawiam i życzę powodzenia w realizacji projektu, Maciej Kurek</p>	
E-MAIL z dn. 28.10.2015 r.	<p>Witam, pisze do Państwa sprawie spostrzeżeń, co do str.13 punktu dot. Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa z tego, co zauważyłam nasza miejscowość nie jest wciągnięta do tego przedsięwzięcia chodzi mi o Wyszków Śląski nie posiadamy ścieżki rowerowej, a z uwagi, iż przez z naszą miejscowość przebiega obwodnica, taka ścieżka w naszej miejscowości jest bardzo potrzebna, można ją połączyć do miejscowości Kubice tak jak jest to zaplanowane.</p>	WPROWADZONO
E-MAIL z dn. 30.10.2015 r.	<p>Dzień dobry! Pragnę zasygnalizować problem połączenia różnych rodzajów transportu, celem zapewnienia ciągłości w podróży po naszym województwie i dalej. Dzisiaj godziny transportu miejskiego nie współgrają z godzinami połączeń PKP np. przez Brzeg do Wrocławia. Szczególnie w sobotę i niedzielę, kiedy ten</p>	WPROWADZONO - Strategia zakłada treść uwagi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
	transport ma duże znaczenie zarówno dla osób uczących się jak i pozostałych. Dziękuję	
E-MAIL z dn. 20.11.2015 r.	Panie Mariuszu prosimy o dodanie do opracowywanego dokumentu Strategii transportu następujących projektów inwestycyjnych gminy nysa: 1. Budowa drogi w ulicy Prusa w Nysie 2. Przebudowa drogi w ulicy Celnej w Nysie 3. Przebudowa drogi w ulicy Kolejowej i Wrocławskiej w Nysie 4. Przebudowa ulic rynku w Nysie 5. Budowa drogi w Wyszkowie Śląskim 6. Budowa drogi w Siestrzechowicach wraz z opracowaniem kart projektów. Przepraszam, że nie przesłaliśmy tego wczoraj, ale dopiero dziś uzyskaliśmy zatwierdzenie Burmistrza Bobaka.	WPROWADZONO
Uwaga z dn. 19.11.2015 r. z miejscowości: LIPOWA	Rodzaj uczestnika: przedsiębiorca, mieszkaniec Zwracamy się z prośbą o wykonanie nowego mostku dojazdowego do posesji nr. 30, 96, 98,99 i sklepu spożywczo – przemysłowego na drodze gminnej nr 594-595, a zarazem o jej utwardzenie. Do prośby dołączamy również naprawę przepustu na drodze gminnej 594 oraz uwzględnienie wyżej wymienionych inwestycji w planach budżetowych Gminy Nysa pozyskiwanych ze środków unijnych.	WPROWADZONO
Uwaga z dn. 19.11.2015 r. z miejscowości: LIPOWA 60 Władysław Żeliszewski	Proszę o zrobienie przepustu z drogi gminnej nr. 58 z drogą gminną nr. 629 również o wznowienie i utwardzenie tej drogi (629). Jest ona niezbędna do dojazdów do pola dla mieszkańców wsi.	WPROWADZONO
Uwaga z dn. 19.11.2015 r. z miejscowości: LIPOWA	Proszę o utworzenie drogi gminnej w Sołectwie Lipowa gmina Nysa tak zwanej obwodnicy. Z racji takiej, że powstały 2 firmy transportowe i mają teraz trudności z dojazdem do siedziby firmy.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Nysa:

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

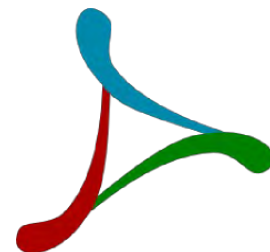
Spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

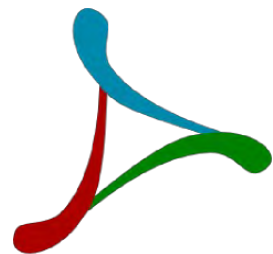
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

Spotkanie z mieszkańcami



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

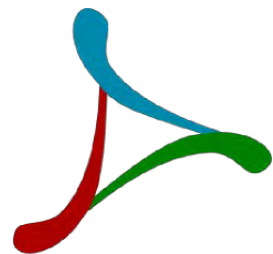


Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



3.7. Gmina Otmuchów

3.7.1. Wprowadzenie do konsultacji

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Otmuchów, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 16 grudnia 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (83 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Otmuchów, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Otmuchów.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozproszdził na terenie całej gminy Otmuchów 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

3.7.2. Opis konsultacji

W gminie Otmuchów spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 16 grudnia 2015 r. w Zamku przy ul. Zamkowej 4.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag).

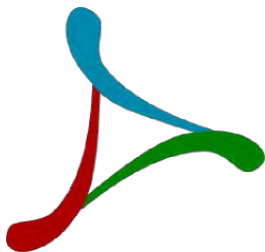
Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Otmuchów w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 9 osób.

Od godziny 13:00 do 14:30 było zaplanowane spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Otmuchów. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Otmuchów z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

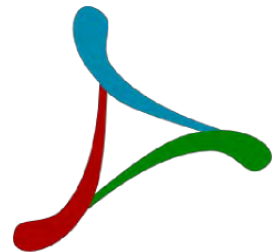
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Otmuchów przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.

Tabela 11 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Otmuchów

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU I	Zmienić nazwę na: Budowa ronda przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU VI	Dopisać lokalizację: 15. Rysiowice (droga powiatowa) 16. Grądy – Siedlec (odcinek około 1 km)	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU VII	Dopisać lokalizację: 4. ul. 1 Maja	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU X	Nowa karta Nazwa projektu: Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem prze nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego Wartość inwestycji: 600 000 zł	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA PIESZO - ROWEROWA KARTA PROJEKTU V	Dopisać lokalizację: 12. Grądy (od szkoły)	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Otmuchów:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



3.8. Gmina Paczków

3.8.1. Wprowadzenie do konsultacji

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Paczków, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 21 października 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (110 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Paczków, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

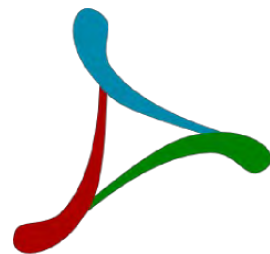
Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Paczków.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Paczków 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

3.8.2. Opis konsultacji

W gminie Paczków spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 21 października 2015 r. w Urzędzie Miejskim przy ul. Rynek 1.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. **Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość** wniesienia opinii, uwag oraz propozycji **w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020”** w formie ustnej, pisemnej (**poprzez wypełnienie** wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (**poprzez wysłanie wiadomości e-mail** na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

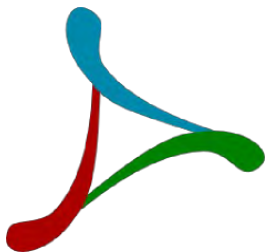
Uczestnicy mieli **zapewnione materiały** promocyjne w formie **długopisów, notatników oraz materiały informacyjne** w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (**prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć** poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy nie zgłosili uwag. W gminie Paczków w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyły 4 osoby.

Od godziny 13:00 do 14:30 było zaplanowane spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Paczków. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Paczków z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Paczków:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

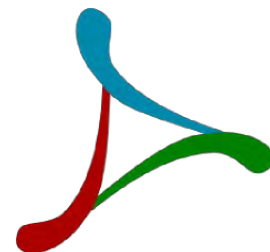
Spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



3.9. Gmina Skoroszyce

3.9.1. Wprowadzenie do konsultacji

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Skoroszyce, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 27 października 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (67 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Skoroszyce, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

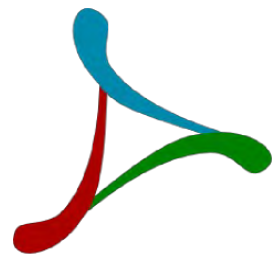
Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Skoroszyce.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Skoroszyce 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

3.9.2. Opis konsultacji

W gminie Skoroszyce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 27 października 2015 r. w Pawilonie Sportowym w Skoroszycach przy ul. Braterstwa Broni 5.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

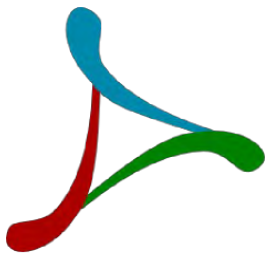
Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Skoroszyce w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 5 osób.

Od godziny 13:00 do 14:30 było zaplanowane spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Skoroszyce. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Skoroszyce z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Skoroszyce przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.

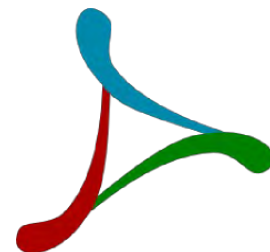
Tabela 12 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Skoroszyce

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
010/2015	Strona 41,46 (tab. 6) numery dróg powiatowych – sprawdzić i uzupełnić.	MIESZKANIEC	
011/2015	1. W kartach projektu znajdują się błędy w nazwach miejscowości: Łanów – nie funkcjonuje oficjalnie, wpisać Czarnolas; Maków – nie ma, są Makowice. 2. Ścieżki wzdłuż DW 401 o charakterze komunikacyjnym. 3. Połączenie ścieżek, np. połączenie z DW 401 4. Montaż i oświetlenie w pobliżu miejscowości, elementy małej architektury (ławeczki drewniane), oznakowanie na całej trasie. 5. Dopisać drogi w zabudowie jednorodzinnej. Strategia str. 46 tabela 6	INNE	WPROWADZONO

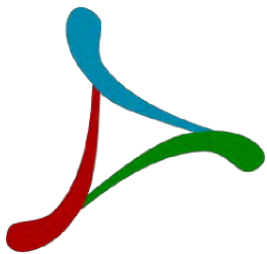
Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 13 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Skoroszyce

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA PUBLICZNA KARTA PROJEKTU I	1. Poprawić opis projektu – Stary Grodków: -modernizacja przystanków wraz z oświetleniem peronów autobusowych. 2. Zmienić wartość inwestycji na 800 000 zł 3. Poprawić powiązania funkcjonalne: Z komunikacji publicznej korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i edukacji, innych dojazdów obowiązkowych, a także w celach rekreacji i rozrywki. Linia kolejowa nr 288 z Nysy do Brzegu kursuje kilka razy dziennie przez Skoroszyce, Chróścinę i Stary Grodków. Mieszkańcy korzystają z kolei podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, znajdujących się w Brzegu i Nysie, oraz okazjonalnie – podczas dojazdów do miejsc rozrywki i rekreacji. Podróż z Nysy do Skoroszyca trwa około 25 minut, a PKS-em około 20 minut.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić lokalizację: Skoroszyce: - pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki na osiedlu domów wielorodzinnych oraz jednorodzinnych: ul. Słoneczna, ul. Poziomkowa, ul. Ogrodowa. Drogi dojazdowe do DW 401. - ul. Łąkowa – droga dojazdowa do DW 401 przez DP 1542 O oraz przez drogę gminną 104421 O - ul. Zbożowa – droga dojazdowa do DP 1543 O - ul. Polna droga nr 104419 O - ul. Parkowa wraz z drogami wewnętrznymi - ul. Działkowa – budowa drogi asfaltowej wraz z chodnikiem	WPROWADZONO

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
	<p>Gmina Skoroszyce: Chróścina</p> <ul style="list-style-type: none">- pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Kasztanowa- budowa drogi o nawierzchni asfaltowej do osiedla Zacisze położonego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 401 oraz ul. Szkolnej- budowa dróg w zabudowie jednorodzinnej ul. Cicha, ul. Róż, ul. Parkowa, ul. Topolowa, ul. Boczna, ul. Krótka, ul. Słoneczna, łącznik ul. Dolnej i ul. Kroszyńskiej, ul. Mała, ul. Sportowa- przebudowa dróg wewnętrznych na osiedlu Tumbewa <p>Gmina Skoroszyce: Sidzina</p> <ul style="list-style-type: none">- pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Partyzantów nr 104443 O- pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki osiedle Słoneczne nr 104444 O- ul. Polna droga nr 104445 O- ul. Powstańców droga nr 104446 O- ul. Ogrodowa droga nr 104447 O- ul. Sportowa droga nr 104414 O- ul. Radziechowska- plac Elsnera <p>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 drogi dojazdowej prowadzącej do przystanku przy DP 1543 O- Brzeziny: przebudowa drogi równoległej do DP i prowadzącej do DP 1540 O- Brzeziny: przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr 184 i 497- Giełczyce: przebudowa dróg wewnętrznych prowadzących do DP 1537 O, naprawa dróg po przeprowadzeniu montażu sieci kanalizacji sanitarnej- Mroczkowa: przebudowa dróg wewnętrznych prowadzących do DP 1542 O- Makowice: przebudowa dróg: drogi w zabudowie jednorodzinnej oraz na terenie przeznaczonym pod budownictwo jednorodzinne, uwzględniające ruch pieszy i rowerowy oraz modernizację oświetlenia- remont nawierzchni DP 1553 O Stary Grodków Żarów (brak nawierzchni utwardzonej) <p>2. Zmienić wartość inwestycji na 15 000 000 zł</p>	
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU II	<p>1. Zmienić nazwę projektu: Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46</p> <p>2. Zmienić opis projektu: Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej i krajowej poprzez budowę ronda lub innego rozwiązania technicznego wraz z wydzieleniem przejścia dla pieszych. Obecny układ drogi jest przyczyną wielu wypadków i kolizji.</p> <p>3. Zmienić wartość inwestycji na 2 000 000 zł</p>	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU	<p>1. Zmieni lokalizację:</p> <p>1) Skoroszyce - okolice Urzędu Gminy, ul. Powstańców Śląskich, okolice cmentarza i parku.</p> <p>2) Chróścina: przy cmentarzu i przy szkole</p>	WPROWADZONO



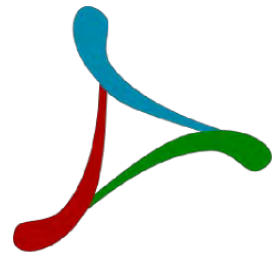
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
III	3) Sidzina: przed domem kultury, w pobliżu kościoła, szkoły, cmentarza i przedszkola 4) Makowice: w pobliżu kościoła 5) Brzeziny: wzdłuż drogi prowadzącej na cmentarz 6) Czarnolas: przed boiskiem sportowym, w pobliżu kościoła 7) Stary Grodków: obok kościoła. 8) Pniewie: obok świetlicy wiejskiej. 9) Mroczkowa: wzdłuż drogi do kościoła 10) Gielczyce: przy świetlicy wiejskiej 2. Zmienić wartość inwestycji na 2 000 000 zł	
INFRASTRUKTURA PIESZO – ROWEROWA KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić nazwę projektu: Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym 2. Zmienić lokalizację: Gmina Skoroszyce 3. Zmienić opis projektu: Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym: budowa z nawierzchnią utwardzoną, montaż oświetlenia i elementów małej architektury, odpowiednie oznakowanie. Budowa ścieżki wzdłuż DW 401 na terenie gminy. Budowa ścieżek rowerowych: - Skoroszyce – Sidzina (do ul. Parkowej do Kościółka wraz z małą architekturą) - Skoroszyce – Brzeziny Budowa pętli rowerowej: Chróścina – Czarnolas – Mroczkowa – Skoroszyce – Chróścina Budowa ścieżki rowerowej Makowice - Sidzina	WPROWADZONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE KLUCZOWE	Ad. 1 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: powiat nyski, Zarząd Dróg Powiatowych, Zarząd Dróg Wojewódzkich.	WPROWADZONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE POZOSTAŁE	Ad. 1 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: PKP PLK S.A., PKS NYSA, inni przewoźnicy. Ad. 2 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: powiat nyski, Zarząd Dróg Powiatowych, GDDKiA. Ad. 3 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: powiat nyski, Zarząd Dróg Powiatowych, Zarząd Dróg Wojewódzkich. Ad. 4 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: Zarząd Dróg Powiatowych, Zarząd Dróg Wojewódzkich i inni Partnerzy.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Skoroszyce:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

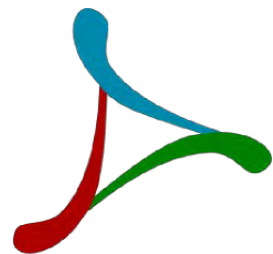


Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



4. Powiat prudnicki

4.1. Wprowadzenie do konsultacji

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w powiecie prudnickim, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 9 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez powiat (370 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał cały powiat prudnicki, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez powiat prudnicki.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całego powiatu prudnickiego 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

4.2. Opis konsultacji

W powiecie prudnickim spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 9 listopada 2015 r. w Starostwie Powiatowym przy ul. Kościuszki 76 w Prudniku.

Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych liderzy opinii, przedsiębiorcy, organizacje społeczne oraz mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

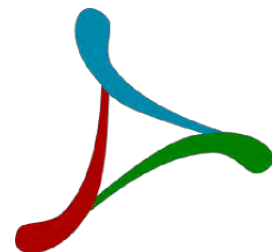
Dla uczestników zostały przygotowane materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint, kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag oraz catering w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych, słodkich przekąsek.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie powiatu prudnickiego z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w powiecie prudnickim:



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



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



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

4.3. Gmina Biała

4.3.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Biała, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 5 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (100 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Biała, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

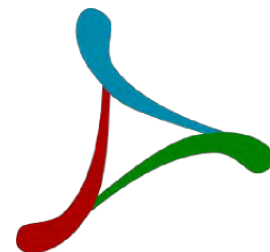
Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Biała.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Biała 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

4.3.2. Opis konsultacji

W gminie Biała spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 5 listopada 2015 r. w Urzędzie Miejskim przy ul. Rynek 10 w Białej.



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

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

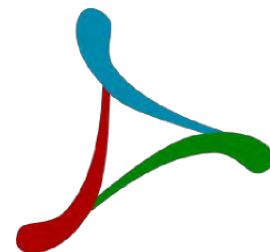
Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Biała w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 14 osób.

Od godziny 13:00 do 14:30 miało miejsce spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Biała. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Dla przybyłych łącznie 9 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, następnie zaprezentowano prezentację założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020 wraz z kartami i listą projektów. Po przerwie kawowej odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał uwagi zgłoszone przez poprzednią grupę. Mieszkańcy gminy Biała zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych z zakresu transportu publicznego oraz indywidualnego występujących w gminie.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działania mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Biała z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom

założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Biała przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 14 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Biała

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
031/2015	str. 163 – utworzenie miejsc parkingowych- błąd Centrum – ul. Nyska - Poprawa jakości dróg wojewódzkich 407 - Łącznik – Nysa przez Pogórze 409 – Dębina – Strzelce Opolskie 414 – od Białej do Prudnika - Budowa obwodnicy Łącznika polegająca na bezpośrednim połączeniu drogi 407 z obwodnicą Łącznika (z Pogorza przez most w Łączniku na obwodnicę). - Budowa ścieżki rowerowej pomiędzy Chrzelicami i Łącznikiem.	INNE - SOŁTYS WSI	WPROWADZONO
032/2015	- Przebudowa drogi relacji Biała – Śmicz – Ścinawa Nyska do DK41. - Przebudowa drogi relacji Biała – Śmicz – Kolnowice – Prudnik - Budowa ścieżki rowerowej na ww. drogach.	PRZEDSIĘBIORCA - MIESZKANIEC	ODZRUCONO – INWESTYCJE ZAPLANOWANE

Źródło: Opracowanie własne.

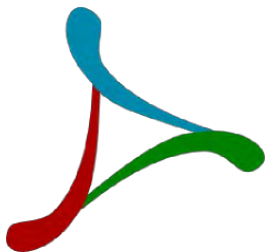
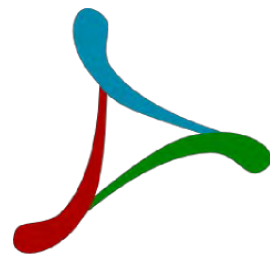


Tabela 15 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Biała

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA PUBLICZNA KARTA PROJEKTU I	<ol style="list-style-type: none">Zmienić nazwę projektu: Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.Zmienić lokalizację: Sołectwa gminy Biała.Zmienić opis projektu:<ol style="list-style-type: none">Budowa i przebudowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.Budowa wiat przystankowych i elementów małej architektury w sołectwach gminy Białej.Priorytetem dla gminy jest przebudowa zatok autobusowych w miejscowościach Miłowice (droga wojewódzka) i Mokra (droga powiatowa).Renowacja tablic z rozkładami jazdy na terenie sołectw gminy Biała.Zmienić wartość inwestycji na 300 000 zł.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU I	<ol style="list-style-type: none">Zmienić opis projektu:<ol style="list-style-type: none">Montaż ledowego oświetlenia ulicznego przy: ul. Staszica do granic miasta Biała, ul. Opolskiej, ul. Kochanowskiego w Białej oraz ul. Kilińskiego do skrzyżowania z drogą 414 z ul. Prudnicką (inwestycja priorytetowa).Budowa ciągów pieszych na terenie sołectw gminy oraz przy ulicy Staszica w Białej. Istnieją niewielkie odcinki ciągów pieszych przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich.Wytyczenie i oznakowanie (poziome oraz pionowe) przejść dla pieszych, w szczególności w mniejszych miejscowościach oraz w okolicach szkół i przedszkoli.Zmienić wartość inwestycji na 2 500 000 zł	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU II	<ol style="list-style-type: none">Zmienić wartość inwestycji na 3 000 000 zł	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU III	<ol style="list-style-type: none">Dopisać do lokalizacji:<ul style="list-style-type: none">Droga Śmicz – Ścinawa (do granic gminy Biała)Droga Śmicz – Prudnik (do granic gminy Biała)Drogi gminne na terenie gminy (zwłaszcza sołectw Radostynia, Śmicz, Biała, Laskowiec, Chrzelice, Kolnowice, Podgórze)Zmienić wartość inwestycji na 20 000 000 zł	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU IV	<ol style="list-style-type: none">Zmienić nazwę projektu: Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała.Zmienić lokalizację: Biała: okolice Rynku i Zamku oraz ul. Wałowa, ul. Kościuszki, ul. Armii Ludowej Ligota Bialska – kościół, Gostomia – kościół, Łącznik – kościółZmienić wartość inwestycji na 440 000 zł	WPROWADZONO
INFRASTRUKTURA ROWEROWA KARTA PROJEKTU I	<ol style="list-style-type: none">Zmienić lokalizację pkt. 1) oraz 3) na:<ol style="list-style-type: none">Gmina Biała trasa: Gostomia – Żabnik – Krobusz – Dębina – Moszna - Ogiernicze – Łącznik – Chrzelice - Pogórze – Biała INWESTYCJA Z GMINĄ STRZELECZKI (poprawić mapę ścieżki)	WPROWADZONO



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
	3) Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi wojewódzkiej 414 (Dębina do granic gminy Biała w kierunku Opola, o łącznej długości około 7 km). Inwestycja z uwzględnieniem elementów małej architektury i oświetlenia. 2. Zmienić opis projektu pkt. 4): Montaż stojaków rowerowych w Białej w okolicach kościołów, budynków użyteczności publicznej, sklepów itd.	
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE KLUCZOWA	Ad. 1 Komunikacja drogowa - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: Starostwo Powiatowe. Ad. 2 Komunikacja publiczna - pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: Starostwo Powiatowe, Zarząd Dróg Wojewódzkich.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 16 Uwagi zgłoszone w formie elektronicznej dot. gminy Biała

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
E-MAIL z dn. 04.11.2015 r.	Zwracam się z prośbą o ujęcie w strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 n/w zakresu robót: 1. Przebudowę drogi powiatowej relacji: Biała - Śmicz - Ścinawa Nyska i dalej do drogi krajowej DK41 wraz z remontem istniejących chodników i budowę nowych chodników. 2. Przebudowę drogi powiatowej relacji: Biała - Śmicz - Kolnowice - Czyżowice - Prudnik wraz z remontem istniejących chodników i budowę nowych chodników. Proszę o uwzględnienie ww. wniosku i o potwierdzenie wprowadzenia zmian. Z poważaniem Marcin Schulz Mieszkaniec Gminy Biała	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Biała:

Spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

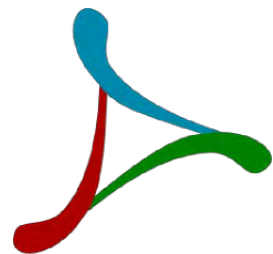
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spotkanie z mieszkańcami



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4.4. Gmina Lubrza

4.4.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Lubrza, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 6 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (52 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Lubrza, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

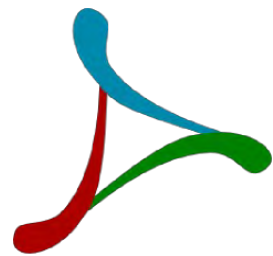
Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Lubrza.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Lubrza 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

4.4.2. Opis konsultacji

W gminie Lubrza spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 6 listopada 2015 r. w Urzędzie Gminy przy ul. Wolności 73 w Lubrzy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

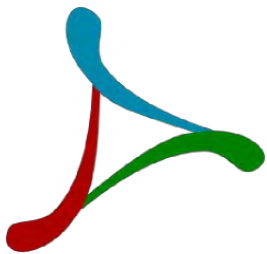
Uczestnicy mieli **zapewnione materiały** promocyjne w formie **długopisów, notatników oraz materiały informacyjne** w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Lubrza w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 16 osób.

Od godziny 13:00 do 14:30 było zaplanowane spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Lubrza. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Lubrza z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (36 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 17 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Lubrza

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
033/2015	Konieczność remontu drogi do tartaku w Trzebini jest rozjeżdżona przez tiry. Proszę o postawienie znaku przy mostku w drodze do tartaku. Chodzi o znak ograniczenia ciężaru dla tirów.	MIESZKANIEC - TRZEBINIA	WPROWADZONO
034/2015	Odciążenie drogi prowadzonej do tartaku, droga ta to „kocie łby” uznana za zabytkową z XIII w. Dzisiaj rozjeżdżona przez tiry, które powodują pękanie budynków, zrywanie linii telefonicznych.	MIESZKANIEC - TRZEBINIA	WPROWADZONO
035/2015	Remont drogi do tartaku, mieszkańcy zrywają podwozia aut, ponieważ w drodze są koleiny. Tartak istnieje od ponad 20 lat i przez ten czas droga nie była remontowana podobnie jak most, który jest z 1958 roku. Przez cały czas jeżdżą po niej ciężkie tiry załadowane drewnem. Mieli racje naczelni „złoty potok”, grozi powódź.	MIESZKANIEC - TRZEBINIA	WPROWADZONO
036/2015	Miejscowość Trzebina – dokończyć drogę wewnętrzną łączącą się z drogą krajową. Wykonać chodniki przy drogach głównych w miejscowości Trzebina. Naprawa nawierzchni dróg.	MIESZKANIEC - TRZEBINIA	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 18 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Lubrza

	TREŚĆ UWAGI	WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić wartość inwestycji na 1 000 000 zł.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU II	1. Zmienić opis projektu: 3) Poprawa bezpieczeństwa dojazdu do stacji kolejowej w Dytmarowie. 2. Dopisać powiązania funkcjonalne: 3) Wymiana nawierzchni asfaltowej jezdni, wzmocnienie poboczy oraz wycinkę drzew.	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU IV	1. Zmienić nazwę projektu: Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdu do DK 40) 2. Zmienić lokalizację: Gmina Lubrza: skrzyżowanie ul. Nowej Naprawy z ul. Harcerską (droga powiatowa)	WPROWADZONO

Strona 100 z 140



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
	3. Zmienić opis projektu: Zmiana pierwszeństwa oraz oznakowanie poziome na danym skrzyżowaniu – ul. Harcerska z pierwszeństwem. 4. Zmienić wartość inwestycji na 20 000 zł	
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU VI	1. Zmienić lokalizację: Lubrza 2. Zmienić opis projektu: Zwiększenie liczby miejsc parkingowych poprzez wykup terenów i budowę parkingów lub modernizację parkingów już istniejących na terenie Lubrzy (w okolicach Urzędu Gminy, kościoła, cmentarza). Dla tych inwestycji konieczne są wykupy działek oraz zmiana zapisów MPZP.	WPROWADZONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE KLUCZOWE	Ad. 2 Komunikacja drogowa – pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: Zarząd Dróg Wojewódzkich.	WPROWADZONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE POZOSTAŁE	Ad. 2 Komunikacja drogowa – pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: powiat nyski. Ad. 3 Komunikacja drogowa – pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – zmienić na: powiat nyski.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Lubrza:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

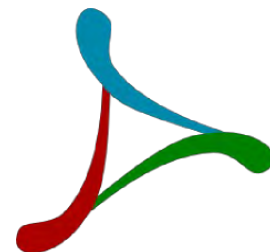
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4.5. Gmina Prudnik

4.5.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Prudnik, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 4 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (298 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Prudnik, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Prudnik.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Prudnik 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

4.5.2. Opis konsultacji

W gminie Prudnik spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 4 listopada 2015 r. w Prudnickim Ośrodku Kultury przy ul. Kościuszki 1A.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

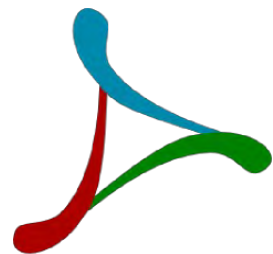
Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Prudnik w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 11 osób.

Od godziny 13:00 do 14:30 było zaplanowane spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Prudnik. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Prudnik z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Prudnik przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

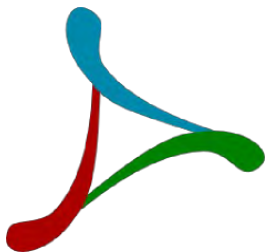
Tabela 19 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Prudnik

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
028/2015	Karta Projektu I – Komunikacja drogowa i parkingi: - dopisać Dębowiec (str.5), - dopisać między innymi (str.5). Trasa – Infrastruktura rowerowa – Karta Projektu I Budowa ścieżek rowerowych na obszarze Gminy Prudnik dodać: Trasę 7 – od Alei Lipowej przy transformatorze wzdłuż byłego poligonu do Sanktuarium św. Józefa	MIESZKANIEC	WPROWADZONO
029/2015	Karta Projektu I str. 14 Dodać trasę 7 Trasa pieszo – rowerowa Od Alei Lipowej (transformator) wzdłuż byłego poligonu do Sanktuarium.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO
030/2015	Trasa pieszo – rowerowa od Alei Lipowej (transformator) wzdłuż rzeki, z przeprawą przez rzekę lub wzdłuż rzeki do Klasztoru (Prudnik – Las) – wzdłuż poligonu byłego.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 20 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Prudnik

TREŚĆ UWAGI	WPROWADZONO / ODRZUCONO
<p>KOMUNIKACJA PUBLICZNA</p> <p>KARTA PROJEKTU I</p> <p>Z karty projektu I zrobić dwie: KARTA PROJEKTU I Nazwa: Przebudowa istniejącego dworca zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku. Lokalizacja: Teren dworca autobusowego w Prudniku Opis projektu: Zakres przebudowy powinien obejmować wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury. Własność ARRIVA Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu.</p> <p>KARTA PROJEKTU II Nazwa: Centrum przesiadkowe Lokalizacja: Teren dworca PKP w Prudniku Opis projektu: Takie usytuowanie umożliwi połączenie pomiędzy komunikacją regionalną (kolej), podmiejską i miejską (autobusy odjeżdżające do poszczególnych gmin i sołectw oraz autobusy zapewniające transport na terenie miasta). Centrum przesiadkowe powinno integrować wszystkie środki transportu.</p>	WPROWADZONO

**Biuro projektu:**

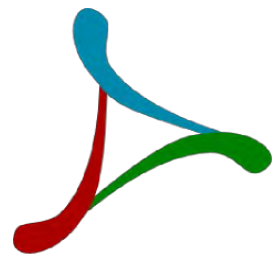
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU I	1. Lokalizację zmienić na: Prudnik m.in. ul. Poczтова, ul. Klasztorна, ul. Górna, ul. Piastowska, ul. Chrobrego, ul. Kochanowskiego, ul. Ogrodowa, ul. Maków, ul. Soboty, ul. Robotnicza, ul. Sadowa, ul. Sybiraków, ul. Połna, 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, - drogi dojazdowe przy ul. Nyskiej znajdujące się na terenie byłych zakładów przemysłu włókienniczego „FROTEX” będącym własnością Gminy Prudnik. Sołectwa: Czyżowice, Dębowiec, Łąka Prudnicka, Mieszkowice, Moszczanka, Niemysłowice, Piorunkowice, Rudziczka, Szybowice, Wierzbiec	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU V	Usunąć lokalizację trasy 1, zostawić tylko trasę 2.	ODRZUCONO
INFRASTRUKTURA ROWEROWA KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić nazwę na: Budowa ścieżek pieszo – rowerowych na obszarze Gminy Prudnik 2. Dopisać trasę 7: - od AL. Lipowa (transformator) wzdłuż byłego poligonu wojskowego do Klasztoru Prudnik Las – sanktuarium.	WPROWADZONO
Tabela 67 na stronie 198	Podzielić tabelę 67 na dwie. Z tabeli 67 usunąć gminę Nysa. W tabeli 68 wpisać gminę Nysa oraz gminę Prudnik – nazwa projektu ta sama, co w nowej karcie projektu z Komunikacji Publicznej.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Prudnik:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

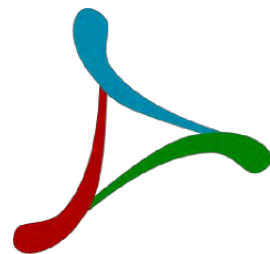


Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

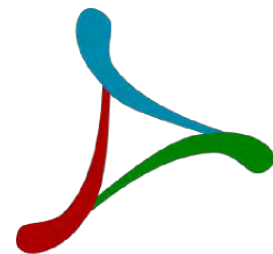


Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5. Powiat głubczycki

5.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w powiecie głubczyckim, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 29 października 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (370 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał cały powiat głubczycki, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez powiat głubczycki.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprosił na terenie całego powiatu głubczyckiego 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

5.2. Opis konsultacji

W powiecie głubczycki spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 29 października 2015 r. w Starostwie Powiatowym w Głubczycach przy ul. Kochanowskiego 15.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

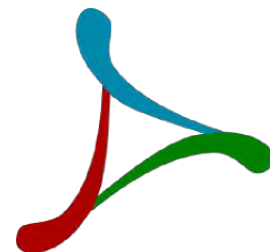
Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W powiecie głubczycki w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyło 17 osób.

Od godziny 13:00 do 14:30 było zaplanowane spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy powiatu głubczyckiego. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie powiatu głubczyckiego z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).



Podsumowując, konsultacje społeczne w powiecie głubczyckim przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. **Tabela 21 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w powiecie głubczyckim**

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
026/2015	Proszę o potraktowanie inwestycji „Budowa obwodnicy Kietrza” jako kluczowej, służącej poprawie bezpieczeństwa w miejscowości Kietrz.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 22 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w powiecie głubczyckim

TREŚĆ UWAGI	WPROWADZONO / ODRZUCONO
Zmienić nazwę „ścieżki rowerowe,” na „ścieżki rekreacyjne”. Ścieżki rekreacyjne powinny mieć odpowiednią nawierzchnię (np. asfalt dla rolkarzy) oraz miejsce na postój (np. ławka, miejsce na ognisko, plac zabaw).	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w powiecie głubczyckim:



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

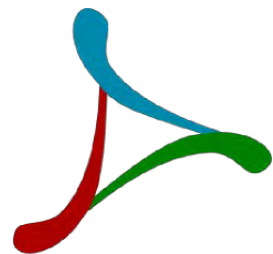


Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



5.3. Gmina Branice

5.3.1. Wprowadzenie do konsultacji

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Branice, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 16 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (104 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Branice, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

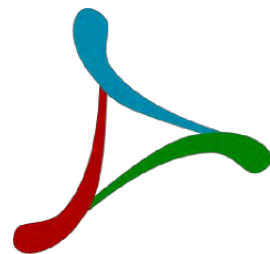
Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Branice.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Branice 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

5.3.2. Opis konsultacji

W gminie Branice spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 16 listopada 2015 r. w Centrum Aktywizacji Zawodowej w Branicach przy ul. Szpitalnej 20.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

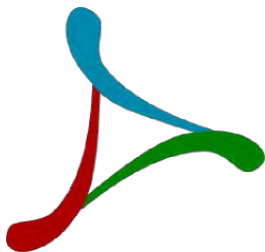
Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikowi spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem uczestnik zgłosił uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. W gminie Branice w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyła 1 osoba.

Od godziny 13:00 do 14:30 miało miejsce spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Branice. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Dla przybyłych łącznie 2 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, następnie zaprezentowano prezentację założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020 wraz z kartami i listą projektów. Po przerwie kawowej odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał uwagi zgłoszone przez poprzednią grupę.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Branice z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

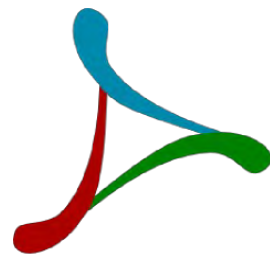
Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Branice przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.

Tabela 23 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Branice

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
INFRASTRUKTURA ROWEROWA KARTA PROJEKTU I	Rozszerzyć ścieżkę rowerową: Włodzienin – Branice – Boboluszki - Czechy	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA KARTA PROJEKTU VII	Nazwa projektu: Budowa drogi gminnej w Lewicach Lokalizacja: Lewice Opis projektu: Budowa drogi w Lewicach. Wartość inwestycji: 500 000 zł Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami: Zgodne Efekty realizacji inwestycji: Poprawa jakości życia mieszkańców oraz wzrost bezpieczeństwa.	WPROWADZONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE KLUCZOWE	Ad. 1 Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt: dopisać Republikę Czeską. Ad. 2 Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt: dopisać Republikę Czeską, Zarząd Dróg Wojewódzkich oraz Zarząd Gospodarki Wodnej.	WPROWADZONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE POZOSTAŁE	Ad. 1 Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt: dopisać Powiat Głubczycki oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich. Ad. 3 Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt: dopisać Powiat Głubczycki. Ad. 4 Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt: dopisać Republika Czeska. Ad. 6 Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt: dopisać Powiat Głubczycki oraz Samodzielny Wojewódzki Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych im. ks. Biskupa Nathana.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Branice:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5.4. Gmina Głubczyce

5.4.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Głubczyce, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 18 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (246 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Głubczyce, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Głubczyce.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Głubczyce 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

5.4.2. Opis konsultacji

W gminie Głubczyce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 18 listopada 2015 r. w Miejskim Ośrodku Kultury przy ul. Kościuszki 24 w Głubczycach.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

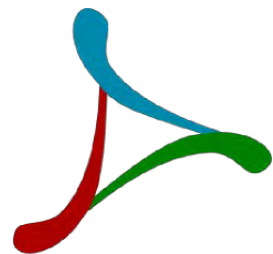
Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy nie zgłosili uwag. W gminie Głubczyce w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyły 2 osoby.

Od godziny 13:00 do 14:30 było zaplanowane spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Głubczyce. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Mimo podjętych działań informacyjno-promocyjnych mieszkańcy nie wyrazili zainteresowania wzięciem udziału w konsultacjach społecznych.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Głubczyce z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).



Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Głubczyce przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Głubczyce:

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5.5. Gmina Kietrz

5.5.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Kietrz, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 17 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (88 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Kietrz, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Kietrz.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Kietrz 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

5.5.2. Opis konsultacji

W gminie Kietrz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 17 listopada 2015 r. w Urzędzie Miejskim przy ul. 3 Maja 1 w Kietrz.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

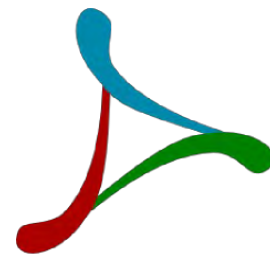
Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy wspólnie zgłosili uwagi, które zostały zaprezentowane w tabeli poniżej. Przedsiębiorcy byli aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W gminie Kietrz w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyły 2 osoby.

Od godziny 13:00 do 14:30 miało miejsce spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Kietrz. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Dla przybyłych łącznie 3 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, następnie zaprezentowano prezentację założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020 wraz z kartami i listą projektów. Po przerwie kawowej odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał uwagi zgłoszone przez poprzednią grupę. Mieszkańcy gminy Kietrz zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych z zakresu transportu publicznego oraz indywidualnego występujących w gminie.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działania mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Kietrz z przedsiębiorcami oraz

mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Kietrz przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

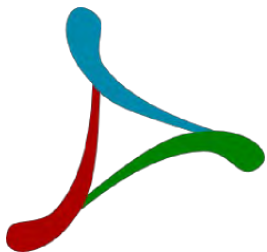
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 24 Uwagi zgłoszone w formie pisemnej w gminie Kietrz

NR UWAGI	TREŚĆ UWAGI	RODZAJ UCZESTNIKA	WPROWADZONO / ODRZUCONO
	Budowa dróg o charakterze komunikacyjnym wzdłuż głównych dróg na terenie całego powiatu głubczyckiego (m.in. DW 416, DW 420, głównie poza terenem zabudowanym). Odnosnie gminy Kietrz – budowa dróg rowerowych wzdłuż ciągu 416,420,419.	MIESZKANIEC	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

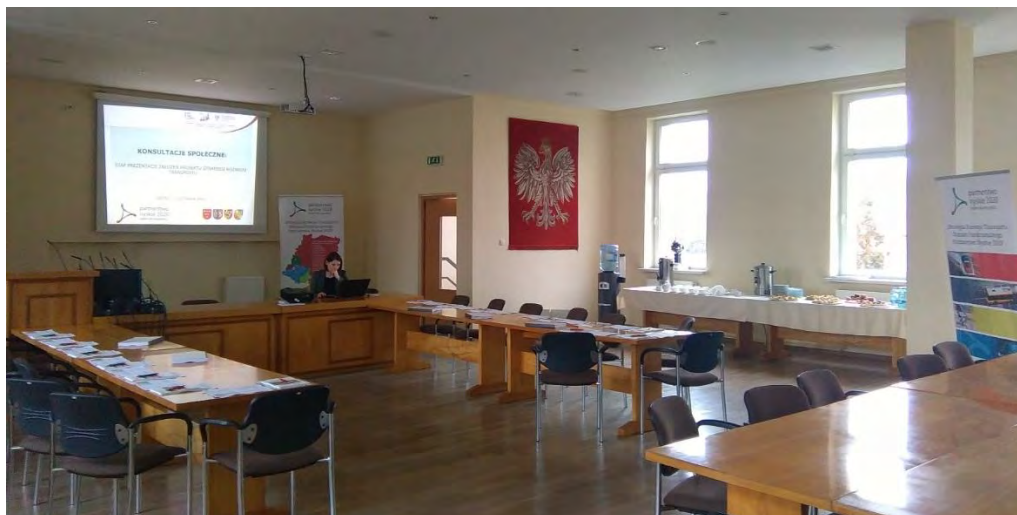
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 25 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Kietrz

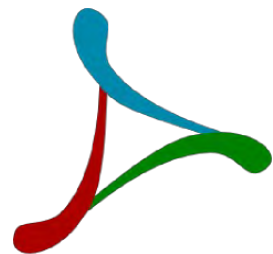
TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU IV	1. Poprawić lokalizację: 1) Skrzyżowanie ulic: Niepodległości, Długa, Traugutta 2) Skrzyżowanie ulic: Kościuszki, Okopowej, 3 Maja, Cegielnianej (droga gminna) 3) Skrzyżowanie ulic: Wojska Polskiego, Głowackiego, Fabrycznej	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU V	1. Dopisać lokalizację: 3 Maja, Matejki (koło Urzędu). 2. Zmienić wartość inwestycji na 800 000 zł.	WPROWADZONO
INFRASTRUKTURA PIESZ – ROWEROWA KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić nazwę projektu: Budowa dróg rowerowych.	WPROWADZONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE KLUCZOWE	Ad. 1 Komunikacja drogowa – pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – dopisać: Zarząd Dróg Wojewódzkich Ad. 2 Komunikacja drogowa – pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – dopisać: powiat głubczycki	WPROWADZONO
LISTA PROJEKTÓW INWESTYCJE POZOSTAŁE	Ad. 4 Komunikacja pieszo - rowerowa – pozostali partnerzy zaangażowani w projekt – dopisać: gmina Baborów, Branice, Głubczyce.	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Kietrz:



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

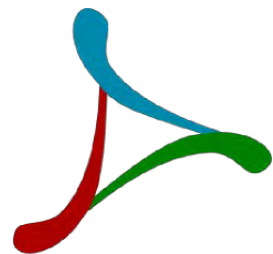


Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

6. Gmina Grodków

6.1. Wprowadzenie do konsultacji

W ramach przygotowań do przeprowadzenia spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami w gminie Grodków, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania, tj. 3 listopada 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji.

Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (193 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Grodków, jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 600 sztuk, co zostało zaakceptowane przez Partnera.

Podczas rekrutacji osób, które miały wziąć udział w konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Grodków.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników na spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Grodków 600 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

6.2. Opis konsultacji

W gminie Grodków spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami odbyło się dnia 3 listopada 2015 r. w Urzędzie Miejskim przy ul. Warszawskiej 29.

Przedmiotem konsultacji był projekt dokumentu „Strategia Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 roku”. Poprzez udział w ww. spotkaniach konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wniesienia opinii, uwag oraz propozycji w zakresie „Strategii Transportu OF PN 2020” w formie ustnej, pisemnej (poprzez wypełnienie wskazanego formularza uwag) oraz elektronicznej (poprzez wysłanie wiadomości e-mail na adres: konsultacje.nysa@collect.pl do 19 listopada 2015 r.).

Uczestnicy mieli zapewnione materiały promocyjne w formie długopisów, notatników oraz materiały informacyjne w postaci: ulotek promocyjnych, wydrukowanej prezentacji PowerPoint (prezentacja została również wysłana drogą elektroniczną osobom, które wyraziły taką chęć poprzez podanie adresu e-mail), kart projektu, listy projektów i formularza zgłaszania uwag.

Konsultacje społeczne były prowadzone metodą aktywną (word cafe) przez moderatora spotkania. Po 45 minutach każdego spotkania miała miejsce przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek.

Jako pierwsze odbyło się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi trwające od godziny 11:00 do 12:30. Na początku



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020. Po przerwie kawowej uczestnikom spotkania zostały przedstawione karty oraz listy projektów. Po zapoznaniu z materiałem wywiązała się dyskusja, w wyniku której uczestnicy zgłosili uwagi ustnie. W gminie Grodków w spotkaniu z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi uczestniczyły 8 osoby.

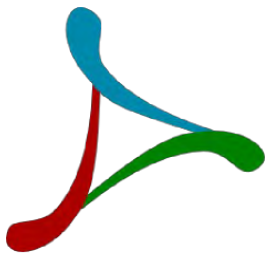
Od godziny 13:00 do 14:30 miało miejsce spotkanie z mieszkańcami. Na spotkanie to zaproszeni zostali mieszkańcy gminy Grodków. Plan konsultacji był tożsamy z planem ze spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Dla przybyłych łącznie 12 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, następnie zaprezentowano prezentację założeń projektu Strategii Transportu OF PN 2020 wraz z kartami i listą projektów. Po przerwie kawowej odbyła się dyskusja. Mieszkańcy gminy Grodków również nie zgłosili uwag.

W związku z brakiem odpowiedniej frekwencji na spotkaniach Wykonawca podjął dodatkowe działanie mające na celu zapewnienie wymaganej frekwencji wśród interesariuszy konsultacji. Dodatkowymi działaniami prowadzonymi przez Wykonawcę były wywiady indywidualne na terenie gminy Grodków z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami. Przedstawiciel Wykonawcy bezpośrednio przedstawiał interesariuszom założenia Strategii, informował o możliwości zgłaszania uwag drogą internetową oraz zachęcał do zapoznania się z dokumentem. W celu potwierdzenia przeprowadzonych konsultacji sporządzono listę podpisów interesariuszy uczestniczących w konsultacjach (50 podpisów przedsiębiorców oraz 50 podpisów mieszkańców).

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Grodków przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał sugestie oraz opinie, które przedstawił w tabeli poniżej.

Tabela 26 Uwagi zgłoszone w formie ustnej w gminie Grodków

	TREŚĆ UWAGI	WPROWADZONO / ODRZUCONO
KOMUNIKACJA PUBLICZNA KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić opis projektu na: Remont dworca wraz z placem przed dworcem, obejmujący m.in.: elewację zewnętrzną, poczekalnię, punkt informacyjny, toalety, pomieszczenia usługowe oraz miejsca postojowe i parkingowe wraz z przystankami dla PKS-u oraz utwardzenia terenu. 2. Zmienić wartość inwestycji na: 3 000 000 zł	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU I	1. Zmienić nazwę: Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg. 2. Nie dzielić dróg tylko wymienić lokalizację oraz dopisać jak poniżej: - Grodków – Przylesie Dolne od granicy z gminą Olszynka, około 4,5 km - Żarów – Grodków (od miejscowości Żarów do obwodnicy Grodkowa)	WPROWADZONO



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

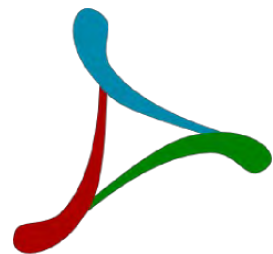
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TREŚĆ UWAGI		WPROWADZONO / ODRZUCONO
	<ul style="list-style-type: none">- Gnojna – Kolnica, około 3 km-Jeszkotle – Gałązcyce, około 5 km- ul. Krakowska- ul. Kościuszki- ul. Raclawicka- ul. Żeromskiego- ul. Mickiewicza- ul. Sienkiewicza- ulice w Tarnowie Grodkowskim 3. Zmienić wartość inwestycji na 30 000 000 zł	
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU II	<ol style="list-style-type: none">1. Zła nazwa ulicy – zmienić na ul. Raclawicka.2. Na skrzyżowaniach: DW401/DW385, DW401/DW378, DW401/ul. Wrocławska spowolnić ruch np. tarki, darki, przekoszenie.3. Zmienić wartość inwestycji na 4 000 000 zł	WPROWADZONO
KOMUNIKACJA DROGOWA I PARKINGI KARTA PROJEKTU III	<ol style="list-style-type: none">1. Zmienić lokalizację:<ul style="list-style-type: none">- Okolice dworca PKP/PKS w kierunku stadionu przez ulicę Warszawską i Sportową- ul. Królowej Jadwigi- Przebudowa drogi z uwzględnieniem miejsc parkingowych i zatoczki autobusowej- ul. Rynek- ul. Sienkiewicza2. Zmienić wartość inwestycji na 7 000 000 zł.	WPROWADZONO
INFRASTRUKTURA ROWEROWA KARTA PROJEKTU I oraz II	<p>Połączyć karty projektu I oraz II.</p> <p>Nazwa projektu: Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.</p> <p>Lokalizacja:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Tereny rekreacyjne Gminy Grodków.2. Ciągi rowerowe z Grodkowa do miejscowości Nowa Wieś Mała (uzupełnienie istniejącej sieci tras – ul. Wrocławska, ul. Sienkiewicza) <p>Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych:</p> <ol style="list-style-type: none">3. Grodków – Wójtowice – Gałązcyce - do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin).4. Lipowa Śląska – Osiek – Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).5. Ciąg pieszo – rowerowy ulicami Słowackiego – Kasztanową – Szkolną – Morcinka – Kościuszki - Konopnickiej – Żeromskiego – Sienkiewicza. <p>Wartość inwestycji: 10 000 000 zł</p>	WPROWADZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Grodków:

Spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

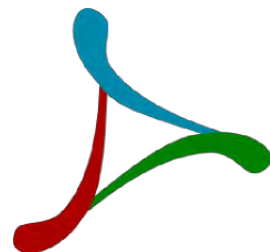


Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.

Spotkanie z mieszkańcami



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dokumentacja zdjęciowa Wykonawcy.



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI ANALITYCZNO-DIAGNOSTYCZNEJ
DLA STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

RAPORT

PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ ILOŚCIOWYCH W I ETAPIE

ZAŁĄCZNIK 1A

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



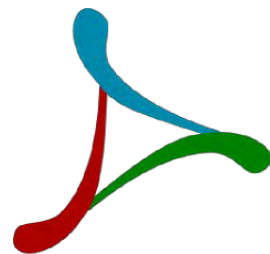


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel	4
Spis wykresów	6
Wstęp	8
1 Konsultacje społeczne wśród mieszkańców obszaru (CATI)	9
1.1 Charakterystyka badania	9
1.2 Podsumowanie uzyskanych wyników z badania.....	9
2 Badanie wśród mieszkańców obszaru objętego projektem (IDI)	18
2.1 Charakterystyka badania	18
2.2 Podsumowanie wyników uzyskanych z badania.....	18
3 Badanie wśród pracowników zakładów pracy obszaru objętego projektem (IDI)	39
3.1 Charakterystyka badania	39
3.2 Podsumowanie wyników uzyskanych z badania.....	39
4 Badanie wśród uczniów szkół obszaru objętego projektem (IDI)	56
4.1 Charakterystyka badania	56
4.2 Podsumowanie uzyskanych wyników z badania.....	56
5 Badanie struktury taryfowej oraz badanie potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym na obszarze OF PN 2020	70
5.1 Charakterystyka badania	70
5.2 Podsumowanie wyników uzyskanych z badania.....	71
6 Obserwacja realizacji kursów przez innych przewoźników oraz określenie wartości napętnienia ich pojazdów	75
6.1 Charakterystyka badania	75
6.2 Podsumowanie wyników uzyskanych z badania.....	75
7 Badanie wykorzystania powierzchni parkingowych, określenia charakterystyk parkowania	79
7.1 Charakterystyka badania	79
7.2 Podsumowanie wyników uzyskanych z badania.....	80
8 Badanie pomiarów ruchu (pomiar półautomatyczny) w kluczowych dla komunikacji punktach OF PN 2020 oraz obserwacje ruchu indywidualnego	83
8.1 Charakterystyka badania	83
8.2 Podsumowanie wyników badań	84

9	Badanie ruchu towarowego na obszarze Nysy, Prudnika i Głubczyc	87
9.1	Charakterystyka badania	87
9.2	Podsumowanie wyników uzyskanych z badania	87
10	Badanie pomiarów ruchu w punktach ekranowych linii kolejowych OF PN 2020	98
10.1	Charakterystyka badania	98
10.2	Prezentacja wyników badania	99
11	Badania ankietowe pasażerów komunikacji publicznej na kordonie miasta	102
11.1	Podsumowanie wyników badania	102



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Spis tabel

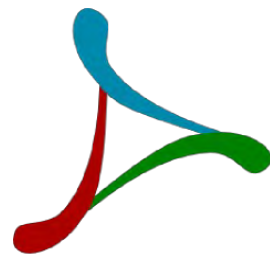
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 1 Podsumowanie liczby przeprowadzonych ankiet.....	8
Tabela 2 Wielkość gospodarstwa domowego	10
Tabela 3 Najczęstszy cel i motywacja podróży.....	11
Tabela 4 Struktura godzin powrotu z podróży w podziale na motywację	12
Tabela 5 Sposób przemieszczania się w podziale na grupy środków transportu.....	13
Tabela 6 Czas dojścia do przystanku	14
Tabela 7 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	15
Tabela 8 Częstotliwość kursowania transportu publicznego	16
Tabela 9 Częstotliwość korzystania z transportu publicznego.....	17
Tabela 10 Rozkład próby badawczej.....	18
Tabela 11 Aktywność zawodowa respondentów	19
Tabela 12 Wielkość gospodarstwa domowego	20
Tabela 13 Najczęstszy cel i motywacja podróży.....	21
Tabela 14 Sposób realizacji podróży zamiejscowych.....	22
Tabela 15 Czas trwania podróży – podział ze względu na motywację podróży	23
Tabela 16 Wybierane środki transportu	24
Tabela 17 Czas dojścia do przystanku	25
Tabela 18 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	26
Tabela 19 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej obecnie	28
Tabela 20 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.....	29
Tabela 21 Częstotliwość podróży respondentów.....	30
Tabela 22 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieni częstotliwości przemieszczania się respondentów	31
Tabela 23 Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach.....	32
Tabela 24 Determinanty wyboru własnego środka transportu	33
Tabela 25 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych	34
Tabela 26 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy	35
Tabela 27 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy	37
Tabela 28 Rozkład próby badawczej.....	39
Tabela 29 Wybierane środki transportu	43
Tabela 30 Preferencje respondentów dotyczące sposobu przemieszczania się.....	44
Tabela 31 Czas trwania codziennej podróży do pracy	45
Tabela 32 Czas dojścia do przystanku	46
Tabela 33 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	48

Tabela 34 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	49
Tabela 35 Preferowana częstotliwość kursowania	51
Tabela 36 Rozkład próby badawczej	56
Tabela 37 Wybierane środki transportu	57
Tabela 38 Preferencje podróży wśród uczniów	59
Tabela 39 Czas trwania codziennej podróży do szkoły	60
Tabela 40 Czas dojścia do przystanku	61
Tabela 41 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	62
Tabela 42 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	63
Tabela 43 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania	71
Tabela 44 Badanie struktury taryfowej	71
Tabela 45 Ogólna liczba przebadanych kursów	76
Tabela 46 Lista parkingów wybranych do badania wykorzystania powierzchni parkingowych	79
Tabela 47 Liczba pojazdów zaparkowanych we wszystkich badanych punktach	81
Tabela 48 Lista punktów wybranych do badania pomiarów ruchu	83
Tabela 49 Zestawienie celów podróży z podziałem na miasta i województwa	87
Tabela 50 Częstotliwość podróży – Nysa	94
Tabela 51 Częstotliwość podróży – Prudnik	95
Tabela 52 Częstotliwość podróży – Głubczyce	96
Tabela 53 Lista punktów wybranych do badania pomiarów ruchu	98
Tabela 54 Podsumowanie – liczba pojazdów ze względu na typ i godzinę	99
Tabela 55 Ilość przejeżdżających przez przejazd pociągów	100
Tabela 56 Częstotliwość podróżowania pasażerów PKS w Nysie	102



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Spis wykresów

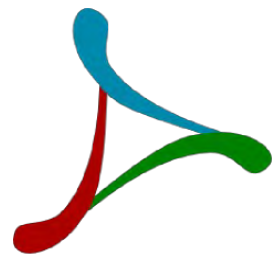
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 1 Struktura wielkościowa gospodarstw domowych	10
Wykres 2 Struktura godzin powrotu do domu w podziale na motywację	13
Wykres 3 Sposób realizowania podróży	14
Wykres 4 Czas dojścia do przystanku	15
Wykres 5 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	16
Wykres 6 Rozkład próby badawczej	19
Wykres 7 Aktywność zawodowa respondentów	20
Wykres 8 Struktura wielkościowa gospodarstw domowych	21
Wykres 9 Sposób realizacji podróży zamiejscowych	23
Wykres 10 Czas trwania podróży – podział ze względu na motywację podróży	24
Wykres 11 Preferencje dotyczące podróży wybranym środkiem transportu	25
Wykres 12 Czas dotarcia do przystanku	26
Wykres 13 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	27
Wykres 14 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej obecnie	28
Wykres 15 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	29
Wykres 16 Częstotliwość podróży respondentów	30
Wykres 17 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się respondentów	31
Wykres 18 Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach	33
Wykres 19 Determinanty wyboru własnego środka transportu	34
Wykres 20 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych	35
Wykres 21 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy	37
Wykres 22 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy	38
Wykres 23 Preferencje podróży	44
Wykres 24 Preferencje podróży respondentów	45
Wykres 25 Czas trwania codziennej podróży do pracy	46
Wykres 26 Czas dotarcia do przystanku	47
Wykres 27 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	48
Wykres 28 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	50
Wykres 29 Preferowana częstotliwość kursowania	51
Wykres 30 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego	52
Wykres 31 Przyczyny nie przemieszczania się komunikacją publiczną	53
Wykres 32 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do pracy	54

Wykres 33 Preferencje dotyczące środka transportu	58
Wykres 34 Preferencje podróży wśród uczniów	59
Wykres 35 Czas trwania codziennej podróży do szkoły	60
Wykres 36 Czas dotarcia do przystanku	61
Wykres 37 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	62
Wykres 38 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	64
Wykres 39 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego	65
Wykres 40 Przyczyny nie przemieszczania się komunikacją publiczną	66
Wykres 41 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły	67
Wykres 42 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników	77
Wykres 43 Liczba pojazdów w podziale ze względu na typ pojazdu	84
Wykres 44 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę prowadzenia pomiaru	85
Wykres 45 Cele podróży firm z terenu Nisy	92
Wykres 46 Cele podróży firm z terenu Głubczyc	93
Wykres 47 Cele podróży firm z terenu Prudnika	93
Wykres 48 Najczęstsze cele podróży pasażerów PKS w Nysie	103



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Wstęp

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach I Etapu realizacji Opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 przeprowadzono badania dotyczące opinii na temat możliwych do wdrożenia rozwiązań, usprawniających przestrzeń komunikacyjną.

Łącznie przeprowadzono 10 916 ankiet zrealizowanych w formie wywiadów indywidualnych (IDI) oraz telefonicznych (CATI). Wywiady CATI zostały przeprowadzone wśród mieszkańców w ilości 801 ankiet. Wywiady IDI przeprowadzono wśród mieszkańców (2 177 ankiet), pracowników (3 337 ankiet), uczniów szkół (4 288 ankiet). Ankiety te miały charakter anonimowy, a ich celem było zidentyfikowanie problemów i potrzeb dotyczących przestrzeni komunikacyjnej OF PN 2020. W ramach badania ruchu towarowego przeprowadzono 313 wywiadów na próbie 106 firm. W tym celu zastosowano tu metodę CATI. Na podstawie przeprowadzonego badania została stworzona baza danych dysponentów transportu samochodowego, towarowego.

Przeprowadzone badania dotyczyły opinii na temat możliwych do wdrożenia rozwiązań, usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Tabela 1 Podsumowanie liczby przeprowadzonych ankiet

Rodzaj ankiety	Liczba przeprowadzonych ankiet
CATI wśród mieszkańców	801
CATI w ramach badania ruchu towarowego	313
IDI wśród mieszkańców	2 177
IDI wśród pracowników	3 337
IDI wśród uczniów	4 288
SUMA	10 916

Źródło: Opracowanie własne.



1. Konsultacje społeczne wśród mieszkańców obszaru (CATI)

1.1. Charakterystyka badania

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (CATI). Ankieta miała charakter anonimowy i miała na celu zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- celu najczęściej odbywanej „codziennej” podróży;
- czasu podróży;
- form przemieszczania się;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- motywów wyboru komunikacji miejskiej;
- preferencji wyboru środka transportu.

1.2. Podsumowanie uzyskanych wyników z badania

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie konsultacji społecznych realizowanych metodą wywiadów CATI.

W pierwszym pytaniu zapytano respondentów o wielkość gospodarstw domowych, w których mieszkają. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

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

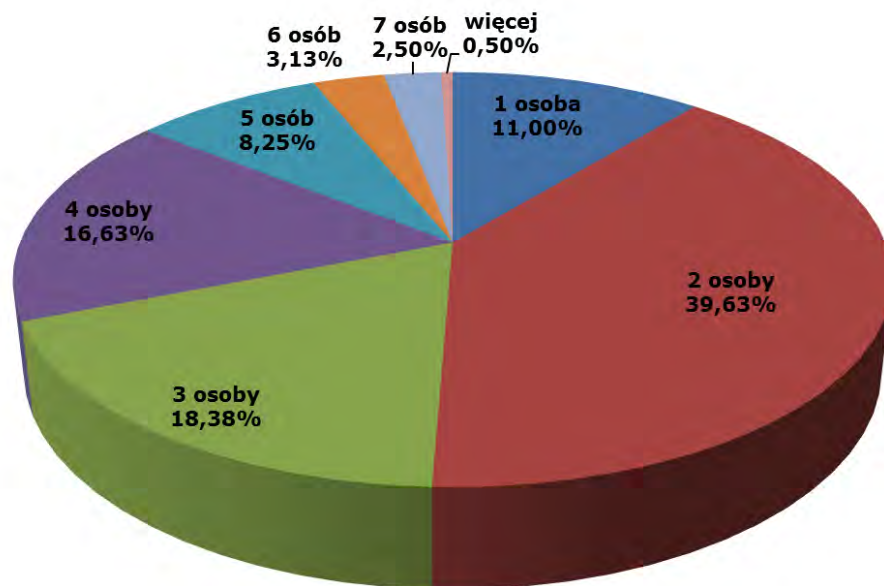
Tabela 2 Wielkość gospodarstwa domowego

Ilość osób w gospodarstwie	Udział (%)
1 osoba	11,00%
2 osoby	39,63%
3 osoby	18,38%
4 osoby	16,63%
5 osób	8,25%
6 osób	3,13%
7 osób	2,50%
więcej	0,50%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

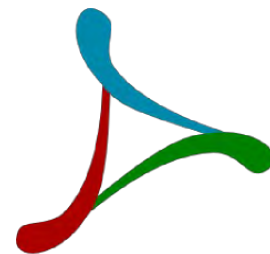
Powyższą strukturę zaprezentowano również na wykresie.

Wykres 1 Struktura wielkościowa gospodarstw domowych



Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu zapytano respondentów o najczęstszy cel (miejsce) i motywację (powód) realizowania podróży.



Biuro projektu:

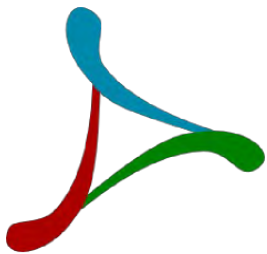
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 3 Najczęstszy cel i motywacja podróży

Etykiety wierszy	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	Suma końcowa
Biała	0,2%	0,9%	0,0%	0,2%	3,3%	0,0%	4,6%
Branice	0,0%	1,1%	0,0%	0,3%	2,0%	0,5%	3,8%
Brzeg	0,3%	0,3%	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,9%
Głubczyce	0,0%	2,1%	0,6%	0,0%	7,2%	2,1%	12,0%
Głuchołazy	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	2,3%
Grodków	0,5%	0,9%	0,2%	0,3%	2,4%	0,3%	4,6%
Kietrz	0,5%	1,1%	0,0%	0,2%	3,5%	0,0%	5,2%
Konradów	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	1,1%
Korfantów	0,3%	1,1%	0,0%	0,0%	2,0%	0,6%	4,0%
Łambinowice	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%	1,4%	1,4%	3,7%
Nysa	1,7%	5,2%	0,2%	1,5%	9,6%	5,2%	23,3%
Opole	0,2%	1,4%	0,3%	0,5%	2,1%	1,1%	5,5%
Otmuchów	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	0,9%	2,7%
Paczków	0,0%	1,1%	0,0%	0,2%	1,5%	0,5%	3,2%
Prudnik	1,4%	2,6%	0,3%	0,8%	8,5%	2,1%	15,7%
Racibórz	0,0%	0,3%	0,2%	0,2%	2,1%	0,8%	3,5%
Rzymkowice	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,9%
Skoroszyce	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	1,2%	0,6%	2,0%
Trzeboszowice	0,5%	0,2%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	1,2%
Suma końcowa	6,4%	20,9%	2,0%	4,0%	50,8%	16,0%	100,0%

Źródło: Opracowanie własne.



Następnie zapytano respondentów o godzinę zakończenia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 4 Struktura godzin powrotu z podróży w podziale na motywację

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

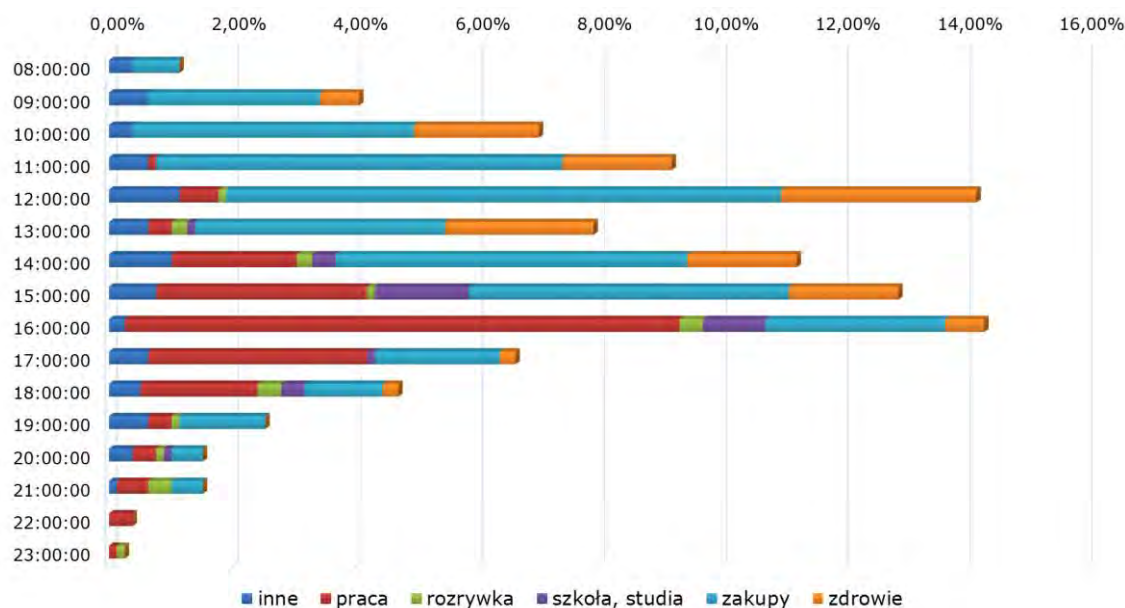
Etykiety wierszy	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	Suma końcowa
08:00	0,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,77%	0,00%	1,15%
09:00	0,64%	0,00%	0,00%	0,00%	2,82%	0,64%	4,10%
10:00	0,38%	0,00%	0,00%	0,00%	4,62%	2,05%	7,05%
11:00	0,64%	0,13%	0,00%	0,00%	6,67%	1,79%	9,23%
12:00	1,15%	0,64%	0,13%	0,00%	9,10%	3,21%	14,23%
13:00	0,64%	0,38%	0,26%	0,13%	4,10%	2,44%	7,95%
14:00	1,03%	2,05%	0,26%	0,38%	5,77%	1,79%	11,28%
15:00	0,77%	3,46%	0,13%	1,54%	5,26%	1,79%	12,95%
16:00	0,26%	9,10%	0,38%	1,03%	2,95%	0,64%	14,36%
17:00	0,64%	3,59%	0,00%	0,13%	2,05%	0,26%	6,67%
18:00	0,51%	1,92%	0,38%	0,38%	1,28%	0,26%	4,74%
19:00	0,64%	0,38%	0,13%	0,00%	1,41%	0,00%	2,56%
20:00	0,38%	0,38%	0,13%	0,13%	0,51%	0,00%	1,54%
21:00	0,13%	0,51%	0,38%	0,00%	0,51%	0,00%	1,54%
22:00	0,00%	0,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,38%
23:00	0,00%	0,13%	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,26%
Suma końcowa	8,21%	23,08%	2,31%	3,72%	47,82%	14,87%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.



Wyniki zaprezentowano również na poniższym wykresie.

Wykres 2 Struktura godzin powrotu do domu w podziale na motywację



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród pytań na temat informacji dotyczących codziennych form przemieszczania się, jedno z pytań dotyczyło wybranego sposobu przemieszczania w codziennej podróży. Wśród możliwych środków transportu wskazano możliwość podróży:

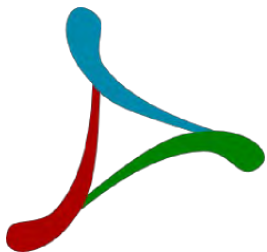
- pieszo,
- autobusem, pociągiem
- samochodem, motocyklem,
- skuterem,
- rowerem.

W poniższej tabeli zaprezentowano wskazaną przez respondentów strukturę odpowiedzi.

Tabela 5 Sposób przemieszczania się w podziale na grupy środków transportu

Sposób przemieszczania się	% liczby osób
autobusem, pociągiem	12,89%
pieszo	25,03%
samochodem, motocyklem, skuterem, rowerem	62,08%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.



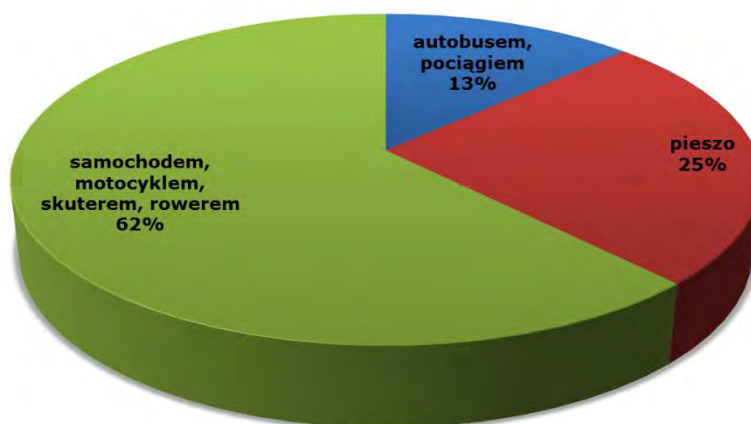
Ujęcie graficzne przedstawia poniższy rysunek.

Wykres 3 Sposób realizowania podróży

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, że podróże najczęściej realizowane są z wykorzystaniem indywidualnych środków transportu – takich jak samochód, motocykl, skuter oraz rower. Ponad 62 % podróży realizowanych było z udziałem wcześniej wymienionych środków transportu. Jedynie 13% respondentów przemieszcza się z wykorzystaniem transportu zbiorowego – realizując podróże autobusem bądź pociągiem. Warto zaznaczyć, że aż 1/4 podróży realizowano jest pieszo.

W kolejnym pytaniu zapytano respondentów o czas dojścia do przystanku. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący zbiorową komunikacją publiczną. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

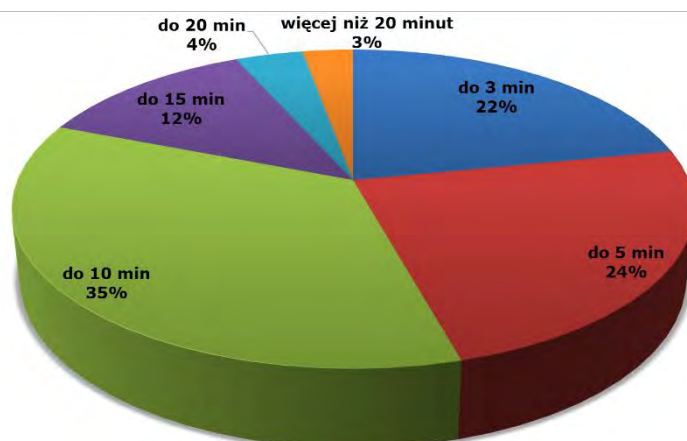
Tabela 6 Czas dojścia do przystanku

Czas dojścia	% liczby osób
do 3 min	21,90%
do 5 min	23,81%
do 10 min	35,24%
do 15 min	12,38%
do 20 min	3,81%
więcej niż 20 minut	2,86%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 4 Czas dojścia do przystanku



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli największej ilości respondentów dotarcie do przystanku zajmuje do 10 minut (35,24%), dalej do 5 minut (23,81%) oraz do 3 minut (21,90%). Dla ponad 80% badanych czas dojścia do przystanku nie przekracza 10 minut. W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o akceptowalny czas dojścia do przystanku. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 7 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas dojścia	centrum	poza centrum
do 5 min	53,33%	36,19%
do 10 min	39,05%	46,67%
do 15 min	7,62%	17,14%
Suma końcowa	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak prezentuje powyższa tabela respondenci mieszkający w centrum jako najbardziej akceptowalny czas dojścia do przystanku wskazali czas do 5 minut (53,33%), a nieco mniej osób (bo 39,05%) akceptuje czas do 10 minut. Osoby mieszkające poza centrum najczęściej razy (bo 46,67%) wskazały akceptowalny czas do 10 minut, natomiast 36,19% respondentów akceptuje czas do 5 minut. W obydwu przypadkach najmniej akceptowalnym czasem jest opcja do 15 minut.

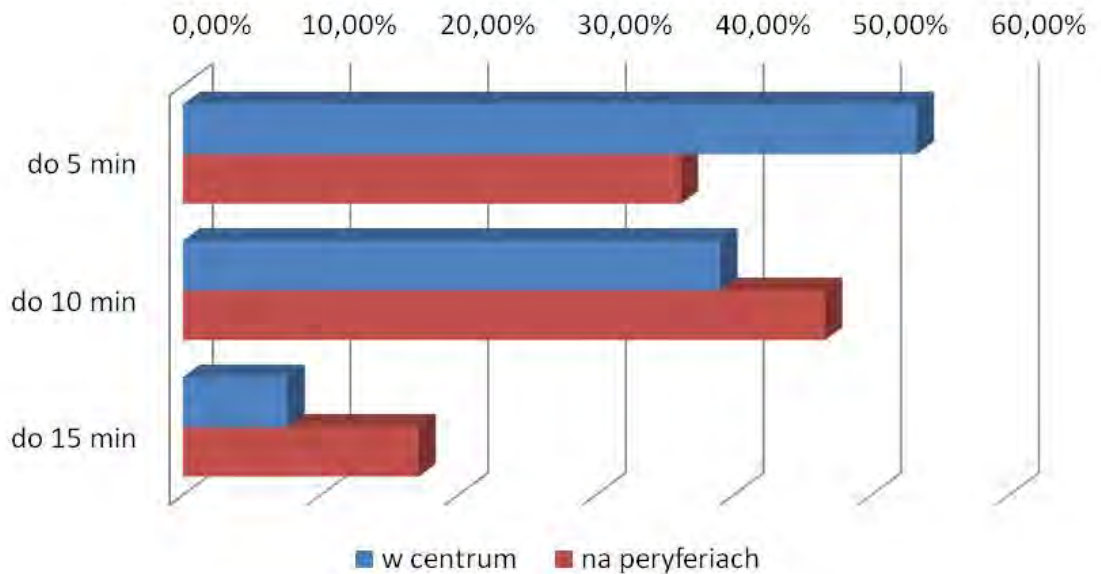


Wykres 5 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



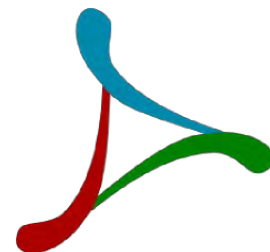
Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości z obecnym czasem dojścia do przystanku. Oznacza to, iż obecna sieć przystanków jest odpowiednio gęsto rozlokowana i ten obszar nie wymaga większych zmian.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni osoby korzystające z komunikacji publicznej. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 8 Częstotliwość kursowania transportu publicznego

Częstotliwość	% liczby osób
co 15 min	4,95%
co 20 min	3,96%
co 30 min	12,87%
co 45 min	8,91%
co 60 min	20,79%
co 2 h	32,67%
co 3h	1,98%
co 4h	0,99%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Częstotliwość	% liczby osób
co 6h	3,96%
co 8h	1,98%
2 razy na dobę	0,99%
3 razy na dobę	0,99%
4 razy na dobę	2,97%
5 razy na dobę	0,99%
kilka razy na dobę	0,99%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Częstotliwość kursowania komunikacji na obszarze objętym badaniem jest bardzo rzadka, najczęściej kursuje ona co dwie godziny. Ponad 20% respondentów ma dostęp do komunikacji średnio co godzinę. Jednak dla ponad 15% respondentów możliwość skorzystania z transportu publicznego występuje tylko kilka razy w ciągu dnia.

Tabela 9 Częstotliwość korzystania z transportu publicznego

Etykiety wierszy	% liczby osób
codziennie bez weekendów	30,19%
codziennie wraz z weekendami	11,32%
do 3 razy w tygodniu	23,58%
rzadziej niż 3 razy w tygodniu	34,91%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **Załączniku 1E - TOM IV - PROMOCJA I KONSULTACJE SPOŁECZNE**.



2. Badanie wśród mieszkańców obszaru objętego projektem (IDI)

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.1. Charakterystyka badania

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI). Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- celu najczęściej odbywanej codziennej podróży;
- czasu podróży;
- form przemieszczania się;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- motywów wyboru komunikacji miejskiej;
- preferencji wyboru środka transportu.

2.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 2 177 mieszkańców/respondentów. Poniższa tabela przedstawia rozkład próby badawczej według wieku i płci.

Tabela 10 Rozkład próby badawczej

Wiek	Kobieta	Mężczyzna	Ogółem
10 -15 lat	4,19%	6,12%	5,05%
16- 18 lat	5,81%	4,73%	5,33%
19 – 25 lat	7,44%	9,77%	8,47%
26 – 30 lat	8,55%	8,92%	8,71%
31 – 40 lat	15,21%	15,36%	15,28%
41 – 50 lat	14,62%	14,61%	14,61%
51 – 60 lat	16,50%	15,57%	16,09%
ponad 60 lat	27,69%	24,92%	26,46%
Suma końcowa	100%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Rozkład próby uwzględniający płeć i wiek prezentuje poniższy wykres.

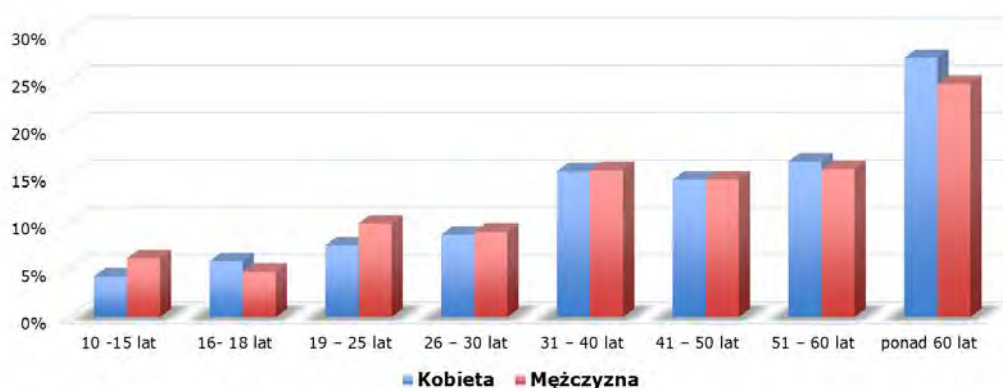


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 6 Rozkład próby badawczej



Źródło: Opracowanie własne.

Aktywność zawodowa respondentów została zaprezentowana w poniższej tabeli.

Tabela 11 Aktywność zawodowa respondentów

Branża	Udział (%)
Administracja publiczna	7%
Handel	13%
Inne	16%
Przemysł	12%
Rolnictwo	14%
Służba mundurowa	4%
Służba zdrowia	8%
Szkolnictwo	7%
Usługi	20%
Suma końcowa	100%

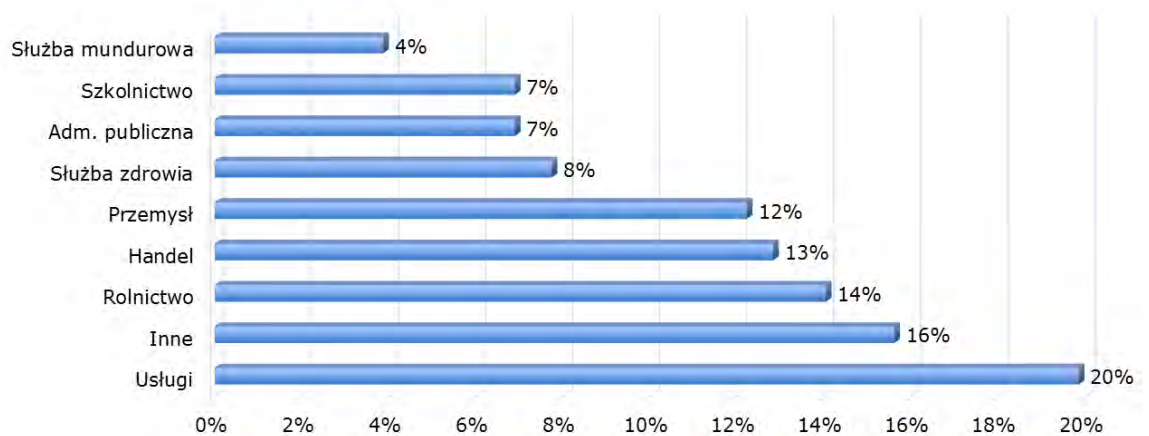
Źródło: Opracowanie własne.

Aktywność zawodową respondentów zaprezentowano na wykresie poniżej.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 7 Aktywność zawodowa respondentów

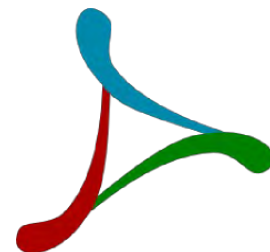
Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu poproszono respondentów, aby określili wielkość prowadzonego przez siebie gospodarstwa domowego. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 12 Wielkość gospodarstwa domowego

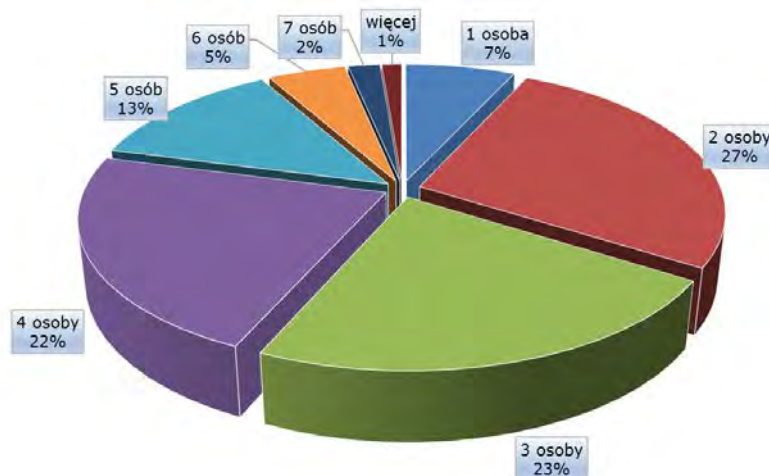
Ilość osób w gospodarstwie	Udział (%)
1 osoba	7%
2 osoby	27%
3 osoby	23%
4 osoby	22%
5 osób	13%
6 osób	5%
7 osób	2%
więcej	1%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Powyższą strukturę zaprezentowano również na wykresie kołowym.

Wykres 8 Struktura wielkościowa gospodarstw domowych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu poproszono respondentów o wypowiedzenie się w kwestii najczęstszego celu i motywacji (powodu) podróży.

Tabela 13 Najczęstszy cel i motywacja podróży

Najczęstszy cel podróży	Motywacja podróży (powód)						Suma końcowa
	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	
Biała	0,17%	1,03%	0,00%	0,51%	0,51%	0,57%	2,80%
Branice	0,11%	0,40%	0,00%	0,06%	0,40%	0,11%	1,09%
Brzeg	0,00%	0,51%	0,00%	0,23%	0,00%	0,06%	0,80%
Głubczyce	0,80%	3,26%	0,51%	1,26%	3,43%	1,72%	10,98%
Głuchołazy	0,34%	2,17%	0,34%	0,57%	3,83%	1,32%	8,58%
Grodków	0,29%	2,97%	0,63%	1,49%	2,57%	1,03%	8,98%
Kietrz	0,00%	1,09%	0,00%	0,46%	1,60%	0,46%	3,60%
Korfantów	0,34%	0,46%	0,00%	0,11%	1,37%	0,92%	3,20%
Łambinowice	0,00%	0,57%	0,00%	0,11%	0,34%	0,11%	1,14%
Nysa	3,03%	7,78%	0,97%	3,83%	10,13%	4,81%	30,55%
Opole	0,23%	1,09%	0,23%	1,03%	0,17%	0,69%	3,43%
Otmuchów	0,11%	0,57%	0,06%	0,29%	2,35%	1,43%	4,81%
Paczków	0,11%	0,06%	0,11%	0,63%	1,83%	0,80%	3,55%
Prudnik	1,20%	5,95%	0,51%	2,23%	2,97%	0,97%	13,84%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Najczęstszy cel podróży	Motywacja podróży (powód)						Suma końcowa
	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	
Racibórz	0,06%	0,34%	0,00%	0,11%	0,29%	0,06%	0,86%
Skoroszyce	0,00%	0,11%	0,00%	0,46%	0,40%	0,00%	0,97%
Wrocław	0,17%	0,23%	0,00%	0,34%	0,00%	0,06%	0,80%
Suma końcowa	6,98%	28,60%	3,38%	13,73%	32,21%	15,10%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części opracowania przedstawiono sposób odbywania wyjazdów zamiejscowych w kontekście określonych motywacji/powodów podróżowania. Szczegółowe wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 14 Sposób realizacji podróży zamiejscowych

	pieszo	autobusem	pociągiem	samochodem	motocyklem	skuterem	rowerem
dom-praca-dom	4%	15%	0%	80%	1%	0%	1%
dom-nauka-dom	6%	77%	0%	16%	1%	0%	1%
dom-inne-dom	8%	26%	0%	59%	0%	0%	6%
Razem	6%	30%	0%	59%	1%	0%	4%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli samochód jest dominującym środkiem transportu wykorzystywanym podczas odbywania podróży zamiejscowych na trasie dom-praca-dom (wskazało go 80% respondentów). Na kolejnym miejscu uplasował się autobus, który wskazało 15% respondentów. Udział pozostałych form przemieszczania się na tej trasie jest nieznaczący.

Dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-nauka-dom jest autobus (77% badanych), a na kolejnym miejscu samochód (16% respondentów). Udział pozostałych form przemieszczania na tej trasie jest nieznaczący.

Dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-inne-dom jest samochód, na który wskazało 59% respondentów. Kolejnym, często wybieranym środkiem transportu pozostaje autobus (26% badanych). Niewielki odsetek respondentów wskazał rower (6% osób). Udział pozostałych form przemieszczania na tej trasie jest nieznaczący.

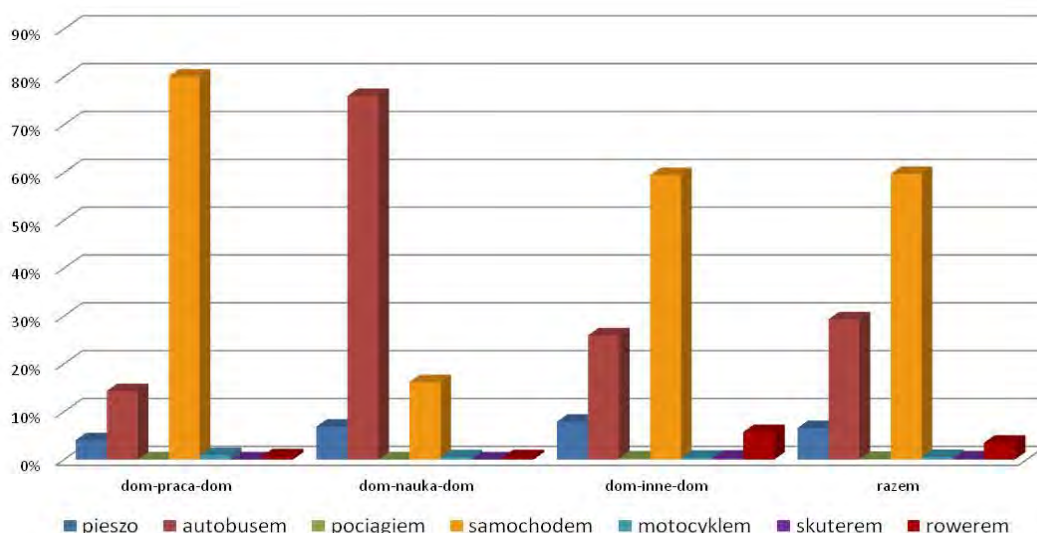


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Biorąc pod uwagę wszystkie podróże na wszystkich badanych trasach, dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych jest samochód (wskazało na niego 59% respondentów), następnie autobus (30% ankietowanych). Niewielki odsetek respondentów wskazał odpowiedź: pieszo (6% osób), rower (4% respondentów) i motocykl (1% badanych). Wyniki zaprezentowano także na wykresie poniżej.

Wykres 9 Sposób realizacji podróży zamiejscowych



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części zaprezentowano czas trwania podróży, z uwzględnieniem powodu podjęcia podróży.

Tabela 15 Czas trwania podróży – podział ze względu na motywację podróży

Motywacja podróży	Czas trwania podróży				
	różnie	00:15:00	00:30:00	00:45:00	01:00:00
inne	14,07%	45,93%	31,11%	4,44%	4,44%
praca	8,31%	56,61%	24,24%	6,10%	4,75%
rozrywka	14,75%	57,38%	22,95%	0,00%	4,92%
szkoła, studia	4,70%	64,10%	21,37%	3,85%	5,98%
zakupy	9,17%	62,33%	22,83%	1,83%	3,83%
zdrowie	5,76%	59,35%	26,98%	2,88%	5,04%
Suma końcowa	8,38%	59,01%	24,29%	3,69%	4,64%

Źródło: Opracowanie własne.



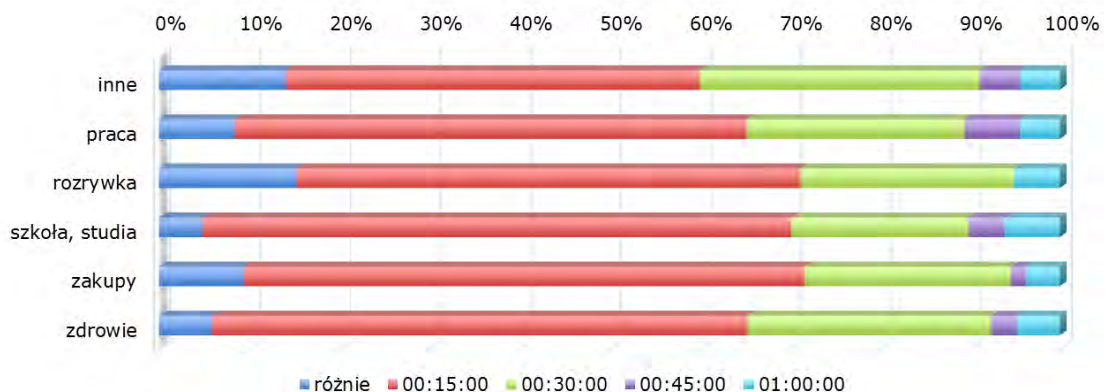
Czas trwania podróży przedstawiony w kontekście powodów podjęcia podróży prezentuje poniższy wykres.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 10 Czas trwania podróży – podział ze względu na motywację podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Wśród pytań dotyczących codziennych form przemieszczania się, jedno skupiało się na określeniu najczęstszego sposobu podróżowania. Wśród możliwych środków transportu wskazano możliwość podróży: pieszo, autobusem, pociągiem, samochodem, motocyklem, skuterem oraz rowerem.

W poniższej tabeli zaprezentowano wskazaną przez respondentów strukturę odpowiedzi.

Tabela 16 Wybierane środki transportu

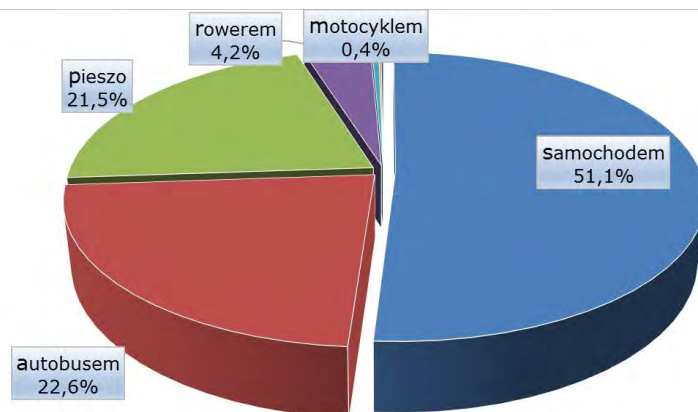
Podróż:	Udział (%)
samochodem	51,1%
autobusem	22,6%
pieszo	21,5%
rowerem	4,2%
motocyklem	0,4%
pociągiem	0,1%
skuterem	0,1%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę środków transportu wybieranych przez wszystkich respondentów.



Wykres 11 Preferencje dotyczące podróży wybranym środkiem transportu



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, że największa grupa respondentów (51,1%) do przemieszczania się wybiera samochód. Aż 21,5% respondentów przemieszcza się pieszo, a 22,6% porusza się autobusem. Rower wybrało 4,2% respondentów. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

W kolejnym pytaniu zapytano respondentów o czas, jaki muszą poświęcić na dojazd do przystanku. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący komunikacją publiczną. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 17 Czas dojazdu do przystanku

Czas	Udział (%)
do 3 min	22%
do 5 min	32%
do 10 min	33%
do 15 min	9%
do 20 min	3%
więcej	1%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

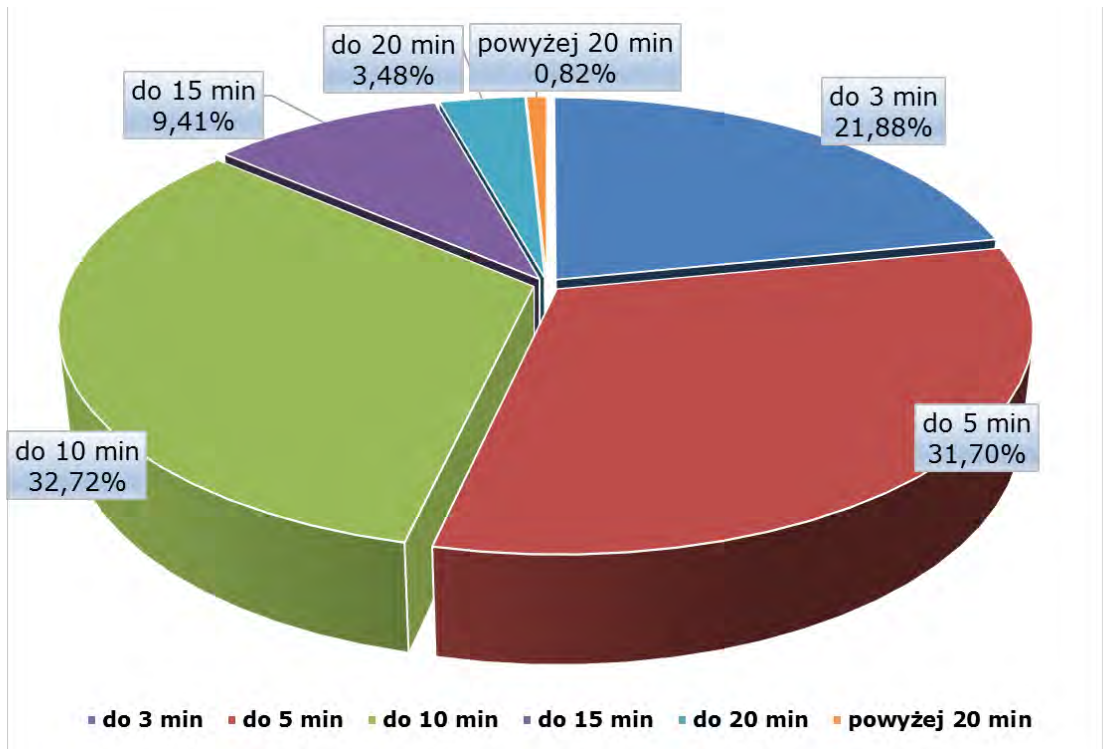


Wykres 12 Czas dotarcia do przystanku

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z zamieszczonej powyżej tabeli, ok. 1/3 respondentów (31,91%) potrzebuje na dotarcie do przystanku maksymalnie 5 minut. Trasa ta jest pokonywana w czasie krótszym niż 3 minuty przez 21,75% badanych, a 10 minut na jej przebycie potrzebuje 32,52% respondentów. Zatem dla ponad 86% ankietowanych osób czas dojścia do przystanku nie przekracza 10 minut.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o akceptowalny przez nich czas dojścia do przystanku. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 18 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

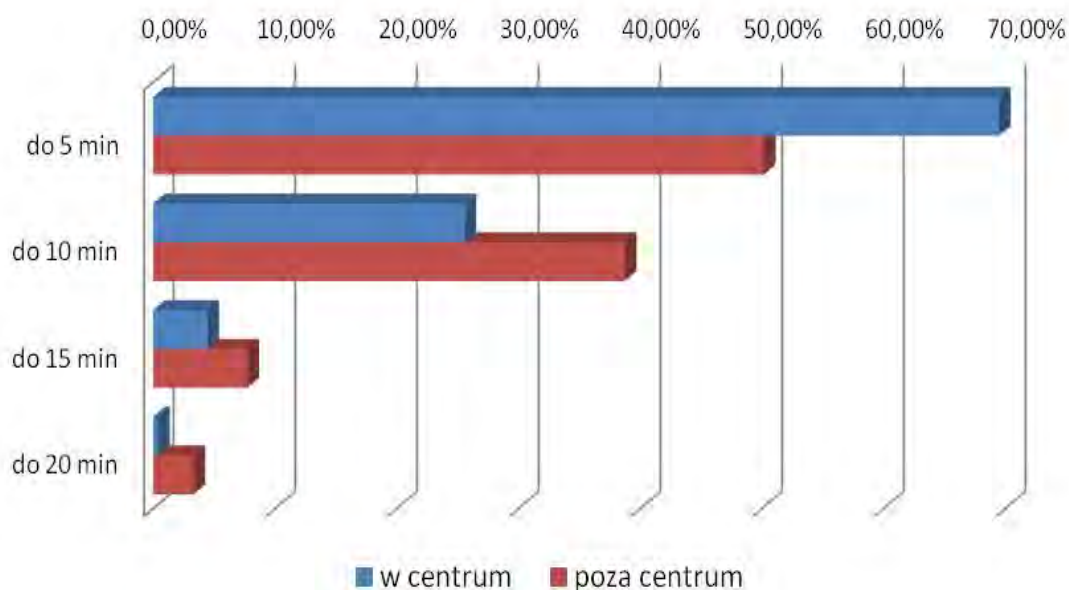
Czas	w centrum	poza centrum
do 5 min	69,51%	50,18%
do 10 min	25,61%	38,75%
do 15 min	4,47%	7,75%
do 20 min	0,41%	3,32%
Suma końcowa	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Wyniki zaprezentowano także w formie wykresu.

Wykres 13 Akceptowalny czas dojścia na przystanek



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość respondentów (69,51%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 25,61% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 10 minut, a 4,47% respondentów uważa za akceptowalny czas dojścia, który nie potrwa dłużej jak 15 minut.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane na peryferiach, najwięcej respondentów (50,18%) akceptuje czas dojścia do nich, który nie przekroczy 5 minut. Dla 38,75% respondentów akceptowalny czas stanowi maksymalnie 10 minut, natomiast dla 7,75% ankietowanych wynosi on nie więcej jak 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości z aktualnym stanem rzeczy. Oznacza to, że obecne zagęszczenie sieci przystanków jest odpowiednie, a ten aspekt świadczenia usług z zakresu transportu publicznego nie wymaga większych zmian.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali poproszeni o określenie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej na linii, którą codziennie podróżują. Mieli oni również określić jaka częstotliwość kursowania byłaby dla nich akceptowalna.

O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący komunikacją publiczną. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

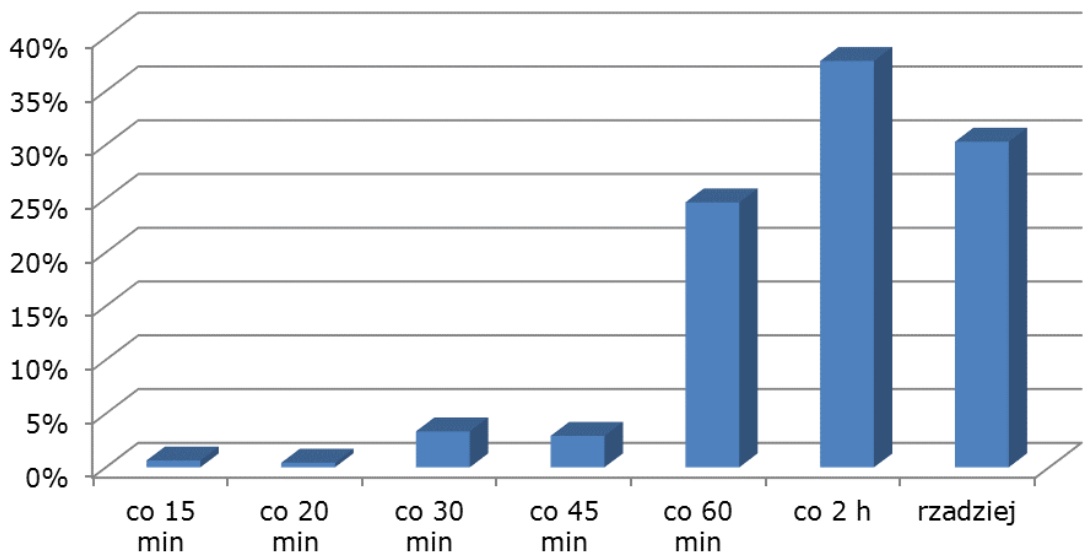
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 19 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej obecnie

Częstotliwość	Obecna
co 15 min	0,84%
co 20 min	0,41%
co 30 min	3,32%
co 45 min	2,90%
co 60 min	24,69%
co 2 h	37,76%
rzadziej	30,08%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 14 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej obecnie



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

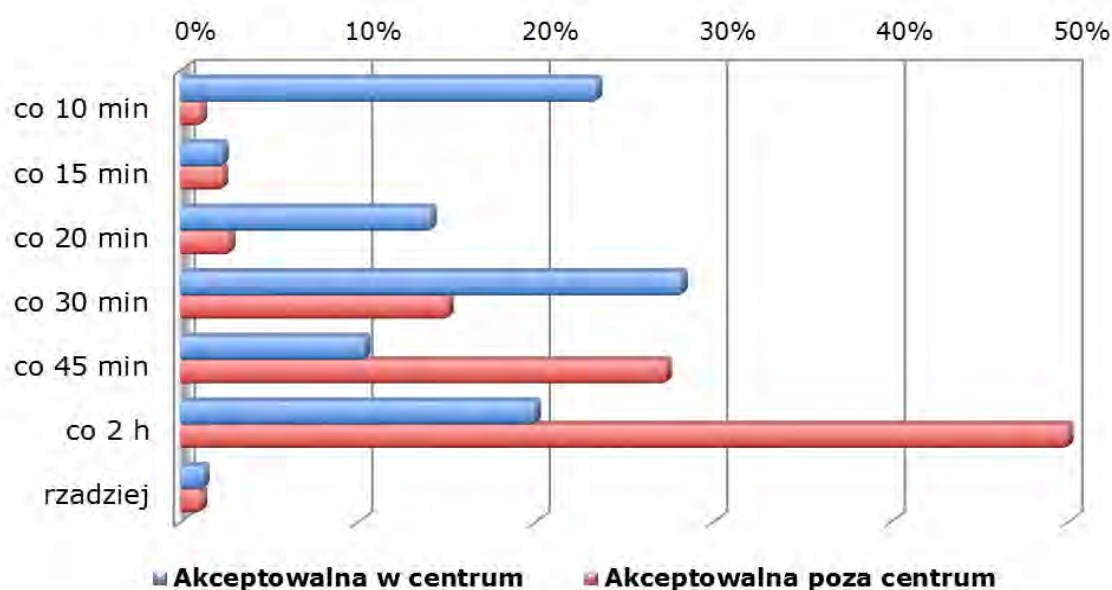
Tabela 20 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Częstotliwość	Akceptowalna w centrum	Akceptowalna poza centrum
co 10 min	23,47%	1,19%
co 15 min	2,40%	2,38%
co 20 min	14,13%	2,78%
co 30 min	28,27%	15,08%
co 45 min	10,40%	27,38%
co 2 h	20,00%	50,00%
rzadziej	1,33%	1,19%
Suma końcowa	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na wykresie.

Wykres 15 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej



Źródło: Opracowanie własne.

Analizując otrzymane wyniki można powiedzieć, iż częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą podróżuje największa liczba respondentów (37,76%) wynosi co 2 godziny. Częstotliwością kursowania akceptowaną przez największą ilość osób w centrum jest co 30 minut (28,27% respondentów), a poza



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

centrum co 2 godziny (50,00% ankietowanych). Dla 24,69% respondentów aktualna częstotliwość kursowania linii wynosi co 60 minut, dla 30,08% częstotliwość ta jest rzadsza niż co 2 godziny. Wyniki badania wskazują na ograniczony dostęp większości respondentów do swobodnego przemieszczania się.

W dalszej części ankiety zapytano o częstotliwość z jaką podróżują respondenci. Wyniki zaprezentowano w tabeli.

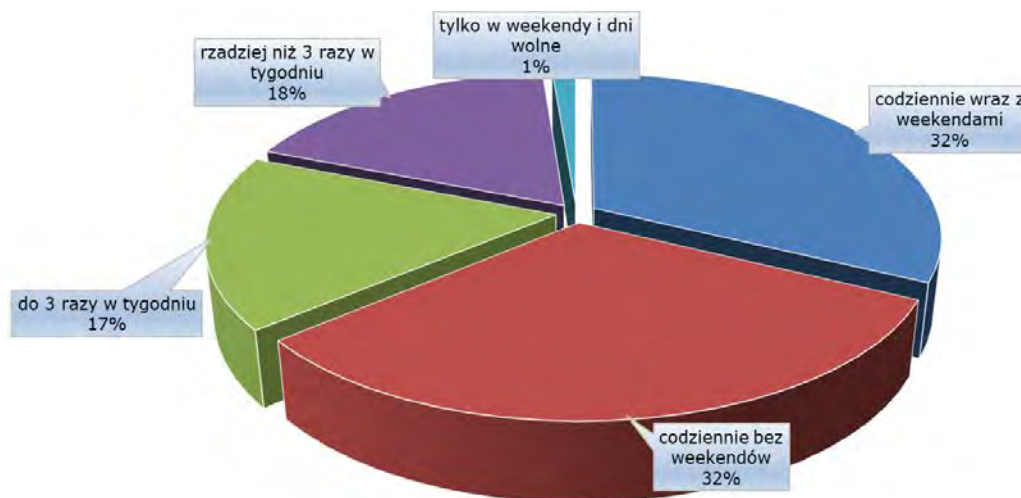
Tabela 21 Częstotliwość podróży respondentów

Częstotliwość podróży	Udział
codziennie wraz z weekendami	32%
codziennie bez weekendów	32%
do 3 razy w tygodniu	17%
rzadziej niż 3 razy w tygodniu	18%
tylko w weekendy i dni wolne	1%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne

Wyniki zaprezentowano również na wykresie kołowym.

Wykres 16 Częstotliwość podróży respondentów



Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnej tabeli zaprezentowano częstotliwość z jaką wykorzystane są poszczególne środki transportu. Uwzględniono tu również częstotliwość przemieszczania się respondentów.



Tabela 22 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się respondentów

	pieszo	transport zbiorowy	samochód	rower	motocykl
codziennie wraz z weekendami	28,85%	7,98%	43,84%	9,80%	9,52%
codziennie bez weekendów	23,99%	25,00%	41,91%	4,62%	4,48%
do 3 razy w tygodniu	10,16%	22,66%	61,20%	3,39%	2,60%
rzadziej niż 3 razy w tygodniu	9,57%	31,49%	52,90%	3,27%	2,77%
tylko w weekendy i dni wolne	10,71%	21,43%	53,57%	7,14%	7,14%

Biuro projektu:

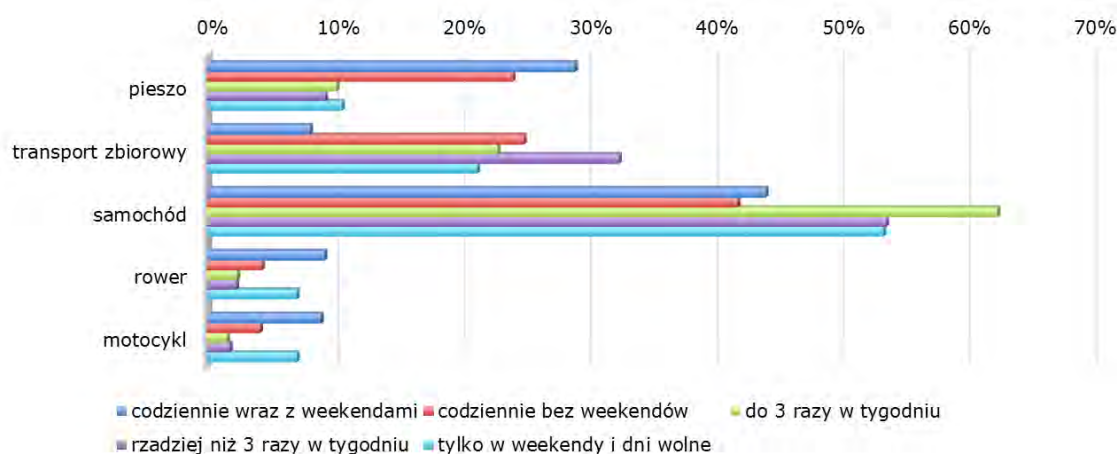
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na wykresie.

Wykres 17 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się respondentów



Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu respondenci wskazywali *Dlaczego Pan/Pani korzysta z transportu zbiorowego w codziennych dojazdach?*. Odpowiedzi na to pytanie udzielały jedynie osoby podróżujące komunikacją miejską. Uzyskane wyniki prezentuje poniższa tabela.

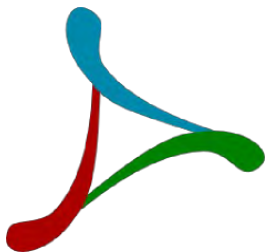


Tabela 23 Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

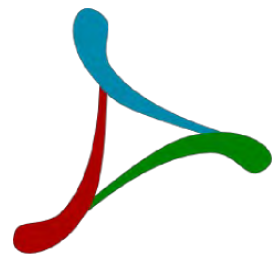
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Determinanty	Udział (%)
brak prawa jazdy	25,13%
brak własnego środka transportu	24,29%
wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu	9,81%
niskie koszty transportu publicznego	8,28%
wygoda podróżowania komunikacją publiczną	7,82%
bliskość przystanków	6,21%
krótki czas podróży	5,21%
częstotliwość kursowania	3,14%
bezpieczeństwo	2,22%
obawa przed wypadkiem	2,07%
brak miejsc parkingowych	1,61%
punktualność	1,46%
zły stan techniczny dróg	1,15%
względy ekologiczne	0,84%
opinia znajomych, rodziny	0,77%
dobry stan przystanków i pojazdów	0,00%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli, blisko połowa podróżujących komunikacją miejską wybiera ją z powodu braku prawa jazdy lub braku własnego środka transportu. Wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 18 Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części ankiety zapytano osoby podróżujące własnym środkiem transportu *Dlaczego Pan/Pani korzysta z własnego środka transportu?*. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 24 Determinanty wyboru własnego środka transportu

Determinanty	Udział (%)
wygoda podróżowania własnym środkiem transportu	30,05%
brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	26,46%
długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	13,33%
długi czas przejazdu komunikacją publiczną	7,49%
wysokie koszty komunikacji publicznej	7,38%
mały komfort podróży w komunikacji publicznej	6,03%
duża odległość do przystanku	4,06%
we własnym środku transportu czuję się bardziej wyróżniony	2,51%
kiepski stan przystanków i pojazdów komunikacji publicznej	1,62%
małe bezpieczeństwo podróży w komunikacji publicznej	1,08%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Największa ilość respondentów wskazała wygodę podróżowania własnym środkiem transportu (30,05%), następną najliczniejszą odpowiedzią był brak dobrego połączenia komunikacją publiczną (26,46%) oraz długi czas oczekiwania na komunikację publiczną (13,33%). Uzyskane wyniki zaprezentowano także w formie wykresu.

Wykres 19 Determinanty wyboru własnego środka transportu

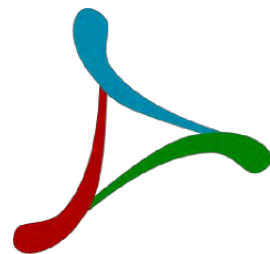


Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części zapytano przemieszczających się pieszo i własnym środkiem transportu *Czy problemy z dostępnością do publicznego transportu są przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej, oraz dostępie do usług publicznych?* Poniższa tabela prezentuje zestawienie otrzymanych odpowiedzi.

Tabela 25 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych

Przeszkody	Udział (%)
brak dobrego połączenia	34,00%
długi czas oczekiwania	19,06%
wysokie koszty	14,14%
długi czas przejazdu	10,48%
mały komfort podróży	8,54%
duża odległość do przystanku	7,28%
kiepski stan przystanków i pojazdów	3,56%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

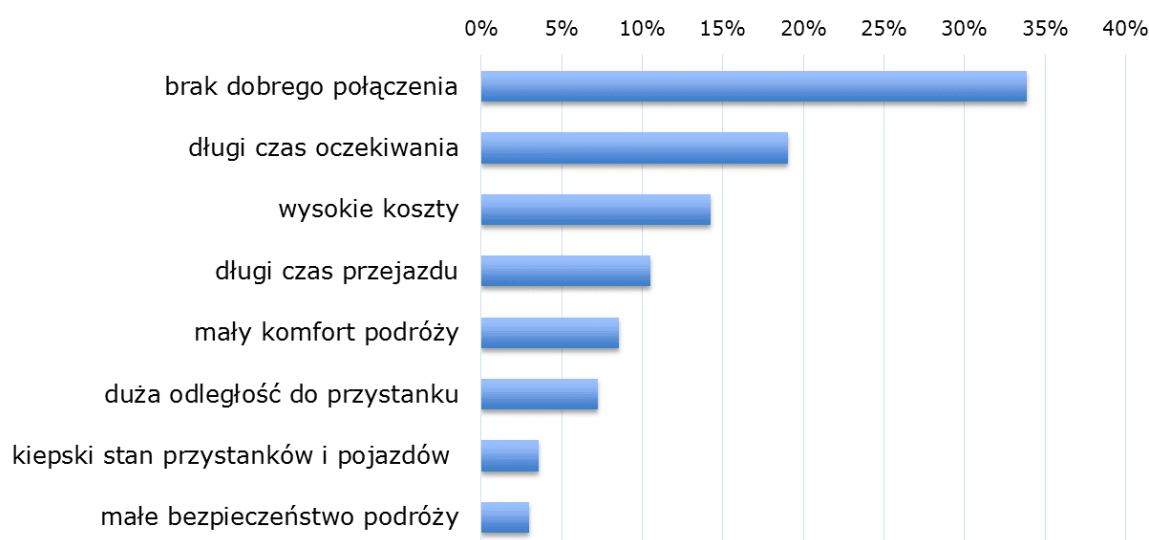
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przeszkody	Udział (%)
małe bezpieczeństwo podróży	2,94%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli największą przeszkodą wskazywaną przez respondentów jest brak dobrego połączenia – wskazało ją 34,00% osób. Problematiczny okazuje się również długi czas oczekiwania na pojazdy komunikacji publicznej, który został wskazany przez 19,06% osób. Uzyskane wyniki zaprezentowano na poniższym wykresie.

Wykres 20 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części badania przemieszczający się pieszo i własnym środkiem transportu odpowiadali na pytanie *Co wpłynęłoby na zmianę środka transportu na transport zbiorowy?*. Zestawienie uzyskanych odpowiedzi prezentuje poniższa tabela.

Tabela 26 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy

Czynniki wpływające na zmianę	Udział (%)
częstsze kursowanie komunikacji publicznej	28,39%
nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu publicznego	25,80%



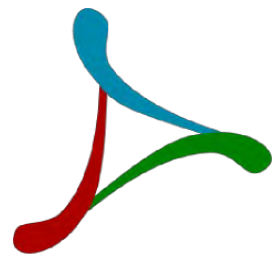
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czynniki wpływające na zmianę	Udział (%)
niższe koszty podróży transportem publicznym	10,76%
poprawa punktualności komunikacji publicznej	8,71%
zmniejszenie odległości do przystanku	5,78%
krótszy czas przejazdu transportem publicznym	5,34%
wygoda płatności (np. płacenie przez SMS, zintegrowany bilet itp.)	4,21%
lepszą jakość przystanków	3,48%
lepszą jakość taboru komunikacji publicznej	3,18%
poprawa estetyki taboru komunikacji publicznej	2,41%
wzrost bezpieczeństwa podróży transportem publicznym	1,94%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa liczba respondentów wskazała częstsze kursowanie komunikacji publicznej (28,39% badanych) jako czynnik, który zachęciłby ich do zaczenia korzystania z komunikacji publicznej. Aż 25,80% respondentów odpowiedziało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Szczegółowe odpowiedzi obrazuje powyższa tabela. Wyniki przedstawiono także w formie wykresu.



Wykres 21 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Ostatnie z pytań zadanych respondentom miało na celu identyfikację czynników wpływających na zmianę środka transportu na transport rowerowy. Wyniki prezentuje poniższa tabela.

Tabela 27 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy

Czynniki	Udział (%)
nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu rowerowego	24,36%
budowa ścieżek rowerowych	20,48%
wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	14,48%
mogę korzystać z roweru tylko przy dobrej pogodzie	12,74%
bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów	9,44%
darmowe wypożyczalnie rowerów	8,48%
krótszy czas przejazdu	3,61%
możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	2,56%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czynniki	Udział (%)
wzrost świadomości ekologicznej	2,39%
moda, opinia społeczna	1,47%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

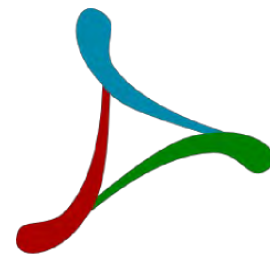
Największa część respondentów wskazała, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu rowerowego (24,36% osób). Badani zauważają konieczność budowy ścieżek rowerowych (20,48% respondentów) oraz zwracają uwagę na znaczenie wzrostu bezpieczeństwa poruszania się rowerem (14,48% respondentów). Uzyskane wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 22 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy



Źródło: Opracowanie własne.

3. Badanie wśród pracowników zakładów pracy obszaru objętego projektem (IDI)



3.1. Charakterystyka badania

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI). Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- wybieranego środka transportu w podróży do pracy;
- czasu podróży do pracy;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- preferencji wyboru środka transportu.

3.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 3 337 pracowników/ respondentów. Rozkład próby badawczej pomiędzy zakładami pracy prezentuje poniższa tabela.

Tabela 28 Rozkład próby badawczej

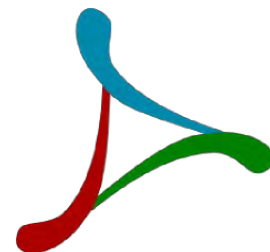
Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Ankar-Trans sp. z o.o.	0,06%
Apteka Pod Kasztanem	0,03%
Arriva Prudnik	0,03%
Artech Polska sp. z o.o.	5,24%
ASKO Papier sp. z o.o.	1,62%
Błacharstwo i Mechanika Pojazdowa	0,03%
BZ WBK SA Głubczyce	0,03%
CAFREX sp. z o.o.	1,86%
Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	1,05%
Coroplast	0,03%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Cukry Nyskie	4,32%
Dagny sp. z o.o.	1,26%
Dom Studenta LOK	0,03%
FAMAD Fabryka Maszyn i Urządzeń Przemysłowych sp. z o.o.	0,99%
Firma Galaskór	0,03%
Galmet	0,03%
Gimnazjum nr 1 Głubczyce	1,47%
Gimnazjum nr 1 W Głuchołazach	0,72%
Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach	0,72%
Gminny Ośrodek Kultury w Baborowie	0,12%
Gminny Zarząd Oświaty i Wychowania w Prudniku	0,09%
Komisariat Policji w Głuchołazach	0,63%
Komisariat w Głubczycach	0,90%
Komisariat w Korfantowie	0,27%
Komisariat w Nysie	1,08%
Komisariat w Otmuchowie	0,48%
Komisariat w Paczkowie	0,33%
Komisariat w Prudniku	1,08%
Księgarnia Głubczyce	0,03%
Ledo Nysa	0,03%
MEGA sp. z o.o.	0,96%
Miejski Zakład Komunikacji w Nysie sp. z o.o.	1,26%
Mleczarnia Turek zakład w Głubczycach	1,59%
Novex Głubczyce	0,03%
NYSKA ENERGETYKA CIEPLNA – NYSA sp. z o.o.	1,83%
OPS w Lubrzy	0,48%
OSIR Prudnik	0,03%
Ośrodek Pomocy Społecznej w Baborowie	0,24%
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie	2,28%

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Papiernia Głuchołazy	0,03%
PGK EKOM sp. z o. o.	0,84%
Powiatowy Urząd Pracy w Nysie	1,89%
Powiatowy Urząd Pracy w Prudniku	0,69%
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach sp. z o.o.	1,20%
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie sp. z o.o.	0,93%
Przedszkole Niwnica	0,03%
RCGO-Domaszkowice	0,36%
Sklep Eko Prudnik	0,03%
Sklep Motoryzacyjny Biała	0,03%
Solid Security Nysa	0,03%
Spółdzielnia Mieszkaniowa w Prudniku	0,21%
Spółdzielnia PIONIER Prudnik	0,72%
Stadnina Koni Wierzbiec	0,03%
Starostwo Powiatowe w Głubczycach	0,75%
Starostwo Powiatowe w Nysie	1,92%
Starostwo Powiatowe w Prudniku	1,08%
Szkoła Podstawowa nr 1 w Głubczycach	0,99%
Szkoła Podstawowa SRW w Przełęku	0,03%
Urząd Gminy Lubrza	0,60%
Urząd Miejski Prudnik	0,60%
Urząd Miejski Baborów	1,29%
Urząd Miejski Głubczyce	1,08%
Urząd Miejski w Białej	0,87%
Urząd Miejski w Głogówku	0,81%
Urząd Miejski w Głuchołazach	0,09%
Urząd Miejski w Korfantowie	0,87%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Urząd Miejski w Nysie	3,72%
Urząd Skarbowy Prudnik	0,03%
Urząd Skarbowy w Głubczycach	0,93%
Urząd Skarbowy w Nysie	1,20%
Ustronianka	5,12%
Wodociągi i Kanalizacja AKWA	2,07%
Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Nysie	1,89%
Zakład Energetyczny Nysa	0,03%
Zakład Energetyki Ciepłej Prudnik	0,75%
Zakład Mięсны Wyszaków	0,03%
Zakład Przemysłu Cukierniczego Otmuchów S.A.	0,03%
Zakłady Piwowarskie Głubczyce S.A.	0,24%
Zarząd budynków komunalnych w Prudniku	4,02%
Zespół Szkół Rolniczych w Prudniku	1,50%
Zespół Gimnazjalno-Szkolny w Branicach	1,20%
Zespół Opieki Zdrowotnej Nysa	15,94%
Zespół Publicznych Szkół w Lubrzy	0,24%
Zespół Szkolno-Przedszkolny Ścinawa Mała	0,60%
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kietrze	0,63%
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Głubczycach	0,75%
Zespół Szkół Ekonomicznych w Nysie	0,99%
Zespół Szkół Mechanicznych w Głubczycach	1,05%
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 1 w Prudniku	0,63%
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Nysie	1,35%
Zespół Szkół Technicznych w Nysie	0,69%
Zespół Szkół w Głuchołazach	0,54%
Zespół Szkół w Prudniku	0,99%
ZGKiM w Lubrzy	0,12%
ZSiPO Nysa	0,78%



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
ZSO Głubczyce	0,09%
ZWIK w Prudniku	0,63%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jedno z pytań dotyczących informacji o dojazdach do pracy, dotyczyło formy wybieranej przez respondentów w celu przemieszczania się z domu do miejsca zatrudnienia.

Wśród możliwych form przemieszczania się wskazano możliwość podróżowania:

- samochodem,
- pieszo,
- autobusem,
- rowerem,
- pociągiem,
- skuterem,
- motocyklem.

W poniższej tabeli zaprezentowano strukturę odpowiedzi wskazanych przez respondentów.

Tabela 29 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)
samochodem	56,55%
pieszo	28,95%
autobusem	10,40%
rowerem	3,46%
pociągiem	0,35%
motocyklem	0,17%
skuterem	0,12%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę środków transportu wybieranych przez ogół respondentów.

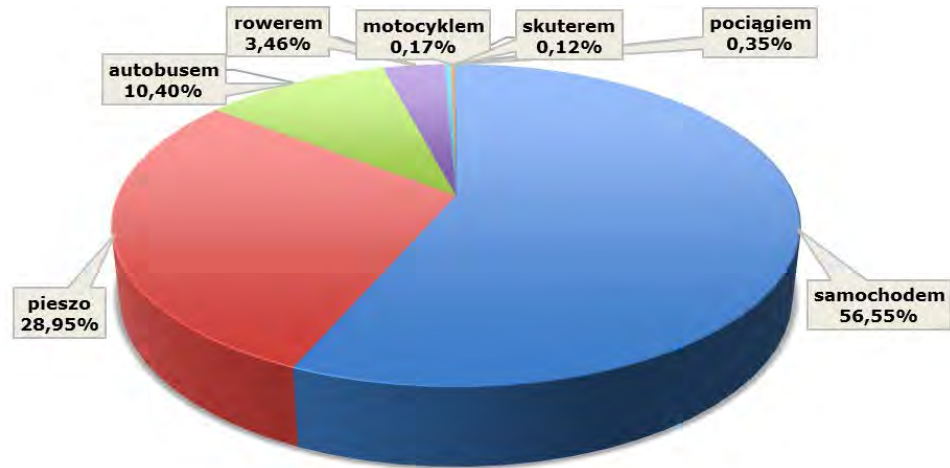


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 23 Preferencje podróży



■ samochodem ■ pieszo ■ autobusem ■ rowerem ■ pociągiem ■ motocyklem ■ skuterem

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, że jako środek transportu najczęściej wybierany jest przez respondentów samochód 56,55%. Aż 28,95% respondentów do pracy chodzi pieszo, a 10,40% dojeżdża autobusem. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

W dalszej części zaprezentowano zależność występującą pomiędzy wyborem środka transportu przez osoby pracującej w zamieszkiwanej przez siebie miejscowości/ gminie oraz przez osoby pracujące poza tymi obszarami.

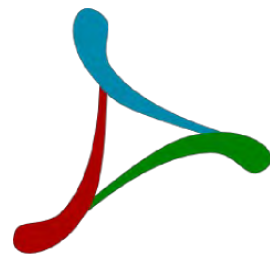
Tabela 30 Preferencje respondentów dotyczące sposobu przemieszczania się

	samochodem	pieszo	autobusem	rowerem	pociągiem	skuterem	motocyklem	Suma końcowa
Nie mieszka w tej samej miejscowości, w której pracuje	77,71%	5,62%	14,52%	1,64%	0,51%	0,00%	0,00%	100%
Pracuje w miejscu swojego zamieszkania	39,27%	46,66%	8,75%	4,68%	0,30%	0,15%	0,20%	100%
Nie mieszka w tej samej gminie, w której pracuje	83,69%	4,46%	10,32%	0,89%	0,51%	0,00%	0,13%	100%



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

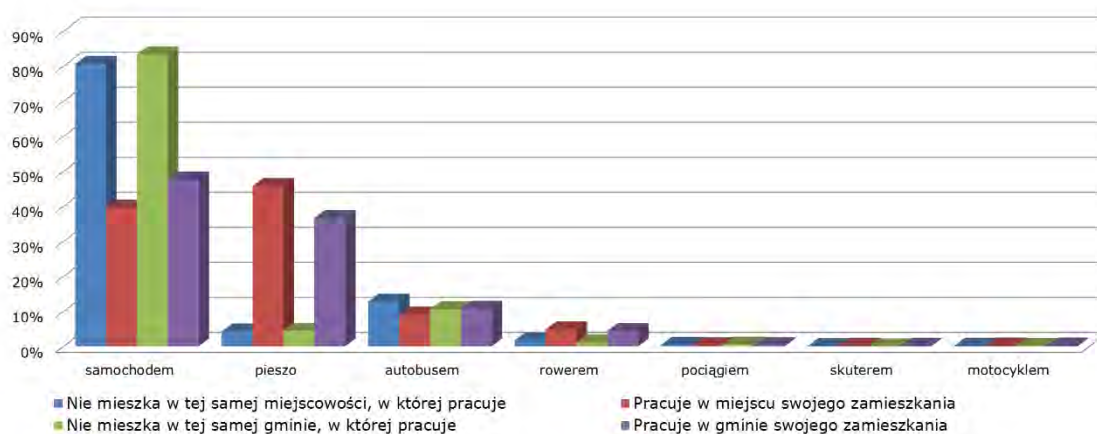
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	samochodem	pieszo	autobusem	rowerem	pociągiem	skuterem	motocyklem	Suma końcowa
Pracuje w gminie swojego zamieszkania	47,20%	37,48%	10,39%	4,27%	0,32%	0,16%	0,20%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

W podziale tym widać logiczną zależność – osoby, które pracują w miejscowości/ gminie innej niż miejsce ich zamieszkania, częściej wybierają podróż samochodem. Natomiast osoby pracujące w miejscowości/ gminie swojego zamieszkania wybierają średnio w takim samym stopniu podróż samochodem jak i piesze przemieszczanie się. W tym drugim wypadku podróży autobusem znalazła się na trzecim miejscu. Zależności te prezentuje poniższy wykres.

Wykres 24 Preferencje podróży respondentów



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części ankiety zapytano respondentów, ile zajmuje im dojazd do pracy. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 31 Czas trwania codziennej podróży do pracy

Czas trwania podróży	Udział (%)
do 20 min	75,49%
21-40 min	20,72%
41-60 min	2,79%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

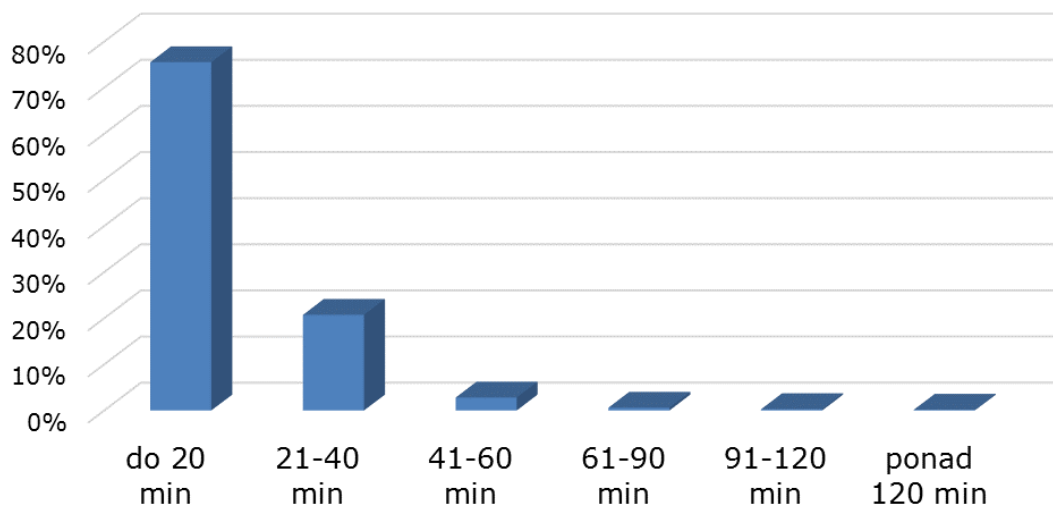
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas trwania podróży	Udział (%)
61-90 min	0,59%
91-120 min	0,26%
ponad 120 min	0,15%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 25 Czas trwania codziennej podróży do pracy



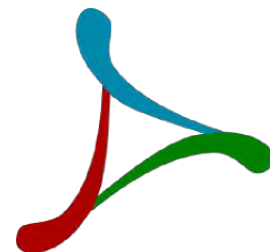
Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli, zdecydowana większość pracowników (75,49%) podróżuje do pracy maksymalnie 20 minut. Dla 20,72% respondentów dojazd do pracy zajmuje **stanowi wyprawę trwającą** od 21 do 40 minut, natomiast od 41 do 60 minut na dojazd potrzebuje **2,79%** pracowników. Pozostałe odpowiedzi mają marginalny udział w wynikach badania.

W kolejnym pytaniu poproszono respondentów o określenie czasu jaki zajmuje im dojsie do przystanku. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni badani, którzy zazwyczaj podróżują autobusem. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 32 Czas dojścia do przystanku

Czas	Udział (%)
do 3 min	15,97%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

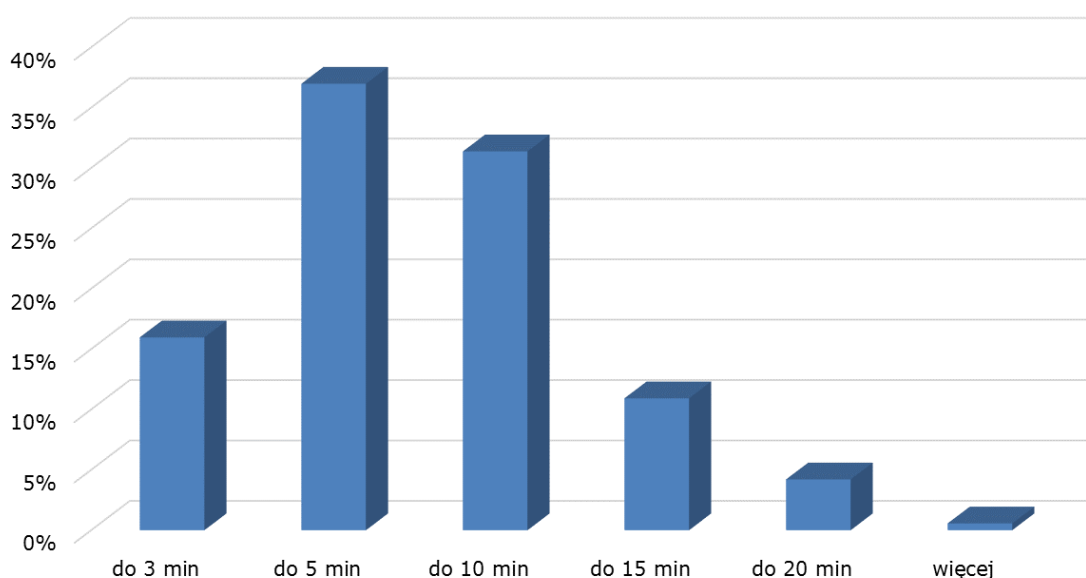
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas	Udział (%)
do 5 min	36,97%
do 10 min	31,37%
do 15 min	10,92%
do 20 min	4,20%
więcej	0,56%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Odpowiedzi zaprezentowano także wykresie postaci wykresu.

Wykres 26 Czas dotarcia do przystanku



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli największej ilości respondentów dotarcie do przystanku zajmuje maksymalnie 5 minut (36,97%), następnymi w kolejności odpowiedziami są „do 10 minut” (31,37%) oraz „do 3 minut” (15,97%). Dla ponad 84% pracowników czas dojścia do przystanku jest krótszy niż 10 minut.

W dalszej części badania respondenci zostali zapytani o akceptowalny przez nich czas dojścia do przystanku. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

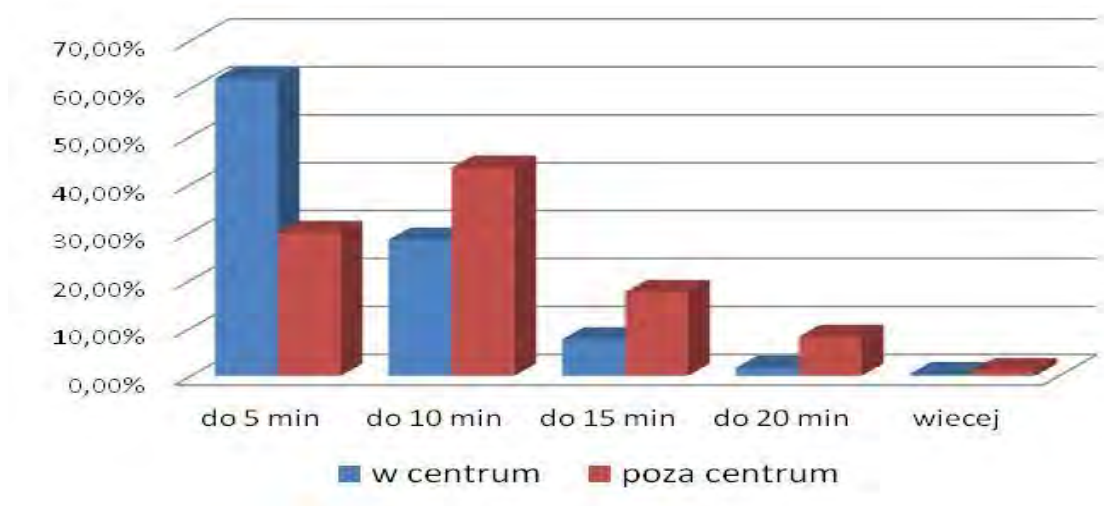
Tabela 33 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	w centrum	poza centrum
do 5 min	62,05%	29,84%
do 10 min	28,38%	43,41%
do 15 min	7,59%	17,44%
do 20 min	1,65%	8,14%
więcej	0,33%	1,16%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na zamieszczonym wykresie.

Wykres 27 Akceptowalny czas dojścia na przystanek



Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość respondentów (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 28,38% osób akceptowalny czas dotarcia do przystanku wynosi 10 minut, a dla 7,59% respondentów – do 15 minut.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane na peryferiach, najwięcej respondentów (43,41%) postuluje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 10 minut, dla 29,84% respondentów akceptowalny jest czas do 5 minut, natomiast dla 17,44% osób – do 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem teraźniejszym. Oznacza to, że sieć przystanków jest obecnie

odpowiednio gęsto rozlokowana, a omawiany aspekt komunikacji publicznej nie wymaga większych zmian.

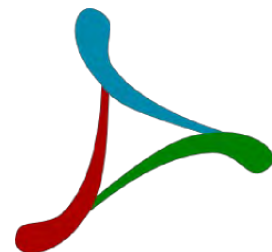
W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą podróżują do pracy.

W tej kwestii wypowiadali się respondenci podróżujący autobusem. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 34 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Czas	Udział (%)
co 10 min	1,46%
co 15 min	0,88%
co 20 min	7,02%
co 30 min	10,82%
co 45 min	15,50%
co 60 min	32,75%
do 2 h	15,50%
rzadziej	16,08%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

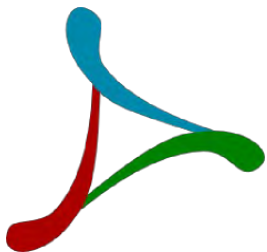
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



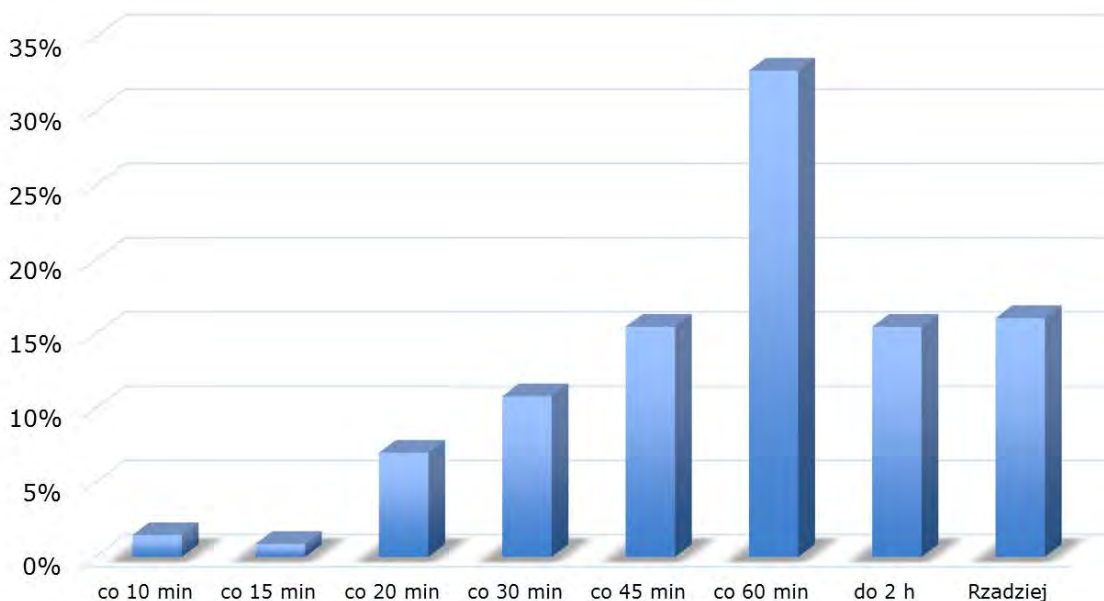
Wyniki zaprezentowano także w postaci wykresu.

Wykres 28 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Analizując otrzymane wyniki można powiedzieć, że największa liczba respondentów (32,75%) podróżuje liniami o częstotliwości kursowania wynoszącej 60 minut. Dla 15,50% respondentów częstotliwość ta wynosi do 2 godzin, a dla 15,50% – 45 minut. 16,08% respondentów kursuje liniami, na których kursy odbywają się rzadziej niż co 2 godziny, a dla 10,82% częstotliwość ta wynosi 30 minut. Większą niż 30-minutową częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na liniach, którymi respondenci podróżują do pracy, wskazało około 10% badanych.

Wyniki te unaoczniają ograniczony dostęp do swobodnego przemieszczania się, który charakteryzuje większość respondentów.

W kolejnej części badania zapytano o preferowaną częstotliwość kursowania. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

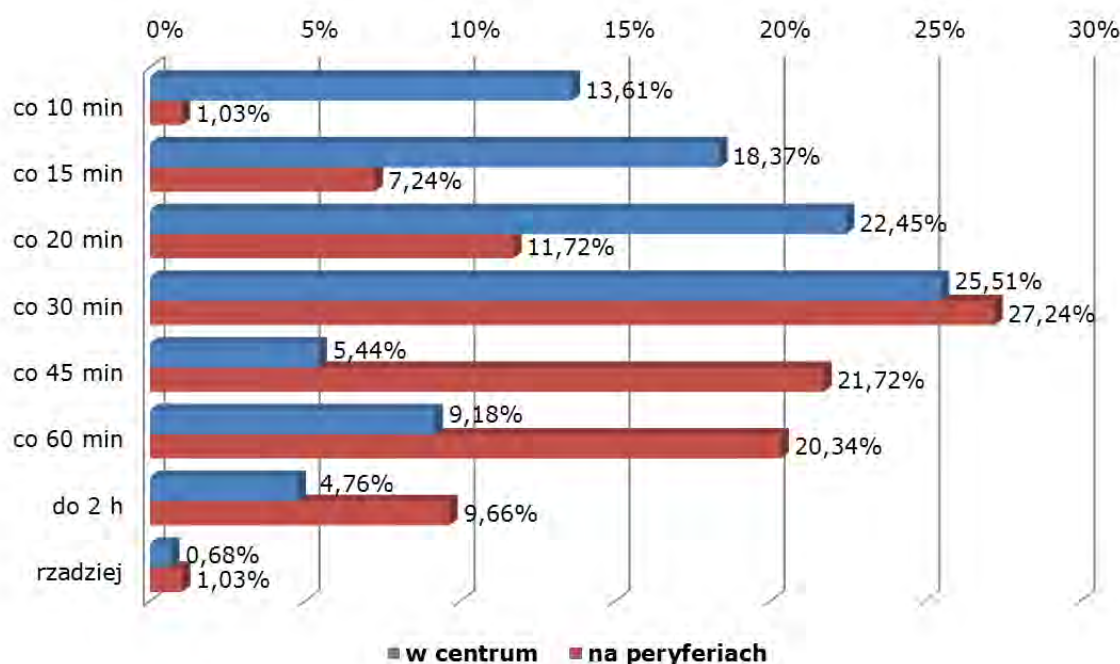
Tabela 35 Preferowana częstotliwość kursowania

Czas	w centrum	na peryferiach
co 10 min	13,61%	1,03%
co 15 min	18,37%	7,24%
co 20 min	22,45%	11,72%
co 30 min	25,51%	27,24%
co 45 min	5,44%	21,72%
co 60 min	9,18%	20,34%
do 2 h	4,76%	9,66%
rzadziej	0,68%	1,03%
Suma końcowa	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Odpowiedzi zaprezentowano również w formie wykresu

Wykres 29 Preferowana częstotliwość kursowania



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższych danych wynika, iż około jedna czwarta ankietowanych oczekuje częstotliwości odjazdu pojazdów komunikacji publicznej wynoszącej 30 minut, zarówno w centrum jak i na peryferiach. Nieco mniej osób chciałoby, aby odjazdy odbywały się co 20 minut w centrum i co 45 minut na peryferiach. Blisko 20% respondentów oczekuje kursowania pojazdów w centrum z częstotliwością 15-minutową, a poza centrum ponad 20% respondentów oczekuje kursowania komunikacji publicznej co 60 minut.

W dalszej części ankiety zapytano respondentów o preferencje dotyczące wyboru środka transportu.

Respondenci wskazywali odpowiedź poprzez wybranie cyfry od 1 do 5, przy czym 1 – najmniej ważne, 5 – najważniejsze.

Pierwsze pytanie brzmiało następująco: *Jakie działanie jest najważniejsze dla podniesienia atrakcyjności transportu publicznego?* Wskazywane odpowiedzi zaprezentowano graficznie w poniższej tabeli.

Wykres 30 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego

	zmniejszenie odległości do przystanku	częstsze kursowanie	poprawa punktualności	lepsze autobusy, pociągi, przystanki
1	16,20%	2,69%	6,69%	6,69%
2	11,81%	2,50%	6,99%	7,76%
3	22,92%	9,84%	20,84%	23,03%
4	18,58%	17,42%	26,15%	24,75%
5	30,50%	67,56%	39,34%	37,77%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	niższe koszty podróży	wzrost bezpieczeństwa podróży	krótszy czas przejazdu	wygoda płatności (np. płaćenie przez SMS, wspólny bilet itp.)
1	3,46%	6,97%	6,49%	14,57%
2	3,40%	7,16%	7,05%	10,12%
3	13,72%	23,87%	20,14%	18,78%
4	19,78%	25,13%	25,38%	19,45%
5	59,65%	36,87%	40,95%	37,07%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najważniejsze dla respondentów jest częste kursowanie pojazdów komunikacji, niższe koszty transportu i krótszy czas przejazdu. Ważnymi czynnikami są również wzrost bezpieczeństwa podróży, wygoda płatności, poprawa punktualności oraz lepszy tabor.

W kolejnej części badania poproszono o wskazanie odpowiedzi na pytanie *Dlaczego nie przemieszczasz się komunikacją publiczną?*

O odpowiedź poproszeni zostali respondenci, którzy nie korzystają z usług komunikacji zbiorowej. Wskazywane odpowiedzi zaprezentowano graficznie w poniższej tabeli.

Wykres 31 Przyczyny nie przemieszczania się komunikacją publiczną

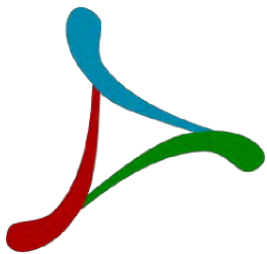
	brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	wysokie koszty komunikacji publicznej	duża odległość do przystanku	długi czas przejazdu
1	10,99%	10,96%	11,27%	23,25%	17,20%
2	4,19%	7,56%	7,88%	12,31%	14,06%
3	9,30%	15,12%	22,43%	23,50%	23,98%
4	10,84%	19,70%	20,87%	17,63%	19,36%
5	64,67%	46,66%	37,55%	23,31%	25,40%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	małe bezpieczeństwo podróży	mały komfort podróży	kiepski stan przystanków i pojazdów komunikacji publicznej	we własnym środku transportu czuję się bardziej wyróżniony	nie mam takiej potrzeby
1	24,03%	17,88%	18,27%	38,97%	35,95%
2	17,27%	13,53%	13,99%	8,55%	0,00%
3	29,15%	28,08%	26,57%	14,71%	0,00%
4	17,06%	19,04%	19,21%	8,42%	0,00%
5	12,49%	21,47%	21,95%	29,36%	0,00%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	35,95%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najczęstszą przyczyną nieprzemieszczania się komunikacją publiczną jest brak dobrego połączenia komunikacyjnego, długi czas oczekiwania oraz wysokie koszty podróży. Bardzo duże znaczenie mają także aspekty społeczne, gdyż prawie 30% użytkowników samochodów osobowych wybiera ten środek transportu z uwagi na to, że czuje się w nim bardziej wyróżniony.

W ostatnim pytaniu poproszono o określenie *Co wypłynęłoby na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do pracy?*



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Respondenci wskazywali odpowiedź poprzez wybranie cyfry od 1 do 5, przy czym 1 – najmniej ważne, 5 – najważniejsze. Wskazywane odpowiedzi zaprezentowano graficznie w poniższej tabeli.

Wykres 32 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do pracy

	niższe koszty podróży rowerem	wzrost cen parkowania w centrum	wzrost cen paliwa	krótszy czas przejazdu
1	22,46%	24,19%	13,32%	17,56%
2	8,40%	11,09%	6,83%	10,01%
3	16,88%	18,78%	18,26%	23,71%
4	14,22%	17,90%	22,86%	18,46%
5	38,05%	28,03%	38,73%	30,27%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

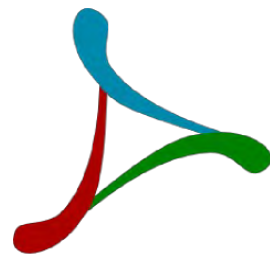
	budowa ścieżek rowerowych	wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	darmowe wypożyczalnie rowerów	bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów
1	6,77%	7,90%	22,89%	11,00%
2	3,53%	4,86%	8,13%	4,98%
3	11,08%	12,91%	20,81%	15,66%
4	13,55%	17,01%	15,42%	20,49%
5	65,07%	57,33%	32,75%	47,86%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	mogę korzystać z roweru tylko przy dobrej pogodzie	wzrost świadomości ekologicznej	możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	moda, opinia społeczna	nic nie skłoni mnie do korzystania z roweru
1	7,01%	12,62%	20,68%	38,99%	
2	3,51%	7,23%	9,42%	14,02%	
3	14,25%	23,13%	22,95%	22,55%	
4	19,21%	23,13%	20,42%	12,13%	
5	56,02%	33,89%	26,53%	12,31%	37,40%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	37,40%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że na zmianę przez respondentów dotychczasowego środka transportu na rower podczas codziennych dojazdów do pracy wpłynęłyby przede wszystkim: budowa ścieżek rowerowych, wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem, bezpieczne miejsca postojowe dla rowerów. Prawie 40%

respondentów nie jest w ogóle zainteresowana korzystaniem z roweru podczas codziennych dojazdów do pracy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





4. Badanie wśród uczniów szkół obszaru objętego projektem (IDI)

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4.1. Charakterystyka badania

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI). Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

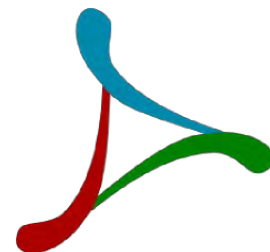
- wybieranego środka transportu w podróży do szkoły;
- czasu podróży do szkoły;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- preferencji wyboru środka transportu.

4.2. Podsumowanie uzyskanych wyników z badania

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 4 288 uczniów/ respondentów. Rozkład próby badawczej pomiędzy szkołami wraz ze wskazaniem płci respondentów prezentuje poniższa tabela.

Tabela 36 Rozkład próby badawczej

Nazwa szkoły	Mężczyzna	Kobieta
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	39,67%	60,33%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	66,67%	33,33%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	34,39%	65,61%
Głubczyce Gimnazjum nr 1	60,53%	39,47%
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. B. Chrobrego	36,05%	63,95%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich	46,15%	53,85%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2	50,38%	49,62%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	58,33%	41,67%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	94,05%	5,95%
Nysa Gimnazjum nr 2	56,30%	43,70%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	Mężczyzna	Kobieta
Nysa LO Carolinum	26,63%	73,37%
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	27,64%	72,36%
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	38,65%	61,35%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	48,92%	51,08%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	32,00%	68,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1	52,31%	47,69%
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	50,29%	49,71%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II liceum ogólnokształcące	50,46%	49,54%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	66,22%	33,78%
Razem	47,22%	52,78%

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród pytań dotyczących codziennych dojazdów do szkoły, jedno dotyczyło formy przemieszczania się do miejsca edukacji. Wśród potencjalnych form przemieszczania się wskazano następujące możliwości:

- samochodem,
- pieszo,
- autobusem,
- rowerem,
- pociągiem,
- skuterem,
- motocyklem.

W poniższej tabeli zaprezentowano wskazaną przez respondentów strukturę odpowiedzi.

Tabela 37 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)
autobusem	50,09%
pieszo	34,28%
samochodem	14,14%
pociągiem	0,83%
rowerem	0,49%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

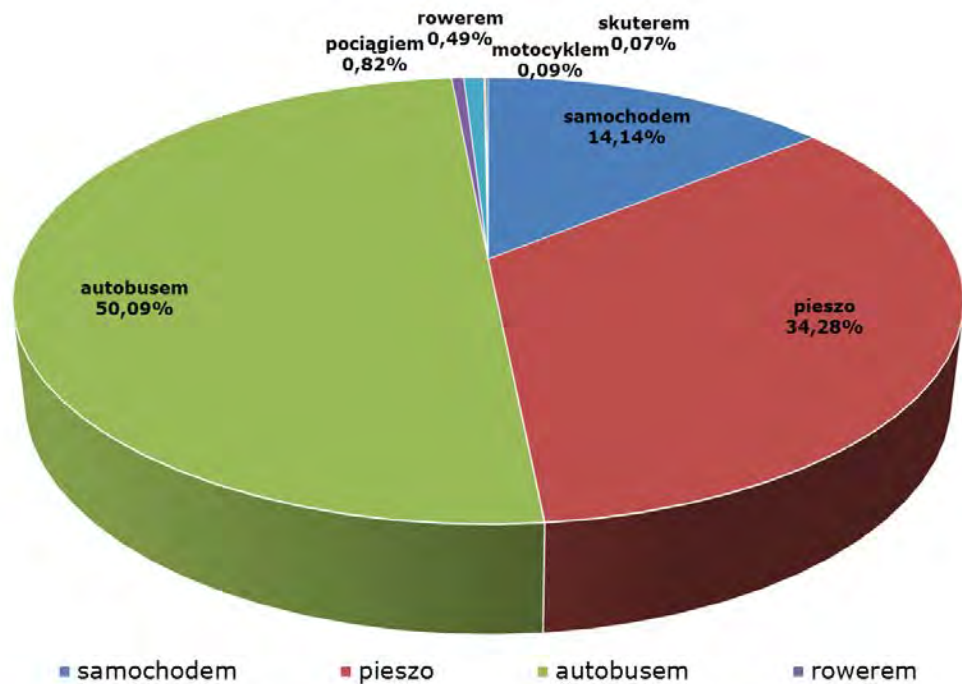
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podróż	Udział (%)
motocyklem	0,09%
skuterem	0,08%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę form przemieszczania się wybranych przez ogół respondentów.

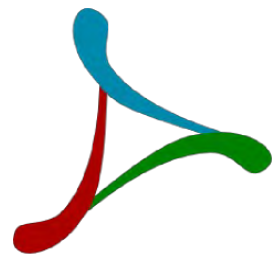
Wykres 33 Preferencje dotyczące środka transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału wynika, że najczęściej wybieranym przez respondentów środkiem transportu jest autobus – odpowiedzi takiej udzieliło 50,09% osób. 34,28% uczniów do szkoły idzie pieszo, a 14,14% jest dowożonych samochodem. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

Poniżej zaprezentowano łączne dane dla wszystkich tych czterech grup. Widać tu zależność wybieranego środka transportu w stosunku do odległości jaka dzieli szkołę od miejsca zamieszkania ucznia. Im bliżej uczniowie mają do szkoły (tzn. pochodzą z tej samej miejscowości lub gminy) tym częściej pokonują drogę do niej na nogach. Im mieszkają dalej od szkoły (tzn. pochodzą z innej miejscowości lub gminy) tym częściej jako środek transportu wybierają autobusy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

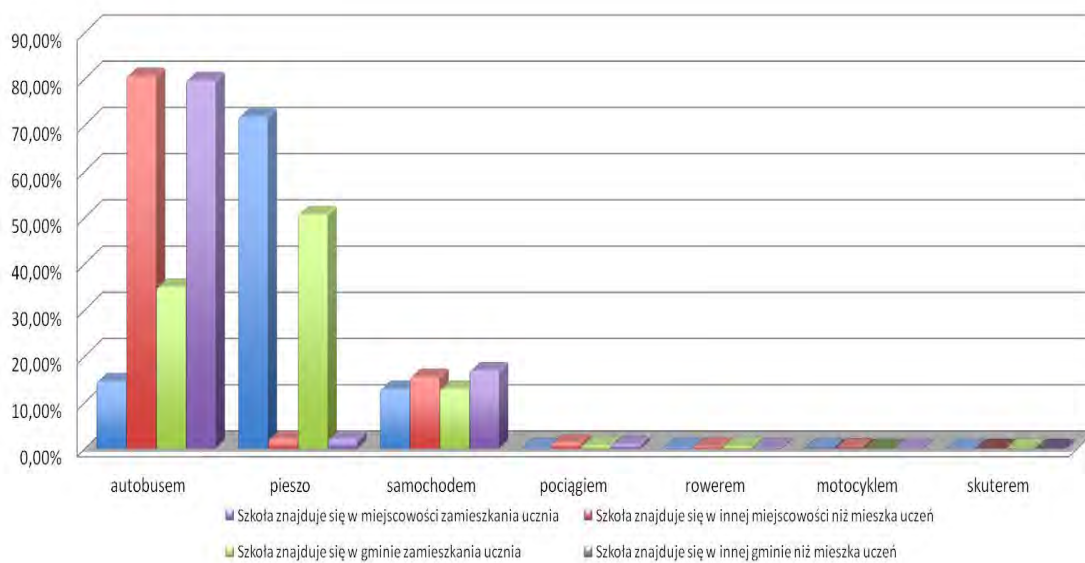
Tabela 38 Preferencje podróży wśród uczniów

	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem	Suma końcowa
Szkoła znajduje się w miejscowości zamieszkania ucznia	14,54%	71,75%	12,84%	0,26%	0,36%	0,10%	0,15%	100%
Szkoła znajduje się w innej miejscowości niż mieszka uczeń	80,58%	2,01%	15,48%	1,30%	0,54%	0,09%	0,00%	100%
Szkoła znajduje się w gminie zamieszkania ucznia	34,97%	50,65%	12,94%	0,72%	0,54%	0,07%	0,11%	100%
Szkoła znajduje się w innej gminie niż mieszka uczeń	79,68%	2,01%	16,87%	1,01%	0,29%	0,14%	0,00%	100%

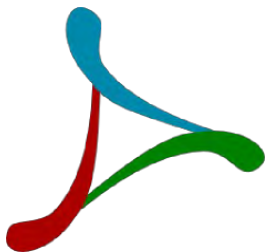
Źródło: Opracowanie własne.

Dane te prezentuje także poniższy wykres.

Wykres 34 Preferencje podróży wśród uczniów



Źródło: Opracowanie własne.



W dalszej części ankiety zapytano respondentów, ile czasu zajmuje im dojazd do szkoły. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 39 Czas trwania codziennej podróży do szkoły

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

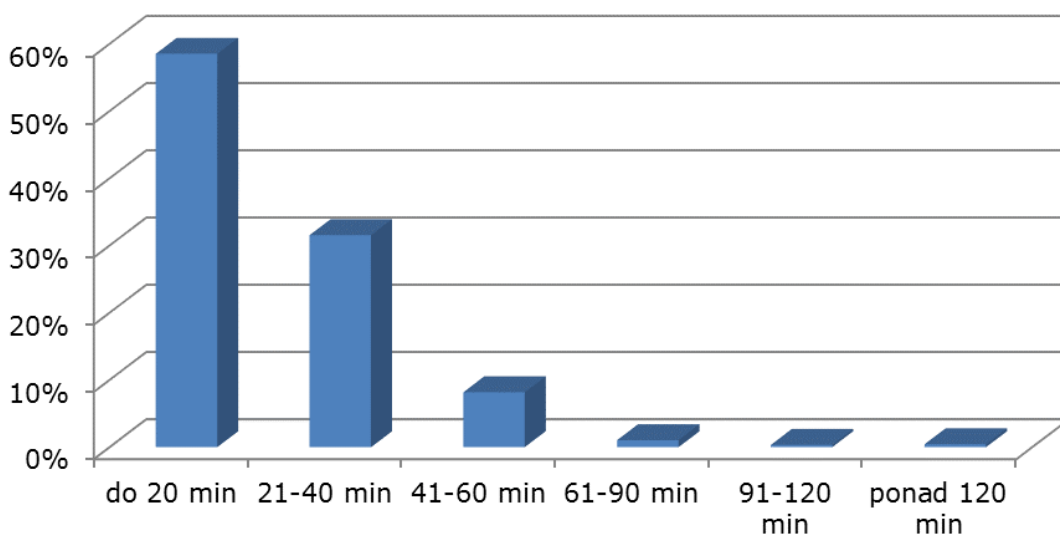
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas trwania podróży	Udział (%)
do 20 min	58,51%
21-40 min	31,54%
41-60 min	8,16%
61-90 min	1,04%
91-120 min	0,33%
ponad 120 min	0,42%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Uzyskane wyniki zaprezentowano także w postaci wykresu.

Wykres 35 Czas trwania codziennej podróży do szkoły



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli, zdecydowana większość uczniów (58,51%) podróżuje do szkoły nie dłużej niż 20 minut. 31,54% uczniów dojazd do szkoły zajmuje od 21 do 40 minut, natomiast od 41 do 60 minut na dojazd potrzebuje 8,16% uczniów. Pozostałe odpowiedzi mają marginalny udział w wynikach badania.



W kolejnym pytaniu poproszono respondentów o określenie czasu, jaki zajmuje im dojście do przystanku.

O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący autobusem. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 40 Czas dojścia do przystanku

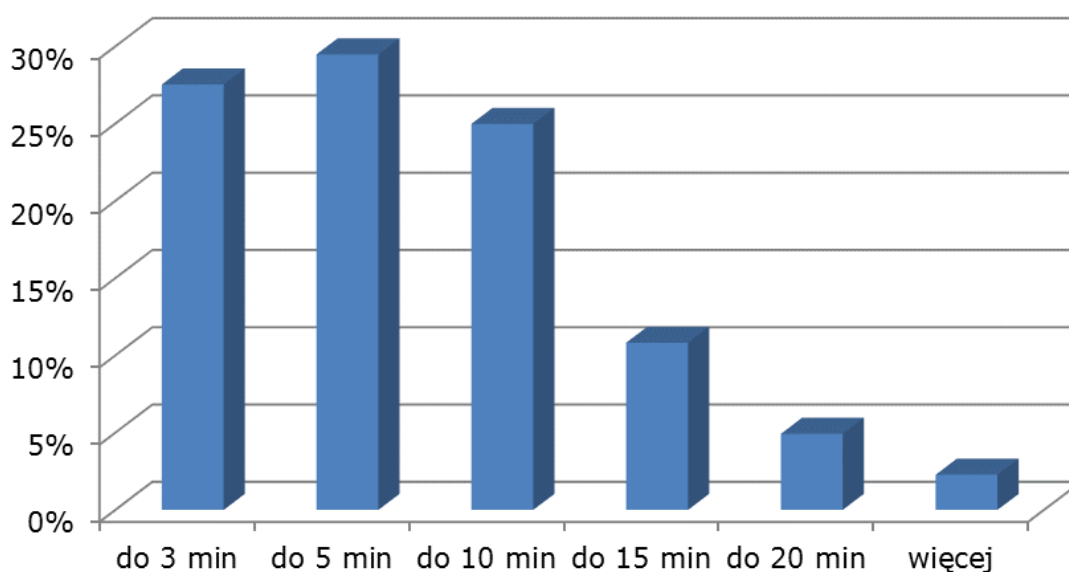
Czas	Udział (%)
do 3 min	27,53%
do 5 min	29,48%
do 10 min	24,98%
do 15 min	10,82%
do 20 min	4,92%
więcej	2,27%
Razem	100%

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Uzyskane odpowiedzi zaprezentowano także wykresie formie wykresu.

Wykres 36 Czas dotarcia do przystanku



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jak wynika z powyższej tabeli, największej ilości uczniów dotarcie do przystanku zajmuje maksymalnie 5 minut (29,48%), 27,53% uczniów dociera do przystanku w 3 minuty, a 24,98% osób potrzebuje na to maksymalnie 10 minut. Dla ponad 80% uczniów czas dojścia do przystanku nie przekracza 10 minut.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o akceptowalny czas dojścia do przystanku. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

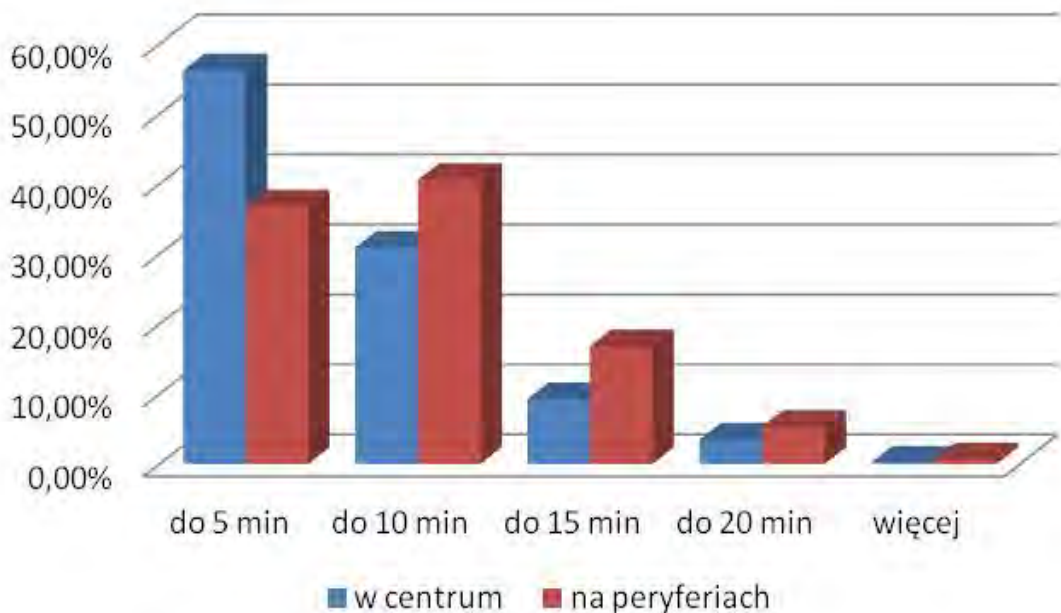
Tabela 41 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	w centrum	na peryferiach
do 5 min	56,22%	36,76%
do 10 min	30,88%	40,54%
do 15 min	9,25%	16,79%
do 20 min	3,45%	5,31%
więcej	0,20%	0,60%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Odpowiedzi zaprezentowano także w postaci wykresu.

Wykres 37 Akceptowalny czas dojścia na przystanek



Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość respondentów (56,22%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich był krótszy niż 5 minut. Dla 30,88% akceptowalny jest czas nieprzekraczający 10 minut, a 9,25% respondentów nie chce, aby droga ta zajęła im więcej jak 15 minut.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane na peryferiach, najwięcej respondentów (40,54%) akceptuje czas dojścia do przystanku, który nie przekracza 10 minut. Dla 36,76% respondentów akceptowalny czas wynosi maksymalnie 5 minut, natomiast dla 16,79% – 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem aktualnym. Oznacza to, iż obecna sieć przystanków jest odpowiednio gęsto rozlokowana i ten aspekt komunikacji zbiorowej nie wymaga wprowadzenia większych zmian.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą podróżują do szkoły. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący autobusem. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 42 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Czas	Udział (%)
co 10 min	0,94%
co 15 min	1,46%
co 20 min	3,24%
co 30 min	6,63%
co 45 min	9,73%
co 60 min	26,56%
do 2 h	24,92%
Rzadziej	26,52%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na wykresie.

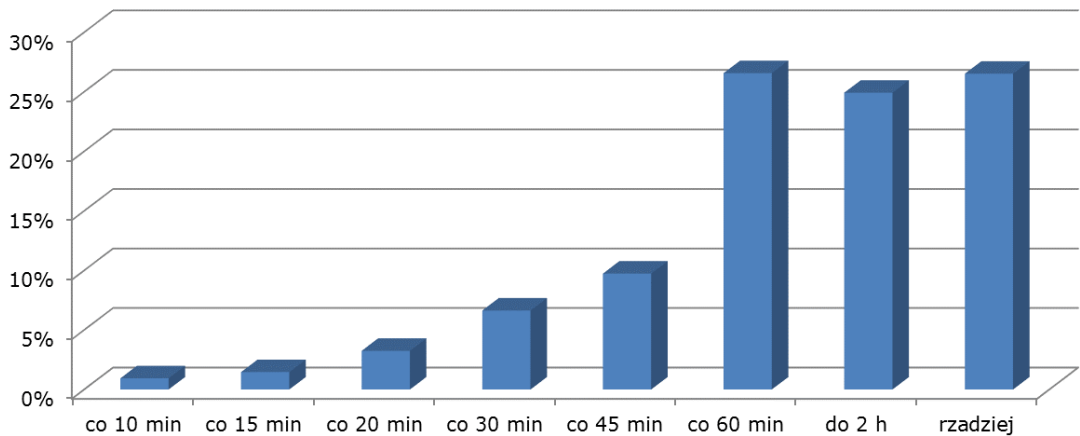


Wykres 38 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części ankiety zapytano uczniów o preferencje dotyczące wyboru środka transportu.

Respondenci wskazywali odpowiedź poprzez wybranie cyfry od 1 do 5, przy czym 1 – najmniej ważne, 5 – najważniejsze.

W pierwszym z pytań poproszono o ustosunkowanie się do kwestii *Jakie działanie jest najważniejsze dla podniesienia atrakcyjności transportu publicznego?*. Wskazywane odpowiedzi zostały zaprezentowane graficznie w poniższej tabeli.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 39 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego

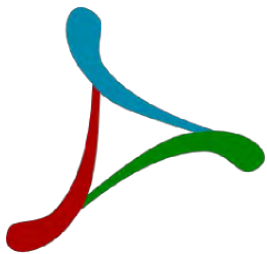
	zmniejszenie odległości do przystanku	częstsze kursowanie	poprawa punktualności	lepsze autobusy, pociągi, przystanki
1	21,04%	4,90%	7,47%	6,13%
2	17,27%	4,79%	9,07%	8,83%
3	28,50%	11,18%	19,61%	21,33%
4	14,05%	20,12%	23,07%	23,52%
5	19,14%	59,01%	40,78%	40,19%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	niższe koszty podróży	wzrost bezpieczeństwa podróży	krótszy czas przejazdu	wygoda płatności (np. płacenie przez SMS, wspólny bilet itp.)
1	8,26%	10,75%	8,38%	20,73%
2	7,49%	13,86%	10,86%	13,45%
3	15,42%	27,53%	23,62%	19,29%
4	19,10%	20,77%	24,34%	17,16%
5	49,73%	27,09%	32,80%	29,36%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najważniejsze dla uczniów jest częste kursowanie komunikacji, niższe koszty transportu, poprawa punktualności kursów oraz lepsza jakość taboru. Ważnymi czynnikami są również: wzrost bezpieczeństwa podróży, krótszy czas przejazdu i wygoda płatności.

W kolejnej części badania poproszono o wskazanie odpowiedzi na pytanie *Dlaczego nie przemieszczasz się komunikacją publiczną?* O odpowiedź poproszeni zostali respondenci niepodróżujący komunikacją zbiorową. Wskazywane odpowiedzi zaprezentowano graficznie w poniższej tabeli.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Wykres 40 Przyczyny nie przemieszczania się komunikacją publiczną**

	brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	wysokie koszty komunikacji publicznej	duża odległość do przystanku	długi czas przejazdu
1	37,82%	29,16%	35,12%	40,06%	34,74%
2	11,89%	14,38%	16,92%	14,49%	16,05%
3	16,80%	20,16%	18,61%	18,18%	21,11%
4	9,99%	15,43%	12,60%	11,44%	12,58%
5	23,50%	20,86%	16,74%	15,84%	15,52%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	małe bezpieczeństwo podróży	mały komfort podróży	kiepski stan przystanków i pojazdów komunikacji publicznej	we własnym środku transportu czuję się bardziej wyróżniony	nie mam takiej potrzeby
1	42,97%	29,17%	28,93%	34,82%	45,32%
2	19,62%	13,32%	13,73%	8,93%	
3	18,32%	20,89%	20,62%	12,98%	
4	9,81%	15,79%	16,62%	10,83%	
5	9,28%	20,83%	20,09%	32,44%	
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	45,32%

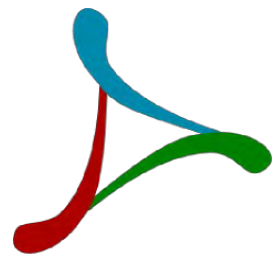
Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najczęstszą przyczyną nieprzemieszczania się komunikacją publiczną jest fakt, że uczniowie we własnym środku transportu czują się bardziej wyróżnieni. Jednak dla tej samej ilości respondentów ten fakt nie ma żadnego znaczenia. Innymi powodami są także: brak dobrego połączenia komunikacją publiczną oraz długi czas oczekiwania na połączenie, a także niski komfort podróży i kiepska infrastruktura.

W ostatnim pytaniu poproszono o wskazanie *Co wypłynęłoby na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły?* Uzyskane odpowiedzi zostały zaprezentowane graficznie w poniższej tabeli.

Respondenci wskazywali odpowiedź poprzez wybranie cyfry od 1 do 5, przy czym 1 – najmniej ważne, 5 – najważniejsze.

Wykres 41 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły

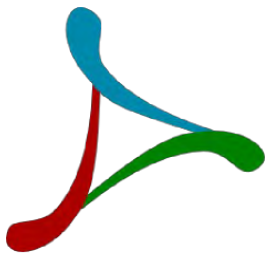


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	niższe koszty podróży rowerem	wzrost cen parkowania w centrum	wzrost cen paliwa	krótszy czas przejazdu
1	32,39%	33,44%	27,73%	25,13%
2	10,80%	14,73%	11,93%	11,15%
3	18,66%	22,85%	18,72%	19,86%
4	13,10%	13,02%	16,00%	18,14%
5	25,05%	15,96%	25,62%	25,73%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	budowa ścieżek rowerowych	wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	darmowe wypożyczalnie rowerów	bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów
1	15,22%	17,18%	20,50%	16,41%
2	8,86%	10,74%	10,83%	9,14%
3	18,12%	20,84%	18,15%	17,57%
4	18,36%	20,49%	17,51%	20,31%
5	39,43%	30,75%	33,01%	36,57%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	mogę korzystać z roweru tylko przy dobrej pogodzie	wzrost świadomości ekologicznej	możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	moda, opinia społeczna	nic nie skłoni mnie do korzystania z roweru
1	16,77%	20,37%	21,31%	35,12%	
2	8,90%	13,40%	13,15%	16,96%	
3	20,33%	24,88%	24,03%	21,26%	
4	17,44%	19,94%	19,15%	13,37%	
5	36,55%	21,41%	22,35%	13,29%	62,16%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	62,16%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły, wpłynęłyby przede wszystkim: budowa ścieżek rowerowych, bezpieczne miejsca postojowe dla rowerów oraz wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem. Ponad połowa respondentów nie jest w ogóle zainteresowana korzystaniem z roweru w codziennych dojazdach do szkoły.

Wnioski do badań preferencji mieszkańców co do wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone w gospodarstwach domowych, szkołach i zakładach pracy na terenie OF PN 2020

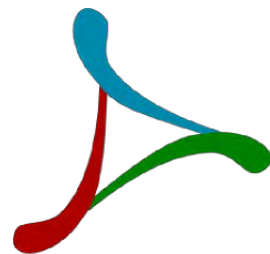
Komunikację publiczną cechuje niska częstotliwość kursowania.

1. Blisko 70% respondentów gospodarstw domowych wskazuje na to, że komunikacja publiczna kursuje co 2 godziny i rzadziej.
2. Osoby młode (uczniowie) wskazują na potrzebę częstszego kursowania komunikacji publicznej, co wynika z ich potrzeby większej mobilności.
3. Ponad 50% osób korzystających z transportu publicznego wskazuje problemy z dostępnością do tego rodzaju transportu (brak dobrego połączenia i niska częstotliwość kursowania pojazdów). Stanowią one przeszkodę w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych
4. Blisko połowa respondentów wskazuje, że ich wybór transportu zbiorowego w codziennych dojazdach do pracy wynika z braku prawa jazdy bądź braku własnego środka transportu. Są więc oni poniekąd zmuszeni do korzystania z transportu publicznego (brak alternatywy).
5. Duży udział podróży pieszych w odpowiedziach osób pracujących (28,95% respondentów), świadczyć może o podejmowaniu pracy blisko miejsca

zamieszkania. Sytuacja taka może (choć nie musi) wynikać z ograniczonej dostępności do transportu zbiorowego.

6. Nieco ponad 86% respondentów z gospodarstw domowych wskazuje, że czas dojścia do przystanków komunikacji publicznej zajmuje im maksymalnie 10 minut. Świadczy to o stosunkowo dobrym rozlokowaniu miejsc, w których zatrzymują się autobusy.

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **ZAŁĄCZNIKU 1D - TOM III - WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH**



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. Badanie struktury taryfowej oraz badanie potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym na obszarze OF PN 2020

5.1. Charakterystyka badania

Badaniem zostali objęci następujący przewoźnicy prowadzący działalność na obszarze OF PN 2020:

- Miejski Zakład Komunikacji w Nysie Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.
- PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
- Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku).

Badanie było prowadzone od 3 listopada 2014 r. do 16 lutego 2015 r. Z wyłączeniem przerwy świąteczno-noworocznej, która trwała od 22 grudnia 2014 r. do 7 stycznia 2015 r. oraz okresu ferii zimowych w województwie opolskim tj. od 19 stycznia do 1 lutego 2015 r.

Badanie było prowadzone we wszystkie dni tygodnia za wyjątkiem piątków, od godziny 06:00 do 18:00. Ankieterzy przebadali każdy kurs jeden raz w ciągu dnia roboczego, jeden raz w sobotę i jeden raz w niedzielę.

W dni robocze w każdym pojeździe pracowało dwóch ankieterów, a od godziny 06:00 do 09:00 oraz od 13:00 do 18:00 obsada była zwiększona do 4 osób. W soboty oraz w niedziele w pojazdach pracowało dwóch ankieterów.

Badanie polegało na zliczaniu przez ankieterów liczby osób, które wsiadały i wysiadały na każdym przystanku, zapisywaniu godziny odjazdu pojazdu z przystanku oraz ankietowaniu podczas każdego kursu minimum 90% pasażerów. Pytania ankieterów dotyczyły rodzaju biletu oraz rodzaju ulgi, z których korzystał w danej chwili podróżny.

Ankieterzy pracujący w pojazdach PKS Nysa dodatkowo pytali 5% pasażerów każdego kursu o miejsce początkowe podróży, jej cel, powód oraz częstotliwość podróży.

Głównym celem powyższych badań było określenie liczby osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020. A także zidentyfikowanie najbardziej i najmniej popularnych wśród mieszkańców kierunków podróży, zidentyfikowanie miejsc najmniejszej i największej wymiany pasażerów oraz poznanie struktury taryfowej i punktualności kursowania pojazdów.



5.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Tabela 43 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania

Przewoźnik	Podział według dni	Liczba pasażerów	Udział (%)
MZK w Nysie	dzień roboczy	8 073	72,63%
	sobota	2 109	18,97%
	niedziela	933	8,39%
	Suma	11 115	100%
PKS w Nysie	dzień roboczy	2 401	95,35
	sobota	117	4,65
	Suma	2 518	100%
Arriva	dzień roboczy	2 934	94,25%
	sobota	172	5,53%
	niedziela	7	0,22%
	Suma	3 113	100%
PKS w Głubczycach	dzień roboczy	3 591	95,08%
	sobota	117	3,10%
	niedziela	69	1,83%
	Suma	3 777	100%

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 44 Badanie struktury taryfowej

Przewoźnik	Rodzaje biletów	Liczba biletów	Udział (%)
MZK w Nysie	jednorazowy	4 854	44,19%
	jednodniowy	980	8,92%
	miesięczny	1 782	16,22%
	ulga 100%	3 368	30,66%
	Suma	10 984	100%
PKS w Nysie	jednorazowy	1181	47%
	miesięczny	1241	50%
	ulga 100%	85	3%
	Suma	2 507	100%
Arriva	jednorazowy	1212	39,15%
	miesięczny	1705	55,07%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przewoźnik	Rodzaje biletów	Liczba biletów	Udział (%)
	kilkunastomiesięczny	60	1,94%
	ulga 100%	119	3,84%
	Suma	3 096	100%
PKS w Głubczycach	jednorazowy	1 279	34,31%
	miesięczny	2 366	63,47%
	kilkunastomiesięczny	64	1,71%
	ulga 100%	19	0,51%
	Suma	3 728	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Przedstawione dane liczbowe uzyskane na podstawie zrealizowanych badań Strategii Rozwoju Transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020 w ramach projektu pn: „Partnerstwo Nyskie 2020” mogą być źródłem analiz. Podczas przeprowadzania badania uwzględniono następujących przewoźników: MZK Nysa Sp. z o.o., PKS Nysa Sp. z o.o., PKS Głubczyce Sp. z o.o. oraz Arriva Sp. z o.o.

Z zaprezentowanych opracowań dotyczących wyżej wymienionych przewoźników wynika, iż w okresie badania najwięcej pasażerów przewiezionych zostało w MZK Nysa (11 115 osób). W tym samym czasie pasażerami PKS Głubczyce zostało 3 777 osób, Arrivy Prudnik 3 113 osób, a PKS Nysa 2 518 osób. Biorąc pod uwagę liczbę pasażerów w dni robocze, sytuacja kształtowała się następująco: MZK Nysa – 8 073 osoby, PKS Głubczyce – 3 591 osób, Arriva Prudnik – 2 934 osoby, natomiast PKS Nysa – 2 401 osób. Zdecydowanie mniej pasażerów podróżowało w soboty – najwięcej w MZK Nysa i było to 2 109 osób, w PKS Głubczyce – 117 osób, Arrivie Prudnik – 172 osoby, a najmniej w PKS Nysa – 117 osób. Liczba pasażerów przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w niedziele jest jeszcze mniejsza – największa nadal w MZK Nysa (933 osoby), w PKS Głubczyce – 69 osób, a najmniejsza w Arrivie Prudnik – zaledwie 7 pasażerów. Przewoźnik PKS Nysa w niedziele nie realizuje połączeń w godzinach od 06:00 do 18:00.

Średnia liczba pasażerów ogółem w pojeździe kształtuje się następująco: 4 osoby dla Arrivy Prudnik, 6 osób dla PKS Nysa, 4 osoby dla PKS Głubczyce, 10 osób dla MZK Nysa. W dni robocze średnia liczba osób w pojeździe wynosi: 5 pasażerów dla Arrivy Prudnik, 7 osób dla PKS Głubczyce, 7 osób dla PKS Nysa oraz 11 osób dla MZK Nysa.

Maksymalne napełnienie w pojazdach wskazanych przewoźników w dni robocze wynosi: 54 osoby – Arriva Prudnik, 62 osoby – PKS Nysa, PKS Głubczyce – 72 osoby oraz 75 osób – MZK Nysa. W sobotę maksymalne napełnienie wynosi 14 osób dla PKS Głubczyce, 19 osób w pojazdach Arrivy Prudnik, 22 osoby w PKS Nysa oraz 39 osób dla MZK Nysa. W niedzielę maksymalne napełnienie wynosi 4 osoby (Arriva Prudnik), 7 osób w pojazdach PKS Głubczyce oraz 36 osób dla MZK Nysa.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Średnia liczba pasażerów w pojeździe zmieniała się w zależności od godziny. Należy wskazać, że liczba ta jest największa w porannych i popołudniowych godzinach szczytu tj. od godziny 8:00 do 9:00 oraz w godzinach powrotów z pracy lub ze szkoły czyli od godziny 15:00 do 16:00.

W czasie trwania badania ankieterzy przeprowadzili 3 156 pomiarów punktualności kursowania pojazdów PKS w Nysie, 2 292 odjazdów było punktualnych, 495 było opóźnionych i 369 odbyło się przed czasem. Ankieterzy przeprowadzający badanie w MZK Nysa przeprowadzili zaś 8 423 pomiary punktualności kursowania pojazdów, 6 421 odjazdów było punktualnych, 1 752 było opóźnionych, a 250 przyspieszonych. Z kolei przeprowadzający badanie w PKS Głubczycach dokonali 2 817 pomiarów punktualności kursowania pojazdów, 2 503 odjazdy autobusów były punktualne, 200 było opóźnionych, a 114 odbyło się przed czasem. Na pojazdach firmy Arriva w Prudniku przeprowadzono 3 526 pomiarów punktualności kursowania, 2 584 odjazdy były punktualne, 431 opóźnionych, 511 przyspieszonych.

Ze statystyki wynika, że najbardziej punktualne linie kursują w Głubczycach (88,85% odjazdów punktualnych), w MZK Nysa odsetek ten wynosi 76,23%, w Arrivie Prudnik 73,28%, natomiast najmniejszy odsetek liczby punktualnie odjeżdżających autobusów odnotowano na liniach przewoźnika PKS Nysa (72,62%). Z kolei największy odsetek opóźnionych odjazdów odnotowano na kursach MZK Nysa (20,80%), nieznacznie mniejszy – w PKS Nysa (15,68%), w Arrivie Prudnik było to 12,22% odjazdów, a najmniejszy procent, wynoszący 7,10 punktu, zaobserwowano w PKS Głubczyce. Najwięcej odjazdów, które odbyły się przed czasem, zanotowano na liniach przewoźnika Arriva Prudnik – 14,49%, w PKS Nysa było to 11,69%, PKS Głubczyce – 4,05%, natomiast w MZK Nysa – 2,97%.

Biorąc pod uwagę badanie struktury taryfowej, wykazano dwie najczęściej pojawiające się odpowiedzi: „bilet jednorazowy” oraz „bilet miesięczny”. Ankieterzy przeprowadzający badanie w PKS Nysa uzyskali następujące odpowiedzi: 50% osób stanowili pasażerowie z biletami miesięcznymi, 47% to osoby posiadające bilet jednorazowy. Tylko 3% pasażerów było zwolnionych z jego zakupu.

Pasażerowie MZK Nysa wskazywali najczęściej na posiadanie biletów jednorazowych (44,19%) oraz miesięcznych (16,22%). Znaczna część pasażerów MZK Nysa uprawniona była do korzystania z darmowego przejazdu (30,66%). Bilety jednodniowe stanowiły 8,92% ogółu.

Przeprowadzający badanie w PKS Głubczyce najczęściej wskazywali na posiadanie przez pasażerów biletu miesięcznego – 63,47% oraz biletu jednorazowego – 34,31%. Tylko 1,72% badanych posiadało bilet kilkunastomiesięczny. Najmniejszy procent podróżujących (0,51%) stanowiły osoby posiadające zniżkę w wysokości 100%. Podobne wyniki pod kątem struktury taryfowej mają miejsce w przypadku przewoźnika Arriva Prudnik. Największy procent stanowią bilety miesięczne – 55,07%, mniejszy bilety jednorazowe – 39,15%, natomiast bilety kilkunastomiesięczne wykorzystuje jedynie 1,94% pasażerów.



Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane
w **ZAŁĄCZNIKU 1C - TOM II - WYNIKI BADAŃ.**

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





6. Obserwacja realizacji kursów przez innych przewoźników oraz określenie wartości napełnienia ich pojazdów

6.1. Charakterystyka badania

Jednym z badań realizowanych w ramach projektu „Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” była obserwacja realizacji kursów przez innych przewoźników oraz określenie wartości napełnienia ich pojazdów.

Obserwacja realizacji kursów została przeprowadzona w terminie 24.11.2014 r. – 16.02.2015 r. Badania prowadzone były w dni powszednie: w poniedziałki, wtorki, środy i czwartki oraz w soboty i niedziele przez 12 godzin dziennie (w godzinach od 06:00 do 18:00).

Pomiary prowadzone były w kluczowych miejscach sieci, w następujących punktach:

- Biała – Rynek
- Głubczyce – Dworzec Autobusowy
- Głuchołazy – Dworzec Autobusowy
- Grodków – Dworzec Autobusowy
- Kietrz – Rynek
- Nysa – Dworzec Autobusowy
- Nysa – ul. Kolejowa
- Otmuchów – Dworzec Autobusowy
- Paczków – Dworzec Autobusowy
- Prudnik – Dworzec Autobusowy

Zakres badania obejmował wszystkich przewoźników zatrzymujących się w danym punkcie, poza podmiotami wyszczególnionymi poniżej, dla których przeprowadzono oddzielne badania:

- Miejski Zakład Komunikacji w Nysie Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.
- PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
- Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku).

Łączna suma godzin pomiarów wyniosła 600 roboczogodzin.

6.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Łącznie przebadano 812 kursów odjeżdżających z wybranych punktów. W dni powszednie (poniedziałek, wtorek, środa oraz czwartek) ich łączna liczba wyniosła 644, natomiast w soboty i niedziele odpowiednio: 94 i 74. Poniższa tabela przedstawia ogólną liczbę przebadanych kursów w punktach pomiarowych, z podziałem na dni robocze oraz soboty i niedziele.

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

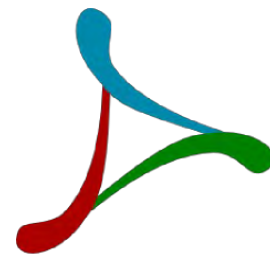
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 45 Ogólna liczba przebadanych kursów

Punkt pomiarowy	Dzień roboczy (R)	Sobota (S)	Niedziela (N)
Biała – Rynek	12	0	0
Nysa – Dworzec Autobusowy	160	23	17
Nysa – Kolejowa	63	14	14
Grodków – Dworzec Autobusowy	108	1	1
Głucholązy – Dworzec Autobusowy	82	20	12
Paczków – Dworzec Autobusowy	80	19	14
Kietrz – Rynek	33	4	3
Prudnik – Dworzec Autobusowy	15	3	3
Głubczyce – Dworzec Autobusowy	21	3	3
Otmuchów – Dworzec Autobusowy	70	7	7

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 42 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników



Biuro projektu:

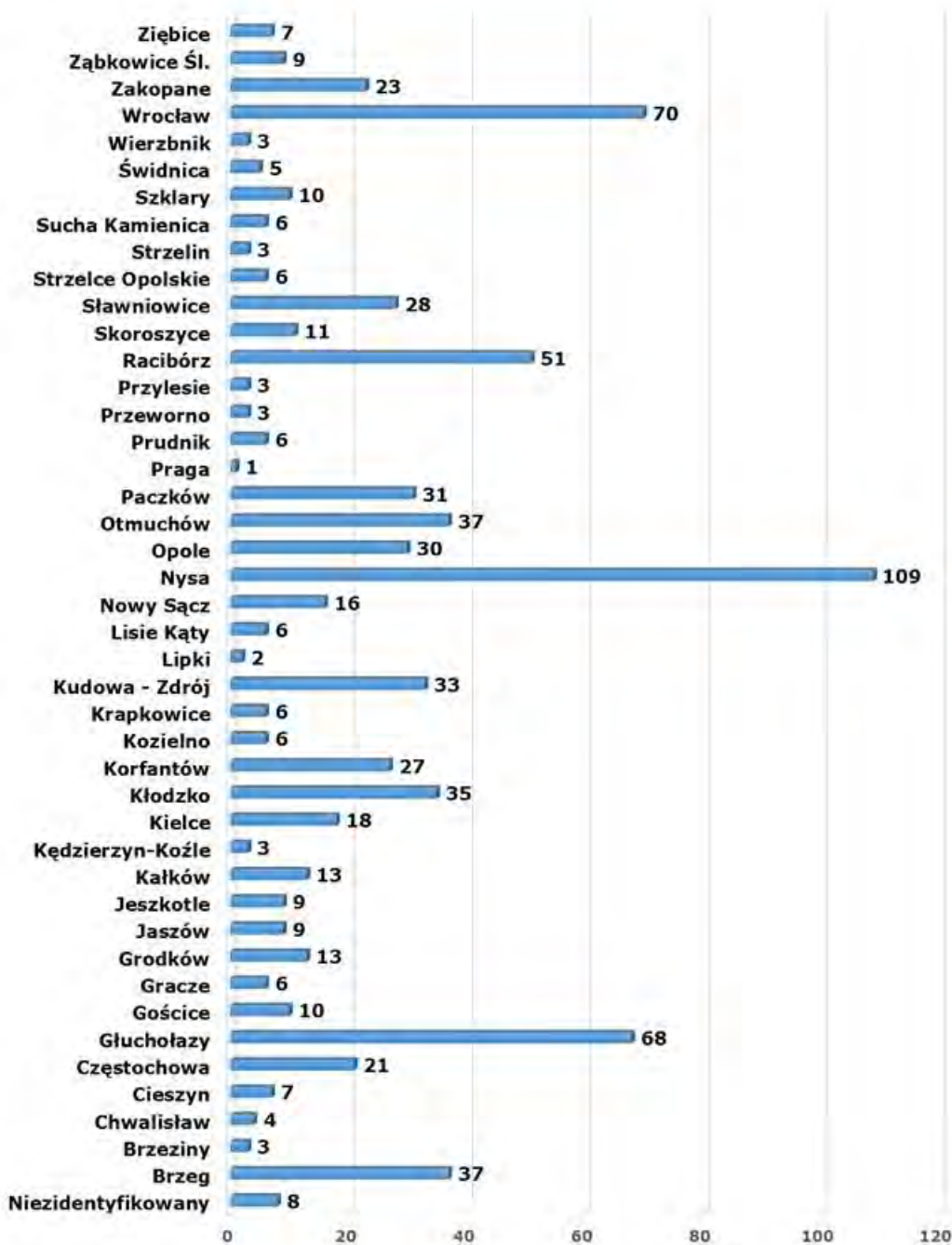
48-300 Nysa

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

Jako najczęstszy cel kursów przewoźników, można wskazać Nysę (109 kursów), drugim najczęstszym kierunkiem jest Wrocław. Najmniej kursów z badanych punktów pomiarowych wykonywanych jest za granicę, a dokładniej do Pragi – tylko 1 kurs.

Podsumowując, można zauważyć, że występuje duża różnica ilości kursów przy porównaniu dnia roboczego, w stosunku do soboty i niedzieli. Może to stanowić barierę dla mieszkańców poszczególnych miejscowości w podróżach weekendowych wykonywanych komunikacją zbiorową. Większość kursów (54%), realizowana przez prywatnych przewoźników, wykonywana jest mikrobusami mogącymi przewieźć około 20 pasażerów, niewielki odsetek kursów realizowanych jest autobusami długimi. Marginalnym problemem jest niemożność jednoznacznej identyfikacji przewoźnika, co można wykazać jako brak z zakresu informacji pasażerskiej. Ilość realizowanych kursów jest wprost proporcjonalna do wielkości gminy – im większa gmina tym więcej realizowanych kursów, zarówno w dni robocze jak i w soboty oraz niedziele. Największa ilość realizowanych kursów odbywa się pomiędzy większymi ośrodkami (obsługiwane są również połączenia wykraczające poza Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020).

W dni robocze największe potoki pasażerskie można zaobserwować na trasach nieprzekraczających 50 km: pomiędzy gminami Nysa – Głuchołazy, Nysa – Otmuchów, Nysa – Paczków oraz Nysa – Kłodzko i Grodków – Brzeg. Natomiast na trasach dłuższych niż 50 km największe potoki pasażerskie występują pomiędzy Nysą, a stolicą województwa dolnośląskiego – Wrocławiem. Jeśli chodzi o połączenia wykraczające poza teren OF PN 2020 (do Kielc, Nowego Sącza oraz Zakopanego), to występujące tu potoki pasażerskie (ilość pasażerów) są porównywalne na poszczególnych trasach.

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **ZAŁĄCZNIKU 1C - TOM II - WYNIKI BADAŃ.**



7. Badanie wykorzystania powierzchni parkingowych, określenia charakterystyk parkowania

7.1. Charakterystyka badania

Badanie zostało przeprowadzone na wybranych i uzgodnionych z Zamawiającym parkingach na obszarze OF PN2020.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 46 Lista parkingów wybranych do badania wykorzystania powierzchni parkingowych

Miejscowość	Parking
Biała	– Parking na Rynku
Branice	– Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach
Głubczyce	– Parking przy Ratuszu – Parking przy Lidlu
Głogówek	– Parking na Rynku – Parking przy Biedronce
Głucholązy	– Parking na Rynku – Parking przy Lidlu
Grodków	– Parking na Rynku
Kietrz	– Parking na Rynku
Korfantów	– Rynek w Korfantowie
Otmuchów	– Parking na Rynku
Paczków	– Parking na Rynku
Prudnik	– Parking na Rynku – Parking przy Kauflandzie – ul. Kościuszki za przychodnią Medicus – Plac Wolności
Nysa	– Parking na Rynku – Parking na ul. Eichendorffa – Parkingi wzdłuż ul. Celnej – Parking ul. Piastowska – Parking przy ul. Szopena

Źródło: Opracowanie własne.

Badanie było prowadzone od 3 listopada 2014 r. do 16 lutego 2015 r. z wyłączeniem przerwy świąteczno-noworocznej od 22 grudnia 2014 r. do 7 stycznia



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2015 r. oraz okresu ferii zimowych w województwie opolskim od 19 stycznia 2015 r. do 1 lutego 2015 r.

Badanie było prowadzone we wszystkie dni robocze za wyjątkiem piątków, od godziny 06:00 do 18:00.

Badanie polegało na rejestracji trzech pierwszych liter oraz trzech kolejnych znaków (cyfr i/lub liter) tablic rejestracyjnych pojazdów korzystających z parkingu w interwałach półgodzinnych. Nie były więc rejestrowane wszystkie numery tablicy rejestracyjnej, co zapewnia anonimowość badania.

7.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Podsumowując ilość zaparkowanych pojazdów podczas badania, obliczono, że najwięcej pojazdów parkuje w Paczkowie na rynku (666 szt.), Głuchołazach na rynku (665 szt.) i w Nysie na parkingu przy ulicy Szopena (633 szt.). Natomiast najmniej samochodów parkuje w Kietrze na rynku (105 szt.) oraz w Prudniku na Placu Wolności (139 szt.) Na parkingach pod sklepami, najwięcej pojazdów parkuje w Prudniku przy Kauflandzie (774 szt.) oraz w Głubczycach przy Lidlu (525 szt.). Natomiast najmniej samochodów parkuje w Głogówku przy Biedronce (274 szt.)

Podsumowując długość czasu postoju, we wszystkich badanych miastach (z wykluczeniem parkingów pod supermarketami oraz ośrodkami zdrowia) zbadano łącznie 6263 pojazdy. Czas parkowania 60,27% pojazdów nie przekraczał 30 minut, natomiast 14,90% pojazdów zajmowało miejsca parkingowe od 30 minut do godziny.

Podsumowanie łącznego czasu parkowania pod supermarketami w Głubczycach, Głogówku, Głuchołazach i Prudniku oraz pod ośrodkiem zdrowia w Branicach.

Większość pojazdów (79,64%) było zaparkowanych na czas krótszy niż 0,5h co wynikało z faktu, że są to parkingi należące do supermarketów w których spędza się niewiele czasu. 8,93% pojazdów zostało zaparkowane na czas od 30 minut do 1 godziny.

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **ZAŁĄCZNIKU 1C - TOM II - WYNIKI BADAŃ.**

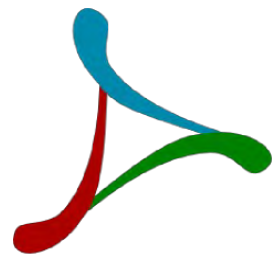


Tabela 47 Liczba pojazdów zaparkowanych we wszystkich badanych punktach

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
Biała	Parking na Rynku	330
Branice	Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach	141
Głubczyce	Parking przy Ratuszu	203
	Parking przy Lidlu	525
Głogówek	Parking na Rynku	275
	Parking przy Biedronce	274
Głuchołazy	Parking na Rynku	665
	Parking przy Lidlu	369
Grodków	Parking na Rynku	345
Kietrz	Parking przy Rynku	105
Korfantów	Rynek w Korfantowie	193
Otmuchów	Parking na Rynku	462
Paczków	Parking na Rynku	666
Prudnik	Parking na Rynku	507
	Parking przy Kauflandzie	774
	ul. Kościuszki za przychodnią Medicus	330
	Plac Wolności	139
Nysa	Parking na Rynku	447
	Parking na ul. Eichendorffa	253

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

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
	Parkingi wzdłuż ul. Celnej	381
	Parking ul. Piastowska	334
	Parking przy ul. Szopena	633

Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **ZAŁĄCZNIKU 1C - TOM II - WYNIKI BADAŃ.**



8. Badanie pomiarów ruchu (pomiar półautomatyczny) w kluczowych dla komunikacji punktach OF PN 2020 oraz obserwacje ruchu indywidualnego

8.1. Charakterystyka badania

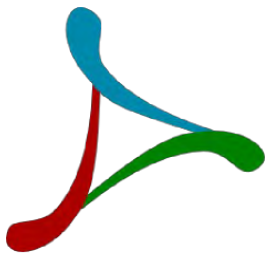
Badanie zostało przeprowadzone w kluczowych dla komunikacji punktach OF PN 2020.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 48 Lista punktów wybranych do badania pomiarów ruchu

Miejscowość	Lokalizacja punktu
Biała	Skrzyżowanie ul. Opolskiej z drogą 414 i ul. Prudnickiej z drogą 414
Branice	Skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej
Głubczyce	Skrzyżowanie ul. Moniuszki i ul. 1 Armii Wojska Polskiego, ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki
Głuchołazy	Skrzyżowanie ul. Gen. Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy, ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Grodków	Skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i drogi 385, Skrzyżowanie drogi 401 i ul. Warszawskiej
Kietrz	Skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza, ul. Raciborskiej i ul. Długiej
Korfantów	Skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia
Lubrza	Skrzyżowanie ul. Wolności i drogi nr 414
Łambinowice	Skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Gen. Zawadzkiego i ul. Obozowej
Otmuchów	Skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza oraz drogi nr 46 z ul. Nyską
Paczków	Skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Kopernika i ul. Robotniczą
Prudnik	Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego oraz skrzyżowanie drogi nr 41 i drogi powiatowej 1613.
Skoroszyce	Skrzyżowanie drogi nr 401 i ul. Wolności
Nysa	Skrzyżowanie drogi nr 41 i 411, 41 i 407, 41 i 46, 46 i 406

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Badanie było prowadzone od 3 lutego 2015 r. do 19 lutego 2015 r., we wtorki, środy oraz czwartki, od godziny 06:00 do 18:00. Ankieterzy każdy punkt przebadali jeden raz.

Badanie było prowadzone w sposób półautomatyczny – oznacza to, że każdy punkt został zarejestrowany kamerą.

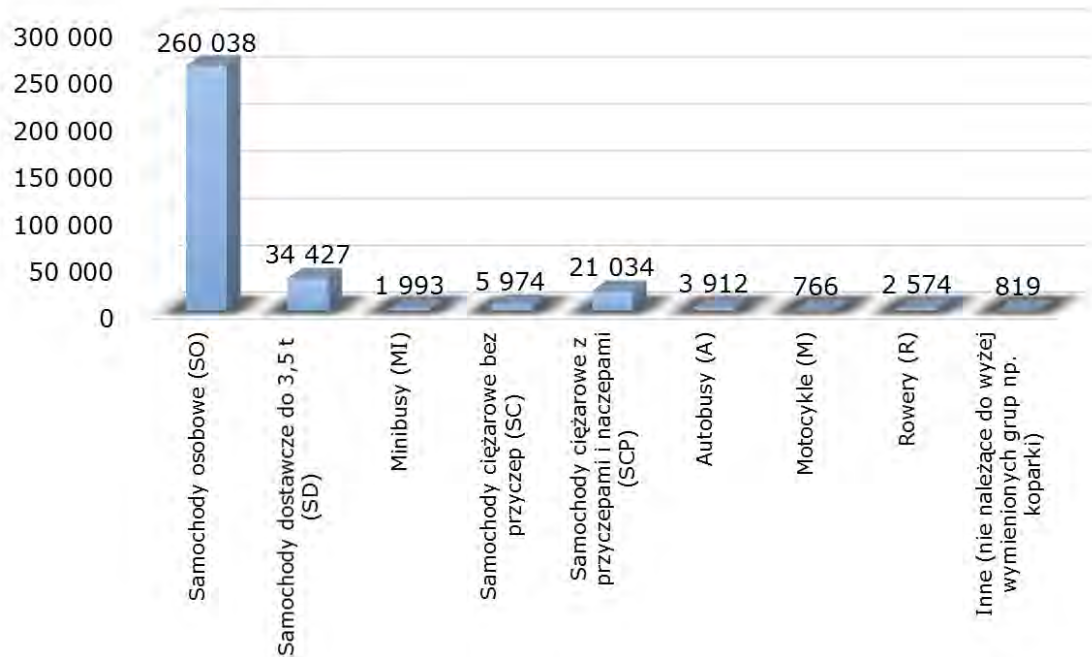
Natężenie ruchu było badane wraz z rejestracją struktury rodzajowej pojazdów, wyróżniając następujące grupy rodzajowe: SO, SD, MI, SC, SCP, A, M, R, Inne¹.

8.2. Podsumowanie wyników badań

W trakcie przeprowadzonych badań w godzinach od 06:00 do 18:00 zostało zarejestrowanych 331 537 pojazdów. Największy ruch odbywał się pomiędzy godziną 15:00 a 16:00, natomiast najmniejszy pomiędzy godziną 6:00 a 7:00.

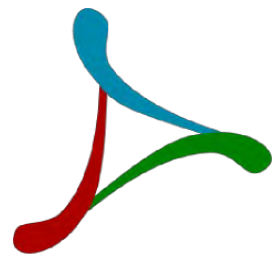
W podsumowaniu wyników badań rozróżniono pojazdy ze względu na ich typ. Zdecydowaną największą część stanowiły samochody osobowe, drugą grupą co do wielkości były samochody dostawcze do 3,5 t, a trzecią samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami. Poniższy wykres dokładnie prezentuje tę zależność.

Wykres 43 Liczba pojazdów w podziale ze względu na typ pojazdu



Źródło: Opracowanie własne.

¹ SO – samochody osobowe, SD – samochody dostawcze do 3,5 t, MI – Minibusy, SC – Samochody ciężarowe bez przyczepy, SCP – Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami, A – Autobusy, M – Motocykle, R – Rowery.



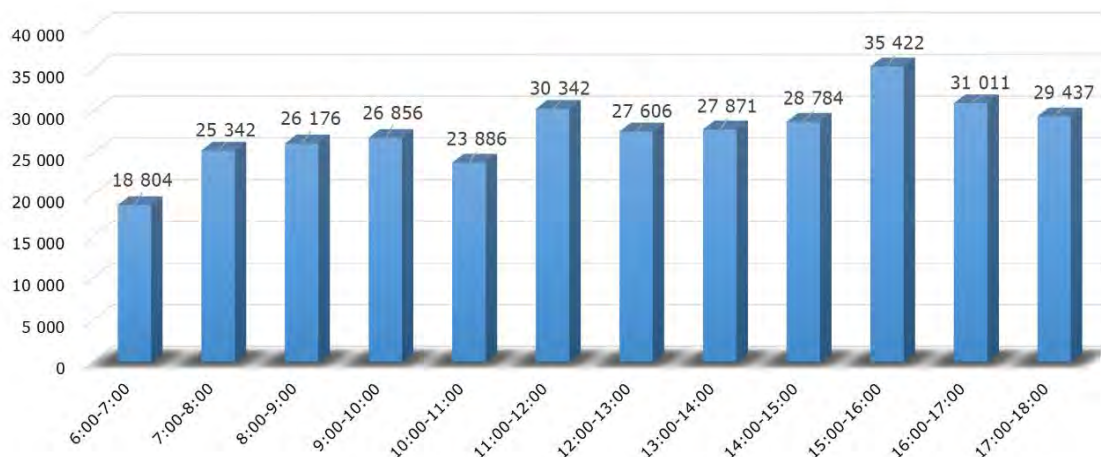
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Poniższy wykres przedstawia rozkład liczby wszystkich typów pojazdów w poszczególnych godzinach. Jak można na nim zauważyć, największy ruch odbywa się w godzinach popołudniowych, co jest w głównej mierze związane z powrotami ludzi z pracy. Nieco mniejszy ruch został zaobserwowany w godzinach porannych.

Wykres 44 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę prowadzenia pomiaru

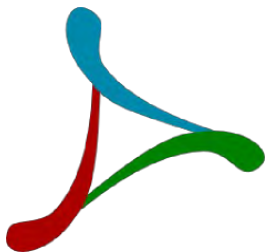


Źródło: Opracowanie własne.

W grupie samochodów osobowych, przeważająca ich liczba została zaobserwowana w największych miastach typu Nysa, Prudnik, Głubczyce i Głuchołazy. Przy czym najwięcej, bo powyżej 7 tysięcy samochodów, zarejestrowano w Nysie na DK 46 oraz w Prudniku na ulicach Batorego, Powstańców Śląskich i Skowrońskiego. Najmniejszy ruch samochodów osobowych odbywał się w Paczkowie na ulicy Robotniczej (323 samochody) oraz w Prudniku na ulicy Nyskiej w kierunku Czyżowic.

Jeśli chodzi o samochody dostawcze do 3,5 t, to największą liczbę takich pojazdów odnotowano w Nysie na skrzyżowaniu dróg DK 46 i DW 406 oraz w Prudniku na ul. Powstańców Śląskich i Skowrońskiego. Natomiast najmniej tych pojazdów można było zauważyć w Branicach (na ul. Kościelnej), w Głuchołazach (na Pl. Basztowym), w Łambinowicach (na ul. Kolejowej), w Paczkowie (na ul. Robotniczej w kierunku Kamienicy) oraz w Prudniku (na ul. Nyskiej w kierunku Czyżowic).

Wśród przewozów pasażerskich pojazdy typu minibusy i autobusy najczęściej występowały w Nysie na skrzyżowaniach DK 41 i 46, DK 41 i DW 411 oraz DK 46 i DW 406 (autobusy), w Głubczycach na ul. Armii Wojska Polskiego (autobusy) oraz w Grodkowie na DW 401 w kierunku Nysy (minibusy). Natomiast najmniej ruch, na poziomie 0 przejazdów, tych pojazdów odnotowano w Głuchołazach na placu Basztowym oraz w Paczkowie (na ul. Robotniczej w kierunku Kamienicy) oraz Prudniku (na ul. Nyskiej w kierunku Czyżowic).



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W kategorii samochodów ciężarowych bez przyczep oraz z przyczepami i naczepami, najczęściej pojazdów odnotowano w Nysie na drodze DK 46 w kierunku Nysy i Wrocławia oraz w Prudniku i Otmuchowie na DK 46. Najmniejsza liczba samochodów tego rodzaju wystąpiła w Głuchołazach na Pl. Basztowym i w Prudniku na ul. Nyskiej w kierunku Czyżowic (na poziomie od 0 do 2).

W grupie pojazdów innych, nienależących do żadnej z wymienionych grup, (np. koparek), najczęściej pojazdów zarejestrowano w Lubrzy na DW 414 w kierunku Opola i Prudnika. Natomiast w pozostałych miejscowościach występowały one dość sporadycznie lub wcale jak np. w Głuchołazach na Pl. Basztowym, w Grodkowie na DW 378, w Łąbinowicach na ul. Kolejowej, w Otmuchowie na DK 46 i na ul. Nyskiej oraz w Paczkowie na DK 46 i ul. Robotniczej.

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **ZAŁĄCZNIKU 1C - TOM II - WYNIKI BADAŃ.**



MINISTERSTWO
ROZWOJU





9. Badanie ruchu towarowego na obszarze Nysy, Prudnika i Głubczyc

9.1. Charakterystyka badania

Badanie ruchu towarowego zostało przeprowadzone w terminie 01.12.2014 r. – 16.02.2015 r. Pomiary odbywały się w poniedziałki, wtorki, środy, czwartki oraz piątki w godzinach 8:00-16:00. Wywiady telefoniczne zrealizowali ankieterzy w siedzibie Wykonawcy. Przed przystąpieniem do pomiarów zostali oni odpowiednio przeszkoleni.

Łącznie przeprowadzono 313 wywiadów na próbie 106 firm. W tym celu zastosowano tu metodę CATI. Na podstawie przeprowadzonego badania została stworzona baza danych dysponentów transportu samochodowego, towarowego.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące:

- źródła i celu podróży,
- trasy przejazdu przez miasto,
- częstotliwości realizacji podróży.

Do realizacji badania wykorzystano formularze, które zostały wcześniej zaakceptowane przez Zamawiającego.

9.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Badanie ruchu towarowego przeprowadzono łącznie w 106 firmach posiadających swoje siedziby na terenie trzech miast: Nysy, Prudnika i Głubczyc.

Respondenci jako cel realizowanych podróży, wskazywali różne miejscowości. W podziale na poszczególne województwa punkty te prezentują się następująco.

Tabela 49 Zestawienie celów podróży z podziałem na miasta i województwa

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ²	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
dolnośląskie	Bielawa	1	0	0
dolnośląskie	Dzierżoniów	1	0	0
dolnośląskie	Jawor	0	0	1
dolnośląskie	Królewska Wola	0	0	1
dolnośląskie	Legnica	1	0	0
dolnośląskie	Oława	2	0	1

² W przypadku podróży poza granice Polski, ograniczono się do wskazania kraju będącego celem podróży.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ²	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
dolnośląskie	Pokrzywno	0	0	1
dolnośląskie	Wrocław	8	1	7
dolnośląskie	Żórawina	0	1	0
dolnośląskie	Kłodzko	1	0	0
dolnośląskie	Ząbkowice	1	0	0
kujawsko-pomorskie	Bydgoszcz	2	1	0
kujawsko-pomorskie	Włocławek	0	1	0
lubelskie	Lublin	1	0	0
lubelskie	Zamość	1	0	0
lubuskie	Strzelce Krajeńskie	1	0	0
lubuskie	Zielona Góra	1	0	0
łódzkie	Łódź	1	1	2
łódzkie	Opoczno	1	0	0
małopolskie	Kraków	3	0	3
małopolskie	Racławice	0	0	1
mazowieckie	Modlin	0	1	0
mazowieckie	Ostrołęka	1	0	0
mazowieckie	Siedlce	1	0	0
mazowieckie	Warszawa	5	1	1
opolskie	Brzeg	2	1	0
opolskie	Baborów	0	1	0
opolskie	Biała	1	0	1
opolskie	Branice	0	1	0
opolskie	Czyżowice	0	0	1
opolskie	Dębie	0	0	1
opolskie	Domaszkowice	1	0	0
opolskie	Gierałcice	1	0	0
opolskie	Głogówek	1	0	2



Biuro projektu:

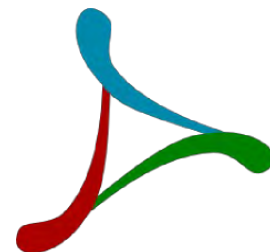
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ²	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
opolskie	Głubczyce	5	6	4
opolskie	Głucholazy	6	1	3
opolskie	Głuchowo	1	0	0
opolskie	Gołuszowice	0	1	0
opolskie	Grabin	1	0	0
opolskie	Grodków	3	0	0
opolskie	Kędzierzyn-Koźle	4	2	3
opolskie	Kietrz	0	1	0
opolskie	Kluczbork	0	0	1
opolskie	Konradów	1	0	0
opolskie	Korfantów	1	0	1
opolskie	Krapkowice	0	0	1
opolskie	Krzyżowice	0	1	0
opolskie	Łubniany	1	0	0
opolskie	Makowice	1	0	0
opolskie	Moszczanka	0	1	0
opolskie	Niemodlin	1	0	0
opolskie	Niemysłowice	0	0	1
opolskie	Nysa	15	5	15
opolskie	Olesno	3	1	2
opolskie	Opole	15	9	16
opolskie	Otmuchów	4	0	0
opolskie	Paczków	1	0	0
opolskie	Prężynka	0	0	1
opolskie	Prudnik	11	0	10
opolskie	Przełęk	1	0	0
opolskie	Rudawa	1	0	0
opolskie	Rudziczka k. Prudnika	0	0	1

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ²	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
opolskie	Sięstrzechowice	1	0	0
opolskie	Strzelce opolskie	1	2	2
opolskie	Trzebina	0	0	1
opolskie	Tułowice	1	0	0
opolskie	Zopowy Wieś	0	1	0
podkarpackie	Dębica	0	0	1
podkarpackie	Rzeszów	1	0	0
podlaskie	Białystok	2	0	0
pomorskie	Gdańsk	1	0	1
pomorskie	Gdynia	1	0	0
śląskie	Bielsko-Biała	1	0	0
śląskie	Bytom	1	0	0
śląskie	Częstochowa	0	0	2
śląskie	Dąbrowa Górnicza	1	0	1
śląskie	Gaszowice	0	1	0
śląskie	Gliwice	4	0	2
śląskie	Kalety	0	0	1
śląskie	Katowice	3	0	4
śląskie	Kłobuck	0	0	1
śląskie	Koszęcin	0	0	1
śląskie	Miasteczko Śląskie	1	0	1
śląskie	Racibórz	1	3	0
śląskie	Rybnik	1	0	0
śląskie	Tychy	0	1	0
śląskie	Wałbrzych	0	1	0
śląskie	Żywiec	1	0	0
świętokrzyskie	Chrustowice	0	0	1
świętokrzyskie	Chruście	1	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ²	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
świętokrzyskie	Kielce	0	1	0
warmińsko-mazurskie	Olsztyn	1	0	0
wielkopolskie	Konin	0	0	1
wielkopolskie	Poznań	4	2	1
zachodniopomorskie	Kołobrzeg	0	0	1
zachodniopomorskie	Ostrowice	1	0	0
zachodniopomorskie	Szczecin	1	0	0
zagranica	Belgia	1	0	0
zagranica	Niemcy	6	0	0
zagranica	Holandia	1	0	1
zagranica	Francja	1	0	0
zagranica	Republika Czeska	0	0	2
zagranica	Austria	1	0	0
zagranica	Włochy	1	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, iż najczęściej, jako cel podróży, wybierane są miejscowości położone w województwach opolskim, dolnośląskim oraz śląskim. W pozostałych województwach, jako miejsce docelowe podróży, wybierane są od jednej do czterech miejscowości w każdym województwie. Poza granicami Polski zostało zlokalizowanych 7 punktów docelowych.

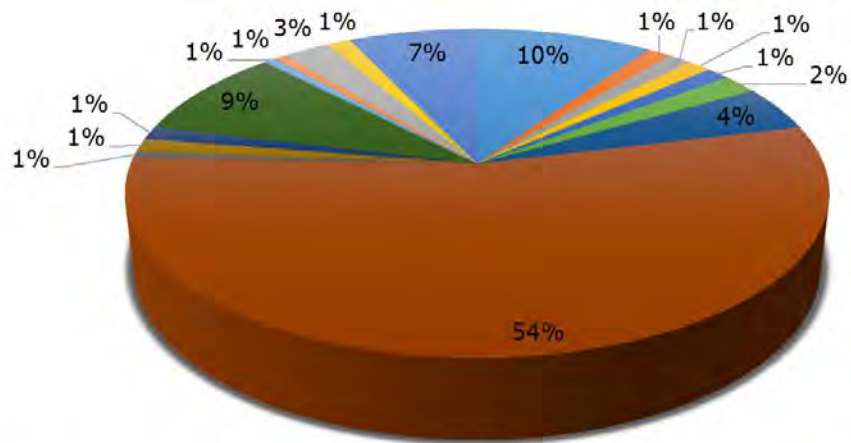
Poniższe wykresy przedstawiają jak układa się podział celów podróży w poszczególnych województwach z rozbiciem na miejsce wyjazdu podróżującego. Jako pierwsze miasto początkowe opisana została Nysa.



Wykres 45 Cele podróży firm z terenu Nysy

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Jak prezentuje powyższy wykres najczęściej podróży z miasta Nysa odbyło się do miejscowości wchodzących w skład województwa opolskiego (54%), a także śląskiego i dolnośląskiego (odpowiednio 9 i 10%). Natomiast 7% podróży odbyło się poza granice kraju.

Poniższy wykres przedstawia podział podróży odbytych do poszczególnych województw z miasta Głubczyce.

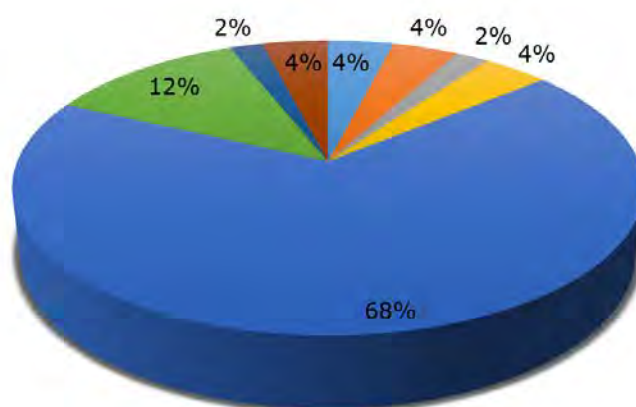


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 46 Cele podróży firm z terenu Głubczyc



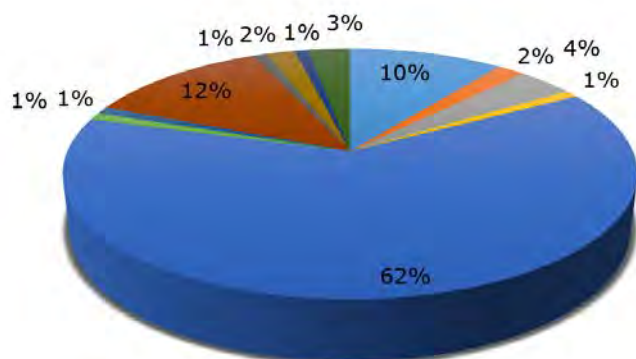
- dolnośląskie
- opolskie
- kujawsko-pomorskie
- śląskie
- łódzkie
- świętokrzyskie
- mazowieckie
- wielkopolskie

Źródło: Opracowanie własne.

Z Głubczyc najczęściej, bo aż 68% podróży, wykonano do miast województwa opolskiego. Kolejnym obszarem, do którego licznie odbywały się przejazdy jest województwo śląskie (12%). Pozostałe województwa kształtują się na podobnym poziomie 0-4%.

Kolejny wykres odnosi się do miasta Prudnik jako miejsca, z którego rozpoczęto wyjazdy do poszczególnych województw.

Wykres 47 Cele podróży firm z terenu Prudnika



- dolnośląskie
- opolskie
- świętokrzyskie
- łódzkie
- podkarpackie
- wielkopolskie
- małopolskie
- pomorskie
- zachodniopomorskie
- mazowieckie
- śląskie
- zagranica

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W Prudniku, podobnie jak w Nysie, główną rolę odgrywa województwo opolskie z 62 procentowym wynikiem oraz kolejno województwa śląskie (12%) i dolnośląskie (10%). Punkty docelowe poza granicami Polski stanowią jedynie 3% celów podróży z Prudnika. Pozostałe województwa odgrywają tu znacznie mniej znaczącą rolę niż miało to miejsce w przypadku analizowanych wcześniej miast – średnio na poziomie 2%.

Z powyższych wykresów wynika, że najczęściej podróży rozpoczyna się w Nysie (156 podróży), następnie w Prudniku (107 podróży), natomiast najmniej w Głubczycach (50 podróży).

Poniżej przedstawiono tabele, które prezentują częstotliwość podróży z Nysy, Głubczyc i Prudnika do wybranych województw.

Tabela 50 Częstotliwość podróży – Nysa

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
dolnośląskie	13,33%	20,00%	13,33%	53,33%
kujawsko-pomorskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
lubelskie	NIE STWIERDZONO	50,00%	NIE STWIERDZONO	50,00%
lubuskie	NIE STWIERDZONO	50,00%	NIE STWIERDZONO	50,00%
łódzkie	NIE STWIERDZONO	50,00%	NIE STWIERDZONO	50,00%
małopolskie	NIE STWIERDZONO	33,33%	66,67%	NIE STWIERDZONO
mazowieckie	NIE STWIERDZONO	28,57%	14,29%	57,14%
opolskie	9,41%	37,65%	21,18%	31,76%
podkarpackie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
podlaskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
pomorskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
śląskie	7,14%	21,43%	28,57%	42,86%
świętokrzyskie	100,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO
warmińsko-mazurskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO
wielkopolskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
zachodniopomorskie	NIE STWIERDZONO	50,00%	NIE STWIERDZONO	50,00%
zagranica	NIE STWIERDZONO	23,53%	29,41%	47,06%

Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie powyższej tabeli można stwierdzić, iż z miasta Nysa do województwa kujawsko-pomorskiego oraz podkarpackiego wszystkie podróże odbywają się sporadycznie, czyli rzadziej niż raz w tygodniu. Natomiast do województwa warmińsko-mazurskiego każda podróż odbywa się mniej więcej raz w tygodniu, a regularnie czyli codziennie, do województwa świętokrzyskiego.

Poniższa tabela prezentuje wyniki badania częstotliwości podróży wykonanych z miasta Prudnik.

Tabela 51 Częstotliwość podróży – Prudnik

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
dolnośląskie	18,18%	9,09%	54,55%	18,18%
łódzkie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
małopolskie	0,00%	25,00%	NIE STWIERDZONO	75,00%
mazowieckie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
opolskie	11,94%	37,31%	26,87%	23,88%
podkarpackie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO %
pomorskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
śląskie	7,69%	46,15%	23,08%	23,08%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
świętokrzyskie	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO
wielkopolskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
zachodniopomorskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
zagranica	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z Prudnika, według powyższej tabeli wszystkie przebadane kursy odbywa się sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu) do takich województw jak: mazowieckie, pomorskie, zachodniopomorskie oraz poza granicę kraju. Natomiast na obszar województwa podkarpackiego z miasta Prudnik wszystkie przebadane kursy odbywa się „rzadziej” czyli około raz w tygodniu, a do województwa świętokrzyskiego kilka razy w tygodniu. Kolejno zaprezentowano rezultaty badania częstotliwości wyjazdów z miasta Głubczyce.

Tabela 52 Częstotliwość podróży – Głubczyce

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
dolnośląskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
kujawsko-pomorskie	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO
łódzkie	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO
mazowieckie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
opolskie	11,76%	38,24%	8,82%	41,18%
śląskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	33,33%	66,67%
świętokrzyskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadyczne (rzadziej niż raz w tygodniu)
wielkopolskie	50,00%	50,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Z Głubczyc, z częstotliwością kilku razy w tygodniu, wykonywane są podróże do takich województw jak kujawsko-pomorskie oraz łódzkie, natomiast do województwa świętokrzyskiego odbywają się kursy sporadyczne (rzadziej niż raz w tygodniu).

W Nysie oraz Głubczycach większość podróży odbywa się sporadycznie, czyli rzadziej niż raz w tygodniu. Natomiast w Prudniku największa część podróży ma miejsce kilka razy w tygodniu (do dwóch, trzech razy). We wszystkich tych trzech miastach najmniej podróży odbywa się regularnie czyli codziennie. Przypadki te stanowią średnio 9,3% wszystkich podróży.

Analizując poszczególne miasta tj. Nysę, Głubczyce i Prudnik, jako miejsce początkowe podróży można zauważyć, że z każdego z nich były wykonywane podróże do różnych województw. I tak kolejno, największa liczba wyjazdów z Głubczyc odbywała się po województwie opolskim oraz do województwa wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego. W przypadku Nysy również najwięcej celów podróży znajduje się w województwie opolskim, jednak dalszej kolejności znajdziemy tu województwo dolnośląskie, śląskie, mazowieckie, świętokrzyskie, małopolskie oraz punkty poza granicami Polski. W Prudniku także wyróżniają się tylko 3 najbliższe województwa tj. opolskie, dolnośląskie i śląskie.

Podsumowując, najwięcej podróży do swoich klientów wykonują firmy z obszaru Nysy, natomiast najmniej takich wyjazdów rozpoczyna się w Głubczycach. Ponadto w trakcie przeprowadzania badań duża część respondentów odpowiadała, że jeśli chodzi o podróże do konkretnych klientów, to trudno mówić tu o systematyczności. Oznacza to, że niektóre wyjazdy odbywają się regularnie, a pozostałe bardzo rzadko lub są jednorazowe.

Jako cel podróży wyodrębnione zostały miejscowości ze wszystkich 16 województw Polski, jednak w większości z województw można mówić tu jedynie o pojedynczych miejscowościach. Podróże te odbywają się najczęściej do punktów pozostających w najbliższym otoczeniu, tj. do województw: opolskiego, dolnośląskiego i śląskiego.

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **ZAŁĄCZNIKU 1C - TOM II - WYNIKI BADAŃ.**



10. Badanie pomiarów ruchu w punktach ekranowych linii kolejowych OF PN 2020

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

10.1. Charakterystyka badania

Badanie zostało przeprowadzone w kluczowych dla komunikacji punktach ekranowych linii kolejowych (przejazdach kolejowych) na terenie OF PN 2020.

Tabela 53 Lista punktów wybranych do badania pomiarów ruchu

Nazwa punktu pomiarowego ³
Głuchołazy, ul. Powstańców Śląskich
Głuchołazy, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Otmuchów, ul. Warszawska
Otmuchów, ul. Grodkowska
Grodków, ul. Warszawska
Grodków, ul. Wrocławska
Łambinowice, ul. Kolejowa
Łambinowice, DW 406 ⁴
Nysa, ul. Krawiecka
Nysa, ul. Podolska
Nysa, ul. Mazowiecka
Nysa, ul. Morcinka
Nysa, ul. Grodkowska

Źródło: Opracowanie własne.

Badanie było prowadzone od 3 lutego 2015 r. do 19 lutego 2015 r., we wtorki, środy oraz czwartki, od godziny 06:00 do 18:00. Ankieterzy przebadali każdy punkt jeden raz.

Punkty ekranowe linii kolejowych były badane wraz z rejestracją struktury rodzajowej pojazdów, wyróżniając następujące grupy rodzajowe: SO, SD, MI, SC, SCP, A, M, R, Inne⁵. Dodatkowo rejestrowano częstotliwość przejazdów pociągów.

³ Wykonawca zaproponował inną niż wynika z Raportu Metodologicznego propozycję punktów pomiarowych, ze względu na brak ruchu kolejowego na niektórych wcześniej wskazanych punktach. Dodatkowe pomiary wykonano na terenie gminy Nysa.

⁴ Punkt znajduje się na terenie Gminy Łambinowice, pomiędzy Jasienicą Dolną a Budzieszowicami.

⁵ SO – samochody osobowe, SD – samochody dostawcze do 3,5 t, MI – Minibusy, SC – Samochody ciężarowe bez przyczepy, SCP – Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami, A – Autobusy, M – Motocykle, R – Rowery.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

10.2. Prezentacja wyników badania

Dane w tabeli poniżej przedstawiają wyniki badania pomiarów ruchu w kluczowych dla komunikacji punktach ekranowych linii kolejowych z podziałem na godziny (od 6:00 do 18:00). Jak wynika z tabeli największe natężenie ruchu występuje pomiędzy godziną 14:00 a 16:00.

Tabela 54 Podsumowanie – liczba pojazdów ze względu na typ i godzinę

Godziny	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (niezależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
6:00-7:00	1 669	260	33	40	151	57	0	16	11	2 237
7:00-8:00	2 019	323	66	61	182	65	8	57	15	2 796
8:00-9:00	2 366	378	29	85	180	53	4	63	17	3 175
9:00-10:00	2 198	409	36	77	144	41	3	85	20	3 013
10:00-11:00	2 313	479	43	92	174	26	9	84	17	3 237
11:00-12:00	2 389	453	72	101	165	37	8	102	15	3 342
12:00-13:00	2 459	392	47	102	173	34	10	103	16	3 336
13:00-14:00	2 601	421	45	79	169	47	10	94	18	3 484
14:00-15:00	2 977	400	51	94	168	52	9	134	23	3 908
15:00-16:00	3 101	364	49	60	173	83	5	95	11	3 941
16:00-17:00	2 510	277	41	55	130	42	6	77	10	3 148
17:00-18:00	1 820	187	27	44	100	30	0	14	7	2 229

Źródło: Opracowanie własne.

Podczas badania zaobserwowano, że najczęściej samochodów osobowych przejeżdża w Nysie przy ulicy Grodkowskiej w kierunku centrum i Opola oraz przy ulicy Krawieckiej w kierunku Castoramy. Ponadto duży ruch samochodów osobowych występuje w Głuchołazach przy ulicy Powstańców Śląskich na skrzyżowaniu w kierunku centrum oraz Konradowa. Natomiast najmniejszy ruch samochodów osobowych odnotowano w Nysie na ulicy Morcinka w kierunku ul. Nowowiejskiej i ul. Gdańskiej.

Największą intensyfikację ruchu samochodów dostawczych do 3,5 t, samochodów ciężarowych bez przyczep oraz samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami zaobserwowano w Nysie na skrzyżowaniu przy ulicy Grodkowskiej w kierunku Opola i centrum. Najmniej samochodów dostawczych do 3,5 t przejeżdża na skrzyżowaniu w Otmuchowie przy ulicy Warszawskiej w kierunku centrum.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Najwięcej minibusów i autobusów zaobserwowano na skrzyżowaniu w Nysie przy ulicy Grodkowskiej w kierunku centrum i Opola oraz przy ulicy Krawieckiej w kierunku ulicy Głuchołaskiej.

Najwięcej motocykli pojawiło się w Nysie przy ulicy Podolskiej w kierunku centrum. Największy ruch rowerowy wystąpił w Łambinowicach przy ulicy Kolejowej w kierunku centrum oraz Korfantowa. Natomiast najmniej motocykli zaobserwowano w Łambinowicach, a najmniejszą ilość rowerów w Otmuchowie przy ulicy Grodkowskiej w kierunku centrum i Grodkowa.

Tabela 55 Ilość przejeżdżających przez przejazd pociągów

Miejscowość	Ilość pociągów przejeżdżających przez przejazd	Średni czas zamknięcia przejazdu (w min)
Głuchołazy, ul. Powstańców Śląskich	7	3
Głuchołazy, ul. Kardynała S. Wyszyńskiego	7	3
Otmuchów, ul. Warszawska	1	4
Otmuchów, ul. Grodkowska	1	4
Grodków, ul. Warszawska	6	3
Grodków, ul. Wrocławska	6	2
Łambinowice, DW 406	9	2
Łambinowice, Kolejowa	12	2
Nysa, ul. Krawiecka	11	2
Nysa, ul. Podolska	13	2
Nysa, ul. Grodkowska	12	4
Nysa, ul. Morcinka	12	2 ⁶
Nysa, ul. Mazowiecka	12	3

Źródło: Opracowanie własne.

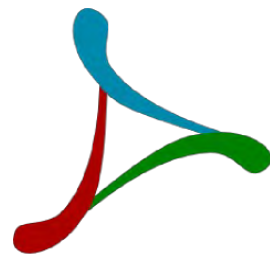
Podczas badania zaobserwowano, że najwięcej pociągów przejeżdżało w Nysie, szczególnie przez przejazd na ulicy Podolskiej (13) oraz w Łambinowicach (12) przez przejazd na ulicy Kolejowej. Najmniej pociągów przejechało w Otmuchowie przez przejazd na ulicy Warszawskiej i ulicy Grodkowskiej (po 1).

Czas zamknięcia przejazdu był najkrótszy w Łambinowicach oraz w Nysie na ulicy Krawieckiej, Podolskiej i Morcinka (wszędzie tam trwał on 2 min). Natomiast najdłuższy

⁶ Na ul. Morcinka występuje przejazd niestrzeżony, bez zapór - jest to więc czas przejazdu pociągu przez przejazd.

czas zamknięcia przejazdu zaobserwowano w Otmuchowie na ulicy Warszawskiej i w Nysie na ulicy Grodkowskiej (zamknięcie nastąpiło na 4 min).

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **ZAŁĄCZNIKU 1C - TOM II - WYNIKI BADAŃ**.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





11. Badania ankietowe pasażerów komunikacji publicznej na kordonie miasta

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

11.1. Podsumowanie wyników badania

Ankieterzy pracujący w pojazdach PKS w Nysie prowadzili dodatkowo badanie ankietowe miejsca początkowego, celu oraz częstotliwości podróży. Na każdym przebadanym kursie przepytano pod tym kątem minimum 5% losowo wybranych podróżujących. Ostatecznie przeprowadzono 305 ankiet, co stanowi 12,11% ogółu podróżujących pasażerów.

Na pytanie o cel podróży najwięcej osób wskazało Nysę (aż 125 odpowiedzi), 29 osób wskazało Paczków, a 27 osób wskazało Głuchołazy. Jako miejsce początkowe podróży, również najczęściej wskazana była Nysa – 126 odpowiedzi. Po 22 osoby wskazały na Paczków i Głuchołazy. Można wysunąć wniosek, że pasażerowie PKS w Nysie najczęściej podróżują pomiędzy Nysą, Paczkowem, a Głuchołazami.

Zdecydowana większość ankietowanych pasażerów podróżowała regularnie – były to aż 174 spośród zapytanych osób. Najmniej osób wpisało się w grupę, która podróżuje rzadko – np. raz w tygodniu.

Tabela 56 Częstotliwość podróżowania pasażerów PKS w Nysie

Częstotliwość podróży	Ilość podróży
regularne (codziennie)	174
kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	41
rzadziej (np. raz w tygodniu)	34
sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)	56

Źródło: Opracowanie własne.

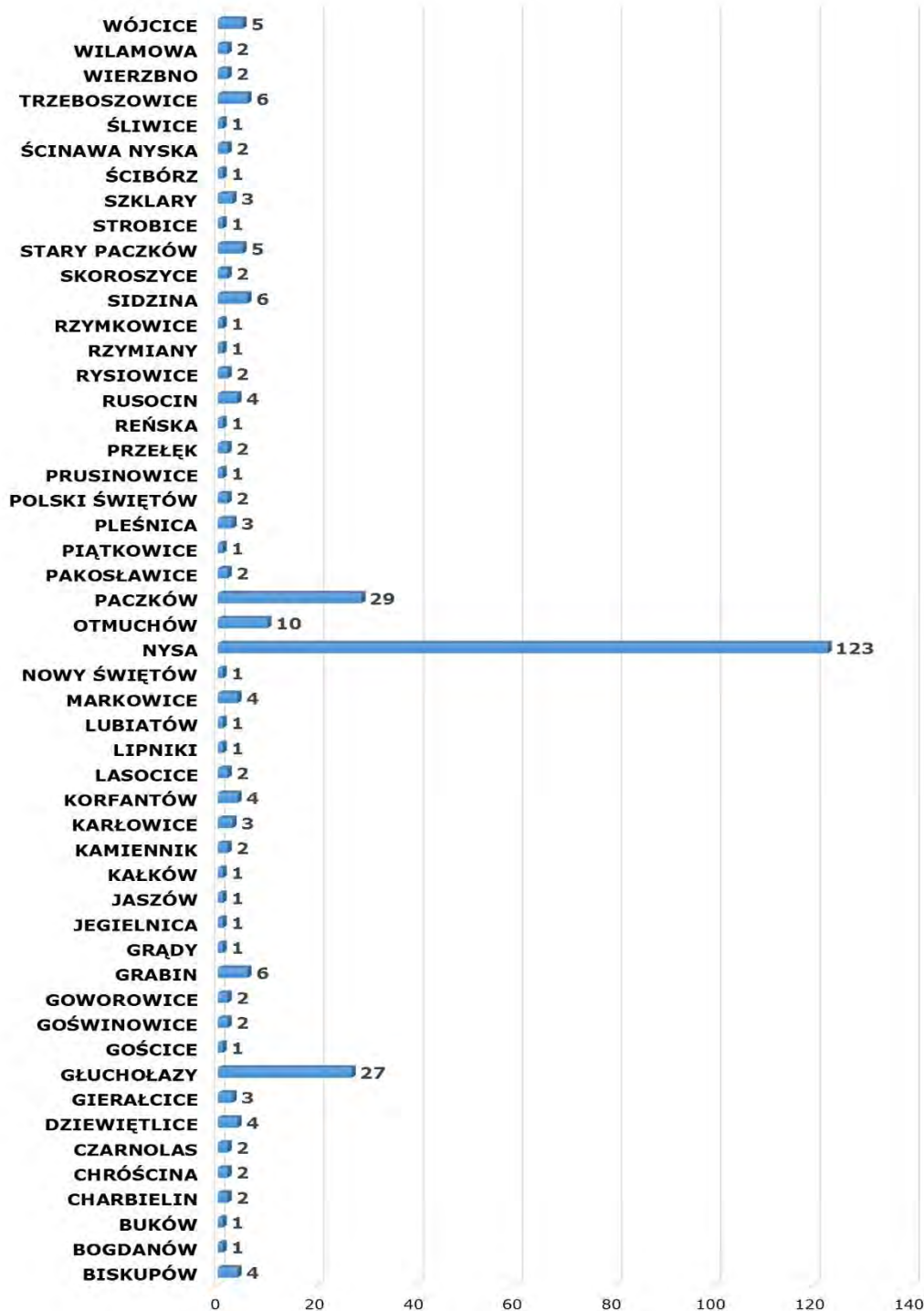
Aż 57,05% pasażerów PKS w Nysie podróżuje regularnie; 18,36% robi to sporadycznie – rzadziej niż raz w tygodniu; 13,44% osób przemieszcza się w ten sposób kilka razy w tygodniu; a 11,15% podróżuje rzadziej niż trzy razy, ale częściej niż raz w tygodniu.

Poniżej zaprezentowano wykres ukazujący najczęstsze cele podróży pasażerów PKS w Nysie.

Szczegółowe wyniki przeprowadzonych badań zostały zaprezentowane w **ZAŁĄCZNIKU 1C - TOM II - WYNIKI BADAŃ**.



Wykres 48 Najczęstsze cele podróży pasażerów PKS w Nysie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI ANALITYCZNO-DIAGNOSTYCZNEJ DLA
STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

TOM I
DIAGNOZA STRATEGICZNA

ZAŁĄCZNIK 1B

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



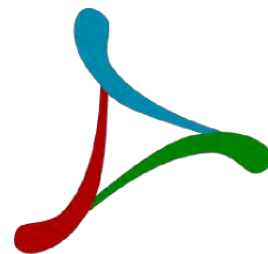


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis treści	
Spis tabel	5
Spis rysunków	7
Spis wykresów	11
Spis Map	12
Wstęp	13
1. Charakterystyka gmin wchodzących w skład OF PN 2020	27
2. Podsumowanie Diagnozy Strategicznej	63
2.1. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym	63
2.2. Opis istniejącej infrastruktury dotyczącej pozostałych środków transportu, stanowiących przedmiot opracowania	63
2.3. Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym	64
2.4. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym ...	65
2.5. Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020	65
2.6. Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)	65
2.7. Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)	66
2.8. Opis problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem	66
2.9. Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN2020	68
3. Przegląd dokumentów strategicznych istniejących na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym	69
3.1. Dokumenty europejskie	70
3.2. Dokumenty krajowe	71
3.3. Dokumenty regionalne	76
3.4. Dokumenty lokalne	78
4. Opis istniejącej infrastruktury dotyczącej pozostałych środków transportu, stanowiących przedmiot opracowania	85
4.1. Transport lotniczy	85
4.2. Transport wodny	86
4.3. Transport kolejowy	87



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4.4.	Stan dworców kolejowych w głównych miastach OF PN 2020 wraz z dokumentacją zdjęciową	90
4.5.	Polityka transportowa województwa, a rozwój OF PN 2020	100
4.6.	Opis dworców autobusowych	101
5.	Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym	138
5.1.	PKS Nysa	138
5.2.	MZK Nysa	145
5.3.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku)	148
5.4.	PKS Głubczyce	156
5.5.	PKS w Brzegu spółka z o.o.	162
6.	Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym	165
6.1.	System drogowy gmin OF PN 2020	202
7.	Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)	228
7.1.	Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020	228
7.1.1.	Powiat nyski	228
7.1.2.	Powiat prudnicki	245
7.1.3.	Powiat głubczycki	262
7.1.4.	Prezentacja ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach OF PN 2020	275
7.2.	Podsumowanie	303
8.	Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020	305
8.1.	Drogowe przejścia graniczne	305
8.2.	Polsko-czeskie przejścia małego ruchu granicznego	310
8.3.	Przejścia graniczne małego ruchu granicznego na terenie powiatu nyskiego	310
8.4.	Przejścia graniczne małego ruchu granicznego na terenie powiatu głubczyckiego	311
8.5.	Polsko-czeskie przejścia kolejowe	312
9.	Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)	314
9.1.	Planowane rozwiązania ITS na OF PN 2020	315
9.2.	Wdrożenie ITS	316



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

10. Diagnoza problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem	318
11. Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020	321
11.1. Podsumowanie	347

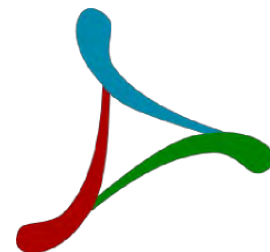


MINISTERSTWO
ROZWOJU



Spis tabel

Tabela 1 Powierzchnia oraz liczba mieszkańców powiatu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.....	15
Tabela 2 Podział powiatu nyskiego ze względu na gminy miejsko-wiejskie, wiejskie oraz miasta.....	15
Tabela 3 Podział powiatu głubczyckiego ze względu na gminy miejsko-wiejskie, wiejskie oraz miasta... ..	17
Tabela 4 Podział powiatu prudnickiego ze względu na gminy miejsko-wiejskie, wiejskie oraz miasta.	18
Tabela 5 Przyrost naturalny w roku 2013 w powiatach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wg danych z Głównego Urzędu Statystycznego	19
Tabela 6 Liczba osób pracujących w powiatach OF PN 2020, wykres za lata 2005 do 2013.....	22
Tabela 7 Liczba osób bezrobotnych w powiatach OF PN 2020 w latach 2005 do 2013	24
Tabela 8 Średnie wynagrodzenie (brutto) w powiatach OF PN 2020 w latach 2005 do 2013	25
Tabela 9 Powierzchnia oraz liczba mieszkańców gmin położonych na terenie Obszaru Funkcjonalnego PN 2020.....	26
Tabela 10 Charakterystyka poszczególnych linii kolejowych na obszarze OF PN 2020	88
Tabela 11 Wyszczególnienie połączeń PKS Nysa	139
Tabela 12 Ilość kursów wykonywanych do danych miejscowości w podziale na dni tygodnia	141
Tabela 13 Liczba kursów danej linii pomiędzy krańcowymi przystankami (linia wydłużona)	145
Tabela 14 Wykaz skróconych linii MZK Nysa	146
Tabela 15 Spis bezpośrednich kursów wykonywanych przez Arriva	148
Tabela 16 Liczba połączeń wykonywanych codziennie z Prudnika do wybranych miejscowości (połączenia pośrednie i bezpośrednie).....	152
Tabela 17 Wyszczególnienie połączeń PKS Głubczyce.....	157
Tabela 18 Liczba kursów PKS w Brzegu	162
Tabela 19 Drogi powiatowe zamiejscowe w powiecie głubczyckim	184
Tabela 20 Drogi powiatowe zamiejscowe w powiecie nyskim	187
Tabela 21 Drogi powiatowe zamiejscowe w powiecie prudnickim	192
Tabela 22 Drogi powiatowe miejskie w powiecie głubczyckim	195
Tabela 23 Drogi powiatowe miejskie w powiecie nyskim	197
Tabela 24 Drogi powiatowe miejskie w powiecie prudnickim.....	200
Tabela 25 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej powiatu prudnickiego	221
Tabela 26 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej powiatu głubczyckiego	222
Tabela 27 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej powiatu nyskiego.....	224
Tabela 28 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej powiatu nyskiego - kontynuacja	225
Tabela 29 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej gminy Grodków	226
Tabela 30 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R9.....	229
Tabela 31 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R16	231
Tabela 32 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R17	233



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

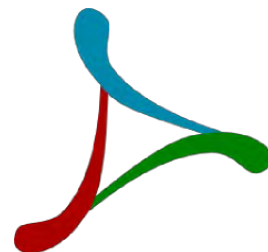
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 33	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R57	235
Tabela 34	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R60	237
Tabela 35	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu</i>	242
Tabela 36	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Dzień Czeski B-2</i>	246
Tabela 37	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert D-1</i> ...	249
Tabela 38	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert D-2</i> ...	251
Tabela 39	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Szlakiem Jeńców Wojennych</i>	255
Tabela 40	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego E-2</i>	258
Tabela 41	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego E-3</i>	258
Tabela 42	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Gór Opawskich</i>	260
Tabela 43	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Trasa rodzinna</i>	263
Tabela 44	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Śladami naszych zabytków</i>	264
Tabela 45	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Południowe kresy powiatu</i>	266
Tabela 46	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola</i>	268
Tabela 47	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Szlak zapomnianej miejscowości</i>	270
Tabela 48	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Drogami w stronę prostą</i>	272
Tabela 49	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Szlak północno-wschodnich zabytków</i>	273
Tabela 50	Karta inwentaryzacyjna infrastruktury rowerowej w centrum Nysy	277
Tabela 51	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I</i>	283
Tabela 52	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II</i>	284
Tabela 53	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Łąka Prudnicka – Niemysłowice</i>	285
Tabela 54	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Prudnik – Jindrichov (CZ)</i>	286
Tabela 55	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Prudnik – Pokrzywna</i>	287
Tabela 56	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Rowerem z Grodkowa do Jasenika</i>	291
Tabela 57	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>Szlak bociana białego – szlak czerwony</i>	297
Tabela 58	Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej <i>szlak bociana białego – szlak niebieski</i>	298
Tabela 59	Karta inwentaryzacyjna ścieżki rowerowej w gminie Lubrza	299
Tabela 60	Lokalizacje oraz liczba targowisk miejskich	322
Tabela 61	Szkoły wyższe na terenie OF PN 2020 wraz z ilością kierunków	324
Tabela 62	Liczba studentów i absolwentów uczelni nyskich w 2014 r.	326
Tabela 63	Jednostki lecznictwa otwartego w poszczególnych gminach na terenie OF PN 2020	327
Tabela 64	Jednostki lecznictwa zamkniętego w poszczególnych gminach na terenie województwa opolskiego	335
Tabela 65	Jednostki administracji rządowej w poszczególnych gminach na terenie województwa opolskiego	336
Tabela 66	Jednostki administracji samorządowej w wybranych gminach na terenie województwa opolskiego	339



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis rysunków

Rysunek 1 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych	69
Rysunek 2 Front budynku dworcowego oraz przystanek komunikacji PKS	91
Rysunek 20 Wejście do budynku dworca kolejowego w Nysie	91
Rysunek 4 Perony dworca kolejowego w Nysie	92
Rysunek 5 Oznakowanie na peronie	92
Rysunek 6 Pomieszczenie poczekalni	93
Rysunek 7 Budynek dworca kolejowego w Prudniku	94
Rysunek 8 Perony dworca kolejowego w Prudniku	94
Rysunek 9 Poczekalnia dworca widziana od zewnątrz	95
Rysunek 10 Oznakowanie peronu na dworcu kolejowym w Prudniku	95
Rysunek 11 Budynek nieczynnego dworca kolejowego w Głubczycach	96
Rysunek 12 Widok nieczynnych peronów wraz z oznakowaniem	97
Rysunek 13 Widok nieczynnych peronów wraz z oznakowaniem	97
Rysunek 14 Budynek dworca od strony platformy peronowej	98
Rysunek 15 Oznakowanie stacji kolejowej	99
Rysunek 16 Widok peronu w Grodkowie	99
Rysunek 17 Dojście na peron na stacji Grodków	100
Rysunek 18 Dworzec autobusowy PKS Głubczyce	101
Rysunek 19 Stan techniczny dworca autobusowego w Głubczycach	102
Rysunek 20 Stan techniczny dachu głównej wiaty dworca autobusowego w Głubczycach	102
Rysunek 21 Nawierzchnia dworca autobusowego w Głubczycach	103
Rysunek 22 Tablica odjazdów i przyjazdów na dworcu autobusowym w Głubczycach	103
Rysunek 23 Metalowe kosze na śmieci na dworcu autobusowym w Głubczycach	104
Rysunek 24 Ławki na dworcu autobusowym w Głubczycach	105
Rysunek 25 Tablica z rozkładem jazdy dostępna dla wszystkich pasażerów	106
Rysunek 26 Dworzec autobusowy w Głubczycach – dostępne stanowiska autobusowe	107
Rysunek 27 Widok na wiatę przystankową w Głuchołazach	108
Rysunek 28 Widok na przystanki oraz na plac autobusowy	108
Rysunek 29 Elementy małej architektury (metalowe kosze) w Głuchołazach	109
Rysunek 30 Stan nawierzchni przystanku na dworcu autobusowym w Głuchołazach	109
Rysunek 31 Metalowe poręcze oddzielają stanowiska autobusowe od siebie	110
Rysunek 32 Stan nawierzchni placu autobusowego w Głubczycach	110
Rysunek 33 Odjazdy innych przewoźników z dworca autobusowego w Głuchołazach	111

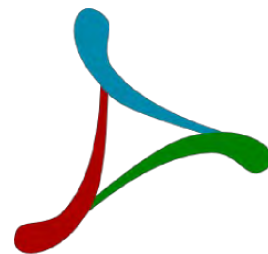


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

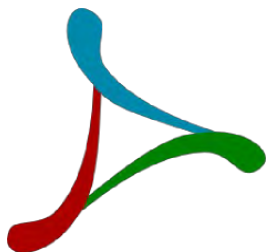
Rysunek 34 Nawierzchnia Dworca autobusowego w Grodkowie	112
Rysunek 35 Przystanki początkowe autobusów na dworcu autobusowym w Grodkowie	112
Rysunek 36 Nawierzchnia znajdująca się wokół budynku dworca w Grodkowie	113
Rysunek 37 Plac dworca autobusowego jest miejscem postojowym dla kilkunastu autobusów	113
Rysunek 38 Przystanki początkowe autobusów na dworcu autobusowym w Grodkowie	114
Rysunek 39 Nawierzchnia postojowa autobusów w Grodkowie	114
Rysunek 40 Większość przystanków autobusowych na dworcu w Grodkowie nie posiada zadaszenia... ..	115
Rysunek 41 Stan chodników dworca autobusowego w Grodkowie.....	115
Rysunek 42 Siedziba dyżurnego ruchu dworca autobusowego w Grodkowie.....	116
Rysunek 43 Elementy małej architektury dworca autobusowego w Grodkowie	116
Rysunek 44 Jedyne przystanek z wiatą na dworcu autobusowym w Grodkowie	117
Rysunek 45 Plac autobusowy zapewnia wiele miejsc postojowych autobusom w Nysie.....	118
Rysunek 46 Kasa biletowa na dworcu autobusowym w Nysie.....	118
Rysunek 47 Stanowiska przystanków autobusowych w Nysie.....	119
Rysunek 48 Stan chodnika znajdujący się wokół stanowisk autobusowych	119
Rysunek 49 Elementy małej architektury na dworcu autobusowym w Nysie.....	120
Rysunek 50 Stanowiska przystanków autobusowych w Nysie.....	120
Rysunek 51 Plac dworca autobusowego wyłożony jest charakterystycznym kamieniem.....	121
Rysunek 52 Plac dworca obejmuje kilkanaście stanowisk przystanków autobusowych	121
Rysunek 53 Stan nawierzchni przy przystanku nr 7 w Nysie	122
Rysunek 54 Przystanki autobusowe w Nysie	123
Rysunek 55 Każde stanowisko przystanku autobusowego posiada kosz na śmieci	124
Rysunek 56 Rozmieszczenie stanowisk przystanków w Nysie	125
Rysunek 57 Stan nawierzchni placu autobusowego w Nysie.....	125
Rysunek 58 Plac autobusowy jest miejscem dla kilkunastu autobusów	126
Rysunek 59 Godziny otwarcia dworca autobusowego i kasy biletowej	126
Rysunek 60 Plac autobusowy wokół umownego przystanka w Otmuchowie.....	127
Rysunek 61 Stan chodników i nawierzchni wokół przystanka autobusowego w Otmuchowie.....	128
Rysunek 62 Stan ławek dostępnych nieopodal przystanka umownego w Otmuchowie	129
Rysunek 63 Przystanek umowny w Otmuchowie znajduje się przy targowisku	130
Rysunek 64 Plac dworca autobusowego w Paczkowie.....	131
Rysunek 65 Brak chodników na placu dworca autobusowego w Paczkowie	131
Rysunek 66 Nawierzchnia placu autobusowego w Paczkowie	132
Rysunek 67 Elementy małej infrastruktury w Paczkowie – ławki oraz kosze na śmieci.....	133
Rysunek 68 Plac autobusowy w Paczkowie znajduje się w centrum miejscowości	134
Rysunek 69 Dworzec autobusowy w Prudniku.....	135



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 70 Dworzec autobusowy w Prudniku nie posiada ławek dla pasażerów	135
Rysunek 71 Nawierzchnia dworca autobusowego w Prudniku	136
Rysunek 72 Miejsce postojowe dla autobusów w Prudniku	136
Rysunek 73 Wiata przystankowa w Prudniku	137
Rysunek 74 Schemat połączeń PKS Nysa	138
Rysunek 75 Autobus PKS Nysa	143
Rysunek 76 Fragment aktualnego rozkładu na stronie internetowej PKS Nysa	144
Rysunek 77 Autobus MZK Nysa	147
Rysunek 78 Autobus MZK Nysa	147
Rysunek 79 Autobus Arriva	155
Rysunek 80 Autobus Arriva sp. z o.o.	155
Rysunek 81 Autobus PKS Głubczyce	160
Rysunek 82 Legenda na stronie PKS Głubczyce	161
Rysunek 83 Strona internetowa PKS Głubczyce	162
Rysunek 84 Układ drogowy gminy Biała	203
Rysunek 85 Układ drogowy gminy Lubrza	204
Rysunek 86 Układ drogowy gminy Prudnik	205
Rysunek 87 Układ drogowy gminy Branice	206
Rysunek 88 Układ drogowy gminy Głubczyce	207
Rysunek 89 Układ drogowy gminy Kietrz	209
Rysunek 90 Układ drogowy gminy Paczków	210
Rysunek 91 Układ drogowy gminy Otmuchów	211
Rysunek 92 Układ drogowy gminy Nysa	212
Rysunek 93 Układ drogowy gminy Głuchołazy	213
Rysunek 94 Układ drogowy gminy Korfantów	216
Rysunek 95 Układ drogowy gminy Łambinowice	217
Rysunek 96 Układ drogowy gminy Skoroszyce	219
Rysunek 97 Układ drogowy gminy Grodków	220
Rysunek 98 Przebieg ścieżek rowerowych B-0 (kolor fioletowy), B-1 (kolor zielony), B-2 (kolor czerwony) w ramach kategorii <i>Dzień Czeski</i>	246
Rysunek 99 Przebieg ścieżek rowerowych D-1 (kolor fioletowy), D-2 (kolor zielony), D-3 (kolor czerwony) wyznaczonych w ramach kategorii <i>Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket</i>	249
Rysunek 100 Przebieg ścieżek rowerowych C-1 (kolor fioletowy), C-2 (kolor zielony), C-3 (kolor czerwony) w ramach kategorii <i>Szlakiem Jeńców Wojennych</i>	254
Rysunek 101 Przebieg ścieżek rowerowych E-1 (kolor fioletowy), E-2 (kolor zielony), E-3 (kolor czerwony) w kategorii <i>Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego</i>	257
Rysunek 102 Infrastruktura na trasie przy al. J. Lompy	279



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

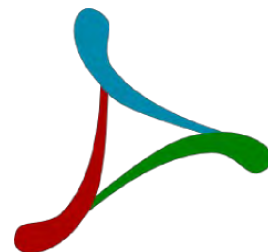
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 103 Ścieżka rowerowa z kostki brukowej dzielona z chodnikiem dla pieszych przy ul. W. Stwosza.....	279
Rysunek 104 Nawierzchnia ścieżki przy skrzyżowaniu ulic Jagiellońskiej i S. Dubois	280
Rysunek 105 Ścieżka asfaltowa wzdłuż ulicy Fryderyka Szopena	281
Rysunek 106 Ścieżka rowerowa przy ul. Nowowiejskiej.....	281
Rysunek 107 Ścieżki rowerowe przy ul. J. Drzymały	282
Rysunek 108 Ścieżki rowerowe przy ul. 3 Maja	282
Rysunek 109 Przykład małej architektury wybudowanej na trasie	289
Rysunek 110 Mapa szlaku rowerowego – <i>Rowerem z Grodkowa do Jesenika</i>	291
Rysunek 111 Trasa rowerowa ulica Krakowska	294
Rysunek 112 Trasa rowerowa ulica Warszawska	294
Rysunek 113 Trasa rowerowa ulica Wiejska.....	295
Rysunek 114 Tablica informacyjna " <i>Rowerem z Grodkowa do Jasenika</i> "	295
Rysunek 115 Ścieżka rowerowa w pasie drogi wojewódzkiej 401 - u wylotu z miejscowości Grodków .	296
Rysunek 116 Oznakowanie drogi rowerowej oraz informacja o nawierzchni	300
Rysunek 117 Droga asfaltowa pozbawiona pobocza.....	300
Rysunek 118 Oznakowanie na ścieżce rowerowej	301
Rysunek 119 Brak oznakowania oraz pobocza na drodze.....	301
Rysunek 120 Oznakowanie ścieżki rowerowej	302
Rysunek 121 Lokalizacja przejścia granicznego Pietrowice-Krnov	306
Rysunek 122 Lokalizacja przejścia granicznego Trzebina-Bartultovice	306
Rysunek 123 Lokalizacja przejścia granicznego Głuchołazy-Mikulovice	307
Rysunek 124 Lokalizacja przejścia granicznego Pomorzowiczki-Osoblaha	308
Rysunek 125 Lokalizacja przejścia granicznego Konradów-Zlaté Hory	309
Rysunek 126 Lokalizacja przejścia granicznego Paczków-Bílý Potok.....	309



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis wykresów

Wykres 1 Liczba mieszkańców powiatu nyskiego w latach 2005 do 2013	20
Wykres 2 Liczba mieszkańców powiatu prudnickiego w latach 2005 do 2013	20
Wykres 3 Liczba mieszkańców powiatu głubczyckiego w latach 2005 do 2013	21
Wykres 4 Liczba osób pracujących w powiatach OF PN 2020, wykres za lata 2005 do 2013	21
Wykres 5 Liczba osób bezrobotnych w powiecie nyskim, wykres za lata 2005 do 2013	22
Wykres 6 Liczba osób bezrobotnych w powiecie prudnickim, wykres za lata 2005 do 2013	23
Wykres 7 Liczba osób bezrobotnych w powiecie głubczyckim, wykres za lata 2005 do 2013	23
Wykres 8 Średnie wynagrodzenie (brutto) w powiatach OF PN 2020 w latach 2005 do 2013	25
Wykres 9 Liczba ludności w gminie Biała – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	28
Wykres 10 Liczba ludności w gminie Branice – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	31
Wykres 11 Liczba ludności w gminie Głubczyce – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	33
Wykres 12 Liczba ludności w gminie Głuchołazy – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	36
Wykres 13 Liczba ludności w gminie Grodków – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	39
Wykres 14 Liczba ludności w gminie Kietrz – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	41
Wykres 15 Liczba ludności w gminie Korfantów – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	43
Wykres 16 Liczba ludności w gminie Lubrza – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	45
Wykres 17 Liczba ludności w gminie Łambinowice – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	48
Wykres 18 Liczba ludności w gminie Nysa – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	50
Wykres 19 Liczba ludności w gminie Otmuchów – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	54
Wykres 20 Liczba ludności w gminie Paczków – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	58
Wykres 21 Liczba ludności w gminie Prudnik – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	60
Wykres 22 Liczba ludności w gminie Skoroszyce – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	62
Wykres 23 Liczba szkół ponadpodstawowych w poszczególnych gminach	323
Wykres 24 Liczba gimnazjów w poszczególnych gminach OF PN 2020	323
Wykres 25 Liczba szkół ponadgimnazjalnych w poszczególnych gminach OF PN 2020	324
Wykres 26 Liczba jednostek lecznictwa otwartego w poszczególnych gminach	327



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 27 Liczba jednostek lecznictwa zamkniętego w poszczególnych gminach	334
Wykres 28 Liczba jednostek administracji rządowej w poszczególnych gminach	338
Wykres 29 Liczba jednostek administracji samorządowej w poszczególnych gminach	339
Wykres 30 Liczba terenów oraz obiektów rekreacyjnych i rekreacyjno-sportowych, a także kulturalno-rozrywkowych	347

Spis Map

Mapa 1 Obszar funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 z podziałem na gminy, na tle województwa opolskiego	14
Mapa 2 Powiat nyski i gminy wchodzące w jego skład	16
Mapa 3 Powiat głubczycki i gminy wchodzące w jego skład	17
Mapa 4 Powiat prudnicki i gminy wchodzące w jego skład	19
Mapa 5 Mapa gminy Biała	27
Mapa 6 Mapa gminy Branice wraz z sołectwami	30
Mapa 7 Mapa gminy Głubczyce	32
Mapa 8 Mapa gminy Głuchołazy	35
Mapa 9 Gmina Grodków	38
Mapa 10 Mapa gminy Kietrz	40
Mapa 11 Mapa gminy Korfantów	42
Mapa 12 Mapa gminy Lubrza	43
Mapa 13 Mapa gminy Łambinowice	47
Mapa 14 Mapa gminy Nysa	49
Mapa 15 Mapa Gminy Otmuchów	52
Mapa 16 Mapa gminy Paczków	57
Mapa 17 Mapa gminy Prudnik	59
Mapa 18 Mapa gminy Skoroszyce	61
Mapa 19 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich województwa opolskiego	169

Wstęp

Partnerstwo Nyskie jest inicjatywą, u podstawy której leży zrównoważony rozwój poszczególnych Partnerów. Gminy należące do Partnerstwa skupiają się na wspólnych działaniach, których celem jest wzmacnianie ich spójności terytorialnej, kolektywne rozwiązywanie problemów, wzajemne wspieranie, wprowadzenie planowania zintegrowanego w ramach obszaru funkcjonalnego oraz propagowanie wymiany doświadczeń i dobrych praktyk pomiędzy Partnerami.

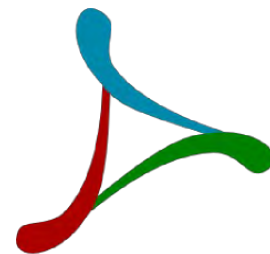
23 marca 2013 roku starostowie, wójtowie i burmistrzowie podpisali umowę „Partnerstwo Nyskie 2020”. W skład Partnerstwa wchodzi: 3 powiaty: głubczycki, nyski i prudnicki oraz 14 gmin: Nysa (Lider Partnerstwa), Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Celem opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* jest poprawa sytuacji w dziedzinie transportu na terenie, którego dotyczy wspomniany wcześniej dokument. Zmiany powinny zostać dokonane poprzez utworzenie efektywnego systemu transportu, który umożliwi swobodne przemieszczanie się podróżujących oraz zachowanie wysokiej jakości usług.

Założenia *Strategii* przyczynią się do upowszechnienia poszczególnych form transportu i zintegrowania komunikacyjnego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. W procesach tych zostaną uwzględnione dojazdy do miejsc pracy i nauki, stref aktywności produkcyjnej, usługowej, logistycznej oraz turystycznej. Ułatwiony będzie też dostęp do komunikacji zbiorowej. Kolejnym celem opracowania *Strategii* jest zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu poprzez poprawę jakości i organizacji transportu, czyli zwiększenie dostępności terenów inwestycyjnych oraz różnego rodzaju atrakcji – zarówno kulturalnych, jak i turystycznych.

Terytorium Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 obejmuje następujących czternaście gmin:

- gmina Nysa, która jest Liderem Partnerstwa,
- gmina Biała,
- gmina Branice,
- gmina Głubczyce,
- gmina Głuchołazy,
- gmina Grodków (położona na terenie powiatu brzeskiego),
- gmina Kietrz,
- gmina Korfantów,
- gmina Lubrza,
- gmina Łambinowice,
- gmina Otmuchów,
- gmina Paczków,
- gmina Prudnik,
- gmina Skoroszyce.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl








Mapa 1 Obszar funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 z podziałem na gminy, na tle województwa opolskiego

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



-  granica Polski
-  granica województwa opolskiego
-  granice powiatów
-  granice gmin nienależących do PN OF2020
-  granice oraz obszar gmin należących do PN OF2020

5 0 5 10 km

Źródło: Opracowanie własne.

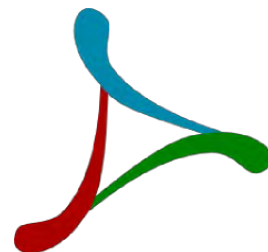


Tabela 1 Powierzchnia oraz liczba mieszkańców powiatu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

Powiat	Powierzchnia [km ²]	2005	2007	2009	2011	2013
Powiat nyski	1 224	146 880	144 432	144 432	141 984	140 760
Powiat prudnicki	673	60 060	59 488	58 916	57 772	56 628
Powiat głubczycki	572	50 475	49 802	49 129	48 456	47 783
Gmina Grodków	286	19 755	19 747	19 700	19 852	19 699

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostępnych na stronie internetowej www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.).

Powiat nyski

Powiat nyski położony jest w południowo-zachodniej części województwa opolskiego, jego siedzibą jest miasto Nysa. Od południa, na odcinku około 70 km, graniczy z Republiką Czeską; od zachodu z powiatem ząbkowickim, należącym administracyjnie do województwa dolnośląskiego; od północy z powiatami brzeskim i opolskim; a od wschodu z powiatem prudnickim. Tabela nr 2 przedstawia gminy miejsko-wiejskie, wiejskie oraz miasta wchodzące w skład powiatu nyskiego.

Tabela 2 Podział powiatu nyskiego ze względu na gminy miejsko-wiejskie, wiejskie oraz miasta

Gminy miejsko-wiejskie	Wiejskie	Miasta
Głuchołazy	Kamiennik	Głuchołazy
Korfantów	Łambinowice	Korfantów
Nysa	Pakosławice	Nysa
Otmuchów	Skoroszyce	Otmuchów
Paczków		Paczków

Źródło: Opracowanie własne.

Nysa (stolica powiatu) jest położona w następujących odległościach od większych ośrodków miejskich: Opole – 50 km, Wrocław – 80 km, Katowice – 160 km.

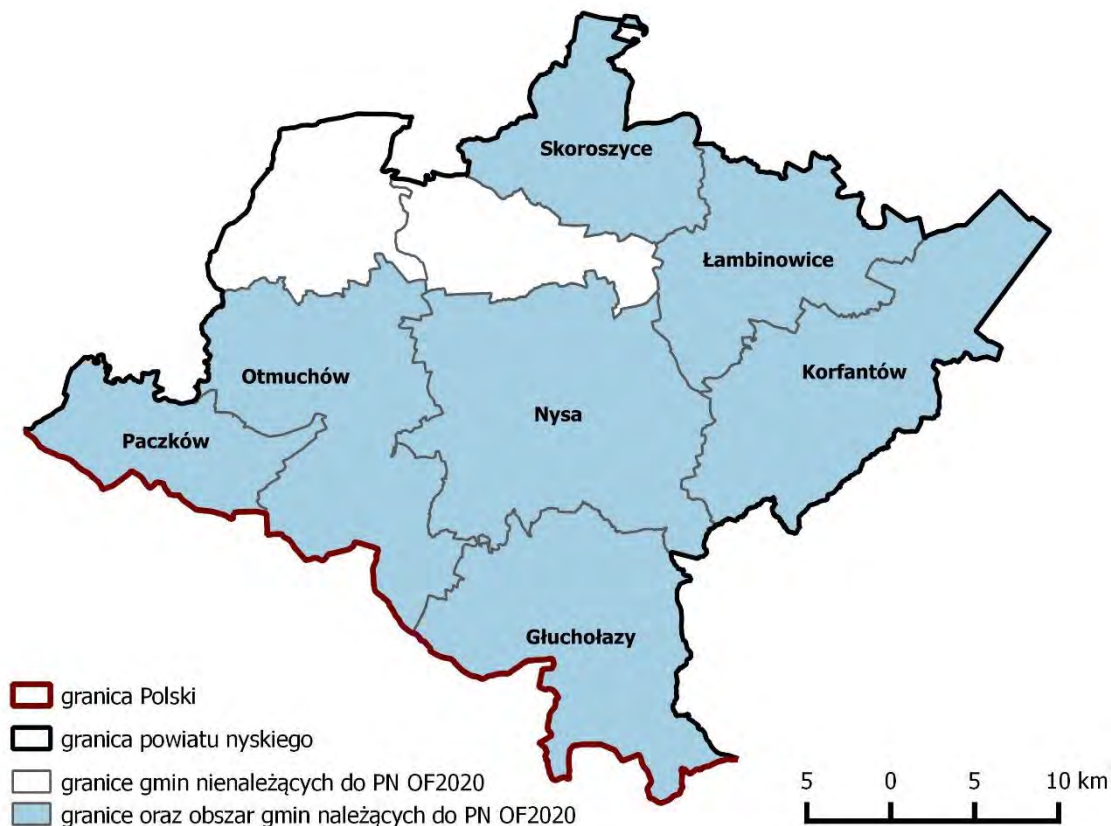


Mapa 2 Powiat nyski i gminy wchodzące w jego skład

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

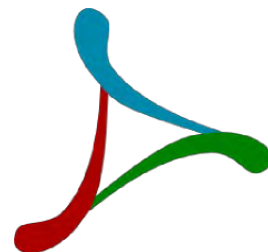
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Powiat głubczycki

Powiat głubczycki położony jest w południowo-wschodniej części województwa opolskiego. Siedzibą powiatu są Głubczyce. Od zachodu, południa oraz południowego wschodu powiat graniczy z krajem morawsko-śląskim (Czechy); od północy z powiatem prudnickim oraz kędzierzyńsko-kozielskim; natomiast od północnego wschodu z powiatem raciborskim, który administracyjnie znajduje się na terenie województwa śląskiego. Tabela nr 3 przedstawia podział gmin miejsko-wiejskich, miejskich oraz miasta wchodzące w skład powiatu głubczyckiego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 3 Podział powiatu głubczyckiego ze względu na gminy miejsko-wiejskie, wiejskie oraz miasta





Gminy miejsko-wiejskie	Wiejskie	Miasta
Baborów	Branice	Baborów
Głubczyce		Głubczyce
Kietrz		Kietrz

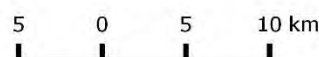
Źródło: Opracowanie własne.

Głubczyce (stolica powiatu) są położone w następujących odległościach od większych ośrodków miejskich: Opole – 60 km, Wrocław – 145 km, Katowice – 100 km.

Mapa 3 Powiat głubczycki i gminy wchodzące w jego skład



-  granica Polski
-  granica powiatu głubczyckiego
-  granice gmin nienależących do PN OF2020
-  granice oraz obszar gmin należących do PN OF2020



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Powiat prudnicki

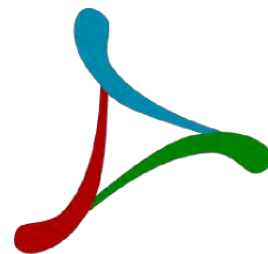
Powiat prudnicki położony jest w południowej części województwa opolskiego. Jego siedzibą jest miasto Prudnik. Od zachodu powiat sąsiaduje z powiatem nyskim; od północy z powiatami opolskim oraz krapkowickim; od zachodu z powiatem kędzierzyńsko-kozielskim, a od południa z powiatem głubczyckim oraz krajem morawsko-śląskim (Republika Czeska). Poniższa tabela przedstawia podział powiatu prudnickiego ze względu na gminy miejsko-wiejskie, wiejskie oraz miasta.

Tabela 4 Podział powiatu prudnickiego ze względu na gminy miejsko-wiejskie, wiejskie oraz miasta.

Gminy miejsko-wiejskie	Wiejskie	Miasta
Biała		Biała
Głogówek	Lubrza	Głogówek
Prudnik		Prudnik

Źródło: Opracowanie własne.





Prudnik (stolica powiatu) jest położony w następujących odległościach od większych ośrodków miejskich: Opole – 50 km, Wrocław – 115 km, Katowice – 130 km.

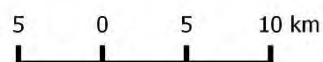


Mapa 4 Powiat prudnicki i gminy wchodzące w jego skład



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

-  granica Polski
-  granica powiatu prudnickiego
-  granice gmin nienależących do PN OF2020
-  granice oraz obszar gmin należących do PN OF2020



Źródło: Opracowanie własne.

W tabeli 5 zawarto dane liczbowe dotyczące przyrostu naturalnego w roku 2013 w powiatach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Tabela 5 Przyrost naturalny w roku 2013 w powiatach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wg danych z Głównego Urzędu Statystycznego

Powiat	Przyrost naturalny w 2013 roku
Powiat nyski	-3,3
Powiat prudnicki	-4,7
Powiat głubczycki	-4,3

Źródło: Dane ze strony www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)



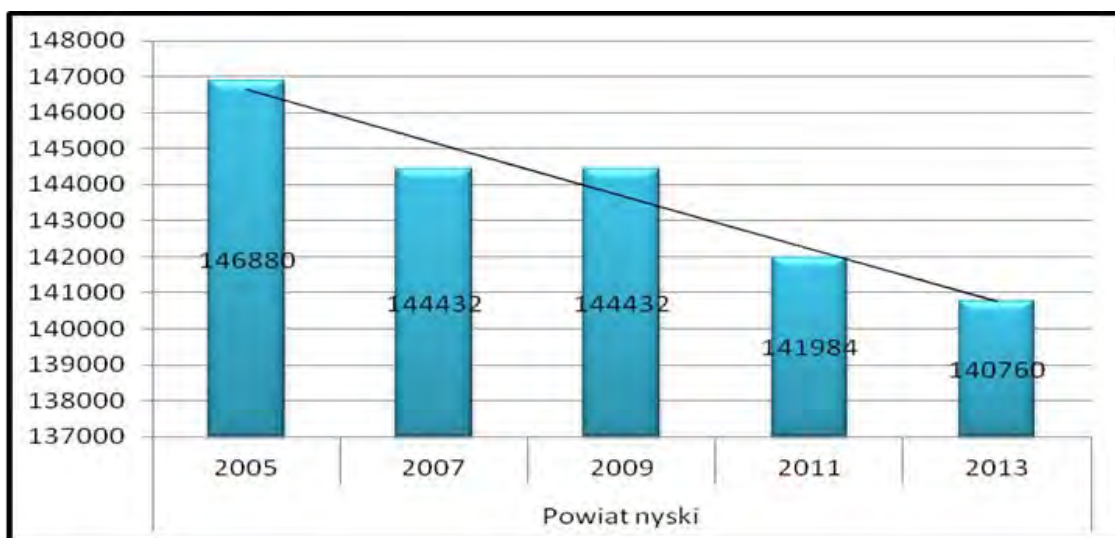
Przyrost naturalny to różnica pomiędzy liczbą urodzeń, a liczbą zgonów. Jak można zaobserwować w tabeli we wszystkich powiatach OF PN 2020 w roku 2013, wystąpiło zjawisko ubytku naturalnego.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

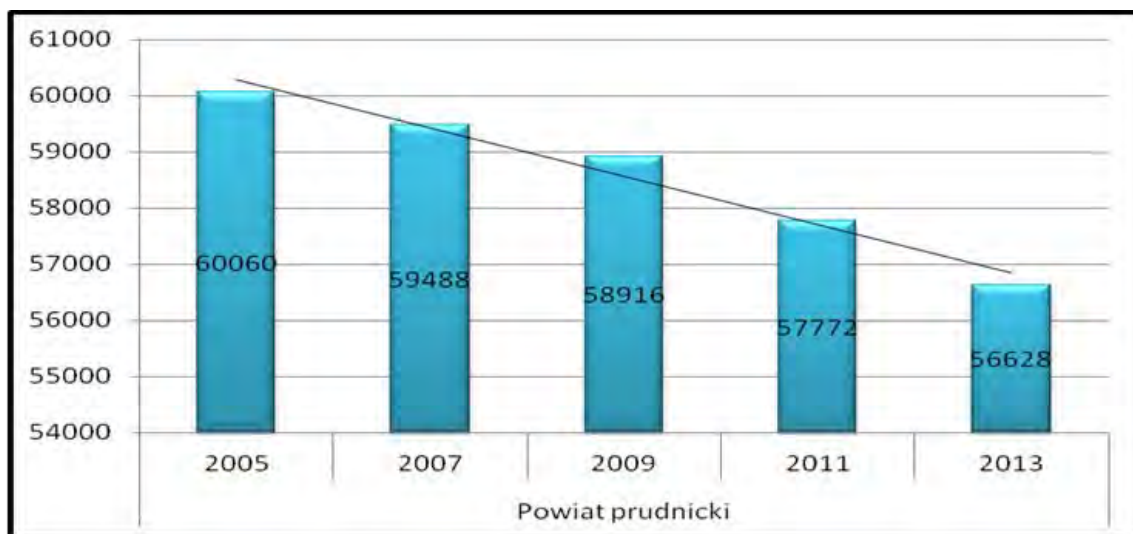
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 1 Liczba mieszkańców powiatu nyskiego w latach 2005 do 2013

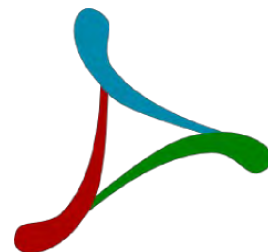


Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.).

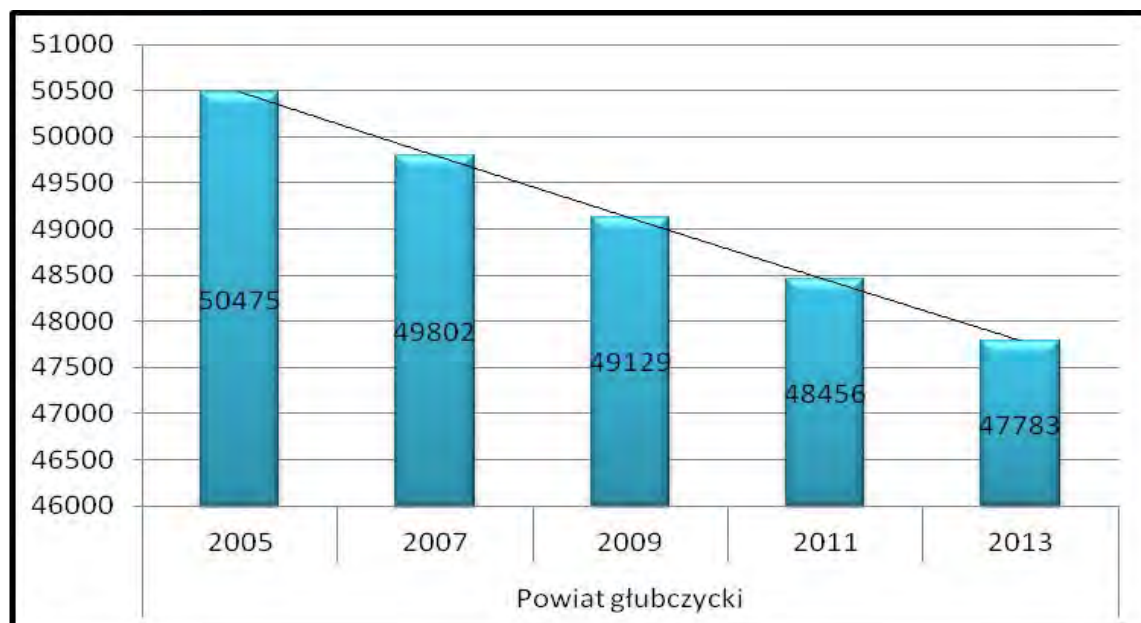
Wykres 2 Liczba mieszkańców powiatu prudnickiego w latach 2005 do 2013



Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.).



Wykres 3 Liczba mieszkańców powiatu głubczyckiego w latach 2005 do 2013

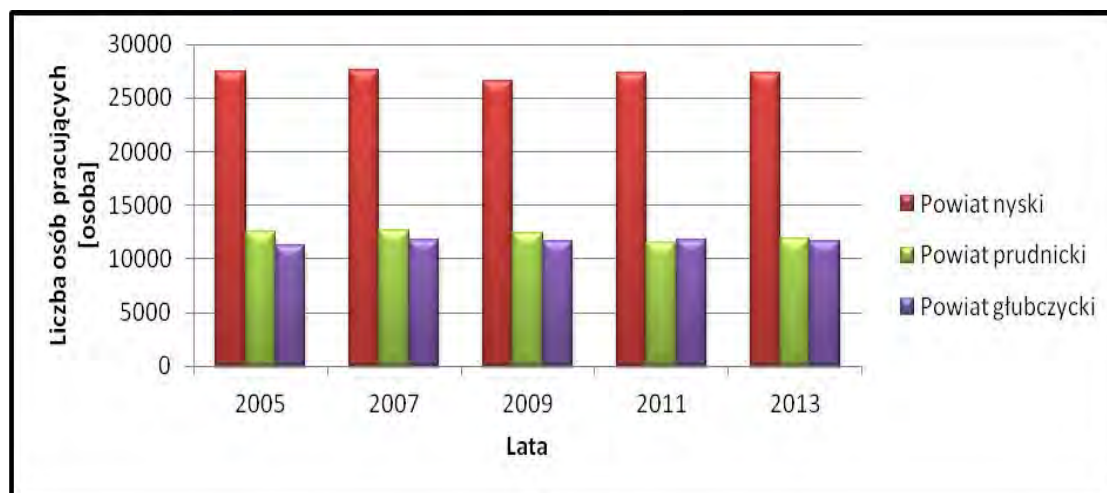


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.).

Na powyższych wykresach można zauważyć, że zarówno w powiecie nyskim, prudnickim jak i głubczyckim malejąca następuje spadek liczby mieszkańców. Jest to kolejne potwierdzenie ujemnego przyrostu naturalnego na terenie OF PN 2020 w 2013 roku.

Wykres 4 Liczba osób pracujących w powiatach OF PN 2020, wykres za lata 2005 do 2013



Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.).



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

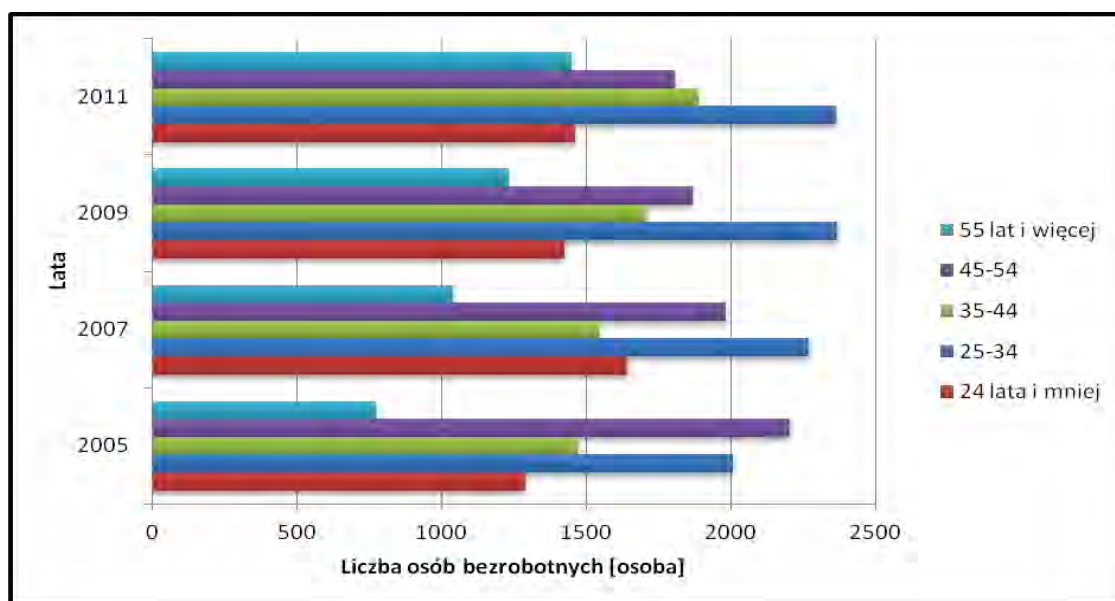
Tabela 6 Liczba osób pracujących w powiatach OF PN 2020, wykres za lata 2005 do 2013

Powiat	2005	2007	2009	2011	2013
Powiat nyski	27 411	27 541	26 601	27 283	27 369
Powiat prudnicki	12 587	12 643	12 459	11 547	11 897
Powiat głubczycki	11 237	11 830	11 583	11 734	11 603

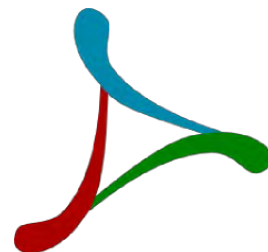
Źródło: www.qus.pl (dostęp luty 2015r.)

Z powyższej tabeli wynika, że najwięcej osób czynnych zawodowo mieszka w powiecie nyskim. Ilość osób pracujących zwiększa się z roku na rok – w 2013 r. ich liczba wynosiła 27369 osób. W powiecie prudnickim w roku 2005 liczba osób pracujących była o 1000 większa niż w powiecie głubczyckim, natomiast od roku 2011 liczba ta w obu powiatach kształtuje się na podobnym poziomie.

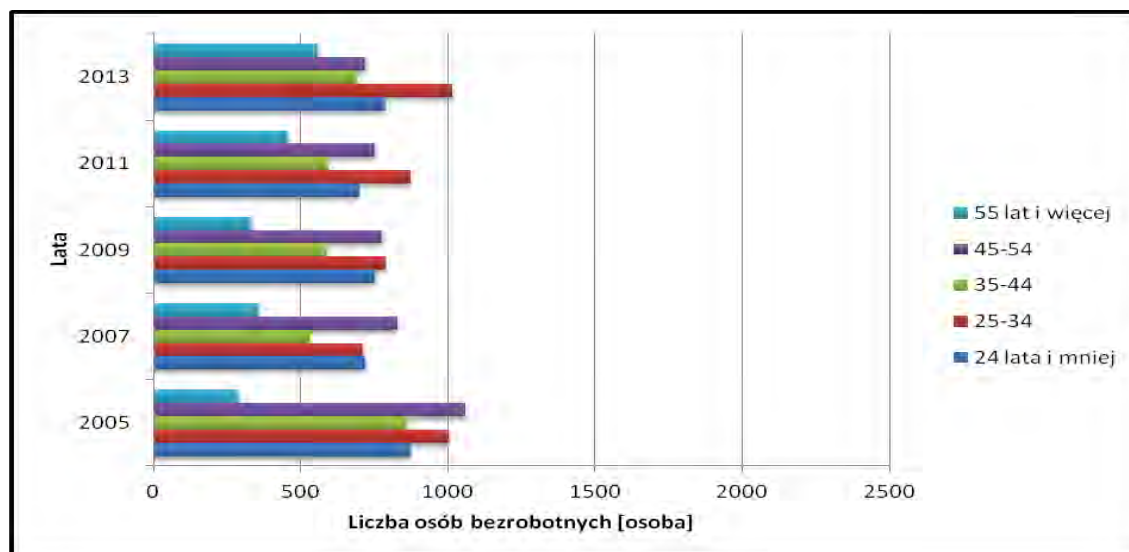
Wykres 5 Liczba osób bezrobotnych w powiecie nyskim, wykres za lata 2005 do 2013



Źródło: www.qus.pl (dostęp luty 2015 r.)



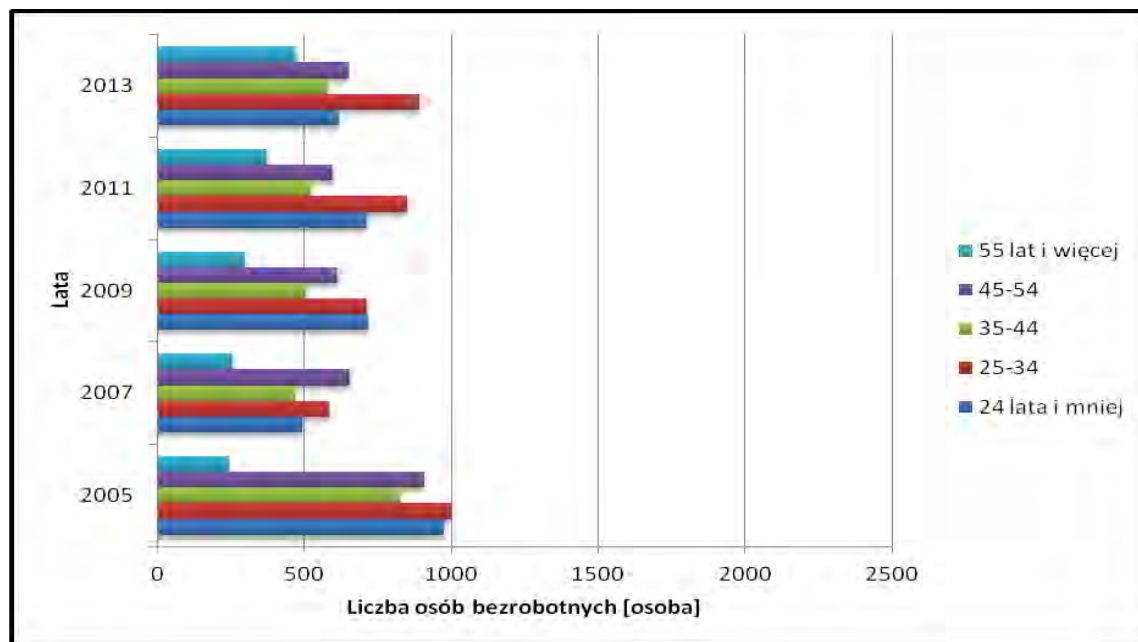
Wykres 6 Liczba osób bezrobotnych w powiecie prudnickim, wykres za lata 2005 do 2013



Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 7 Liczba osób bezrobotnych w powiecie głubczyckim, wykres za lata 2005 do 2013



Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

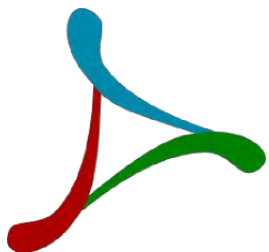


Tabela 7 Liczba osób bezrobotnych w powiatach OF PN 2020 w latach 2005 do 2013

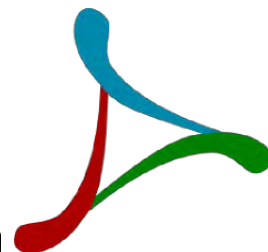
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

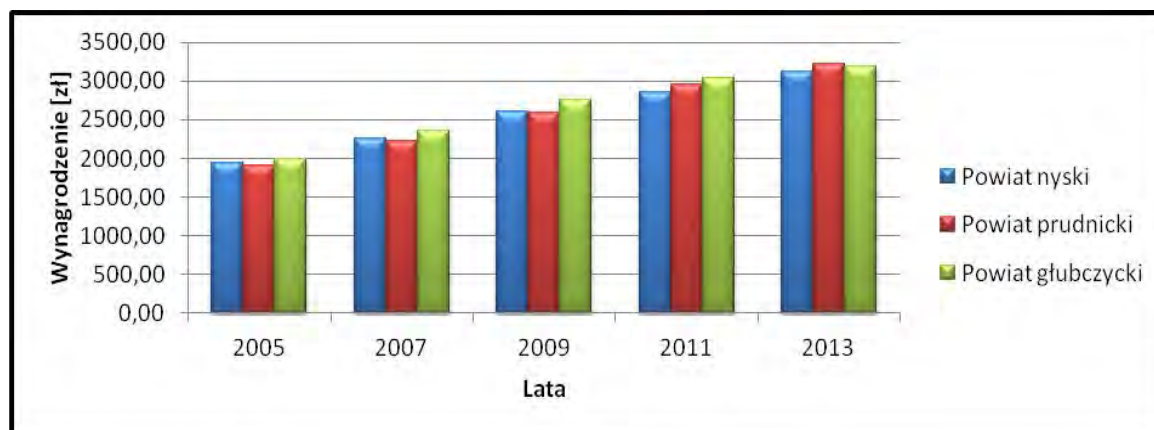
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Powiat	24 lata i mniej						
	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Powiat nyski	4990	4607	3038	1288	1643	1424	1463
Powiat prudnicki	1129	1044	874	719	753	698	786
Powiat głubczycki	1391	1318	976	492	717	712	616
	25-34 lat						
	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Powiat nyski	4764	5477	4412	2006	2271	2366	2363
Powiat prudnicki	1018	1005	1002	713	789	872	1014
Powiat głubczycki	1135	1250	1000	586	714	849	893
	35-44 lat						
	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Powiat nyski	4251	4591	3457	1472	1543	1709	1887
Powiat prudnicki	956	901	859	529	587	592	691
Powiat głubczycki	1076	1007	825	466	504	522	582
	45-54 lat						
	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Powiat nyski	3539	4516	4001	2202	1983	1869	1805
Powiat prudnicki	838	889	1058	829	774	751	719
Powiat głubczycki	829	947	908	654	614	596	652
	55 lat i więcej						
	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Powiat nyski	437	669	924	774	1039	1231	1448
Powiat prudnicki	108	166	287	353	332	455	556
Powiat głubczycki	119	171	244	257	296	371	473

źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015r.)



Wykres 8 Średnie wynagrodzenie (brutto) w powiatach OF PN 2020 w latach 2005 do 2013



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

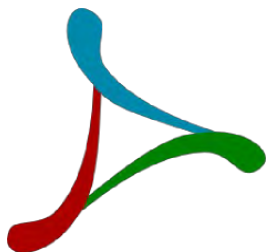
Tabela 8 Średnie wynagrodzenie (brutto) w powiatach OF PN 2020 w latach 2005 do 2013

Powiat	2005		2007		2009		2011		2013	
	zł	%	zł	%	zł	%	zł	%	zł	%
Powiat nyski	1938,81	77,3	2257,82	78,8	2612,02	78,8	2846,85	78,5	3117,30	80,4
Powiat prudnicki	1909,73	76,2	2224,60	77,6	2594,65	78,3	2958,74	81,6	3216,69	83,0
Powiat głubczycki	1991,34	79,4	2363,83	82,5	2750,66	83,0	3031,11	83,6	3185,50	82,2

Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

Średnie wynagrodzenie w poszczególnych powiatach należących do OF PN 2020 od 2005 roku kształtowało się na podobnym poziomie. W 2005 roku wynosiło ono 1900 zł brutto. Rok później nieznacznie większe niż w pozostałych powiatach wynagrodzenie średnie odnotowano w powiecie głubczyckim. Tendencja wzrostu wynagrodzeń utrzymała się do roku 2013, kiedy to najwyższe wynagrodzenie średnie otrzymali mieszkańcy powiatu prudnickiego (wynosiło ono 3216,69 zł brutto).

W tabeli 9 przedstawiono powierzchnię oraz liczbę mieszkańców gmin położonych na terenie Obszaru Funkcjonalnego PN 2020.



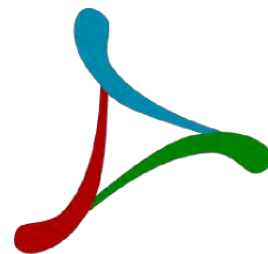
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 9 Powierzchnia oraz liczba mieszkańców gmin położonych na terenie Obszaru Funkcjonalnego PN 2020

Gmina	Powierzchnia [km ²]	Liczba ludności				
		2005	2007	2009	2011	2013
Gmina Nysa	218	60 168	59 732	59 296	58 642	58 206
Gmina Biała	196	11 670	11 475	11 323	11 001	10 827
Gmina Branice	122	7 762	7 597	7 423	7 061	6 825
Gmina Głubczyce	294	24 286	23 997	23 922	23 386	23 144
Gmina Głuchołazy	168	25 866	25 572	25 386	25 084	24 726
Gmina Grodków	286	19 755	19 747	19 700	19 852	19 699
Gmina Kietrz	140	11 866	11 755	11 678	11 494	11 292
Gmina Korfantów	180	9 816	9 676	9 614	9 284	9 242
Gmina Lubrza	84	4 536	4 452	4 452	4 452	4 368
Gmina Łambinowice	124	8 184	8 184	8 060	7 936	7 812
Gmina Otmuchów	187	14 212	14 212	14 025	14 025	13 838
Gmina Paczków	80	13 840	13 680	13 520	13 360	13 200
Gmina Prudnik	122	29 646	29 280	28 914	28 304	27 938
Gmina Skoroszyce	104	6 552	6 448	6 448	6 448	6 344

Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)



1. Charakterystyka gmin wchodzących w skład OF PN 2020

Gmina Biała

Biała to gmina miejsko-wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu prudnickiego. Od południa sąsiaduje z gminami Lubrza i Prudnik; od zachodu z gminą Korfantów; od północy z gminą Prószków (powiat opolski); a od wschodu z gminą Strzeleczyki (powiat krapkowicki).

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Mapa 5 Mapa gminy Biała



Źródło: Opracowanie własne.

Gmina Biała to miasto Biała z jednym sołectwem Przedmieście oraz dwudziestoma dziewięcioma sołectwami wiejskimi: Browiniec Polski, Brzeźnica,



Biuro projektu:

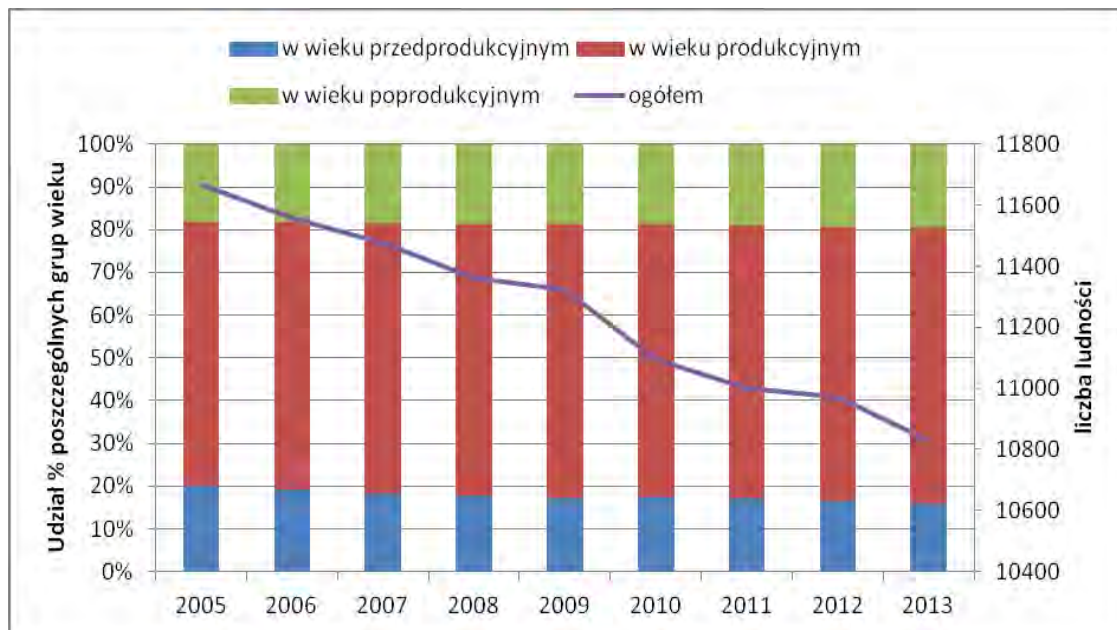
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Chrzelice, Czartowice, Dębina, Gostomia, Górka Prudnicka, Grabina, Józefów, Kolnowice, Krobusz, Laskowiec, Ligota Bialska, Łącznik, Miłowice, Mokra, Nowa Wieś Prudnicka, Ogiernicze, Olbrachcice, Otoki, Pogórze, Prężyna, Radostynia, Rostkowice, Solec, Śmicz, Wasiłowice, Wilków.

Według danych znajdujących się na stronie internetowej gminy Biała, największa liczba ludności zamieszkuje następujące miejscowości: Biała (2499 mieszkańców), Łącznik (1052 mieszkańców) oraz Pogórze (729 mieszkańców). Liczba ludności w Gminie Biała z roku na rok zmniejsza się, co obrazuje poniższy wykres.

Wykres 9 Liczba ludności w gminie Biała – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny

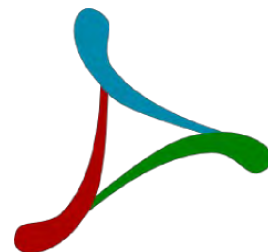


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych (GUS, dostęp 02.2015 r.)

W gminie Biała największy procent mieszkańców stanowi ludność w wieku produkcyjnym (w 2013 roku było to około 64% ogółu mieszkańców). Warto zauważyć, że ludność w wieku przedprodukcyjnym z roku na rok zmniejsza się (w 2013 roku wynosiła 16%). Ludność w wieku poprodukcyjnym stanowiła w 2013 roku 20% ogółu liczby mieszkańców w gminie.

Według ewidencji z 01.01.2004 r., w gminie Biała dominują grunty orne, które stanowią 65% jej ogólnej powierzchni oraz lasy (18% ogółu powierzchni). Dominującym sektorem gospodarki w gminie Biała jest rolnictwo (głównie uprawa zbóż oraz hodowla trzody chlewnej).

W 2012 roku w gminie Biała na jeden komputer przypadało średnio 18,2 uczniów szkół podstawowych i gimnazjów.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Oprócz tego w gminie znajdują się: jeden szpital, 4 zakłady opieki zdrowotnej, 4 gabinety stomatologiczne oraz 5 aptek (dane wg strony internetowej www.biala.gmina.pl, dostęp dnia 18.03.2015 r.). W gminie Biała istnieją również placówki opieki społecznej, tj. ośrodek pomocy społecznej oraz Caritas – diecezja opolska. Na terenie gminy działa 16 jednostek OSP, w czym dwie jednostki: Biała i Chrzelice są w Krajowym Systemie Powiadamiania Ratowniczo – Gaśniczego, 1 posterunek policji w Białej oraz 2 placówki urzędu pocztowego i jedna agencja pocztowa. W Białej siedzibę ma Bank Spółdzielczy, istnieją tu 2 punkty kasowe oraz 1 bankomat¹. Stacje paliw zlokalizowane są w 3 punktach w miejscowości Biała.

Gmina Branice

Gmina Branice to gmina miejsko-wiejska położona w południowej części powiatu głubczyckiego. Od północy sąsiaduje ona z gminą Głubczyce; od wschodu z gminą Kietrz; a od południowego zachodu z Republiką Czeską (gminy Krnov, Úvalno, Brumovice, Holašovice, Opava).

Gmina Branice jest gminą typowo rolniczą. W jej skład wchodzi 21 sołectw: Bliszczycy, Boboluszki, Branice, Dzierzkowice, Dzbańce, Dzbańce-Osiedle, Gródczany, Jabłonka, Jakubowice, Jędrychowice, Lewice, Michałkowice, Niekazanice z przysiółkiem Niekazanice-Kałduny, Posucice, Turków, Uciechowice, Wiechowice, Włodzienin, Włodzienin Kolonia, Wódka i Wysoka.

¹ Strona internetowa gminy Biała, dostęp dnia 18.03.2015 r.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Mapa 6 Mapa gminy Branice wraz z sołectwami

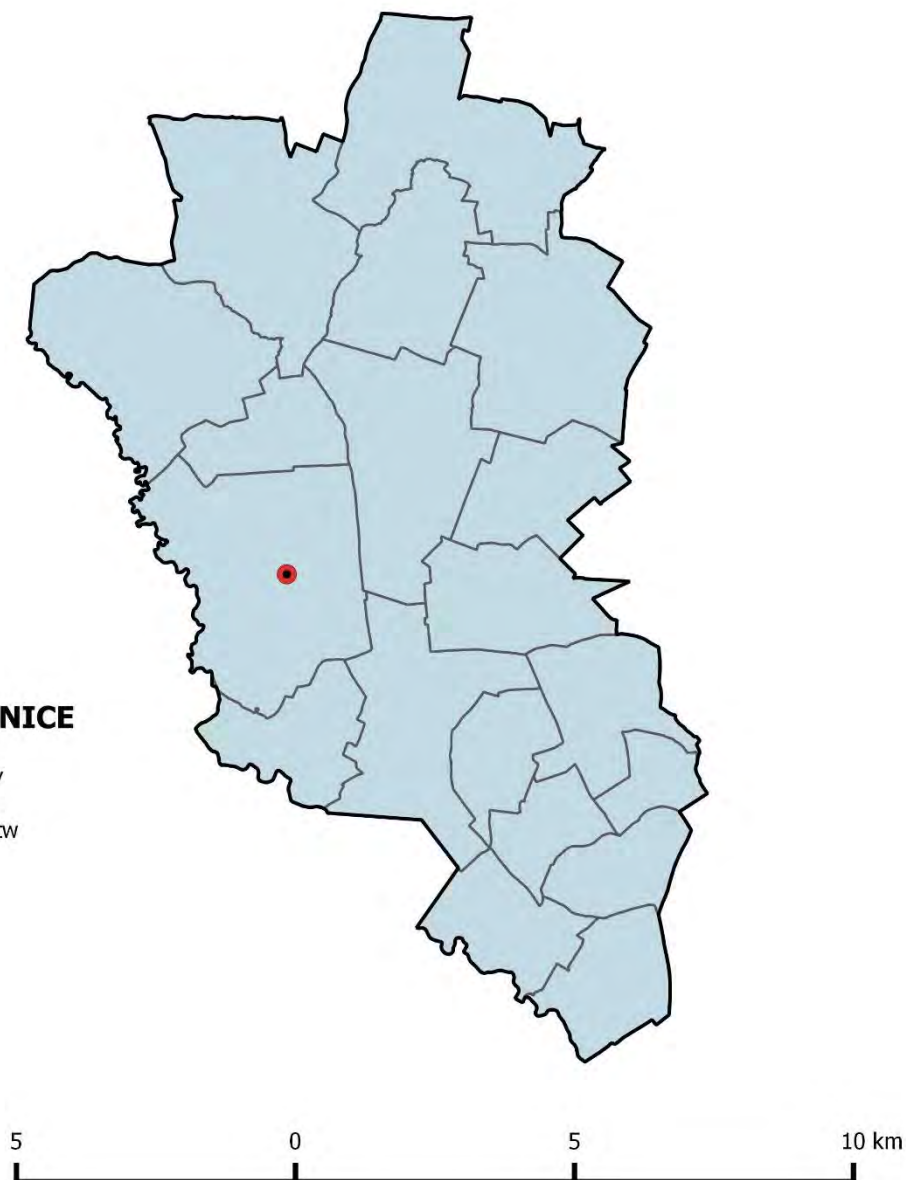
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

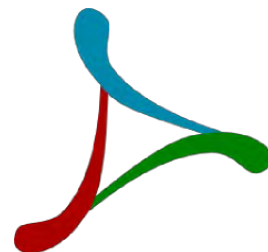
GMINA BRANICE

-  granice gminy
-  granice sołectw
-  Branice

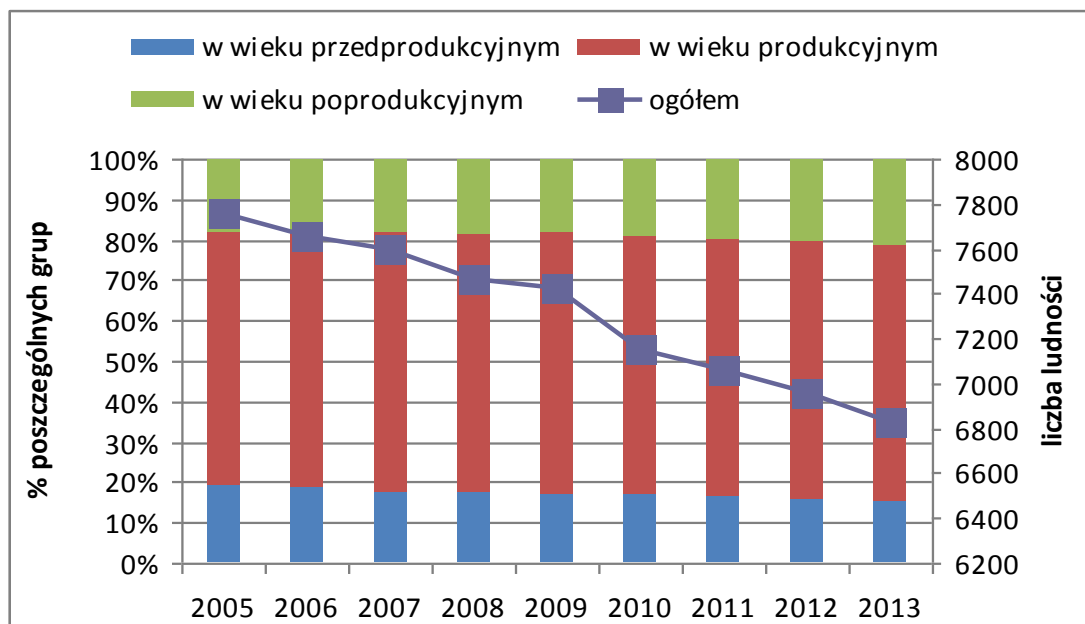


Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej mieszkańców zamieszkuje miejscowości: Branice (2085 osób), Bliszczycze (556 osób), Wysoka (498 osób) oraz Włodzienin (484 osób).



Wykres 10 Liczba ludności w gminie Branice – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych (GUS, dostęp luty 2015 r.)

Liczba ludności w gminie Branice stale maleje. Według danych Banku Danych Lokalnych, w roku 2013 gminę zamieszkiwało 6825 osób (2% mniej niż w roku poprzednim). 64% wszystkich mieszkańców gminy to osoby w wieku produkcyjnym, 15% w wieku przedprodukcyjnym, a 21% stanowią ludzie w wieku poprodukcyjnym.

Gmina Branice jako gmina typowo wiejska charakteryzuje się urodzajnymi glebami i klimatem korzystnym dla uprawy roślin. Powoduje to, że dominującym sektorem zatrudnienia miejscowej ludności jest rolnictwo. Gmina charakteryzuje się również wieloma walorami turystycznymi. Jest położona na płaskowyżu głubczyckim, tuż przy granicy, wzdłuż rzeki Opawy, wzdłuż której wiedzie jedna ze ścieżek rowerowych wchodzących w skład *Tras Rowerowych Opawice*. Na atrakcyjność turystyczną gminy wpływa również duża ilość zabytków architektonicznych (np. kościoły, ruiny, pałace, spichlerz dworski). Wiele stanowisk architektonicznych wpisanych jest do rejestru zabytków.

Dodatkowo w Branicach i Bliszczycach działają prywatne elektrownie wodne. Dobrze rozwinięte jest szkolnictwo, na które składają się: 2 szkoły podstawowe, zespół gimnazjalno-szkolny, 2 publiczne przedszkola z 5 oddziałami zamiejscowymi, przedszkole prowadzone przez siostry zakonne, liceum dla pracujących oraz szkoła pomaturalna. Gmina Branice utrzymuje również stosunkowo dobry wskaźnik komputeryzacji w szkołach podstawowych i gimnazjach – na 1 komputer przypada średnio 8,4 ucznia.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

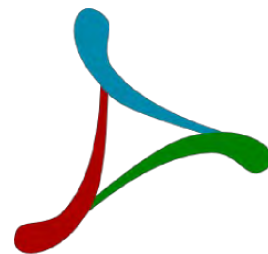
Gmina Głubczyce

Głubczyce to gmina miejsko-wiejska położona w północno-zachodniej części powiatu głubczyckiego. Obszarowo jest największą gminą województwa opolskiego, a jej powierzchnia stanowi około 43% powierzchni powiatu głubczyckiego. Od południa gmina sąsiaduje z gminami Branice oraz Kietrz; od południowego zachodu z gminami Republiki Czeskiej (Kronov, Město Albrechtice, Slezské, Rudoltice, Rusín, Bohušov, Osoblaha); od wschodu z Pawłowiczkami (powiat kędzierzyńsko-kozielski); zaś od północy z gminami Baborów oraz Głogówek (powiat prudnicki).

Mapa 7 Mapa gminy Głubczyce



Źródło: Opracowanie własne.

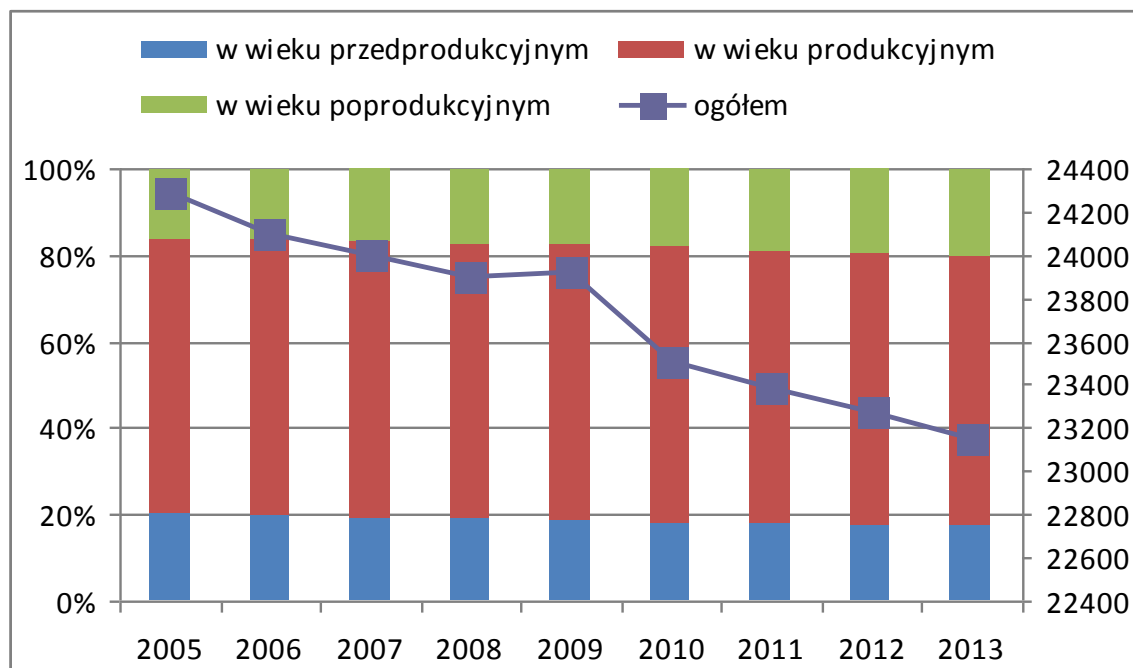


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W skład gminy Głubczyce wchodzi miasto Głubczyce oraz 45 sołectw: Bernacice, Bernacice Górne, Biernatów, Bogdanowice, Braciszów, Chomiąża, Chróstno, Ciermęcice, Debrzyca, Dobieszów, Gadzowice, Głubczyce-Sady, Gołuszowice, Grobniki, Kietlice, Klisino, Krasne Pole, Królowe, Krzyżowice, Kwiatoniów, Lenarcie, Lisięcice, Lwowiany, Mokre, Mokre Kolonia, Nowa Wieś, Nowe Gołuszowice, Nowe Sady, Nowy Rożnów, Opawica, Pielgrzymów, Pietrowice, Pomorzowice, Pomorzowiczki, Radynia, Równe, Sławoszów, Stara Wieś, Ściborzycze Małe, Tarnkowa, Widok, Zawiszycze, Zopowy, Zopowy Osiedle, Zubrzyce.

Wykres 11 Liczba ludności w gminie Głubczyce – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Źródło: www.qus.pl (data dostępu luty 2015 r.)

Liczba ludności w gminie Głubczyce stale maleje. W roku 2013 ilość mieszkańców gminy wynosiła 23 144 osób i zmniejszyła się o 0,5% w stosunku do roku poprzedniego. W 2013 roku 63% ogółu stanowiła ludność w wieku produkcyjnym, 17% – w wieku przedprodukcyjnym, a 20% ludność w wieku poprodukcyjnym. W strukturze społecznej gminy można zauważyć wzrastający udział ludności w wieku produkcyjnym, na rzecz malejącego udziału pozostałych grup. Świadczy to o starzejącym się społeczeństwie.

Dominującym sektorem gospodarki na terenie gminy jest rolnictwo (głównie uprawa zbóż). Poza samą uprawą roślin działają tu również zakłady branży spożywczej, produkcji rolnej, metalowej oraz kosmetyczno-farmaceutycznej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W mieście Głubczyce funkcjonują firmy branży budowlanej, a także zakłady handlowo-usługowe i rzemieślnicze.

Szkolnictwo również jest tu dobrze rozwinięte. Na terenie gminy działa 10 przedszkoli, łącznie 10 szkół podstawowych i gimnazjalnych, 3 szkoły ponadgimnazjalne oraz 1 placówka wychowawcza. Wskaźnik komputeryzacji w szkołach podstawowych i gimnazjach jest na poziomie zadowalającym – na 1 komputer przypada średnio 9,3 ucznia.

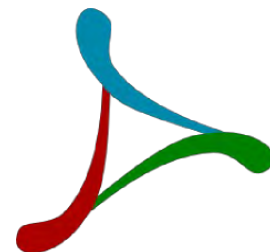
Miasto Głubczyce położone jest nad rzeką Psina. Na terenie gminy znajduje się wiele atrakcyjnych turystycznie miejsc. Należą do nich: 4 zabytkowe kościoły, kapliczka św. Barbary, zamek w Grobnikach, klasycystyczny dwór w Pielgrzymowie oraz pałac w Pomorzowicach. Walek turystyczny gminy stanowi również obszar chronionego krajobrazu w rejonie Mokre-Lewice, obejmujący fragment Gór Opawskich oraz las głubczycki położony na północ od miasta. Obszar obejmuje część zlewni Straduni wraz z licznymi wąwozami i parowami². Kolejną zaletą w kontekście turystycznym jest camping nr 240, znajdujący się w odległości 2 km od przejścia granicznego. Na terenie gminy przebiega również ścieżka rowerowa.

Gmina Głuchołazy

Gmina Głuchołazy to gmina miejsko-wiejska położona w południowej części powiatu nyskiego. Od wschodu sąsiaduje z gminą Prudnik (powiat prudnicki); od północy z gminą Nysa; od zachodu z gminą Otmuchów; a od południa z gminami Republiki Czeskiej.

² Strona internetowa www.glubczyce.pl

Mapa 8 Mapa gminy Głuchołazy



Biuro projektu:

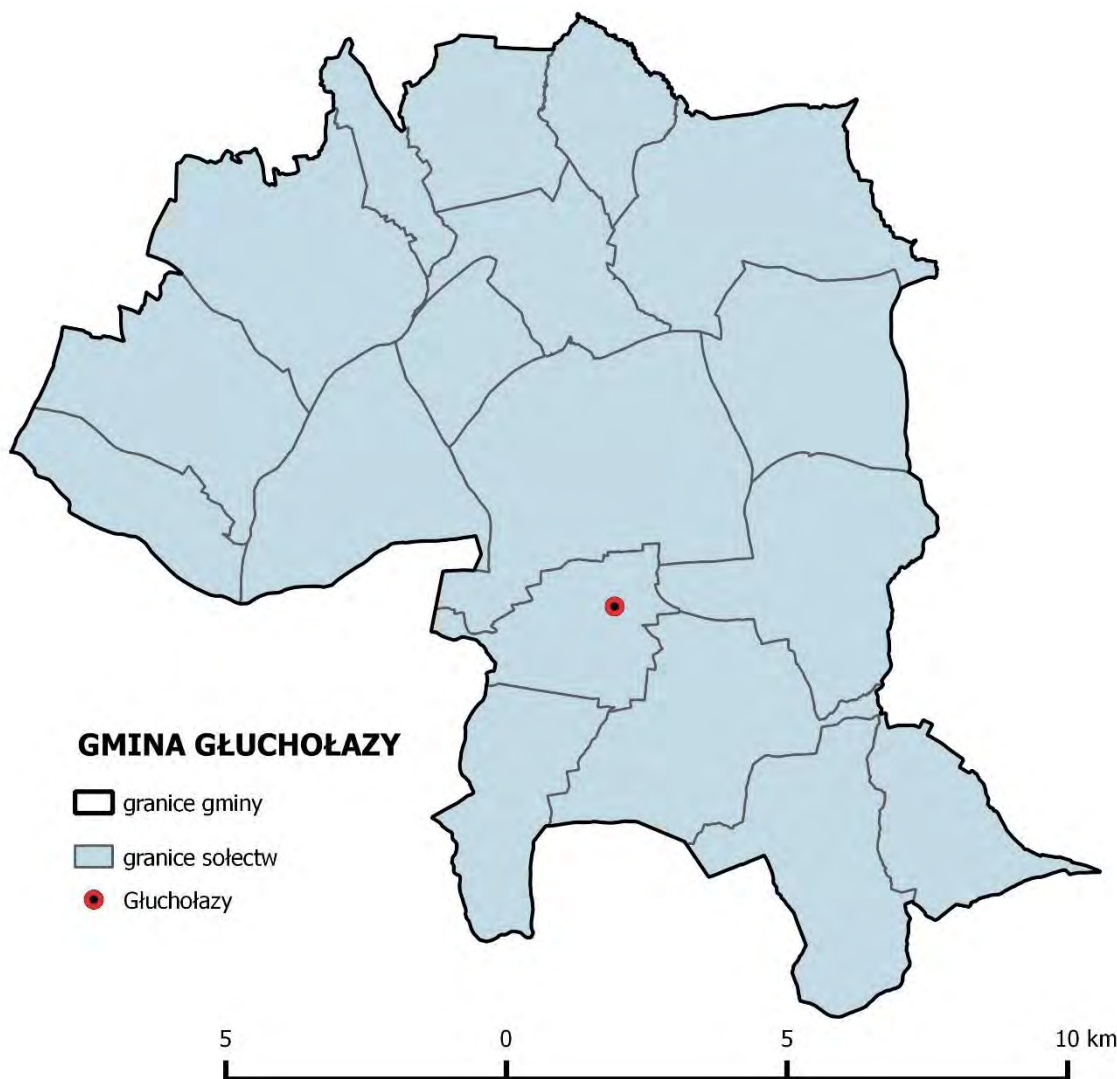
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

W skład gminy Głuchołazy wchodzi miasto Głuchołazy oraz 17 sołectw: Biskupów, Bodzanów, Burgrabice, Charbielin, Gierałcice, Jarnołówek, Konradów, Markowice, Nowy Las, Nowy Świątów, Podlesie, Pokrzywna, Polski Świątów, Sławniowice, Stary Las, Sucha Kamienica, Wilamowice Nyskie.

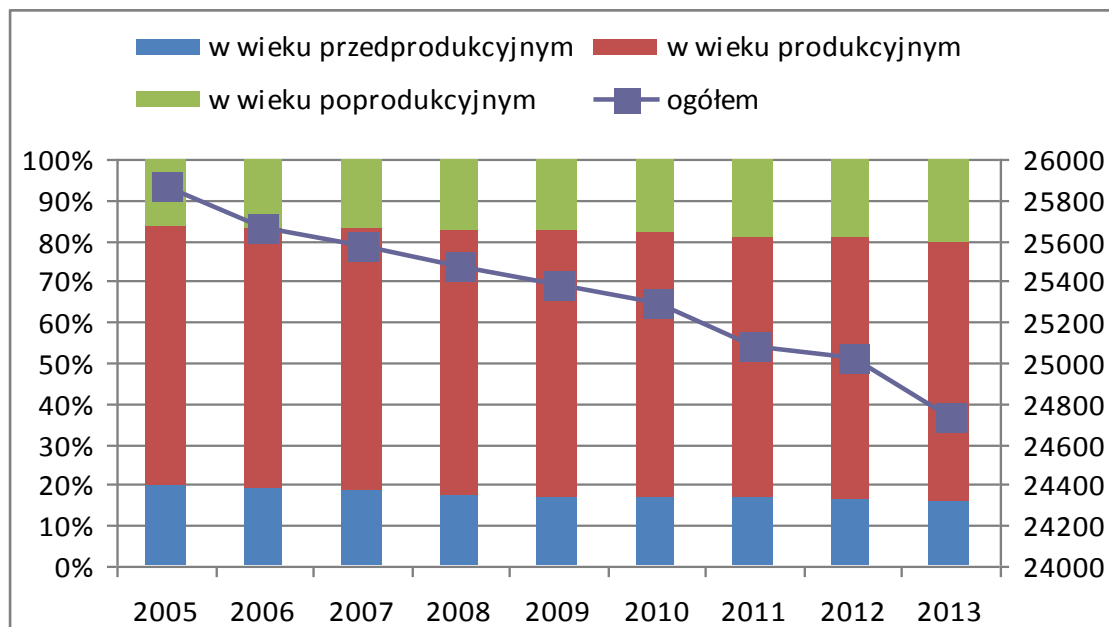


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jeśli chodzi o rozłożenie ludności w gminie to najczęściej osób zamieszkuje Głuchołazy (14 736 osób), Bodzanów (1500 osób), Nowy Świątów (1011 osób) i Gierałcice (908 osób).

Wykres 12 Liczba ludności w gminie Głuchołazy – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny

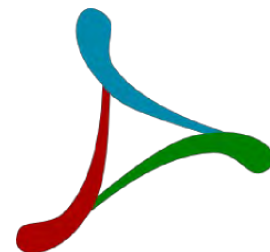


Źródło: www.qus.pl (dostęp luty 2015 r.)

Liczba ludności w gminie z roku na rok maleje. W 2013 gminę zamieszkiwało 24 726 osób, czyli o 1,2% mniej niż w roku poprzednim. Ludność w wieku produkcyjnym stanowiła w 2013 roku 64% ogółu ludności, natomiast osoby w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym odpowiednio – 16% i 20% wszystkich mieszkańców.

W gminie Głuchołazy działa szpital oraz 3 zakłady opieki zdrowotnej. Wszystkie znajdują się w mieście Głuchołazy. Na terenie gminy funkcjonuje 19 placówek szkolnych (w tym 2 przedszkola, 12 szkół podstawowych, 2 gimnazja, 1 zespół szkół, 1 liceum ogólnokształcące i 1 szkoła muzyczna). Wskaźnik komputeryzacji w szkołach podstawowych i gimnazjach kształtuje się na stosunkowo dobrym poziomie – na 1 komputer przypada średnio 12,1 ucznia. Oprócz placówek szkolnych, na terenie gminy działa dużo firm. Swoją siedzibę ma tu Bank Spółdzielczy w Głuchołazach. Funkcjonuje tu również przemysł papierniczy i metalowy. Podmioty gospodarcze zarejestrowane na terenie gminy prowadzą zarówno działalność handlową jak i usługową (m.in. naprawy).

Gmina posiada wiele walorów turystycznych oraz dobrze rozwiniętą bazę noclegową, co daje możliwości rozwoju branży turystycznej i agroturystycznej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina położona jest na wzniesieniach tworzących Góry Opawskie. Najbardziej atrakcyjne miejsca, umożliwiające uprawianie turystyki górskiej, pieszej oraz rowerowej to: Biskupia Kopa, Srebrna Kopa, Góra Zamkowa, Szyndzielowa. Wśród walorów krajobrazowych gminy wyróżnia się także Dolinę Złotego Potoku, Dolinę Bystrego Potoku oraz przełom rzeki Białej Głuchołaskiej, a także wiele pomników przyrody.

Gmina Grodków

Gmina Grodków to gmina miejsko-wiejska położona w powiecie brzeskim. Sąsiaduje z gminami: od południa – Skoroszyce oraz Pakosławice (obie gminy administracyjnie położone są na terenie powiatu nyskiego); od wschodu – Niemodlin (powiat opolski); od północy – Olszanka (powiat brzeski) i Wiązów (powiat strzebiński); od zachodu – Przeworno (powiat strzebiński) oraz Kamiennik (powiat nyski).

W skład gminy Grodków wchodzi miasto Grodków oraz 35 sołectw: Bąków, Bogdanów, Gałączyce, Gierów, Głębocko, Gnojna, Gola Grodkowska, Jaszów, Jeszkotle, Jędrzejów, Kobiela, Kolnica, Kopice, Lipowa, Lubcz, Mikołajowa, Młodoszowice, Nowa Wieś Mała, Osiek Grodkowski, Polana, Przylesie Dolne, Rogów, Starowice Dolne, Sulisław, Strzegów, Tarnów Grodkowski, Wierzbna, Wierzbnik, Więcmierzycze, Wojnowiczki, Wojsław, Wójtowice, Zielonkowice, Żarów i Żelazna.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Mapa 9 Gmina Grodków

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

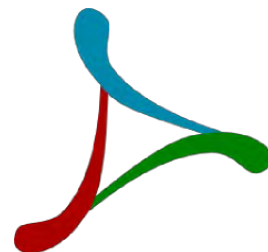


GMINA GRODKÓW

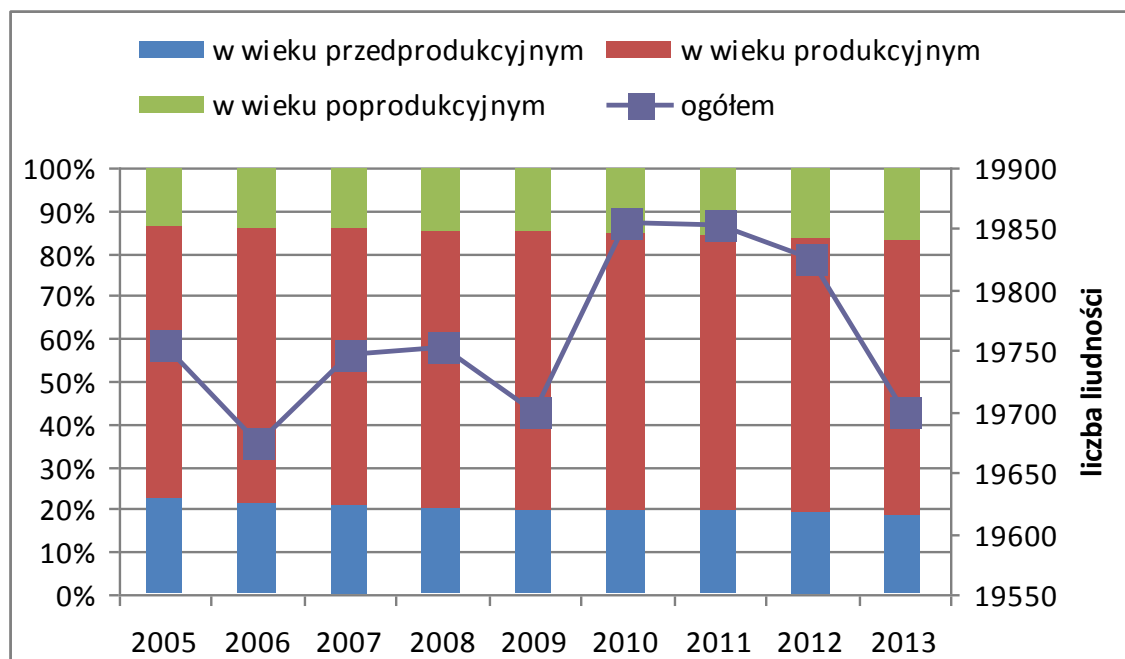
-  granice gminy
-  granice sołectw
-  Grodków



Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 13 Liczba ludności w gminie Grodków – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

Liczba ludności w gminie Grodków na przestrzeni ostatnich lat wahała się pomiędzy 19673 a 19854 osób. Od roku 2010 można zaobserwować tendencję spadkową. W 2013 liczba ludności wyniosła 19 699 osób i była niższa o 0,6% w stosunku do roku poprzedniego. 64% mieszkańców to osoby w wieku produkcyjnym, 19% to osoby w wieku przedprodukcyjnym, natomiast w wieku poprodukcyjnym pozostaje 17% ludności (stan na 31.12.2013 r.).

W gminie Grodków funkcjonuje: 10 przedszkoli, 8 szkół podstawowych, 5 gimnazjów, 2 licea profilowane, 3 szkoły policealne (ponadgimnazjalne), 3 licea ogólnokształcące, 2 technika oraz 2 zasadnicze szkoły zawodowe. Ponadto w gminie funkcjonują również: technika uzupełniająca dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych, uzupełniająca liceum ogólnokształcące dla absolwentów zasadniczych szkół, niepubliczna placówka kształcenia ustawicznego i praktycznego, poradnia psychologiczno-pedagogiczna, zespół szkół i placówek oświatowych, specjalny ośrodek szkolno-wychowawczy, szkoła specjalna przysposabiająca do pracy dla uczniów z upośledzeniem umysłowym w stopniu umiarkowanym lub znacznym oraz dla uczniów z więcej niż jedną niepełnosprawnością, a także publiczna placówka opiekuńczo-wychowawcza w systemie pomocy społecznej. Rolnictwo jest sektorem przeważający w gminie pod względem zatrudnienia. Użytki rolne stanowią niemal 3/4 całej powierzchni. Główne zabytki w gminie to: ratusz, kościół parafialny i kościół ewangelicki, wiatrak typu holenderskiego i obwarowania miejskie.



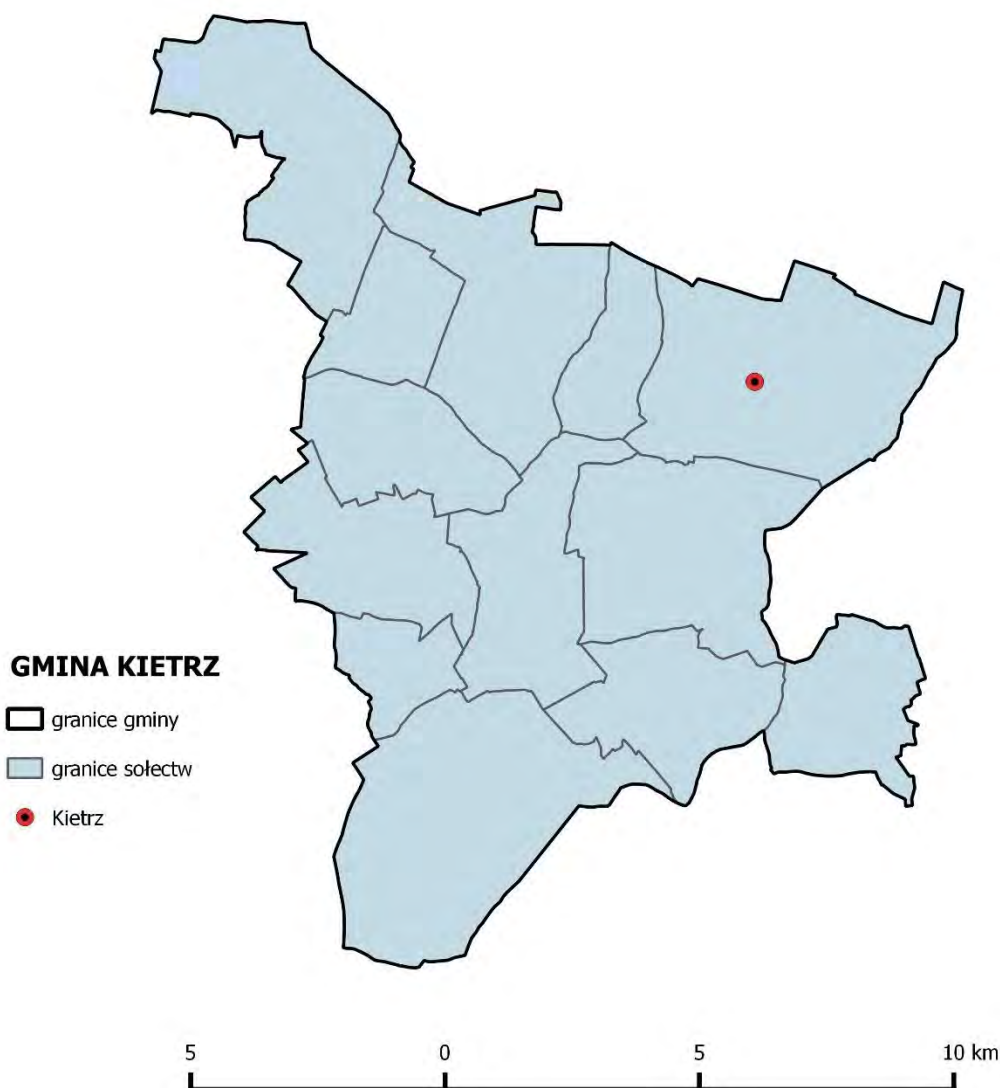
Gmina Kietrz

Kietrz to gmina miejsko-wiejska położona w powiecie głubczyckim. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, powierzchnia gminy stanowi około 20% powierzchni powiatu. Od zachodu gmina sąsiaduje z gminą Branice; od północy z gminami Głubczyce oraz Baborów; od zachodu z gminą Pietrowice Wielkie (powiat raciborski, województwo śląskie); od południa natomiast z gminami położonymi na terenie Republiki Czeskiej.

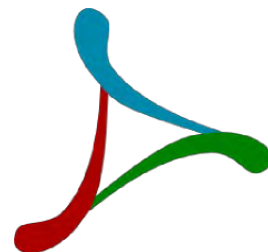
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Mapa 10 Mapa gminy Kietrz



Źródło: Opracowanie własne.



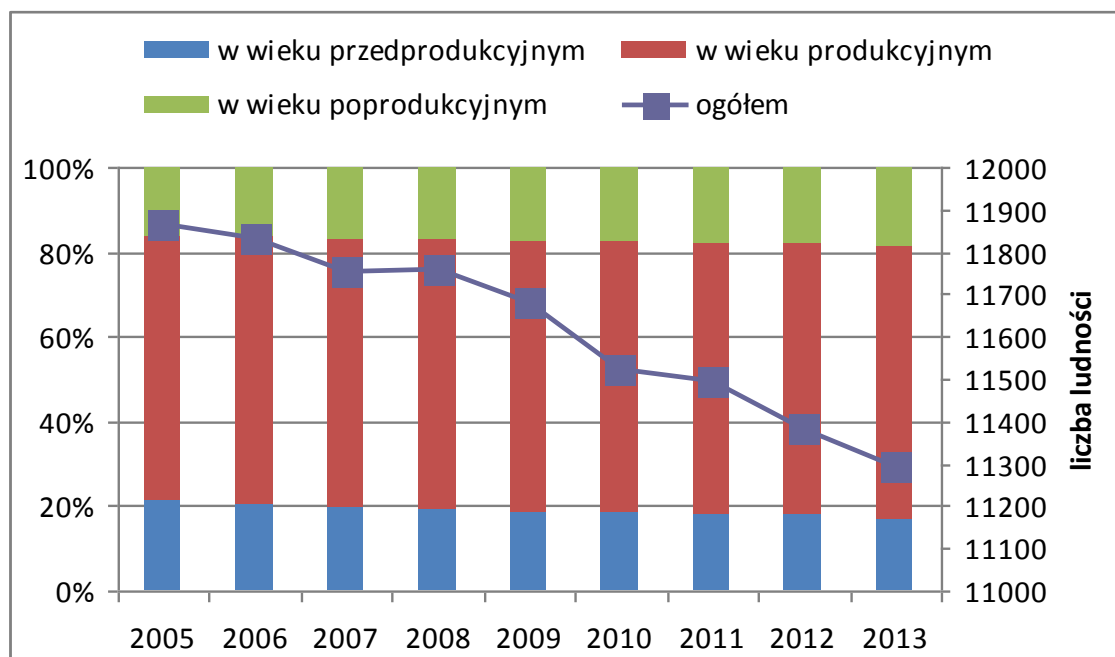
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W skład gminy Kietrz wchodzi miasto Kietrz oraz następujące sołectwa: Chróścielów, Dzierżysław, Kozłówki, Lubotyń, Ludmierzyce, Nasiedle, Nowa Cerekwia, Pilszcz, Rogożany, Rozumice, Ściborzyce Wielkie i Wojnowice.

Najwięcej osób zamieszkuje miasto Kietrz (około 6,5 tys. mieszkańców), Nową Cerekiew (847 mieszkańców) i Pilszcz (752 mieszkańców).

Wykres 14 Liczba ludności w gminie Kietrz – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Źródło: www.gus.pl (dostęp: luty 2015 r.)

Liczba ludności w gminie Kietrz z roku na rok maleje. W 2013 wyniosła ona 11 292 osoby i była o 1% niższa niż w roku poprzednim. 64% ogółu mieszkańców to ludność w wieku produkcyjnym, 17% w przedprodukcyjnym, a 19% w wieku poprodukcyjnym.

Gmina leży nad rzeką Troją, na płaskowyżu głubczyckim, przy granicy polsko-czeskiej. Dominuje tu rolnictwo, głównie uprawa roślin zbożowych (53%). Na terenie gminy działa również kombinat rolny oraz spółdzielnia zajmująca się produkcją piekarniczą i prowadzeniem sieci sklepów spożywczo-przemysłowych, a także placówek gastronomicznych. Oprócz rolnictwa dobrze rozwinięty jest sektor usług, handlu oraz budownictwa.

Na terenie gminy funkcjonuje 6 szkół podstawowych i 1 gimnazjum oraz 1 liceum ogólnokształcące. W szkołach podstawowych i gimnazjum na 1 komputer przypada średnio 11,7 ucznia. Na terenie gminy Kietrz działa 8 zakładów opieki zdrowotnej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

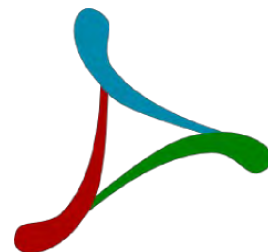
Gmina Korfantów

Gmina Korfantów to miejsko-wiejska gmina położona w powiecie nyskim. Jej powierzchnia stanowi blisko 15% powierzchni powiatu. Od południa gmina sąsiaduje z gminą Prudnik (powiat prudnicki); od zachodu z gminami Nysa i Łambinowice; od północy z gminami Prószków i Tułowice (powiat opolski); a od wschodu z gminą Biała (powiat prudnicki).

Mapa 11 Mapa gminy Korfantów



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

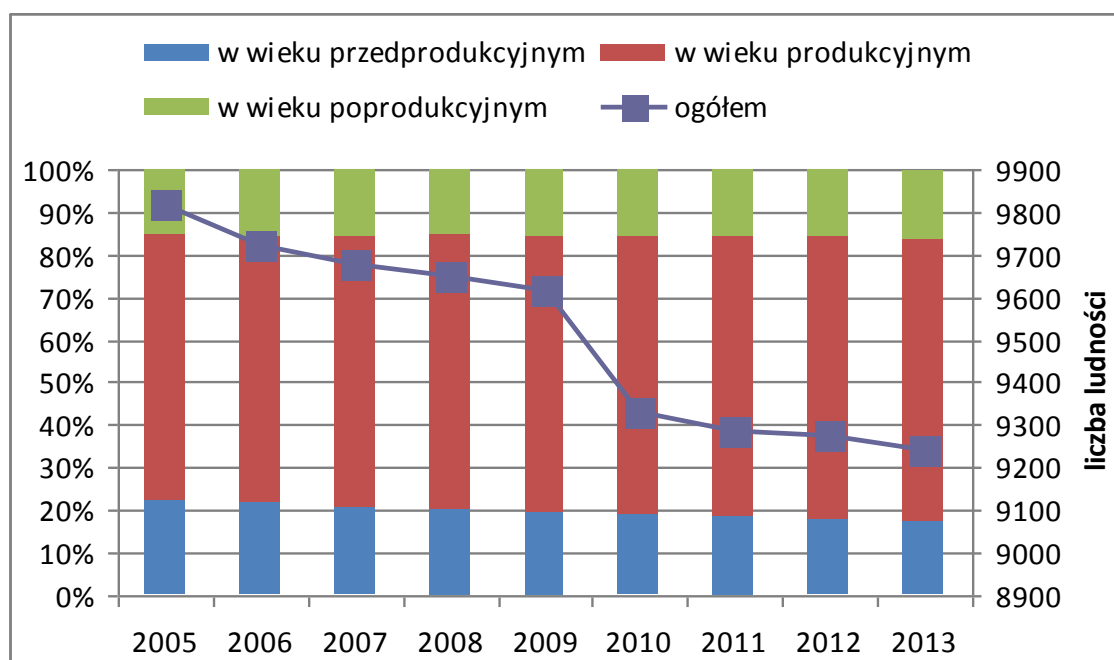
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W skład gminy Korfantów wchodzi miasto Korfantów oraz 23 sołectwa: Borek, Gryzów, Jegielnica, Kuropas, Kuźnica Ligocka, Myszowice, Niesiebedowice, Piechocice, Pleśnica, Przechód, Przydroże Małe, Przydroże Wielkie, Puszczyca, Rączka, Rynarcice, Rzymkowice, Stara Jamka, Ścinawa Mała, Ścinawa Nyska, Węża, Wielkie Łąki, Włodary i Włostowa.

Według danych ze strony gminy Korfantów, na koniec IV kwartału 2014 r. najwięcej osób w gminie zamieszkiwało Korfantów (1855 mieszkańców), Ścinawę Małą (749 osób) i Włodary (742 osoby).

Wykres 15 Liczba ludności w gminie Korfantów – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Źródło: www.qus.pl (dostęp luty 2015 r.)

Liczba mieszkańców gminy Korfantów z roku na rok spada. W 2013 wyniosła 9242 osoby i była o 0,3% niższa od liczby ludności w roku poprzednim. Największy spadek liczby ludności odnotowano w roku 2010 – wynosił on 3% w stosunku do roku poprzedniego. 67% mieszkańców gminy to osoby w wieku produkcyjnym, natomiast 17% stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, a 16% – wieku poprodukcyjnym.

Gmina Lubrza

Lubrza to gmina wiejska położona w powiecie prudnickim. Powierzchnia gminy stanowi blisko 15% powierzchni powiatu. Od zachodu Lubrza sąsiaduje z gminą Prudnik; od północy z gminą Biała; od wschodu z gminą Głogówek; a od południa z gminami położonymi na terenie Czech.

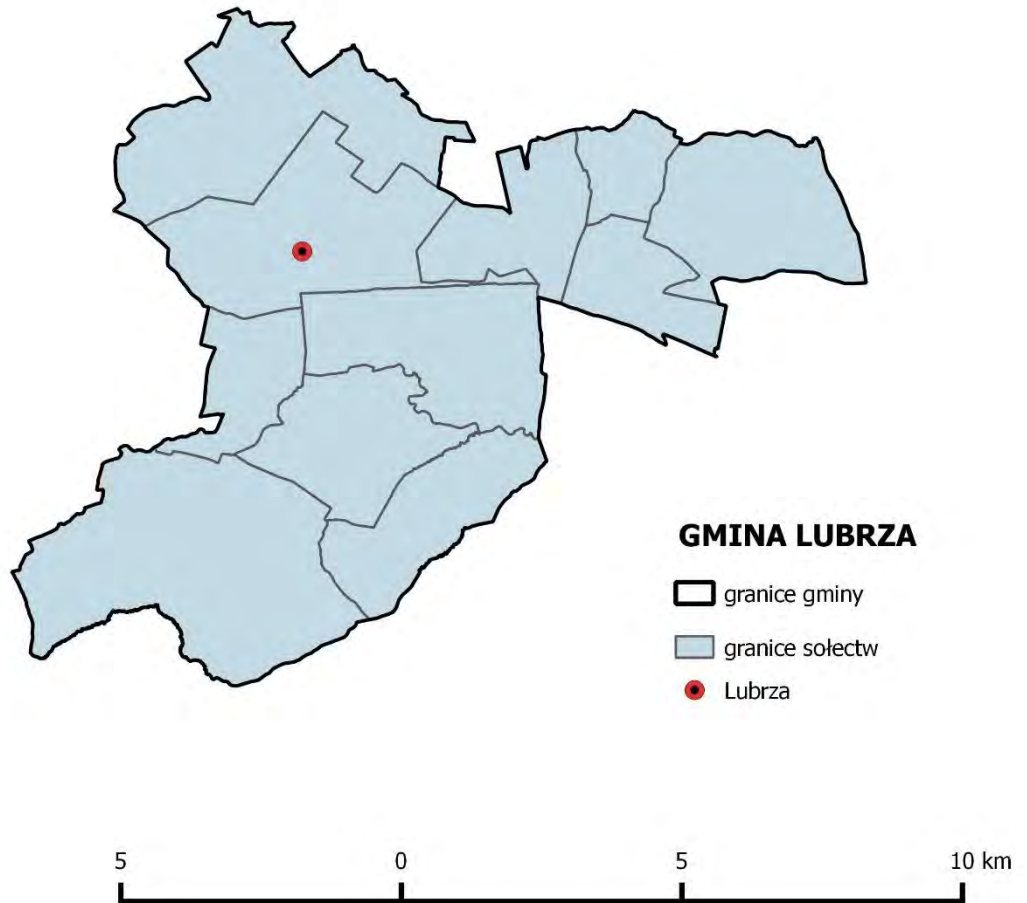
Mapa 12 Mapa gminy Lubrza



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

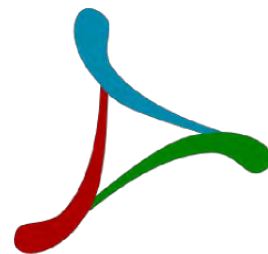
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

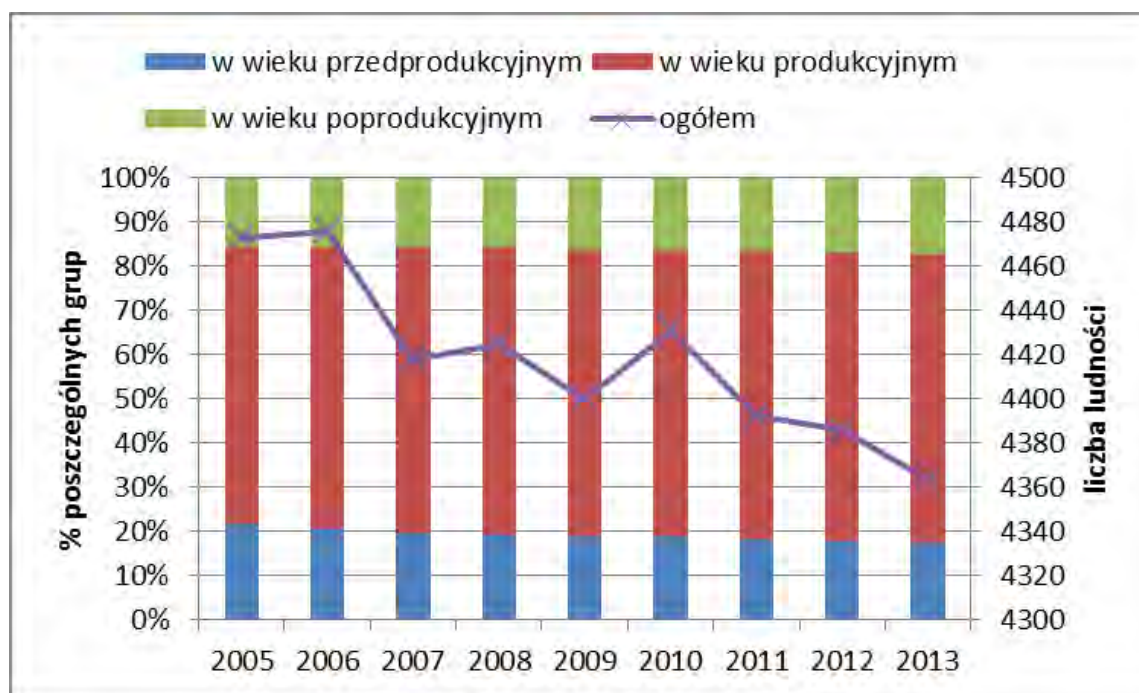
W skład gminy Lubrza wchodzi wieś Lubrza wraz z następującymi sołectwami: Dytmarów, Jasiona, Krzyżkowice, Laskowice, Nowy Browiniec, Olszynka, Prężynka, Dobroszewice, Skrzypiec, Słoków, Trzebina oraz łącznie.

Z danych dostępnych na stronie internetowej www.lubrza.opole.pl wynika, że w 2013 r. **najwięcej** mieszkańców gminy zamieszkiwało Lubrzę (965 osób), Trzebinę (803 osób) oraz Dytmarów (511 osób). Natomiast **najmniej** osób zamieszkiwało



miejscowości: Dobroszewice (72 mieszkańców), Słoków (91 mieszkańców) oraz Laskowice (96 mieszkańców).

Wykres 16 Liczba ludności w gminie Lubrza – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



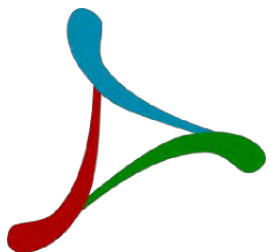
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

Na przestrzeni badanych lat liczba mieszkańców w gminie ulegała zmianie. Z danych liczbowych wynika, że w gminie Lubrza występuje tendencja spadkowa jeśli chodzi o demografię. Zauważyć można jednocześnie minimalny wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym.

Podstawowym sektorem gospodarki w gminie jest rolnictwo. Jego rozwojowi sprzyjają dobre warunki naturalne. Użytki rolne stanowią ok. 80,2% powierzchni gminy, lasy 9,72%, a pozostałe grunty (w tym zainwestowane) – 10,08%. Głównym użytkownikiem gruntów rolnych gminy są rolnicy indywidualni, w których posiadaniu jest 4421 ha ziemi.

Walory tutejszego krajobrazu stwarzają możliwość rozwoju turystyki opartej na wypoczynku. Na terenie gminy znajduje się przejście graniczne Trzebina Bartultovice, które pełni funkcję pełnotowarowego przejścia granicznego. Położenie gminy w obrębie krajowego systemu kolejowego i drogowego zapewnia jej dobre powiązania z terenami sąsiednimi. Umożliwia również rozwój urządzeń i obiektów obsługi komunikacji i ruchu turystycznego.



Teren gminy wyposażony jest w dobrą infrastrukturę komunalną oraz adekwatną bazę kulturalno-oświatową.

Gmina Łambinowice

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Łambinowice położona jest w południowo-zachodniej części województwa opolskiego, na terenie powiatu nyskiego. Administracyjnie graniczy: od północy z obszarem gmin Niemodlin i Tułowice; od wschodu i południa z obszarem gminy Korfantów, a od zachodu z obszarem gmin: Nysa, Pakosławice i Skoroszyce.

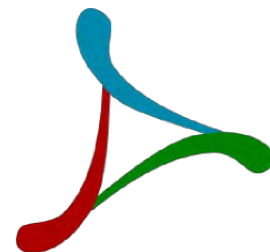
Gmina dzieli się na 13 sołectw: Bielice, Budzieszowice, Drogoszów, Jasienica Dolna, Lasocice, Łambinowice, Malerzowice Wielkie, Mańkowice z przysiółkiem Bardno, Piątkowice, Sowin, Szadurczyce z przysiółkiem Dworzysko, Wierzbie. Największą obszarowo wsią są Łambinowice (2592 ha), zaś najmniejszymi: Szadurczyce (292 ha) i Drogoszów (339 ha). Powierzchnia ogólna gminy Łambinowice wynosi 12 362 ha.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Mapa 13 Mapa gminy Łambinowice



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



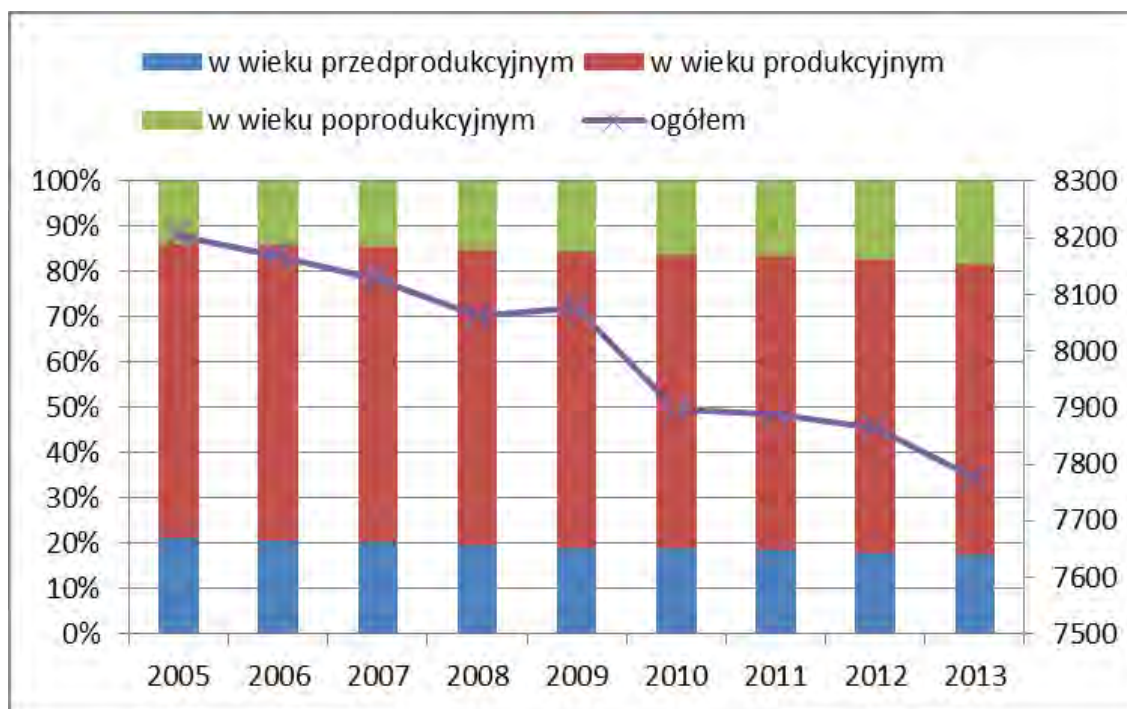
Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 17 Liczba ludności w gminie Łambinowice – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

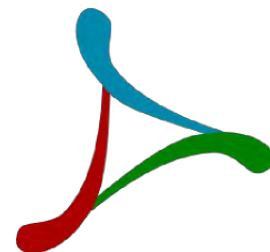
Powyższy wykres przedstawia ogólną liczbę ludności gminy oraz jej podział ze względu na wiek produkcyjny. Z wykresu wynika, że ogólna ilość osób w gminie zmniejsza się z roku na rok. Równocześnie można zauważyć minimalny wzrost liczby ludzi w wieku poprodukcyjnym.

Jeśli chodzi o szkolnictwo i edukację, to w gminie Łambinowice działają przedszkola, szkoły podstawowe, zespół szkolno-przedszkolny, gimnazjum oraz liceum ogólnokształcące i szkoła zawodowa działająca przy Zespole Szkół w Łambinowicach.

Gmina Nysa

Gmina Nysa jest gminą miejsko-wiejską położoną w centralnej części powiatu nyskiego. Powierzchnia gminy stanowi około 18% powierzchni powiatu. Od południa gmina sąsiaduje z gminą Głucholazy; od zachodu z gminą Otmuchów; od północy z gminą Pakosławice; a gminy sąsiadujące z nią od wschodu to Łambinowice i Korfantów.

Mapa 14 Mapa gminy Nysa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



GMINA NYSA

-  granice gminy
-  granice sołectw
-  Nysa



Źródło: Opracowanie własne

W skład gminy Nysa wchodzi miasto Nysa oraz następujące sołectwa: Biała Nyska, Domaszkowice, Głębinów, Goświnowice, Hajduki Nyskie, Hanuszów, Iława, Jędrzychów, Kępnica, Konradowa, Koperniki, Kubice, Lipowa, Morów, Niwnica,

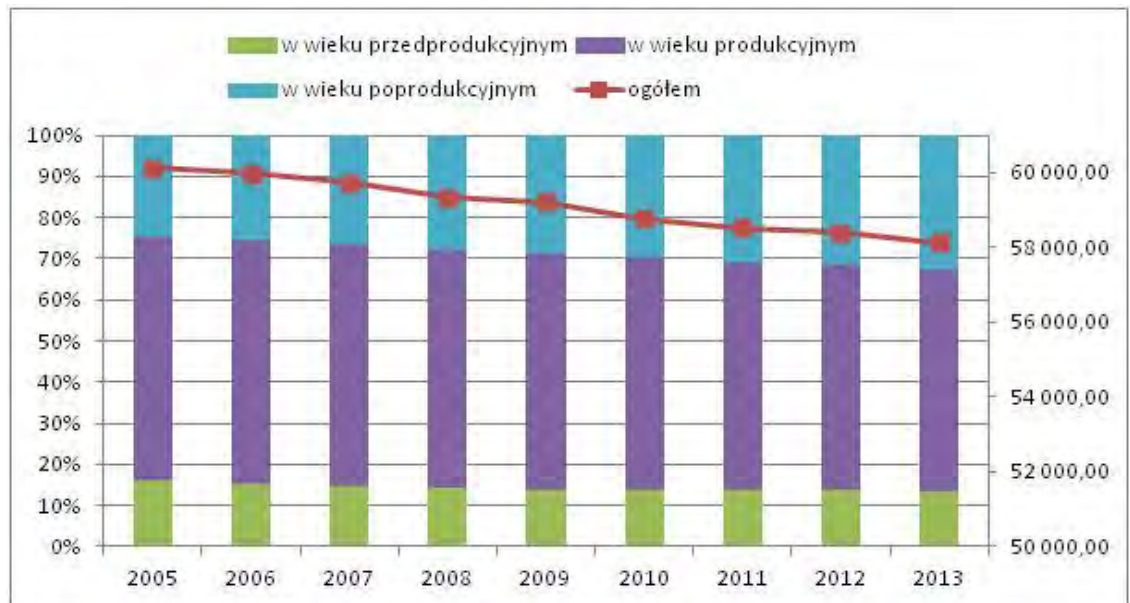


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podkamień, Przełęk, Radzikowice, Regulice, Rusocin, Sękowice, Siestrzechowice, Skorochów, Wierzbicice, Wyszków Śląski oraz Złotogłowie.

Wykres 18 Liczba ludności w gminie Nysa – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



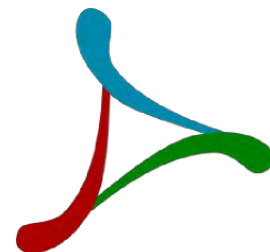
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych (GUS, dostęp 02.2015 r.)

Liczba ludności w gminie Nysa stale maleje. W roku 2013 wynosiła ona 58 132 osoby i zmniejszyła się o 0,5% w stosunku do roku 2012 (58 397 osób). Zaś w porównaniu do roku 2005, w 2013 liczba ludności w gminie Nysa zmniejszyła się o 3,5%. W roku 2013, liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym, stanowiła 13,5% ogółu, w wieku produkcyjnym – 54%, natomiast wieku poprodukcyjnym – 32,5%. Można zauważyć tutaj wzrastający udział ludności w wieku poprodukcyjnym na rzecz malejącego udziału pozostałych grup ludności. Świadczy to o starzeniu się miejscowego społeczeństwa.

Branżami dominującym w strefie gospodarczej gminy Nysa są handel oraz budownictwo. W 2013 roku stopa bezrobocia wynosiła tu 7%. Na terenie gminy funkcjonują firmy branży produkcyjnej, handlowo-usługowej oraz spożywczej. Miejskowe zakłady produkcyjne charakteryzują się różnorodnością branżową, a ich działalność często związana jest z wykorzystaniem zasobów lokalnych.

Szkolnictwo na terenie gminy również jest dobrze rozwinięte. Na jej terenie działa 15 przedszkoli, 23 szkoły podstawowe i gimnazja (łącznie), 11 szkół ponadgimnazjalnych oraz szkoły wyższe.

Cały obszar Gminy Nysa przynależy do dwóch makroregionów: Niziny Śląskiej i Przedgórze Sudeckiego. Przez tereny zabudowane Miasta przepływa druga co do wielkości rzeka w województwie opolskim – Nysa Kłodzka. Jedną z największych



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

atrakcji turystycznych ziemi nyskiej jest Jezioro Nyskie, które, wraz z otaczającymi je terenami, może samo w sobie stanowić cel podróży, bądź też być punktem wypadowym wycieczek pieszych i rowerowych turystów. Na północno-wschodnim brzegu Jeziora Nyskiego leżą tereny Nyskiego Ośrodka Rekreacji. Infrastruktura techniczna ośrodka, plaża ze strzeżonym kąpieliskiem, baza noclegowo-gastronomiczna oraz ciekawa oferta turystyczna, tworzą doskonałe warunki dla rozwoju różnorodnych form rekreacji.

Gmina Otmuchów

Gmina Otmuchów położona jest w południowo-zachodniej części województwa opolskiego w powiecie nyskim. Od północy sąsiaduje z gminami Pakosławice i Kamiennik; od zachodu z gminą Paczków; od wschodu z gminami Nysa i Głuchołazy; a od południa z Republiką Czeską.

Gmina zajmuje obszar 188,23 km², z czego 28,01 km² znajduje się w granicach administracyjnych miasta Otmuchów. Jezioro Otmuchowskie dzielące gminę na część północną i południową również znajduje się w granicach administracyjnych ww. miasta. Powierzchnia gminy stanowi 2,2% ogólnej powierzchni województwa.

Gmina Otmuchów wchodzi w skład Euroregionu „Pradziad”. Euroregion ten to ponadgraniczne porozumienie samorządów lokalnych południowo-zachodniej części województwa opolskiego oraz czeskich stowarzyszeń gmin z dawnych powiatów Bruntal i Jeseník. Gmina jest również członkiem Związku Gmin Śląska Opolskiego.

W skład jednostki administracyjnej wchodzi miasto Otmuchów i 31 sołectw: Broniszowice, Buków, Grądy, Goraszowice, Janowa, Jasienica Górna, Jarnołów, Jodłów, Kałków, Kijów, Kwiatków, Lasowice, Ligota Wielka, Lubiatów, Łąka, Maciejowice, Malerzowice, Meszno, Nadziejów, Nieradowice, Piotrowice Nyskie, Ratnowice, Sarnowice, Siedlec, Starowice, Suszkowice, Śliwice, Ulanowice, Wójcice, Wierzbno, Zwanowice. W niektórych sołectwach występują przysiółki:

- w Grądach – Laskowice, Pasieki i Rysiołwie,
- w Maciejowicach – Grodziszczce,
- w Nadziejowie – Kamienna Góra,
- w Piotrowicach – Krakówkowice,
- w Wierzbnie – Zwierzyniec.



Mapa 15 Mapa Gminy Otmuchów




Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



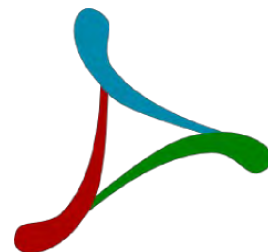
GMINA OTMUCHÓW

-  granice gminy
-  granice sołectw
-  Otmuchów



Źródło: http://otmuchow.probip.pl/prawo_lokalne/statut_gminy.html (dostęp luty 2015r.)

Gmina Otmuchów to region o niezwykłych walorach turystycznych. O jej randze zadecydowało położenie w południowo-zachodniej części województwa opolskiego; na podsudeckim szlaku od Głucholaz poprzez Nysę, Otmuchów, Paczków do ziemi kłodzkiej, na lewym brzegu Nysy Kłodzkiej. Atrakcyjne usytuowanie gminy, w pobliżu



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

granicy z Czechami oraz w sąsiedztwie jezior Otmuchowskiego i Nyskiego powoduje, że gmina Otmuchów należy do najliczniej odwiedzanych miejsc rekreacyjno-wypoczynkowych na Opolszczyźnie.

Jednym z podstawowych czynników warunkujących rozwój społeczno-gospodarczy gminy Otmuchów jest duża dostępność i funkcjonalność tutejszych układów transportowych. Głównym elementem układu komunikacyjnego o znaczeniu regionalnym jest tu droga krajowa nr 46 relacji Kłodzko – Otmuchów – Nysa – Niemodlin – Opole – Ozimek – Częstochowa – Szczekociny.

Jest to droga o klasie GP (główna przyspieszona). Przez teren gminy przebiega również jedna czynna linia kolejowa (nr 137) relacji Katowice – Legnica. Na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki jest to linia pierwszorzędna, dwutorowa i niezelektryfikowana.

Według danych pozyskanych z GUS liczba mieszkańców Gminy Otmuchów na koniec 2011 r. wynosiła 14120 osób, z tego miasto zamieszkiwało 5136 osób, tj. 36% ogółu mieszkańców; a na terenach wiejskich zamieszkiwało 8984, osób czyli 64% mieszkańców gminy. Od 2002 r. nastąpił spadek liczby mieszkańców – ogółem o 379 osób, czyli o ok. 2,5%. W analizowanych latach liczba mieszkańców miasta zmniejszyła się o 271 osób (tj. o ok. 5%), a na terenach wiejskich o 108 osób (tj. o ok. 1%). Liczba kobiet przypadająca na 100 mężczyzn w gminie Otmuchów na koniec 2011 r. wyniosła 106 (na koniec 2002 r. było ich 104). Z kolei liczba małżeństw na 1000 mieszkańców w 2011 r. wyniosła 6,5 (na koniec 2002 r. było ich 5,2). Jeśli zaś chodzi o liczbę urodzeń na 1000 mieszkańców, wyniosła ona 10,2 (na koniec 2002 r. było to 8,4). Liczba zgonów na 1000 mieszkańców wyniosła 9,0 (na koniec 2002 r. było to 9,4). Tym samym przyrost naturalny był dodatni i wynosił 1,2 na 1000 mieszkańców (na koniec 2002 r. było to -0,9).

Na terenie gminy Otmuchów zidentyfikowano następujące problemy demograficzne: spadek liczby mieszkańców, większa emigracja ludności z miasta niż z obszarów wiejskich, spadająca gęstość zaludnienia, ujemne saldo emigracji w ruchu wewnętrznym, ujemne saldo migracji w ruchu zewnętrznym.

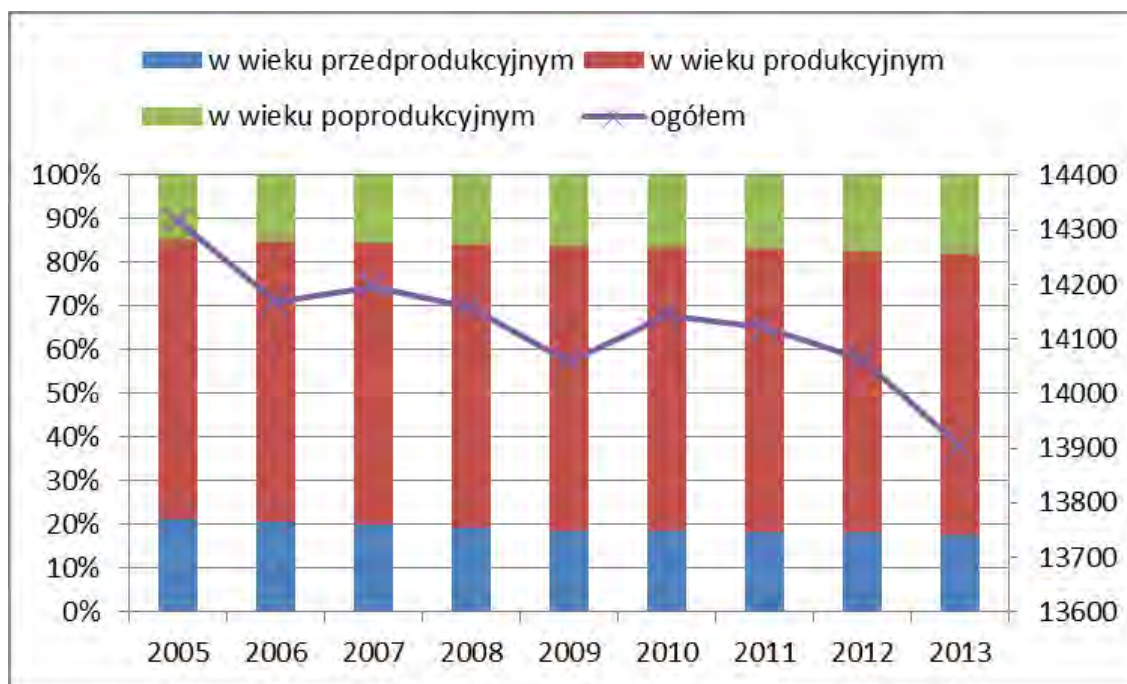
Dane Powiatowego Urzędu Pracy w Nysie wskazują na to, że liczba bezrobotnych gminy Otmuchów na koniec grudnia 2012 r. wyniosła ogółem 838 osób, w tym 413 kobiet (na koniec 2009 r. wartość ta wskazywała 688 bezrobotnych, w tym 304 bezrobotne kobiety). Bezrobotni z prawem do zasiłku stanowili na koniec grudnia 2012 r. 149 osób (na koniec 2009 r. było ich 189). Natomiast liczba długotrwale bezrobotnych wyniosła 385 (w 2009 r. były to 154 osoby). W stosunku do końca 2009 r., na koniec 2012 r. liczba osób długotrwale bezrobotnych w gminie Otmuchów wzrosła o 231 osób.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

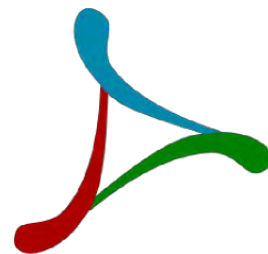
Wykres 19 Liczba ludności w gminie Otmuchów – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

Na terenie Gminy Otmuchów zidentyfikowano następujące problemy związane z rynkiem pracy: powiększające się bezrobocie, zwiększanie się liczby osób długotrwale bezrobotnych bez prawa do zasiłku, zwiększająca się liczba wykreśleń podmiotów gospodarczych, zwiększające się bezrobocie na obszarach wiejskich.

Na terenie Gminy Otmuchów istotnym elementem układu komunikacyjnego o znaczeniu regionalnym jest droga krajowa nr 46 relacji Kłodzko – Otmuchów – Nysa – Niemodlin – Opole – Ozimek – Częstochowa – Szczekociny. Jest to droga klasy GP (główna przyspieszona), w ciąg której wchodzi wybudowana i oddana w 2006 r. do eksploatacji obwodnica otmuchowska, która zasadniczo zmieniła obciążenie ruchem drogowym miasta Otmuchów. Ponadto, przez teren gminy przebiegają inne ważne dla gminy drogi powiatowe łączące miasto Otmuchów z gminami pogranicza czesko-polskiego. Wiele z nich zostało w ostatnich latach wyremontowanych, w tym z udziałem środków unijnych i środków pozabudżetowych gminy Otmuchów. Przebudowano również wiele ciągów pieszych poprawiając tym samym bezpieczeństwo ich użytkowników. Wiele dróg nadal wymaga modernizacji na całej długości. Pozostałe drogi, ze względu na małe znaczenie w układzie lokalnym, to drogi gminne i lokalne. Zewidencjonowana sieć dróg gminnych na terenie gminy Otmuchów liczy około 51,8 km. Przy czym na terenie miasta jest to ok. 9,5 km, a na terenie wiejskim gminy – 42,3 km. Wskaźnik zagęszczenia wiejskich dróg gminnych wynosi 22,3 km/100km². Przeważająca część dróg jest niskiej jakości i nie wytrzymuje



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

wzrastających obciążań. Wymagają one modernizacji, szczególnie jeśli chodzi o zmianę nawierzchni.

Drogi o nawierzchni gruntowej wymagają przebudowy. Układ kolejowy w Gminie Otmuchów tworzy linia kolejowa nr 137, o znaczeniu pierwszorzędym relacji Katowice – Legnica, przebiegająca przez Kędzierzyn – Nysę – Otmuchów – Paczków – Kamieniec Ząbkowicki – Jaworzynę Śląską (ze stacją kolejową w Otmuchowie). Dodatkowo przez teren Gminy Otmuchów przebiega nieczynna linia kolejowa o znaczeniu lokalnym prowadząca do byłej cukrowni „Otmuchów”. Infrastrukturę towarzyszącą poza obiektami obsługi ruchu kolejowego tworzy dworzec kolejowy, którego stan techniczny jest niezadowolający. W Gminie Otmuchów nie istnieją pasażerskie przewozy kolejowe. Na terenie Gminy Otmuchów jest 25 km ścieżek rowerowych. Komunikację zbiorową ludności zapewnia PKS, MZK oraz przewoźnicy prywatni.

Problemy w obszarze transportu w gminie Otmuchów: zły stan techniczny dróg, zły stan techniczny obiektów inżynierskich zlokalizowanych na drogach publicznych, niedofinansowanie infrastruktury transportowej, niewystarczająca sieć dróg, wymagająca modernizacji sieć dróg gruntowych, marginalizacja transportu kolejowego – likwidacja i niedofinansowanie infrastruktury kolejowej.

Infrastrukturę towarzyszącą, poza obiektami obsługi ruchu kolejowego, tworzy dworzec kolejowy położony w Otmuchowie przy ul. Kolejowej, którego stan techniczny jest niezadowolający, a wykorzystanie obiektu dla ruchu pasażerskiego jest zerowe.

W porównaniu z transportem samochodowym, przewozy kolejowe w gminie Otmuchów mają charakter marginalny – jest to jednak tendencją ogólnokrajową.

Działalność produkcyjna w obrębie gminy bazuje przede wszystkim na przemyśle rolno-spożywczym i wydobywczym. Ważną gałąź gospodarki stanowi turystyka.

Dobre warunki glebowe i klimatyczne sprzyjały rozwojowi przemysłu cukrowniczego, któremu podporządkowana jest tutejsza produkcja roślinna (w tym buraków cukrowych). Natomiast występowanie na terenie gminy złóż surowców mineralnych przyczyniło się do rozwoju przemysłu wydobywczego.

Przedsiębiorstwa są zlokalizowane w większości na terenie miasta Otmuchów. Najczęściej zajmują się one działalnością rolno-spożywczą, cukierniczą i wydobywczą. Transformacja gospodarki przyczyniła się do intensywnego rozwoju instytucji wspierających rozwój przedsiębiorstw, tj. firm świadczących usługi finansowe, ubezpieczeniowe, informacyjne i usługi w zakresie obrotu nieruchomościami. Mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa rozwijają się w takim samym stopniu w mieście jak i na obszarach wiejskich. Prowadzą one przede wszystkim działalność w zakresie handlu i napraw, obsługi nieruchomości, przetwórstwa przemysłowego i budownictwa.

Jednym z podstawowych czynników warunkujących rozwój społeczno-gospodarczy gminy Otmuchów jest dostępność i funkcjonalność tutejszych układów

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

transportowych. Głównym elementem układu komunikacyjnego o znaczeniu regionalnym jest tu droga krajowa nr 46 relacji Kłodzko – Otmuchów – Nysa – Opole – Częstochowa.

Jest to droga klasy GP (główna przyspieszona), której przebudowa i modernizacja na terenie gminy Otmuchów objęła budowę obwodnicy miasta Otmuchów wraz z nowym mostem na rzece Nysa Kłodzka i Raczynie (kanał ulgi Jeziora Otmuchowskiego).

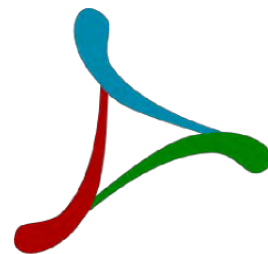
Gęstość sieci dróg powiatowych i gminnych jest wystarczająca. Zapewniają one połączenie ze wszystkimi jednostkami osadniczymi w gminie. Niepokojący jest jednak ich stan techniczny i często brak utwardzonej nawierzchni, co ma bezpośredni wpływ na warunki ruchu i bezpieczeństwo.

Gmina Paczków

Paczków to gmina miejsko-wiejska powiatu nyskiego. Powierzchniowo jest ona najmniejszą gminą położoną na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Od zachodu gmina sąsiaduje z gminą Złoty Stok (powiat ząbkowicki, województwo dolnośląskie); od północy z gminami Kamieniec Ząbkowicki i Ziębice (powiat ząbkowicki, województwo dolnośląskie); od północnego-wschodu z gminą Otmuchów; a od południa z gminami położonymi na terenie Czech.

Do gminy Paczków zalicza się następujące sołectwa: Dziewiętlice (543 mieszkańców), Frydrychów (150 mieszkańców), Gościce (465 mieszkańców), Kamienica (1243 mieszkańców), Kozielno (321 mieszkańców), Lisie Kąty (85 mieszkańców), Stary Paczków (497 mieszkańców), Ścibórz (230 mieszkańców), Trzeboszowice (684 mieszkańców), Ujeździec (435 mieszkańców), Unikowice (346 mieszkańców), Wilamowa (347 mieszkańców).

Mapa 16 Mapa gminy Paczków






Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



GMINA PACZKÓW

-  granice gminy
-  granice sołectw
-  Paczków



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU

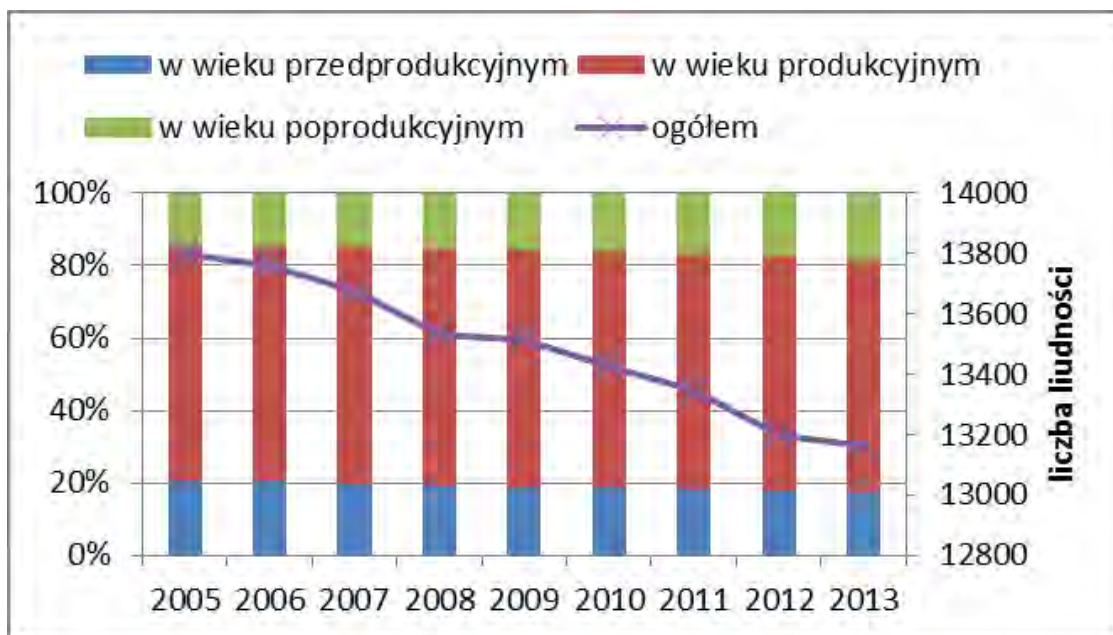




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 20 Liczba ludności w gminie Paczków – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Źródło: www.qus.pl. (dostęp luty 2015 r.)

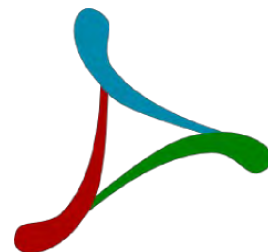
Gmina Prudnik

Gmina Prudnik znajduje się w południowej części województwa opolskiego, u podnóża Gór Opawskich, stanowiących niewielkie pasmo Sudetów Wschodnich.

Jej położenie jest bardzo atrakcyjne szczególnie w dwóch aspektach – turystycznym oraz inwestycyjnym.

Analizując położenie gminy w kontekście jej walorów turystycznych jest to bardzo atrakcyjny obszar. Gmina Prudnik leży na terenie Parku Krajobrazowego Góry Opawskie oraz jego otuliny, tuż przy granicy z Republiką Czeską. Na terenie parku wyodrębniają się trzy masyw górskie, tj.: masyw Góry Parkowej; masyw Długoty i Kobylicy oraz masyw Biskupiej Kopy (stanowiący jednocześnie przepiękne tło dla Prudnika). Tereny Parku Krajobrazowego Gór Opawskich, w tym tereny należące do gminy Prudnik, zachwycają niepowtarzalnymi krajobrazami oraz bogactwem świata roślinnego i zwierzęcego.

Analizując położenie gminy z punktu widzenia inwestycyjnego, szczególną uwagę zwrócić należy na bliskość dużych aglomeracji miejskich, tj. Wrocławia (ok. 120 km) oraz Katowic (ok. 120 km). Zaledwie 50 km dzieli Prudnik od najbliższego miasta wojewódzkiego – Opola. Gmina Prudnik posiada także bardzo dobre połączenie z Republiką Czeską – w odległości ok. 4 km znajduje się pełnotowarowe przejście graniczne Trzebina Bartultovice, do którego prowadzi droga krajowa nr 41.

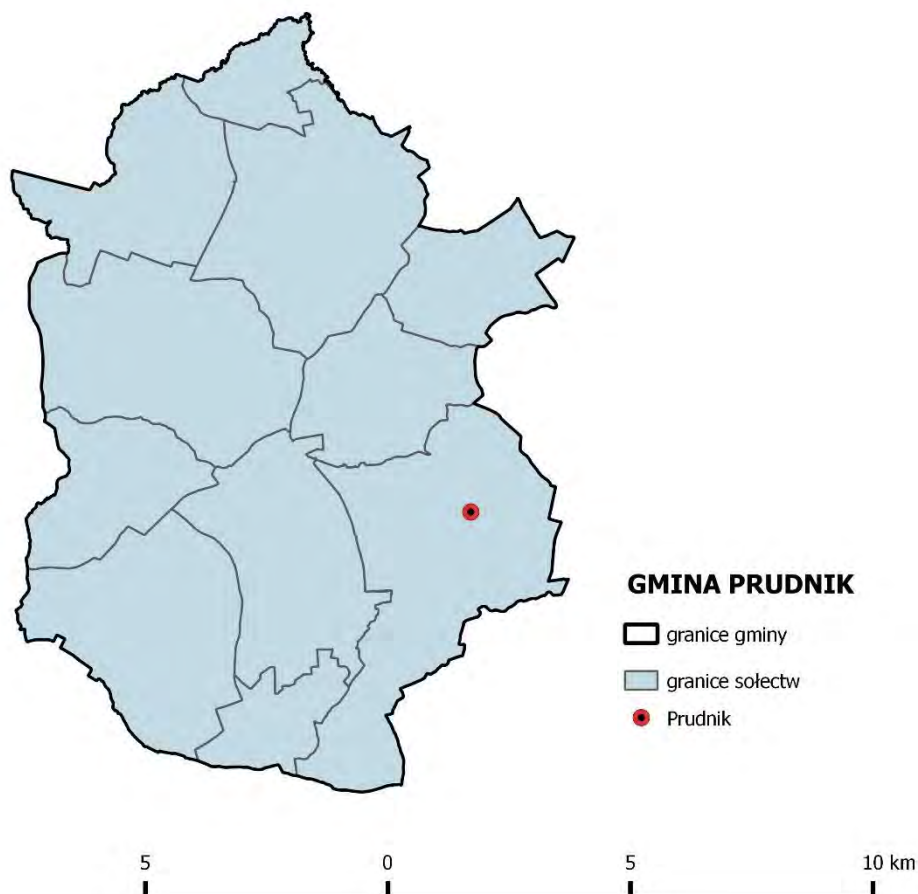


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Prudnik to gmina miejsko-wiejska, wchodząca w skład powiatu prudnickiego. Powierzchnia gminy stanowi ponad 20% powierzchni całego powiatu. Od zachodu gmina sąsiaduje z gminą Głuchołazy (powiat nyski); od północy z gminami Nysa i Korfantów (obie gminy położone są w powiecie nyskim) oraz gminą Biała; od wschodu z gminą Lubrza; zaś na południu gminy rozciąga się granica polsko-czeska.

Mapa 17 Mapa gminy Prudnik



Źródło: Opracowanie własne.

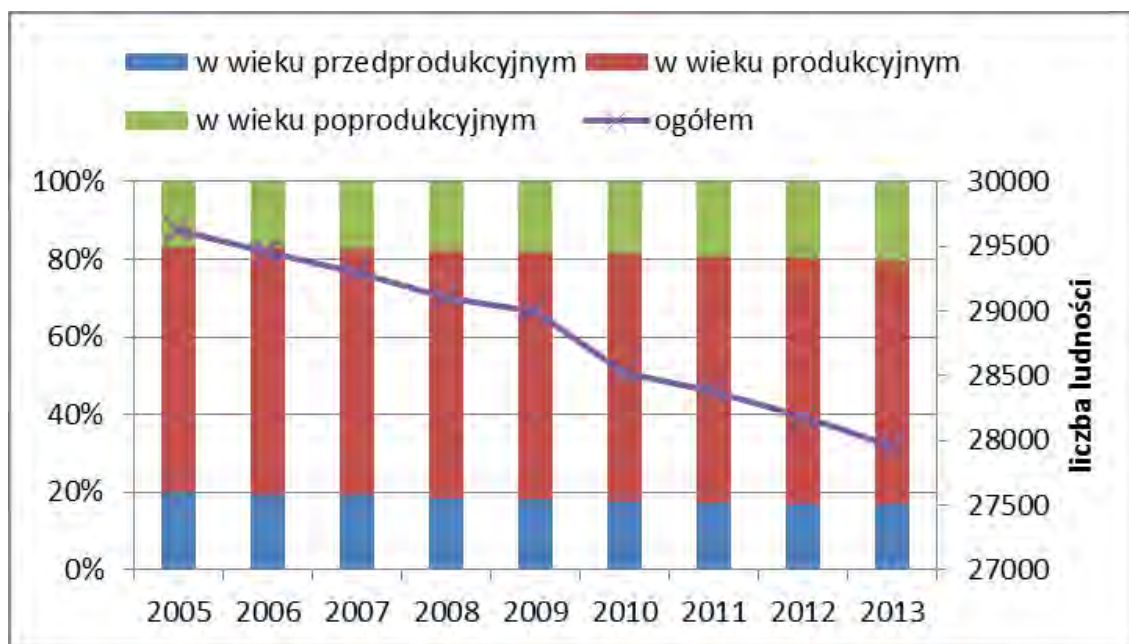
Gmina Prudnik obejmuje następujące sołectwa: Czyżowice, Dębowiec wraz z Wieszczyną, Łąka Prudnicka wraz z Chocimiem, Mieszkowice, Moszczanka, Niemysłowice, Piorunkowice, Rudziczka, Szybowice oraz Wierzbiec.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 21 Liczba ludności w gminie Prudnik – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny



Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015 r.)

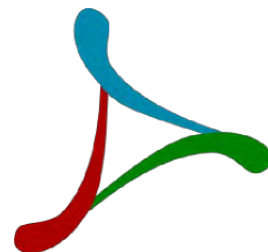
Gmina Skoroszyce

Gmina Skoroszyce położona jest w południowo-zachodniej części województwa opolskiego, w powiecie nyskim. Należy do subregionu Ziemi Nyskiej i położona jest na jej północnym końcu. Rozciąga się na obszarze Niziny Śląskiej, Doliny Nysy Kłodzkiej i częściowo na Równinie Grodkowskiej. Od północy i zachodu gmina graniczy z gminą Grodków; od wschodu z gminą Niemodlin i gminą Łambinowice; a od południa z gminą Pakosławice.

Obszar gminy wynosi 10.361 ha (104 km², co stanowi 1,2% obszaru województwa opolskiego). W skład gminy wchodzi 10 sołectw: Brzeziny, Chróścina, Czarnolas, Giełczyce, Makowice, Mroczkowa, Pniewie, Sidzina, Skoroszyce i Stary Grodków.

Teren gminy zamieszkuje 6604 mieszkańców. Siedzibą władz gminy jest sołectwo Skoroszyce, wieś najbardziej nowoczesna w stosunku do pozostałych, najlepiej wyposażona w infrastrukturę techniczną, społeczną i usługową.

Mapa 18 Mapa gminy Skoroszyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15




tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



GMINA SKOROSZYCE

-  granice gminy
-  granice sołectw
-  Skoroszyce



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



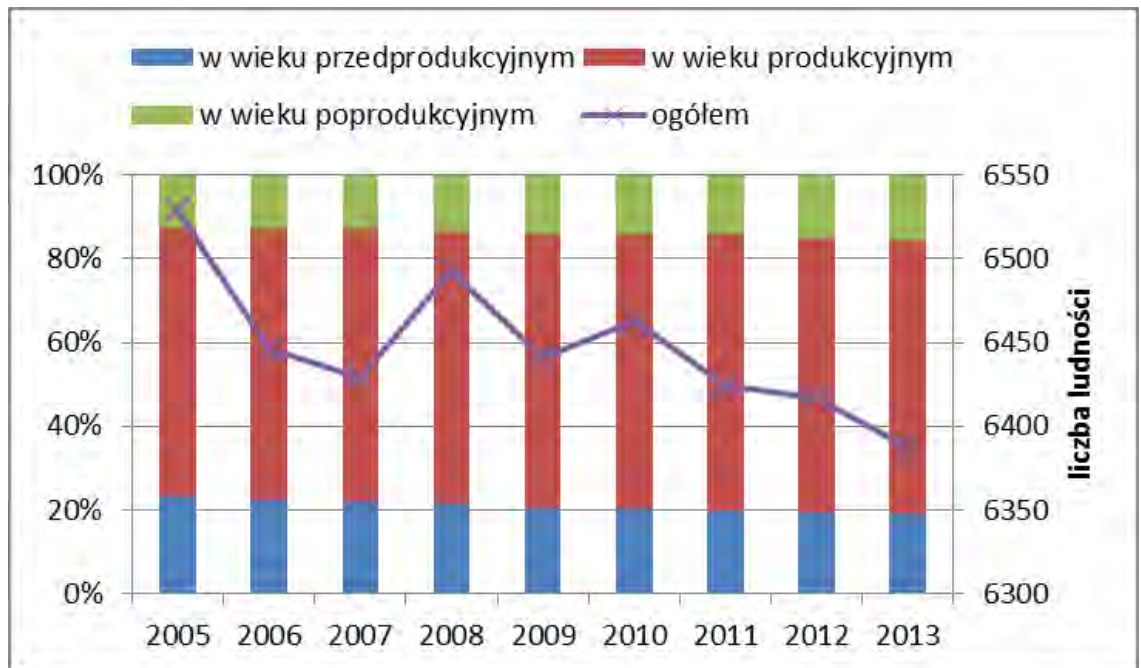


Wykres 22 Liczba ludności w gminie Skoroszyce – ogółem oraz w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

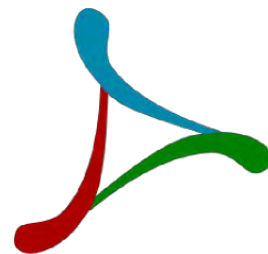


Źródło: www.gus.pl (dostęp luty 2015r.)

Biorąc pod uwagę wybrane dane demograficzne gminy z 2013 r. przyrost naturalny jest ujemny – liczba urodzeń wyniosła 64, natomiast liczba zgonów w 2013 r. była równa wartości 67. W porównaniu do całego powiatu, różnica ta była niewielka (w powiecie liczba urodzeń wyniosła 1051, a liczba zgonów 1511).

Gmina ma zdecydowanie rolniczy charakter: 86,6 % jej powierzchni zajmują użytki rolne (grunty orne, sady, łąki, pastwiska). Należy do gmin stosunkowo dobrze zalesionych, o korzystnych warunkach wodnych, średniej jakości glebach (klasy IVa i IVb), które pozostają dobrze utrzymane. Otoczenie i środowisko przyrodnicze stwarzają dobre warunki dla gospodarki rolnej.

Po reformie oświaty w 1999 r. na terenie gminy funkcjonują publiczne szkoły podstawowe: w Skoroszycach, Sidzinie, Chróście i Makowicach oraz gimnazjum w Skoroszycach. Każda ze szkół posiada w miarę nowoczesny sprzęt i pomoce naukowe oraz pracownię komputerową. Przy szkołach podstawowych w Skoroszycach, Chróście i Sidzinie prowadzone są gminno-szkolne biblioteki.



2. Podsumowanie Diagnozy Strategicznej

2.1. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym

Wykonawca dokonał przeglądu istniejących dokumentów strategicznych na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym, tak aby zapisy „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” były zgodne z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność projektu zachowana zostanie zarówno w stosunku do aktów planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej, krajowym i regionalnym. Pozostanie ona także spójna z pozostałymi realizowanymi politykami województwa opolskiego oraz dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym na poziomie powiatów i poszczególnych gmin biorących udział w Partnerstwie.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2. Opis istniejącej infrastruktury dotyczącej pozostałych środków transportu, stanowiących przedmiot opracowania

Transport lotniczy - na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020 nie funkcjonuje żadne lotnisko, ani lądowisko umożliwiające komunikację lotniczą.

Transport wodny - dla analizowanych gmin najbliższym szlakiem wodnym jest Odrzańska Droga Wodna zlokalizowana na rzece Odrze. Najbliższymi portami rzecznyymi dla Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwa Nyskiego jest port w Koźlu oraz nabrzeże przeładunkowe w Krapkowicach Januszkowicach.

Transport kolejowy Przez obszar OF PN 2020 przebiegają 4 czynne linie kolejowe. Jedną z nich jest linia numer 137 relacji Katowice – Legnica. Linia ta bywa też nazywana Podsudecką Magistralą Kolejową (PMK). Linią o znaczeniu pierwszorzędym jest linia 287 relacji Nysa – Opole. Natomiast linie drugorzędne to linia 288 Nysa – Grodków – Brzeg oraz linia 343 relacji Nysa – Głuchołazy – Mikulovice (Czechy).

Najważniejszym węzłem jest stacja Nysa. Innym ważnym węzłem jest stacja Prudnik obsługująca przewozy o zasięgu lokalnym i regionalnym. Jednak widoczne jest systematyczne zmniejszanie przystanków osobowych i stacji kolejowych na obszarze OF PN 2020 oraz likwidowanie połączeń kolejowych.

Ponadto w opracowaniu dokonano opisu głównych dworców kolejowych i autobusowych wraz z dokumentacją fotograficzną.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.3. Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym

PKS Nysa obsługuje połączenia na 23 trasach³ – zarówno na terenie powiatu nyskiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również na obszarze kilku wybranych większych miast w województwie opolskim. Przewoźnik oferuje połączenia w weekend w ograniczonej liczbie.

Tabor jest średniej jakości, o dużym stopniu wyeksploatowania. Natomiast jego strona internetowa nie jest przejrzysta, co utrudnia dotarcie do konkretnych informacji, takich jak np. cennik biletów.

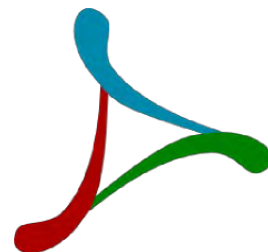
MZK Nysa zapewnia transport na terenie miasta Nysa w ramach 12 linii autobusowych. Przewoźnik oferuje przewozy na liniach wydłużonych oraz liniach skróconych. Tabor przewoźnika wydaje się być nowy i dobrej jakości.

Kolejnym przewoźnikiem jest *Arriva sp. z o.o. Oddział w Prudniku*, która zapewnia dojazd bezpośredni do 25 miejscowości przy użyciu 50 różnych tras. Najwięcej bezpośrednich połączeń z Prudnika oferowanych jest do Głucholaz oraz Opola, następnie do Gminy Biała, Głogówka oraz Nysy. Szczegółowe destynacje z Prudnika przedstawiono w opracowaniu. Strona internetowa przewoźnika zawiera wyraźne informacje czy kurs realizowany jest w dzień roboczy czy też w dzień wolny. Problemem może być znalezienie ogólnego cennika, gdyż cennik umieszczono w wyszukiwarce połączeń.

PKS Głubczyce obsługuje ponad 300 połączeń autobusowych zarówno na terenie powiatu głubczyckiego, sąsiadujących powiatów, jak również kilku wybranych większych miast w Polsce. Najwięcej połączeń komunikacji dziennie odbywa się pomiędzy miejscowościami: Baborów – Głubczyce, Baborów Rynek – Racibórz, Głubczyce – Racibórz, Głubczyce – Opole. Szczegółowe destynacje z Głubczyc i Branic przedstawiono w opracowaniu. Widoczne jest znaczne ograniczenie ilości połączeń w weekendy. Strona przewoźnika nie ma zakładki z cennikami biletów, a legenda przy rozkładzie jazdy sprawia wrażenie chaotycznej, co utrudnia jej zrozumienie.

Dodatkowo Wykonawca przygotował opracowanie kartograficzne z zaznaczeniem tras komunikacyjnych wykonywanych przez poszczególnych przewoźników.

³ Stan na 27 luty 2015 r.



2.4. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym

System drogowy odgrywa najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców miast i gmin Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Sieć drogowa obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodnie powiązania z ośrodkami wyższego rzędu (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynom-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości znajdujące się w gminach należących do Partnerstwa również są odpowiednio skomunikowane. Na omawiany system składają się drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Są one przypisane do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Na analizowanym obszarze widoczna jest dominacja układów równoleżnikowych. Sytuacja ta powstała w wyniku nałożenia siatki dróg na teren, na którym istniały już ukształtowane historycznie struktury osadnicze i przestrzenne. Sieć drogowa Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwa Nyskiego tworzona jest przez ogólnodostępne drogi publiczne następujących kategorii: drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe oraz gminne. W opracowaniu przedstawiono charakterystyki tych dróg.

2.5. Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 od południa graniczy z Republiką Czeską, z krajem morawsko-śląskim oraz krajem ołomunieckim. Długość granicy z Czechami wynosi 192,4 km.

Polska wstąpiła w struktury Unii Europejskiej 1 maja 2004 roku, natomiast w roku 2008 zaczął obowiązywać Układ z Schengen, który znosi kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi Układu.

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 występowały wcześniej następujące rodzaje przejść granicznych, takich jak: drogowe przejście graniczne, przejście małego ruchu granicznego czy przejście kolejowe. W opracowaniu przedstawiono informacje na temat lokalizacji przejść granicznych oraz podstawowych parametrów technicznych.

2.6. Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)

Widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych na analizowanym obszarze. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wykorzystuje potencjał pogranicza polsko-czeskiego. Analizowany teren obfituje

Biuro projektu:

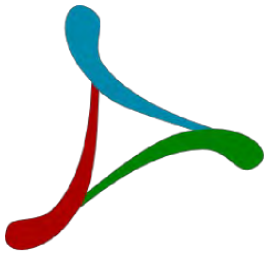
48-300 Nysa

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

w trasy rowerowe o różnorodnej tematyce oraz stopniach trudności. Zauważono, że trasy wytyczono w terenie cennym przyrodniczo, a zarazem ciekawym krajoznawczo i kulturowo. Gminy promują zdrowy styl życia oraz budują infrastrukturę dającą możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób, łącząc odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.

Wykonawca dokonał badań terenowych – czego wynikiem jest zamieszczenie materiału fotograficznego i kart z inwentaryzacji obrazujących stan infrastruktury.

2.7. Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)

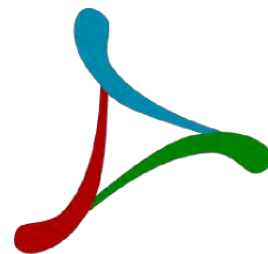
Inteligentne Systemy Transportowe to systemy, które stanowią szeroki zbiór technologii pochodzących z różnorodnych dziedzin nauki (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych) w zestawieniu z technikami zarządzania stosowanymi w transporcie. Rozwiązania takie stosowane są m.in. w celu ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska naturalnego.

Rekomendowanymi rozwiązaniami możliwymi do wdrożenia na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są działania mające na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, tak aby zmniejszyć udział indywidualnego transportu samochodowego w mieście.

2.8. Opis problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem

Wykonawca zdiagnozował następujące niedogodności w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego na obszarze OF PN 2020:

- Niska częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej realizowanych przez PKS (respondenci sugerują zwiększenie częstotliwości) na większości tras komunikacyjnych.
- Brak połączeń w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne (soboty oraz niedziele) w większości miejscowości badanego obszaru. Problem ten należy uznać za największą barierę, która powoduje wykluczenie ludności z możliwości korzystania z transportu zbiorowego.
- Kursowanie komunikacji publicznej PKS w wymiarze jedynie dwóch kursów w ciągu doby w przeważającej liczbie miejscowości. Zauważono, że kursy te nie są kompatybilne z przyjętymi godzinami pracy (zwyczajowo godziny pracy w przedziale 7-17) i godzinami funkcjonowania szkół na terenie OF PN 2020. Brak dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy może być istotną barierą w podejmowaniu zatrudnienia lub oznacza konieczność realizowania podróży transportem indywidualnym.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- W badaniach CATI i IDI przeprowadzonych **wśród mieszkańców**, uczniowie sugerowali, że zdarza się, iż muszą zwalniać się z ostatnich godzin lekcyjnych, aby móc wrócić do domu komunikacją publiczną.
- Brak dopasowania rozkładów jazdy MZK Nysa do potrzeb mieszkańców. Zauważono brak kompatybilności z godzinami pracy.
- Brak wydrukowanego **rozkładu** jazdy na przystankach oraz brak schematu linii – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym na punktach przesiadkowych.
- Brak jednolitych standardów oznakowania przystanków.
- Zmiana oznakowania autobusów MZK Nysa z oznakowania literowego na oznakowanie mieszane literowo-cyfrowe spowodowała, że **podróżni mają kłopot z dopasowaniem numeru linii do jej faktycznego przebiegu**.
- Niska jakość (lub brak) wiat przystankowych na wielu przystankach.
- Brak koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników na wspólnych ciągach komunikacyjnych.
- **Niespójna informacja pasażerska** lub brak dostępu do informacji u niektórych przewoźników.
- Brak synchronizacji czasowej w punktach przesiadkowych.
- Brak **wspólnych ofert taryfowych** umożliwiających korzystanie z różnych linii i różnych przewoźników na podstawie jednego biletu.
- **Wąskie gardła** w sieci drogowej, m.in. kolizyjne skrzyżowania z liniami kolejowymi.
- Kolej funkcjonująca na obszarze OF PN 2020 nie działa dobrze. Systematycznie zmniejszana jest liczba przystanków obsługujących ruch osobowy i stacji kolejowych. Likwidowane są również poszczególne linie kolejowe.

Należy mieć świadomość, że układ drogowy jest pochodną rozwoju i rozmieszczenia jednostek osadniczych, a rozwój tych jednostek determinowany jest obecnie kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru.

Problemem kluczowym drogowego układu transportowego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są ograniczenia komunikacyjne w systemie transportowym. Do przyczyn występowania tego problemu można zaliczyć:

- Brak jednolitego standardu jakości dróg układu komunikacyjnego w wymiarze powiązań zewnętrznych i wewnętrznych (brak spójności chodników, ścieżek rowerowych, jakości nawierzchni itp.).
- Rozczłonkowanie przestrzenne gmin na mniejsze miejscowości, sołectwa lub przysiółki oraz, w związku z tym, występowanie na analizowanych terenach rozproszonej zabudowy.
- Zjawisko urban sprawl (zjawisko rozlewania się miast).
- Historycznie ukształtowane ciągi komunikacyjne, przebiegające przez centra jednostek osadniczych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

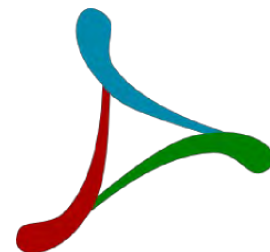
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Brak obwodnic miast i miejscowości, przez które przechodzą znaczące ciągi komunikacji tranzytowej.
- Występowanie terenów cennych rolniczo oraz cennych przyrodniczo – utrudniają one wytyczenie nowych dróg.
- Zły stan techniczny mostów i kładek na rzekach lub niewystarczająca ich liczba przerzucona przez ciągi wodne.
- Brak węzła obsługującego zjazd na autostradę A4 poprzez DW 414 w okolicy Prószkowa z kierunku Prudnika.

2.9. Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN2020

Wykonawca w ramach badania dokonał inwentaryzacji generatorów ruchu. Za generatory ruchu na OF PN 2020 uznano następujące kategorie obiektów – *obiekty handlowe* – takie jak galerie handlowe, centra handlowe oraz hale targowe i targowiska, *obiekty szkolne* – takie jak szkoły ponadpodstawowe oraz uczelnie wyższe (publiczne i niepubliczne), *obiekty lecznictwa otwartego i zamkniętego, sanatoria i uzdrowiska, jednostki administracji rządowej i samorządowej* oraz *tereny rekreacyjno-sportowe*.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter podróży, które są do nich realizowane. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Muszą być one wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji czy obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie. Można zauważyć, że ilość miejsc generujących ruch jest zależna od hierarchii jaką pełni gmina.



3. Przegląd dokumentów strategicznych istniejących na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym oraz lokalnym

W procesie tworzenia zapisów „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględniona zostanie konieczność utrzymania ich zgodności z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność projektu zachowana zostanie zarówno w stosunku do aktów planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej, jak i tych na szczeblu krajowym i regionalnym. Strategia pozostanie zgodna także z pozostałymi politykami realizowanymi w województwie opolskim oraz z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, powiatowym i gminnym.

Niniejsza Strategia będzie spójna z celami określonymi w kluczowych dla Europy, kraju i regionu dokumentach.

Rysunek 1 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



3.1. Dokumenty europejskie

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

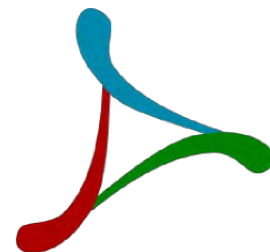


Będąca w opracowaniu „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględnić będzie zapisy najważniejszych dokumentów dotyczących polityki transportowej na poziomie europejskim. Zapisy te transponowane są również w dokumentach krajowych i regionalnych. Dlatego też ograniczono się jedynie do przedstawienia najważniejszych dokumentów

dotyczących unijnej polityki transportowej, bez przytaczania konkretnych ich zapisów:

- Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy.
- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
- Strategia Europa 2020.
- Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu.
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport.
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.

- Program Marco Polo.
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3.2. Dokumenty krajowe



Poniżej przedstawiono najważniejsze państwowe dokumenty strategiczne, wraz z zawartą w nich charakterystyką głównych celów dotyczących krajowej polityki transportowej. Cele „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” będą korespondowały z celami przedstawionych poniżej dokumentów strategicznych.

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015” (SRK) jest podstawowym dokumentem strategicznym Polski, określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić.

Głównym celem Strategii jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski, co może być osiągnięte tylko w warunkach realizacji zasad zrównoważonego rozwoju. W kontekście realizacji tego zadania, powstało 6 priorytetów, określających najważniejsze kierunki i główne działania, dzięki którym możliwe będzie osiągnięcie celu nadrzędnego.

Jednym z priorytetów SRK jest *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*. Dokument kładzie nacisk na optymalizację i podniesienie jakości funkcjonowania systemu transportowego kraju, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych działalności transportowej, ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę (w tym kosztów związanych z oddziaływaniem transportu na zdrowie i środowisko). Służyć temu będzie dążenie do zintegrowania transportu w układzie gałęziowym i terytorialnym, a także podniesienie parametrów eksploatacyjnych sieci transportowych. Zmniejszanie uciążliwości wpływu transportu na środowisko, będzie natomiast uzyskiwane, poprzez wspieranie alternatywnych form transportu dla ruchu drogowego i lotniczego. Najważniejsze będzie zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej Polski i jej regionów, ze szczególnym uwzględnieniem głównych ośrodków gospodarczych.

SRK, podobnie jak „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”, zwraca uwagę na problem zbyt dużego zatłoczenia dużych aglomeracji oraz niewystarczającej konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do samochodowego. Dlatego



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

każde działanie służące poprawie jakości usług transportu publicznego wpisuje się w zamierzenia opisane w „Strategii Rozwoju Kraju”.

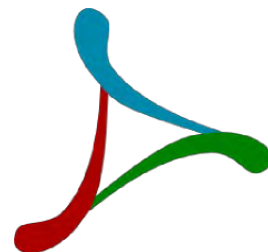
W priorytecie II *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*, zwraca się uwagę na to, że poprawie bezpieczeństwa, likwidacji wąskich gardeł oraz polepszeniu jakości życia mieszkańców służyć będą inwestycje w system transportu publicznego. Będą one miały na celu zwiększenie jego roli jako alternatywy dla poruszania się prywatnymi środkami transportu, zwłaszcza w aglomeracjach. Wśród pożądanych inwestycji wymienia się tu m.in. wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem osób preferujących transport publiczny; tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego; budowę i rozbudowę publicznego transportu szynowego (metra, szybkich kolei miejskich, szybkich tramwajów, sieci kolejek podmiejskich) oraz wprowadzenie rozwiązań dotyczących publicznego dostępu do lotnisk. Za cel stawia się też poprawę standardu i stanu bezpieczeństwa transportu publicznego oraz zwiększenie jego dostępności dla osób starszych i niepełnosprawnych (m.in. poprzez unowocześnienie i dostosowanie taboru). Priorytet VI *Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej* również zwraca uwagę na to, że dla podniesienia konkurencyjności poszczególnych regionów Polski, konieczne jest wspieranie rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej, w tym zwiększanie dostępności do systemów transportu zbiorowego.

„Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”

Jednym z sześciu celów, zdefiniowanych w NSRO jako mające podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski, jest *Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej*. W ramach tego celu zostały nakreślone działania, mające służyć zwiększaniu udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców kraju. Według NSRO należy przedsięwziąć działania, których celem będzie rozwój zrównoważonych środowiskowo sieci transportowych, poprzez m.in. tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych oraz zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego. Działanie to ma spowodować jak największe ograniczenie presji oddziaływania transportu samochodowego na środowisko przyrodnicze, a także zwiększyć przepustowość komunikacyjną miast.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”

Dokument definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: *Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych oraz Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich* (w ramach celu 1.2. *Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi*). W ramach celu 2.2. *Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe* wskazano cel *Usługi komunikacyjne*. Ponadto określono cel 2.5. *Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności*.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W dokumencie stwierdzono, że poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi, ma duże znaczenie dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych. Będzie to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między poszczególnymi ośrodkami. To zaś korzystnie wpłynie na przepływ procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie danego regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak wprowadzenie biletów aglomeracyjnych, czy koordynacja rozkładów jazdy.

Zwiększenie dostępności i poziomu usług w transporcie zbiorowym ma zostać osiągnięte poprzez poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej, wprowadzenie nowocześniejszego taboru oraz zwiększenie zasięgu usług, ich optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego. W efekcie ma to zwiększyć wahadłową mobilność mieszkańców obszarów problemowych. Podniesienie dostępności ośrodków wojewódzkich również ma być realizowane przez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oraz polepszenie jakości przewozów. Skutkiem tych działań będzie skrócenie czasu podróży.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”

Dokument zawiera opis trendów dotyczących popytu na usługi transportowe. Zwiększenie popytu na usługi transportowe związane będzie z koncentracją ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszą koncentracją działalności gospodarczej. Jednocześnie zwiększać się będzie siła nabywczą mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. Sytuacja ta będzie sprzyjała rozwojowi miast. W Koncepcji ustalono, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

„Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”

Polityka transportowa państwa jest skoncentrowana na sformułowaniu celów rozwojowych i wskazaniu sposobów ich osiągnięcia – zarówno w układzie zintegrowanym, jak i w odniesieniu dla poszczególnych gałęzi transportu. We wszystkich skalach (międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej) uwzględnia również związki transportu z innymi sektorami gospodarki.

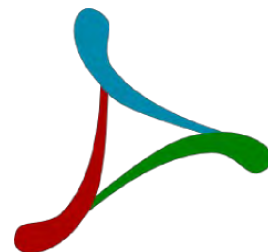
Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców, a także o rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

Sformułowany wyżej, podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących 6 celów szczegółowych:

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa, prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
- Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Diagnoza stanu obecnego, prognoza wzrostu ilości przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, skutkowałą przyjęciem 10 priorytetów krajowej polityki transportowej:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.

Szczególna uwaga jest skierowana na działania prowadzone w dziedzinach, w których efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników lub będą istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu. Stąd za niezwykle ważne uznaje się usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, które kumulują znaczące potoki ruchu. Borykają się one bowiem z wieloma problemami, które koniecznie należy rozwiązać.

„Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”

W dokumencie tym wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdujemy m.in.:

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i kraju,
- zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- wspieranie rozwiązań organizacji transportu, które najmniej zanieczyszczają środowisko,
- unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu.

3.3. Dokumenty regionalne



Na poziomie regionalnym opracowywana Strategia zgodna będzie ze „Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.” oraz „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.

„Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”

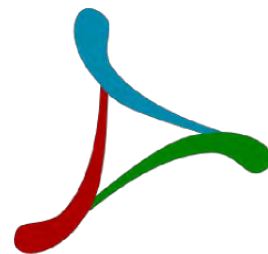
Kluczowe znaczenie rozwojowe sektora transportowego dla województwa opolskiego wiąże się z bardzo dobrym położeniem w przestrzeni komunikacyjnej, zarówno europejskiej, jak i krajowej. Jednakże lokalizacja regionu między obszarami o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może stać się wąskim gardłem w przepływach potoków ładunków oraz osób. Infrastrukturę transportową na terenie województwa opolskiego charakteryzują:

- Relatywnie gęsta sieć komunikacji drogowej z dominantą funkcji tranzytowej wzdłuż osi wschód-zachód. Brak osi północ-południe powoduje radykalne utrudnienia w uruchomieniu walorów endogenicznych regionu.
- Niewystarczający poziom rozwoju dróg w miastach (niezadowolające połączenia z otaczającymi gminami), a także duże natężenie ruchu przyczyniające się do powstawania zatorów w ruchu drogowym.
- Nieuzbrojone w pełni tereny pod inwestycje gospodarcze, wymagające dodatkowo zabezpieczenia kluczowych dla danego obszaru powiązań z drogami krajowymi i regionalnymi w kontekście przyciągania inwestorów.
- Zbyt mała liczba obwodnic oraz przepraw mostowych przez rzekę Odrę, a także niedostateczne parametry techniczne dróg i obiektów mostowych.

W ramach Wyzwania 3. *Atrakcyjne obszary do zamieszkania, inwestowania i wypoczynku* zakłada się realizację następujących celów strategicznych oraz celów operacyjnych dotyczących systemu transportowego:

Cel Strategiczny 6. *Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług*, a w nim cele operacyjne:

- 6.1. Rozwój powiązań transportowych,
- 6.2. Poprawa dostępności do aglomeracji opolskiej,
- 6.3. Integracja systemu transportu zbiorowego,
- 6.4. Poprawa bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych.



W analizie SWOT w zakresie dostępności komunikacyjnej wskazano słabe strony województwa:

- brak osi komunikacyjnej północ-południe,
- połączenie z Warszawą,
- stan i parametry techniczne infrastruktury drogowej i kolejowej,
- połączenie stolicy regionu z autostradą A4,
- transport publiczny,
- integracja systemów transportu,
- infrastruktura dostępu do Internetu i cyfryzacja,
- infrastruktura logistyczna.

Realizacja działań planowanych w ramach opracowywanego dokumentu strategicznego, bezpośrednio przyczyni się do eliminacji ww. braków w systemie transportowym województwa oraz do osiągnięcia celów sformułowanych w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”.

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”

Podstawowym celem opracowania Planu była poprawa jakości systemu transportowego województwa opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Sformułowany w ten sposób cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Założenia „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” będą zgodne z założeniami Planu dla województwa opolskiego. Będą się również przyczyniać do realizacji celów zaplanowanych na poziomie województwa.

Biuro projektu:

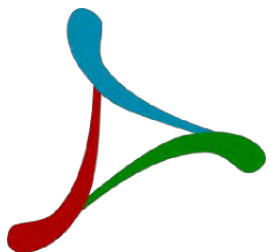
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



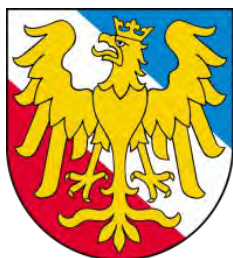
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3.4. Dokumenty lokalne

W podrozdziale odniesiono się do zapisów dokumentów strategicznych na poziomie poszczególnych powiatów i gmin. Przeanalizowane strategie mają charakter ogólny, wskazują jednak najważniejsze niedobory w systemie transportowym oraz formułują cele strategiczne dotyczące systemu transportowego i komunikacyjnego na konkretnych obszarach.

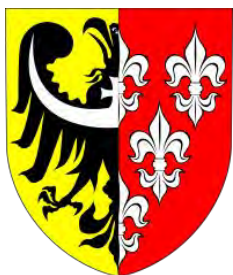
„Strategia Rozwoju Powiatu Prudnickiego”



W przeprowadzonej analizie zawartej w Strategii wskazano na nierównowagi strukturalne występujące w powiecie. W odniesieniu do infrastruktury transportowej oraz systemu komunikacyjnego wskazano: zbyt dużą ilość dróg o złej jakości nawierzchni oraz niedobór obwodnic i bezpiecznych ciągów komunikacyjnych.

Podczas analizy słabych i mocnych stron powiatu w obszarze *Infrastruktura techniczna i rynek nieruchomości* ponownie wskazano złą jakość dróg. Jednocześnie podkreślono, że sieć dróg jest dobrze rozwinięta – gęstość dróg występujących na analizowanym obszarze jest wystarczająca.

„Strategia Rozwoju Wspólnoty Międzygminno-Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004-2015”

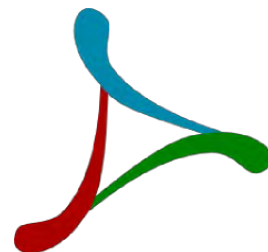


Wśród słabych stron Wspólnoty Nyskiej zidentyfikowanych w Strategii wskazano słaby poziom infrastruktury technicznej we wszystkich obszarach – w tym w obszarze infrastruktury drogowej.

Jedną ze wskazanych szans jest rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej oraz działania na rzecz środowiska, wśród których ujęto działania na rzecz zrównoważonego rozwoju transportowego.

Jako cele operacyjne w obszarze *Infrastruktura, komunikacja* wskazano m.in.:

- rozwój i modernizację sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej,
- dostosowanie systemu komunikacji do potrzeb społecznych,
- zorganizowanie kolejowych przejść granicznych,
- wykorzystanie szlaków kolejowych dla potrzeb turystyki.



„Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy)”

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju zapewnia zachowanie równowagi między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz tymi z zakresu ochrony środowiska.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Połączenie komunikacji kołowej z kolejową.
- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu. Rozwój infrastruktury drogowej, w szczególności tras szybkiego ruchu.

„Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015”



„Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015” jest dokumentem określającym kierunki rozwoju gminy w zmieniających się warunkach zewnętrznych i wewnętrznych.

Wśród słabych stron Gminy Nysa wskazano zły stan techniczny infrastruktury transportowej i niską jakość oferowanych usług w tym zakresie.

W ramach Priorytetu I *Wzmocnienie konkurencyjności gospodarki* zawarto cel strategiczny *Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej*.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Według zapisów Strategii: *Wzrost atrakcyjności gospodarczej, obok czynników wewnętrznych, uwarunkowany jest również wpływem czynników zewnętrznych, a dotyczących regionalnych i ponadregionalnych powiązań gminy. Biorąc pod uwagę fakt, iż najbardziej atrakcyjne z punktu widzenia rozwoju terenów inwestycyjnych są obszary położone w bezpośrednim lub bliskim sąsiedztwie autostrady, konieczna jest poprawa i zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów aktywności gospodarczej. Cel ten winien być osiąganym poprzez sukcesywną modernizację i przebudowę dróg o znaczeniu regionalnym (krajowych i wojewódzkich) oraz realizację obwodnic miasta. Korzystne powiązanie obszarów Gminy z układem transportowym regionu opolskiego oraz krajowego może być jednym z ważnych atutów zwłaszcza dla pozyskania inwestorów sfery produkcyjnej.*

„Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa”

Koncepcja ma na celu wskazanie najefektywniejszego wariantu przedsięwzięcia o charakterze publicznym, polegającego na budowie tras rowerowych na terenie gminy Nysa.

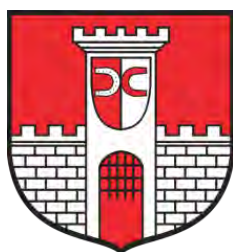
Koncepcja ma stać się podstawą do podjęcia przez władze gminy Nysa decyzji o przystąpieniu do inwestycji i wyboru wariantu techniczno-lokalizacyjnego. Ma także na celu określenie orientacyjnych kosztów inwestycyjnych Przedsięwzięcia i propozycji etapowania.

W koncepcji przedstawiono:

- możliwe rozwiązania technologiczne, ich porównanie pod względem techniczno-ekonomicznym i oddziaływania na środowisko,
- wskazanie preferowanej opcji technologicznej i lokalizacyjnej przedsięwzięcia organizacyjnej przedsięwzięcia,
- wyliczenie kosztów inwestycji,
- zagrożenia mogące mieć wpływ na niepowodzenie przedsięwzięcia.

Opracowywana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględniac będzie zapisy ww. koncepcji.

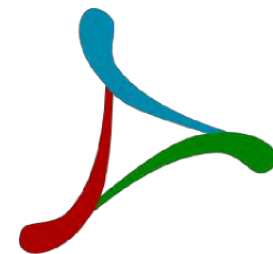
„Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025”



chodników.

„Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025” wśród słabych stron Gminy Biała wskazuje m.in. brak dogodnych połączeń autobusowych oraz brak linii kolejowej.

W ramach celu strategicznego nr 3 *Rozwój Przestrzeni Publicznych Gminy Biała* zwrócono uwagę m.in. na konieczność działań związanych z remontami i modernizacją dróg oraz budową



„Strategia Rozwoju Gminy Branice do roku 2013”



Ze względu na brak aktualnego dokumentu strategicznego, analizy dokonano na podstawie dokumentu obowiązującego do roku 2013.

Dokument zakłada w ramach Priorytetu I. *Przestrzeń* realizację celu strategicznego *Rozwój i poprawa systemu komunikacyjnego*, a w nim celów szczegółowych: *Poprawa i rozwój układu sieci drogowej* oraz *Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób*.

Podstawą do określenia celów dotyczących transportu była dokonana analiza SWOT oraz przeprowadzone badania ankietowe. Obszar transportu publicznego na terenie gminy **źle i bardzo źle** oceniła ponad połowa respondentów, a pozytywnie wyraziło się o nim jedynie 11,1% badanych.

„Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce”



Wśród słabych stron gminy zidentyfikowanych w Strategii wskazano m.in.: niewystarczający stopień połączeń komunikacyjno-drogowych, likwidację istniejących połączeń kolejowych oraz zły stan techniczny dróg.

Strategia zakłada realizację celu strategicznego *Rozwój infrastruktury technicznej, przemysłu i usług*, a w nim działania mające na celu podniesienie standardu infrastruktury komunikacyjnej.

„Strategia Rozwoju Gminy Głuchołazy”



Wśród głównych nierównowag w gminie wskazano słabą komunikację, a w jej obrębie – brak możliwości szybkiego przemieszczenia się w różne strony kraju i brak obwodnicy wokół miasta.

Ponadto jako słabe strony w obszarze *Infrastruktura Techniczna* wskazano niedomagania infrastruktury komunikacyjnej, w tym drogowej, w szczególności zaś niedostępność połączeń komunikacyjnych dla osób niepełnosprawnych.

Wizja gminy w 2020 roku zakłada, iż będzie ona dobrze skomunikowana z regionem, krajem, Europą, ze szczególnym uwzględnieniem czeskiego sąsiada.

Wśród najważniejszych działań w zakresie *Infrastruktury technicznej i drogowej* wymienia się działania nakierowane na rozwój i modernizację sieci komunikacyjnej, dostosowanie komunikacji do potrzeb mieszkańców, wykorzystanie szlaków kolejowych, wprowadzenie ruchu tranzytowego oraz aktywizację infrastruktury drogowej.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

„Strategia Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023”



Wśród słabych stron gminy wymienia się m.in. niską jakość dróg oraz niewielką liczbę ścieżek i tras rowerowych. Zwraca się ponadto uwagę na zróżnicowanie stanu technicznego dróg – w szczególności podkreśla się gorszy stan dróg wojewódzkich (nr 385 oraz 378) oraz dróg powiatowych. Wśród działań przyczyniających się do realizacji celów operacyjnych Strategii wymienia się m.in. działania związane z polityką komunikacyjno-transportową: kontrolę prędkości ruchu pojazdów na drogach; poziome i pionowe oznakowanie ulic; oznakowanie poboczy i przejść dla pieszych; budowę, przebudowę oraz remonty dróg znajdujących się na terenie gminy Grodków wraz z infrastrukturą towarzyszącą; modernizację dróg dojazdowych do gruntów rolnych oraz modernizację i przebudowę dróg gminnych.

„Strategia Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020”



Wśród słabych stron gminy wskazano m.in. odległość od głównych, strategicznych szlaków komunikacyjnych, brak wykorzystania gminnej infrastruktury kolejowej dla potrzeb transportu osobowego i towarowego, postępującą degradację istniejącej infrastruktury. Ponadto wskazuje się na słabo rozwinięty transport zbiorowy oraz przestarzały, niespełniający standardów jakości, tabor autobusowy. Niską ocenę otrzymał również stan techniczny dróg o znaczeniu lokalnym, który negatywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa drogowego.

W ramach Obszaru kluczowego I: *Gospodarka lokalna, przedsiębiorczość i aktywizacja zawodowa* zakłada się realizację celu strategicznego *Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe*, a w nim realizację celów operacyjnych: *Modernizacja gminnego układu drogowego* oraz *Budowa infrastruktury i usprawnienie systemu drogowego*.

„Strategia Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku”

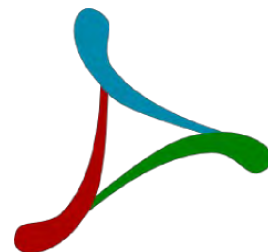


Wśród obszarów problemowych w gminie wskazano m.in. problem złego stanu sieci infrastruktury komunikacyjnej oraz złego stanu dróg powiatowych i gminnych, które w dużym stopniu wymagają modernizacji i remontów.

Z uwagi na słabą ocenę dostępności transportu zbiorowego przez mieszkańców, zwraca się szczególną uwagę na rolę jaką powinien odgrywać transport zbiorowy z okolicznych miast do Korfantowa (w tym także transport kolejowy).

W analizie SWOT (Sfera społeczna/ Słabe strony) sieć komunikacji zbiorowej uznano za rozwiniętą w sroponiu średnim.

Plan rozwoju infrastruktury technicznej przewiduje na terenie gminy modernizację dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach powyższego działania planuje się rozbudowę i utrzymanie infrastruktury drogowej, co traktowane jest przez mieszkańców jako priorytetowe zadanie dla samorządu (odpowiedzi takiej udzieliło aż 60% ankietowanych). Dlatego *Modernizując drogi, gmina będzie pamiętać o infrastrukturze towarzyszącej, takiej jak chodniki, ścieżki rowerowe i oświetlenie, poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w miejscach o szczególnie natężonym ruchu samochodowym.*

„Strategia Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020”



W przeprowadzonej w Strategii analizie SWOT wśród słabych stron gminy wymienia się m.in. niezadowalający stan nawierzchni dróg przebiegających przez gminę, niewystarczającą ilość chodników we wsiach oraz braki w oświetleniu głównych ciągów komunikacyjnych we wsiach.

Rozwój komunikacyjny wymienia się jako jeden z czterech najważniejszych obszarów wśród sfer rozwojowych Gminy Lubrza.

„Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015”



W Planie zakłada się działania mające na celu poprawę stanu infrastruktury drogowej, w tym m.in. modernizację dróg wojewódzkich i dróg powiatowych, budowę chodników oraz tras rowerowych, modernizację oświetlenia ulicznego, oznakowanie dróg gminnych oraz przystosowanie dróg transportu rolnego do przejazdu ciężkimi maszynami rolniczymi.

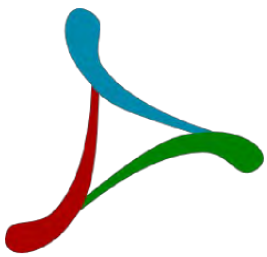
W kontekście komunikacji zbiorowej zakłada się przede wszystkim rozszerzenie zakresu sieci przystanków o nowe tereny mieszkaniowe.

„Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020”



W analizie SWOT Gminy Otmuchów w obszarze *Infrastruktura techniczna* wśród słabych stron wskazano zły stan techniczny dróg oraz słabo rozwiniętą sieć kolejową.

Jednym z Celów strategicznych ujętych w Strategii jest *Modernizacja i rozwój miejscowego potencjału gospodarczego*. Wśród celów operacyjnych zakłada się *Rozwój i modernizację sieci dróg*, w tym: poprawę jakości dróg w celu osiągnięcia standardów UE, odciążenie układu komunikacyjnego miasta, w szczególności jego zabytkowego centrum, oraz zapewnienie połączeń drogowych z planowanymi obiektami przemysłowymi.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

„Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013”



W Planie Rozwoju Lokalnego dokonano oceny barier i problemów związanych z siecią drogową oraz zaplanowano zadania nakierunkowane na poprawę zdiagnozowanych problemów. Problemem sieci drogowej jest jej zły stan. Nawierzchnia dróg jest zniszczona, wymagają one również modernizacji w celu podniesienia ich nośności i zwiększenia szerokości. Problemem jest także brak chodników przy większości dróg znajdujących się na terenie gminy. Systematycznie rosnący ruch powoduje konieczność wykonywania częstszych remontów dróg, w celu podniesienia ich standardu. W zakresie infrastruktury kolejowej problemem jest utrzymanie połączeń, umożliwiających komunikację z większymi miastami regionu.

Wśród zadań polegających na poprawie sytuacji w gminie wymienia się: budowę i modernizację dróg gminnych, budowę chodników, rozbudowę sieci ulic oraz wyznaczenie i budowę tras turystycznych (ścieżki rowerowe itp.).

„Strategia Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020”



W analizie SWOT wskazano słabe strony Gminy Prudnik, zarówno w odniesieniu do otoczenia wewnętrznego jak i zewnętrznego. W zakresie transportu wskazano tutaj: brak rozwiniętej sieci ścieżek rowerowych oraz obniżanie się rangi komunikacji kolejowej jako czynnika rozwojowego.

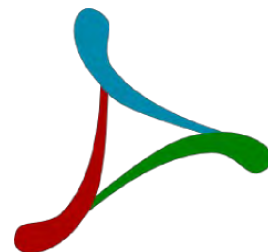
Wśród zadań, które przyczynią się do realizacji celów ogólnych i szczegółowych Strategii wskazano: budowę ścieżek rowerowych, budowę dróg dojazdowych i parkingów obsługujących zbiornik Piorunkowice, a także modernizację i budowę dróg.

„Strategia Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023”



W Analizie SWOT wśród słabych stron gminy wymieniono m.in. brak transportu zbiorowego łączącego Skoroszyce z wszystkimi pozostałymi miejscowościami w gminie oraz brak bezpośredniego połączenia gminy z Opolem, a także słaby stan dróg lokalnych (część dróg wciąż pozostaje nieutwardzona).

Jednym z celów strategicznych zdefiniowanych w Strategii jest *Rozbudowa infrastruktury społecznej, komunikacyjnej, komunalnej i ochrony środowiska*. Wśród celów operacyjnych wskazano działania mające na celu modernizację dróg znajdujących się na terenie gminy wraz z ich infrastrukturą towarzyszącą oraz budowę chodników i tras rowerowych.



4. Opis istniejącej infrastruktury dotyczącej pozostałych środków transportu, stanowiących przedmiot opracowania

4.1. Transport lotniczy

Na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020 nie funkcjonuje żadne lotnisko, ani lądowisko umożliwiające komunikację lotniczą. Na terenie gminy Skoroszyce we wsi Chróścina zlokalizowane jest dawne lotnisko wojskowe, które aktualnie pozostaje nieczynne⁴. Lotnisko to nie ma wpływu na transport lotniczy Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Województwo opolskie jest jednym z czterech województw w Polsce (obok podlaskiego, lubelskiego i świętokrzyskiego), które nie posiadają portu lotniczego. Najbliższe międzynarodowe porty lotnicze, zapewniające obsługę województwa oraz gmin Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie, znajdują się w Katowicach Pyrzowicach oraz we Wrocławiu Strachowicach.

Odległości międzynarodowych lotnisk od głównych miast OF PN 2020, tj. Nysy, Prudnika i Głubczyc, podano poniżej:

- lotnisko Katowice Pyrzowice: Prudnik 140 km, Głubczyce 120 km, Nysa 164 km;
- lotnisko Wrocław Strachowice: Prudnik 121 km, Głubczyce 152 km, Nysa 94km.

Port lotniczy Katowice w Pyrzowicach oferuje regularne połączenia do 27 miast Europy i Bliskiego Wschodu. Należą do nich m.in.: Barcelona, Bergen, Birmingham, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Glasgow, Hurgada, Kijów Żuliany, Kolonia/ Bonn, Londyn Luton, Londyn Stanford, Maastricht Aachen, Malmo Sturup, Mediolan-Bergamo, Neapol, Oslo Torp, Paryż Beauvais, Rzym Ciampino, Stavanger, Sharm el Shejk, Sztokholm Skavsta, Tel Aviv, Warszawa.

Ze Strachowic samoloty odlatują aż do 31 wybranych miast europejskich, takich jak: Alicante, Barcelona Girona, Bolonia, Bristol, Cork, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, East Midlands, Eindhoven, Frankfurt, Gdańsk, Glasgow, Kopenhaga, Kreta, Liverpool, Londyn Luton, Londyn Stanford, Malaga, Malta, Mediolan Bergamo, Monachium, Oslo Rygge, Oslo Torp, Paryż, Paryż Beauvais, Shannon, Warszawa, Warszawa Modlin, Zurych.

W kontekście transportu lotniczego, na Obszar Funkcjonalny mogą mieć wpływ lotniska i lądowiska zlokalizowane na obszarze województwa opolskiego.

W Kamieniu Śląskim (gmina Gogolin, powiat krapkowicki) funkcjonuje lotnisko lokalne Opole Kamień Śląski, które użytkowane jest w celach szkolenia lotniczego oraz organizacji imprez integracyjnych i masowych. Lotnisko posiada status „innego

⁴ Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Skoroszyce

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

miejsca przeznaczonego do startów i lądowań”. Obecnie nie są tu prowadzone rejestrowe loty pasażerskie.

W przeszłości myślano, aby lotnisko to pełniło funkcję regionalnego portu lotniczego zapewniającego powiązania regionalne z międzynarodowymi portami lotniczymi. Jednak władze województwa odeszły od tego pomysłu. Lotnisko posiada dobrej jakości asfaltobetonową drogę startową o długości 2 300 m i szerokości 60 m, która pozwala na obsługę większości typów samolotów pasażerskich. Lotnisko zlokalizowane jest w odległości ok. 50 km od Prudnika i Głubczyc oraz 67 km od Nysy.

Na terenie gminy Komprachcice (powiat opolski) działa Aeroklub Opolski. Znajdujące się tutaj lądowisko pełni funkcję szkoleniowo-sportową i obsługuje jednocześnie nieregularny transport lotniczy. Lądowisko zlokalizowane jest w odległości ok. 47 km od Prudnika, 65 km od Głubczyc oraz 43 km od Nysy.

Ze względu na to, że analizowany obszar jest obszarem przygranicznym, na pograniczu Polski i Republiki Czeskiej, istnieje tu możliwość korzystania z infrastruktury lotniczej zlokalizowanej na terenie Czech.

Warto zaznaczyć, że w odległości 100 km od Prudnika (ok. 1 godz. 50 min), 75 km od Głubczyc (1 godz. 30 min) oraz 125 km od Nysy (2 godz. 15 min), na terenie Republiki Czeskiej, zlokalizowane jest lotnisko w Ostrawie Mošnov. Lotnisko to oferuje regularne wyloty do Burgas, Londynu, Pragi, Paryża, Düsseldorfu, Antalyi, Lamezia Terme oraz na Majorkę, Korfu, Zakynthos i Kretę.

4.2. Transport wodny

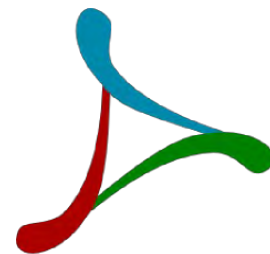
Dla analizowanych gmin najbliższym szlakiem wodnym jest Odrzańska Droga Wodna zlokalizowana na rzece Odrze. Rzeka ta jest korytarzem transportowym IV klasy technicznej międzynarodowej (docelowo III klasy technicznej międzynarodowej). System powiązań Odry z międzynarodową siecią korytarzy wodnych zapewnia połączenia:

- w kierunku północnym – z Bałtykiem oraz z Portem Morskim Handlowym w Szczecinie i Świnoujściu,
- w kierunku wschodnim – przez Kanał Gliwicki ze szlakiem wodnym Wisły,
- docelowo także na zachód, po realizacji bezpośredniego połączenia Odry z Dunajem.

Najbliższymi portami rzecznyymi dla Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie jest port w Koźlu oraz nabrzeże przeładunkowe w Krapkowicach Januszkowicach.

Port w Koźlu zlokalizowany jest ok. 47 km od Prudnika (dojazd DK 40), ok. 33 km od Głubczyc (dojazd DK 38) oraz ok. 74 km od Nysy (DK 41, DK 40).

Port ten jest składnikiem węzła transportowego skupiającego połączenia kolejowe (stacja kolejowa Kędzierzyn-Koźle Port) oraz drogowe – z drogami



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

krajowymi, autostradą A4 i drogą krajową DK 45 relacji Opole – granica państwa (Chałupki). Port posiada środki transportowe służące do przewozów krajowych i międzynarodowych, obsługi ładunków konwencjonalnych i ponadgabarytowych, a także do transportu kontenerów uniwersalnych i specjalistycznych.

4.3. Transport kolejowy

Przez obszar OF PN 2020 przebiegają 4 czynne linie kolejowe. Jedną z nich jest linia numer 137 relacji Katowice – Legnica. Linia ta bywa też nazywana Podsudecką Magistralą Kolejową (PMK). Wiąże ona analizowany obszar, oraz całe województwo opolskie, z obszarami zewnętrznymi na kierunku wschód-zachód i stanowi jednocześnie podstawowe połączenie kolejowe regionu z województwami: śląskim i dolnośląskim. Pozostałe linie są jednotorowe. Linią o znaczeniu pierwszorzędym jest linia 287 relacji Nysa – Opole. Natomiast linie drugorzędne to linia 288 Nysa – Grodków – Brzeg oraz linia 343 relacji Nysa – Głucholazy – Mikulovice (Czechy).

Należy również wskazać, iż zgodnie z aktualną mapą sieci kolejowej w Polsce, opracowanej przez Polskie Linie Kolejowe S.A., przez teren Partnerstwa Nyskiego przebiega również linia kolejowa nr 306 – aktualnie modernizowana i przebudowywana. Zostanie ona dopuszczona do ruchu po zakończeniu prac. Linia kolejowa nr 306 rozpoczyna swój bieg w Prudniku, a kończy w Krapkowicach. Przebiega przez następujące stacje kolejowe/ przystanki osobowe: Prudnik, Józefówek, Biała Prudnicka, Krobusz, łącznik, Moszna, Strzelczyki, Łowkowice, Krapkowice.

Na obszarze OF PN 2020 zlokalizowanych jest 20 stacji lub przystanków osobowych umożliwiających komunikację pasażerską. Najważniejszym węzłem jest stacja Nysa, która obsługuje zarówno przewozy o zasięgu lokalnym, jak i regionalnym w kierunku Opola, Brzegu, Kędzierzyna-Koźła, Kluczborka i Gliwic. W ciągu doby ze stacji Nysa odchodzi 29 połączeń. Innym ważnym węzłem jest stacja Prudnik, obsługująca przewozy o zasięgu lokalnym i regionalnym w kierunku Nysy, Brzegu, Kędzierzyna-Koźła i Gliwic. Prudnik nie posiada bezpośredniego połączenia kolejowego z Opolem. W ciągu doby odchodzi stąd 14 połączeń.

W transporcie kolejowym przewozy wykonywane są przez dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne sp. z o.o. i Koleje Dolnośląskie sp. z o.o.

Dla przykładu podróż z Nysy do Kędzierzyna-Koźła trwa 1 godz. i 39 min, a z Prudnika około godziny. Jedynie z Nysy możliwe jest odbycie podróży pociągiem do Opola – podróż ta potrwa 1 godz. i 18 min.

Z powyższych danych wynika, że gmina Biała, gmina Branice, gmina Głubczyce, gmina Kietrz oraz gmina Korfantów nie posiadają czynnych przystanków i stacji kolejowych.

Podstawowe charakterystyki poszczególnych linii zestawiono w poniższej tabeli.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

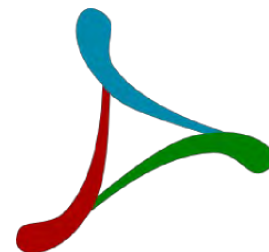
Tabela 10 Charakterystyka poszczególnych linii kolejowych na obszarze OF PN 2020

Numer linii	Nazwa	Stacje i przystanki osobowe na obszarze OF PN 2020 wraz z podaniem gminy	Typ	Odjazdy w ciągu doby		Kategoria	Liczba torów	Elektryfikacja	Nr tabeli SRJP ⁵
137	Katowice-Legnica (Podsudecka Magistrała Kolejowa PMK)	Odjazdy w kierunku <i>s.k.</i> – stacja kolejowa <i>p.o.</i> – przystanek osobowy		Kędzierzyna - Koźła	Legnicy				
		Paczków (g. Paczków) – s.k. Otmuchów Jezioro (g. Otmuchów) – p.o. Otmuchów (g. Otmuchów) – s.k. Wójcice (g. Otmuchów) – p.o. Goświnowice (g. Nysa) – s.k. Radzikowice (g. Nysa) – p.o. Nysa (g. Nysa) – s.k.		JEDYNI RUCH TOWAROWY	JEDYNI RUCH TOWAROWY	magistralna	dwutorowa	nieelektryfikowana	235
		Nysa (g. Nysa) – s.k. Nowy Świątów (g. Głuchołazy) – s.k. Nowy Las (g. Głuchołazy) – p.o. Szybowice (g. Prudnik) – p.o. Prudnik (g. Prudnik) – s.k. Dytmarów (g. Lubrza) – p.o. Raclawice Śląskie (g. Głogówek) ⁶ – s.k. Głogówek (g. Głogówek) – s.k. Twardawa (g. Głogówek) – s.k.	8 8 6 6 6 6 6 6 6	9 9 7 7 7 7 7 7 7	magistralna	dwutorowa	nieelektryfikowana	235	

⁵ SRJP: Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów.

⁶ Gmina poza OF PN 2020

Numer linii	Nazwa	Stacje i przystanki osobowe na obszarze OF PN 2020 wraz z podaniem gminy	Typ	Odjazdy w ciągu doby		Kategoria	Liczba torów	Elektryfikacja	Nr tabeli SRJP ⁵
287	Opole Główne -Nysa	Odjazdy w kierunku		Opola	Nysy	pierwszorzędna	jednotorowa	niezelektryfikowana	202
		Nysa (g. Nysa) – s.k.	11	-					
		Wyszków Śląski (g. Nysa) – p.o.	11	11					
		Kubice (g. Nysa) – p.o.	11	11					
		Mańkowice (g. Łambinowice) – p.o.	11	11					
		Budzieszowice (g. Łambinowice) – p.o.	11	11					
		Jasienica Dolna (g. Łambinowice) – p.o.	11	11					
		Łambinowice (g. Łambinowice) – s.k.	11	11					
		Sowin (g. Łambinowice) – p.o.	11	11					
288	Nysa-Grodków-Brzeg	Odjazdy w kierunku		Brzegu	Nysy	drugorzędna	jednotorowa	niezelektryfikowana	246
		Nysa (g. Nysa) – s.k.	5	-					
		Pakosławice (g. Pakosławice) ⁷ – p.o.	5	5					
		Skoroszyce (g. Skoroszyce) – p.o.	5	5					
		Chróścina Nyska (g. Skoroszyce) – p.o.	5	5					
		Stary Grodków (g. Skoroszyce) – p.o.	5	5					
		Grodków Śląski (g. Grodków) – p.o.	5	5					
		Lipowa Śląska (g. Grodków) – p.o.	5	5					
343	Nysa – Głuchołazy – Mikulovice (Czechy)	Odjazdy w kierunku		Głuchołazy	Nysy	drugorzędna	jednotorowa	niezelektryfikowana	203
		Nysa (g. Nysa) – s.k.	9	-					
		Nowy Świątów (g. Głuchołazy) – p.o.	9	9					
		Głuchołazy (g. Głuchołazy) – p.o.	2	2					
		Głuchołazy Miasto (g. Głuchołazy) – p.o.	2	2					

⁷ Gmina poza OF PN 2020

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

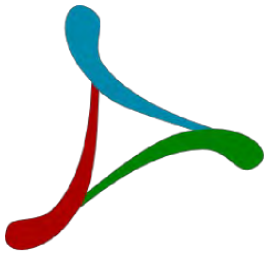
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Analiza wykazała również, że przez miejscowość Głuchołazy przebiega czeska linia kolejowa z miejscowości Kronov do miejscowości Jeseník. Połączenie to biegnie przez: Kronov, Město Albrechtice, Třemešná, Jindřichov, Głuchołazy, Mikulovice, Hradec, Písečná, Česká Ves, Jeseník. Połączenie to obejmuje gminę położoną na terytorium partnerstwa nyskiego – Głuchołazy. Z Dworca PKP Głuchołazy w kierunku Kronova realizowane są 4 połączenia, tyle samo połączeń (4) realizowanych jest w kierunku Jesenika (numery pociągów: 1660, 1661, 1662, 1663, 1664, 1665, 1666, 1667, 1668). Wskazane połączenie kolejowe jest niezelektryfikowane i jednotorowe.

4.4. Stan dworców kolejowych w głównych miastach OF PN 2020 wraz z dokumentacją zdjęciową

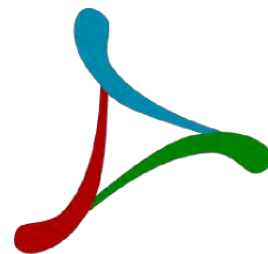
Podczas realizacji zamówienia odbyto wizję terenową dworców kolejowych w Nysie, Prudniku, Głubczycach oraz Grodkowie.

Dworzec kolejowy w Nysie

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Raclawickiej 1, w centralnej części miasta. Przed budynkiem dworca znajduje się przystanek komunikacji PKS. Tory kolejowe biegną przed miasto w układzie północ-południe, równoległe do drogi krajowej nr 41.

Stan dworca nie budzi większych zastrzeżeń. Dworzec jest czysty i zadbane, a jego forma architektoniczna wydaje się przyjemna i dobrze wkomponowana w najbliższe otoczenie. W budynku dworcowym działa czynna poczekalnia oraz kasy biletowe. W budynku brak WC. Poczekalnia jest dużym przestronnym pomieszczeniem, z liczbą ławek, która wystarcza do obsługi pasażerów. Perony są asfaltowe i dobrze oznakowane, napisy są czytelne. Na peronie znajdują się ławki oraz tablice z rozkładem jazdy.

Jednakże obecny stan techniczny dworca nie spełnia warunków centrum przesiadkowego. Wydaje się, że budynek wraz z obszarem przyległym powinien być poddany rewitalizacji. Poniżej dokumentacja w postaci zdjęć dworca.



Rysunek 2 Front budynku dworcowego oraz przystanek komunikacji PKS



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 3 Wejście do budynku dworca kolejowego w Nysie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 4 Perony dworca kolejowego w Nysie

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

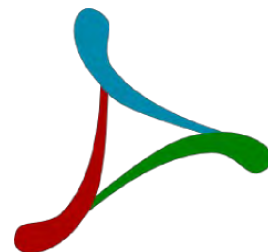


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 5 Oznakowanie na peronie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 6 Pomieszczenie poczekalni



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Dworzec kolejowy w Prudniku

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Dworcowej 1, w północnej części miasta. Tory kolejowe biegną przez miasto w układzie wschód-zachód. Dworzec usytuowany jest w ładnym, XIX wiecznym budynku. Dworzec wydaje się być czysty i zadbane. W budynku dworcowym znajduje się poczekalnia, która niestety jest nieczynna. W budynku brak toalet. Zglądając do środka, widać, że poczekalnia jest dużym i przestronnym pomieszczeniem, z wystarczającą liczbą ławek. Perony są brukowane i dobrze oznakowane, napisy są czytelne. Na peronie występują ławki oraz tablice z rozkładem jazdy.

Jednakże obecny stan techniczny dworca nie spełnia warunków centrum przesiadkowego. Wydaje się, że budynek wraz z obszarem przyległym powinien być poddany rewitalizacji.



Rysunek 7 Budynek dworca kolejowego w Prudniku

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

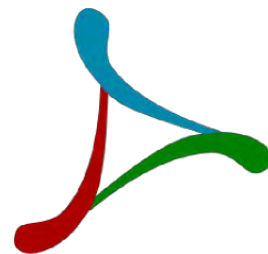


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 8 Perony dworca kolejowego w Prudniku



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 9 Poczekalnia dworca widziana od zewnątrz



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

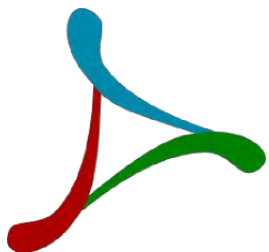
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 10 Oznakowanie peronu na dworcu kolejowym w Prudniku



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Dworzec kolejowy w Głubczycach

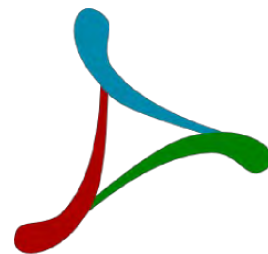
Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Dworcowej 1, w centralnej części miasta. Tory kolejowe biegną przez gminę w układzie północ-południe, a przez centrum miasta w układzie wschód-zachód, patrząc z lotu ptaka tory układają się w kształt litery „S”.

Dworzec kolejowy jest nieczynny – przez Głubczyce nie przebiega żadna czynna linia kolejowa. Dworzec niszczeje i jest obiektem aktów wandalizmu. Jego stan techniczny jest zły. Wydaje się, że budynek wraz z obszarem przyległym powinien być poddany rewitalizacji. Poniżej dokumentacja zdjęciowa dworca.

Rysunek 11 Budynek nieczynnego dworca kolejowego w Głubczycach



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 12 Widok nieczynnych peronów wraz z oznakowaniem



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

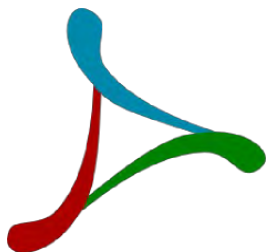
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 13 Widok nieczynnych peronów wraz z oznakowaniem



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Dworzec kolejowy w Grodkowie

Dworzec kolejowy zlokalizowany jest przy ulicy Warszawskiej 44 w Grodkowie, w zachodniej części miasta. Tory kolejowe biegną przez gminę w układzie północ - południe. Przez gminę przebiega czynna linia kolejowa nr 288 relacji Nysa – Brzeg.

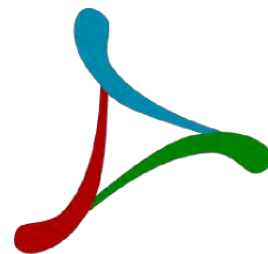
Budynek dworca kolejowego w Grodkowie oraz znajdujący się przed nim plac manewrowy, z którego odjeżdżają autobusy stanowi własność Gminy Grodków. W budynku dworca znajduje się: Straż Miejska, drobne punkty handlowe, dyżurny ruchu komunikacji samochodowej oraz 6 mieszkań komunalnych. Podczas realizacji badania w części budynku trwał remont. Nie ma na dworcu kasy biletowej ani toalet.

Dojście na peron wymaga remontu – płyty chodnikowe są nierówne, a przejście betonowe – popękane z dziurami. Perony dworcowe są zadaszone, a ich platforma jest betonowa. Na peronie są ławki oraz tablice z rozkładem jazdy. Oznakowanie stacji jest widoczne i czytelne. Pomimo prac remontowych budynek oraz teren przyległy powinien zostać poddany rewitalizacji. Obecny stan dworca nie predestynuje go do stania się centrum przesiadkowym.

Rysunek 14 Budynek dworca od strony platformy peronowej



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 15 Oznakowanie stacji kolejowej



Źródło: Opracowanie własne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 16 Widok peronu w Grodkowie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 17 Dojście na peron na stacji Grodków

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

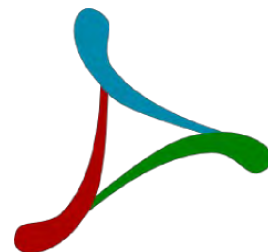
4.5. Polityka transportowa województwa, a rozwój OF PN 2020

Polityka transportowa województwa opolskiego na lata 2014-2020 zakłada podjęcie prac inwestycyjnych na kilku kluczowych liniach kolejowych w regionie, a także wdrożenie wspólnego biletu.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020 planowany jest m.in. kontrakt na dostawę kolejnych pojazdów szynowych oraz podniesienie parametrów prędkości i poziomu obsługi podróżnych w ramach modernizacji i rewitalizacji trzech tras kolejowych: **Opole – Nysa**, Opole – Kluczbork oraz **Nysa – Brzeg**.

Zaplanowane działania nie pozostawiają wątpliwości, że intencją władz woj. opolskiego jest dążenie do wzrostu znaczenia transportu kolejowego w obsłudze komunikacyjnej regionu.

Na Opolszczyźnie mają być prowadzone w najbliższych latach działania zmierzające do synchronizacji rozkładów jazdy pociągów i autobusów. Władze województwa chcą również podjąć działania związane z integracją taryfową różnych podsystemów transportu publicznego.



4.6. Opis dworców autobusowych

Gmina Głubczyce – Dworzec Autobusowy

Dworzec autobusowy w Głubczycach znajduje się przy ulicy Dworcowej. Ulica ta jest głównym punktem przesiadkowym dla mieszkańców. Siedziba dworca autobusowego jest jednocześnie bazą postojową autobusów dostępną dla kilkudziesięciu autobusów. Warto zwrócić uwagę, iż dworzec autobusowy w Głubczycach jest wyposażony w wiaty przystankowe, ławki oraz zewnętrzne metalowe kosze na śmieci. Brak natomiast kasy biletowej, informacji oraz toalet. Nawierzchnia placu – asfaltowa, stan chodników został oceniony jako przeciętny.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 18 Dworzec autobusowy PKS Głubczyce



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 19 Stan techniczny dworca autobusowego w Głubczycach

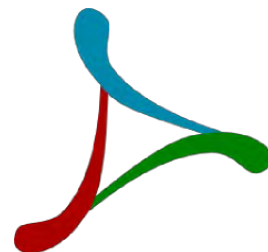


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 20 Stan techniczny dachu głównej wiaty dworca autobusowego w Głubczycach



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 21 Nawierzchnia dworca autobusowego w Głubczycach



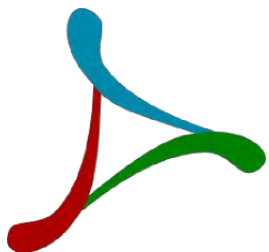
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 22 Tablica odjazdów i przyjazdów na dworcu autobusowym w Głubczycach





Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 23 Metalowe kosze na śmieci na dworcu autobusowym w Głubczycach

Biuro projektu:

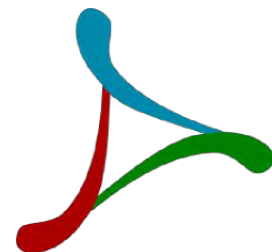
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 24 Ławki na dworcu autobusowym w Głubczycach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 25 Tablica z rozkładem jazdy dostępna dla wszystkich pasażerów

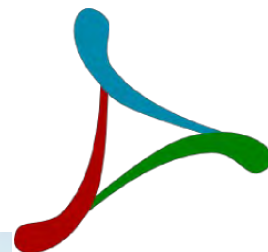
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 26 Dworzec autobusowy w Głubczycach – dostępne stanowiska autobusowe



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Gmina Głuchołazy – Dworzec Autobusowy

W gminie Głuchołazy dworzec autobusowy umiejscowiony jest przy ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 10. Plac znajdujący się na dworcu autobusowym jest pokryty płytami, często nierównymi. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku chodników gdzie często można zauważyć ich nierówną powierzchnię. Warto zwrócić uwagę, iż jedynymi elementami pojawiającymi się w tej infrastrukturze transportu publicznego jest mała ilość koszy na śmieci. Należy ponadto wyodrębnić dostępność toalet na terenie dworca autobusowego. Na terenie dworca autobusowego brak ławek przy przystanku szkolnym, brak również kasy biletowej. Pamiętać należy również o tym, iż duża liczba przystanków nie posiada wiaty autobusowej.



Rysunek 27 Widok na wiatę przystankową w Głuchołazach

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

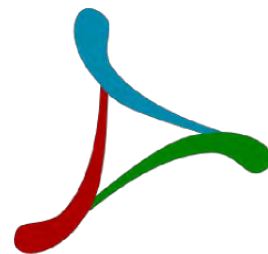


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 28 Widok na przystanki oraz na plac autobusowy



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 29 Elementy małej architektury (metalowe kosze) w Głuchołazach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 30 Stan nawierzchni przystanku na dworcu autobusowym w Głuchołazach



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 31 Metalowe poręcze oddzielają stanowiska autobusowe od siebie

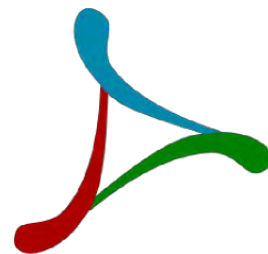


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 32 Stan nawierzchni placu autobusowego w Głubczycach



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 33 Odjazdy innych przewoźników z dworca autobusowego w Głuchołazach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

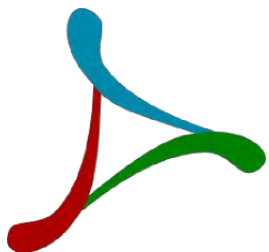
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Gmina Grodków – Dworzec Autobusowy

Dworzec autobusowy w Grodkowie znajduje się przy ul. Warszawskiej 44. Dworzec autobusowy posiada nierówną nawierzchnię brukowo-płytową. Chodniki znajdujące się na dworcu są w położone z płyt, w stanie popękany, często o nierównych krawędziach. Poza nierównościami, które dotyczą chodników, można zauważyć również wiele nierówności w infrastrukturze drogowej. Dworzec autobusowy wyposażony jest w ławki i kosze na śmieci, natomiast brak jest m.in.: wiat na przystankach, kasy biletowej, oraz toalet. Dojazd do dworca autobusowego może być utrudniony z powodu braku stosownych znaków informujących o lokalizacji dworca.



Rysunek 34 Nawierzchnia Dworca autobusowego w Grodkowie

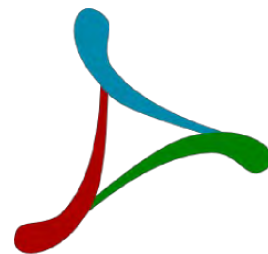


Źródło: Opracowanie własne.

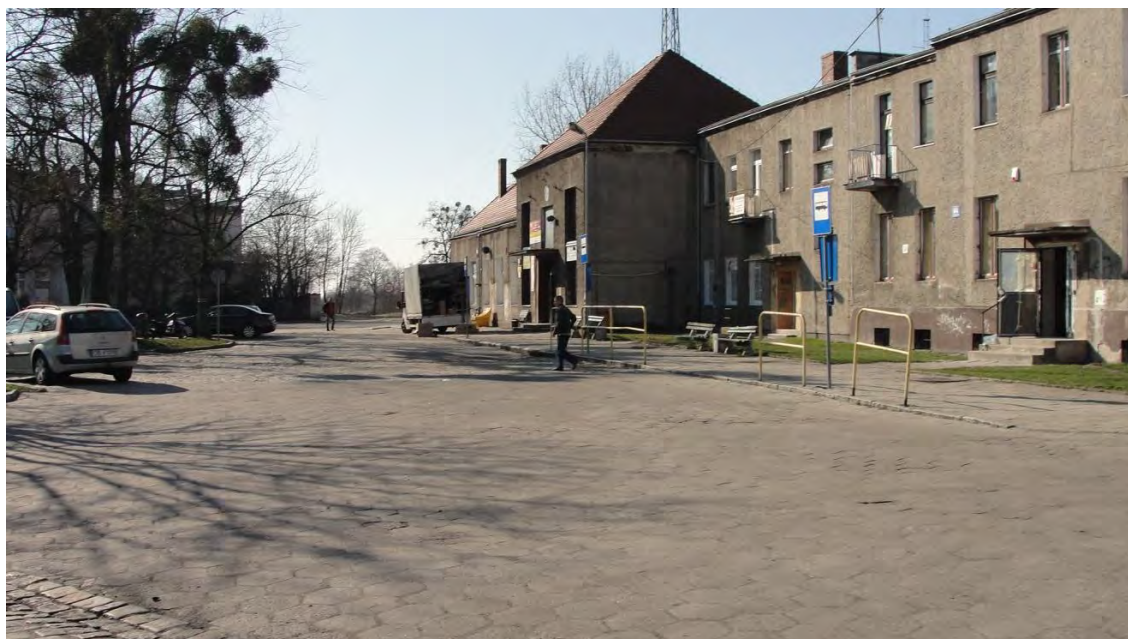
Rysunek 35 Przystanki początkowe autobusów na dworcu autobusowym w Grodkowie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 36 Nawierzchnia znajdująca się wokół budynku dworca w Grodkowie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 37 Plac dworca autobusowego jest miejscem postojowym dla kilkunastu autobusów



Źródło: Opracowanie własne.

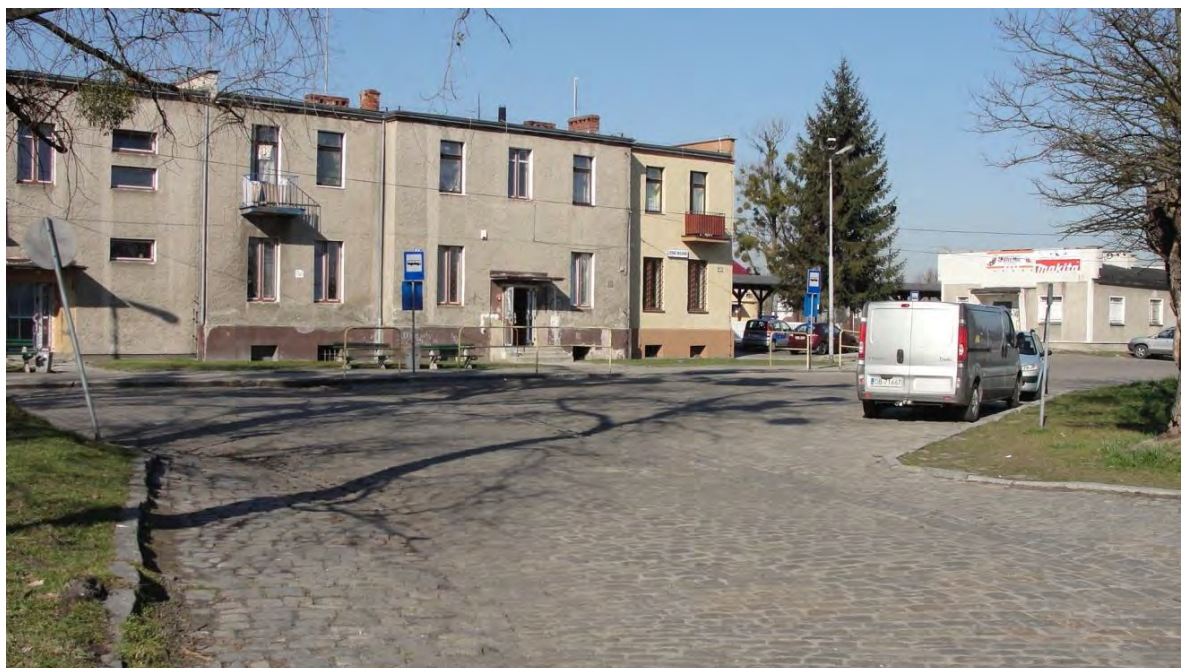


Rysunek 38 Przystanki początkowe autobusów na dworcu autobusowym w Grodkowie

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

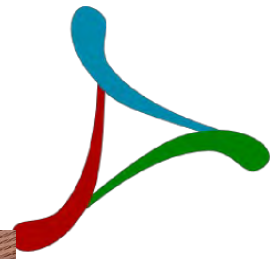


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 39 Nawierzchnia postojowa autobusów w Grodkowie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 40 Większość przystanków autobusowych na dworcu w Grodkowie nie posiada zadaszenia



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 41 Stan chodników dworca autobusowego w Grodkowie



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 42 Siedziba dyżurnego ruchu dworca autobusowego w Grodkowie



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 43 Elementy małej architektury dworca autobusowego w Grodkowie



Źródło: Opracowanie własne.

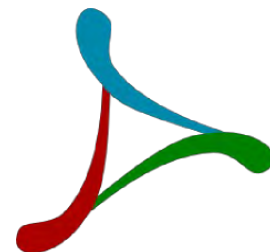
Rysunek 44 Jedyny przystanek z wiatą na dworcu autobusowym w Grodkowie



Źródło: Opracowanie własne.

Miasto Nysa – Dworzec Autobusowy

Dworzec autobusowy w Nysie zlokalizowany jest przy ul. Raławickiej 1. Dojazd na dworzec autobusowy jest możliwy dzięki dobremu oznakowaniu. W godzinach od 5:00 do 18:30 istnieje możliwość zakupu biletu w kasie biletowej znajdującej się w budynku dworca autobusowego. Chodniki znajdujące się przy dworcu autobusowym są w przeważającej części ułożone równo, materiał - kostka brukowa (powyższe nie dotyczy przystanków nr 7,8,9 oraz 10). Plac manewrowy posiada nawierzchnię częściowo z kostki kamiennej, a częściowo z płyt betonowych „trylinka”. Należy zaznaczyć, iż dworzec nie posiada wiat na przystankach oraz toalet, natomiast dostępne są kosze na śmieci przy przystankach oraz ławki.



Biuro projektu:

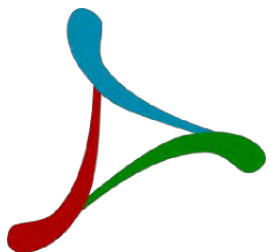
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

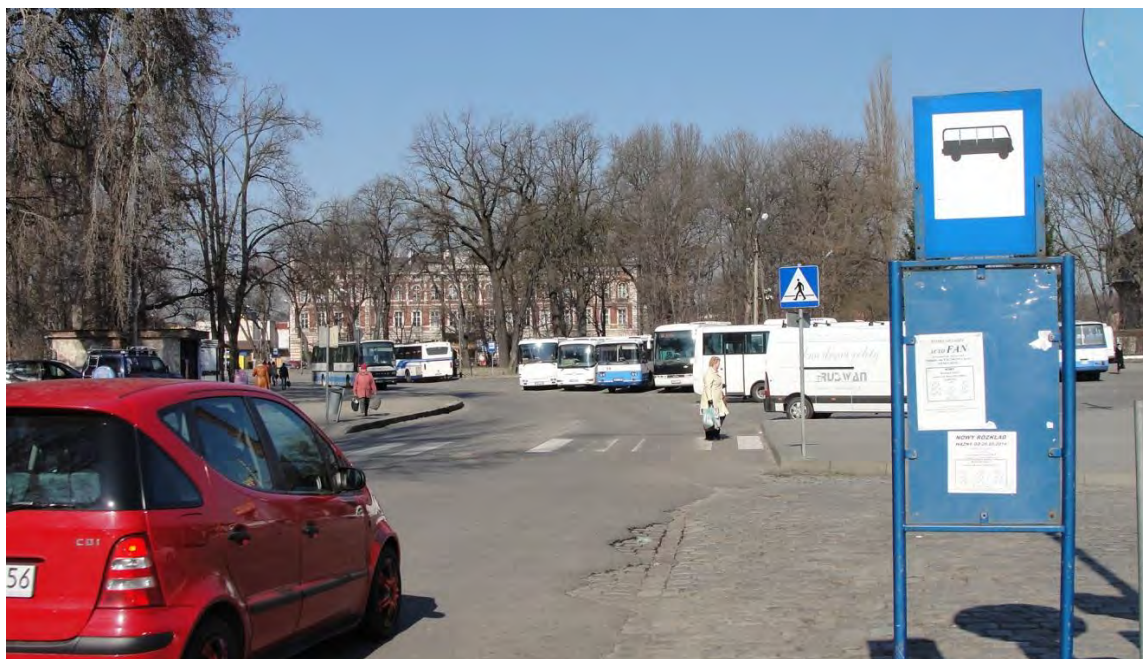


Rysunek 45 Plac autobusowy zapewnia wiele miejsc postojowych autobusom w Nysie

Biuro projektu:

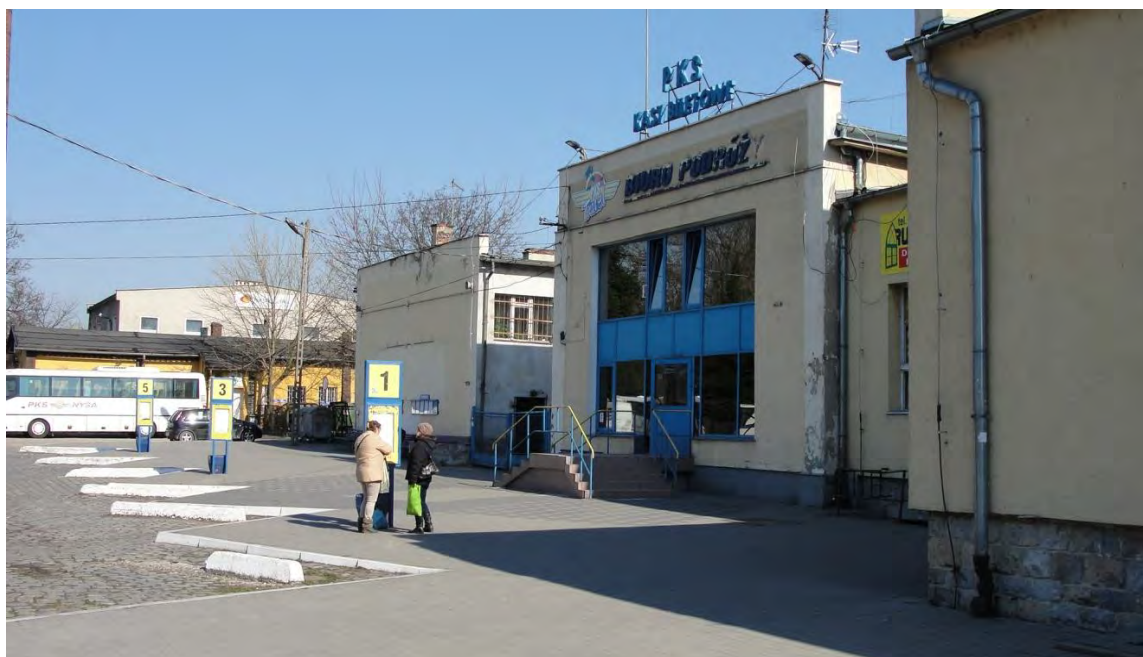
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

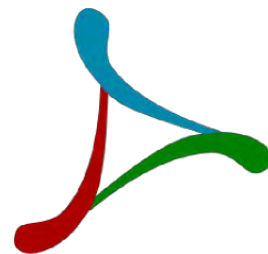


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 46 Kasa biletowa na dworcu autobusowym w Nysie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 47 Stanowiska przystanków autobusowych w Nysie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 48 Stan chodnika znajdujący się wokół stanowisk autobusowych



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 49 Elementy małej architektury na dworcu autobusowym w Nysie

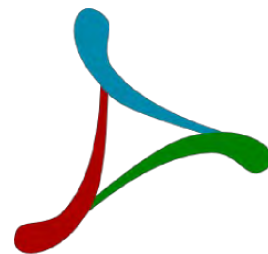


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 50 Stanowiska przystanków autobusowych w Nysie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 51 Plac dworca autobusowego wyłożony jest charakterystycznym kamieniem



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 52 Plac dworca obejmuje kilkanaście stanowisk przystanków autobusowych



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 53 Stan nawierzchni przy przystanku nr 7 w Nysie

Biuro projektu:

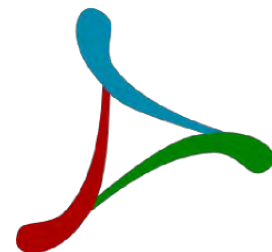
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 54 Przystanki autobusowe w Nysie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Rysunek 55 Każde stanowisko przystanku autobusowego posiada kosz na śmieci

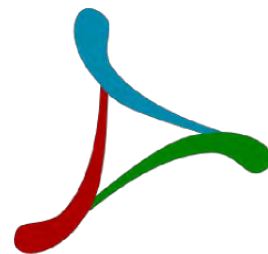
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 56 Rozmieszczenie stanowisk przystanków w Nysie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 57 Stan nawierzchni placu autobusowego w Nysie



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 58 Plac autobusowy jest miejscem dla kilkunastu autobusów

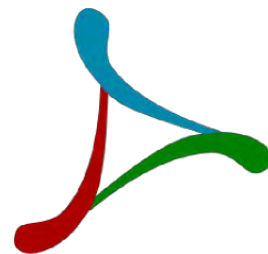


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 59 Godziny otwarcia dworca autobusowego i kasy biletowej



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Otmuchów – Dworzec Autobusowy

Dworzec autobusowy w Otmuchowie znajduje się przy ul. Mickiewicza. Na placu autobusowym brak informacji mówiącej o tym, iż jest to przystanek PKS, w związku z czym przystankiem umownym jest przystanek „przy targowisku”. Na dworcu autobusowym występują ławki oraz kosze na śmieci. Zarówno nawierzchnia placu jak również stan chodników jest zadowalający, gdy nie występują nierówności. Dworzec autobusowy nie posiada wiat przystankowych, kasy biletowej oraz toalet.

Rysunek 60 Plac autobusowy wokół umownego przystanka w Otmuchowie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 61 Stan chodników i nawierzchni wokół przystanku autobusowego w Otmuchowie

Biuro projektu:

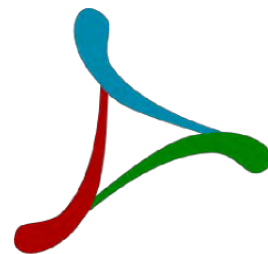
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 62 Stan ławek dostępnych nieopodal przystanka umownego w Otmuchowie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

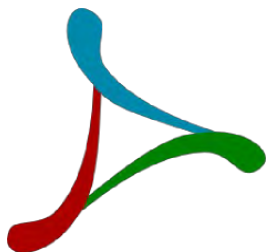
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 63 Przystanek umowny w Otmuchowie znajduje się przy targowisku

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

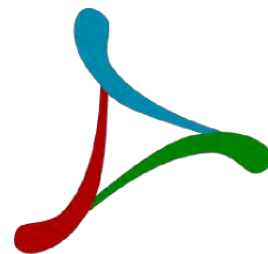
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Gmina Paczków – Dworzec Autobusowy

Dworzec autobusowy w Paczkowie zlokalizowany przy ul. Staszica 27 jest dworcem posiadającym tylko elementy małej architektury takie jak ławki i kosze na śmieci. Poza wyżej wymienionymi elementami brak kasy biletowej, toalet, wiaty przystankowej a także chodnika.



Rysunek 64 Plac dworca autobusowego w Paczkowie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 65 Brak chodników na placu dworca autobusowego w Paczkowie



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 66 Nawierzchnia placu autobusowego w Paczkowie

Biuro projektu:

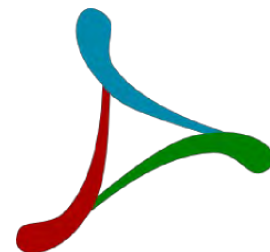
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 67 Elementy małej infrastruktury w Paczkowie – ławki oraz kosze na śmieci na śmieci



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 68 Plac autobusowy w Paczkowie znajduje się w centrum miejscowości

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

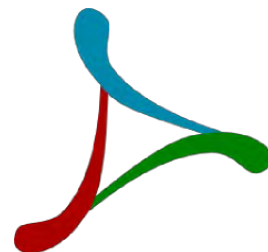
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Gmina Prudnik – Dworzec Autobusowy

Dworzec autobusowy zlokalizowany jest przy ulicy Kościuszki. W Prudniku znajdują się wiaty autobusowe oraz zewnętrzne metalowe kosze. Ponadto otwarta jest także kasa biletowa oraz toalety. Na dworcu autobusowym jest kilka miejsc postojowych dla autobusów, nie ma natomiast wystarczającej ilości ławek dla pasażerów. Nawierzchnia asfaltowa posiada liczne dziury.



Rysunek 69 Dworzec autobusowy w Prudniku



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 70 Dworzec autobusowy w Prudniku nie posiada ławek dla pasażerów



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 71 Nawierzchnia dworca autobusowego w Prudniku

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



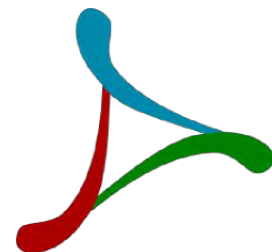
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 72 Miejsce postojowe dla autobusów w Prudniku



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 73 Wiata przystankowa w Prudniku



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

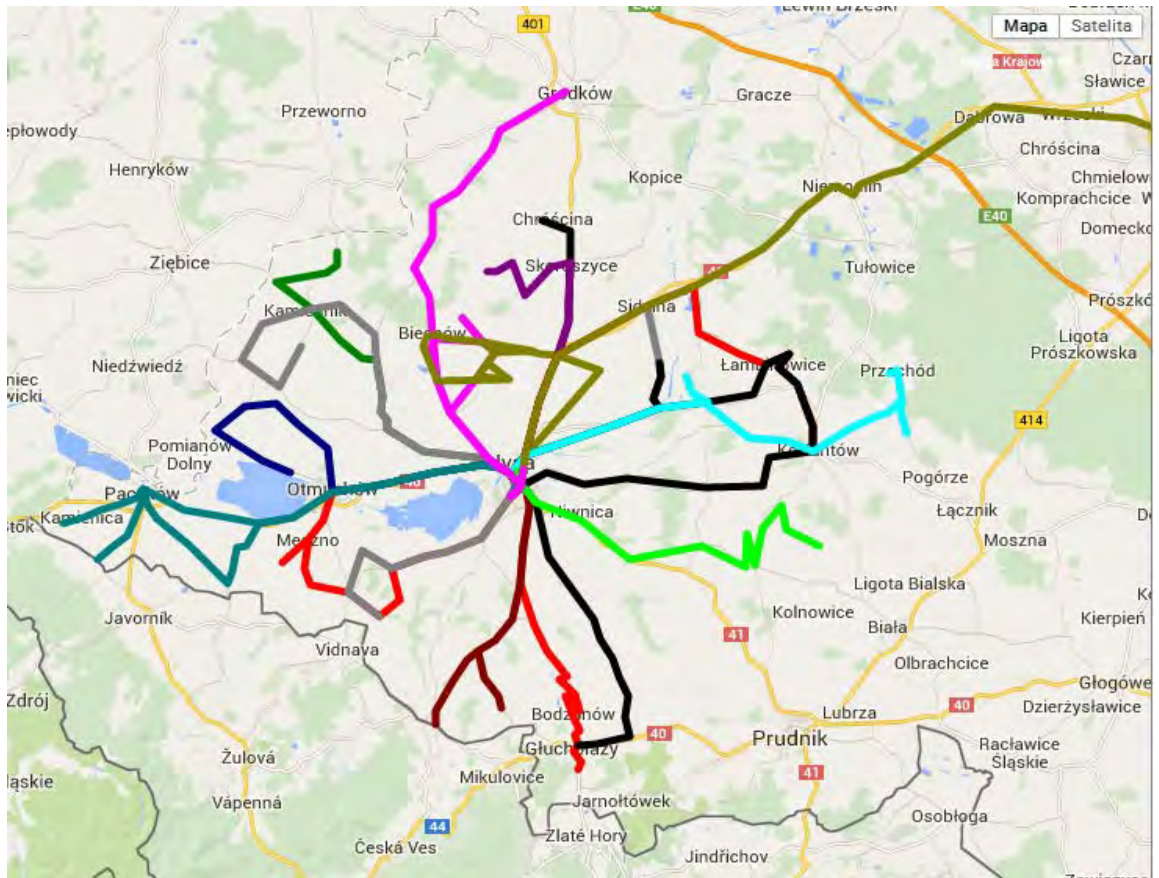
5. Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz z szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym

5.1. PKS Nysa

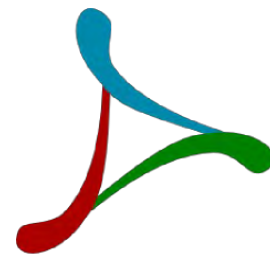
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o. obsługuje ponad 183 linie autobusowe na 23 trasach – zarówno na terenie powiatu nyskiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również na obszarze kilku wybranych większych miast w województwie opolskim.

Główne kierunki przejazdów organizowanych przez PKS Nysa odbywają się na trasach prowadzących do stolic gmin należących do powiatu nyskiego, a także do Opola.

Rysunek 74 Schemat połączeń PKS Nysa



Źródło: Strona internetowa PKS Nysa spółka z o.o.



Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Nysa zapewnia pasażerom dojazd do miejscowości położonych na obszarach następujących gmin:

- część południowa: Głuchołazy;
- część północna: Pakosławice, Skoroszyce;
- część zachodnia: Otmuchów, Kamienica, Paczków;
- część wschodnia: Korfantów, Łambinowice.

Najwięcej bezpośrednich kursów wykonywanych jest do Głuchołaz – 18 par kursów w ciągu dnia. W soboty do tego miasta wykonywane są jedynie 3 kursy, natomiast w niedziele nie ma żadnego połączenia. Wśród linii o największej ilości kursów bezpośrednich obsługiwanych w dni robocze przez PKS Nysa znajduje się linia obsługująca trasę Nysa Dworzec Autobusowy – Opole Reymonta. Od poniedziałku do piątku wykonywanych jest tu 14 par kursów, natomiast w soboty i niedziele tylko 8 par. Paczków to miejscowość, do której w dni robocze wykonywanych jest łącznie 7 kursów bezpośrednich, w soboty liczba ta spada jednak do 3, a w niedziele kierunek ten w ogóle nie jest obsługiwany. Stosunkowo dobre połączenie istnieje pomiędzy Nysą a Korfantowem, gdzie w ciągu tygodnia przejeżdża dziennie 10 autobusów, jednak w soboty i niedziele – żaden.

Przewoźnik oferuje połączenia w weekend w ograniczonym zakresie.

Tabela 11 Wyszczególnienie połączeń PKS Nysa

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1	NYSA D.A.	GŁUCHOŁAZY ul. LOMPY/ SZPITAL (przez POLSKI ŚWIĘTÓW)	9	3	0
2	NYSA D.A.	GŁUCHOŁAZY P.DW. (przez POLSKI ŚWIĘTÓW)	5	0	0
3	NYSA D.A..	GŁUCHOŁAZY P.DW. (przez STARY LAS/ KOŚCIÓŁ)	4	0	0
4	NYSA D.A.	SŁAWNIOWICE GRANICA (przez BISKUPÓW I/ SKRZ.)	1	0	0
5	NYSA D.A.	SŁAWNIOWICE GRANICA (przez GIERAŁCICE III/ KOŚCIÓŁ)	3	0	0
6	NYSA D.A.	SZKLARY I/ KOŚCIÓŁ (przez KARŁOWICE WIELKIE)	3	0	0
7	NYSA D.A.	GOWOROWICE (przez KAMIENNIK)	2	0	0
8	NYSA D.A.	OTMUCHÓW ul. MIĆKIEWICZA P.DW. (przez WÓJCICE)	1	0	0

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

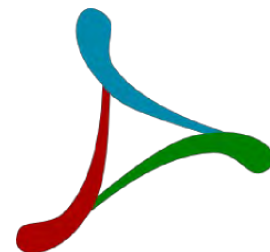
**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobot a	Niedziela
9	NYSA D.A.	OTMUCHÓW ul. MICKIEWICZA P.DW. (przez KAŁKÓW)	1	0	0
10	NYSA D.A.	ŁĄKA (przez KAŁKÓW)	2	0	0
11	NYSA D.A.	SARNOWICE (przez OTMUCHÓW)	1	0	0
12	NYSA D.A.	GOŚCICE III (przez OTMUCHÓW)	4	0	0
13	NYSA D.A.	KAMIENICA/ SKRZ. (przez OTMUCHÓW)	5	0	0
14	NYSA D.A.	RZYMIANY	1	0	0
15	NYSA D.A.	NYSA D.A. (przez FRĄCZKÓW)	3	0	0
16	NYSA D.A.	CHRÓSCINA SZKOŁA (przez SKOROSZYCE)	2	0	0
17	NYSA D.A.	CZARNOLAS III (przez SKOROSZYCE)	4	0	0
18	NYSA D.A.	SIDZINA (przez LASOCICE)	4	0	0
19	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez BIELICE I)	3	0	0
20	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez JASIEINICA DOLNA)	1	0	0
21	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez WŁODARY)	2	0	0
22	NYSA D.A.	NYSA D.A. (przez KORFANTÓW, ŁAMBINOWICE)	3	0	0
23	NYSA D.A.	RZYMKOWICE (przez JASIEINICA DOLNA)	1	0	0
24	NYSA D.A.	PLEŚNICA (przez WĘŻA WIEŚ)	3	0	0
25	NYSA D.A.	OPOLE, REYMONTA (przez NIEMODLIN)	14	8	8
26	NYSA D.A.	GRODKÓW, ul. WARSZAWSKA/P.DW. (przez BIECHÓW)	2	0	0
27	BYKOWICE	BYKOWICE (przez PAKOSŁAWICE/GIMNAZJUM)	2	0	0
28	NYSA D.A.	PACZKÓW ul. KOŁĄTAJA (przez OTMUCHÓW)	6	3	0
29	NYSA D.A.	PACZKÓW P.DW. (przez OTMUCHÓW)	1	0	0
30	NYSA D.A.	REŃSKA WIEŚ	2	0	0

Źródło: Opracowanie własne



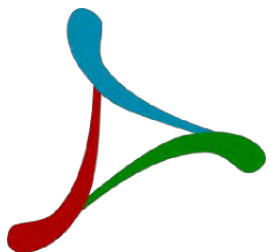
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wśród miejscowości pośrednich pomiędzy wymienionymi w tabeli przystankami początkowymi i końcowymi, najłatwiej dostać się do miejscowości Pakosławice, która zlokalizowana jest na północ od miasta Nysa. W dni robocze wykonywanych jest w tym kierunku 26 par kursów, natomiast w weekendy – 8 par. Dobre połączenie występuje również pomiędzy Nysą a Hanuszowem, Strobicami, Sidziną. Z Nysy łatwo dostać się również do Otmuchowa oraz Głuchołaz, Paczkowa i Opola.

Tabela 12 Ilość kursów wykonywanych do danych miejscowości w podziale na dni tygodnia

Lp.	Do	Robocze	Soboty	Niedziele
1	Pakosławice	26	8	8
2	Hanuszów, Strobice	23	8	8
3	Sidzina	21	8	8
4	Otmuchów	19	3	0
5	Głuchołazy, Podkamień, Przełęk, Głębinów, Wójcice	18	3	0
6	Malerzowice Wielkie	17	8	8
7	Paczków, Frydrychów, Ścibórz	16	3	0
8	Opole, Niemodlin, Polski Świątów, Nowy Świątów,	14	8	8
9	Wilamowa, Stary Paczków, Korfantów	10	3	0
10	Korfantów	10	0	0
11	Makowice, Skoroszyce, Trzeboszowice, Dziewiętlice, Ujeździec, Unikowice, Rusocin, Piątkowice	6	0	0
12	Kamienica, Goświnowice, Grądy, Goraszowice, Siedlec, Rysiwice, Karłowice, Kamiennik	5	0	0

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Do	Robocze	Soboty	Niedziele
13	Czarnolas, Gościce, Sławniowice, Mroczkowa, Hajduki Nyskie, Stary Las, Nowy Las, Charbielin, Lasocice, Markowice, Łączki, Biskupów, Burgrabice, Rzymiany	4	0	0
14	Pleśnica, Reńska Wieś, Bielice, Okopy, Łambinowice, Wierzbie, Siestrzechowice, Kwiatków, Buków, Kałków, Łąka, Przydroże, Niwnica, Wierzbięcice, Węża Wieś, Ścinawa, Jegielnica, Ligota Ścinawska, Złotogłowice, Prusinowice, Zurzyce, Wilemowice	3	0	0
15	Chróstcina, Grodków, Goworowica, Radzikowice, Nowaki, Biechów, Radowice, Jaszów, Bogdanów, Rogów, Strzegów, Jędrzejów, Wójtowice, Kłodobok, Cieszanowice, Chociebórz, Lipniki, Białowieża, Jasienica Dolna, Drogoszów, Myszowice, Wielkie Łąki, Konradów, Wyszków, Kubice, Włodary, Rynarcice, Kuropas, Biała Nyska, Wierzbno	2	0	0
16	Rzymkowice, Sarnowice, Jodłów, Piotrowice, Krakówkowice, Meszno, Ratnowice, Śliwice, Goszowice, Śmiłowice, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Borek, Przechód, Nieradowice, Maciejowice, Janowa, Lasowice, Lubiatów, Ligota Wielka	1	0	0

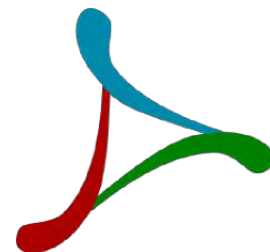
Źródło: Opracowanie własne

PKS Nysa w bardzo niewielkim stopniu zapewnia mieszkańcom transport w soboty i niedziele. W soboty do Głuchołaz wykonywane są jedynie 3 kursy, natomiast w niedziele nie ma w tym kierunku żadnego połączenia. Poza Głuchołazami należy zwrócić jeszcze uwagę na miejscowość Paczków, do której również w soboty wykonywane są 3 kursy, które obsługują jednocześnie miejscowość Wójcice.

Rysunek 75 Autobus PKS Nysa



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Rysunek 76 Fragment aktualnego rozkładu na stronie internetowej PKS Nysa**

SŁAWNIOWICE GRANICA przez: GIERAŁCICE III /KOŚCIÓŁ	11:35 D ⁷	14:35 S ⁷	15:35 D ⁷	
SZKLARY I /KOŚCIÓŁ przez: KARŁOWICE WIELKIE	11:05 D ⁷	14:30 S ⁷	15:30 D ⁷	
ŚWIDNICA D.A. przez: DZIERŻONIÓW D.A.	17:40 bP ¹⁰			
WARSZAWA DW. ZACHODNI przez: OPOLE D.A.	22:30 anP ⁷			
WROCLAW D.A. / UL. SUCHA przez: GRODKÓW UL. WARSZAWSKA /P.DW.	06:25 DnV ⁶	07:15 dV ⁶	08:45 dV ⁶	09:05 EneV ⁶
	13:45 dV ⁶	16:45 57dne ⁶	16:45 567#V ⁵	17:45 7#dV ⁶
	19:50 bnV ⁶			
ZAKOPANE D.A. przez: BIELSKO BIAŁA D.A.	09:45 bP ¹⁰			
ZAKOPANE D.A. przez: OPOLE D.A.	08:15 dkP ¹⁰			

! - nie kursuje 1.V, 4.VI, 11.XI
- nie kursuje od 01.07 do 31.08, w Wielką Sobotę oraz w dniach 24 i 31.XII
5-1 - kursuje od piątku do poniedziałku
7 - kursuje w niedziele
57 - kursuje w piątki i niedziele
567 - kursuje w piątki, soboty i niedziele
D - kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt
E - kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt
M - pierwszeństwo przejazdu dla posiadaczy biletów miesięcznych
P - kurs pośpieszny
S - kursje w dni nauki szkolnej
V - kurs przyspieszony
a - nie kursuje w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniu 25.XII
b - nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych i w dniu 25.XII
d - nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy i drugi dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 25 i 26.XII
e - nie kursuje w okresie ferii letnich
int - Kurs międzynarodowy - sprzedaż biletów: PKS Travel
k - nie kursuje 24 i 31 grudnia, w Wielki Piątek oraz w Wielką Sobotę
m - nie kursuje 24 i 31 grudnia
n - nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniach 24 i 31.XII
p - nie kursuje w 27 grudnia, 2 stycznia, w Wielką Sobotę oraz we wtorek po Wielkanocy
u - nie kursuje 2.V w piątek po Bożym Ciele oraz w dzień roboczy pomiędzy dniami wolnymi

Źródło: <http://www.pksnysa.pl>

Strona internetowa PKS Nysa nie jest ani zbyt przejrzysta, ani przyjazna dla potencjalnych pasażerów. Jej struktura utrudnia dotarcie do konkretnych informacji, mimo że są one zamieszczone w witrynie. Strona PKS Nysa zawiera wszystkie przydatne informacje takie jak dane kontaktowe, wykaz połączeń, wykaz ulg ustawowych, wzory dokumentów uprawniających do ulg, cenniki, schematy tras oraz przebieg tras poszczególnych linii. Rozkład jest przedstawiony w miarę przejrzysto, jednak oznaczenia znajdujące się przy konkretnych kursach, a także ich wyjaśnienie w legendzie sprawiają wrażenie chaotycznych i mało estetycznych. Dla przeciętnego użytkownika, trudnym może okazać się rozstrzygnięcie, które autobusy na pewno kursują w soboty lub niedziele. Poszukiwanie takiej informacji może też zająć więcej czasu niż powinno. Cennik biletów jest przedstawiony przy każdym kursie, co jest atutem, jednak taryfowy cennik powinien zostać zamieszczony w osobnej zakładce, gdyż umieszczenie go w zakładce „Ogłoszenia” nie jest zbyt intuicyjne dla pasażera.

5.2. MZK Nysa

Miejski Zakład Komunikacji w Nysie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zapewnia transport na terenie miasta Nysa w ramach 12 linii autobusowych.

Najwięcej kursów w dni robocze na wydłużonych liniach, wykonywanych jest pomiędzy Iławą a Aleją Wojska Polskiego (linia E1, 7 kursów dziennie). 4 kursy wykonywane są na wydłużonej linii B1, pomiędzy Kępnicą a Złotogłowicami, która kursuje również w soboty (8 kursów) oraz niedziele (5 kursów).

W dni robocze 3 kursy na wydłużonej trasie realizowane są przez następujące linie:

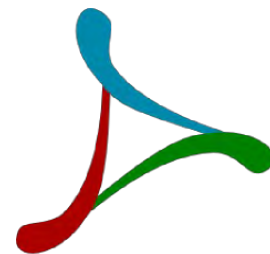
- A1: Domaszkowice Pętla – Głębinów Pętla
- A2: Kubice Pętla – Jędrzychów Sklep
- B3: Kępnica – Regulice

Najmniej kursów (1 w dni robocze) pomiędzy najbardziej odległymi punktami danej trasy wykonywanych jest na liniach:

- C2: Kubice – Goświnowice
- D1: Ujejskiego Szkoła – Nowowiejska Pętla
- D2: Jeziorna Domat – Nowowiejska Pętla
- E2: Jarnołów – Aleja Wojska Polskiego

Tabela 13 Liczba kursów danej linii pomiędzy krańcowymi przystankami (linia wydłużona)

Nazwa linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
A1	Domaszkowice Pętla	Głębinów Pętla	3	0	0
A2	Kubice Pętla	Jędrzychów Sklep	3	0	0
B1	Kępnica Pętla	Złotogłowice Pętla	4	8	5
B2	Przełęk POM (Kępnica)	Kaczkowskiego (Złotogłowice Pętla)	2	0	0
B3	Kępnica	Regulice	3	0	0
B4	Regulice	Przełęk POM (przez Kolejową)	2	0	0
C1	Lipowa Pętla	Goświnowice Pętla	2	0	0
C1	Lipowa 2	Otmuchów	5	0	0
C2	Piłsudskiego Zajezdnia	Otmuchów	3	0	0



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

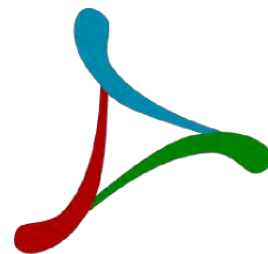
Nazwa linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
C2	Kubice Pętla	Goświnowice Pętla	1	0	0
D1	Ujejskiego Szkoła	Nowowiejska Pętla	1	0	0
D2	Jeziorna Domat	Nowowiejska Pętla	1	0	0
E1	Iława	Aleja Wojska Polskiego	7	0	0
E2	Jarnołów	Aleja Wojska Polskiego	1	0	0

Zródło: Opracowanie własne

Tabela 14 Wykaz skróconych linii MZK Nysa

Nazwa linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
A1	Piłsudskiego Opex	Otmuchowska	30	10	3
A2	Piłsudskiego Opex	Jędrzychów Sklep	11	0	0
B1	Piłsudskiego Opex	Grodkowska	19	10	6
B2	Piłsudskiego Opex	Cmentarz Złotogłowicka	4 (+2 do Grodkowskiej)	7	5
B3	Piłsudskiego Opex	Regulice	7	0	0
B4	Grodkowicka Koszary	Przełęk POM	5	0	0
C1	Piłsudskiego Polmo	Goświnowice Pętla	12	9	6
C2	Piłsudskiego Opex	Jędrzychów (część skręca do Sękowic, część do Goświnowic)	11	11	6
D1	Piłsudskiego Przychodnia	Nowowiejska Pętla	13	0	0
D2	Mickiewicza Sienk.	Nowowiejska Pętla	12	0	0
E1	Koperniki Pętla	Aleja Wojska Polskiego Pętla	9 (+2 do zajezdni Piłsudskiego)	0	0
E2	Iława Pętla	Aleja Wojska Polskiego	10	5	3

Zródło: Opracowanie własne



Rysunek 77 Autobus MZK Nysa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 78 Autobus MZK Nysa



Źródło: Opracowanie własne



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5.3. Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku).

Arriva spółka z ograniczoną odpowiedzialnością posiada swój oddział w Prudniku, skąd zapewnia dojazd bezpośredni do 25 miejscowości, przy użyciu 50 różnych tras.

Najwięcej bezpośrednich kursów w dni robocze wykonywanych jest do miejscowości Głuchołazy (w ciągu dnia 24 kursy z Prudnika). Duża liczba kursów wykonywana jest również w weekendy – w soboty z dworca w Prudniku odjeżdża 15 busów, natomiast w niedziele – 10. Na drugim miejscu pod względem ilości kursów bezpośrednich, wykonywanych przez omawianego przewoźnika są kursy do Opola. Różnymi trasami w dni robocze wykonywanych jest w tym kierunku 18 kursów, natomiast w soboty i niedziele – 8 przejazdów.

Do miejscowości Biała wykonywanych jest łącznie 17 kursów dziennie od poniedziałku do piątku, a po 8 kursów w soboty i niedziele.

Arriva w dobrym stopniu zapewnia przejazdy do miejscowości Głogówek (13 kursów w dni robocze, 0 w weekendy).

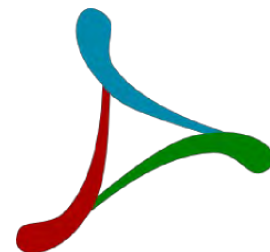
Do Nysy w dni robocze wykonywanych jest 11 kursów, w soboty 4, a w niedziele 5.

Najmniej bezpośrednich kursów (1 w ciągu dnia) wykonywanych jest do Chrzelic, Jegielnicy, Józefowa, Krapkowic i Przechodu.

Szczegółowy spis bezpośrednich kursów do poszczególnych miejscowości, wykonywanych przez spółkę Arriva przedstawia poniższa tabela.

Tabela 15 Spis bezpośrednich kursów wykonywanych przez Arriva

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1	Prudnik D.A.	Biała	10	8	8
2	Prudnik D.A.	Biała przez Śmicz	6	0	0
3	Prudnik D.A.	Biała przez Olbrachcice	1	0	0
4	Prudnik D.A.	Chrzelice przez Górka Prudnicka	1	0	0
5	Prudnik D.A.	Dębowiec	2	0	0
6	Prudnik D.A.	Głogówek przez Nasiona, Nowy Browiniec	2	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

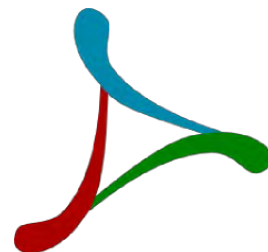
Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
7	Prudnik D.A.	Głogówek przez Lubrza, Raclawice Śląskie, Dzierżysławice	1	0	0
8	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Zawada	2	0	0
9	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Wilków, Błazejowice Dolne	7	0	0
10	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Żabnik, Błazejowice Dolne	1	0	0
11	Prudnik D.A.	Głuchołazy	0	2	1
12	Prudnik D.A.	Głuchołazy przez Wierzbiec	8	6	2
13	Prudnik D.A.	Głuchołazy przez Pokrzywna	16	7	7
14	Prudnik D.A.	Jegielnica przez Ścinawa Mała	1	0	0
15	Prudnik D.A.	Józefów przez Śmicz	1	0	0
16	Prudnik D.A.	Korfantów przez Ścinawa Mała, Rączka	1	0	0
17	Prudnik D.A.	Korfantów przez Ligota Bialska, Puszczyzna	4	0	0
18	Prudnik D.A.	Krapkowice przez Krobusz, Moszna, Dobra	1	0	0
19	Prudnik D.A.	Krzyżkowice przez Jasiona, Skrzypiec	4	0	0
20	Prudnik D.A.	Krzyżkowice przez Lubrza, Skrzypiec	1	0	0
21	Prudnik D.A.	Mieszkowice przez Szybowice	2	0	0
22	Prudnik D.A.	Moszczanka	1	0	0
23	Prudnik D.A.	Niemodlin przez Ścinawa Mała, Rączka, Korfantów	1	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
24	Prudnik D.A.	Niemodlin przez Ligota Bialska, Puszczyzna, Korfantów, Rzymkowice	1	0	0
25	Prudnik D.A.	Nowy Browiniec przez Jasiona	4	0	0
26	Prudnik D.A.	Nowy Browiniec przez Jasiona, Skrzypiec, Krzyżkowice	1	0	0
27	Prudnik D.A.	Nysa przez Głucholazy	0	1	2
28	Prudnik D.A.	Nysa przez Lipowa	3	0	0
29	Prudnik D.A.	Nysa przez Rudziczka	1	0	0
30	Prudnik D.A.	Nysa przez Wierzbiec, Głucholazy	2	2	2
31	Prudnik D.A.	Nysa przez Rudziczka, Węza	5	1	1
32	Prudnik D.A.	Oława przez Wierzbiec, Głucholazy, Nysa, Grodków	2	2	2
33	Prudnik D.A.	Opole przez Dębina	9	5	5
34	Prudnik D.A.	Opole przez Górka Prudnicka	5	3	3
35	Prudnik D.A.	Opole przez Moszna, Raclawiczki	2	0	0
36	Prudnik D.A.	Opole przez Moszna, Ścigów, Prószków	1	0	0
37	Prudnik D.A.	Opole przez Ligota Bialska, Otoki, Grabina, Łącznik	1	0	0
38	Prudnik D.A.	Podlesie przez Pokrzywna	2	0	0
39	Prudnik D.A.	Przechód przez Prężynka, Grabina, Pogórze	1	0	0
40	Prudnik D.A.	Radostynia przez Prężynka	1	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
41	Prudnik D.A.	Radostynia przez Olbrachcice, Ligota Bialska	1	0	0
42	Prudnik D.A.	Rudziczka	6	1	1
43	Prudnik D.A.	Rudziczka przez Szybowice	4	0	0
44	Prudnik D.A.	Ścinawa Mała	6	0	0
45	Prudnik D.A.	Trzebina	6	0	0
46	Prudnik D.A.	Wrocław przez Głuchołazy, Nysa, Grodków	0	1	2
47	Prudnik D.A.	Wrocław przez Rudziczka, Nysa, Grodków	1	0	0
48	Prudnik D.A.	Wrocław przez Wierzbiec, Głuchołazy, Nysa, Grodków, Oława	2	2	2

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela przedstawia zaś wyszczególnienie połączeń (zarówno bezpośrednich, jak i pośrednich) z Prudnika do wybranych miejscowości. Jak widać z danych przedstawionych w tabeli – najlepsze połączenie istnieje pomiędzy miejscowością Prudnik, a:

- Białą (45 połączeń),
- Lubrzą (36 połączeń) oraz
- Głuchołazami (26 połączeń).
- Stosunkowo dużo pojazdów odjeżdża również do:
- Moszczanki (19 połączeń),
- Opola, Pokrzywny, Prószkowa i Rudziczki (18 połączeń),
- Chrzelic, Łącznika i Radostyni (16 połączeń),
- Głogówka (15 połączeń).

Najmniej połączeń – tylko 1 w ciągu dnia – realizowanych jest z Prudnika do: Dobrej, Dzierżysławic, Jegielnicy, Józefowa, Krapkowic, Raławic Śląskich, Rączki i Żabnika.

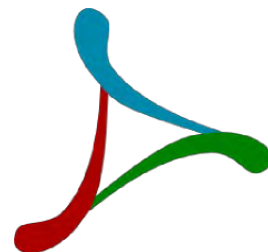
**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 16 Liczba połączeń wykonywanych codziennie z Prudnika do wybranych miejscowości (połączenia pośrednie i bezpośrednie)

Do:	Liczba połączeń
Biała	45
Lubrza	36
Głuchołazy	26
Moszczanka	19
Opole	18
Pokrzywna	18
Prószków	18
Rudziczka	18
Chrzelice	16
Łącznik	16
Radostynia	16
Głogówek	15
Krobusz	14
Dębina	13
Ligota Bialska	13
Nysa	11
Błaziejowice Dolne	10
Solec	10
Skrzypiec	9
Jasiona	8
Pogórze	8



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Do:	Liczba połączeń
Wierzbiec	8
Ścinawa Mała	7
Śmicz	7
Wilków	7
Górka Prudnicka	6
Grabina	6
Mieszkowice	6
Otoki	6
Szybowice	6
Trzebina	6
Węża	6
Korfantów	5
Krzyżkowice	5
Nowy Browiniec	5
Moszna	4
Puszyna	4
Grodków	3
Lipowa	3
Przechód	3
Raławiczki	3
Wrocław	3
Zawada	3
Dębowiec	2



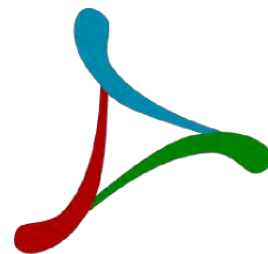
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Do:	Liczba połączeń
Niemodlin	2
Olbrachcice	2
Oława	2
Podlesie	2
Prężynka	2
Dobra	1
Dzierżysławice	1
Jegielnica	1
Józefów	1
Krapkowice	1
Raławice Śląskie	1
Rączka	1
Żabnik	1

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 79 Autobus Arriva



Źródło: Opracowanie własne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 80 Autobus Arriva sp. z o.o.



Źródło: Opracowanie własne



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jeśli chodzi o stronę internetową przewoźnika, to w przypadku spółki Arriva znacznie łatwiej jest rozstrzygnąć, czy dana linia kursuje w soboty i niedziele, czy też nie. Problemem może być znalezienie ogólnego cennika, jednak pojawia się on w wyszukiwarce połączeń.

5.4. PKS Głubczyce

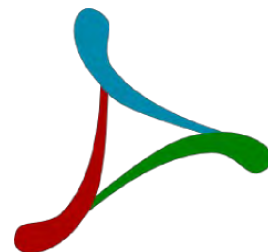
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Sp. z o.o. obsługuje ponad 300 połączeń autobusowych, zarówno na terenie powiatu głubczyckiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również kilku wybranych większych miast Polski. PKS Głubczyce zapewnia pasażerom dojazd do następujących miejscowości:

- część południowa: Bogdanowice, Włodzienin, Lewice, Dzbańce, Bliszczycy, Michałkowice, Branice, Wysoka, Boboluszki, Uciechowice, Wiechowice, Dzierżkowice, Pilszcz;
- część północna: Zawiszycy, Lisięcice, Szonów, Tomice, Kazimierz, Głogówek, Raclawice Śl., Lwowiany;
- część zachodnia: Gołuszowice, Równe, Dobieszów, Pielgrzymów, Mokre, Pietrowice, Radynia, Chomiąża, Lenarcice, Opawica;
- część wschodnia: Grobniki, Debrzyce, Widok, Dziećmarów;
- część północna: Nowe Sady, Milice, Jakubowice, Grudynia;
- część południowo-wschodnia: Baborów, Kietrz, Dzierżysław, Lubotyń, Rogożany, Nowa Cerekwia;
- część południowo-zachodnia: Zopowy, Zubrzyce, Zalesie, Braciszów, Ciermiecie.

Miasta znajdujące się na terenie innych województw, do których PKS Głubczyce Sp. z o.o. zapewnia transport to: Racibórz, Oława oraz Wrocław.

Najwięcej połączeń komunikacji odbywa się codziennie pomiędzy miejscowościami: Baborów – Głubczyce (przez Sulków): 9 połączeń, Baborów Rynek – Racibórz: 7 połączeń, Głubczyce – Racibórz (przez Sulków): 7 połączeń, Głubczyce – Opole (przez Lisięcice): 9 połączeń.

Nie najgorsze połączenia komunikacyjne występują pomiędzy miejscowościami: Głubczyce – Branice (na tej trasie codziennie kursuje 5 linii autobusowych, z czego 2 przez Dzbańce, 2 przez Lewice, a jedna przez Kietrz). Całkiem dobre połączenie komunikacyjne (11 połączeń) występuje pomiędzy miejscowościami Głubczyce i Kietrz z dostępnymi wariantami trasy: przez Boguchwałów (3 połączenia), przez Nasiedle (1 połączenie), przez Grobniki/Baborów (2 połączenia) oraz przez Wojnowice (4 połączenia). Dobre stosunkowo częste przejazdy odbywają się również na następujących trasach: z Branice do miejscowości Głubczyce przez Lewice – 7 połączeń komunikacyjnych dziennie, z miejscowości Kietrz do miasta Racibórz również 7 połączeń komunikacyjnych (nie wykonuje ich PKS Głubczyce, przewoźnik ten w dni robocze obsługuje tylko jeden kurs na trasie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Branice – Racibórz przez Kietrz). Ponadto kilka połączeń komunikacyjnych dziennie występuje pomiędzy miejscowościami Głubczyce i Opawica (przez Zopowy oraz Równe), gdzie komunikacja funkcjonuje z częstotliwością 5 kursów dziennie. Z miejscowości Branice do miejscowości Kietrz odbywają się codziennie 4 przejazdy.

Z Głubczyc pasażerowie komunikacji miejskiej mogą dostać się codziennie do następujących miejscowości: Branice, Debrzyca, Kędzierzyn-Koźle (przez Lisiećice), Kietrz (przez Branice, Nasiedle), Krzyżowice (przez Nowe Gołuszowice), Nysa (przez Raławice Śląskie), Opawica (przez Zopowy Osiedle), Ściborzyce Wielkie, Wysoka (przez Branice), Wojnowice Gosp. (przez Nowa Wieś Głubczycka).

Codziennie wykonywane jest jedno połączenie z miejscowości Baborów do Opola (trasa przez Sułków i Lisiećice).

Z Branic zapewnione zostało połączenie z następującymi miejscowościami: Bliszczycze, Głubczyce (przez Bliszczycze, Lewice), Kietrz (przez Ludmierzyce), Opole (zarówno przez Dzbańce, jak i przez Lisiećice) Pilszcz, Wysoka, Dzierżkowice.

Istnieją również połączenia komunikacyjne pomiędzy miastem Kietrz, a miejscowościami: Branice (przez Ściborzyce Wielkie), Dzierżkowice (przez Pilszcz oraz Ściborzyce Wielkie/ Pilszcz), Opole (przez Baborów) oraz Uciechowice (przez Ściborzyce Wielkie).

Tabela 17 Wyszczególnienie połączeń PKS Głubczyce

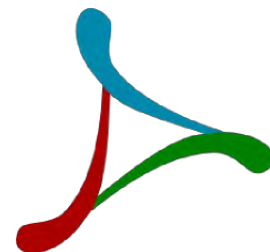
Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobot a	Niedziela
1	Głubczyce P. DW.	Bliszczycze	1	0	0
2	Głubczyce P. DW.	Braciszów przez Zopowy	3	0	0
3	Głubczyce P. DW.	Branice przez Bliszczycze	1	0	0
4	Głubczyce P. DW.	Branice przez Dzbańce	3	0	0
5	Głubczyce P. DW.	Branice przez Lewice	3	0	0
6	Głubczyce P. DW.	Debrzyca przez Widok	1	0	0
7	Głubczyce P. DW.	Dziećmarów przez Grobniki	2	0	0
8	Głubczyce P. DW.	Dzierżkowice przez Nasiedle	2	0	0
9	Głubczyce P. DW.	Głogówek przez Kietlice	2	0	0
10	Głubczyce P. DW.	Grudynia Mała przez Milice	2	0	0
11	Głubczyce P. DW.	Kędzierzyn-Koźle przez Lisiećice	1	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
12	Głubczyce P. DW.	Kietrz przez Boguchwałów	3	0	0
13	Głubczyce P. DW.	Kietrz przez Branice, Nasiedle	1	0	0
14	Głubczyce P. DW.	Kietrz przez Grobniki, Baborów	2	0	0
15	Głubczyce P. DW.	Kietrz przez Wojnowice	4	0	0
16	Głubczyce P. DW.	Krzyżowice przez Nowe Gołuszowice	1	0	0
17	Głubczyce P. DW.	Opawica przez Równe	4	0	0
18	Głubczyce P. DW.	Opawica przez Zopowy Osiedle	1	0	0
19	Głubczyce P. DW.	Opole przez Kietlice	3	2	1
20	Głubczyce P. DW.	Opole przez Lisięcice	11	7	6
21	Głubczyce P. DW.	Pilszcz przez Branice	4	1	1
22	Głubczyce P. DW.	Racibórz przez Sulków	7	4	3
23	Głubczyce P. DW.	Raławice Śląskie przez Sławoszów	3	0	0
24	Głubczyce P. DW.	Ściborzycze Wielkie	1	0	0
25	Głubczyce P. DW.	Wysoka przez Branice	1	0	0
26	Głubczyce P. DW.	Wojnowice Gosp. przez Nowa Wieś Głubczycka	1	0	0
27	Głubczyce P. DW.	Wrocław przez Grodków	2	2	2
28	Baborów Rynek	Głubczyce przez Dziećmarów, Grobniki	2	0	0
29	Baborów Rynek	Głubczyce przez Sulków	7	4	3
30	Baborów Rynek	Kietrz	2	0	0
31	Baborów Rynek	Opole przez Sulków, Lisięcice	1	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
32	Baborów Rynek	Racibórz	7	4	3
33	Branice	Bliszczycy	1	0	0
34	Branice	Głubczyce przez Bliszczycy, Lewice	1	0	0
35	Branice	Głubczyce przez Lewice	7	0	0
36	Branice	Kietrz przez Ludmierzyce	1	0	0
37	Branice	Kietrz przez Nasiedle	3	0	0
38	Branice	Opole przez Dźbańce	1	0	0
39	Branice	Opole przez Lisięcice	1	0	0
40	Branice	Pilszcz przez Dzierżkowice	4	0	0
41	Branice	Racibórz przez Kietrz	2	0	0
42	Kietrz Rynek	Branice przez Nasiedle	3	0	0
43	Kietrz Rynek	Branice przez Ściborzyce Wielkie	1	0	0
44	Kietrz Rynek	Dzierżkowice przez Pilszcz	1	0	0
45	Kietrz Rynek	Dzierżkowice przez Ściborzyce Wielkie, Pilszcz	1	0	0
46	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Baborów, Dziećmarów	2	0	0
47	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Boguchwałów	3	0	0
48	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Wojnowice	4	0	0
49	Kietrz Rynek	Lubotyń	2	0	0
50	Kietrz Rynek	Opole przez Baborów	1	0	0
51	Kietrz Rynek	Pilszcz	2	0	0
52	Kietrz Rynek	Racibórz przez Żerdziny	2	0	0
53	Kietrz Rynek	Ściborzyce Wielkie	2	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
54	Kietrz Rynek	Uciechowice przez Ściborzycze Wielkie	1	0	0

Źródło: Opracowanie własne

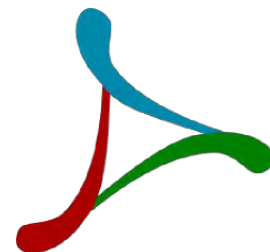
W weekendy PKS Głubczyce Sp. z o.o. obsługuje zaledwie kilkadziesiąt kursów, 24 kursy przypadają na soboty, natomiast 19 kursów odbywa się w niedziele (dla porównania autobusy w dni robocze kursują łącznie 135 razy dziennie).

W soboty pasażerowie PKS w Głubczycach Sp. z o.o. mogą przemieszczać się pomiędzy następującymi miejscowościami: Głubczyce - Opole (9 połączeń w soboty), Głubczyce - Racibórz (4 połączenia). Ponadto z Baborowa można w soboty dostać się do Głubczyc (4 połączenia). Zarówno w soboty, jak i w niedziele wykonywane są 2 kursy z Głubczyc do Wrocławia (przez Grodków). W sobotę odbywa się również jeden kurs do Pilszcza przez Branice. W niedziele wykonywanych jest 7 kursów na trasie Głubczyce - Opole, 3 kursy łączą Głubczyce z Raciborzem, a 1 kurs z Pilszczem (przez Branice).

Rysunek 81 Autobus PKS Głubczyce



Źródło: Opracowanie własne.



Na stronie PKS Głubczyce nie ma zakładki z cenami biletów, co dla pasażerów może stanowić pewną niedogodność. Legenda przy rozkładzie jazdy sprawia wrażenie chaotycznej, jest trudna do zrozumienia.

Pełna informacja o cenach biletów, stosowanych ulgach, oraz o trasie przejazdu znajduje się na stronie e-podroznik.pl.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 82 Legenda na stronie PKS Głubczyce

Oznaczenia	
+	- kursuje w dni świąteczne /niedziele i święta/
5,7	- kursuje w piątki i niedziele
6	- kursuje w soboty powszednie
a	- nie kursuje w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych i w dniu 25 XII
b	- nie kursuje 1.I, w pierwszy i drugi dzień Świąt Wielkanocnych i w dniu 25 XII
C	- kursuje w soboty, niedziele i święta
D	- kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt
d	- nie kursuje w dniu 1.I. w pierwszy i drugi dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 25 i 26 XII
E	- kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt
e	- nie kursuje w okresie ferii letnich
H	- kursuje od poniedziałku do piątku w dni wolne od nauki szkolnej w woj. opolskim oprócz świąt
f	- nie kursuje w okresie ferii letnich i zimowych oraz szkolnych przerw świątecznych
m	- nie kursuje 24 i 31.XII
n	- nie kursuje 24.12. ,31.XII i w Wielką Sobotę.
P	- kurs pośpieszny
S	- kursuje w dni nauki szkolnej w woj. opolskim
(S)	- kursuje w dni nauki szkolnej w woj. śląskim
u	- nie kursuje 2.05 i w piątek po św.Bożego Ciała oraz dni robocze między dniami wolnymi
w	- nie kursuje w dzień BożegoCiała

Źródło: <http://www.pks.glubczyce.pl/>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 83 Strona internetowa PKS Głubczyce

The screenshot shows the website for PKS w Głubczycach Sp. z o.o. It features a header with the company logo and name, a photograph of a white bus, and a navigation menu on the left. The main content area is titled 'Odjazdy' (Departures) and includes a sub-header 'PKS w Głubczycach Sp. z o.o.' and 'Rozkład ważny od: 29.06.2014'. Below this is a table of departures for the route 'Głubczyce PDW'.

Kierunek	Odjazdy			
Bliszczycze	14:15 Su			
Braciszów		12:00 Su	14:15 Su	15:30 Dmu

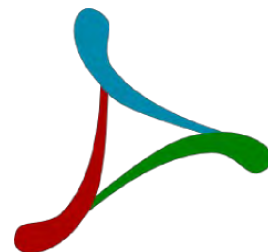
Źródło: <http://www.pks.glubczyce.pl/>

5.5. PKS w Brzegu spółka z o.o.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu zapewnia kursy na terenie powiatu brzeskiego, w tym również gminy Grodków. Z Grodkowa najczęściej par bezpośrednich kursów odjeżdża do stolicy powiatu – miasta Brzeg (10 par kursów w ciągu dnia, 3 kursy w soboty). Przejazdy wykonywane są różnymi trasami. Dużo kursów, bo aż 8 par w każdy dzień roboczy, wykonywanych jest do Wrocławia, (6 przez Oławę, natomiast 2 przez Kolnicę). W weekendy ilość przejazdów na tej trasie również jest całkiem wysoka i wynosi 7 par kursów. Do Prudnika każdego dnia (zarówno w dni robocze, jak i w weekendy) wykonywane są 4 pary kursów. Podobnie rzecz ma się z dojazdem do miejscowości Skoroszyce, do której w dni robocze wykonywane są 4 pary kursów.

Tabela 18 Liczba kursów PKS w Brzegu

Z	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele	Przez
Grodków	Brzeg D.A.	2	0	0	Bąków, Krzyżowice
Grodków	Brzeg D.A.	1	0	0	Bąków, Pępice



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Z	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele	Przez
Grodków	Brzeg D.A.	0	3	0	Kolnica, Bąków, Bierzów
Grodków	Brzeg D.A.	1	0	0	Kolnica, Krzyżowice
Grodków	Brzeg D.A.	6	0	0	Lipowa
Grodków	Brzeziny	1	0	0	Kopice
Grodków	Głubczyce	2	3	2	Nysa, Prudnik
Grodków	Gracze osiedle	2	0	0	Żelazna
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Chróścina Szkoła
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Lipowa, Osiek Grodków, Żelazna
Grodków	Grodków P.DW.	2	0	0	Sulistaw, Gałązczyce, Wierzbna
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Wierzbna, Gałązczyce, Sulistaw
Grodków	Jaszów	1	0	0	Jędrzejów, Strzegów
Grodków	Jaszów	1	0	0	Starowice Dolne, Strzegów, Kobiela
Grodków	Jaszów	1	0	0	Jędrzejów, Strzegów, Kobiela
Grodków	Jeszkotle	3	0	0	Lubcz
Grodków	Nysa D.A.	1	0	0	Biechów

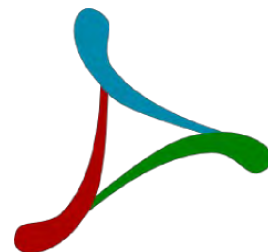


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele	Przez
Grodków	Nysa D.A.	2	1	1	Skoroszyce
Grodków	Prudnik D.A.	4	4	4	Nysa
Grodków	Przeworno	1	0	0	Gałązczyce
Grodków	Przylesie	1	0	0	Bąków
Grodków	Skoroszyce	2	0	0	Chróstina
Grodków	Skoroszyce	2	0	0	Kopice
Grodków	Strzelin D.A.	1	0	0	Lubcz, Wawrzyszów
Grodków	Wierzbnik	1	0	0	Lipowa, Osiek Grodków
Grodków	Wrocław D.A.	2	2	2	Kolnica
Grodków	Wrocław D.A.	6	5	5	Oława

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy PKS w Brzegu.



6. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym

System drogowy odgrywa najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców miast i gmin Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Sieć drogowa obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodnie powiązania z ośrodkami wyższego rzędu (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynom-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości znajdujące się w gminach należących do Partnerstwa również są odpowiednio skomunikowane. Na omawiany system składają się drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Są one przypisane do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Na analizowanym obszarze widoczna jest dominacja układów równoleżnikowych. Sytuacja ta powstała w wyniku nałożenia siatki dróg na teren, na którym istniały już ukształtowane historycznie struktury osadnicze i przestrzenne. OF PN 2020 tworzący jest przez 14 gmin, wchodzących w skład trzech powiatów: prudnickiego, głubczyckiego oraz nyskiego, z wyjątkiem gminy Grodków należącej do powiatu brzeskiego.

Sieć drogowa Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 tworzona jest przez ogólnodostępne drogi publiczne, które, ze względu na pełnioną funkcję, dzielą się na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Zarządcami dróg są następujące organy administracji rządowej i samorządowej:

- *drogi krajowe* – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu.
- *drogi wojewódzkie* – zarząd województwa poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.
- *drogi powiatowe* – zarządy poszczególnych powiatów poprzez:
 - Starostwo Powiatowe w Prudniku – Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska Powiatu (dotyczy gminy Biała, gminy Lubrza, gminy Prudnik),
 - Starostwo Powiatowe w Głubczycach (dotyczy gminy Branice, gminy Głubczyce, gminy Kietrz),
 - Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie (dotyczy gminy Nysa, gminy Głuchołazy, gminy Korfantów, gminy Łambinowice, gminy Otmuchów, gminy Paczków, gminy Skoroszyce),
 - Zarząd Dróg Powiatowych w Brzegu (dotyczy gminy Grodków).

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

- **drogi gminne** – Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych 14 gmin:
 - Burmistrz Nysy,
 - Burmistrz Białej,
 - Wójt Gminy Branice,
 - Burmistrz Głubczyc,
 - Burmistrz Głuchołaz,
 - Burmistrz Grodkowa,
 - Burmistrz Kietrza,
 - Burmistrz Korfantowa,
 - Wójt Gminy Lubrza,
 - Wójt Gminy Łambinowice,
 - Burmistrz Otmuchowa,
 - Burmistrz Paczkowa,
 - Burmistrz Prudnika,
 - Wójt Gminy Skoroszyce.

W gestii wyżej wymienionych organów administracyjnych leżą sprawy z zakresu planowania budowy, modernizacji, utrzymania oraz ochrony dróg publicznych.

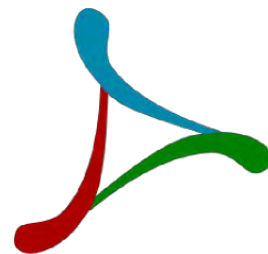
Układ dróg krajowych

Drogi krajowe umożliwiają krajową lub międzynarodową komunikację kołową pomiędzy dużymi miastami oraz ogólnodostępnymi przejściami granicznymi. Z uwagi na swój przebieg oraz parametry techniczne, drogi te są rekomendowane do ruchu długodystansowego oraz tranzytowego.

Podstawowym elementem szkieletu komunikacyjnego województwa opolskiego jest autostrada A4⁸, która wpisuje się w paneuropejski korytarz transportowy. W skali europejskiej korytarz ten jest osią spinającą Europę Zachodnią z Ukrainą. Autostrada ta stanowi bardzo sprawne i atrakcyjne powiązanie regionu z dwoma województwami: dolnośląskim oraz śląskim. Autostrada A4 przebiega przez terytorium gminy Grodków – przechodząca przez gminę jezdnia północna autostrady ma długość 1,319 km, a jezdnia południowa 10,962 km.

Węzłami, które łączą obszar OF PN 2020 z autostradą, są węzły: „Przylesie” poprzez DW 401 oraz DW 403, „Prądy” poprzez DK 46 oraz DW 435 i „Dąbrówka” poprzez DK 45. W kolejnej części rozdziału pt.: *Syntetyczne zestawienie sieci*

⁸ Autostrada A4 na terenie Polski przebiega od granicy z Niemcami w Jędrzychowicach koło Zgorzelca poprzez Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów do przejścia granicznego na Ukrainę Korczowa-Krakowiec.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

drogowej obszar w przekroju terytorialnym ujęto informacje dotyczące odległości danej gminy od autostrady oraz opisano sposób jej połączenia z A4.

Na obszarze OF PN 2020 drogi krajowe zapewniają powiązania między ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi regionu opolskiego (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle) oraz regionów sąsiednich.

Jednak istotnym i bardzo ważnym elementem dla powiatu prudnickiego jest brak węzła na autostradę A4 z drogi DW 414 w okolicach Prószkowa.

Z ogólnej sieci dróg krajowych województwa opolskiego naturalnie wyodrębniły się dwa szlaki komunikacyjne obsługujące kierunek wschód-zachód. Pierwszy z nich to tzw. „Szlak Staropolski” (droga krajowa nr 46), który stanowi podstawowe połączenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie (i samego województwa opolskiego) z Warszawą oraz ze znaczącymi krajowymi aglomeracjami – Częstochową, Kielcami i Lublinem. Łączy on również OF PN 2020 z terenami uzdrowskowymi i wypoczynkowymi Kotliny Kłodzkiej i Sudetów.

Drugi szlak, tzw. „Szlak Podsudecki” lub „Trasa Podsudecka” (ciąg dróg krajowych nr 40, 41 i częściowo nr 46), jest podstawowym elementem układu drogowego zapewniającego wzajemne powiązania między powiatami południowej Opolszczyzny (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle). W systemie komunikacji drogowej województwa opolskiego ciąg ten ma znaczenie regionalne, transgraniczne i międzyregionalne. Trasa stanowi powiązanie 3 regionów południowo-zachodniej Polski – województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego.

Przez OF PN 2020 przebiega również droga krajowa nr 38. Na całej długości położona jest ona w województwie opolskim. Pełni funkcję transy o znaczeniu regionalnym i stanowi dogodny połączenie wschodniej części województwa. Między innymi łączy Głubczyce z Kędzierzynom-Koźlem oraz Polskę z Republiką Czeską (przez przejście graniczne w Pietrowicach).

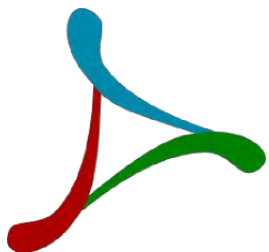
Poniżej przedstawiono przebieg dróg krajowych znajdujących się na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020:

- DK 38 relacji Kędzierzyn Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice),
- DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- DK 41 relacji Nysa – Prudnik – Trzebina – granica państwa (Trzebina-Bartultovice),
- DK 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole).

Układ dróg wojewódzkich

Zadaniem dróg wojewódzkich jest połączenie dużych miast znajdujących się w danym układzie regionalnym. Zalicza się również do nich drogi o znaczeniu obronnym, które nie zostały sklasyfikowane jako drogi krajowe.

Województwo opolskie posiada dobre powiązania drogowe z województwami ościennymi. Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 charakteryzuje się dogodnymi połączeniami wewnątrzregionalnymi, które, poza połączeniem ważnych



Biuro projektu:

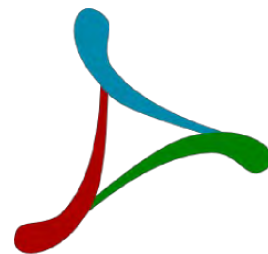
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

ośrodków miejskich i gminnych, zapewniają odpowiedni poziom skomunikowania z głównymi trasami wyższego rzędu.

Poniżej umieszczono mapę sieci dróg wojewódzkich i krajowych województwa opolskiego, która ma na celu zobrazowanie ich przebiegu na terenie Opolszczyzny.

Można tu zaobserwować znaczną koncentrację dróg krajowych i wojewódzkich na południe od Opola – m.in. w trzech analizowanych powiatach i gminie Grodków. Występowanie w tym obszarze gęstej sieci dróg o dobrych parametrach technicznych jest spowodowane transgranicznym charakterem południowych powiatów województwa opolskiego. Sytuacja ta korzystnie wpływa na komunikację osobową i towarową z Republiką Czeską. Obecny charakter połączeń drogowych jest wypadkową uwarunkowań historycznych oraz przestrzennych.



Mapa 19 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich województwa opolskiego

Biuro projektu:

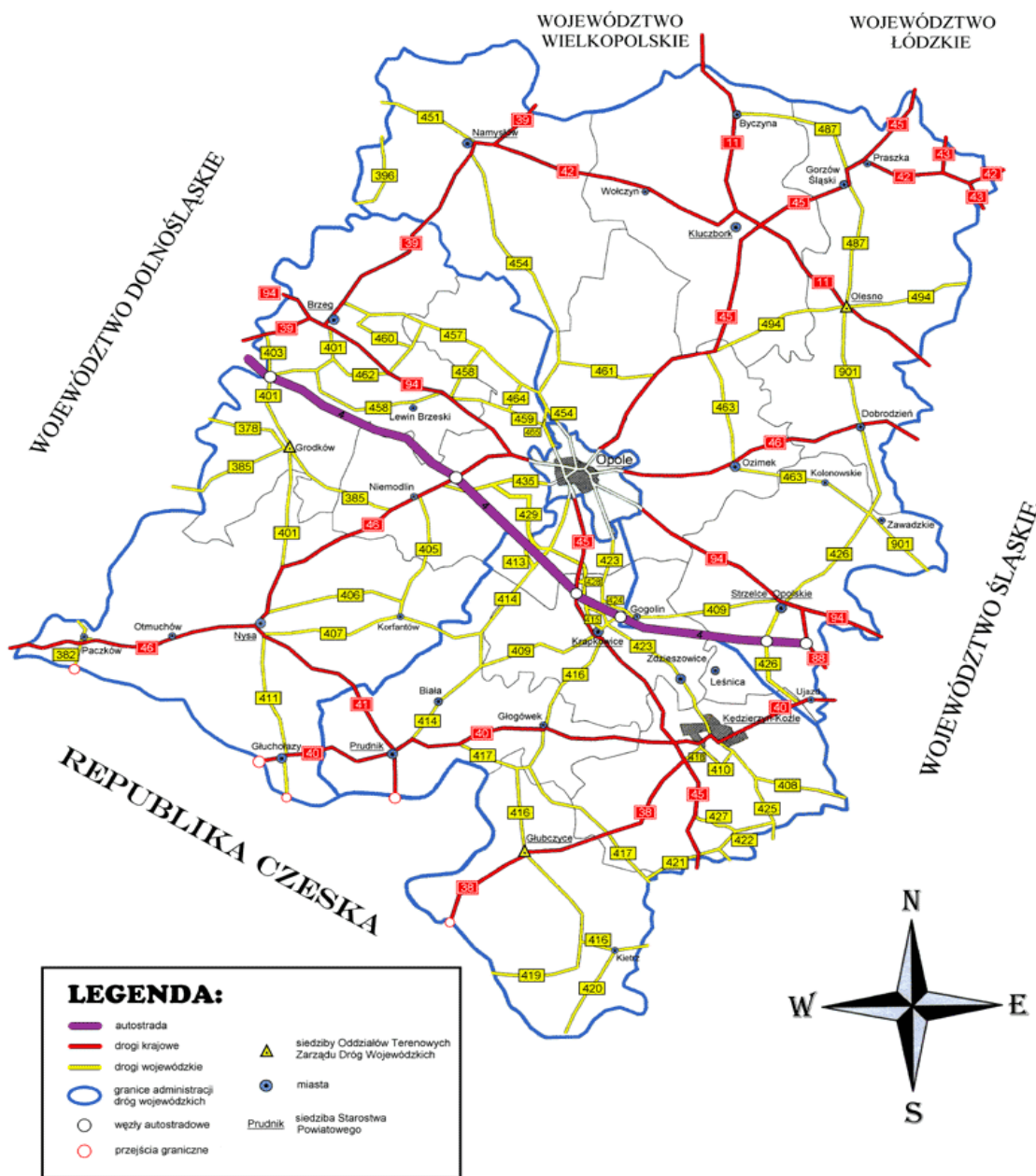
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu



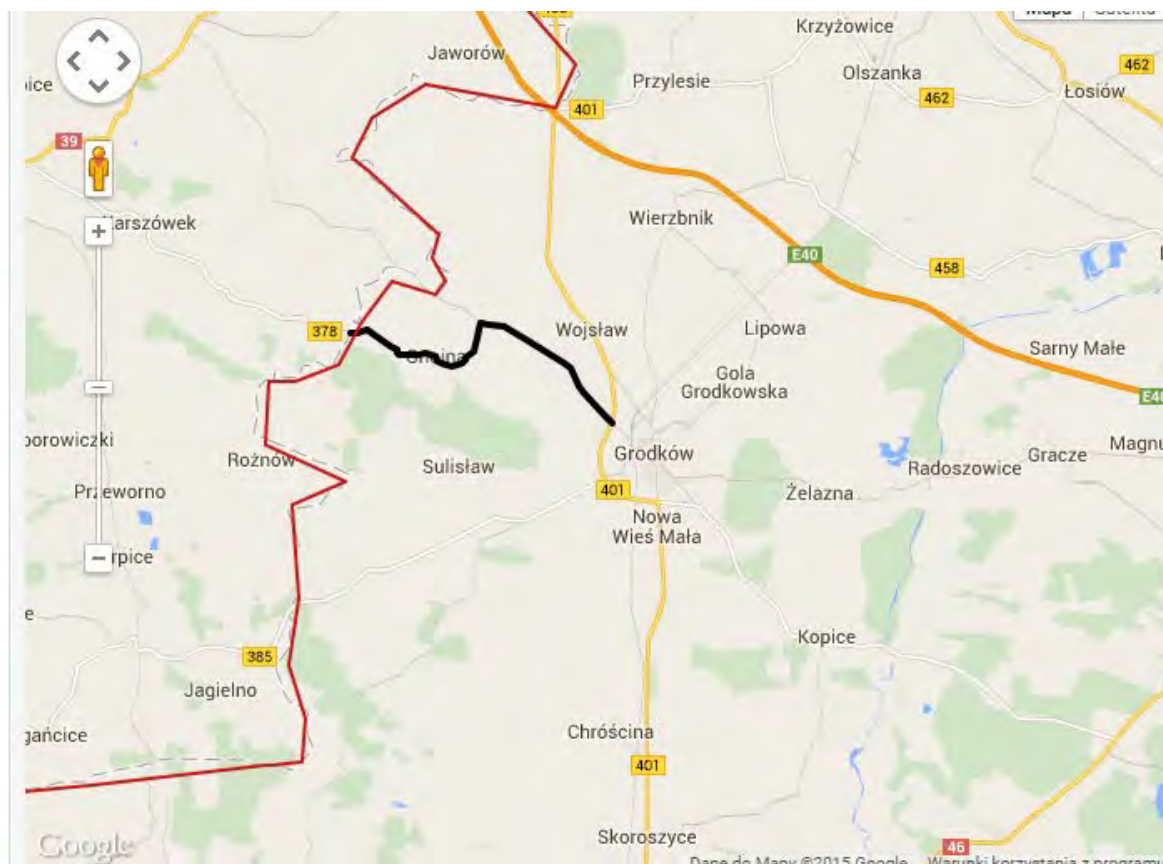
DW 378 przebieg Wolibórz – Łagiewniki – Biedrzychów – Grodków

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga przebiega od granicy z województwem dolnośląskim w Biedrzychowie (gmina Strzelin, powiat strzeliński) do Grodkowa (gmina Grodków, powiat brzeski).

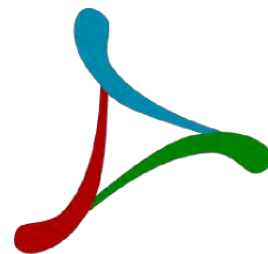
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

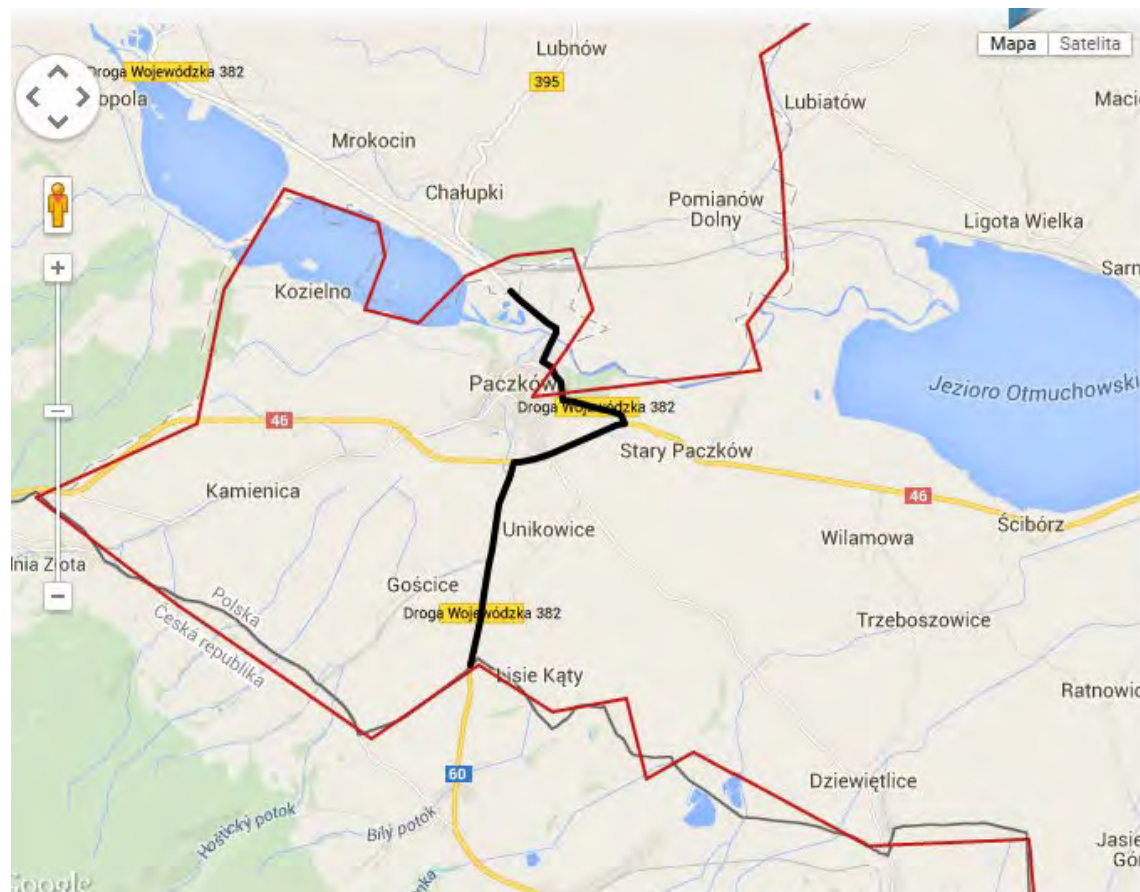


Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>



DW 382 przebieg Stanowice – Świdnica – Dzierżoniów – Ząbkowice Śl. – Paczków

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga DW 382 przebiega przez gminę Paczków (powiat nyski), aż do granicy z Republiką Czeską, gdzie łączy się z czeską drogą krajową nr 60.



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



DW 385 przebieg granica Państwa – Tłumaczów – Wolibórz – Ząbkowice Śl. – Ziębice – Grodków – Jaczowice

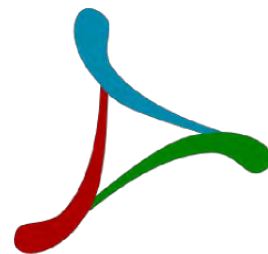
Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga przebiega przez gminę Grodków od granicy z województwem dolnośląskim, aż do granicy z gminą Niemodlin (powiat opolski).

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

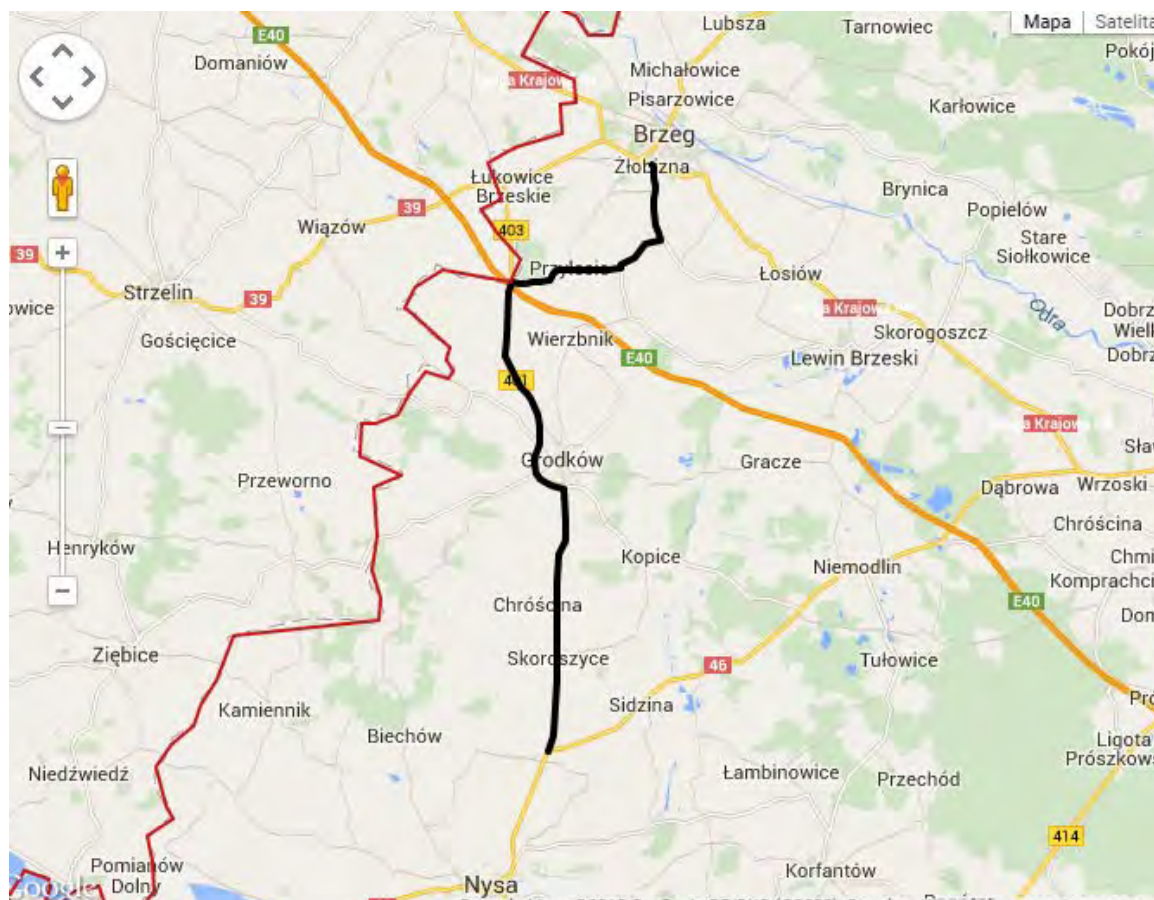


Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>



DW 401 przebieg Brzeg – Grodków – Pakosławice

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga przebiega przez gminę Grodków (powiat brzeski), przez gminę Skoroszyce (powiat nyski), aż do Pakosławic⁹ (gmina Pakosławice, powiat nyski).



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

⁹ Gmina Pakosławice nie należy do OF PN 2020.



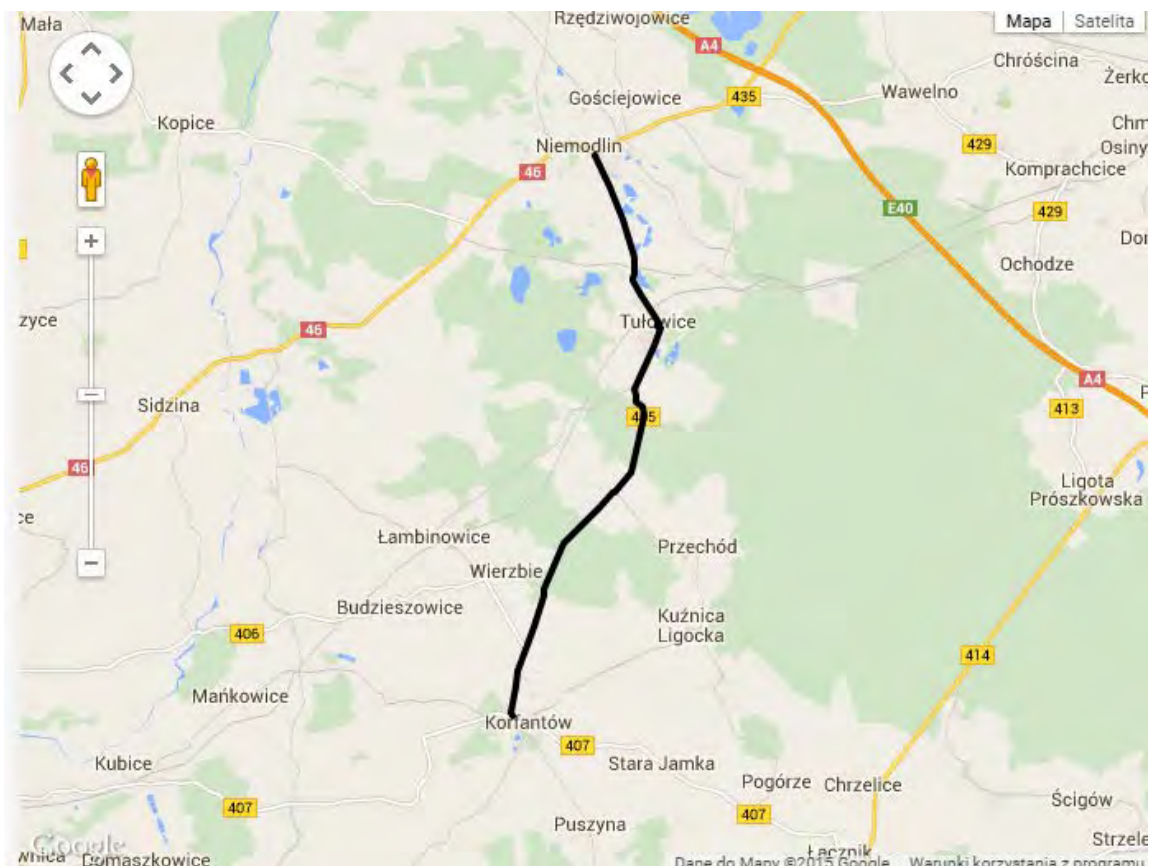
DW 405 przebieg Niemodlin – Korfantów

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga przebiega przez gminę Korfantów (powiat nyski) oraz gminę Łambinowice (powiat nyski), przez miejscowość Sowin oraz przez teren miejscowości Wierzbie.

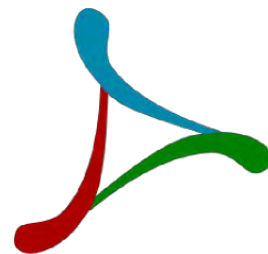
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

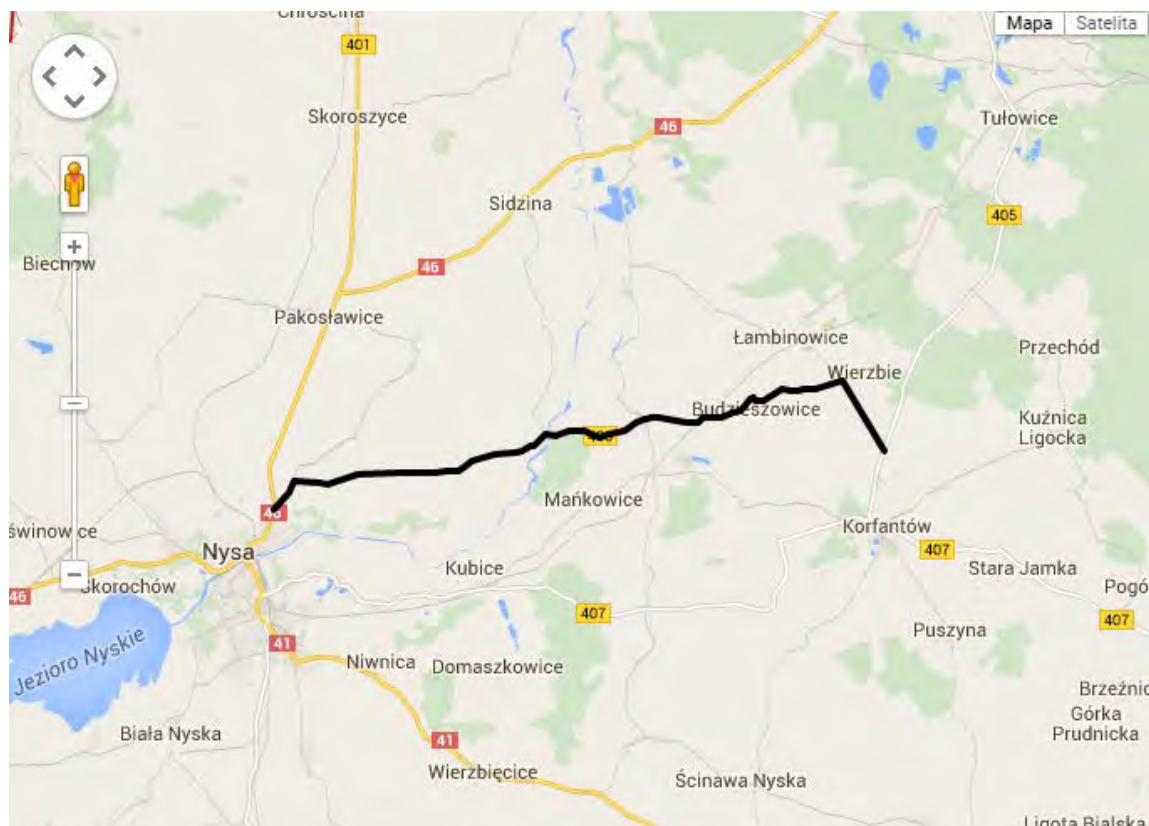


Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>



DW 406 przebieg Nysa – Jasienica Dolna – Włostowa

Droga ta w całości biegnie przez teren Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, rozpoczyna swój bieg od Nysy (gmina Nysa, powiat nyski), przez gminę Łambinowice (Jasienica Dolna), aż do Włostowa (gmina Korfantów, powiat nyski).



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



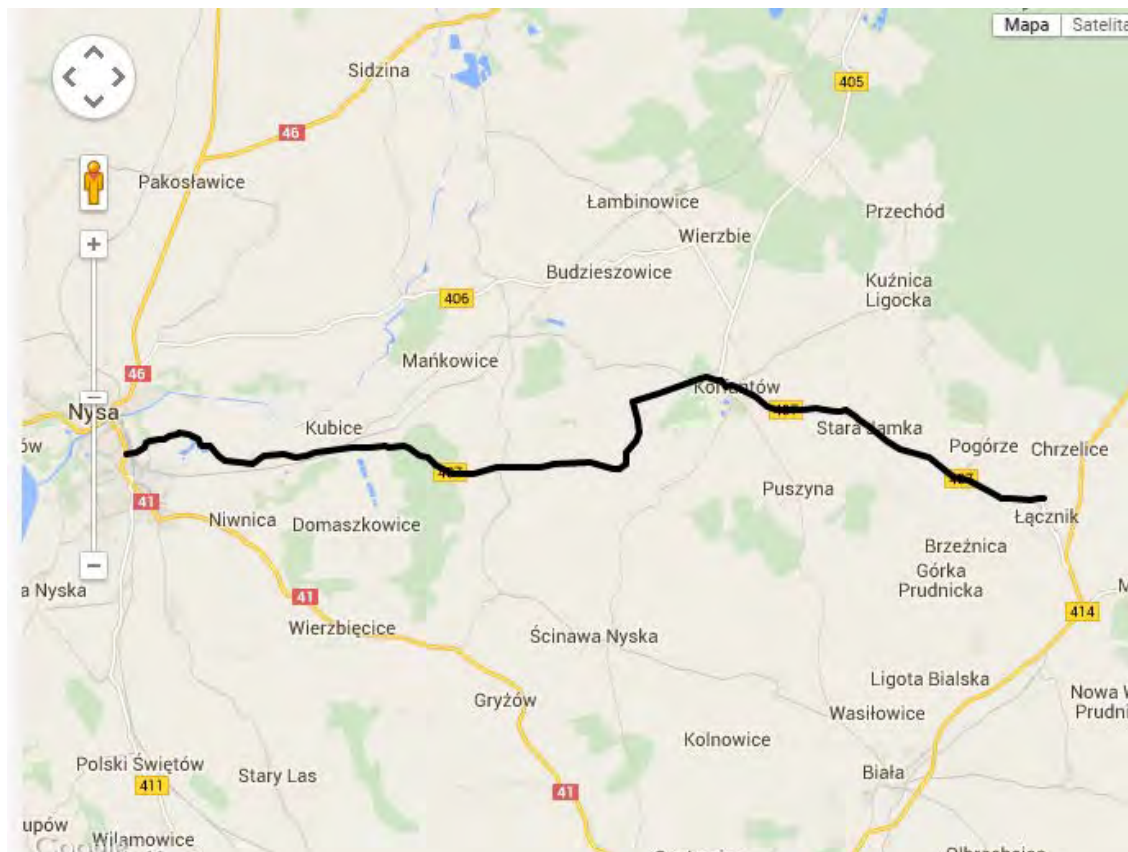
DW 407 przebieg Nysa – Korfantów – Łącznik

Droga ta w całości biegnie przez teren Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, droga rozpoczyna swój bieg od Nysy (gmina Nysa, powiat nyski) następnie biegnie po gruntach należących do gminy Łambinowice, przez gminę Korfantów, aż do Łącznika (gmina Biała, powiat prudnicki).

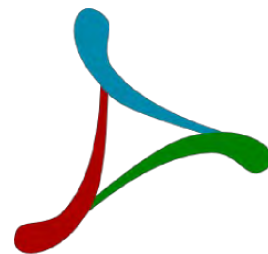
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>



DW 409 przebieg Dębina – Krapkowice – Strzelce Opolskie

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga biegnie jedynie przez gminę Biała. Droga rozpoczyna swój bieg w miejscowości Dębina (gmina Biała, powiat prudnicki) i dochodzi aż do granicy z gminą Strzelczyki (powiat krapkowicki). Droga ta łączy południowe powiaty Opolszczyzny ze Strzelcami Opolskimi.

Biuro projektu:

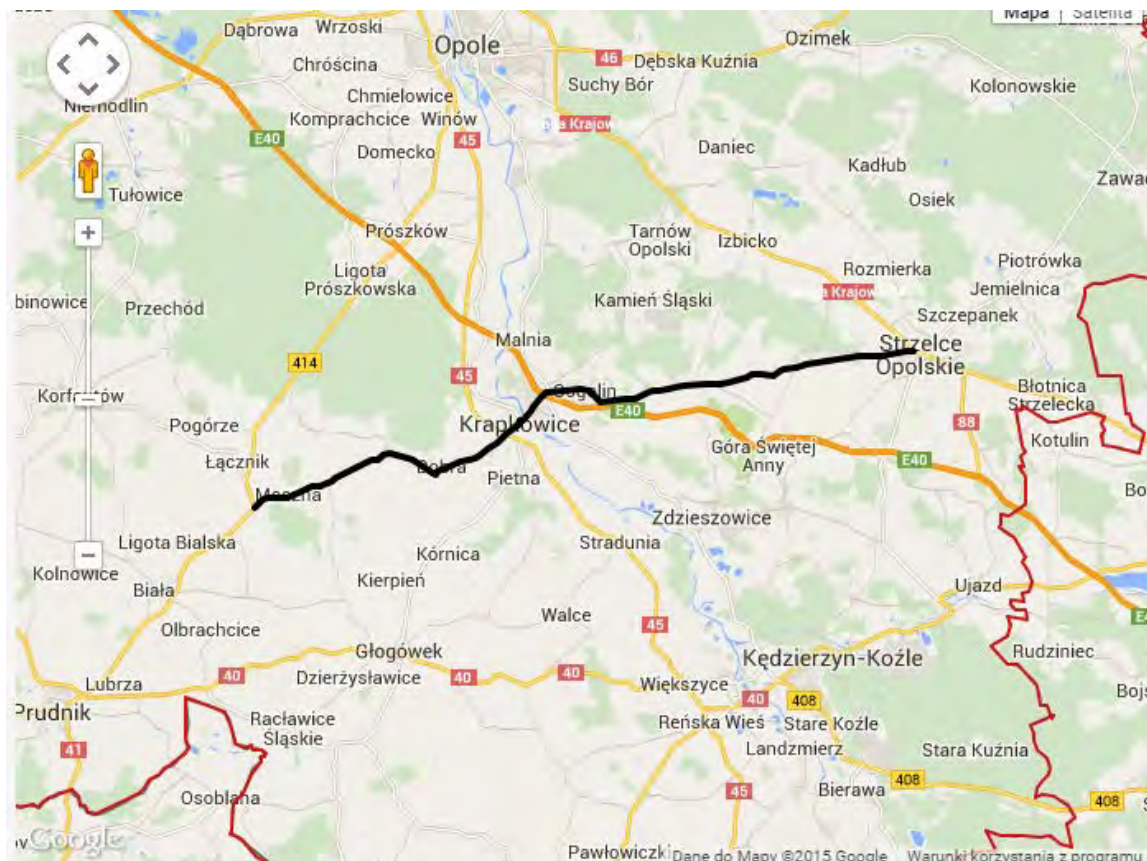
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>

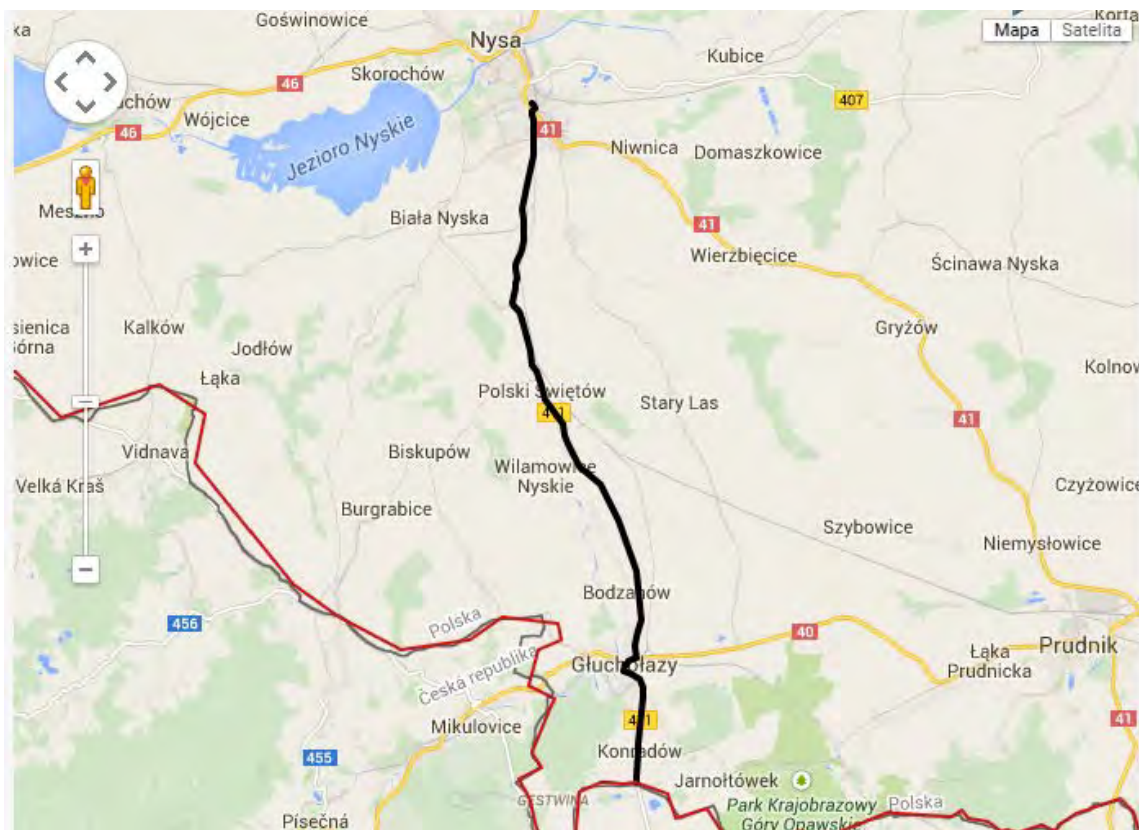


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

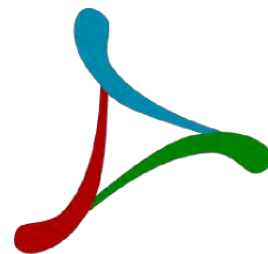
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

DW 41 przebieg Nysa – Głucholazy – granica państwa

Droga w całości biegnie przez teren Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Droga zaczyna swój bieg w Nysie (gmina Nysa, powiat nyski), biegnie przez Konradów (gmina Głucholazy, powiat nyski), a kończy się na przejściu granicznym Konradów – Złote Hory z Republiką Czeską. Tam łączy się z czeską drogą powiatową nr 445.

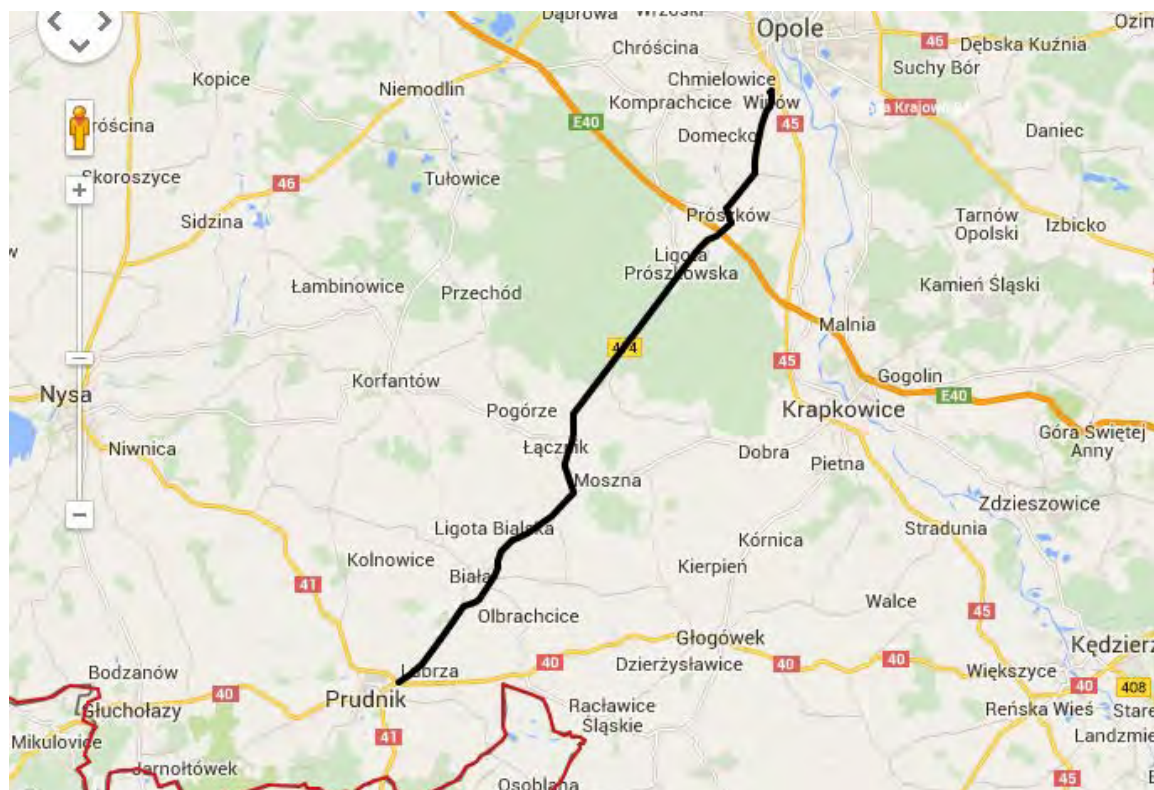


Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>



DW 414 przebieg Opole – Łącznik – Biała – Lubrza

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga przebiega przez gminę Lubrza w powiecie prudnickim oraz gminę Biała (Krobusz, Łącznik, Chrzelice), aż do granicy powiatu z gminą Prószków (powiat opolski).



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



DW 416 przebieg Krapkowice – Głogówek – Głubczyce (DK 38) – Kietrz – Racibórz

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga przechodzi przez terytorium powiatu głubczyckiego: przez gminę Kietrz oraz gminę Głubczyce i biegnie aż do granicy z gminą Krapkowice.

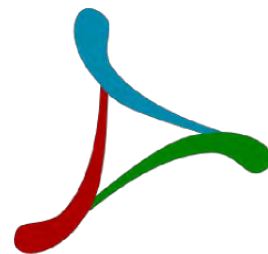
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>



DW 417 przebieg Laskowice – Klisino – Szonów – Szczyty – Racibórz

Swój bieg droga rozpoczyna w miejscowości Żerdziny, łącząc tym samym województwo śląskie z opolskim. Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga przebiega przez powiat prudnicki oraz powiat głubczycki. Wiedzie ona przez gminę Lubrza (miejscowość Laskowice), gminę Głubczyce (Klisino), gminę Głogówek (Szonów) oraz przez miejscowość Szczyty w gminie Baborów (powiat głubczycki).

Biuro projektu:

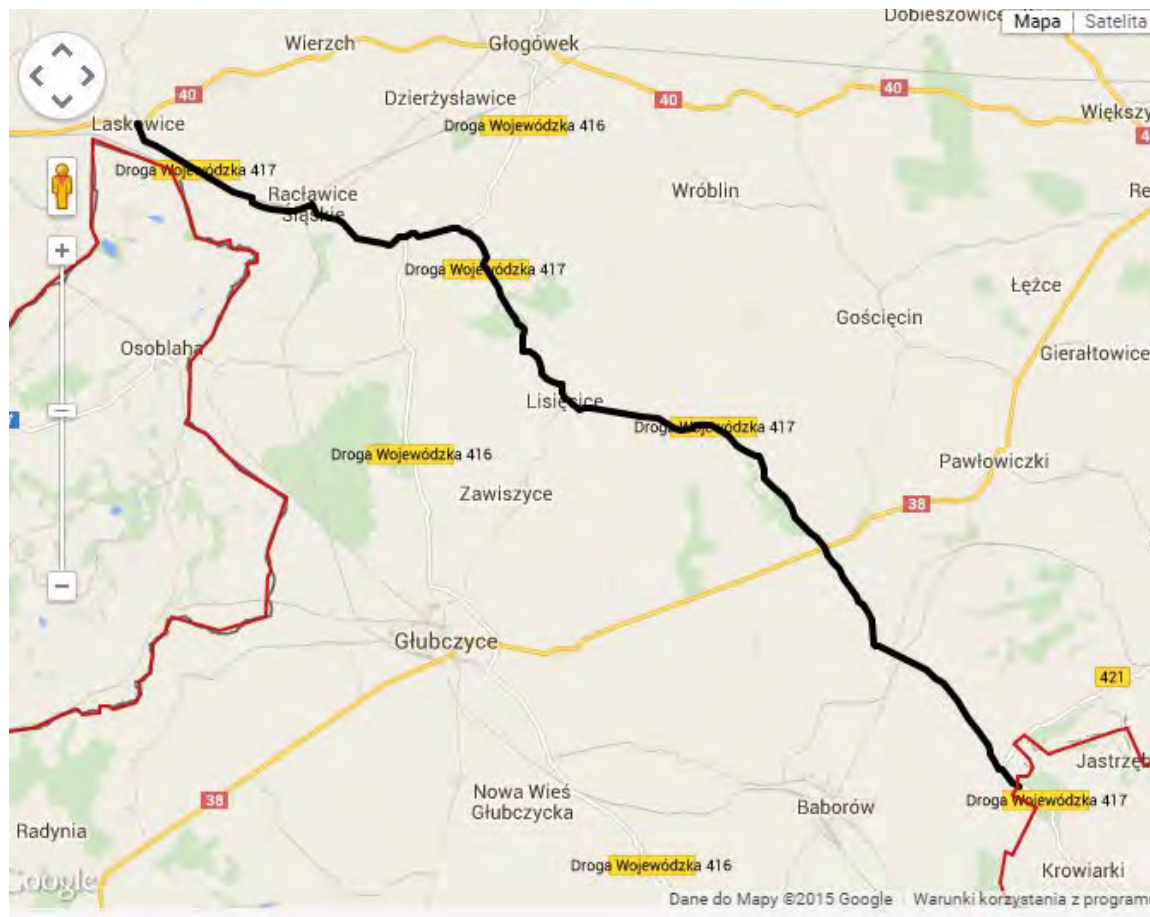
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>

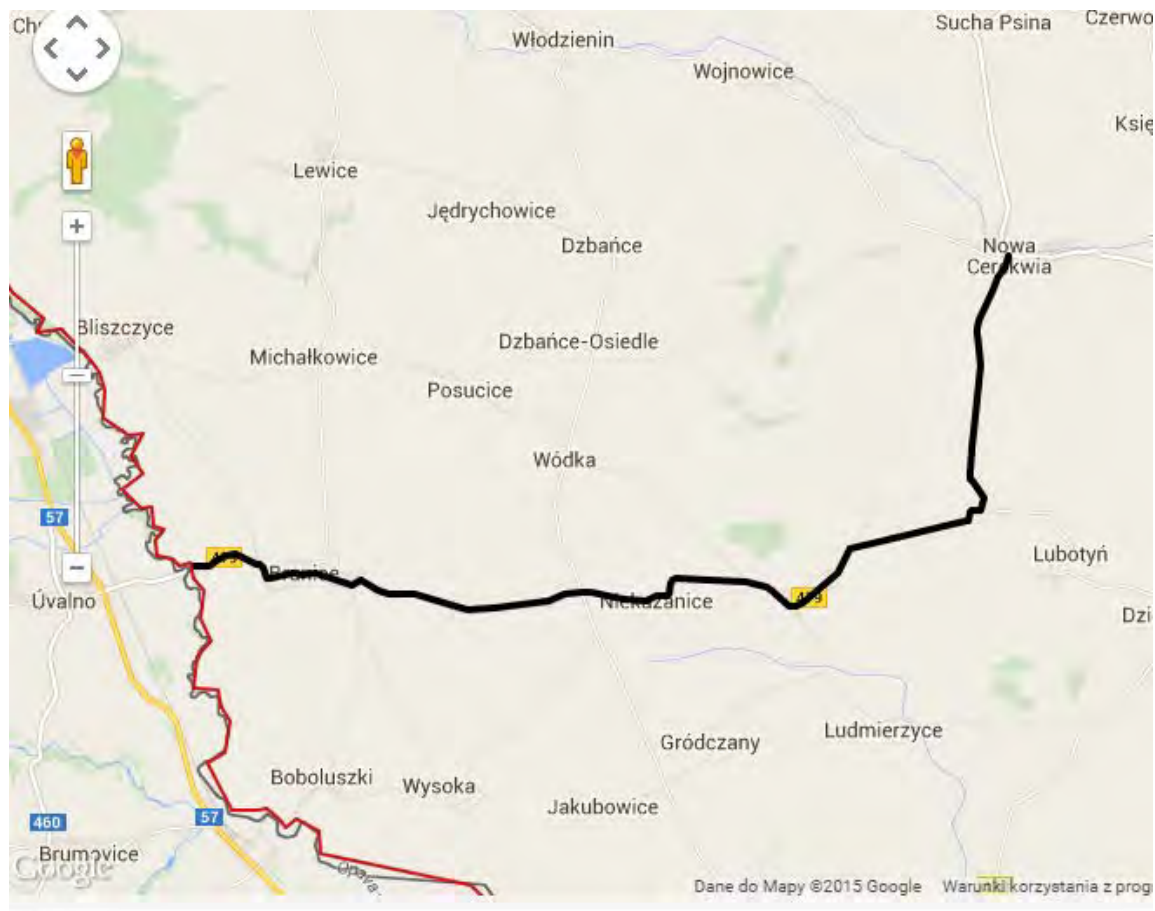


DW 419 przebieg Nowa Cerekwia – Kolonia Św. Anny – Niekazanice – Branice – granica państwa

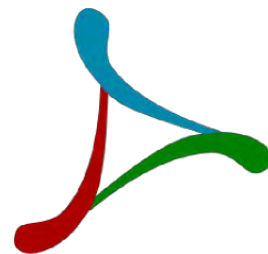
Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 droga przebiega przez gminę Kietrz w powiecie głubczyckim (miejscowość Nowa Cerekwia) oraz gminę Branice i prowadzi aż do granicy państwa z Republiką Czeską, gdzie łączy się z czeską drogą nr 4593.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

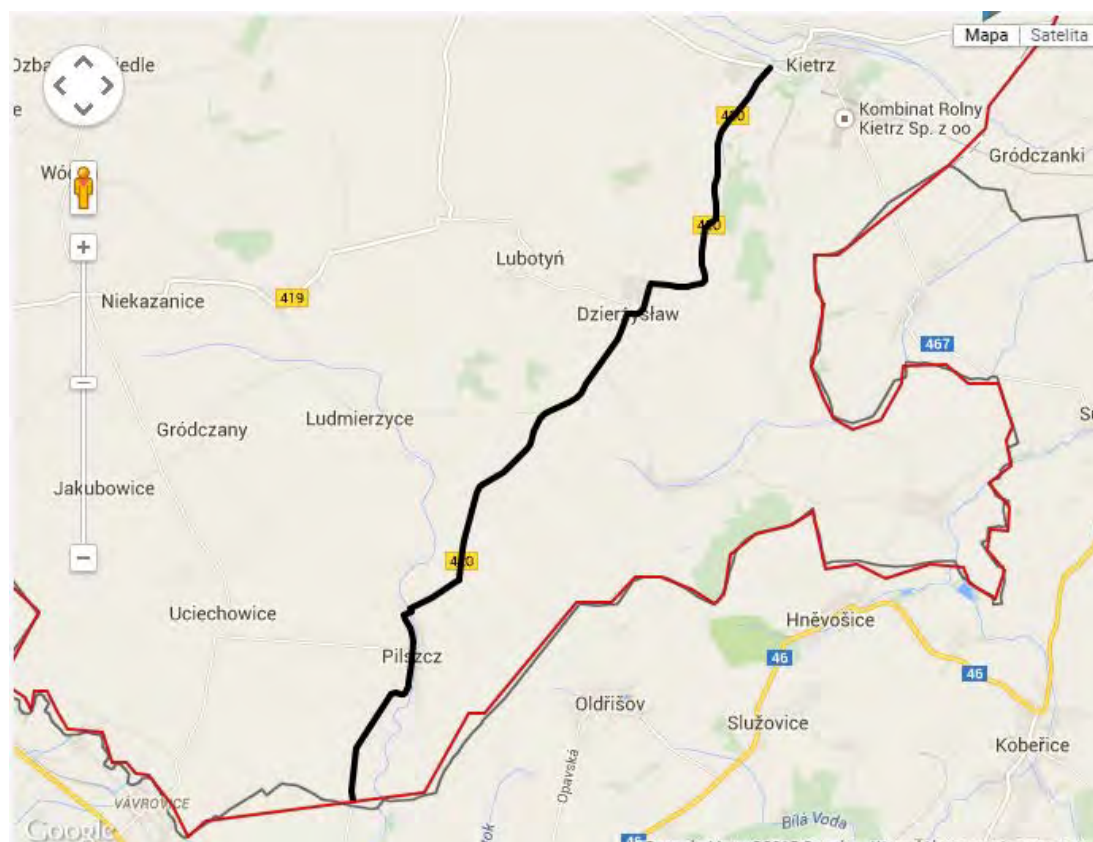


Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>



DW 420 przebieg Kietrz – Dzierżysław – Pilszcz – granica państwa

Droga w całości przebiega przez powiat głubczycki. Rozpoczyna swój bieg w gminie Kietrz, następnie biegnie przez Dzierżysław (gmina Kietrz) oraz Pilszcz, aż do granicy państwa z Republiką Czeską, gdzie łączy się z czeską drogą nr 01129.



Źródło: <http://mapa.zdw.opole.pl/>

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Układ dróg powiatowych

Do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin oraz te, które łączą między sobą siedziby poszczególnych gmin.

Długość dróg powiatowych (zamiejskich i miejskich) w poszczególnych powiatach wynosi:

- w powiecie głubczyckim 336,47 km,
- w powiecie nyskim 594,756 km,
- w powiecie prudnickim 270,691 km,
- w powiecie brzeskim 321,954 km.



W poniższych tabelach zaprezentowano dane dotyczące dróg powiatowych zamiejscowych, znajdujących się w analizowanych powiatach.

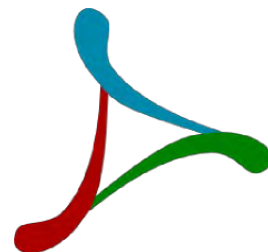
Tabela 19 Drogi powiatowe zamiejscowe w powiecie głubczyckim

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]
Gmina Branice			
1	12010	Głubczyce – Wiechowice	20,19
2	12200	Włodzienin – Boboluszkki – granica państwa	13,36
3	12210	Uciechowice – Pilszcz	1,00
4	12240	Włodzienin – N. Cerekwia	2,05
5	12380	Jakubowice – Grodczany – DP 1237 O	3,73
6	12390	DP 1201 O – Boboluszkki	8,40
7	12410	Dzbańce – Lewice	4,52
8	12480	Bliszczycze – Wódka	8,25
9	12820	Bliszczycze – Branice	3,41
10	12830	Wódka – Nasiedle	1,61
11	12840	Branice – Wysoka	2,80
suma			69,32 km
Gmina Głubczyce			
1	12010	Głubczyce – Wiechowice	5,78
2	12130	Klisino – Pomorzowiczki	7,40
3	12140	Głubczyce – Sławoszów	9,93
4	12150	Głubczyce – Lisięcice	7,42



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

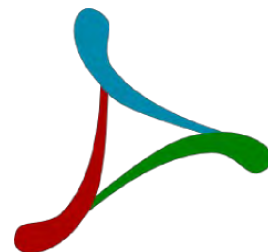
Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]
5	12160	Głubczyce – Opawica	17,64
6	12170	Pietrowice – Opawica	11,69
7	12180	Dobieszów – Ciermieście	7,75
8	12190	Bernacice – Ciermieście	14,56
9	12420	Zubrzyce – Równe	8,00
10	12430	Gołuszowice – Nowa Wieś Głubczycka	8,40
11	12440	Gołuszowice – Zawiszyce	8,10
12	12450	DK 38 – Debrzyce – Zawiszyce	5,65
13	12460	Bernatów – Pomorzowiczki	8,98
14	12470	Lisieście – Królowe	5,18
15	12620	Racibórz) – Gr. woj. – Baborów – Bernacice	1,00
16	12640	Lisieście – DP 1212 O	3,00
17	12850	Głubczyce – Gadzowice	1,00
18	12860	DK 38 – Radynia – DP 1216 O	4,11
19	12870	Dobieszów – Pielgrzymów	4,35
20	12880	Głubczyce – Nowy Rożnów	1,89
21	12890	Grobniki – Babice	1,43
22	12890	Pietrowice – DP 1218 O	2,02
suma			145,28 km
Gmina Kietrz			



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]
1	12040	dojazd do stacji PKP N. Cerekwia	0,67
2	12210	Uciechowice Pilszcz	2,05
3	12220	Gniewkowice – Dzierżysław	4,00
4	12230	dojazd do stacji kolejowej Nasiedle	0,80
5	12240	Włodzienin – Nowa Cerekwia	5,52
6	12270	Kietrz – Tłustomosty – gr. woj. śląskiego	1,52
7	12340	DW Nr 420 Rozumice – Ściborzyce Wlk. – granica państwa	8,00
8	12350	Dzierżysław – Ściborzyce Wlk. – granica państwa	4,05
9	12370	Nasiedle – Ludmierzyce – DW Nr 420	5,15
10	12380	Jakubowice – Gródczany – DP 1237 O	0,50
11	12400	Wojnowice – Sułków	3,50
12	12760	Czerwonków – Kietrz	3,55
13	12830	Wódka – Nasiedle	1,61
14	12910	Ściborzyce Wlk. – granica państwa	1,35
15	12920	Kietrz Rozumice	6,05
suma			48,32 km
Gmina Baborów			



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]
1	12050	Baborów – Sucha Psina	5,06
2	12260	Baborów – Dziećmarowy – do DK38	6,00
3	12270	Kietrz – Tłustomosty – gr. woj. śląskiego (Racibórz)	3,90
4	12400	Wojnowice – Sułków	3,20
5	12590	Baborów – Radoszowy	2,10
6	12610	Baborów Szczyty	3,80
7	12620	(Racibórz) gr. woj. śl. – Baborów Bernacice	12,90
8	12630	Babice – Dziećmarowy	4,91
9	12760	Czerwonków – Kietrz	2,20
10	12770	Baborów – Dzielów	1,36
11	12890	Grobniki – Babice	1,97
suma			47,4 km

Źródło: <http://powiatglubczycki.pl/1867/wykaz-drog-powiatowych.html>

Tabela 20 Drogi powiatowe zamiejscowe w powiecie nyskim

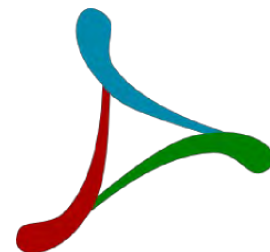
Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka
1	1205 O	DP 1526 O – Węża	8,662
2	1206 O	Biała – Sowin	9,616
3	1522 O	Łambinowice – Goszczowice – DW 5	4,183
4	1523 O	Sowin – DP 1522 O	2,751
5	1524 O	Korfantów – Kuźnica Ligocka	4,856



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka
6	1525 O	Rzymkowice – Stara Jamka	2,887
7	1526 O	Korfantów – Biała	3,37
8	1527 O	Przydroże Wielkie – Śmicz	2,906
9	1528 O	Stara Jamka – Kolonia Otocka	2,655
10	1529 O	Gryżów – Jagielnica	5,874
11	1530 O	Korfantów – Rudziczka	12,431
12	1531 O	Węża – Jasienica Dolna	10,167
13	1532 O	Grabin – Łambinowice – Korfantów	11,253
14	1533 O	Bielice – Wierzbie	9,771
15	1534 O	Jasienica – Malerzowice	9,087
16	1535 O	Droga przez wieś Malerzowice	1,404
17	1536 O	Droga przez wieś Szadurczyce	0,983
18	1537 O	Skoroszyce – Piątkowice	13,287
19	1540 O	Skoroszyce – Kopice	4,55
20	1541 O	Pniewie – Więcmierzyce	2,28
21	1542 O	Skoroszyce – Mroczkowa	2,35
22	1543 O	Skoroszyce – Jaszów	8,35
23	1544 O	Chrościna – gr. województwa – (Przeworno)	4,275
24	1547 O	Jędrzejów – Chróścina	1,5
25	1553 O	Stary Grodków – Żarów	1,6
26	1555 O	Droga przez wieś Włostowa	2,492



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

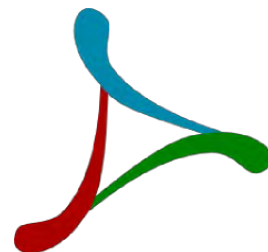
Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka
27	1556 O	Przydroże Wielkie – Ligota Ścinawska	2,29
28	1557 O	Droga przez wieś Kuropas	1,092
29	1559 O	Droga przez wieś Drogoszów	0,553
30	1601 O	DK 46 – Biechów	8,088
31	1602 O	Od DW 406 – Złotogłowice – Prusinowice – do DK 46	8,714
32	1603 O	Niwnica – Wyszków Śląski	2,373
33	1604 O	Niwnica – Domaszkowice	3,252
34	1605 O	Wierzbicice – Wielkie Łąki	17,428
35	1606 O	Hajduki Nyskie – Wierzbicice	5,493
36	1607 O	Nysa – Stary Las	8,676
37	1608 O	Stary Las – Charbielin	7,733
38	1609 O	Nowy Świątów – Stary Las	3,87
39	1610 O	Nowy Świątów – Sucha Kamienica	2,16
40	1616 O	Prudnik – Pokrzywna	2,757
41	1617 O	Łąka Prudnicka – Starowice – Pokrzywna- Jarnołówek – Konradów	7,008
42	1618 O	Łąka Prudnicka – Pokrzywna	0,088
43	1619 O	Głuchołazy – Korfantów	2,852
44	1620 O	Konradów – Podlesie	4,477
45	1621 O	Nowy Świątów – Głuchołazy	5,482
46	1622 O	Nowy Świątów – Gierałcice	4,51
47	1623 O	Biskupów – Głuchołazy	8,218



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka
48	1624 O	Polski Świątów – Sławniowice	11,304
49	1625 O	Burgrabice – Jarnołów	7,15
50	1626 O	Morów – Łączki	5,079
51	1627 O	Biała Nyska – Przełęk	3,289
52	1628 O	Nysa – Kijów	10,055
53	1629 O	Kijów – Sławniowice	3,942
54	1630 O	Sięstrzechowice – Koperniki	3,167
55	1631 O	Podłęzek – Nysa – Biała Nyska	3,624
56	1632 O	Biała Nyska – Kałków	10,34
57	1633 O	Buków – Łąka	4,055
58	1634 O	Buków – Wierzbno	1,467
59	1635 O	Kałków – Zwanowice	3,208
60	1636 O	Otmuchów – Kałków	5,785
61	1637 O	Piotrowice Nyskie – Jarnołów	8,233
62	1638 O	Śliwice – Jasienica Górna	7,563
63	1639 O	Meszno – Ratnowice	3,04
64	1640 O	Granica państwa – Dziewiętlice – DK 46	6,343
65	1641 O	Trzeboszowice – Wilamowa – DK 46	2,24
66	1643 O	Unikowice – Ujeździec	5,79
67	1644 O	Przez wieś Gościce	2,767
68	1645 O	Paczków – gr. województwa – (Błotnica)	3,92



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka
69	1646 O	Otmuchów – gr. woj. dolnośląskiego (Rostków)	7,051
70	1647 O	Lubiatów – DP 1654 O	5,73
71	1648 O	Ligota Wielka – Maciejowice	3,105
72	1649 O	Malerzowice – Janowa	8,647
73	1650 O	DK 46 – Otmuchów – Goworowice	8,722
74	1651 O	Ogonów – Białowieża	3,324
75	1652 O	DP1650 O – Siedlec – DP 1658 O	3,612
76	1653 O	Nysa – Grądy	6,909
77	1654 O	Grądy – granica woj. dolnośląskiego – (Starczówek)	12,857
78	1655 O	Suszkowice – Wójcice	2,794
79	1656 O	Goświnowice – Radzikowice	3,042
80	1657 O	Jaszów – Karłowice Wielkie	4,89
81	1658 O	Karłowice Wielkie – Otmuchów	9,907
82	1659 O	Kamiennik – Lipniki	6,058
83	1661 O	Kamiennik – Kłodobok	4,896
84	1662 O	Słupice – Nowaki	2,935
85	1663 O	Nysa (DP1653 O) – Jaszów	12,47
86	1664 O	Śmiłowice – Rzymiany	2,412
87	1665 O	Radzikowice – Śmiłowice	5,877
88	1666 O	Radzikowice – Hanuszów	5,164
89	1667 O	Reńska Wieś – Bykowice – DP1665 O	2,869



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

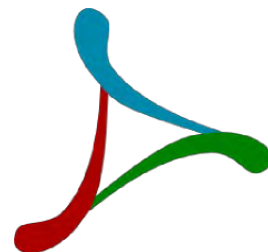
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka
90	1668 O	Goświnowice – Głębinów	3,815
91	1669 O	(Ziębice) – granica wojew. dolnośl. – Karłowice Wielkie	9,509
92	1670 O	(Skarby) – granica woj. dolnośl. – Białowieża	11,822
93	1671 O	Przez wieś Stary Paczków	0,805
94	1672 O	Wierzbęcice – Gryzów	8,207
95	1673 O	Paczków – Dziewiętlice	6,1
96	1674 O	Lasowice – Ligota Wielka	3,908
97	1675 O	Droga przez wieś Nadziejów	0,608
98	1676 O	Goraszwice – Grądy	1,687
99	1677 O	Nysa – Regulice – Bykowice	3,65
100	1678 O	Złotogłowice – Hanuszów	1,97
101	1679 O	Lasowice – Janowa	1,492
102	2213 O	Wójcice – Otmuchów	1,9
suma			171868,759 km

Źródło: http://www.zdp.nysa.pl/data/files/wykaz_01_01_2015_a.pdf

Tabela 21 Drogi powiatowe zamiejscowe w powiecie prudnickim

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]
1.	1202 O	Biała – Laskowice	6,044
2.	1203 O	Raławice Śląskie – dojazd do stacji kolejowej Raławice Śląskie	0,183
3.	1205 O	DP 1526O – Węza	5,047



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

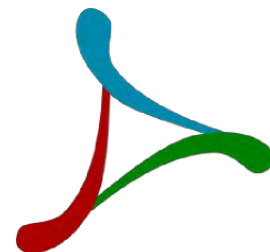
Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]
4.	1206 O	Biała – Sowin	10,496
5.	1207 O	Błażejowice Dolne – Smolarnia	3,634
6.	1208 O	Biała – Mochów (do DK 40)	13,575
7.	1209 O	Mochów – Raławice Śląskie	7,029
	1209 S		0,145
	1209 T		0,159
8.	1210 O	Głogówek – Żużela	2,075
9.	1211 O	Zwiastowice – Ucieszków	1,648
10.	1212 O	Gościęcín – Szonów	8,074
11.	1232 O	Chrzelice – Łącznik	1,860
12.	1249 O	Stare Kotkowice – Trawniki	3,862
13.	1250 O	Trzebina – Skrzypiec – DK 40	6,815
14.	1251 O	Rostkowice – Krobusz	4,494
15.	1252 O	Biała – Grabina	5,816
	1252 S		0,056
16.	1253 O	stacja kolejowa Dytmarów – Dytmarów	2,362
17.	1254 O	Kazimierz – Głogówek – Błażejowice Dolne	6,238
18.	1255 O	Zawada – Buława – Piszczowice	3,469
19.	1256 O	Nowy Browiniec – Otoki	12,279
20.	1257 O	Trzebina – Dębowiec	2,945
21.	1258 O	Biała – Józefów	0,294
22.	1260 O	Rozkochów – DK 40	1,687

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]
23.	1264 O	Lisiećce – DP 1212 O	0,819
24.	1265 O	Kazimierz – Wróblin	3,172
25.	1266 O	Łącznik – Ogiernicze	1,691
26.	1267 O	Lubrza – Prężynka	3,919
27.	1268 O	Łącznik – Radostynia – Ligota Bialska	6,659
28.	1269 O	Zawada – Kierpień	2,881
29.	1270 O	Chrzelice – Jeleni Dwór	4,016
30.	1271 O	DP 1526 O – Wasiłowice – DP 1206 O	1,571
31.	1272 O	Krobosz – DP 1268O	1,702
32.	1273 O	Gostomia – Nowa Wieś Prudnicka	1,831
33.	1274 O	Łącznik – Radostynia (DP 1268 O)	4,670
34.	1275 O	Dobroszewice – Olszynka	4,620
35.	1278 O	DP 1208 O – Kierpień	4,258
36.	1279 O	DK 40 – Olszynka – Słoków	2,057
37.	1280 O	Lubrza – Jasiona	2,661
38.	1281 O	Żabnik – Zawada	6,744
39.	1459 O	Rozkochów – Stare Kotkowice	1,227
40.	1526 O	Korfantów – Biała	5,985
41.	1527 O	Przydroże Wielkie – Śmicz	2,280
42.	1528 O	Stara Jamka – Kolonia Otocka	2,848
43.	1530 O	Korfantów – Rudziczka – DK 41	4,262



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi	Długość odcinka [km]
44.	1611 O	Wierzbiec – Rudziczka	9,340
45.	1612 O	Niemysłowice – Szybowice	7,006
46.	1613 O	Prudnik – Śmicz	11,342
47.	1614 O	Prudnik – Biała	6,689
48.	1615 O	Prudnik – Krzyżkowice – Granica Państwa	7,699
49.	1616 O	Prudnik – Pokrzywna	6,246
50.	1617 O	Łąka Prudnicka – Starowice	4,084
51.	1618 O	Łąka Prudnicka – Pokrzywna	5,971
52.	1642 O	droga przez wieś Piorunkowice (DK 41– DK 41)	0,482
53.	1810 O	DW 416 – Twardawa	1,820
54.	1837 O	Dobra – Rzepcze	4,462
	1837 S		0,082
suma			164,37245,382 km

Źródło: Wykaz dróg powiatowych miejskich i zamiejskich 2015r. w powiecie prudnickim

W poniższych tabelach zaprezentowano dane dotyczące dróg powiatowych miejskich, zlokalizowanych w analizowanych powiatach.

Tabela 22 Drogi powiatowe miejskie w powiecie głubczyckim

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
Gmina Głubczyce			
1	1201O	ul. Kołtąja	1,621
2	1214O	Aleja Lipowa	1,260

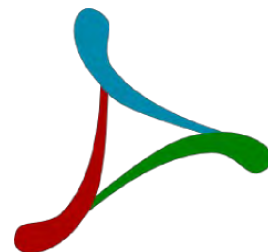


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
3	12150	ul. Grunwaldzka	2,122
4	12160	ul. Dworcowa	1,110
5	12850	ul. Żeromskiego	1,205
6	12880	ul. Rożnowska	1,170
suma			8,488 km
Gmina Kietrz			
1	20810	ul. Głowackiego	2,009
2	20820	ul. Okrzei	2,184
3	20830	ul. Wojska Polskiego	0,947
4	12770	ul. Polna	2,163
5	12760	brak nazwy	2,823
6	12920	ul. Okopowa – Kościuszki	2,025
suma			12,151 km
Gmina Baborów			
1	12250	ul. Opawska	0,815
2	12260	ul. Bez nazwy (na odc. ul. Kościuszki – granica miasta)	0,480
3	12590	ul. Kościuszki	0,492
4	12610	ul. Świerczewskiego – ul. Krakowska	1,056
5	12620	ul. Raciborska – Rynek – ul. Dąbrowszczaków – ul. Głubczycka	2,666
suma			5,509 km

Źródło: <http://powiatglubczycki.pl/1867/wykaz-drog-powiatowych.html>



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 23 Drogi powiatowe miejskie w powiecie nyskim

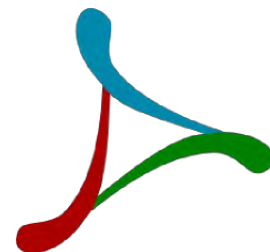
Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
Miasto Głuchołazy			
1	1619 O	(Głuchołazy – Konradów) ul. Kolonia Kaszubska	0,371
2	1621 O	(Nowy Świątów – Głuchołazy) ul. Sobieskiego – ul. Kolejowa	0,64
3	1623 O	(Biskupów – Głuchołazy) ul. Świdnicka	0,424
suma			1,435 km
Miasto Korfantów			
1	1524 O	(Korfantów – Kuźnica Ligocka) ul. Opolska	1,406
2	1526 O	(Korfantów – Biała) ul. Prudnicka	2,504
3	1530 O	(Korfantów – Rudziczka) Wyzwol. Rynek, Kościuszki, Reymonta, Pl. Wol.	1,472
4	1532 O	(Grabín – Korfantów) ul. Fabryczna	1,392
5	1605 O	(Wierzbicice – Wielkie Łąki) brak nazwy	0,607
suma			7,381 km
Miasto Nysa			
1	1607 O	(Nysa – Stary Las) ul. Czarnieckiego	0,796
2	1628 O	(Nysa – Kijów) ul. Mickiewicza, Orzeszkowej	3,42
3	1631 O	(Podłęzek – Biała Nyska) ul. Słoneczna, 3-go Maja	2,363
4	1653 O	(Nysa – Grądy) ul. Chełmońskiego	0,595
5	1677 O	(Nysa – Regulice – Bykowice) ul. Orłąt Lwowskich	2,45



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
6	2161 O	ul. Boh. Warszawy	0,782
7	2162 O	ul. Bol. Krzywoustego (na odc. ul. Mostowa – ul. Chopina)	0,221
8	2163 O	ul. Bolesława Śmiałego	1,212
9	2164 O	ul. Długosza	2,416
10	2165 O	ul. Głuchołaska (na odc. ul. Piłsudskiego – ul. Krawiecka)	0,45
11	2166 O	ul. Gierczak	0,435
12	2167 O	ul. Eichendorffa (na odc. ul. Mieczysława – ul. Kościuszki)	0,186
13	2168 O	ul. Kościuszki (na odc. ul. Poniatowskiego – ul. Eichendorffa)	0,122
14	2169 O	ul. Kraszewskiego	0,353
15	2170 O	ul. Krawiecka	0,525
16	2171 O	ul. Jagiełły	1,362
17	2172 O	ul. Mariacka (na odc. ul. Boh. Wa-wy – ul. Prudnicka)	0,39
18	2173 O	ul. Mazowiecka	0,36
19	2174 O	ul. Moniuszki	0,3
20	2175 O	ul. Mostowa	0,227
21	2176 O	ul. Nowowiejska (na odc. ul. Jagiellońska – ul. Podolska)	0,52
22	2177 O	ul. Piastowska	0,691
23	2178 O	ul. Piłsudskiego (na odc. ul. Prudnicka – ul. Sudecka)	0,123
24	2179 O	ul. Podolska	1,12



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
25	2180 O	ul. Poniatowskiego	0,376
26	2181 O	ul. Prudnicka	0,394
27	2182 O	ul. Prusa	0,763
28	2183 O	ul. Rodziewiczówny	1,22
29	2184 O	ul. Saperska	1,786
30	2185 O	ul. Słowiańska	0,776
31	2186 O	ul. Sudecka	1,07
32	2187 O	ul. Szopena	0,257
33	2188 O	ul. Torowa	0,285
34	2189 O	ul. Woj. Polskiego (na odc. Br. Grodkowskiej – pętla autob.	2,000
35	2190 O	ul. 3-go Maja (na odc. ul. Orzeszkowej – ul. Słonecznej)	0,311
suma			30,657 km
Miasto Otmuchów			
1	1636 O	(Otmuchów – Kałków – gr. państwa) ul. Mostowa	0,786
2	1646 O	(Otmuchów – granica wojew.) ul. Warszawska	1,782
3	1650 O	(DK 46 – Otmuchów – Goworowice) ul. Nyska	1,524
4	1650 O	(DK 46 – Otmuchów – Goworowice) ul. Sienkiewicza	1,563
5	1658 O	(Karłowice Wielkie – Otmuchów) ul. Grodkowska	0,719
6	2213 O	(Wójcice – Otmuchów) ul. 1-go Maja	0,9



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

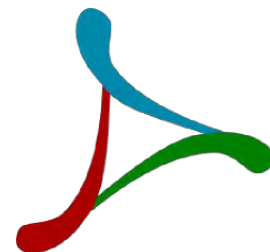
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
suma			7,274 km
Miasto Paczków			
1	1645 O	(Paczków – gr. woj. – Błotnica) ul. Pocztowa	0,736
2	1673 O	(Paczków – Dziewiętlice) ul. Sienkiewicza	1,271
3	2231 O	ul. Armii Krajowej (na odc. ul. Wrocławska – ul. Zawadz.)	0,213
4	2232 O	ul. Daszyńskiego	0,698
5	2233 O	ul. Jagiellońska	0,851
6	2234 O	ul. Kopernika	0,577
7	2236 O	ul. Mickiewicza	0,74
8	2238 O	ul. Robotnicza	1,164
suma			6,25 km

Źródło: http://www.zdp.nysa.pl/data/files/wykaz_01_01_2015_a.pdf

Tabela 24 Drogi powiatowe miejskie w powiecie prudnickim

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
Miasto Prudnik			
1.	1257 O	Trzebina – Dębowiec	2,079
2.	1613 O	(Prudnik – Śmicz) ul. Nyska	1,435
3.	1614 O	(Prudnik-Biała) ul. Prężyńska	1,662
4.	1615 O	(Prudnik-Krzyżkowice-Granica Państwa) ul. Skowrońskiego	1,103
5.	1616 O	(Prudnik-Pokrzywna) ul. Dąbrowskiego	2,072



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

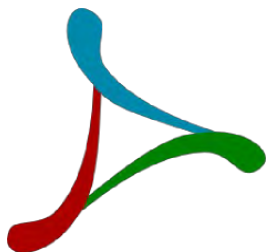
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Numer drogi	Nazwa ulicy	Długość odcinka [km]
6.	2270 O	ul. Kolejowa	1,265
suma			9,616km
Miasto Biała			
1.	1202 O	Biała-Laskowice	1,160
2.	1206 O	(Biała-Sowin) ul. Świerczewskiego	2,129
3.	1208 O	Biała – Mochów do DK 40	1,610
4.	1252 O	Biała-Grabina	0,954
5.	1258 O	Biała-Józefów	2,376
6.	1271 O	DP 1526 O-Wasiłowice – DP 1206 O	0,803
7.	1526 O	(Korfantów-Biała) ul. Nyska, Moniuszki	1,176
8.	1614 O 1614 S	(Prudnik – Biała) ul. Koraszewskiego	0,658 0,056
suma			10,922 km
Miasto Głogówek			
1.	1210 O	(Głogówek-Żużela) ul. 3-go Maja – Wiejska	2,793
2.	1254 O	Kazimierz – Głogówek – Błażejowice Dolne	1,978
suma			4,771 km

Źródło: Wykaz dróg powiatowych miejskich i zamiejskich 2015 r. w powiecie prudnickim

Układ dróg gminnych

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie posiada gęstą sieć dróg gminnych. Do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym, niezaliczane do dróg innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom (z wyłączeniem dróg wewnętrznych). Z uwagi na ponadlokalny charakter opracowania, nie skoncentrowano się na drogach lokalnych.



6.1. System drogowy gmin OF PN 2020

Gmina Biała

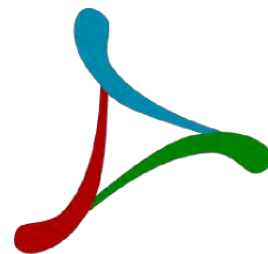
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

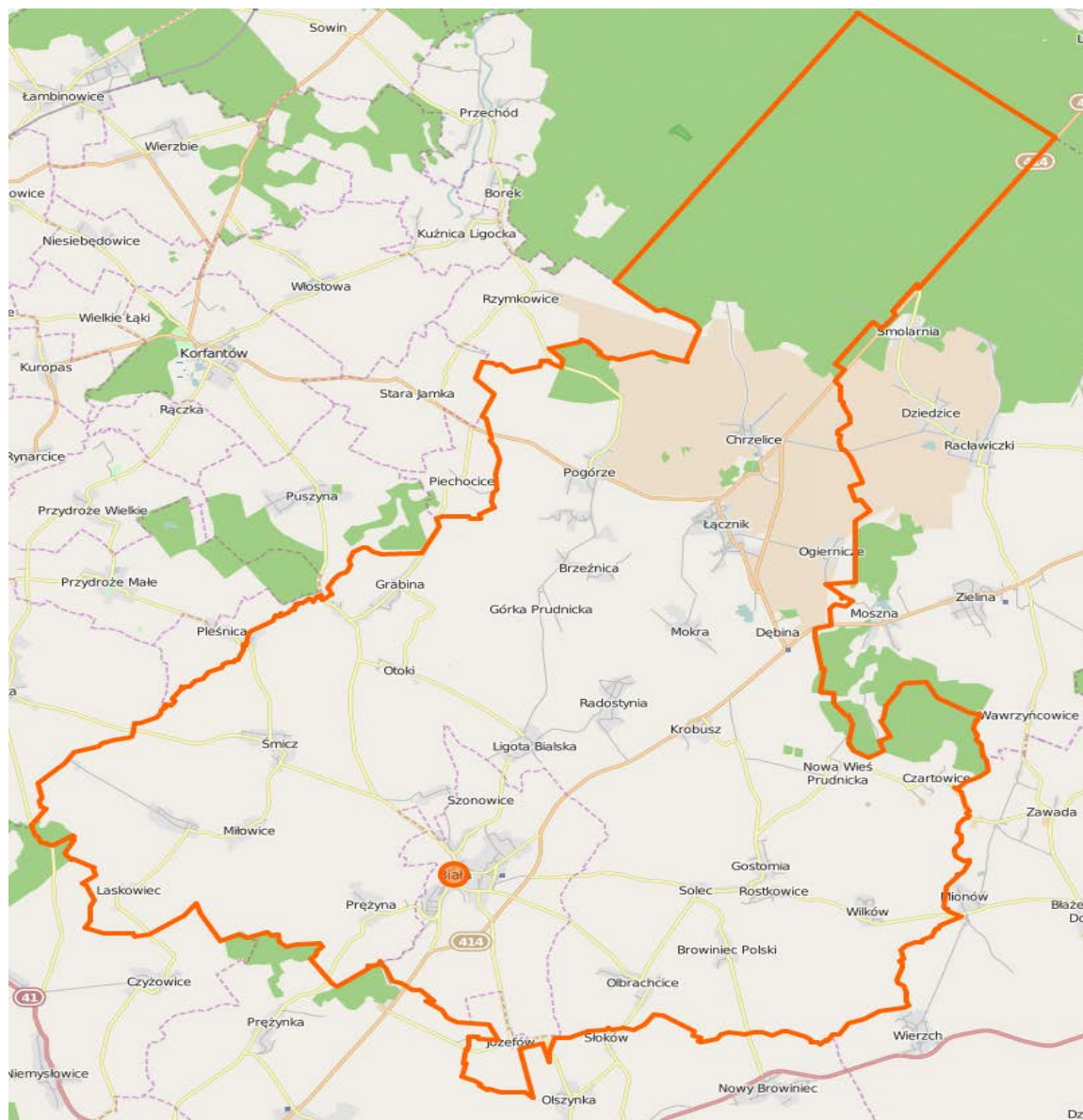
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Dla prawidłowego funkcjonowania obszaru gminy najważniejsza jest droga wojewódzka DW 414, która stanowi jej podstawową oś komunikacyjną w układzie północ-południe. Jednocześnie pełni ona funkcję regionalnego i wewnętrznego połączenia z Opolem (stolicą województwa opolskiego) oraz Prudnikiem (powiatowym ośrodkiem usługowym). Stanowi także połączenie z Republiką Czeską, poprzez przejście graniczne Trzebina – Bartultovice, które jest oddalone o ok. 15 km od centrum Białej.

Gmina Biała posiada bardzo gęstą sieć dróg powiatowych, które zapewniają jej odpowiednie powiązania z sąsiednimi ośrodkami miejskimi. Realizują także funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych wsi z gminnym ośrodkiem usługowym jakim jest miasto Biała oraz z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi (wsią Łącznik, Gostomia Solec, Śmicz). Pozwalają też przemieszczać się pomiędzy poszczególnymi wsiami. Poniższy rysunek przedstawia układ drogowy w gminie Biała.



Rysunek 84 Układ drogowy gminy Biąta



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>

Gmina Lubrza

Gmina Lubrza należy do powiatu prudnickiego. Na zachodzie graniczy ona z gminą Prudnik, od północy z gminą Biąta, od wschodu z gminą Głogówek, a od południa z Republiką Czeską. Trzon układu komunikacyjnego gminy tworzą DK 40 i DK 41, które przeprowadzają głównie ruch tranzytowy (zarówno osobowy jak i towarowy). Stanowią one także dojazd do przejść granicznych z Republiką Czeską: Trzebina – Bartultovice, Głuchołazy – Mikulovice oraz Konradów – Złate Hory. Drogi



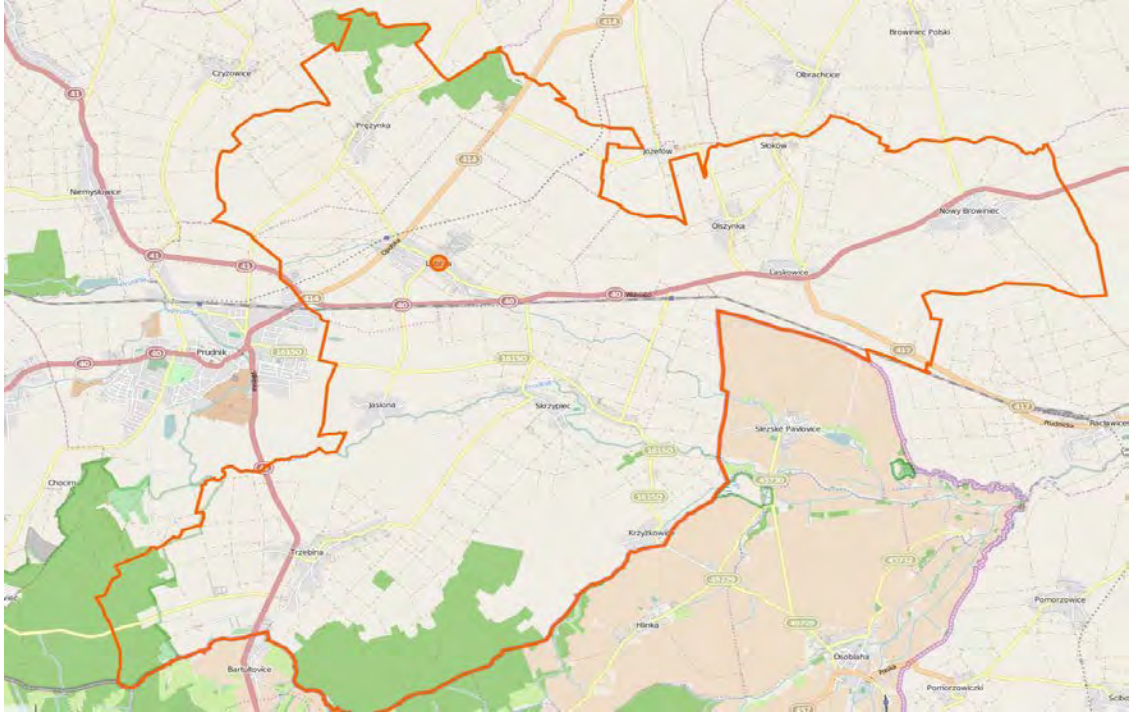
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu samochodowego na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają podstawowe znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Lubrza, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w regionie. Zapewniają także wewnętrzne powiązania pomiędzy poszczególnymi wsiami gminy, a lokalnym ośrodkiem usługowym jakim jest wieś Lubrza.

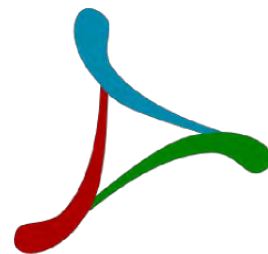
Rysunek 85 Układ drogowy gminy Lubrza



Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>

Najważniejsze zewnętrzne powiązania obszaru gminy z powiatem i gminnymi ośrodkami usługowymi, tzn. miastem Prudnik i wsią Lubrza, zapewniają drogi:

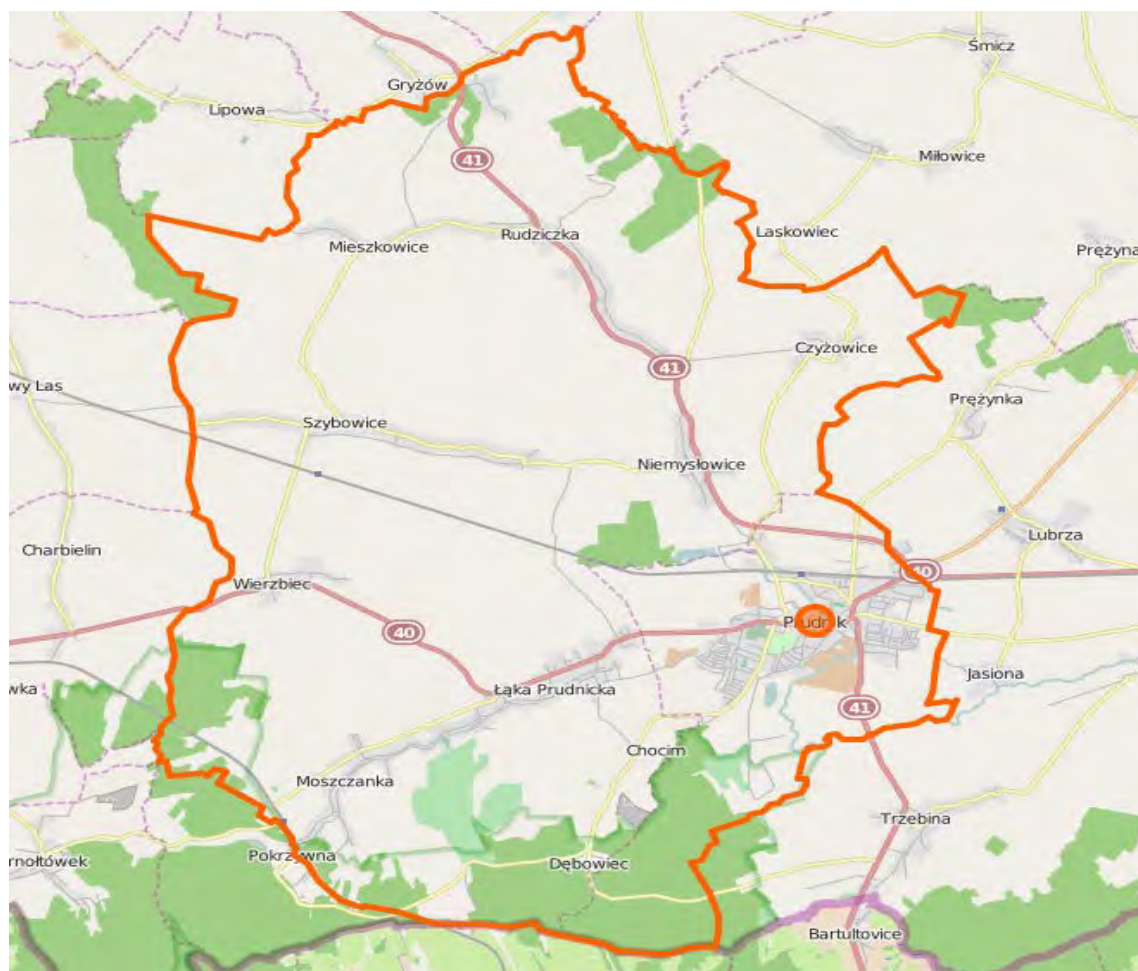
- DP 1250 O – łączy wieś Trzebina z drogą krajową DK 41 oraz gminnym ośrodkiem usługowym;
- DP 1267 O – łączy wsie Prężynka i Lubrza z drogą wojewódzką DW 414 oraz powiatowym ośrodkiem usługowym;
- DP 1280 O – łączy wieś Jasiona z gminnym ośrodkiem usługowym czyli wsią Lubrza;
- DP 1279 O – łączy wieś Olszynka z Białą oraz drogą krajową DK 40;
- DP 1614 O – łączy wieś Prężynka z miastem Prudnik;
- DP 1615 O – łączy wieś Krzyżkowice z uzupełniającym ośrodkiem usługowym jakim jest Dytmarów oraz wsie Krzyżkowice, Dytmarów, Skrzypiec i Jasiona z powiatowym ośrodkiem usługowym.



Gmina Prudnik

Gmina Prudnik położona jest w południowo-wschodniej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Prudnik to znaczący ośrodek usługowy.

Rysunek 86 Układ drogowy gminy Prudnik



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>

Układ komunikacyjny gminy wyznaczają tranzytowe drogi krajowe: nr DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice oraz nr DK 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina). Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają jednocześnie duże znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Prudnik, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w powiązaniach regionalnych. Prudnik posiada dogodną sieć dróg powiatowych, których uzupełnieniem w wymiarze lokalnym są gęsto rozmieszczone drogi gminne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Branice

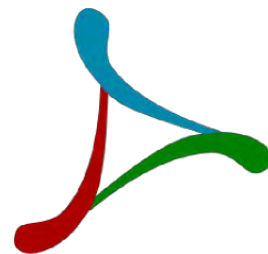
Gmina Branice to gmina wiejska, położona w południowej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina graniczy od południa i zachodu z Republiką Czeską, od wschodu z gminą Kietrz, natomiast od północy z gminą Głubczyce. Nie występują tu drogi krajowe. Na terenie gminy Branice leży droga wojewódzka nr 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice (granica państwa). Drogi powiatowe na terenie gminy Branice to:

- 12010 Głubczyce – Wiechowice,
- 12200 Włodzienin – Boboluszki – granica państwa,
- 12210 Uciechowice – Pilszcz,
- 12240 Włodzienin – N. Cerekwia,
- 12380 Jakubowice – Grodczany – DP 12370,
- 12390 DP 12010 – Boboluszki – Branice,
- 12410 Dzbańce – Lewice,
- 12480 Bliszczyce – Wódka,
- 12820 Bliszczyce – Branice,
- 12830 Wódka – Nasiedle,
- 12840 Branice – Wysoka.

Rysunek 87 Układ drogowy gminy Branice



Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

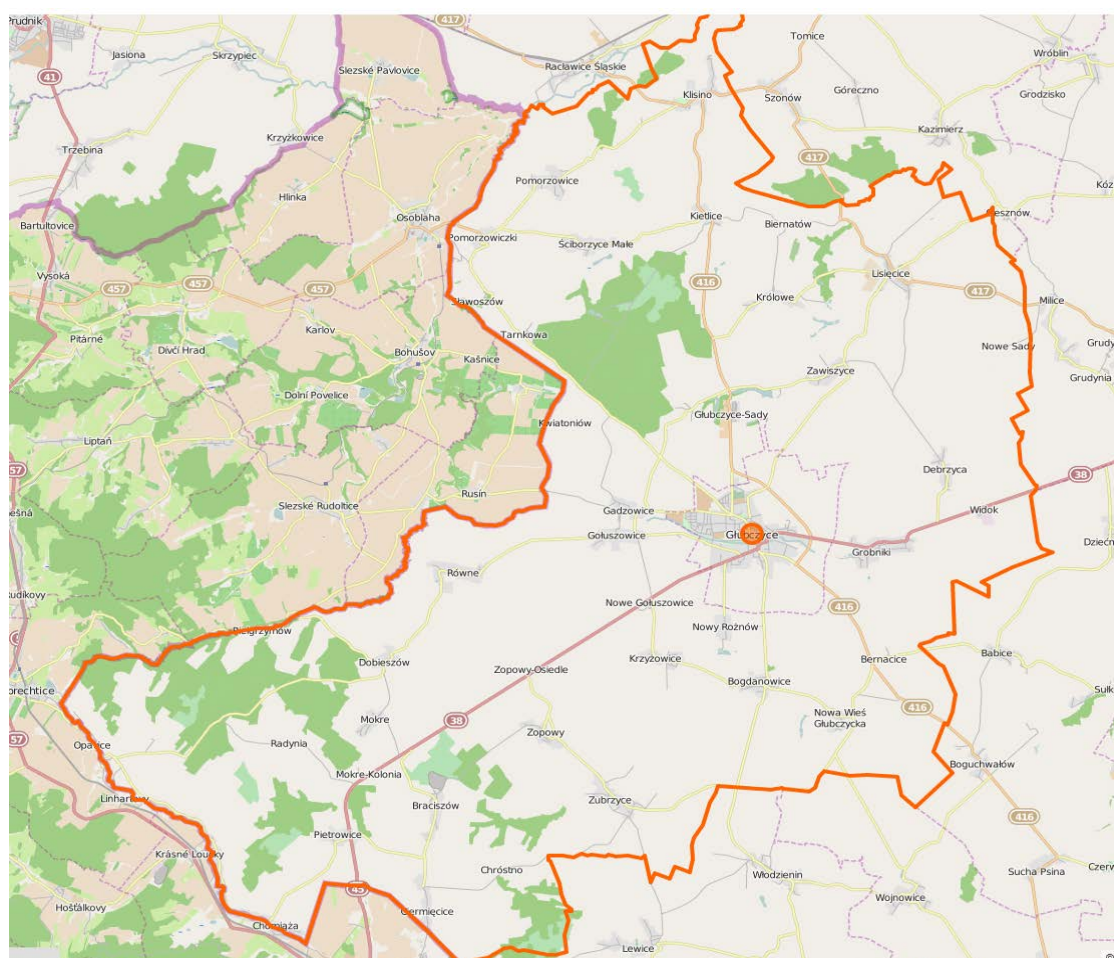
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

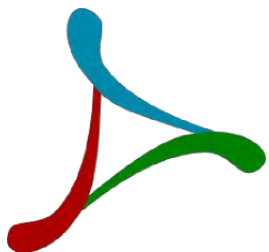
Gmina Głubczyce

Gmina Głubczyce położona jest w południowo-wschodniej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Główną arterią komunikacyjną gminy jest droga krajowa nr 38 relacji Kędzierzyn – Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice), która przechodzi przez gminę w układzie południowy zachód – północny wschód. Ponadto sieć drogową gminy tworzą dwie drogi wojewódzkie o znaczeniu regionalnym: numer 416 Krapkowice – Głogówek – Głubczyce – Kietrz – Racibórz oraz numer 417 Laskowice – Klisino – Szonów – Szczyty – Lisięcice. Przechodzą one przez gminę w układzie północ-południe. Gmina Głubczyce posiada dogodną sieć dróg powiatowych – przez teren miasta Głubczyce przechodzi ich 6, a przez obszary wiejskie gminy – 22. Uzupełnieniem sieci drogowej w wymiarze lokalnym jest gęsta sieć dróg gminnych. Poniższy rysunek przedstawia układ drogowy w gminie Głubczyce.

Rysunek 88 Układ drogowy gminy Głubczyce



Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>



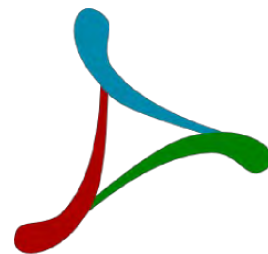
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

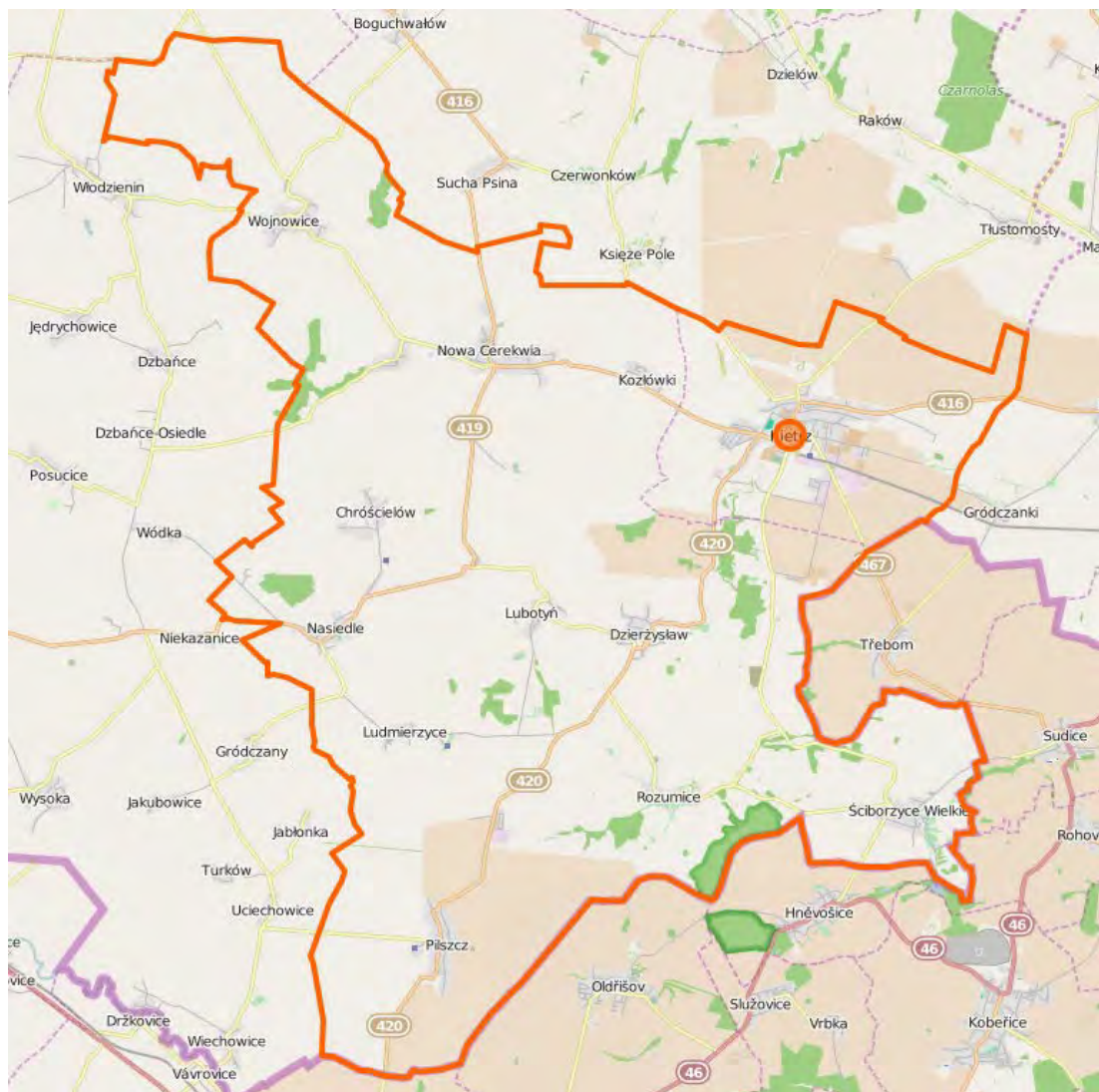
Gmina Kietrz

Gmina Kietrz położona jest w południowej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Jest ona gminą przygraniczną, sąsiadującą z Republiką Czeską. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne gminy wyznaczają drogi wojewódzkie numer: 416 relacji Krapkowice – Kietrz – Racibórz, 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice oraz 420 relacji Kietrz – Pilszcz (granica państwa). Ich uzupełnienie stanowi 18 dróg powiatowych o numerach: 1221, 1223, 1224, 1227, 1234, 233, 1235, 1222, 1237, 1240, 1238, 1291, 1292, 1204, 1276, 2083, 2081, 2082. Poza tym układ komunikacyjny gminy tworzony jest przez gęstą sieć dróg gminnych.

Kluczowe połączenie zewnętrzne dla gminy stanowi droga wojewódzka 416, która zapewnia połączenie Kietrza z Głubczycami oraz Raciborzem. Najlepsze połączenie drogowe Kietrza z Opolem przebiega na dwóch trasach: drogą wojewódzką 416 przez Głubczyce do Krapkowic, a następnie drogą krajową 45 do Opola oraz z Kietrza drogami powiatowymi przez Baborów i Dobrosłowice do drogi krajowej 38, a następnie od Reńskiej wsi drogą krajową 45. Przedstawione połączenia stanowią najkrótsze połączenia Kietrza z Opolem, jednakże stan dróg jest niezadawalający i wymaga pilnych remontów co wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi dla zarządców tych dróg. Poniższy rysunek przedstawia układ drogowy w gminie Kietrz.



Rysunek 89 Układ drogowy gminy Kietrz



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>



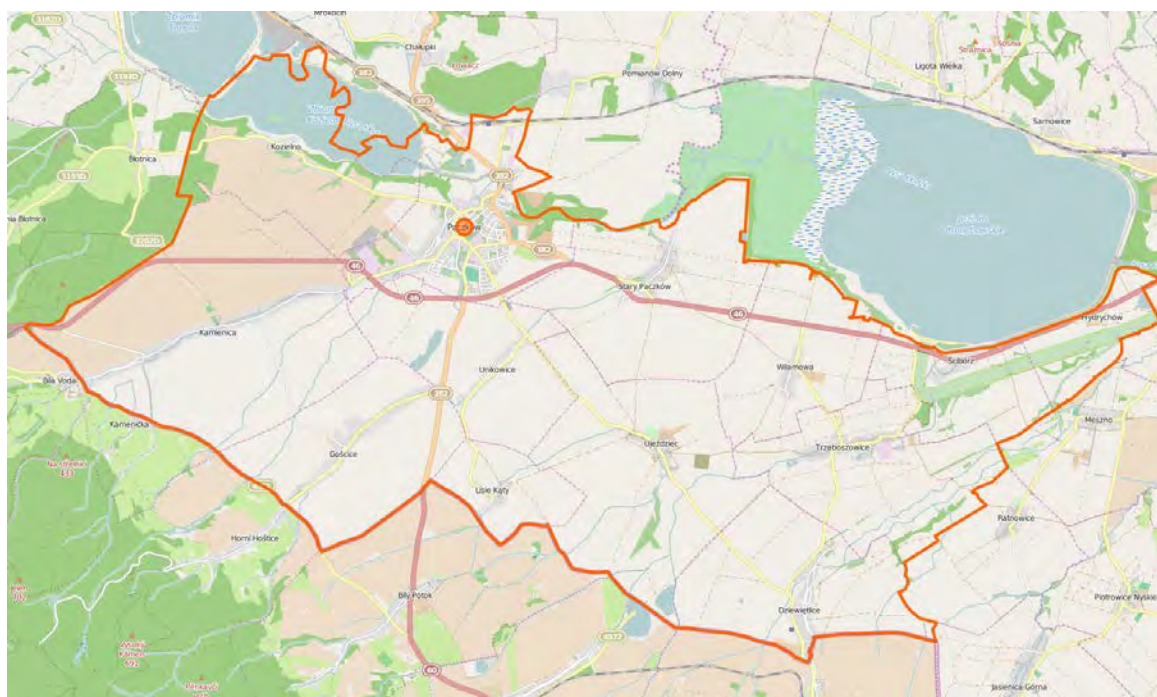
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Paczków

Gmina Paczków jest najbardziej wysuniętą na zachód gminą powiatu nyskiego. Od zachodu gmina graniczy z woj. dolnośląskim, a od południa z Republiką Czeską. Posiada ona sieć dróg, które zapewniają jej sprawne połączenia krajowe oraz regionalne. Układ drogowy w gminie tworzą: jedna droga krajowa (nr 46) relacji Kłodzko – Szczekociny oraz jedna droga wojewódzka (nr 382), a także siedem dróg powiatowych zamiejskich, jedenaście dróg powiatowych miejskich oraz czterdzieści dziewięć dróg gminnych. Droga krajowa dzieli gminę na dwie części, przebiega przez nią w układzie wschód-zachód. Największa koncentracja dróg widoczna jest na terenie miasta Paczków.

Rysunek 90 Układ drogowy gminy Paczków

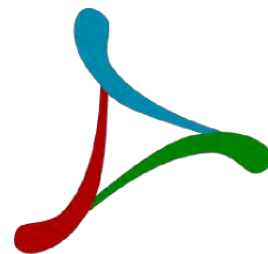


Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>

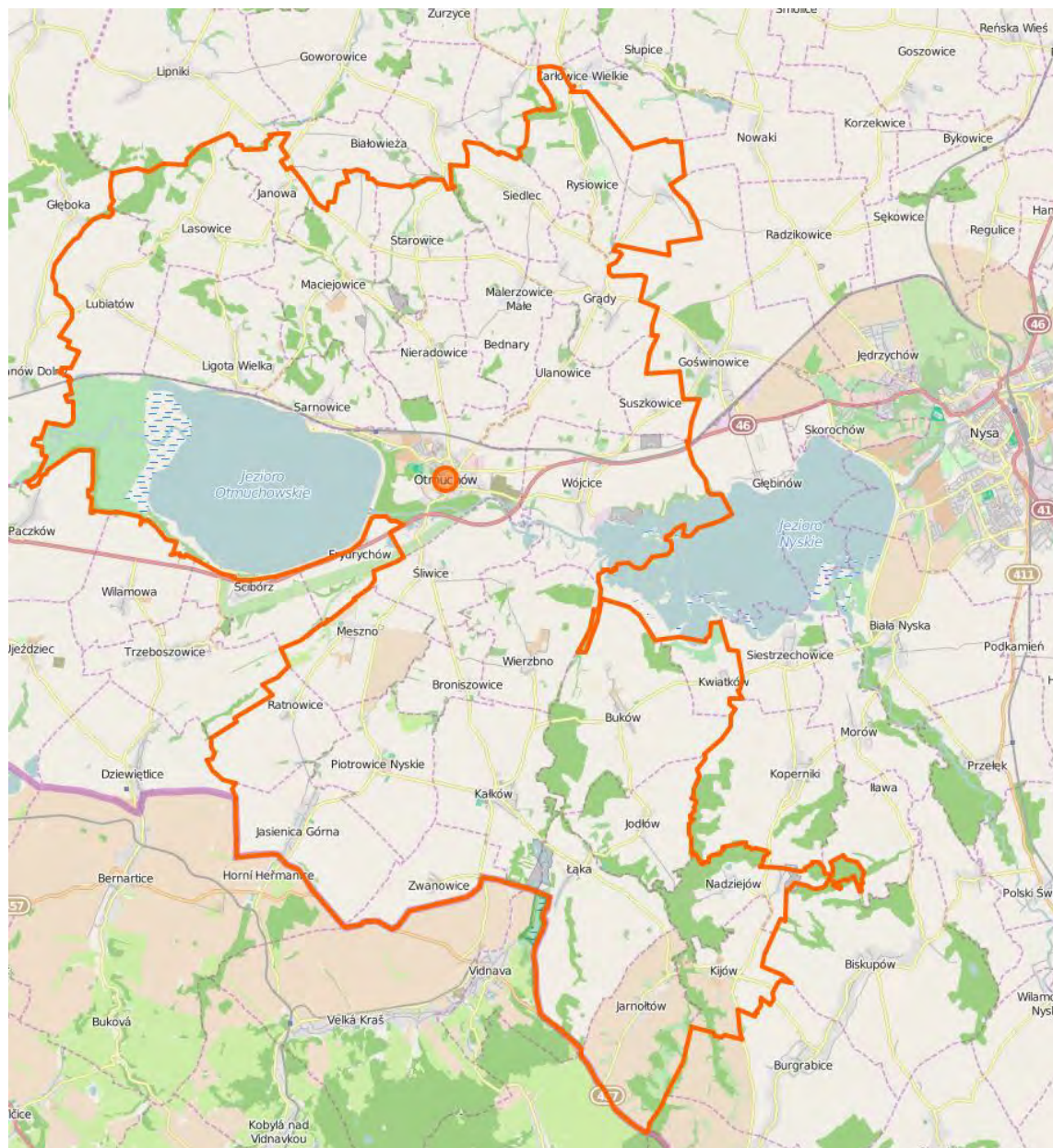
Gmina Otmuchów

Gmina Otmuchów to gmina miejsko-wiejska, jedna z największych gmin województwa opolskiego (188 km²), położona w zachodniej części powiatu nyskiego przy granicy z Republiką Czeską. Ponadto gmina sąsiaduje z gminami: Głuchołazy, Kamiennik, Nysa, Paczków, Pakosławice oraz Ziębice.

Gmina pozostaje w zasięgu drogi krajowej nr 46 DK 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole), w ciągu której wybudowano w 2006 r. obejście drogowe miasta Otmuchowa. Pozostała sieć dróg kołowych tworzona jest przez drogi powiatowe i drogi gminne.



Rysunek 91 Układ drogowy gminy Otmuchów



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>

Gmina Nysa

Gmina Nysa to gmina miejsko-wiejska położona w centralnej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Głuchołazy, Korfantów, Łambinowice, Otmuchów, Pakosławice, Prudnik. Podstawą gospodarki gminy są branże: meblowa, budowlana i odzieżowa. Rozwijają się tu również mała i średnia przedsiębiorczość. Nysa jest



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

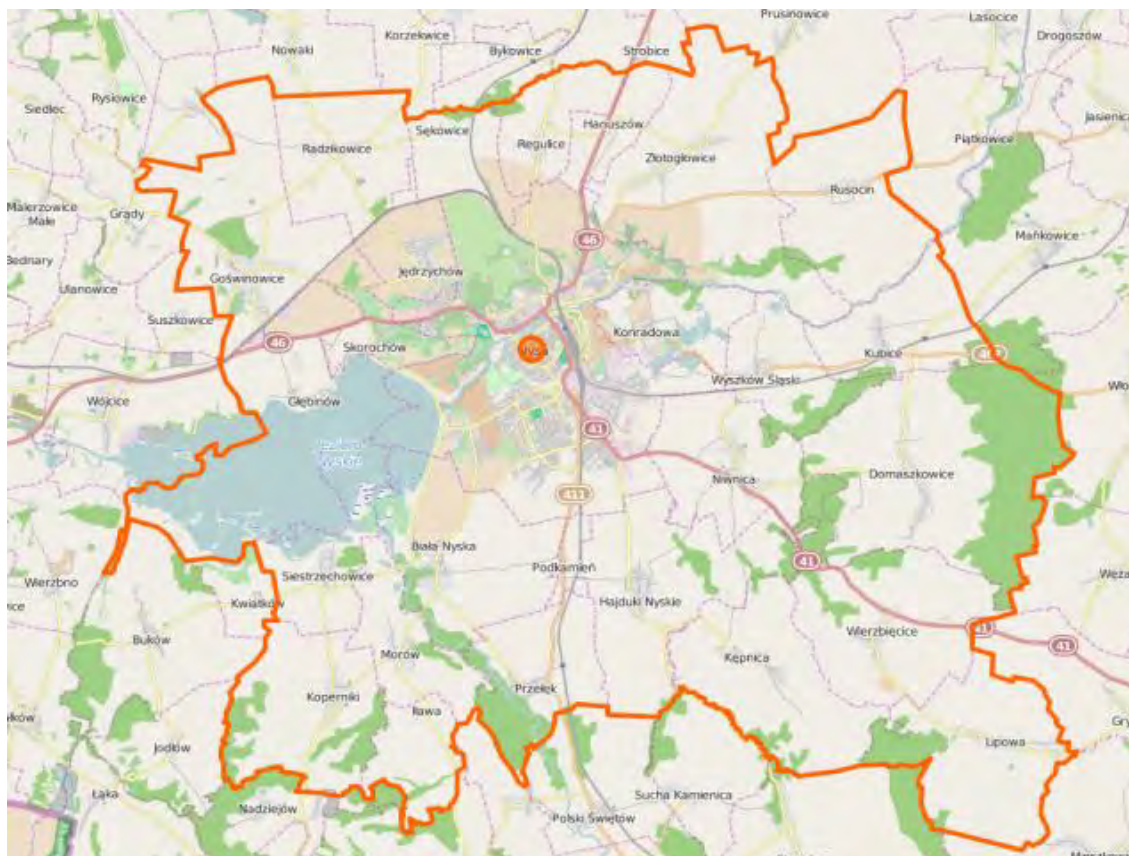
najważniejszym ośrodkiem edukacyjno-usługowym na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Gmina Nysa posiada dobrze rozwinięty i wystarczający pod względem gęstości sieci komunikacyjnej układ drogowy. Położenie geograficzne gminy powoduje, że posiada ona korzystne połączenia komunikacyjne zarówno z polskim jak i czeskim układem drogowym. Przez teren gminy przebiegają:

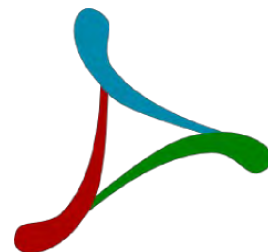
- droga krajowa nr 46,
- droga krajowa nr 41,
- droga wojewódzka nr 406, 407, 411,
- drogi powiatowe i gminne.

Problemem, z którym boryka się gmina w wymiarze transportowym jest niedostateczna ilość przepraw mostowych przez rzekę Nysę Kłodzką oraz liczne utrudnienia z tym związane, takie jak korki uliczne. Innym ważkim problemem jest brak obwodnicy miasta.

Rysunek 92 Układ drogowy gminy Nysa



Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>



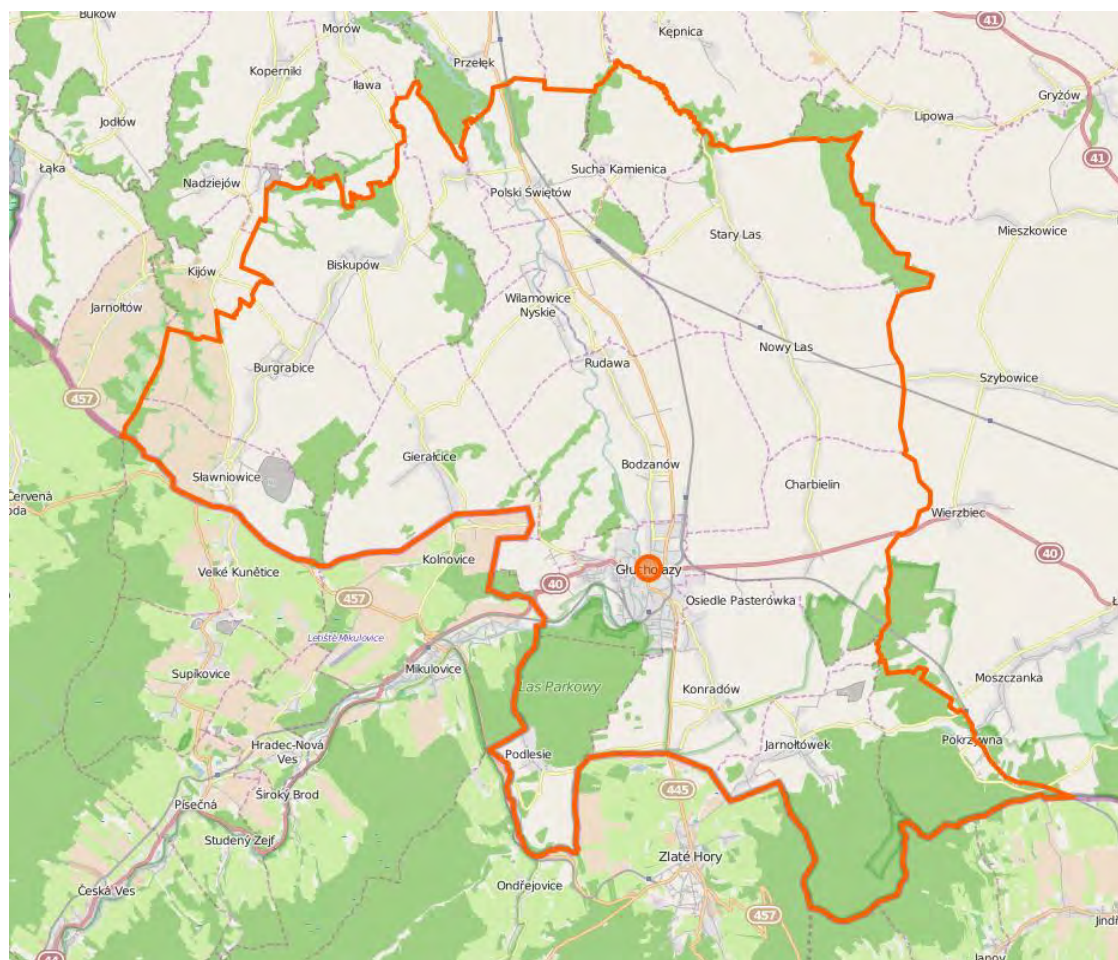
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Głuchołazy

Od południa gmina graniczy z Republiką Czeską, co powoduje, że najważniejszy układ drogowy gminy stanowią: droga krajowa nr 40 relacji granica państwa – Pyskowice oraz droga wojewódzka nr 411 Nysa – Głuchołazy – granica państwa. Uzupełnieniem głównych osi transportu jest sieć dróg powiatowych i gminnych. Droga wojewódzka biegnie w układzie północ-południe, a droga krajowa zapewnia połączenie z Republiką Czeską i resztą Polski w układzie zachód-wschód. Drogi te zapewniają połączenie regionalne z sąsiednimi ośrodkami powiatowymi i gminnymi. Za pośrednictwem dróg powiatowych nr 1607 O, 1608 O, 1608 O, 1609 O, 1610 O, 1617 O, 1619 O, 1620 O, 1621 O, 1621 O, 1622 O, 1623 O, 1624 O, 1625 O możliwe jest połączenie z pozostałymi gminami w powiecie nyskim oraz między poszczególnymi miejscowościami wchodzącymi w skład gminy Głuchołazy.

Rysunek 93 Układ drogowy gminy Głuchołazy



Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Korfantów

Układ komunikacyjny gminy wyznacza tranzytowa droga krajowa o znaczeniu regionalnym nr DK 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina).

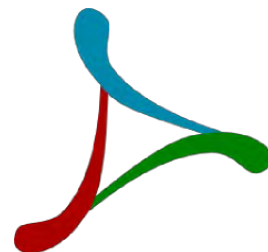
Jednak podstawową rolę w obsłudze komunikacyjnej gminy pełni droga krajowa DK 46, która zapewnia powiązanie gminy z miastem powiatowym (Nysą) oraz miastem wojewódzkim (Opolem).

Podstawową obsługę komunikacyjną gminy Korfantów zapewniają trzy drogi wojewódzkie:

- DW 405 relacji Niemodlin – Korfantów,
- DW 406 relacji Nysa – Włostowa,
- DW 407 relacji Nysa – Korfantów – Łącznik.

W skład obecnej sieci dróg przebiegających przez teren gminy Korfantów wchodzi:

- **Droga krajowa** zarządzana przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych Oddział Południowy Rejon Dróg Krajowych w Nysie obejmują:
 - odcinek drogi Nr 41 /Nysa - Prudnik- Trzebina-Gr. państwa/ o dł. 4,20 km.
- **Drogi wojewódzkie** zarządzane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu obejmują:
 - odcinek drogi Nr 405 /Niemodlin-Korfantów/ o dł. 2,40 km,
 - odcinek drogi Nr 406 /Nysa-Włostowa/ o dł. 304mb,
 - odcinek drogi Nr 407 /Nysa-Łącznik/ o dł. 17,60 km,Razem: 20,304 km
- **Drogi powiatowe** zarządzane przez Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie obejmują (16 odcinków dróg):
 - odcinek drogi Nr 1205 O /Biała-Węza/ o dł. 8,662 km,
 - odcinek drogi Nr 1206 O /Biała-Sowin/ o dł. 8,351 km,
 - droga Nr 1524 O /Korfantów-Kuźnica Ligocka/ o dł. 6,262 km,
 - droga Nr 1525 O /Rzymkowice-Stara Jamka/ o dł. 2,887 km,
 - odcinek drogi Nr 1526 O /Korfantów-Biała/ o dł. 5,874 km,
 - odcinek drogi Nr 1527 O /Przydroże Wielkie-Śmicz/ o dł. 2,906 km,
 - odcinek drogi Nr 1528 O /Stara Jamka-Kolonia Otocka/ o dł. 2,655 km,
 - droga Nr 1529 O /Gryzów- Jegielnica/ o dł. 5,874 km,
 - odcinek drogi Nr 1530 O /Korfantów-Rudziczka dr 41/ o dł. 13,903 km,
 - droga Nr 1531 O /Węza-Jasienica Dolna/ o dł. 6,268 km,
 - odcinek drogi Nr 1532 O /Grabin-Korfantów/ o dł. 3,737 km,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- droga Nr 1555 O /droga przez wieś Włostowa/ o dł. 1,722 km,
 - drogi Nr 1556 O /Przydroże Wielkie-Ligota Ścinawska/ o dł. 2,290 km,
 - droga Nr 1557 O /droga przez wieś Kuropas/ o dł. 1,092 km,
 - odcinek drogi Nr 1605 O /Wierzbiędice- Wielkie Łąki/ o dł. 5,277 km,
 - odcinek drogi Nr 1672 O /Wierzbiędice- Gryzów / o dł. 1,625 km,
- Razem: 79,385 km

• **Drogi gminne, lokalne miejskie i wiejskie oraz drogi transportu rolnego**, których właścicielem jest Gmina Korfantów obejmują:

a) drogi gminne:

- droga Nr 106601 O / Pleśnica- Puszcyna do granic gminy/ o dł.3,669 km,
- droga Nr 104705 O /Łambinowice- Niesiebędowice / o dł. 3,62 km,
- droga Nr 106603 O /Puszcyna-Kuźnica Ligocka/ o dł. 7,055 km,
- droga Nr 106604 O /Rzymkowice-Przechód/ o dł. 5,133 km,
- droga Nr 106605 O /Rzymkowice-Włostowa/ o dł. 3,117 km,
- droga Nr 106606 O /Przydroże Małe-Puszcyna/ o dł. 5,617 km,
- droga Nr 106607 O /Wielkie Łąki –Budzieszowice / o dł. 2,140 km,
- droga Nr 106608 O /Przydroże Wielkie-Rączka/ o dł. 1,990 km,
- droga Nr 106609 O /Przydroże Wielkie- Rynarcice/ o dł. 1,483 km,
- droga Nr 106610 O /Stara Jamka- Piechocice/ o dł. 3,217 km,
- droga Nr 106611 O /Węża- Rynarcice/ o dł. 8,700 km,
- droga Nr 106612 O/Ścinawa Nyska-Włodary/ o dł. 6,250 km,
- droga Nr 106613 O /Ścinawa Mała-granica Kolnowice/ o dł. 0,900 km,
- droga Nr 272514 O /Pleśnica- Ścinawa Mała/ o dł. 3,900 km,
- droga Nr 106615 O /Ścinawa Mała-Przydroże Małe/ o dł. 1,800 km,
- droga Nr 106616 O /Korfantów ul. 3 Maja/ o dł.0,323 km
- droga Nr 106617 O /Korfantów ul. Juliusza Słowackiego/ o dł. 0,322 km
- droga Nr 106618 O /Korfantów ul. Adama Mickiewicza/ o dł. 0,205 km
- droga Nr 106619 O /Korfantów ul. Aleksandra Fredry/ o dł.0,270 km

Razem: 59,71 km

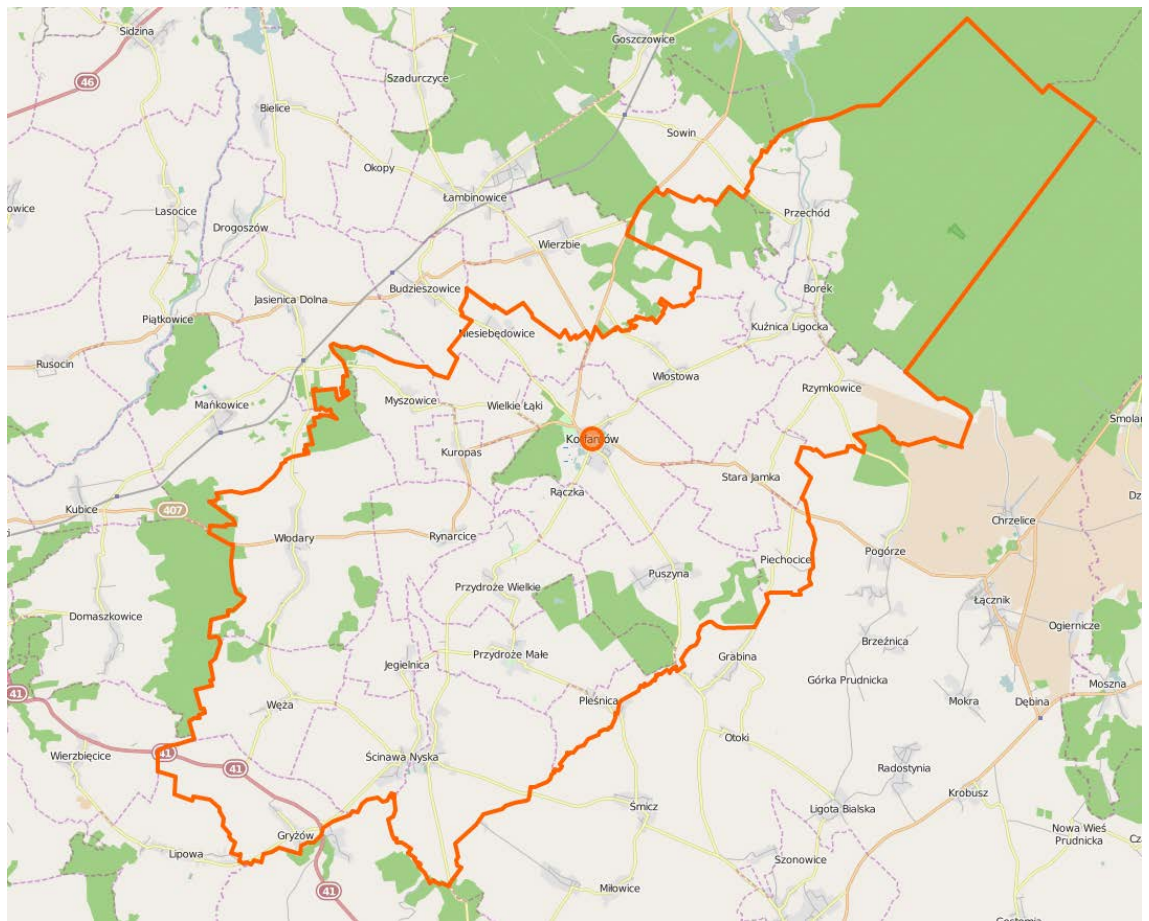


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 94 Układ drogowy gminy Korfantów

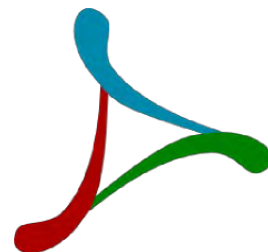


Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>

Droga DW 407 stanowi podstawową oś komunikacyjną gminy na kierunku wschód-zachód. DW 405 stanowi natomiast najważniejszą oś komunikacyjną gminy, zapewniającą powiązania z węzłem autostradowym „Prądy” oraz powiązania regionalne, w tym z Opolem, a także połączenia z sąsiednimi ośrodkami miejskimi, takimi jak Niemodlin czy Tułowice. W kierunku wschód-zachód najistotniejszą osią komunikacyjną gminy jest droga wojewódzka DW 407, która zapewnia powiązania komunikacyjne z Nysą oraz z węzłami autostradowymi „Dąbrówka” i „Gogolin”.

Gmina Łambinowice

System drogowy gminy tworzony jest przez drogę krajową nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Szekociny oraz trzy drogi wojewódzkie: nr 405 Niemodlin – Korfantów, nr 406 Nysa – Jasienica Dolna – Włostowa oraz nr 407 Nysa – Łącznik. Droga wojewódzka nr 406 jest główną osią komunikacyjną obszaru w ujęciu wschód-zachód. Sieć dróg powiatowych tworzą następujące drogi:



- DP 12060 Biała – Sowin, o dł. 9,6 km;
- DP 15220 Łambinowice – Goszczowice – DW 405, o dł. 4,2 km;
- DP 15230 Sowin – DP 15220, o dł. 2,8 km;
- DP 15310 Węża – Jasienica Dolna, o dł. 10,2 km;
- DP 15320 Grabin – Łambinowice – Korfantów, o dł. 11,3 km;
- DP 15330 Bielice – Wierzbie, o dł. 9,7 km;
- DP 15340 Jasienica – Malerzowice, o dł. 9,1 km;
- DP 15350 wieś Malerzowice, o dł. 1,4 km;
- DP 15360 wieś Szadurczyce, o dł. 1,0 km;
- DP 15370 Skoroszyce – Piątkowice, o 13,3 km;
- DP 15590 przez wieś Drogoszków, o dł. 0,6 km;
- DP 16050 Wierzbice – wieś Łąki, o dł. 17,4 km.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

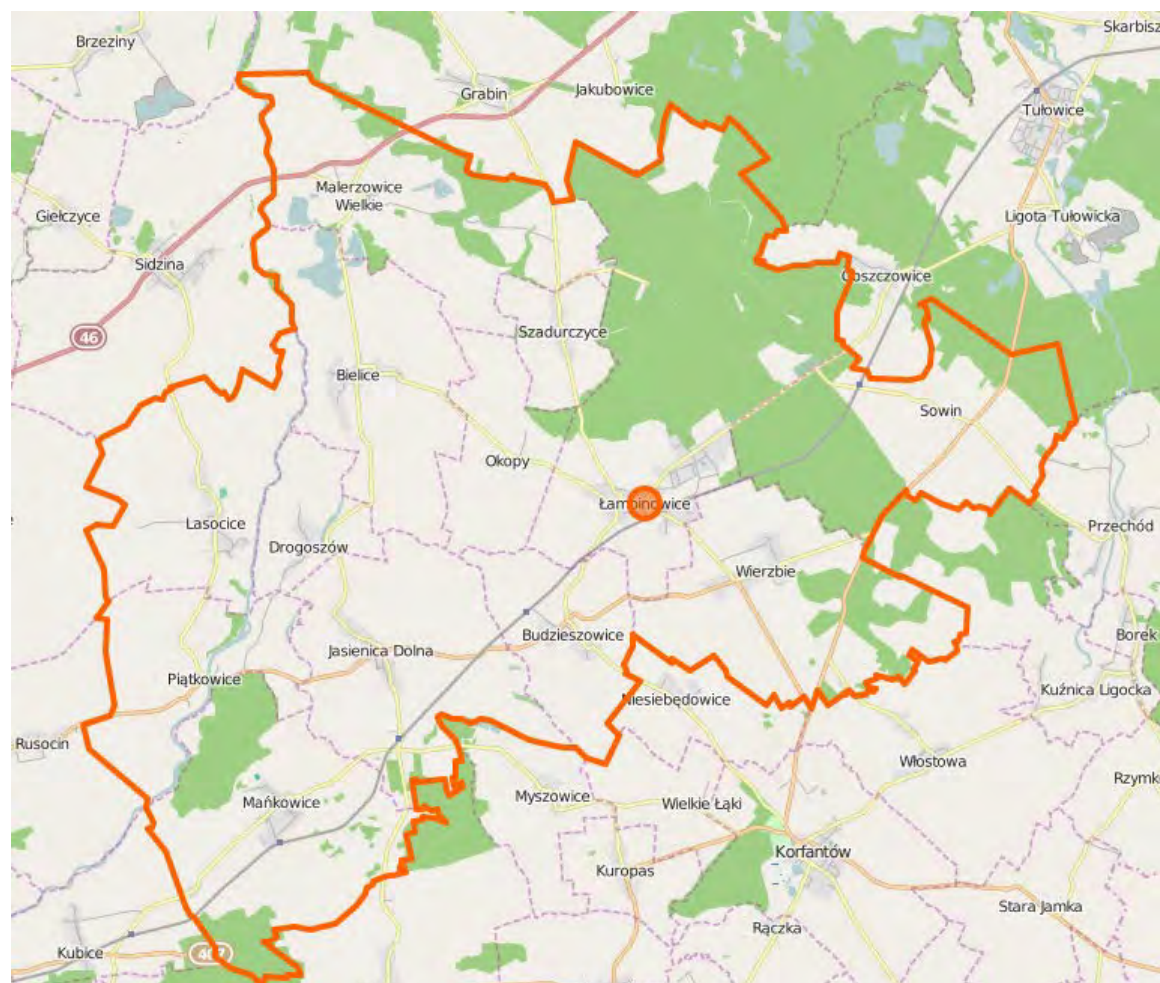
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

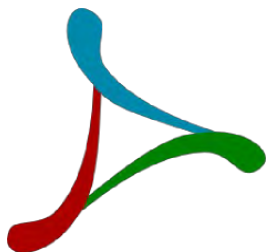
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 95 Układ drogowy gminy Łambinowice



Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

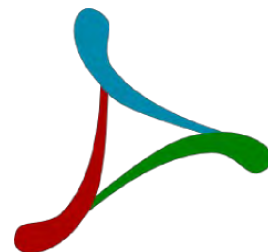
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Skoroszyce

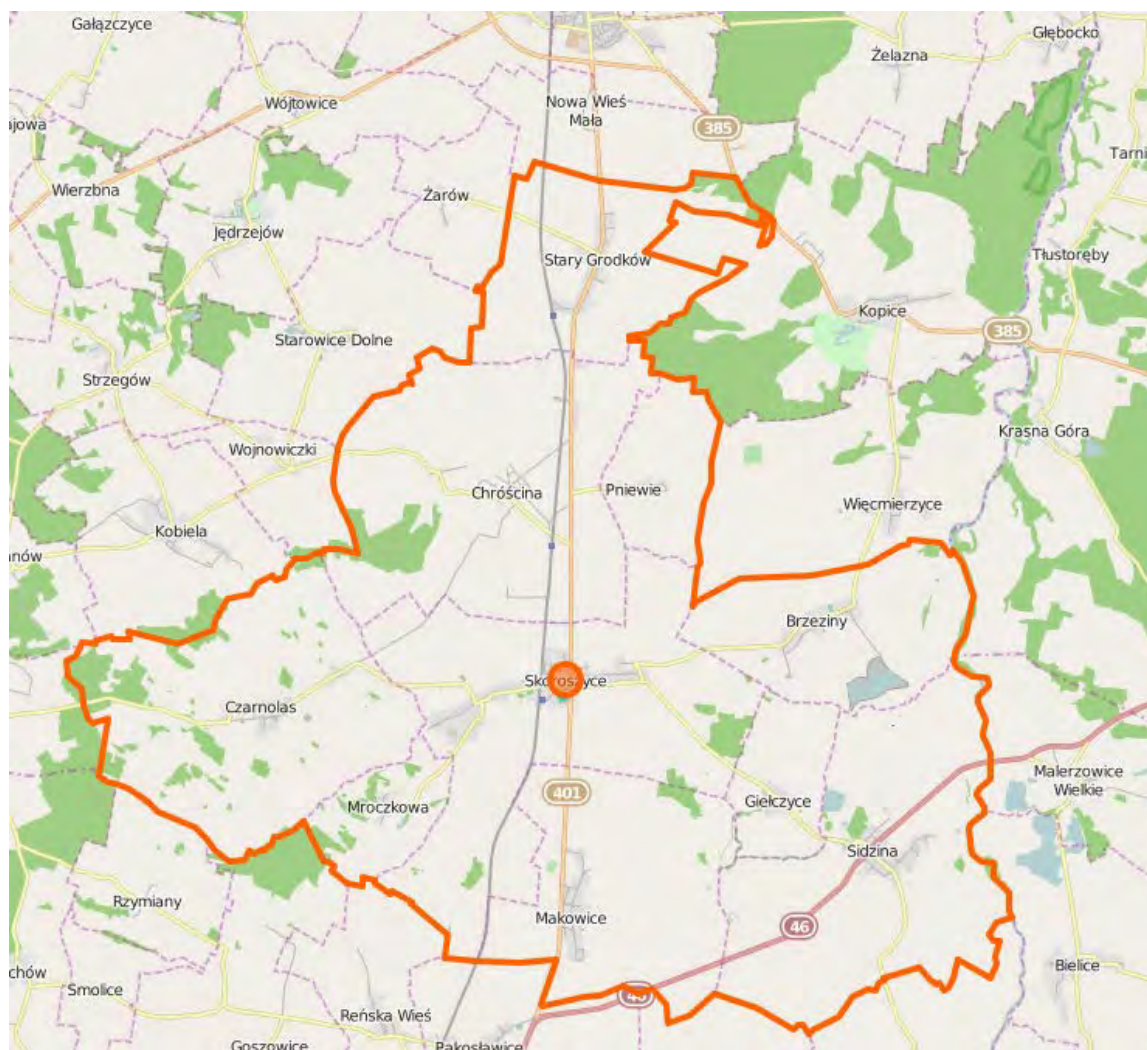
Gmina Skoroszyce znajduje się w centralnej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Od południa graniczy ona z gminą Pakosławice¹⁰, a od południowego-wschodu z gminą Łambinowice. Za najważniejsze drogi w układzie komunikacyjnym gminy należy uznać DK nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Szczekociny oraz drogę wojewódzką nr 401 relacji Brzeg – Grodków – Pakosławice. Sieć dróg powiatowych tworzą następujące drogi:

- DP 27540 Skoroszyce – Piątkowice, o dł. 8,1 km;
- DP 27540 Skoroszyce – Kopice, o dł. 4,5 km;
- DP 27541 Pniewie – Więcmierzyce, o dł. 2,3 km;
- DP 27542 Skoroszyce – Mroczkowa, o dł. 2,4 km;
- DP 27543 Skoroszyce – Jaszów, o dł. 8,4 km;
- DP 27544 Chróścina – granica dawnego woj. Wałbrzyskiego, o dł. 4,3 km;
- DP 27547 Jędrzejów – Chróścina, o dł. 1,5 km;
- DP 27553 Stary Grodków – Żarów, o dł. 1,6 km.

¹⁰ Gmina poza obszarem OF PN 2020



Rysunek 96 Układ drogowy gminy Skoroszyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>

Gmina Grodków

Gmina Grodków znajduje się w północnej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina należy do powiatu brzeskiego. W północnej części gminy przebiega autostrada A4, która ma kluczowe znaczenie komunikacyjne dla obszaru Polski południowej, województwa opolskiego oraz OF PN 2020. Na terenie gminy Grodków zlokalizowany jest węzeł wjazdowy na autostradę „Przylesie” – zlokalizowany jest on 13 km od miejscowości Grodków. Układ sieci drogowej gminy tworzą drogi wojewódzkie nr 401, 385 oraz 378, a także przez 25 dróg powiatowych, takich jak: 15010, 15020, 15030, 15040, 15050, 15060, 15070, 15180, 15400, 15410, 15430, 15440, 15450, 15460, 15470, 15480, 15490,



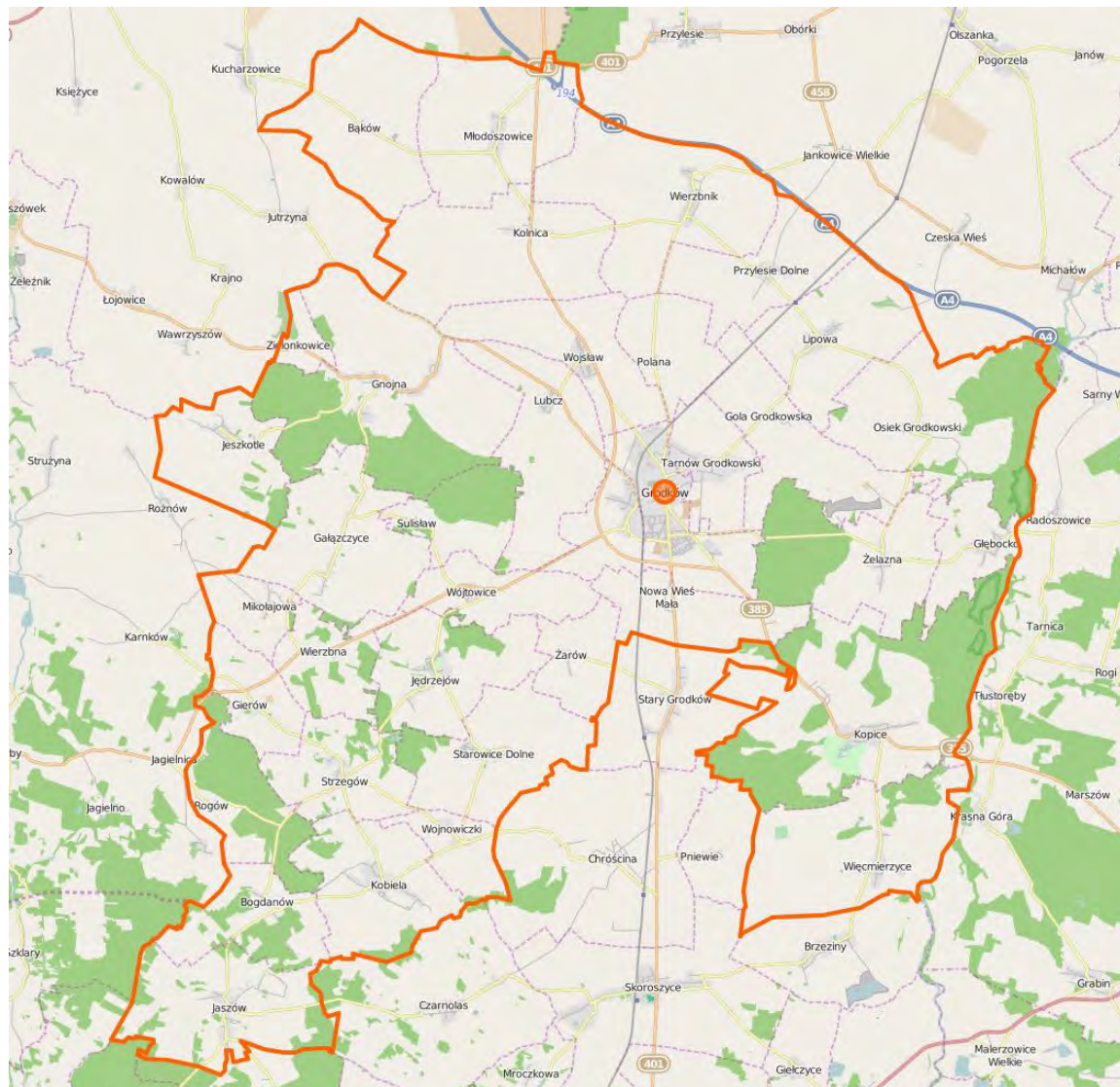
15500, 15510, 15520, 15530, 15580, 16630. W wymiarze lokalnym uzupełnieniem tej sieci są drogi gminne.

Rysunek 97 Układ drogowy gminy Grodków

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://www.openstreetmap.org/>

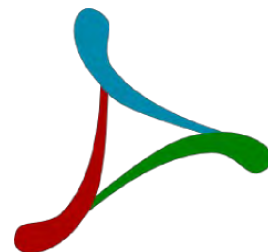
Syntetyczne zestawienie sieci drogowej obszaru w przekroju terytorialnym¹¹

¹¹ W ujęciu dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Powiat prudnicki

Tabela 25 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej powiatu prudnickiego

Kategoria drogi	gmina		
	Biała	Lubrza	Prudnik
Drogi krajowe	nie występują	DK 40 DK 41	DK 40 DK 41
Drogi wojewódzkie	DW 414 DW 409 DW 407	DW 414 DW 417	nie występują
Drogi powiatowe zamiejscowe	DP 12020 DP 12050 DP 12060 DP 12080 DP 12320 DP 12510 DP 12520 DP 12560 DP 12580 DP 12660 DP 12680 DP 12700 DP 12710 DP 12720 DP 12730 DP 12740 DP 12750 DP 12810 DP 15260 DP 15270	DP 12020 DP 12290 DP 12310 DP 12500 DP 12530 DP 12560 DP 12570 DP 12670 DP 12750 DP 12790 DP 12800 DP 16140 DP 16150	DP 12570 DP 15300 DP 16110 DP 16120 DP 16130 DP 16140 DP 16150 DP 16160 DP 16170 DP 16180 DP 16420

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

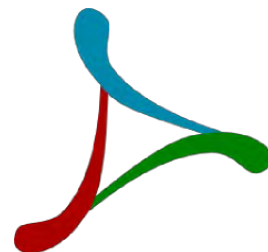
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Kategoria drogi	gmina		
	Biała	Lubrza	Prudnik
	DP 15280 DP 16130 DP 16140		
odległość od A4	32,5 km (węzeł „Dąbrówka” – Gmina Krapkowice)	40 km (węzeł „Dąbrówka” – Gmina Krapkowice)	ok. 46 km (węzeł „Dąbrówka” – Gmina Krapkowice)
połączenie do A4	DW 414 DW 415 DK 45	DW 414 DW 415 DK 45	DW 414 DW 429 DK 45

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin

Powiat głubczycki**Tabela 26 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej powiatu głubczyckiego**

Kategoria drogi	gmina		
	Branice	Głubczyce	Kietrz
Drogi krajowe	nie występują	DK 38	nie występują
Drogi wojewódzkie	DW 419	DW 416 DW 417	DW 416 DW 419 DW 420
Drogi powiatowe zamiejscowe	DP 12010 DP 12200 DP 12210 DP 12240 DP 12380 DP 12390	DP 12010 DP 12130 DP 12140 DP 12150 DP 12160 DP 12170	DP 12210 DP 12230 DP 12240 DP 12270 DP 12330 DP 12340

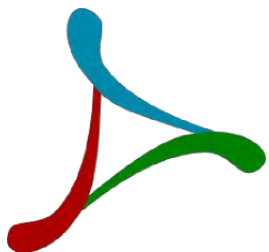


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Kategoria drogi	gmina		
	Branice	Głubczyce	Kietrz
	DP 12410 DP 12480 DP 12820 DP 12830 DP 12840	DP 12180 DP 12190 DP 12420 DP 12430 DP 12440 DP 12450 DP 12460 DP 12470 DP 12620 DP 12640 DP 12850 DP 12860 DP 12870 DP 12880 DP 12890 DP 12900	DP 12350 DP 12220 DP 12370 DP 12400 DP 12380 DP 12910 DP 12920 DP 12040 DP 12760 DP 20830 DP 20810 DP 20820
odległość od A4	66 km (węzeł „Dąbrówka” – Gmina Krapkowice)	ok. 45 km (węzeł „Dąbrówka” – Gmina Krapkowice)	65 km (węzeł „Dąbrówka” – Gmina Krapkowice)
połączenie do A4	Droga powiatowa (ul. Szpitalna, ul. Głubczycka) DW 416 DW 45	DW 416 DW 45	DW 416 DW 45

źródło: Opracowanie własne na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin



Powiat nyski

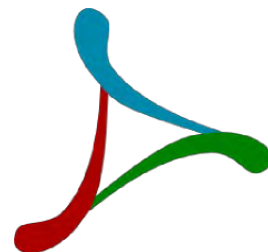
Tabela 27 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej powiatu nyskiego

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Kategoria drogi	Gmina		
	Paczków	Otmuchów	Nysa
Drogi krajowe	DK 46	DK 46	DK 41 DK 46
Drogi wojewódzkie	DW 382	nie występują	DW 406 DW 407 DW 401
Drogi powiatowe zamiejscowe	DP 1640 O DP 1641 O DP 1643 O DP 1644 O DP 1645 O DP 1671 O DP 1673 O	DP 1625 O DP 1628 O DP 1629 O DP 1632 O DP 1633 O DP 1634 O DP 1635 O DP 1636 O DP 1637 O DP 1638 O DP 1639 O DP 1646 O DP 1647 O DP 1648 O DP 1649 O DP 1650 O DP 1652 O DP 1653 O DP 1654 O DP 1655 O DP 1658 O	DP 1602 O DP 1603 O DP 1604 O DP 1605 O DP 1606 O DP 1607 O DP 1626 O DP 1627 O DP 1628 O DP 1630 O DP 1631 O DP 1632 O DP 1649 O DP 1653 O DP 1656 O DP 1663 O DP 1665 O DP 1666 O DP 1668 O DP 1672 O DP 1677 O



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Kategoria drogi	Gmina		
	Paczków	Otmuchów	Nysa
		DP 1674 O DP 1675 O DP 1676 O DP 1679 O DP 2213 O	DP 1678 O
odległość od A4	62 km (węzeł „Prądy”)	50,8 km (węzeł „Prądy”)	36,7 km (węzeł „Prądy”)
połączenie do A4	DK 46	DK 46	DK 46

źródło: Opracowanie własne na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin

Tabela 28 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej powiatu nyskiego - kontynuacja

Kategoria drogi	Gmina			
	Głucholązy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce
Drogi krajowe	DK 40	DK 41	DK 46	DK 46
Drogi wojewódzkie	DW 411	DW 407 DW 405 DW 406	DW 405 DW 406 DW 407	DW 401
Drogi powiatowe zamiejscowe	DP 1607 O DP 1608 O DP 1609 O DP 1610 O DP 1616 O DP 1617 O DP 1618 O DP 1619 O DP 1620 O DP 1621 O	DP 1205 O DP 1206 O DP 1524 O DP 1525 O DP 1526 O DP 1527 O DP 1528 O DP 1529 O DP 1530 O DP 1531 O	DP 1506 O DP 1522 O DP 1523 O DP 1531 O DP 1532 O DP 1533 O DP 1534 O DP 1535 O DP 1536 O DP 1537 O	DP 27-540 DP 27-541 DP 27-542 DP 27-543 DP 27-544 DP 27-547 DP 27-553

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

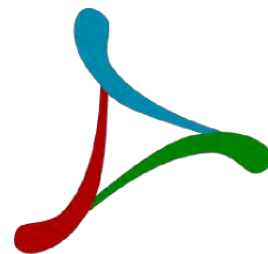
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Kategoria drogi	Gmina			
	Głucholązy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce
	DP 1622 O DP 1623 O DP 1624 O DP 1625 O DP 1626 O DP 1629 O	DP 1532 O DP 1534 O DP 1555 O DP 1556 O DP 1557 O DP 1605 O DP 1619 O DP 1620 O DP 1672 O	DP 1559 O DP 1605 O	
odległość od A4	57,4 km (węzeł „Dąbrówka” – Gmina Krapkowice)	25,5 km (węzeł „Prądy” – Gmina Dąbrowa)	25 km (węzeł „Prądy” – Gmina Dąbrowa)	22,5 km (węzeł „Przylesie” – Gmina Grodków)
połączenie do A4	DK 40 DW 414 DW 409	DW 405 DK 46	DW 435 DK 46	DW 401

źródło: Opracowanie własne na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin

Gmina Grodków (powiat brzeski)**Tabela 29 Syntetyczne zestawienie sieci drogowej gminy Grodków**

Kategoria drogi	gmina
	Grodków
Drogi krajowe	A4
Drogi wojewódzkie	DW 401 DW 385 DW 378

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Kategoria drogi	gmina
	Grodków
Drogi powiatowe zamiejscowe	DP 1501 O
	DP 1502 O
	DP 1503 O
	DP 1504 O
	DP 1505 O
	DP 1506 O
	DP 1507 O
	DP 1518 O
	DP 1540 O
	DP 1541 O
	DP 1543 O
	DP 1544 O
	DP 1544 O
	DP 1545 O
	DP 1546 O
	DP 1547 O
	DP 1548 O
	DP 1549 O
	DP 1550 O
	DP 1551 O
DP 1552 O	
DP 1553 O	
DP 1558 O	
DP 1663 O	
odległość od A4	13, 3 km (węzeł „Przylesie” – Gmina Grodków)
połączenie do A4	DW 401

źródło: Opracowanie własne na podstawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

7. Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)

7.1. Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020

Szlak rowerowy jest trasą turystyczną oznakowaną za pomocą symboli ustalonych przez PTTK (Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze). Jego celem jest doprowadzenie turysty-rowerzysty do ciekawych miejsc, niekoniecznie najkrótszą i najłatwiejszą trasą. Poruszający się szlakiem rowerowym zobowiązany jest do przestrzegania wszystkich obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Drogę rowerową definiuje się natomiast jako pas ruchu dla rowerzystów, specjalnie utwardzony i oznakowany. Ma ona zazwyczaj znaczenie komunikacyjne, a nie turystyczne.

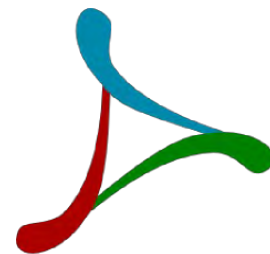
Na analizowanym obszarze widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych. W przyszłości działania gmin powinny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury okołoturystycznej. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 należy oprzeć o potencjał turystyczny związany z jego położeniem na terenie pogranicza polsko-czeskiego.

7.1.1. Powiat nyski

Przez powiat nyski przebiega sześć tras rowerowych, o łącznej długości ponad 365 km. Wlicza się w nie: R9, R16, R17, R57, R60 oraz trasę *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*. Każda z nich jest bogata pod względem przyrodniczo-krajoznawczym oraz kulturowym. Przygotowane trasy dają możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób. Dzięki nim rowerzyści mogą połączyć odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.

Odcinek międzynarodowej trasy rowerowej R-9 o długości 67,7 km

Początek trasy znajduje się w Paczkowie. Prowadzi ona przez następujące miejscowości: Unikowice – Ujeździec – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ratnowice – Mieszno – Śliwice – Broniszowice – Kałków – Buków – Kwiatków – Siostrzechowice – Nysa – Biała Nyska – Morów – Iława – Łączki – Biskupów – Gierałcice – Wilamowice Nyskie – Nowy Świątów – Rudawa – Bodzanów. Kończy się w mieście Głuchołazy. Teren jest w lekko pofałdowany i charakteryzuje się pięknymi widokami. Z jednej strony znajdują się tu jeziora: Otmuchowskie i Nyskie, a z drugiej – Sudety. Trasa zaprasza do zwiedzenia Otmuchowa, potem przez Kałków zmierza w kierunku Siostrzechowic, gdzie znajduje się renesansowy pałac Jerinów. Następnie wiedzie przez wioski Przedgórze Sudeckiego i Bodzanów w dolinie rzeki Białej Głuchołaskiej i prowadzi aż do Głuchołaz, dawnego miejsca wydobycia złota. W Paczkowie przecina drogę krajową nr 46 z Nysy do Kłodzka, następnie wiedzie w kierunku miejscowości Ujeździec. Droga zlokalizowana jest wśród pól.



W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej R9 – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 30 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R9

Nazwa	Międzynarodowa Trasa Rowerowa R9
Powiat	nyski
Przebieg trasy	Na terenie powiatu nyskiego trasa biegnie przez: Głuchołazy – Bodzanów – Rudawa – Nowy Świątów – Wilamowice Nyskie – Gierałcice – Biskupów – Łączki – Iława – Morów – Biała Nyska – Nysa – Sistrzechowice – Kwiatków – Buków – Kałków – Broniszowice – Śliwice – Meszno – Ratnowice – Trzeboszowice – Dziewiętlice – Ujeździec – Unikowice – Paczków
Kolor oznakowania na mapie	pomarańczowy R9
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Głuchołazy do Bodzanów – kostka brukowa; Bodzanów do Rudawa – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Rudawa do Nowy Świątów – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Nowy Świątów do Wilamowice Nyskie – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Wilamowice Nyskie do Gierałcice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Gierałcice do Biskupów – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Biskupów do Morów – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Morów do Biała Nyska – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Biała Nyska – kostka brukowa wzdłuż chodnika dla pieszych; Biała Nyska do Nysa – od ul. Orzeszkowej kostka brukowa (pas dla rowerów oddzielony od jezdni) następnie pas przechodzi w ul. 3 Maja; Nysa do Kałków – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Kałków – kostka brukowa; Kałków do Śliwice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Śliwice – niewielki odcinek przez chodnik z kostki brukowej; Meszno – droga asfaltowa, chodnik z kostki brukowej; Ratnowice – droga gruntowa dla rowerzystów;

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

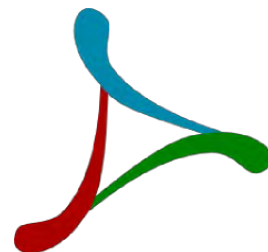
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Międzynarodowa Trasa Rowerowa R9
	Trzeboszowice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Paczków – droga asfaltowa z chodnikami dla pieszych (ścieżki rowerowe prowadzą po głównych drogach).
Infrastruktura na trasie	Pojedyncze elementy typu kosze na śmieci lub ławki znajdują się tylko w większych miejscowościach takich jak Głuchołazy czy Paczków.
Teren przebiegu trasy	w przewadze płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Na odcinkach prowadzących chodnikami z kostki brukowej – brak; na odcinkach prowadzących drogą asfaltową – mały ruch samochodowy.
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z: – od Gierałtic do Biskupowa oraz od Meszna do Paczkowa powiązanie z trasą niebieską R60
Mapa	



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Międzynarodowa Trasa Rowerowa R9
Oznakowanie trasy	Drogowskazy i znaki podstawowe szlaku zielonego R9
Uwagi	Zbyt mało powtórzeń znaków rowerowych sprawia, że nie zawsze wiadomo czy jest się nadal na odpowiedniej trasie rowerowej. W miejscach gdzie poszczególne ścieżki rowerowe (np. R9 i R60) się łączą, znaki występują naprzemiennie zamiast łącznie. Kilku niektórych miejscach na skrzyżowaniach (np. w Trzeboszowicach, Kwiatkowie, Bukowie) nie zamieszczono wskazówek w jakim kierunku dalej jechać i gdzie prowadzi ścieżka. W okolicach Paczkowa nie ma oznaczeń trasy niebieskiej R60, pomimo że znajduje się ona na mapie w tym obszarze; natomiast pojawia się trasa R3, która nie widnieje na mapie. Brak usystematyzowanych map rowerowych.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu ścieżki R9 została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu nyskiego*.

Trasa R16 koloru żółtego, o długości 69,6 km

Prowadzi przez miejscowości: Lipniki – Lasowice – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Wójcice – Suszkowice – Goświnowice – Nysa – Rusocin – Piątkowice – Mańkowice – Jasienica Dolna – Myszowice – Kuropas – Rynarcice – Przydroże Wielkie – Przydroże Małe – Pleśnica. Szlak wpisuje się w sieć regionalnych tras rowerowych. Łączy się z trasami rowerowymi w powiecie ząbkowickim na zachodzie i trasami w powiecie prudnickim na wschodzie. Przebiega przez środkową część powiatu nyskiego po północnej stronie jezior Otmuchowskiego i Nyskiego, łącząc miasta: Otmuchów, Nysa i Korfantów. Trasa w większości przebiega w terenie otwartym.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej R16 – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 31 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R16

Nazwa	R16
Powiat	nyski
Przebieg trasy	Lipniki – Lasowice – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Wójcice – Suszkowice – Goświnowice – Nysa – Rusocin – Piątkowice – Mańkowice – Jasienica Dolna – Myszowice –

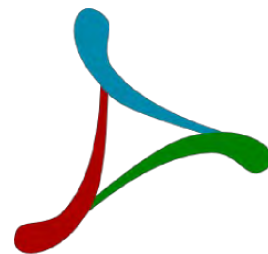


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	R16
	Kuropas – Rynarcice – Przydroże Wielkie – Przydroże Małe – Pleśnica
Kolor oznakowania na mapie	żółta
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Asfaltowa, oprócz: Suszkowice – kostka brukowa; Piątkowice – Mańkowice – droga leśna; Rynarcice – Przydroże Wielkie – droga polna;
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały lub brak
Funkcja	główny
Powiązania z innymi szlakami	nie
Oznakowanie szlaku	występuje
Mapa	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	R16
Uwagi	Brak oznakowania szlaku w Przydrożu Wielkim. Brak stojaków, wiat i ławek.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu ścieżki R16 została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu nyskiego*.

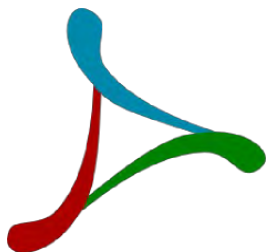
Trasa R17 koloru zielonego, o długości 74,8 km

Wiedzie przez miejscowości: Wilemowice – Kamiennik – Cieszanowice – Kłodobok – Spiny – Biechów – Nowaki – Radzikowice – Nysa – Konradowa – Wyszków Śląski – Kubice – Włodary – Jasienica Dolna – Malerzowice Wielkie – Sowin – Przechód – Borek – Rzymkowice. Jest to najdłuższa trasa na terenie powiatu nyskiego. Łączy północno-zachodnią część powiatu (gmina Kamiennik) z Nysą i częścią północno-wschodnią (gmina Łambinowice). Wschodni koniec trasy łączy się ze szlakiem Bociana Białego w powiecie prudnickim, a zachodni za Wilemowicami dochodzi do szlaku czerwonego w powiecie ziębickim.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej R17 – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 32 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R17

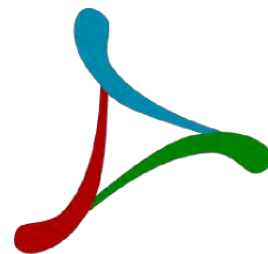
Nazwa	R17
Powiat	nyski
Przebieg trasy	Wilemowice – Kamiennik – Cieszanowice – Kłodobok – Spiny – Biechów – Nowaki – Radzikowice – Nysa – Konradowa – Wyszków Śląski – Kubice – Włodary – Jasienica Dolna – Malerzowice Wielkie – Sowin – Przechód – Borek – Rzymkowice
Kolor oznakowania na mapie	zielona
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Asfaltowa, oprócz: Spiny – nawierzchnia błotnista, Nysa – część trasy po wyznaczonym pasie chodnika,

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	R17
	Malerzowice Wielkie – Sowin – nawierzchnia leśna ubita oraz kostka brukowa
Infrastruktura na trasie	elementy małej architektury (odcinek Malerzowice Wielkie-Sowin)
Teren przebiegu trasy	Płaski i pofalowany
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały lub brak
Funkcja	Szlak główny oraz na odcinku Malerzowice Wielkie-Sowin szlak historyczno-przyrodniczy
Powiązania z innymi szlakami	nie
Oznakowanie szlaku	występuje rzadko
Mapa	



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	R17
Uwagi	Brak oznakowania szlaku od Sowina do Przechodu.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu ścieżki R17 została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu nyskiego*.

Trasa R57 koloru czerwonego, o długości 24,4 km

To jedna z krótszych tras rowerowych wytyczonych w powiecie nyskim, przebiega przez miejscowości: Nysa – Regulice – Bykowice – Korzekwice – Śmiłowice – Rzymiany – Czarnolas – Chróścina Nyska. Trasa łączy Nysę z północną granicą powiatu (gmina Skoroszyce). Łączy się także z trasami w gminie Grodków w powiecie brzeskim. Ciekawym miejscem na trasie jest znajdujący się we Frączkowie pałac z pięknym parkiem. Na szlaku znajduje się również zabytkowy dwór w Regulicach i Śmiłowicach oraz kamień graniczny dawnego Księstwa Nyskiego biskupów wrocławskich.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej R57 – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 33 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R57

Nazwa	R57
Powiat	nyski
Przebieg trasy	Nysa – Regulice – Bykowice – Korzekwice – Śmiłowice – Rzymiany – Czarnolas – Chróścina Nyska
Kolor oznakowania na mapie	czerwona
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Nysa – Rzymiany – asfaltowa, Rzymiany – Czarnolas – ubita ziemia i asfalt, Czarnolas – Chróścina Nyska – polna i asfalt.
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	pofalowany



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	R57
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały lub brak
Funkcja	szlak główny
Powiązania z innymi szlakami	brak
Oznakowanie szlaku	występuje (czytelne)
Mapa	
Uwagi	Brak stojaków, wiat i ławek.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu ścieżki R57 została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu nyskiego*.

Trasa R60 koloru niebieskiego, o długości 61,6 km

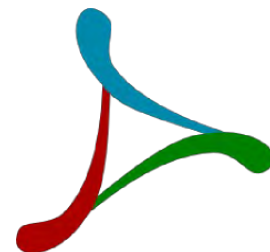
Jest to trasa biegnąca pograniczem polsko-czeskim. Wiedzie przez przejście graniczne Paczków, a następnie przez miejscowości: Biały Potok – Gościce – (Paczków) – Unikowice – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ratnowice – Piotrowice

Nyskie – Meszno – Kałków – Łąka – Jarnołów – Kijów – Burgrabice – Biskupów – Gierałce – Głuchołazy – Starowice – Jarnołówek – Pokrzywna.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej R60 – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 34 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej R60

Nazwa	Trasa niebieska R60
Powiat	nyski
Przebieg trasy	Na obszarze powiatu nyskiego trasa przebiega przez: Pokrzywna – Jarnołówek – Starowice – Głuchołazy – Gierałce – Biskupów – Burgrabice – Kijów – Jarnołów – Łąka – Kałków – Meszno – Piotrowice Nyskie – Ratnowice – Trzeboszowice – Dziewiętlice – Unikowice – Paczków
Kolor oznakowania na mapie	kolor niebieski, oznaczenie R60
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Pokrzywna – szlak prowadzi ścieżką asfaltową wydzieloną obok jezdnii wzdłuż lasu (momentami przez las drogą błotnistą); Jarnołówek do Skowronków – część drogi utwardzona kamieniem, później asfaltowa; Starowice – kostka brukowa; Głuchołazy – kostka brukowa; Głuchołazy ul. Kraszewskiego – droga asfaltowa; od ul. Świdnickiej na Gierałce – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Gierałce – kostka brukowa; Gierałce do Biskupów – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Biskupów do Burgrabice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Burgrabice do Kijów – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Kijów do Kałków – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Kałków-kostka brukowa; Meszno – droga asfaltowa, chodnik z kostki brukowej; Ratnowice – droga gruntowa dla rowerzystów; Trzeboszowice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Paczków – droga asfaltowa z chodnikami dla pieszych (ścieżki rowerowe prowadzą po głównych drogach).
Infrastruktura na trasie	Pojedyncze elementy infrastruktury, jak na przykład kosze na śmieci czy ławki, znajdują się tylko w większych miejscowościach (Głuchołazy, Paczków).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

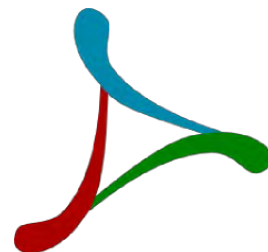
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa niebieska R60
Teren przebiegu trasy	w przewodzie płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Na odcinkach prowadzonych chodnikami z kostki brukowej – brak; na odcinkach prowadzonych drogą asfaltową – mały ruch samochodowy.
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak: od Gierałcic do Biskupowa oraz od Meszna do Paczkowa powiązanie z trasą zieloną R9.
Mapa	
Oznakowanie trasy	Drogowskazy i znaki podstawowe szlaku niebieskiego R60.
Uwagi	Zbyt mało powtórzeń znaków rowerowych – nie zawsze wiadomo czy nadal jest się na odpowiedniej trasie rowerowej. W miejscach gdzie łączą się poszczególne ścieżki rowerowe (np. R60 i R9), znaki występują naprzemiennie zamiast łącznie. W kilku miejscach na skrzyżowaniach (np. w Trzeboszowicach) nie zamieszczono wskazówek w jakim kierunku dalej jechać i gdzie prowadzi ścieżka. W okolicach Paczkowa nie ma oznaczeń trasy niebieskiej R60, pomimo że znajduje się ona na mapie



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa niebieska R60
	w tym obszarze; pojawia się natomiast trasa R3, która nie widnieje na mapie. Brak usystematyzowanych map rowerowych.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu ścieżki R60 została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu nyskiego*.

Trasa rowerowa Szlakiem Czarownic po czesko-polskim pograniczu

Najdłuższą trasą rowerową biegnącą przez powiat nyski jest *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*. Po polskiej stronie jest on znakowany kolorem czarnym. Łączna długość trasy to 233 km, z czego 95 km przebiega po stronie polskiej, a pozostałe 138 km po stronie czeskiej. Trasa przebiega przez miejscowości: Paczków – Pomianów Dolny – Lubiatów – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Ulanowice – Grądy – Rysiowice – Karłowice Wielkie – Słupice – Nowaki – Radzikowice – Sękowice – Nysa – Konradowa – Wyszków Śląski – Niwnica – Domaszkowice – Wierzbęcice – Kępnica – Stary Las – Nowy Las – Charbielin – Jarnołówka – Skowronków – Konradów – Głuchołazy – Zlaté Hory – Rejvíz – Česká Ves – Jeseník – Vernířovice – Sobotín – Velké Losiny – Rapotín – Šumperk – Mírov – Mohelnice.

Szlak czarownic po stronie czeskiej powstał w 2006 roku jako inicjatywa Stowarzyszenia Ruchu Turystycznego Jeseniky. W 2009 roku na zlecenie Starostwa Powiatowego w Nysie wytyczony i oznakowany został szlak po polskiej stronie w ramach realizacji projektu „Szlakiem Czarownic po czesko-polskim pograniczu” w ramach programu POWT Czechy-Polska 2007-2013. Przy trasie, na polskiej części szlaku, ustawiono 10 tablic informacyjnych dotyczących procesów czarownic na pograniczu polsko-czeskim. Wydany został również przewodnik z odpowiednią mapą. Ważnym elementem projektu było wykonanie w Muzeum w Nysie stałej ekspozycji dotyczącej procesów czarownic.

Przemierzając *Szlak czarownic* można zobaczyć legendarny, wzniesiony metodą muru pruskiego Dom Kąta w Paczkowie, krzyże pokutne w okolicach Lubiatowa oraz w Nowakach, Radzikowicach, Wierzbęcicach, Domaszkowicach (na terenie powiatu nyskiego jest ich ponad 20), a także unikatowy pomnik żony kątka w Otmuchowie (przy ul. 1 Maja). W Otmuchowie warto zobaczyć również zamek biskupi z XIII wieku, ze słynną celą głodową. Dalej szlak prowadzi obok eklektycznego pałacu z 1880 roku w Rysiowicach i wiedzie do dawnej stolicy księstwa biskupiego Nysy. Na skraju miasta, tuż przy linii kolejowej, znajduje się Hexenberg (Góra Czarownic), na której, według podań, odbywały się sabaty nyskich wiedźm. W samej Nysie natomiast, w niewielkim lochu, na dziedzińcu i w jednej z sal dawnego Pałacu Biskupiego (obecnie siedziba Muzeum) znajduje się stała ekspozycja dokumentująca historię procesów o czary w Księstwie Nyskim (www.muzeum.nysa.pl). Nysa znana jest także z fortyfikacji oraz z Jeziora Nyskiego, które posiada odpowiednio dostosowaną



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

infrastrukturę turystyczną (bogata oferta gastronomiczna, noclegowa i rekreacyjna). Miłośników średniowiecznych grodzisk zainteresują z pewnością znajdujące się na szlaku ruiny potężnego niegdyś grodziska we wsi Stary Las. Dalej szlak prowadzi do Jarnołówka, gdzie jeszcze w połowie XIX wieku na strychu gospody znaleziono „fotel czarownicy”¹². Będąc w Jarnołówku warto zjechać nieco ze szlaku i udać się na Przełęcz pod Zamkową Górą (Góry Opawskie) do tajemniczego Grobu Czarownicy. Z Jarnołówka szlak prowadzi do Głuchołaz, które w okresie procesów czarownic zasłynęły tym, że oskarżonych o czary nie palono na stosie lecz wieszano na wzgórzu za miastem. Dziś wzgórze to nosi nazwę Szubienicznej Góry. Na wzgórzu tym zakopywano także ofiary, które wcześniej przesłuchiowano w piwnicy nieistniejącego już dziś ratusza. Z procesami czarownic związana jest także nazwa położonego obok Szubienicznej Góry urwiska skalnego, tzw. Czarnej Ambony. W okolicach Szubienicznej Góry znajdują się relikty kopalni złota – szyby i sztolnie. Choć podczas trwającej blisko 250 lat eksploatacji znajdującego się tutaj złoża uzyskano ok. 2800 kg złota, to prawdziwy raj dla poszukiwaczy tego kruszca i innych minerałów znajduje się kilka kilometrów dalej, już po stronie czeskiej. To niezwykle urokliwe miasteczko Zlaté Hory. W centrum miasta znajduje się Muzeum Miejskie z zaaranżowaną na wzór sztolni ekspozycją, prezentującą historię wydobycia złota i innych minerałów w regionie. Całość ekspozycji uzupełnia wystawa dokumentująca procesy czarownic w Złatych Horach. Działał tu bowiem wyjątkowo okrutny sędzia inkwizytor – Heinrich Franz Boblig z Edelstadtu (Złatych Hor). Przy Muzeum Miejskim rozpoczyna się także zielony szlak turystyczny prowadzący do „zlatorudnych młynów” będących replikami XIV-wiecznych młynów służących do pozyskiwania rud złota. Dalej *Szlak czarownic* prowadzi przez Rejvíz (największe torfowisko na Morawach) i Česką Ves (płyta na budynku Urzędu Gminy upamiętniająca ofiary procesów czarownic) do Jeseníka. W Jeseníku w latach 1622-1684 stracono ponad 100 osób, w większości były to żony bogatych mieszczan. W 1966 roku, dla upamiętnienia zbrodniczych procesów, w miejscu odbywających się egzekucji umieszczono kamienny pomnik w postaci dużego płomienia. Płyta pamiątkowa znajduje się także na tzw. katowni, w której według podań miał mieszkać ostatni jeseniński i vidnavski kat Michał Wachsmann. Podobne płyty i pomniki można zobaczyć w Domašovie, Vernířovicach, Sobotínie oraz na žerotínském zamku w Velkich Losinach, w którym w latach 1678-1686 więziono, torturowano i skazano na śmierć 38 niewinnych ofiar. Jadąc dalej *Szlakiem czarownic* warto zatrzymać się na dłużej w Šumperku, gdzie oprócz kapliczek czarownic, pomnika i płyt pamiątkowych, w piwnicach Domu Geschadera znajduje się wystawa dotycząca historii procesów czarownic w regionie šumpersko-jeseníckim.

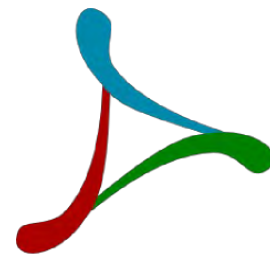
Szlak czarownic po pograniczu czesko-polskim kończy się w Mohelnicach przy domu czarownic, w którym šumperski dziekan i proboszcz Krzysztof Alojzy Lautner był poddawany ciężkim torturom, skazany na śmierć i spalony. Jego tragedia rozpoczęła się w roku 1679, kiedy to otwarcie wystąpił przeciw fanatycznemu

¹² To narzędzie tortur najeżone gwoździami, znane również pod nazwą krzesła inkwizytorskiego służącego do przesłuchiwania.

inkwizytorowi Bobligowi w obronie osób oskarżonych o czary. Wieść głosi, że egzekucję Lautnera w roku 1685 oglądało 20 000 ludzi.

W 2010 roku Starostwo Powiatowe w Nysie oraz Klub Turystyki Kolarskiej KTUKOL z Głuchołaz ustanowili Regionalną Kolarską Odznakę Turystyczną „Szlakiem czarownic”. Regulamin odznaki oraz warunki jej zdobycia znajdują się na stronach Powiatu Nyskiego www.powiat.nysa.pl oraz KTK Ktukol www.ktukol.pl.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

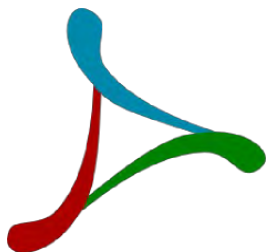
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



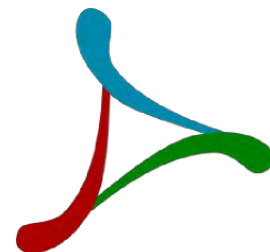


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 35 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu*

Nazwa	Trasa rowerowa <i>Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu</i>
Powiat	Nyski
Przebieg trasy	Na obszarze powiatu nyskiego ścieżka przebiega przez miejscowości: Paczków – Pomianów Dolny – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Ulanowice – Grądy – Rysiówice – Karłowice Wielkie – Słupice – Nowaki – Radzikowice – Sękowice – Nysa – Konradowa – Wyszków Śląski – Niwnica – Domaszkowice – Wierzbęćce – Kępnica – Stary Las – Nowy Las – Charbielin – Jarnołówek – Skowronków – Konradów – Głuchołazy
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Paczków – droga asfaltowa z chodnikiem dla pieszych; Pomianów Dolny do Sarnowice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Otmuchów – początkowo ścieżka z kostki brukowej dla rowerów i pieszych następnie ścieżka rowerowa włączona w ciąg jezdni po drodze asfaltowej z chodnikiem dla pieszych; Otmuchów do Radzikowice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Sękowice do Nysa – droga polna błotnista; Nysa do Wyszków Śląski – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Wyszków Śląski – trasa drogą asfaltową z chodnikiem dla pieszych; Niwnica do Charbielin – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Charbielin – droga asfaltowa z chodnikiem dla pieszych; Jarnołówek do Konradów – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Konradów – kostka brukowa; Głuchołazy – kostka brukowa; Głuchołazy ul. Kraszewskiego – droga asfaltowa.
Infrastruktura na trasie	Pojedyncze elementy infrastruktury, jak na przykład kosze na śmieci lub ławki znajdują się tylko w większych miejscowościach (Głuchołazy, Nysa, Paczków)
Teren przebiegu trasy	na obszarze powiatu nyskiego w większości płaski



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl


partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa rowerowa <i>Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu</i>
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Na odcinkach prowadzonych chodnikami z kostki brukowej – brak; na odcinkach prowadzonych drogą asfaltową – mały ruch samochodowy
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	brak powiązania w Polsce w Republice Czeskiej w miejscowości Złate Hory przy Muzeum Miejskim rozpoczyna się zielony szlak turystyczny prowadzący do „złatorudnych młynów” będących replikami XIV-wiecznych młynów służących do pozyskiwania rud złota.

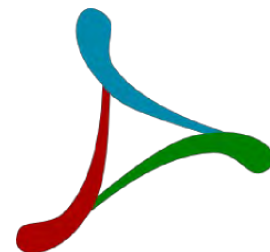
**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa rowerowa Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu
Mapa	 <p>The map shows a winding cycling route connecting several towns across the border between Poland and the Czech Republic. Key locations include: Karłowice Wielkie, Lubiatów, Radzikowice, Nysa, PACZKÓW, OTMUCHÓW, GLUCHOŁAZY, Česká Ves, Lipová-lázně, JESEŇÍK, Bělá p. Pradědem, Loučná nad Desnou, Velké Losiny, Vernířovice, ŠUMPERK, Rapotín, ZÁBŘEH, Sudkov, Mírov, MOHELNICE, and LOŠTICE.</p>
Oznakowanie trasy	drogowskazy i znaki podstawowe szlaku czarnego
Uwagi	Bardzo mało oznaczeń tej trasy na całej jej długości. Brak numeracji trasy; na skrzyżowaniach (np. w Radzikowicach na Sękowice) brak drogowskazów informujących jak dalej biegnie trasa. W Otmuchowie trasa dość dobrze oznaczona; Rysiówice do Karłowice Wielkie – dobre oznaczenie trasy. W Sękowicach ścieżka przez drogę polną (brak oznaczeń i kierunków na Nysę), która przy złych warunkach pogodowych jest ciężko przejezdna.

Źródło: opracowanie własne



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu ścieżki Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu nyskiego*.

7.1.2. Powiat prudnicki

Powiat prudnicki oferuje ścieżki rowerowe o łącznej długości 1150,5 km, które podzielone są na 4 kategorie tras: *Dzień Czeski*, *Szlak Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket*, *Szlak Jeńców Wojennych*, *Szlak Pogranicza Polsko-Czeskiego*. Poniżej przedstawiono przebieg i długość każdej z tras.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Ścieżki rowerowe wytyczone w ramach kategorii *Dzień Czeski* to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

- **Trasa B-0 o długości 26 km**, wiodącą przez miejscowości: Prudnik – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Jindřichov (przez: Dębowiec),
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową).

- **Trasa B-1 o długości 54,3 km**, która powadzi przez miejscowości: Prudnik – Zlaté Hory (Republika Czeska) – Petrovice (Republika Czeska) – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Zlaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyńę, Pokrzywnę, Jarnołtówek, Konradów, Głuchołazy),
- Zlaté Hory – Petrovice (przez: „Petrove Boudy” – wejście na Biskupią Kopę),
- Petrovice – Jindřichov (przez: Janov),
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec ścieżką rowerową).

- **Trasa B-2 liczy 61,2 km**, przebiegająca przez miejscowości: Prudnik – Zlaté Hory (Republika Czeska) – Heřmanovice (Republika Czeska) – Petrovice (Republika Czeska) – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Zlaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyńę, Pokrzywnę, Jarnołtówek, Konradów, Głuchołazy),
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową).

Poniżej przedstawiono mapę z przebiegiem ścieżek rowerowych w ramach kategorii *Dzień Czeski*.



Rysunek 98 Przebieg ścieżek rowerowych B-0 (kolor fioletowy), B-1 (kolor zielony), B-2 (kolor czerwony) w ramach kategorii *Dzień Czeski*.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

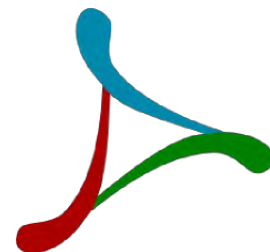


Źródło: <http://www.powiatprudnicki.pl/powiatprudnicki-rowerowe.html>

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej kategorii *Dzień Czeski* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 36 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Dzień Czeski* B-2.

Nazwa	<i>Dzień Czeski</i>
Powiat	Prudnicki oraz nyski
Przebieg trasy	Prudnik – Chocim – Wieszczyzna – Park Krajobrazowy – Pokrzywna – Jarnołtówek – Starowice – Konradów – Głuchołazy – DK 411 – granica czeska (do Złate Hory)
Kolor oznakowania na mapie	zielony



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Dzień Czeski</i>
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa oraz leśna
Infrastruktura na trasie	miejsce na postój oraz mapki ze szlakami, ławki oraz kosze na śmieci w Prudniku
Teren przebiegu trasy	pofałdowany oraz górzysty
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	umiarkowany
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązane z: – trasą B-0, – trasą B-1.
Mapa	przedstawiono wyżej
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">• Trasa zaczyna się w mieście, w którym występowała niespójność w znakach (na terenie miasta Prudnik). Dodatkowo, niespodziewanie kończył się chodnik.• Od Parku Krajobrazowego zaczyna się oznakowanie ścieżek.• Od miejscowości Jarnołówki droga bardzo dobrze oznakowana.• W miejscowości Głuchołazy nagle kończy się ścieżka (ul. Powstańców Śląskich) – brak oznakowania.• Na DK 411 (Głuchołazy) brak wyznaczonych pasów, czy drogi rowerowej. Pomimo tego nadal występuje szlak.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej kategorii *Dzień czeski* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu prudnickiego*.

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket* to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- **Trasa D-1 o długości 87,4 km**, przebiegająca przez miejscowości: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

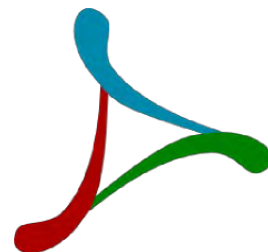
- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka),
 - Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las),
 - Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie),
 - Nysa – Kijów (przez: Białą Nyską, Morów, Koperniki),
 - Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałce, Wilamowice Nyskie, Nowy Świętów),
 - Stary Las – Wierzbiec (przez: Nowy Las, Charbielin),
 - Wierzbiec – Prudnik (przez: Szybowice, Niemysłowice).
- **Trasa D-2 mierząca 103,4 km**, biegnąca przez miejscowości: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Nysa – Otmuchów – Kałków – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąkę Prudnicką),
 - Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las),
 - Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie),
 - Nysa – Otmuchów (przez: Jędrzychów, Goświnowice, Grądy, Ulanowice),
 - Otmuchów – Kałków (przez: Śliwice, Broniszowice),
 - Kałków – Kijów (przez: Łąkę, Jarnołów),
 - Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałce, Wilamowice Nyskie, Nowy Świętów).
- **Trasa D-3 o długości 135,4 km (MARATON)**, przechodząca przez miejscowości: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Nysa – Otmuchów – Paczków – Kałków – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąkę Prudnicką),
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las),
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie),
- Nysa – Otmuchów (przez: Jędrzychów, Goświnowice, Grądy, Ulanowice),



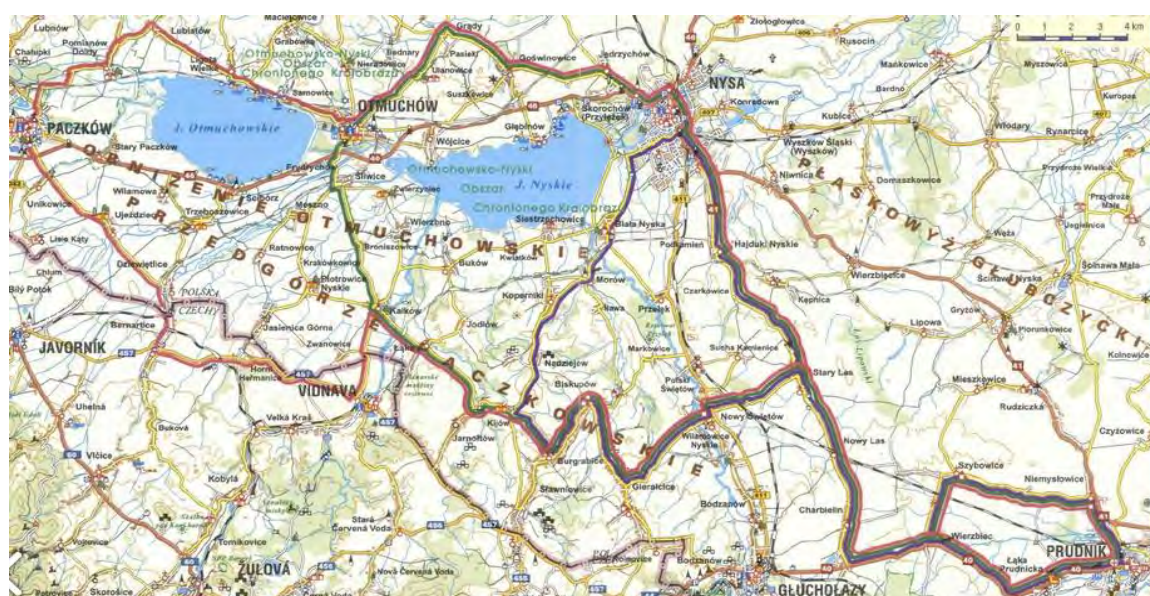
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Otmuchów – Paczków (przez: Sarnowice, Ligotę Wielką, Lubiatów, Pomianów Dolny),
- Paczków – Kałków (przez: Unikowice, Ujeździec, Dziewiętlice, dalsze odcinki należące do Czech),
- Kałków – Kijów (przez: Łąkę, Jarnołów),
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałce, Wilamowice Nyskie, Nowy Świątów).

Poniżej przedstawiono mapę z przebiegiem ścieżek rowerowych wyznaczonych w ramach kategorii *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket*.

Rysunek 99 Przebieg ścieżek rowerowych D-1 (kolor fioletowy), D-2 (kolor zielony), D-3 (kolor czerwony) wyznaczonych w ramach kategorii *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket*.



Źródło: <http://www.powiatprudnicki.pl/powiatprudnicki-rowerowe.html>

W ramach badania dokonano inwentaryzacji tras rowerowych wyznaczonych w ramach kategorii *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

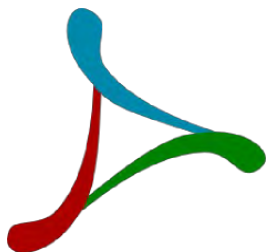
Tabela 37 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert D-1*

Nazwa	Trasa D-1
Powiat	prudnicki



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**

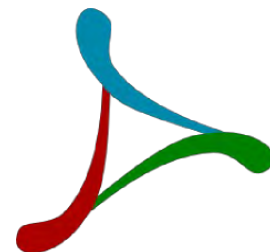
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa D-1
Przebieg trasy	Prudnik – Łąka Prudnicka – Wierzbiec – Głuchołazy – Charbielin – Nowy Las – Stary Las – Hajduki Nyskie – Nysa – Biała Nyska – Morów – Koperniki – Kijów – Burgrabice – Biskupów – Gierałcice – Wilamowice Nyskie – Nowy Świątów – Start Las – Nowy Las – Charbielin – Wierzbiec – Szybowice – Niemysłowice – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	filetowy
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfalt, kostka betonowa
Infrastruktura na trasie	<ul style="list-style-type: none">– bariery bezpieczeństwa, oznakowania ścieżek– częsty brak chodników rowerowych, występuje tylko pobocze.
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	Umiarkowany, wysoki na terenie miasta Nysa.
Funkcja	tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, z trasami: <ul style="list-style-type: none">– D-2,– D-3.
Mapa	przedstawiono powyżej
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">– Na terenie miejscowości Nowy Las oraz Stary Las – brak oznakowań dla rowerzystów.– Na terenie miejscowości Stary Las – nierówna wąska droga oraz ogólny niezadowolający stan dróg.– W mieście Nysa na drodze 41 występuje zakaz wjazdu rowerem.– W mieście Nowy Świątów – brak oznakowania i ścieżek rowerowych.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 38 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert D-2*



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert (trasa D-2)</i>
Powiat	nyski, prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Łąka Prudnicka – Wierzbiec – Głuchołazy – Charbielin – Nowy Las – Stary Las – Hajduki Nyskie – Nysa – Jędrzychów – Goświnowice – Grądy – Łąka – Ulanowice – Otmuchów – Śliwice – Broniszowice – Kałków – Kijów – Burgrabice – Biskupów – Gierałcice – Wilamowice Nyskie – Nowy Świętów – Głuchołazy – Szybowice – Niemysłowice – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Przeważa asfalt, zdarzają się fragmenty drogi gruntowej
Infrastruktura na trasie	Barierki bezpieczeństwa na trasie Głuchołazy. Brak chodników rowerowych, czasem nawet brak pobocza dla rowerów (Wierzbiec).
Teren przebiegu trasy	pofałdowany, górzysty
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	Umiarkowany, na niektórych odcinkach występuje wysoki poziom ruchu drogowego.
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, ze szlakami: – trasa D-3 – trasa D-1



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert (trasa D-2)
Mapa	przedstawiono powyżej
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">• W Głuchołazach występuje odcinek ścieżki dla rowerów sfinalizowany z funduszu UE.• Przeważająca część trasy nie jest wyposażona w ścieżki dla rowerzystów.• Przeważająca część trasy składa się tylko z pobocza, czasem występuje też jego brak (Wierzbiec).• W Charbielinie brak oznaczeń dla rowerzystów.• Stary Las – niezadowolający stan dróg.• Brak oznaczeń w Charbielinie i Nowym Świętowie.• Odcinek trasy w Niemysłowicach jest remontowany, występują tu trudności w poruszaniu się.• W Otmuchowie ścieżki są oznakowane przejrzystie, tabliczki ze szlakami znajdują się w odległości 500 – 700 m od siebie.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej kategorii *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu prudnickiego*.

Ścieżki rowerowe wytyczone w ramach kategorii *Szlakiem Jeńców Wojennych* to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

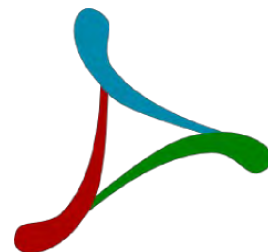
- **Trasa C-1 o długości 72,1 km** i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Włodary – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynkę, Prężynę),
- Biała – Korfantów (przez: Ligotę Białą, Górkę Prudnicką, Brzeźnicę, Frącki, Pogórze, Starą Jamkę),
- Korfantów – Włodary (przez: Kuropas, Rynarcice),
- Włodary – Prudnik (przez: Wężą, Ścinawę Nyską, Ścinawę Małą, Przydroże Małe, „Szwedzką Górkę”, Pleśnicę, Śmicz, Miłowice, Kolnowice, Laskowiec, Czyżowice).

- **Trasa C-2 o długości 93,5 km** i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Bielice – Włodary – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

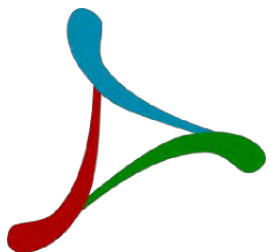
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Prudnik – Biała (przez: Prężynkę, Prężynę),
 - Biała – Korfantów (przez: Ligotę Białą, Górkę Prudnicką, Brzeźnicę, Frącki, Pogórze, Starą Jamkę),
 - Korfantów – Bielice (przez: Sowin, Łambinowice, Okopy),
 - Bielice – Włodary (przez: Drogoszów, Jasienicę Dolną).
- **Trasa C-3 o długości 104,6 km** i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Tułowice – Bielice – Włodary – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: : Prężynkę, Prężynę),
- Biała – Korfantów (przez: Ligotę Białą, Górkę Prudnicką, Brzeźnicę, Frącki, Pogórze, Starą Jamkę),
- Korfantów – Bielice (przez: Sowin, Tułowice, Tułowice Małe, Lipno, Jaczowice, Grabin, Malerzowice Wielkie),
- Bielice – Włodary (przez: Drogoszów, Jasienicę Dolną).

Poniżej przedstawiono mapę z przebiegiem ścieżek rowerowych **w ramach kategorii Szlakiem Jeńców Wojennych.**



Rysunek 100 Przebieg ścieżek rowerowych C-1 (kolor fioletowy), C-2 (kolor zielony), C-3 (kolor czerwony) w ramach kategorii Szlakiem Jeńców Wojennych.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://www.powiatprudnicki.pl/powiatprudnicki-rowerowe.html>

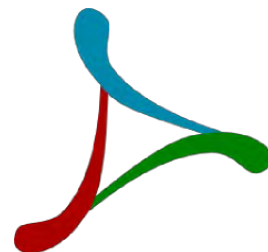


Tabela 39 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Szlakiem Jeńców Wojennych*

Nazwa	<i>Szlakiem Jeńców Wojennych</i>
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Jasienica Dolna – Włodary – Węża – Ścinawa Nyska – Przydroże Małe – Pleśnica – Śmicz – Kolnowice – Czyżowice
Kolor oznakowania na mapie	fioletowy, zielony, czerwony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	kostka brukowana, asfalt, droga polna, droga kamienna, droga przez las
Infrastruktura na trasie	oznakowania ścieżek
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	mały ruch
Funkcja	tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, z trasami: C-1 C-2 C-3
Mapa	przedstawiono powyżej
Oznakowanie trasy	<ul style="list-style-type: none">– W miejscowościach: Włodary, Węża, Ścinawa – brak oznakowania.– Na pozostałych odcinkach trasy występują znaki (zaczynają się na Przydrożu Małym).

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

Nazwa	<i>Szlakiem Jeńców Wojennych</i>
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">– Brak oznakowania na skrzyżowaniu za torami w Jasienicy Dolnej na Włodary.– W mieście Pleśnica pojawia się droga polna i kamienna.– W miejscowości Milowice droga rowerowa prowadzi przez las.– W Czyżowicach pojawia się asfalt.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Szlakiem Jeńców Wojennych* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu prudnickiego*.

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego obejmują trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

- **Trasa E-1 o długości 51,9 km**

przebiegająca przez miejscowości: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Hrozová (Republika Czeska) – Vysoká (Republika Czeska) – Prudnik.

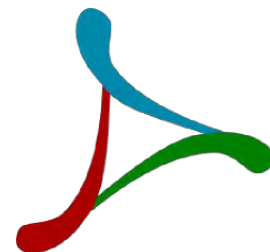
- **Trasa E-2 o długości 80,6 km**

przebiegająca przez miejscowości: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Krnov (Republika Czeska) – Pomorzowiczki – Prudnik.

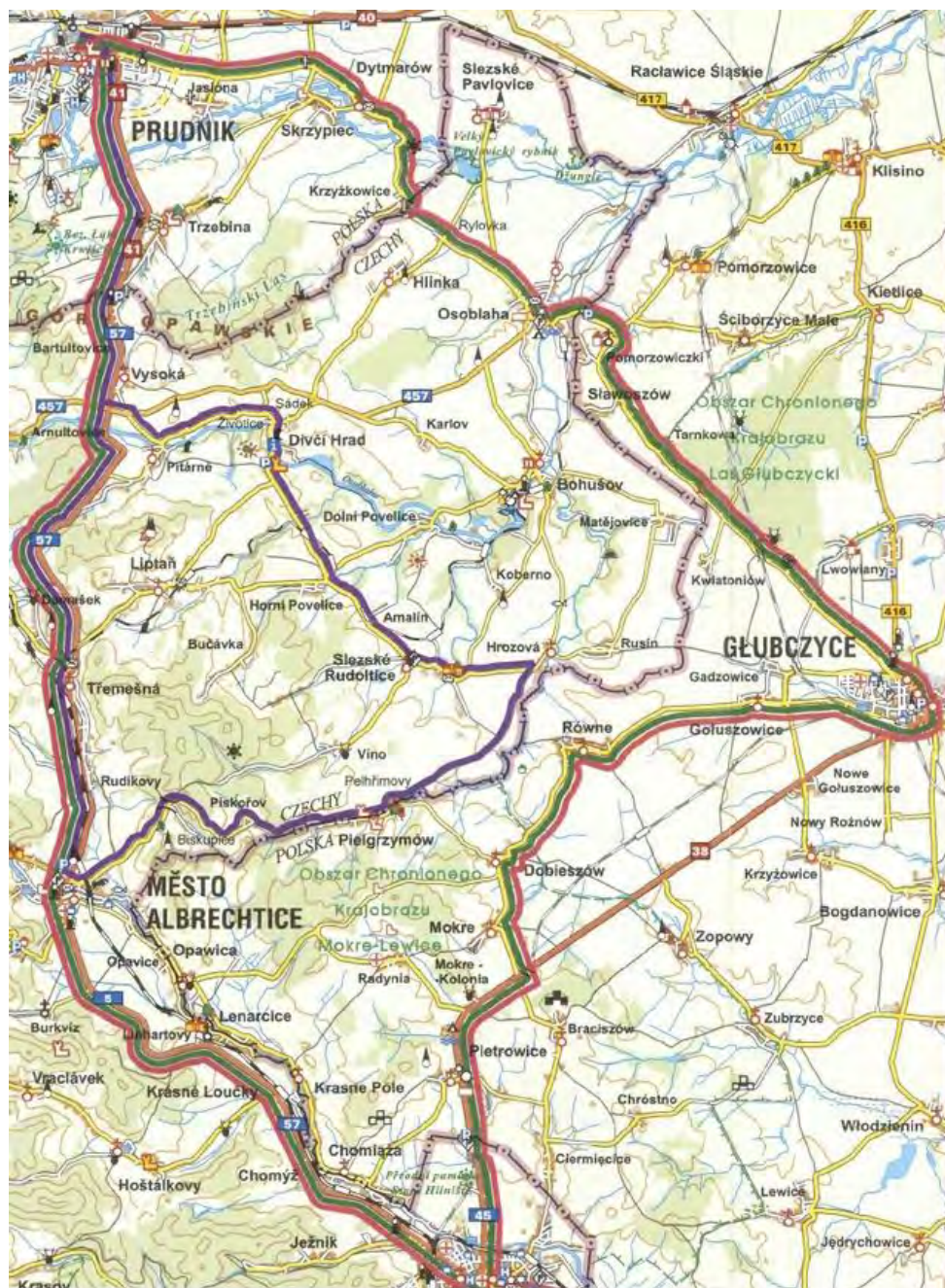
- **Trasa E-3 o długości 117,5 km**

przebiegająca przez miejscowości: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Krnov (Republika Czeska) – Branice – Krnov (Republika Czeska) – Pomorzowiczki – Prudnik.

Poniżej przedstawiono mapę z przebiegiem ścieżek rowerowych wyznaczonych w ramach kategorii *Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego*.



Rysunek 101 Przebieg ścieżek rowerowych E-1 (kolor fioletowy), E-2 (kolor zielony), E-3 (kolor czerwony) w kategorii Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: <http://www.powiatprudnicki.pl/powiatprudnicki-rowerowe.html>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

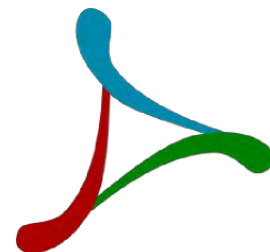
W ramach badania dokonano inwentaryzacji tras rowerowych E-2 oraz E-3 w kategorii *Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 40 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego E-2*

Nazwa	<i>Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego, trasa E-2</i>
Powiat	prudnicki, głubczycki
Przebieg trasy	Prudnik – Vysoká – Město Albrechtice – Krnov – Pomorzowiczki – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	niebieski
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały, momentami średni
Funkcja	widokowa, turystyczna, tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Powiązana z trasami E-1 oraz E-3.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 41 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego E-3*



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego , trasa E-3</i>
Powiat	prudnicki, głubczycki
Przebieg trasy	Prudnik – Vysoká – Město Albrechtice – Krnov – Branice – Krnov – Pomorzanki – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	niebieski
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały, momentami średni
Funkcja	widokowa, turystyczna, tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Powiązana z trasami E-1 oraz E-2.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Szlakiem Pogranicza Polsko-Czeskiego* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu prudnickiego*.

Przez powiat prudnicki wytyczono również turystyczną trasę rowerową **Gór Opawskich**. Przebiega ona także przez obszar powiatu nyskiego. Charakterystykę trasy podano niżej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

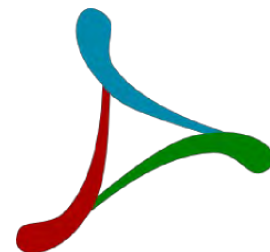
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Turystyczna trasa rowerowa Gór Opawskich (powiat nyski, powiat prudnicki) o długości 40 km (z czego 9 km na terenie gminy Prudnik). Ścieżka rowerowa przebiega przez następujące miejsca: Prudnik – Sanktuarium Św. Józefa – Chocim – Dębowiec – Wieszczyzna – Pokrzywna – Jarnołówek – Konradów – Głuchołazy – Gierałcice – Biskupów – Burgrabice – Sławniowice.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Gór Opawskich – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 42 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej Gór Opawskich

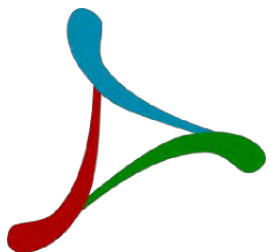
Nazwa	Trasa rowerowa Gór Opawskich
Powiat	prudnicki, nyski
Przebieg trasy	Prudnik – Łąka Prudnicka – Moszczanka – Pokrzywna – Jarnołówek – Konradów – Głuchołazy – Gierałcice – Biskupów – Burgrabice – Sławniowice
Kolor oznakowania na mapie	Brak oznakowania na mapie (od Pokrzywnej do Burgrabic pokrywa się z trasą niebieską R60; od Starowic pojawia się szlak czarny).
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Prudnik – kostka brukowa; Łąka Prudnicka – kostka brukowa; wyjazd z Łąki Prudnickiej w kierunku Moszczanki – ścieżka błotnista; z Łąki Prudnickiej do Moszczanki – ścieżka prowadzi drogą asfaltową (brak poboczy i chodników); Pokrzywna – szlak prowadzi ścieżką asfaltową wydzieloną obok jezdni wzdłuż lasu (momentami przez las drogą błotnistą); Jarnołówek do Skowronkowa. – część drogi utwardzona kamieniem, później asfaltowa; Starowice – kostka brukowa; Konradów – kostka brukowa; Głuchołazy – kostka brukowa; Głuchołazy ul. Kraszewskiego – droga asfaltowa; od ul. Świdnickiej na Gierałcice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Gierałcice – kostka brukowa; Gierałcice do Biskupowa – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Biskupów – Burgrabice – Sławniowice – droga asfaltowa (brak poboczy i chodników).
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa rowerowa Gór Opawskich
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Na odcinkach prowadzonych chodnikami z kostki brukowej – brak; na odcinkach prowadzonych drogą asfaltową – mały ruch samochodowy.
Funkcja	Szlak główny
Powiązania z innymi szlakami	Tak: – od Pokrzywnej do Burgrabic powiązanie ze szlakiem niebieskim R60, – od Gierałcic do Burgrabic powiązanie ze szlakiem zielonym R9.
Mapa	
Oznakowanie trasy	drogowskazy i znaki podstawowe szlaku niebieskiego R60 i zielonego R9
Uwagi	Północno-zachodni wjazd do Prudnika – zaletą jest ulica zwężona na rzecz chodnika i przejazdu rowerowego; Łąka Prudnicka – ścieżka turystyczna na niektórych odcinkach prowadzona drogą polną (przy złych warunkach pogodowych droga jest trudno przejezdna); Pokrzywna – ścieżka leśna (brak oznaczeń) trudna do zidentyfikowania; Powiat Nyski – dość dobre oznakowanie; Konradów – szerokie chodniki; Głucholązy z ul. Karłowicza na



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa rowerowa Gór Opawskich
	Powstańców Śląskich – brak oznaczeń rowerowych; Gierałcice – brak oznaczeń szlaku niebieskiego, bardziej trwałe wydają się oznaczenia trasy zielonej R9 malowane na słupach, niż metalowe tabliczki, brak spójności na znakach (trasy oznakowane są zamiennie, raz widnieje znak tylko dla trasy niebieskiej, a dalej tylko dla trasy zielonej); w większości przypadków, gdy trasa rowerowa przebiega chodnikiem wzdłuż jezdni, niedogodnością mogą okazać się zbyt częste uskoki w postaci wjazdów na posesje. Brak spójności kolorów szlaków zaznaczonych na mapach z kolorami szlaków na znakach (trasa R9 – na mapie kolor pomarańczowy, na znakach kolor zielony)

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej Gór Opawskich została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Gór Opawskich*.

7.1.3. Powiat głubczycki

Trasy rowerowe w powiecie głubczyckim zostały wytyczone w ramach projektu „Wsiądź na rower” realizowanego w ramach programu „Młodzież w działaniu” finansowanego z funduszy Unii Europejskiej. Projekt miał na celu popularyzację turystyki rowerowej oraz stworzenie ciekawych tras rowerowych w powiecie głubczyckim.

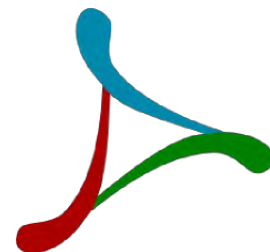
W powiecie głubczyckim wytyczono następujące trasy rowerowe: *Trasę rodzinną, Śladami naszych zabytków, Południowe kresy powiatu, Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola, Szlak zapomnianej miejscowości, Drogami w stronę prostą oraz Szlak północno-wschodnich zabytków*. Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę wyżej wymienionych tras.

Trasa rodzinna

Przebieg trasy: Głubczyce – Świątynia Dumania – Las Marysieńka (parking) – Gadzowice – Gołuszowice – Głubczyce.

Trasa ta jest stosunkowo łatwa i prowadzi przez odcinki asfaltowe oraz drogi publiczne i polne (o łącznej długości 15 km).

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy pod nazwą *Trasa rodzinna* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 43 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Trasa familijna*

Nazwa	<i>Trasa familijna</i>
Powiat	głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce – Świątynia Dumania – Las Marysieńka – Gadzowice – Gołuszowice – Głubczyce
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Las Marysieńka – asfaltowa (równa) oraz leśna (nierówna) Gadzowice – asfaltowa (równa) Głubczyce – asfaltowa (równa)
Infrastruktura na trasie	stojaki na rowery, ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały (Gadzowice) lub brak (Głubczyce, Las Marysieńka)
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z trasami: – <i>Szlakiem północno-wschodnich zabytków,</i> – <i>Śladami naszych zabytków,</i> – <i>Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola.</i>



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa rodzinna
Mapa	
Uwagi	<p>Wzdłuż alei Lipowej biegnie ścieżka oddzielona od drogi asfaltowej o nawierzchni utwardzonej, brak widocznego oznakowania, ścieżka biegnie w głąb lasu „Marysieńka”. <i>Trasa rodzinna</i> jest trasą rowerową o płaskim przebiegu.</p>

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Trasa rodzinna* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu głubczyckiego*.

Śladami naszych zabytków

Trasa o długości 30 km o średnim stopniu trudności. Prowadzi przez miejscowości: Głubczyce – Lwówiany – Zawiszyce – Debrzyca – Grobniki – Głubczyce. Przebiega po asfaltowych drogach publicznych oraz kamiennym szlaku polnym.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy *Śladami naszych zabytków* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

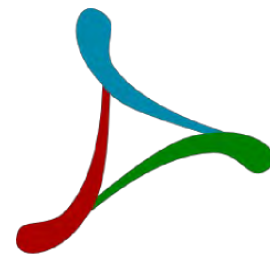
Tabela 44 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Śladami naszych zabytków*

Nazwa	Śladami naszych zabytków
Powiat	powiat głubczycki



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Śladami naszych zabytków
Przebieg trasy	Głubczyce – Lwowiany – Zawiszyce – Debrzyca – Grobniki – Głubczyce.
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Zawiszyce – asfaltowa Głubczyce Sady – asfaltowa Grobniki – asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały (Zawiszyce, Głubczyce Sady) oraz średni (Grobniki)
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z trasami: – <i>Szlak zapomnianej miejscowości,</i> – <i>Drogami w stronę prostą.</i>

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Śladami naszych zabytków
Mapa	
Uwagi	Trasa o średnim stopniu trudności, przebiegająca na odcinkach o dominującej nawierzchni asfaltowej. Brak widocznego oznakowania.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Śladami naszych zabytków* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu głubczyckiego*.

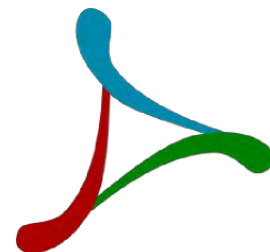
Południowe kresy powiatu

Trasa wiedzie przez Głubczyce – Bogdanowice – Nową Wieś Głubczycką – Wojnowice – Nową Cerekwie – Gniewkowice – Lubotyń – Dzierżysław – Kietrz – Księżę Pole – Czerwonków – Suchą Psinę – Głubczyce. Długość tego szlaku wynosi 57 km, dominują na niej głównie drogi publiczne oraz skrzyżowania.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy *Południowe kresy powiatu* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 45 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Południowe kresy powiatu*

Nazwa	Południowe kresy powiatu
Powiat	głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce – Bogdanowice – Nowa Wieś Głubczycka – Wojnowice – Nowa Cerekwia – Gniewkowice – Lubotyń –



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Południowe kresy powiatu
	Dzierżysław – Kietrz – Księżę Pole – Czerwonków – Sucha Psina – Głubczyce
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiću na odcinki)	Nowa Wieś – asfaltowa Nowa Cerekwia – asfaltowa Kietrz – asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały (Nowa Cerekwia, Nowa Wieś) oraz średni (Kietrz)
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Brak powiązania



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Południowe kresy powiatu
Mapa	
Uwagi	Trasa <i>Południowe kresy powiatu</i> jest trasą o średnim poziomie trudności przejazdu, dominującej asfaltowej nawierzchni i braku widocznego oznaczenia.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Południowe kresy powiatu* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu głubczyckiego*.

Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola

Trasa prowadząca głównie drogami krajowymi o długości 44 km obejmuje miejscowości: Głubczyce – Gołuszowice – Równe – Dobieszów – Pielgrzymów – Radynia – Mokra Kolonia – Zopowy – Krzyżowice – Nowe Gołuszowice – Gołuszowice – Głubczyce.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy *Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

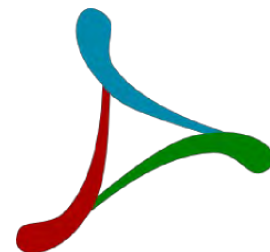
Tabela 46 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola*

Nazwa	<i>Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola</i>
Powiat	głubczycki



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola</i>
Przebieg trasy	Głubczyce – Gołuszowice – Równe – Dobieszów – Pielgrzymów – Radynia – Mokre Kolonia – Zopowy – Krzyżowice – Nowe Gołuszowice – Gołuszowice – Głubczyce
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa (Gadzowice, Mokre Kolonia) oraz nawierzchnia leśna w miejscowości Dobieszów.
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski (Gadzowice, Mokre Kolonia) oraz pofalowany (Dobieszów)
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały (Dobieszów, Gadzowice) oraz średni (Mokre Kolonia)
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z: <i>Trasą familijną</i> .
Mapa	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola</i>
Uwagi	Niniejsza trasa rowerowa jest jedną z dłuższych tras rowerowych w powiecie głubczyckim o średnim poziomie trudności przejazdu. Ścieżka rowerowa pomiędzy Radynią a Pielgrzymowem przebiega przez las.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu głubczyckiego*.

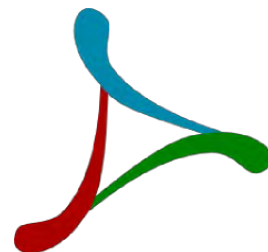
Szlak zapomnianej miejscowości

Trasa prowadzi przez miejscowości: Głubczyce – Zawiszyce – Lisięcice – Ciesznów – Kózki – Bryksy – Gościęcín – Karchów – Borzysławice – Grudynia Mała – Milice – Nowe Sady – Nowosady – Głubczyce. Długość trasy wynosi 50 km. Jadąc tym szlakiem należy uważać na ostre zakręty oraz krzewy posadzone przy pasie ruchu. Charakteryzuje się on wieloma skrzyżowaniami. Jeśli chodzi o nawierzchnię, to wiedzie głównie drogami asfaltowymi oraz polnymi i betonowymi. Znajduje się na nim również odcinek trawiasty.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy *Szlak zapomnianej miejscowości* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 47 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Szlak zapomnianej miejscowości*

Nazwa	<i>Szlak zapomnianej miejscowości</i>
Powiat	głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce – Zawiszyce – Lisięcice – Ciesznów – Kózki – Bryksy – Gościęcín – Karchów – Borzysławice – Grudynia Mała – Milice – Nowe Sady – Nowosady – Głubczyce
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Karchów – asfaltowa Milice – asfaltowa Nowe Sady – leśna



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Szlak zapomnianej miejscowości
	Lisieście – asfaltowa Zawiszycy – asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały oraz brak (w miejscowości Nowe Sady)
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z trasą: – <i>Drogami w stronę pustą.</i>
Mapa	
Uwagi	<i>Szlak zapomnianej miejscowości</i> jest trasą o średnim poziomie trudności. W przeważającej części nawierzchnią dominującą jest nawierzchnia asfaltowa. W miejscowości Nowe Sady droga asfaltowa przechodzi w drogę leśną.

Źródło: Opracowanie własne



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

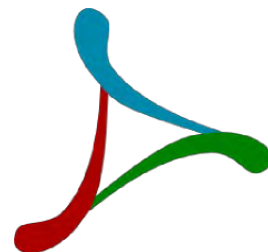
Drogami w stronę prosta

Trasa prowadzi przez miejscowości: Głubczyce – Głubczyce Sady – Królowe – Lisięcice – Milice – Grudynia Wielka – Dobrosławice – Dziećmarów – Babice – Grobniki, a jej długość to 45 km. Podróżując tym szlakiem mija się drogi rowerowe, asfaltowe i skrzyżowania, a także polne ścieżki, na których należy zwrócić szczególną ostrożność na roślinność. Część trasy została wyznaczona na terenie, który zamaka podczas wiosny.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy *Drogami w stronę prosta* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 48 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Drogami w stronę prosta*

Nazwa	<i>Drogami w stronę prosta</i>
Powiat	głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce – Głubczyce Sady – Królowe – Lisięcice – Milice – Grudynia Wielka – Dobrosławice – Dziećmarów – Babice – Grobniki
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Milice – asfaltowa Lisięcice – asfaltowa Głubczyce Sady – asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały
Funkcja	szlak tematyczny



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Drogami w stronę prostą</i>
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z trasami: – <i>Śladami naszych zabytków</i> , – <i>Szlak zapomnianej miejscowości</i> .
Mapa	
Uwagi	Trasa rowerowa <i>Drogami w stronę prostą</i> jest trasą o średnim poziomie trudności przejazdu. Dominuje tutaj powierzchnia asfaltowa.

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Drogami w stronę prostą* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu głubczyckiego*.

Szlak północno-wschodnich zabytków

Jest to trasa o długości 35 km i następującym przebiegu: Głubczyce – Gołuszowice – Gadzowice – Las „Marysieńka” – Kietlice – Ściborzycze Małe – Pomorzowice – Pomorzowiczki – Sławoszów – Tarnkowa – Głubczyce.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy *Szlak północno-wschodnich zabytków* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 49 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Szlak północno-wschodnich zabytków*

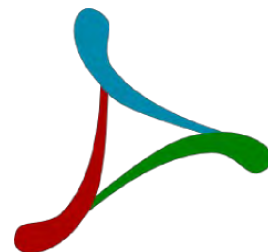
Nazwa	<i>Szlak północno-wschodnich zabytków</i>
Powiat	głubczycki



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Szlak północno-wschodnich zabytków
Przebieg trasy	Głubczyce – Gołuszowice – Gadzowice – Las „Marysieńka” – Kietlice – Ściborzyce Małe – Pomorzowice – Pomorzowiczki – Sławoszów – Tarnkowa – Głubczyce.
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Gadzowice – asfaltowa Las Marysieńka – asfaltowa, leśna Sławoszów – asfaltowa
Infrastruktura na trasie	stojaki rowerowe, ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały (Sławoszów, Gadzowice) oraz brak (Las „Marysieńka”)
Funkcja	szlak tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z: – <i>Trasą familijną.</i>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Szlak północno-wschodnich zabytków
Mapa	
Uwagi	Trasa rowerowa o dominującej powierzchni asfaltowej. Wzdłuż drogi asfaltowej w Gadzowicach znajduje się ścieżka.

Źródło: Opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Szlak północno-wschodnich zabytków* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu głubczyckiego*.

7.1.4. Prezentacja ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach OF PN 2020

Gmina Nysa

Gmina Nysa posiada oznakowane drogi rowerowe i pieszo-rowerowe („ścieżki”), które usytuowane są w pasach drogowych dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych oraz na terenach im przyległych.

W Nysie wyznaczone i wybudowane są ścieżki rowerowe w ciągu ulic:

- Saperskiej,
- Słonecznej,
- Bolesława Krzywoustego (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Stanisława Wyspiańskiego i Piastowską oraz od ulicy Piastowskiej do ul. Rynek),
- Sudeckiej (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Bolesława Prusa i Marii Rodziewiczówny),
- Barbary Rodziewiczówny (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Adama Mickiewicza i Jana Długosza),



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- ul. Krasińskiego (kontynuacja w/w ścieżki od ulicy Długosza do DW 411
- Adama Mickiewicza (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem pomiędzy ulicą Bolesława Prusa i Elizy Orzeszkowej),
- 3 Maja,
- Bazaltowej (na odcinku od skrzyżowania z ulicą Adama Mickiewicza, w kierunku Fortu Wodnego w Parku Miejskim),
- Ścieżka w ul. Jagiellońskiej wzdłuż DW 407 od ul. Adama Asnyka do Konradowej oraz powiązane z nią ścieżki w ciągu ul. Karpackiej, Dubois oraz Nowowiejskiej,
- Powstańców Śląskich (odcinek od skrzyżowania z ul. Adama Mickiewicza do ul. Juliusza Słowackiego),
- Ciąg wzdłuż ulicy Jana Drzymały (od ul. Kolejowej do ul. Warszawskiej),
- Aleja Józefa Lompy (kontynuacja w/w ścieżki na odcinku od ul. Warszawskiej do ulicy Prudnickiej),
- Ciąg wzdłuż ulicy Fryderyka Szopena od skrzyżowania z ulicą Krzywoustego, następnie kontynuacja ul. Emilii Gierczak do skrzyżowania z ulicą Bracką,
- ścieżka przez park od ul. Mickiewicza do ul. Zjednoczenia,
- ul. Wita Stwosza.

Osoby mieszkające w śródmieściu często korzystają z rowerów – potwierdzeniem tego założenia są wyniki przeprowadzonych badań ankietowych. Gmina Nysa jest jednym z największych ośrodków turystycznych regionu. Jej oferta turystyczna jest różnorodna. Skupia się głównie na trzech obszarach turystyki: aktywnym, wspominkowym i przygranicznym.

Na terenie gminy Nysa zostały wyznaczone i oznakowane trasy rowerowe nr: R9, R16, R17, R57 oraz *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*. Trasy te zostały opisane we wcześniejszej części opracowania – *Ścieżki rowerowe w powiecie nyskim*.

Ponadto gmina opracowała dokument pn. *Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa*. Dokument ten zakłada budowę tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa o łącznej długości 131,720 km. Planowane przedsięwzięcie podzielono na następujące etapy:

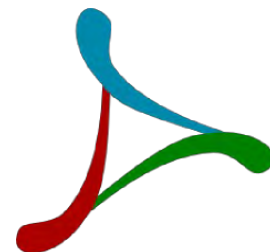
- I etap obejmujący budowę głównych tras w mieście oraz pomiędzy gminami: Nysa, Otmuchów oraz Głuchołazy (o dł. 42,960 km);
- II etap obejmujący budowę tras w mieście oraz tras w kierunku gmin ościennych (o dł. 48,190 km);
- III etap obejmujący uzupełnienie systemu tras rowerowych na terenie gminy Nysa (o dł. 40,570 km).

Łatwo można zauważyć, że gmina Nysa podejmuje działania związane z budową spójnej sieci powiązań rowerowych, które będą alternatywnym sposobem przemieszczania się.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji ścieżek rowerowych w centrum Nysy – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 50 Karta inwentaryzacyjna infrastruktury rowerowej w centrum Nysy

Nazwa	Infrastruktura rowerowa w centrum Nysy
Powiat	Nyski
Obszar	teren miasta Nysy: ul. Saperska, ul. Słoneczna, ul. B. Krzywoustego, ul. Piastowska, ul. Sudecka, ul. Rodziewiczówny, ul. Krasieńskiego, ul. A. Mickiewicza, ul. E. Orzeszkowej, ul. 3 Maja, ul. Bazaltowa, ul. A. Jagiellońska, ul. Karpacka, ul. S. Dubois, ul. Nowowiejska, ul. Powstańców Śląskich przy ul. J. Drzymały, al. J. Lompy, ul. F. Szopena, ul. E. Gierczak, ul. W. Stwosza.
Nawierzchnia	ul. Saperska – ścieżka asfaltowa; ul. Słoneczna – ścieżka asfaltowa, następnie kostka brukowa; ul. B. Krzywoustego – odcinek Wyspiańskiego do Piastowskiej – bypass asfaltowy, odcinek Piastowska – Rynek – kostka kamienna; ul. Szopena – ścieżka asfaltowa; ul. Sudecka – kostka betonowa; ul. B. Rodziewiczówny – kostka betonowa; ul. Krasieńskiego – kostka betonowa; ul. A. Mickiewicza – kostka betonowa; ul. E. Orzeszkowej – kostka betonowa; ul. 3 Maja – kostka betonowa; ul. Bazaltowa – kostka betonowa; ul. Jagiellońska – kostka betonowa; ul. Karpacka – ścieżka asfaltowa; ul. S. Dubois – ścieżka asfaltowa ul. Nowowiejska – ścieżka asfaltowa; ul. Powstańców Śląskich – ścieżka asfaltowa; ul. J. Drzymały – ścieżka asfaltowa; al. J Lompy – ścieżka asfaltowa; ul. E. Gierczak – ścieżka asfaltowa; ul. W. Stwosza - kostka betonowa;
Pozostała infrastruktura w obrębie obszaru	stojaki na rowery, ławki, kosze na śmieci



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

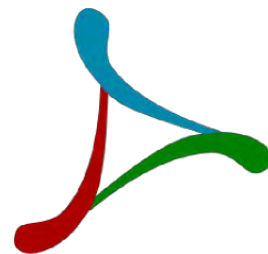
**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Infrastruktura rowerowa w centrum Nysy
Teren	Płaski
Ruch samochodowy na trasie	Infrastruktura rowerowa jest wydzielona od jezdni. Występują tu jednak liczne przejścia i przejazdy przez ulice. Z uwagi na to, że jest to centrum miasta, występuje duży ruch samochodowy.
Funkcja	szlak główny
Powiązania z innymi szlakami	brak powiązania z innymi szlakami
Oznakowanie	Znaki drogowe: droga pieszo-rowerowa i rowerowa; wzdłuż rz. Nysy Kłodzkiej i al. Wojska Polskiego występują oznaczenia trasy jako żółtej i zielonej
Uwagi	W niektórych punktach jak np. przy ul. Biskupa Jarosława brak jakichkolwiek oznaczeń trasy rowerowej, stąd trasa jest trudna do zidentyfikowania.

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 102 Infrastruktura na trasie przy al. J. Lompy



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

Rysunek 103 Ścieżka rowerowa z kostki brukowej dzielona z chodnikiem dla pieszych przy ul. W. Stwosza

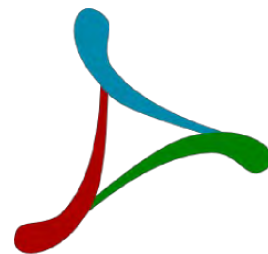


Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 104 Nawierzchnia ścieżki przy skrzyżowaniu ulic Jagiellońskiej i S. Dubois



Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 105 Ścieżka asfaltowa wzdłuż ulicy Fryderyka Szopena



Źródło: Opracowanie własne

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 106 Ścieżka rowerowa przy ul. Nowowiejskiej



Źródło: Opracowanie własne



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 107 Ścieżki rowerowe przy ul. J. Drzymały

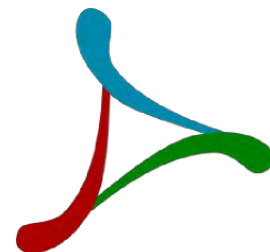


Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 108 Ścieżki rowerowe przy ul. 3 Maja



Źródło: Opracowanie własne



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Prudnik

Na terenie gminy wytyczono następujące trasy rowerowe: Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I (20 km), Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II (13,5 km), Łąka Prudnicka – Niemysłowice (5 km) oraz Prudnik – Jindrichov (CZ, 10 km, w tym na terenie Gminy Prudnik 7 km). Przez gminę przebiega również trasa rowerowa Prudnik – Pokrzywna w gminie Głuchołazy (10 km).

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 51 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I

Nazwa	Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I (20 km)
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Łąka Prudnicka – Moszczanka – Wieszczyzna – Dębowiec – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Prudnik – Łąka Prudnicka – nawierzchnia utwardzona Dębowiec – Prudnik ok. 5km – nawierzchnia utwardzona Pozostałe odcinki trasy – asfalt, kostka, brukowa, nawierzchnia leśna Trasa na odcinku Prudnik – Dębowiec przeznaczona dla rowerów górskich.
Infrastruktura na trasie	miejsca postojowe, ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	pofałdowany górski
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	umiarkowany
Funkcja	turystyczna



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I (20 km)
Powiązania z innymi szlakami	tak, powiązanie z trasą <i>Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II</i>
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	tak
Uwagi	brak

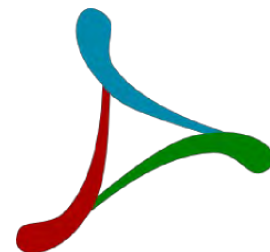
Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych gminy Prudnik*.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 52 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II

Nazwa	Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II (13,5 km)
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Sanktuarium św. Józefa – Rozdroże pod Trzebiną – Dębowiec – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Prudnik – Sanktuarium Św. Józefa – nawierzchnia asfaltowa. Pozostałe odcinki trasy nawierzchnia utwardzona.
Infrastruktura na trasie	miejsca postojowe, ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	tak



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II (13,5 km)
Ruch samochodowy na trasie	umiarkowany
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	tak, powiązanie z trasą <i>Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I</i>
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	tak
Uwagi	brak

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej wizji trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych gminy Prudnik*.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Łąka Prudnicka – Niemysłowice – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 53 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej Łąka Prudnicka – Niemysłowice

Nazwa	Łąka Prudnicka – Niemysłowice (5 km)
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Łąka Prudnicka – Niemysłowice
Kolor oznakowania na mapie	zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa, brukowana kostka
Infrastruktura na trasie	barierki bezpieczeństwa w Łące Prudnickiej



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Łąka Prudnicka – Niemysłowice (5 km)
Teren przebiegu trasy	pofałdowany/ płaski
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	mały
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	tak, powiązanie z trasą <i>Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I</i>
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	tak
Uwagi	Wjazd do miejscowości Niemysłowice w remoncie. Duża część trasy prowadzi poboczem, a nie ścieżką dla rowerzystów.

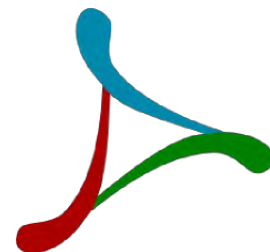
Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej wizji trasy rowerowej Łąka Prudnicka – Niemysłowice została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu gminy Prudnik*.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy Prudnik – Jindrichov (CZ) – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 54 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej Prudnik – Jindrichov (CZ)

Nazwa	Prudnik – Jindrichov (CZ), (10 km)
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Jindrichov (CZ)
Kolor oznakowania na mapie	niebieski, zielony



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Prudnik – Jindrichov (CZ), (10 km)
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Prudnik – granica państwa – nawierzchnia szutrowa.
Infrastruktura na trasie	stojaki rowerowe, elementy małej architektury – ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	pofałdowany górski
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	mały
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z trasą <i>Dzień czeski</i> .
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	tak
Uwagi	Trasa przeznaczona jest dla cyklistów posiadających rowery górskie oraz trekkingowe.

Źródło: Opracowanie własne

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Prudnik – Pokrzywna – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 55 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej Prudnik – Pokrzywna

Nazwa	Prudnik – Pokrzywna (10 km)
Powiat	Prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Łąka Prudnicka – Moszczanka – Pokrzywna
Kolor oznakowania na mapie	zielony



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

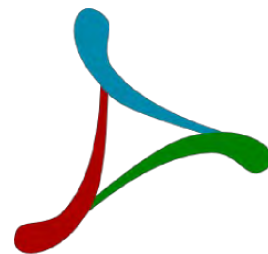
Nazwa	Prudnik – Pokrzywna (10 km)
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	kostka brukowa/ asfalt
Infrastruktura na trasie	oznaczenia trasy
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	mały, na trasie Prudnik – Łąka Prudnicka przejazd przez DK 40 (duże natężenie ruchu)
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	tak, powiązanie z trasą <i>Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I</i>
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	tak
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">Prudnik – Łąka Prudnicka przejazd przez DK 40, duże natężenie ruchu.Przewaga pobocza na trasie.

Źródło: Opracowanie własne

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej Prudnik – Pokrzywna została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych powiatu gminy Prudnik*.

W 2009 roku gmina Prudnik wykonała zadanie inwestycyjne pod nazwą: „Stworzenie regionalnej bazy turystyczno-noclegowej przedgórza Gór Opawskich – budowa wielofunkcyjnych ścieżek”. W ramach inwestycji wykonano:

- I etap robót: przebudowa i remont odcinka A-A, B-B – pętla do Sanktuarium,
- II etap robót: przebudowa i remont odcinka 23-23 – Trzy dęby,
- III etap robót: przebudowa i remont odcinka 20-20 – Bobry,



IV etap robót: oznakowanie wszystkich ścieżek objętych dokumentacją projektową,

V etap robót: budowa miejsca odpoczynku na szlakach z elementami małej architektury.

Łącznie w ramach projektu przebudowano szlaki turystyczne o długości 2,95 km oraz wybudowano lub oznakowano/ wytyczono ścieżki rowerowe o łącznej długości 35,60 km. Ponadto w ramach inwestycji wybudowano szlaki turystyczne o dł. 9,70 km oraz szlaki konne o dł. 11,00 km wraz z oznakowaniem leśnym. W ramach projektu wykonano miejsca odpoczynku na szlakach z elementami małej architektury oraz wmontowano tablice informacyjne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 109 Przykład małej architektury wybudowanej na trasie



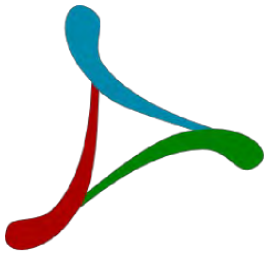
Źródło: Materiały gminy Prudnik.

Gmina Głuchołazy

W gminie Głuchołazy wytyczono trasy rowerowe:

- Trasa do Jeziora Nyskiego o długości ok. 20 km i następującym przebiegu:

Głuchołazy – Gierałcice – Biskupów – Łączki (rezerwat przyrody) – Koperniki – Jezioro Nyskie – Nysa.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Trasa Masywem Góry Parkowej o długości ok. 15 km i następującym przebiegu:
Głuchołazy – Góra Parkowa 577 m n.p.m. (schroniska – Kaplica św. Anny) – Podlesie – Konradów (przejście graniczne) – Głuchołazy.

- Trasa Przełomem Złotego Potoku o długości ok. 23 km i następującym przebiegu:

Pokrzywna (kąpielisko) – Kopa Biskupia 889 m n.p.m. (schronisko turystyczne, przejście graniczne) – Jarnołówek (kopalnia łupka) – Góra Olszak 453 m n.p.m. (Żabie Oczko) – Pokrzywna.

Zestawienia GUS z 2014r. Na terenie gminy Głuchołazy znajduje się ok. 10 km ścieżek rowerowych oraz kilkanaście kilometrów wytyczonych tras rowerowych.

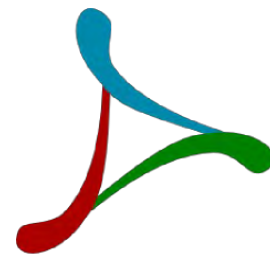
Gmina Grodków

Aktualnie przez teren gminy Grodków przebiegają wytyczone ścieżki rowerowe, które pełnią funkcję rowerowych szlaków turystycznych. Łączą się one z trasami rowerowymi gminy Nysa. Oprócz tego stanowią połączenie Grodkowa z miejscowościami: Lubcz, Gnojna, Jeszkotle, Gałączyce, Sulisław, Wójtowice, Jędrzejów, Strzegów, Bogdanów, Kobiela, Wojnowiczki, Tarnów Grodkowski, Gola Grodkowska, Lipowa, Osiek Grodkowski, Żelazna, Głębocko oraz Kopice. Ruch rowerowy między poszczególnymi wsiami gminy odbywa się z wykorzystaniem sieci istniejących dróg lokalnych (gminnych, powiatowych i wojewódzkich). Na drodze wojewódzkiej nr 401 ruch rowerowy często stwarza zagrożenie ze względu na intensywny ruch pojazdów samochodowych. Rowerowy ruch turystyczny, podobnie jak lokalny, wykorzystuje drogi lokalne oraz gruntowe drogi śródpolne i trakty leśne. Gmina widzi konieczność wydzielenia bezpiecznych ścieżek rowerowych na swoim terenie.

Trasa rowerowa *Rowerem z Grodkowa do Jesenika*

W drugiej połowie 2008 r., wspólnie z powiatem nyskim i Stowarzyszeniem Jesenicka Rozwojowa z Jesenika, gmina zdecydowała się na kontynuację oznakowania tras rowerowych – analogicznie do oznakowania stosowanego przez partnerów. Połączenie szlaków spowodowało powstanie jednolitej, wzajemnie uzupełniającej się trasy przebiegającej przez miejsca cenne przyrodniczo i urokliwe – takie jak jeziora, pagórki, góry oraz miejsca, w których znajdują się interesujące zabytki.

Gmina Grodków jako członek Stowarzyszenia Euroregionu Pradziad otrzymała szereg dofinansowań na realizację inwestycji z Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej 2007-2013 Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska. Celem projektu było wzmocnienie kontaktów pomiędzy mieszkańcami pogranicza polsko-czeskiego. Realizacja projektu podniosła znaczenie lokalnych i regionalnych atrakcji turystycznych oraz przyczyniła się do powstania obszarów o wspólnym dziedzictwie kulturowym i przyrodniczym. Spójne oznakowanie tras oraz wydanie publikacji w czterech językach (polskim, czeskim, niemieckim i angielskim) ułatwiło



użytkownikom poruszanie się po terenie gminy i całego pogranicza czesko-polskiego. W ramach projektu oznakowano ok. 80 km tras rowerowych, obejmujących zasięgiem całą gminę Grodków, a także przygotowano tablice informacyjne przedstawiające przebieg tras rowerowych i wydano publikację na ten temat.

Rysunek 110 Mapa szlaku rowerowego – *Rowerem z Grodkowa do Jesenika*

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: http://turystyka.grodkow.pl/static/img/k2000/szlak_rowerowy.jpg

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej *Rowerem z Grodkowa do Jesenika* – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 56 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Rowerem z Grodkowa do Jesenika*

Nazwa	<i>Rowerem z Grodkowa do Jesenika</i>
Powiat	Brzeski
Przebieg trasy	Grodków (PL) – Jeseník (CZ)

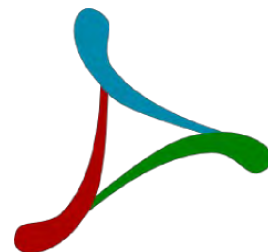




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Rowerem z Grodkowa do Jasenika</i>
Kolor oznakowania na mapie	Na mapie szlak zaznaczono niebieską, przerywaną linią.
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	ul. Warszawska – asfaltowa, ul. Wiejska – asfaltowa, ul. Krakowska – asfaltowa.
Infrastruktura na trasie	Elementy małej architektury
Teren przebiegu trasy	Pofalowany
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Średni
Funkcja	szlak łącznikowy
Powiązania z innymi szlakami	Tak
Oznakowanie szlaku	Na trasie szlak znakowany tabliczką szlaku rowerowego z informacjami kierunkowymi koloru niebieskiego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Rowerem z Grodkowa do Jasenika</i>
Mapa	
Uwagi	Brak

Źródło: Opracowanie własne



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej *Rowerem z Grodkowa do Jasenika*

Rysunek 111 Trasa rowerowa ulica Krakowska

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

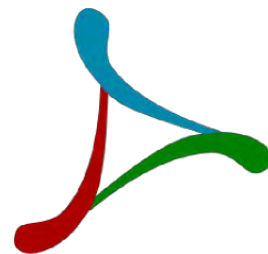


Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 112 Trasa rowerowa ulica Warszawska



Źródło: Opracowanie własne



Rysunek 113 Trasa rowerowa ulica Wiejska



Źródło: Opracowanie własne

Biuro projektu:

48-300 Nysa

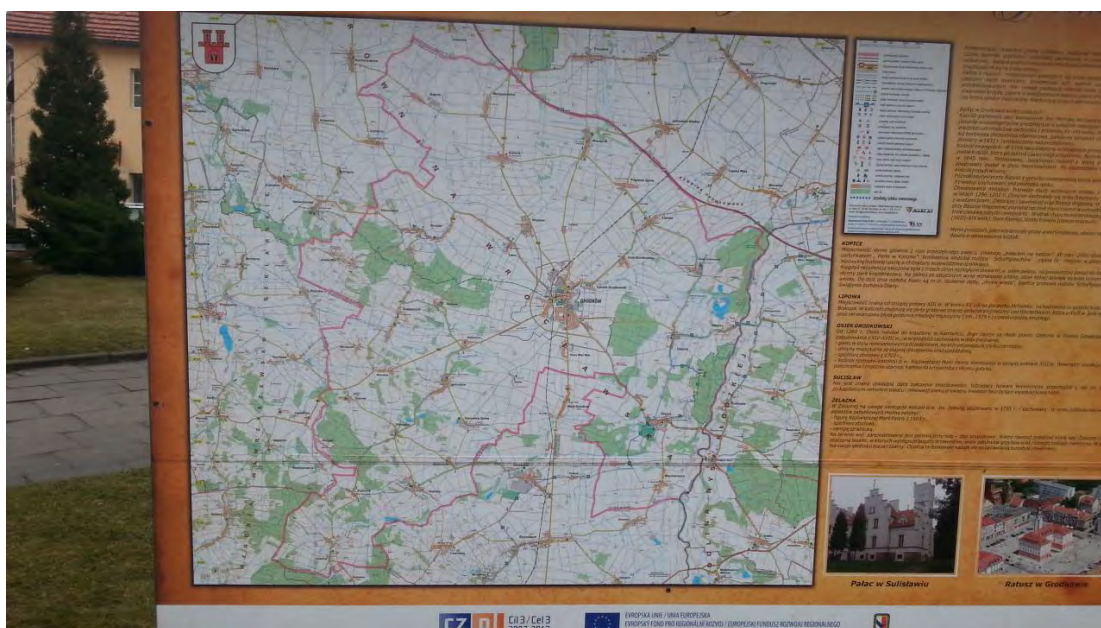
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 114 Tablica informacyjna "Rowerem z Grodkowa do Jasenika"



Źródło: Opracowanie własne



Dokumentacja fotograficzna ścieżki rowerowej w pasie drogowym drogi wojewódzkiej nr 401

Rysunek 115 Ścieżka rowerowa w pasie drogi wojewódzkiej 401 - u wylotu z miejscowości Grodków

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne

Gmina Biała

W gminie Biała wytyczono 3 szlaki rowerowe o następujących nazwach i przebiegu:

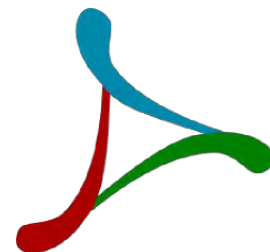
- Szlaki bociana białego:

SZLAK CZERWONY – długość trasy 46,6 km, przebieg: Biała – Solec – Olbrachcice – Wierzch – Wilków – Rostkowice – Mokra – Łącznik – Brzeźnica – Górka Prudnicka – Ligota – Biała;

SZLAK NIEBIESKI – długość trasy 27,0 km, przebieg: Biała – Prężyna – Miłowice – Śmicz – Pleśnica – Grabina – Otoki – Wasiłowice – Biała.

- Szlak zamków i pałaców dorzecza Osobłogi.
- Szlak śląskich sanktuariów dorzecza Osobłogi.

Ponadto na terenie gminy wybudowano ścieżkę rowerową wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 414 z gminy Białej do Dębiny (do kąpieliska Zielona Zatoka). Trasa ta nie jest częścią żadnej wyznaczonej trasy rowerowej, natomiast stanowi jeden z ważniejszych elementów komunikacyjnych gminy, a to z uwagi na duże zainteresowanie cyklistów tą trasą.



W ramach badania dokonano inwentaryzacji *Szlaków rowerowych bociana białego* – szlaku czerwonego i niebieskiego. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono w poniższych tabelach:

Tabela 57 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej *Szlak bociana białego* – szlak czerwony

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	<i>Szlak bociana białego</i> – szlak czerwony
Gmina	Biała
Przebieg trasy	Biała – Solec – Olbrachcice – Wierzch – Wilków – Rostkowice – Mokra – Łącznik – Brzeźnica – Górka Prudnicka – Ligota – Biała
Kolor oznakowania na mapie	czerwony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	<ul style="list-style-type: none">• Biała – Solec – droga asfaltowa• Solec – Olbrachcice – droga asfaltowa• Olbrachcice – Wierzch – Wilków – droga polna• Wilków do końca – droga asfaltowa wraz z chodnikiem
Oznakowanie	<ul style="list-style-type: none">• Biała – Solec – bardzo dobre• Olbrachcice – Wierzch – Wilków – przewrócony znak
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	Olbrachcice – Wierzch – Wilków – droga pozostaje nieprzejezdna w złą pogodę
Ruch samochodowy na trasie	mały/ średni
Funkcja	element komunikacyjny gminy
Powiązania z innymi szlakami	tak, powiązanie ze <i>Szlakiem niebieskim</i>
Mapa	brak
Uwagi	Olbrachcice – przewrócony znak

Źródło: Opracowanie własne

**Biuro projektu:**

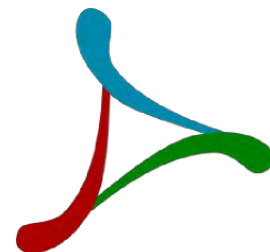
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 58 Karta inwentaryzacyjna trasy rowerowej szlak bociana białego – szlak niebieski

Nazwa	<i>Szlak bociana białego – szlak niebieski</i>
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Biała – Prężyna – Miłowice – Śmicz – Pleśnica – Grabina – Otoki – Wasiłowice – Biała
Kolor oznakowania na mapie	niebieski
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa
Infrastruktura na trasie	chodnik lub droga jako ścieżka dla rowerów
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	umiarkowany
Funkcja	element komunikacji gminy
Powiązania z innymi szlakami	tak, powiązanie ze <i>Szlakiem czerwonym</i>
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	tak
Uwagi	Przeważająca część trasy posiada pobocze dla rowerzystów zamiast ścieżek rowerowych.

Źródło: Opracowanie własne



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej analizy przebiegu trasy rowerowej *Szlak bociana białego* została umieszczona w załączniku pod nazwą *Dokumentacja fotograficzna ścieżek rowerowych gminy Biała*.

Gmina Lubrza

W gminie tej wytyczono trasę o przebiegu – Trzebina – Prudnik – Skrzypiec – Dytmarów – Jasiona – Lubrza – Olszynka – Laskowice – Krzyżkowice – Kłobuczek. W ramach badania dokonano inwentaryzacji tej ścieżki rowerowej – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 59 Karta inwentaryzacyjna ścieżki rowerowej w gminie Lubrza

Nazwa	Ścieżka rowerowa w gminie Lubrza
Gmina	Lubrza
Przebieg trasy	Trzebina – Skrzypiec – Dytmarów – Jasiona – Olszynka – Laskowice – Krzyżkowice – Kłobuczek
Kolor oznakowania na mapie	niebieska
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa/ kostka brukowana/ płyty betonowe/ polna
Infrastruktura na trasie	brak stojaków rowerowych oraz miejsc postojowych
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	mały bądź średni ruch samochodowy
Funkcja	szlak turystyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, połączenie ze szlakiem czerwonym <i>Szlaku bociana białego</i> .
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	W miejscowości Jasiona brak oznakowania. W pozostałych miejscowościach pełne oznakowanie.
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">Lubrza – brak oznakowania ścieżki rowerowej.Lubrza – ścieżka na drodze krajowej nagle prowadzi w drogę polną.

Źródło: Opracowanie własne



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 116 Oznakowanie drogi rowerowej oraz informacja o nawierzchni

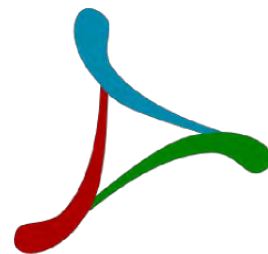


Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 117 Droga asfaltowa pozbawiona pobocza



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 118 Oznakowanie na ścieżce rowerowej



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 119 Brak oznakowania oraz pobocza na drodze



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 120 Oznakowanie ścieżki rowerowej



Źródło: Opracowanie własne.

Gmina Kietrz

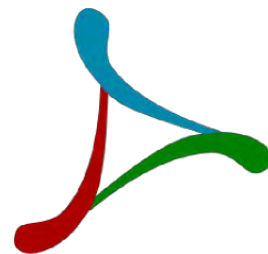
- W gminie planowana jest ścieżka rowerowa będąca częścią trasy Opawa – Pilszcz – gmina Kietrz. W chwili obecnej gmina posiada koncepcję projektową ścieżki, jednakże nie przystąpiono jeszcze do jej realizacji.

Gmina Korfantów

- Przez gminę przebiegają dwie trasy rowerowe powiatu nyskiego o łącznej długości ok. 26,5 km: R16 oraz R17.

Gmina Łambinowice

- Przez gminę przebiega trasa pieszo-rowerowa *Skrajem Dawnej Puszczy* o dł. 21,4 km. Wiedzie ona przez tereny gminy Łambinowice i Korfantów, leśnictwa Kuźnica Ligocka, nadleśnictwa Tułowice oraz obręb Tułowice. Na obszarze gminy Łambinowice ścieżka obejmuje lasy sklasyfikowane jako wypoczynkowe. Ścieżka rozpoczyna się na terenie pozostałości parku podworskiego w Wierzbiu (gm. Łambinowice), a kończy na parkingu leśnym w okolicach Sowina (gm. Łambinowice).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Paczków

- Przez gminę biegnie trasa nazwana *CYKLOTRASA ŁĄDEK ZDRÓJ – JAVORNIK – OTMUCHÓW*. Jej przebieg jest następujący: przejście graniczne Paczków Bily Potok – Unikowice – Ujeździec – Trzeboszowice. Całkowita długość trasy wynosi ok. 26 km, w tym po terenie gminy Paczków ok. 13 km.
- Do tras tej gminy należą także ścieżki rowerowe powiatu nyskiego nr R60, i R9 oraz trasa rowerowa *Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu*.

Gmina Otmuchów

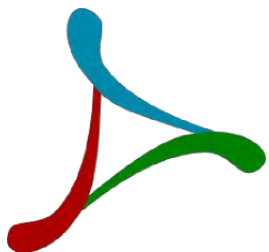
- Przez gminę przebiega trasa rowerowa biegnąca od granicy państwa (Zwanowice) przez Kałków – Broniszowice – Śliwice – Otmuchów – Sarnowice – wzdłuż nabrzeża Jeziora Otmuchowskiego.

7.2. Podsumowanie

Na analizowanym obszarze widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych. Działania gmin w przyszłości winny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury okołoturystycznej. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 winien wykorzystywać potencjał turystyczny i istniejące zasoby pogranicza polsko-czeskiego.

Po przeprowadzeniu inwentaryzacji ścieżek rowerowych zlokalizowanych na terenie OF PN 2020 nasuwa się kilka wniosków:

- Fragmenty ścieżek rowerowych wytyczonych terytorialnie przez powiat nyski oraz powiat prudnicki pokrywają się. Przykładem jest Szlak *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket* pokrywający się z trasą R60 oraz R9 (w mniejszym zakresie) oraz trasa R17 ze Szlakiem Jeńców Wojennych. Sytuacja ta wydaje się być zrozumiała, z uwagi na fakt, że ścieżki wytycza się przez miejsca najbardziej ciekawe turystycznie i przyrodniczo. Każda z tras bogata jest pod względem przyrodniczo-krajoznawczym oraz kulturowym. Przygotowane trasy dają możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób, łącząc odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.
- Widoczny jest brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych. Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowy dróg publicznych. Odcinki te cechują się dobrym oznakowaniem i nawierzchnią asfaltową bądź brukowaną. A pozostałe odcinki biegają drogą publiczną, bez pobocza czy chodnika.
- Regułą jest zmiana typu nawierzchni ma większości analizowanych tras.
- Zaobserwowano małą ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.
- Uważa się, że szlaki mogłyby być lepiej oznakowane, gdyż zaobserwowano miejsca, w których oznakowanie urywa się.



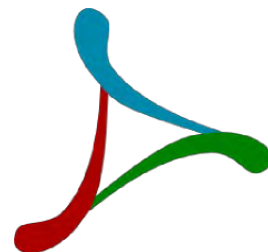
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów.

W „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 zaproponowane będą działania mające na celu usprawnienie sieci rowerowej na terenie OF PN 2020”. Zakłada się, że budowana spójnej sieci rowerowej usprawni komunikację między miastem OF PN 2020 a pozostałymi gminami. Będzie wykorzystywana jako alternatywa do komunikacji samochodowej (dojazd do szkoły, pracy) oraz w celach turystyczno-rekreacyjnych (dostęp do oferty kulturalnej czy rekreacyjnej OF PN 2020). Przyczynie się do wzrostu bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na Obszarze. Możliwość przemieszczania się w ramach Obszaru Funkcjonalnego, ścieżkami rowerowymi to również szansa na poprawę stanu środowiska naturalnego. Zapewniona zostanie sprawna i efektywna infrastruktura gwarantująca dogodną dostępność komunikacyjną.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

8. Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 od południa graniczy z Republiką Czeską, z krajem morawsko-śląskim oraz krajem ołomunieckim. Długość granicy z Czechami wynosi 192,4 km.

Polska wstąpiła w struktury Unii Europejskiej 1 maja 2004 roku, natomiast w roku 2008 zaczął obowiązywać Układ z Schengen, który znosi kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi Układu.

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 występowały wcześniej następujące rodzaje przejść granicznych:

- drogowe przejście graniczne,
- przejście małego ruchu granicznego,
- przejście kolejowe.

Każdy z analizowanych powiatów – tj. powiat prudnicki, głubczycki oraz nyski graniczy z Republiką Czeską oraz posiada miejsca, które kiedyś służyły jako drogowe przejście graniczne lub przejścia małego ruchu granicznego. Jedynie gmina Głuchołazy posiadała przejście kolejowe.

Poniżej przedstawiono informacje na temat lokalizacji przejść granicznych oraz podstawowych parametrów technicznych.

8.1. Drogowe przejścia graniczne

Przejście graniczne Pietrowice-Krnov

Położenie: powiat głubczycki, gmina Głubczyce

Do przejścia granicznego w Pietrowicach prowadzi droga krajowa nr 38. Mogą poruszać się po niej pojazdy ciężarowe o dopuszczalnym nacisku 100 kN/oś, dopuszczalnej masie całkowitej 40,0 t, szerokości 2,50-2,55 m oraz wysokości 4,00 m. Na drodze nr 44, prowadzącej od Pietrowic do Krnova, Czeski Zarząd Dróg Krajowych wprowadził zakaz ruchu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t. Oddział GDDKiA w Opolu wprowadził na odcinku drogi krajowej nr 38 Głubczyce – Pietrowice stosowne oznakowanie, informujące o ograniczeniu dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu po stronie czeskiej. Po wjechaniu do Czech można kontynuować trasę tamtejszą drogą krajową nr 45 (Krnov, Bruntal).

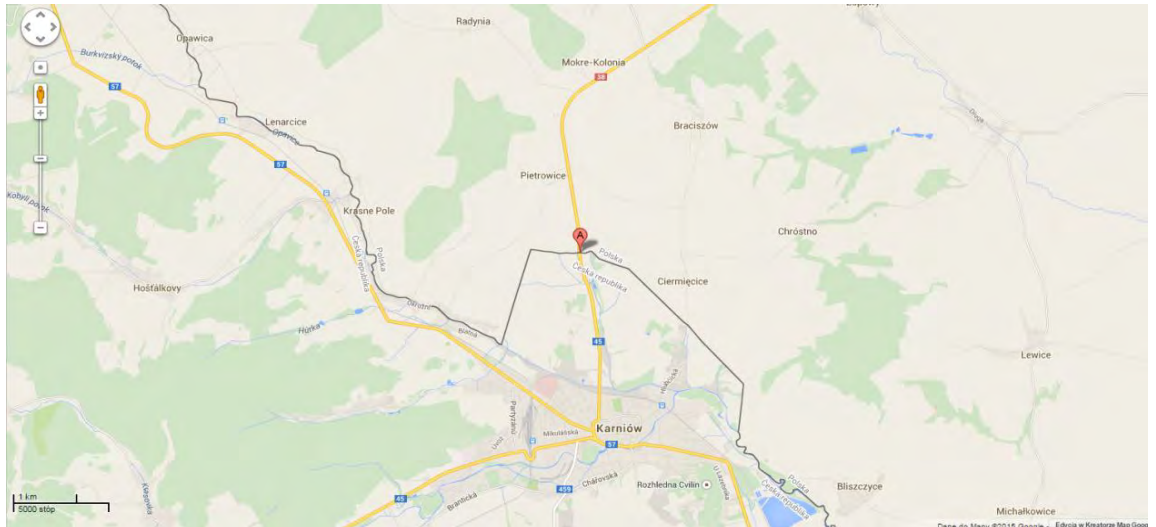


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 121 Lokalizacja przejścia granicznego Pietrowice-Krnov



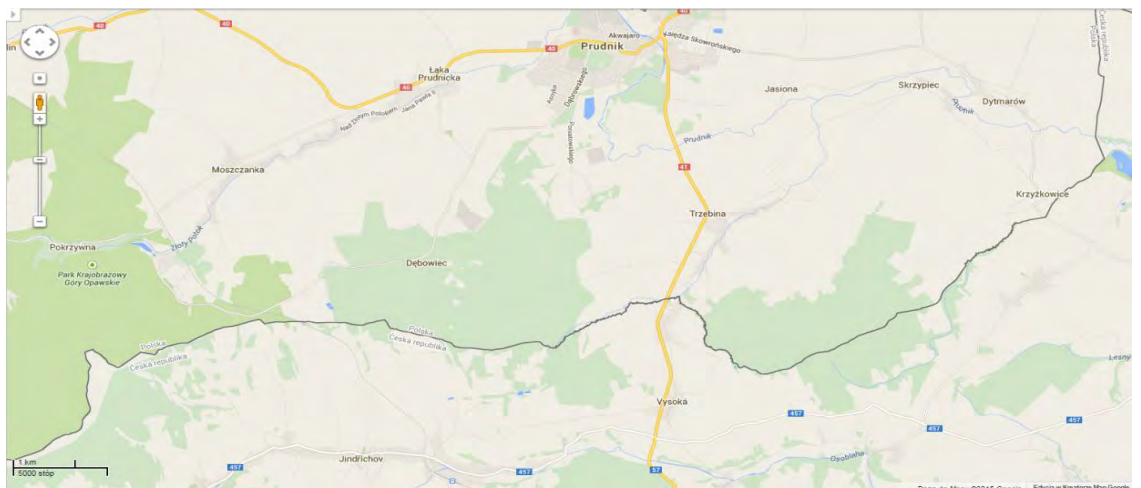
Źródło: maps.google.pl

Przejście graniczne Trzebina-Bartultovice

Położenie: powiat prudnicki, gmina Lubrza

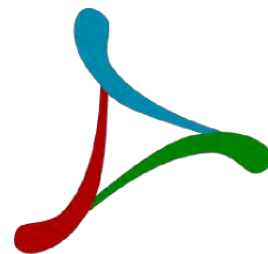
Do przejścia granicznego w Trzebini prowadzi droga krajowa nr 41. Mogą się po niej poruszać pojazdy ciężarowe o dopuszczalnym nacisku 100 kN/oś, dopuszczalnej masie całkowitej do 40,0 t, szerokości do 2,50-2,55 m oraz wysokości do 4,00 m. Przez przejście graniczne w Trzebini ruch tranzytowy odbywa się bez ograniczeń. Po czeskiej stronie można kontynuować trasę drogą krajową nr 57 (Vysoka, Tremesna, Mesto Albrechtice, Krnov, Opava).

Rysunek 122 Lokalizacja przejścia granicznego Trzebina-Bartultovice



Źródło: maps.google.pl

Przejście graniczne Głuchołazy-Mikulovice



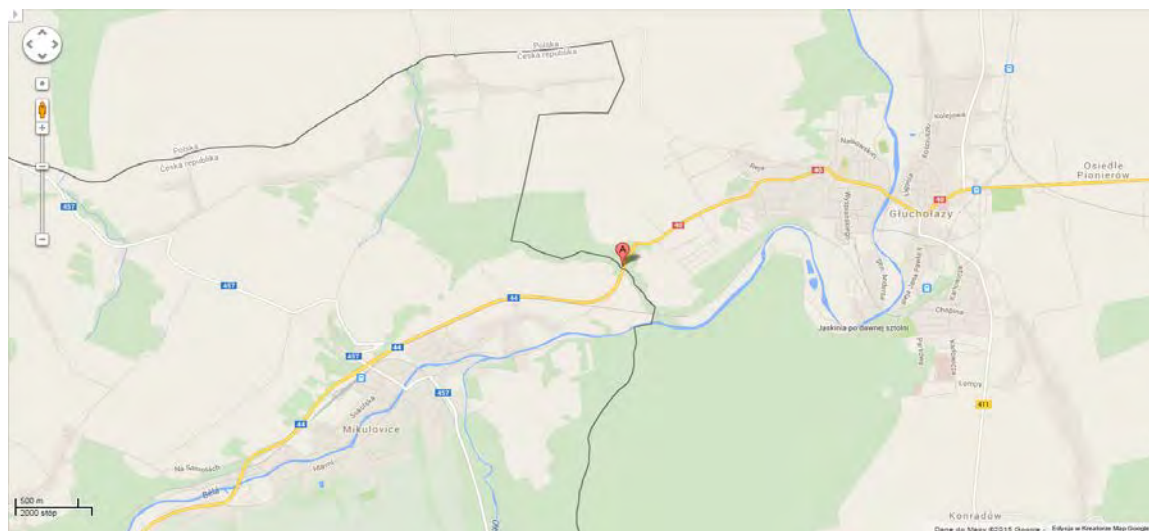
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Położenie: powiat nyski, gmina Głuchołazy

Do przejścia granicznego w Głuchołazach prowadzi droga krajowa nr 40. Mogą się po niej poruszać pojazdy ciężarowe o dopuszczalnym nacisku 100 kN/oś, dopuszczalnej masie całkowitej do 40,0 t, szerokości do 2,50-2,55 m oraz wysokości do 4,00 m. Przez przejście graniczne w Głuchołazach ruch tranzytowy odbywa się bez ograniczeń. Po czeskiej stronie można kontynuować trasę drogą krajową nr 44 w kierunku Mohelnice przez Šumper. Trasa zapewnia dojazd do ośrodków turystycznych Jesenika.

Rysunek 123 Lokalizacja przejścia granicznego Głuchołazy-Mikulovice



Źródło: maps.google.pl

Przejście graniczne Pomorzowiczki-Osoblaha

Położenie: powiat głubczycki, gmina Głubczyce, miejscowość Pomorzowiczki

To drogowe przejście graniczne oraz przejście małego ruchu granicznego znajduje się w rejonie znaku granicznego nr 122/17. Do przejścia granicznego prowadzi droga wojewódzka nr 417, zjazd na południe w miejscowości Klisino, dalej przez Pomorzowice, Pomorzowiczki do drogi po stronie czeskiej (nr 457). Alternatywnym dojazdem jest droga wojewódzka nr 416, zjazd na południe w miejscowości Kietlice, dalej przez Ściborzyce Małe, Pomorzowiczki lub w miejscowości Głubczyce, Aleją Lipową do miejscowości Tarnkowa i Pomorzowiczki. Po czeskiej stronie można kontynuować trasę drogą wojewódzka nr 457 w kierunku Żłate Hory przez Vysoką oraz Jindrichov.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 124 Lokalizacja przejścia granicznego Pomorzowiczki-Osoblaha

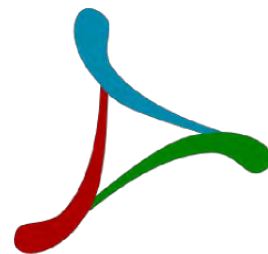


Źródło: maps.google.pl

Przejście graniczne Konradów-Zlaté Hory

Położenie: powiat nyski, gmina Głuchołazy, miejscowość Konradów

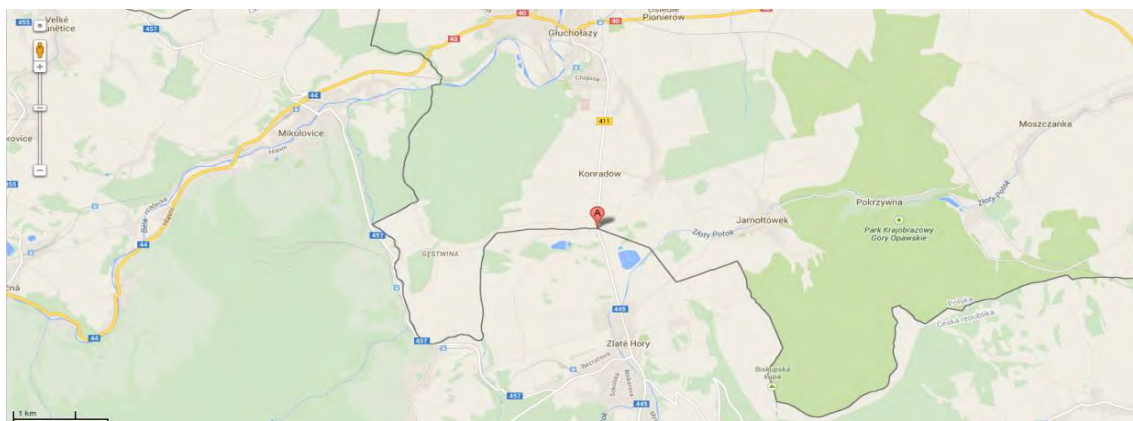
Do przejścia granicznego w Konradowie prowadzi droga wojewódzka nr 411. Powstało ono w maju 1995 r., dzięki porozumieniu między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Czeską. Czynne było całą dobę. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motocykli, samochodów osobowych i samochodów ciężarowych zarejestrowanych w Polsce i Czechach o dopuszczalnej ładowności do 3,5 tony, z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych. Dopuszczony był tu mały ruch graniczny. Z dniem 6 kwietnia 2007 r. rozszerzono ruch o autokary i samochody ciężarowe. 21 grudnia 2007 r. na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane. Po czeskiej stronie można kontynuować trasę drogą wojewódzką nr 445 w kierunku Vrbno pod Prademem.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 125 Lokalizacja przejścia granicznego Konradów-Zlaté Hory



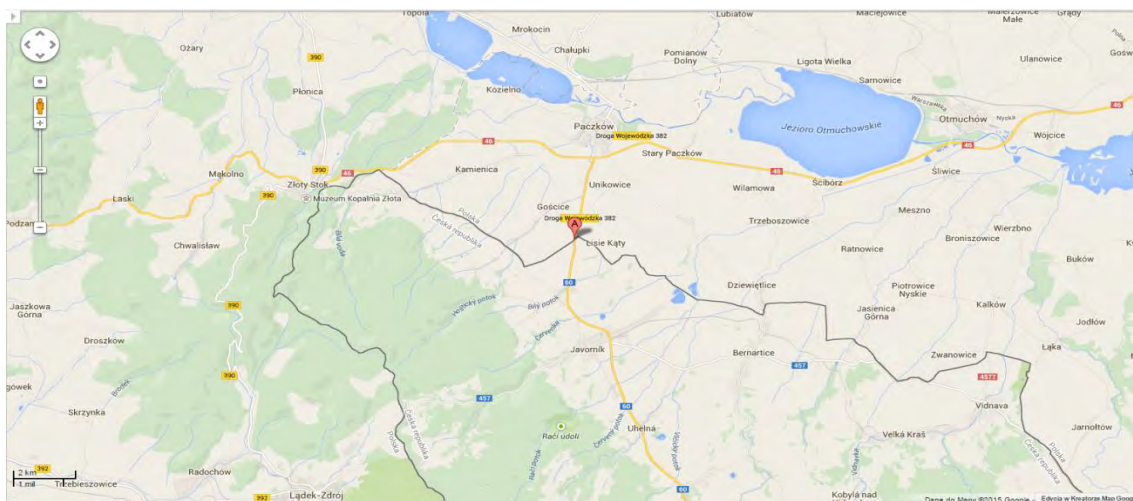
Źródło: maps.google.pl

Przejście graniczne Paczków-Bílý Potok

Położenie: powiat nyski, gmina Paczków, miejscowość Paczków

Przejście graniczne Paczków-Bílý Potok powstało w 1996 roku, dzięki porozumieniu między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską. Czynne było całą dobę. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motocykli, samochodów osobowych i samochodów ciężarowych zarejestrowanych w Polsce i Czechach o dopuszczalnej ładowności do 3,5 tony, z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych. Dopuszczony był tu mały ruch graniczny[1]. Z dniem 20 lipca 2007 roku rozszerzono ruch o autokary i samochody ciężarowe, o dopuszczalnej masie całkowitej do 12 ton. 1 grudnia 2007 roku na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane. Po czeskiej stronie można kontynuować trasę drogą krajową nr 60 w Jesenika.

Rysunek 126 Lokalizacja przejścia granicznego Paczków-Bílý Potok



Źródło: maps.google.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

8.2. Polsko-czeskie przejścia małego ruchu granicznego

Przejście graniczne małego ruchu granicznego lub mały ruch graniczny to szczególny, uproszczony tryb przekraczania granicy państwowej. Powstały w wyniku dwustronnych umów między Polską a Niemcami, Czechami i Słowacją. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o małym ruchu granicznym, sporządzona została w Pradze w dniu 17 stycznia 1995 r. i obowiązywała do 20 grudnia 2007 roku.

Forma ta dotyczyła mieszkańców i osób zameldowanych w pasie wybranych gmin, nazywanym pasem małego ruchu granicznego, o szerokości około 15 km (ściślej, po polskiej stronie tworzyły go gminy wymienione w załączniku do umowy dwustronnej). Jednostki administracyjne, w których możliwy był mały ruch graniczny na terenie OF PN 2020 to gminy: Nysa, Otmuchów, Paczków, Branice, Kietrz, Głubczyce, Lubrza, Prudnik, Korfantów i Biała.

Aby przekroczyć granicę w ramach tego trybu, należało:

- być zameldowanym w jednej z gmin wymienionych w umowie o małym ruchu granicznym,
- posiadać ważny dowód osobisty lub inny dokument upoważniający do przekroczenia granicy,
- posiadać urzędowy dokument potwierdzający fakt zameldowania we właściwej gminie, jeśli w posiadanym już dokumencie takiego wpisu nie było.

W związku z przystąpieniem Polski, Czech i Słowacji do strefy Schengen (do której wcześniej należały już Niemcy), z dniem 21 grudnia 2007 roku wszystkie przejścia graniczne tego typu zostały zlikwidowane, a granicę pomiędzy tymi państwami można przekraczać w niemal dowolnym miejscu (restrykcje dotyczą jedynie obszarów chronionych i zamkniętych).

8.3. Przejścia graniczne małego ruchu granicznego na terenie powiatu nyskiego

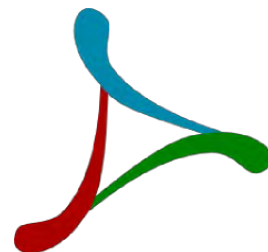
Przejście graniczne Sławniowice-Velké Kunětice

Położenie: powiat nyski, gmina Głuchołazy, miejscowość Sławniowice

Przejście graniczne powstało 19 lutego 1996 r. Czynne było codziennie w godz. od 6.00 do 22.00. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motorowerami o pojemności skokowej silnika do 50 cm³ i transportem rolniczym. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej. Na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane.

Przejście graniczne na szlaku turystycznym Jarnołówek- Złate Hory

Położenie: powiat nyski, gmina Głuchołazy, na Biskupiej Kopie w Górach Opawskich



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przejście graniczne utworzono 20 sierpnia 2007 r. w rejonie znaku granicznego nr II/147/1 - 147/2. Czynne było przez cały rok: w okresie wiosenno-letnim (1.04 – 30.09) w godz. 6.00 - 22.00, a w drugiej połowie roku w godz. 8.00 - 18.00. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów i narciarzy. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej. Na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane.

Przejście graniczne Kałków-Vidnava

Położenie: powiat nyski, gmina Otmuchów, miejscowość Kałków

Przejście graniczne utworzono 19 lutego 1996 r. Czynne było w godz. 6.00 - 22.00 przez cały rok. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motorowerami o pojemności skokowej silnika do 50 cm³ i transportem rolniczym. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej. Na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane.

Przejście graniczne Dziewiętlice-Bernartice

Położenie: powiat nyski, gmina Paczków, miejscowość Dziewiętlice

Przejście utworzono 19 lutego 1996 r. Czynne było w godz. 6.00 – 22.00 przez cały rok. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motorowerami o pojemności skokowej silnika do 50 cm³ i transportem rolniczym. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej. Na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane.

8.4. Przejścia graniczne małego ruchu granicznego na terenie powiatu głubczyckiego

Przejście graniczne ChomiąŜa-Chomýř

Położenie: powiat głubczycki, gmina Głubczyce, miejscowość ChomiąŜa

Przejście graniczne utworzono na mocy porozumienia Polski i Czech z 2002 r. Czynne było cały rok w godz. 6.00-22.00. Dopuszczony był ruch pieszych i rowerzystów. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej. Do przejścia można było dojechać drogą krajową nr 38, w miejscowości Pietrowice zjechać na ChomiąŜę i dalej do granicy z Czechami. Obecnie znajduje się tutaj drogowe miejsce przekraczania granicy ChomiąŜa-Chomýř. Granicę przekracza się przez most na rzece Opawica, który przeznaczony jest dla pojazdów o nośności do 4 ton. Na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane.

Przejście graniczne Lenarcice-Linhartovy

Położenie: powiat głubczycki, gmina Głubczyce, miejscowość Lenarcice

Przejście powstało 9 lutego 2001 roku w celu ułatwienia wzajemnych kontaktów między mieszkańcami terenów przygranicznych. Czynne było w godz. 6.00 - 22.00. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motocykami do 50 cm³ i maszynami rolniczymi. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej. Na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przejście graniczne Kietrz-Třebom

Położenie: powiat głubczycki, gmina Kietrz, miejscowość Kietrz

Przejście powstało 19 lutego 1996 r. celem utworzenia przejścia małego ruchu granicznego Kietrz-Třebom. Czynne było w godz. 6.00 - 22.00. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motorowerami o pojemności skokowej silnika do 50 cm³ i transportem rolniczym. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej. Przejście zostało zlikwidowane na mocy Układu z Schengen.

Przejście graniczne Ściborzyce Wielkie-Rohov

Położenie: powiat głubczycki, gmina Kietrz, miejscowość Ściborzyce

Przejście utworzono 19 lutego 1996 r. w celu ułatwienia wzajemnych kontaktów między mieszkańcami terenów przygranicznych Polski i Czech. Czynne było codziennie w godz. 6.00-22.00. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motorowerami o pojemności skokowej silnika do 50 cm³ i transportem rolniczym. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej.

Do przejścia granicznego prowadzi droga wojewódzka 420, za miejscowością Dzierżysław, zjazd na Rozumice, Ściborzyce Wielkie i dalej do granicy państwa z Czechami.

Przejście graniczne Wiechowice-Vávrovce

Położenie: powiat głubczycki, gmina Branice, miejscowość Wiechowice

Przejście graniczne powstało 19 lutego 1996 r. Czynne było codziennie w godz. 6.00 do 22.00. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motorowerami o pojemności skokowej silnika do 50 cm³ i transportem rolniczym. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej.

Do przejścia granicznego prowadzi droga wojewódzka 420, w miejscowości Pilszcz zjazd na Uciechowice, Wiechowice i dalej do granicy państwa z Czechami.

Przejście graniczne Branice-Úvalno

Położenie: powiat głubczycki, gmina Branice, miejscowość Branice

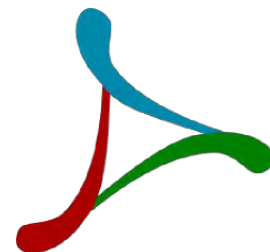
Przejście graniczne utworzono 19 lutego 1996 roku. Czynne było w godz. 6.00-22.00 przez cały rok. Dopuszczony był ruch pieszych, rowerzystów, motorowerami o pojemności skokowej silnika do 50 cm³ i transportem rolniczym. Odprawę graniczną i celną wykonywały organy Straży Granicznej.

Do przejścia granicznego prowadzi droga wojewódzka 419, do miejscowości Branice i dalej do granicy z Czechami.

8.5. Polsko-czeskie przejścia kolejowe

Przejście kolejowe Głuchołazy-Mikulowice

Położenie: powiat nyski, gmina Głuchołazy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przejście graniczne w rejonie znaku granicznego nr n IV (II)/160/4. Powstało dzięki porozumieniu między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Czeską. Miejsce odprawy granicznej i celnej znajdowało się w miejscowości Głuchołazy – na stacji kolejowej Głuchołazy Główne. Przejście umożliwiało ruch osobowy, towarowy oraz mały ruch graniczny. Przejście zostało zlikwidowane na mocy Układu z Schengen.

Przejście kolejowe Głuchołazy-Jindřichov ve Slezsku

Położenie: powiat nyski, gmina Głuchołazy

Przejście graniczne w rejonie znaku granicznego nr IV (II)/140/13. Powstało dzięki porozumieniu między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Czeską z miejscem odprawy granicznej i celnej w miejscowości Głuchołazy (stacja kolejowa Głuchołazy Główne)[2]. Czynne było całą dobę. Dopuszczone było przekraczanie granicy przez osoby, towary i mały ruch graniczny. Przejście położone było na wspólnym odcinku polskiej linii kolejowej nr 333 Głuchołazy – Jindřichov ve Slezsku i czeskiej linii nr 292. Przejście zostało zlikwidowane na mocy Układu z Schengen.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

9. Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)

Inteligentne Systemy Transportowe to systemy, które stanowią szeroki zbiór technologii pochodzących z różnorodnych dziedzin nauki (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych) w zestawieniu z technikami zarządzania stosowanymi w transporcie. Rozwiązania takie stosowane są m.in. w celu ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska naturalnego. Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych to:

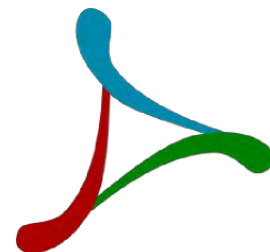
- zwiększenie przepustowości sieci ulic o 20–25%,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków o 40–80%,
- zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii o 45–70%,
- poprawa jakości środowiska naturalnego – redukcja emisji spalin o 30–50%,
- poprawa komfortu podróżowania i warunków ruchu kierowców podróżujących transportem zbiorowym oraz pieszych,
- redukcja kosztów zarządzania taborom drogowym,
- redukcja kosztów związana z utrzymaniem i renowacją nawierzchni,
- zwiększenie korzyści ekonomicznych w regionie.

Zastosowanie ITS jest korzystniejszą cenowo i łatwiejszą w obsłudze metodą poprawy warunków komunikacyjnych w porównaniu z rozbudową infrastruktury komunikacyjnej w dotychczasowej formie.

ITS ma za zadanie poprawiać efektywność sieci komunikacyjnej i zapewniać bezpieczeństwo uczestników ruchu. Zastosowanie ITS ma pozytywny wpływ na środowisko naturalne. Obniżenie emisji spalin jest priorytetem – dzięki sprawnemu zarządzaniu ruchem zmniejsza się stężenie CO₂ w gęsto zamieszkanym centrach miast. Inteligentne Systemy Transportowe obejmują rozwiązania dotyczące m.in. sterowania ruchem komunikacji miejskiej, wprowadzenia stref płatnych w centrum miast oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Rozwiązania ITS można kształtować zgodnie z potrzebami – jedne miasta skupiają się na usprawnieniu ruchu komunikacji publicznej, inne – na poprawie informacji o sytuacji drogowej lub ochronie infrastruktury przed ruchem ciężkim i pojazdami przeładowanymi. Miasta i zarządcy dróg interesują się również elektronicznym pomiarem prędkości i egzekwowaniem poprawności zachowań na drogach i skrzyżowaniach.

Sprawny system transportowy ma bezpośredni wpływ na mniejszą liczbę wypadków drogowych, skraca czas podróży i redukuje emisję spalin do atmosfery. Usprawnienie ruchu dzięki ITS bez wątpienia przynosi korzyści. W systemach wdrażanych obecnie w celu usprawnienia ruchu komunikacji miejskiej i krajowej



określone korzyści zostały już osiągnięte, czego dowodem jest to, że zauważają je sami mieszkańcy.

9.1. Planowane rozwiązania ITS na OF PN 2020

Na analizowanym obszarze nie zauważono wdrożonych rozwiązań ITS. Jedynie Opole przymierza się do zaimplementowania, rozwijania oraz doskonalenia rozwiązań zintegrowanych systemów zarządzania ruchem miejskim i/lub ich elementów.

Najczęstszymi rozwiązaniami ITS są: dynamiczna informacja pasażerska, tablice zmiennej treści, sygnalizacja świetlna, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne czy rozpoznawanie tablic rejestracyjnych. Stosowane systemy telematyczne muszą spełniać wymagania ITS, wynikające z Dyrektywy UE, ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsy (powiązania) z innymi gałęziami transportu (tzw. Dyrektywa ITS).

Opole widzi potrzebę systemowego podejścia do zarządzania transportem towarów w mieście, zatem planuje wdrożenie rozwiązań usprawniających ruch pojazdów dostawczych – planuje się wprowadzić zakaz wjazdu pojazdów dostawczych do wyznaczonych części miasta np. centrum oraz wydzielić specjalne pasy/zatoki drogowe celem ich załadunku/rozładunku. Sądzi się, że wdrożenie innowacyjnych rozwiązań pomoże rozwiązać w Opolu problem kongestii oraz usprawni przepływ osób i towarów.

Rekomendowanymi rozwiązaniami możliwymi do wdrożenia na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są działania mające na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, tak aby zmniejszyć udział indywidualnego transportu samochodowego w mieście.

Innowacje w miejskim transporcie osób to system monitorowania komunikacji miejskiej oraz dynamiczna informacja przystankowa na większych przystankach (węzłach).

Rozwiązania przeznaczone dla kierowców to zamontowanie tablic zmiennej treści, z informacjami dotyczącymi warunków na drodze czy szacowanego czasu przejazdu, na głównych drogach ruchu przyspieszonego.

Rozwiązaniem systemowym wpływającym korzystnie na cały system transportu kołowego poprzez zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu, będzie powołanie Centrum Zarządzania Ruchem oraz wprowadzenie systemu sterowania ruchem (np. na skrzyżowaniach).

W opracowywanej „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” zaprezentowane zostaną szczegółowe projekty o charakterze ITS, mające na celu eliminację bądź ograniczenie zdiagnozowanych problemów w układzie transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego.

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

9.2. Wdrożenie ITS

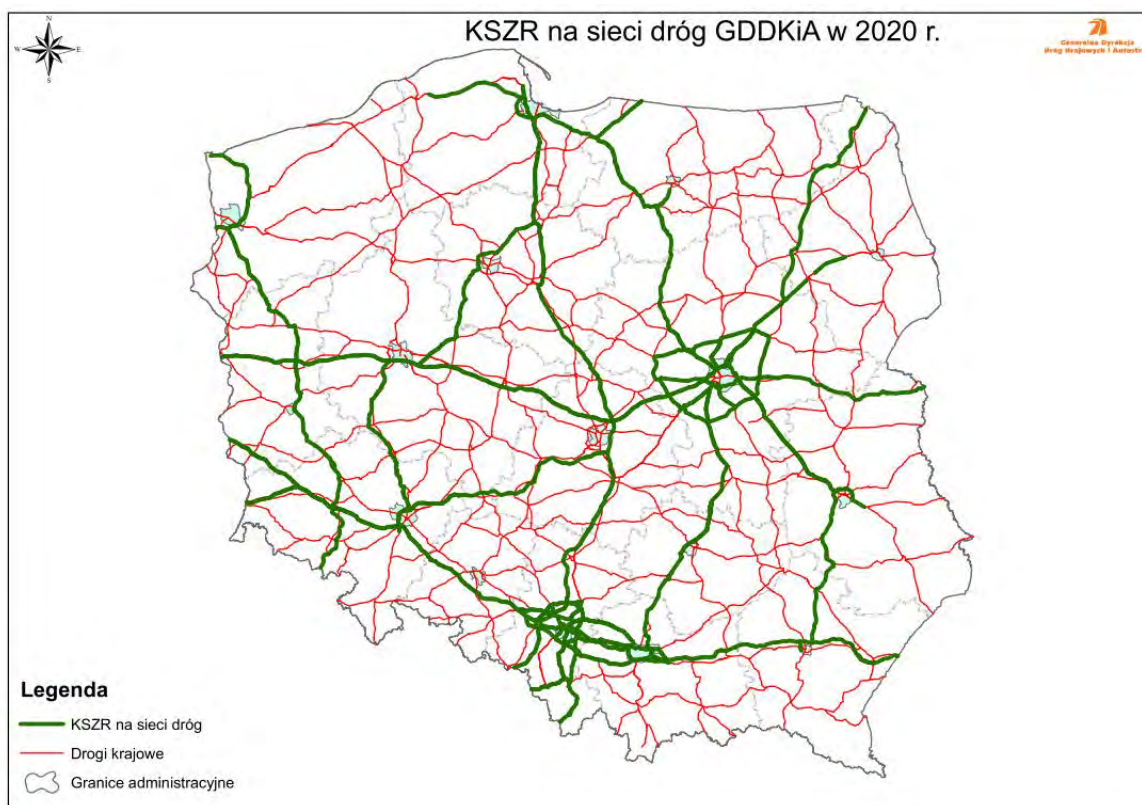
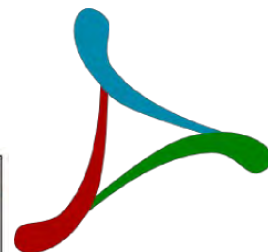
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizuje zadania związane z utrzymaniem i rozbudową krajowej sieci drogowej. Ponadto GDDKiA odpowiada za zarządzanie ruchem na administrowanych drogach. Działania związane z zarządzaniem ruchem to:

- zapobieganie sytuacjom zagrażającym bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego,
- usuwanie skutków zdarzeń drogowych dla ruchu,
- monitorowanie sytuacji ruchowej i optymalizowanie wykorzystania sieci drogowej,
- obsługa użytkowników dróg przez Punkty Informacji Drogowej (ogólnopolski numer telefonu 19 111),
- prowadzenie serwisu dla kierowców na stronie internetowej (<http://gddkia.gov.pl/pl/21/mapa-warunkow-drogowych>).

W ostatnich latach, celem poprawienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, GDDKiA wdraża projekt pn. „Krajowy system zarządzania ruchem (KSZR)”. Krajowy System Zarządzania Ruchem to wieloletnie przedsięwzięcie wdrożenia Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) na sieci dróg krajowych. Docelowo KSZR obejmie całą sieć dróg krajowych w Polsce.

Celami tego przedsięwzięcia są: podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, redukcja strat w czasach przejazdu oraz inne wartości dodane, takie jak optymalizacja zarządzania utrzymaniem dróg, redukcja obciążenia środowiska naturalnego, zwiększenie komfortu podróży.

Poniżej zaprezentowano zakres terytorialny Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem do roku 2020.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: http://www.kszr.gddkia.gov.pl/images/Mapy/Zakres_terytorialny_KSZR_do_2020_v2.PDF

Na powyższej mapie widać, że Krajowy System Zarządzania Ruchem w województwie opolskim do roku 2020 dotyczyć będzie jedynie autostrady A4. Należy przypuszczać, że po zrealizowaniu tej części projektu (tj. wdrożeniu ITS na drogach zaznaczonych kolorem zielonym), GDDKiA przystąpi do rozszerzenia projektu na pozostałe drogi krajowe w Polsce.



Biuro projektu:

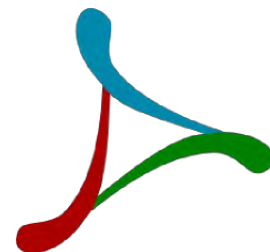
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

10. Diagnoza problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem

Mając na uwadze omówione we wcześniejszej części opracowania aspekty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a także uwzględniając wyniki badań i proces uspołecznienia, można wskazać następujące podstawowe niedogodności publicznego transportu zbiorowego na obszarze OF PN 2020:

- Niska częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej realizowanych przez PKS (respondenci sugerują zwiększenie częstotliwości) na większości tras komunikacyjnych.
- Brak połączeń w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne (soboty oraz niedziele) w większości miejscowości badanego obszaru. Problem ten należy uznać za największą barierę, która powoduje wykluczenie ludności z możliwości korzystania z transportu zbiorowego.
- Kursowanie komunikacji publicznej PKS w wymiarze jedynie dwóch kursów w ciągu doby w przeważającej liczbie miejscowości. Zauważono, że kursy te nie są kompatybilne z przyjętymi godzinami pracy (zwyczajowo godziny pracy w przedziale 7-17) i godzinami funkcjonowania szkół na terenie OF PN 2020. Brak dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy może być istotną barierą w podejmowaniu zatrudnienia lub oznacza konieczność realizowania podróży transportem indywidualnym.
- W badaniach CATI i IDI przeprowadzonych wśród mieszkańców, uczniowie sugerowali, że zdarza się, iż muszą zwalniać się z ostatnich godzin lekcyjnych, aby móc wrócić do domu komunikacją publiczną.
- Brak dopasowania rozkładów jazdy MZK Nysa do potrzeb mieszkańców. Zauważono brak kompatybilności z godzinami pracy.
- Brak wydrukowanego rozkładu jazdy na przystankach oraz brak schematu linii – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym na punktach przesiadkowych.
- Brak jednolitych standardów oznakowania przystanków.
- Zmiana oznakowania autobusów MZK Nysa z oznakowania literowego na oznakowanie mieszane literowo-cyfrowe spowodowała, że podróżni mają kłopot z dopasowaniem numeru linii do jej faktycznego przebiegu.
- Niska jakość (lub brak) wiat przystankowych na wielu przystankach.
- Brak koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników na wspólnych ciągach komunikacyjnych.
- Niespójna informacja pasażerska lub brak dostępu do informacji u niektórych przewoźników.
- Brak synchronizacji czasowej w punktach przesiadkowych.
- Brak wspólnych ofert taryfowych umożliwiających korzystanie z różnych linii i różnych przewoźników na podstawie jednego biletu.
- Wąskie gardła w sieci drogowej, m.in. kolizyjne skrzyżowania z liniami kolejowymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Kolej funkcjonująca na obszarze OF PN 2020 nie działa dobrze. Systematycznie zmniejszana jest liczba przystanków obsługujących ruch osobowy i stacji kolejowych. Likwidowane są również poszczególne linie kolejowe.

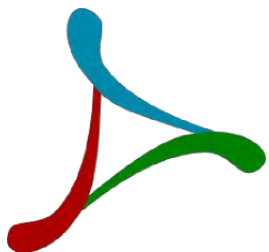
Należy mieć świadomość, że układ drogowy jest pochodną rozwoju i rozmieszczenia jednostek osadniczych, a rozwój tych jednostek determinowany jest obecnie kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru.

Problemem kluczowym drogowego układu transportowego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są ograniczenia komunikacyjne w systemie transportowym. Do przyczyn występowania tego problemu można zaliczyć:

- Brak jednolitego standardu jakości dróg układu komunikacyjnego w wymiarze powiązań zewnętrznych i wewnętrznych (brak spójności chodników, ścieżek rowerowych, jakości nawierzchni itp.).
- Rozczłonkowanie przestrzenne gmin na mniejsze miejscowości, sołectwa lub przysiółki oraz, w związku z tym, występowanie na analizowanych terenach rozproszonej zabudowy.
- Zjawisko urban sprawl (zjawisko rozlewania się miast).
- Historycznie ukształtowane ciągi komunikacyjne, przebiegające przez centra jednostek osadniczych.
- Brak obwodnic miast i miejscowości, przez które przechodzą znaczące ciągi komunikacji tranzytowej.
- Występowanie terenów cennych rolniczo oraz cennych przyrodniczo – utrudniają one wytyczenie nowych dróg.
- Zły stan techniczny mostów i kładek na rzekach lub niewystarczająca ich liczba przerzucona przez ciągi wodne.
- Brak węzła obsługującego zjazd na autostradę A4 poprzez DW 414 w okolicy Prószkowa z kierunku Prudnika.

Ponadto trwała rozbudowa jednostek osadniczych na przestrzeni lat powoduje, że:

- Następują zmiany w strukturze sieci osadniczej.
- Ciągi komunikacyjne nabierają charakteru ulic.
- Drogi i ulice charakteryzują się niskimi parametrami technicznymi (niewystarczająca szerokość jezdni, pobocza, chodnika lub brak pobocza/chodnika).
- Stale wzrasta ruch kołowy, w tym wielotonowy.
- Zbyt bliska wzajemna zabudowa ogranicza możliwość łatwej modernizacji dróg.
- Następuje gwałtowny wzrost motoryzacji – a tym samym, wzrost natężenia ruchu drogowego.
- Ruch tranzytowy nakłada się na lokalny ruch kołowy, co stwarza coraz większe utrudnienia i powoduje niszczenie dróg.



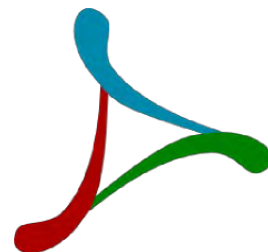
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wszystko to powoduje w konsekwencji:

- Szkody dla ruchu drogowego w postaci braku jego płynności, zwiększonego zużycia paliwa, zwiększania się kosztu transportu oraz szybszego zużycia pojazdów, większego tłoku na drogach i wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uciążliwości dla otoczenia miejscowego, szczególnie dla silnie zurbanizowanych obszarów.
- Zwiększanie ruchu tranzytowego na ulicach spowodowane przez pojazdy wielotonowe, czego rezultatem jest: utrudnienie ruchu miejscowego (lokalnego), spadek bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie możliwości parkowania, zwiększone oddziaływanie ruchu na środowisko (nadmierny hałas, zanieczyszczenie spalin), negatywny wpływ na substancję mieszkaniową.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

11. Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020

Generatory ruchu – miejsca o określonej funkcji, pozostające w rozbieżności przestrzennej z najbardziej stabilnym miejscem przebywania osoby, realizującej w nim określony cel, którego osiągnięcie uwarunkowane jest dokonaniem przemieszczenia.¹³

Do znaczących generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 należy zaliczyć:

- galerie handlowe, centra handlowe,
- hale targowe,
- targowiska miejskie,
- szkoły ponadpodstawowe,
- szkoły wyższe (publiczne i niepubliczne),
- lecznictwo otwarte (publiczne i niepubliczne),
- lecznictwo zamknięte,
- sanatoria i uzdrowiska,
- jednostki administracji rządowej,
- jednostki administracji samorządowej,
- tereny rekreacyjne i rekreacyjno-sportowe, obiekty sportowe,
- obiekty kulturalno-rozrywkowe,
- obiekty kultu religijnego (kościół),
- zakłady pracy.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter podróży, które są do nich realizowane. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Muszą być one wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji czy obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie.

Galerie handlowe, centra handlowe

Pierwszy z generatorów ruchu dotyczy potencjału zorganizowanych stref handlowych. Jako zorganizowaną strefę handlową należy rozumieć centra handlowe (galerie handlowe). Analiza jest oparta o dane pozyskane z GUS oraz serwisu galeriehandlowe.pl. Galerie handlowe generują tzw. ruch zakupowy. To zjawisko jest już badane i analizowane w miastach państw Zachodu. Tam też brane jest ono pod uwagę podczas tworzenia miejskich modeli ruchu.

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 można wyróżnić jedną galerię handlową – Vendo Park, zlokalizowaną w Nysie przy ul. Piłsudskiego. Natomiast w Grodkowie przy ulicy Warszawskiej mieści się Dom Handlowy Zefir.

¹³ Roszko K. 1970, *Warunki komunikacyjne jako czynnik kształtujący ruchliwość mieszkańców*. Instytut Kształtowania Środowiska, Katowice, s. 109.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W analizie należy również wspomnieć o Starej Słodowni w Głubczycach, której projekt renowacji zakłada przekształcenie w centrum handlowo-usługowe.

Hale targowe, targowiska miejskie

W udostępnionych publicznie źródłach nie występują informacje o halach targowych, znajdujących się na terenie gmin Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Z danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, iż na terenie OF PN 2020 możemy spotkać 11 targowisk, których lokalizacje przedstawiają się następująco:

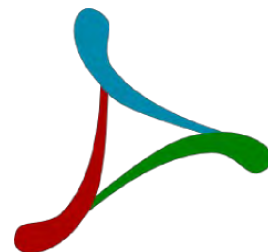
Tabela 60 Lokalizacje oraz liczba targowisk miejskich

Gmina	Liczba targowisk
Grodków	1
Głubczyce	1
Głuchołazy	1
Kietrz	1
Korfantów	1
Lubrza	1
Nysa	1
Otmuchów	1
Paczków	1
Prudnik	2

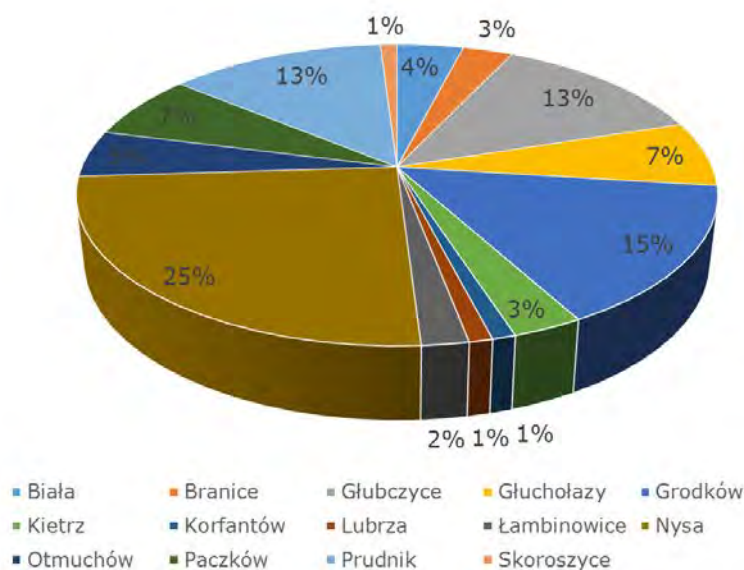
Źródło: Opracowanie własne na podstawie najnowszych danych GUS

Szkoły ponadpodstawowe

Na terenie OF PN 2020 funkcjonują szkoły ponadpodstawowe: gimnazja, licea, technika, zasadnicze szkoły zawodowe oraz szkoły policealne. Na analizowanym obszarze można zlokalizować 100 szkół. Wykres przedstawia liczbę szkół w podziale na poszczególne gminy.



Wykres 23 Liczba szkół ponadpodstawowych w poszczególnych gminach

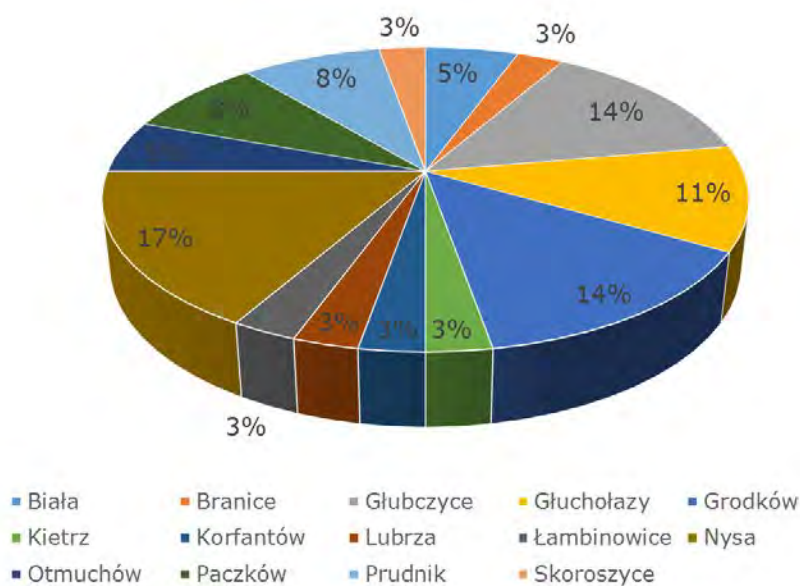


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie najnowszych danych GUS oraz portalu edubaza.pl

Najwięcej szkół ponadpodstawowych znajduje się w Nysie (25) oraz w Grodkowie (15). Spośród 36 gimnazjów, 6 znajduje się w Nysie, co znajduje swoje odzwierciedlenie w liczbie młodzieży w wieku gimnazjalnym (1581 osób).

Wykres 24 Liczba gimnazjów w poszczególnych gminach OF PN 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie najnowszych danych GUS oraz portalu edubaza.pl

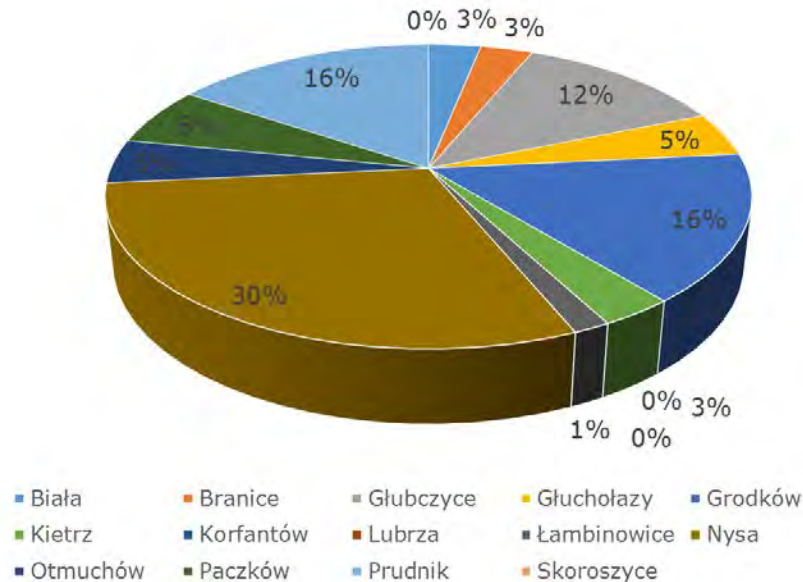


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Największa ilość szkół ponadgimnazjalnych znajduje się w Nysie – 19 szkół (po 4 licea, technika i zasadnicze szkoły zawodowe oraz 7 szkół policealnych). Jednocześnie, w Nysie, można wyróżnić największą liczbę osób korzystających z usług placówek ponadgimnazjalnych, jest ich 2516.

Wykres 25 Liczba szkół ponadgimnazjalnych w poszczególnych gminach OF PN 2020



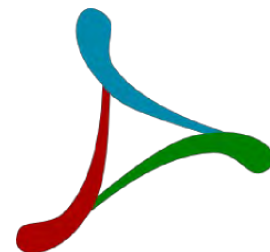
Źródło: Opracowanie własne na podstawie najnowszych danych GUS oraz portalu edubaza.pl

Szkolnictwo wyższe

Szkoły wyższe na terytorium Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 znajdują się w Nysie.

Tabela 61 Szkoły wyższe na terenie OF PN 2020 wraz z ilością kierunków kształcenia i typem szkoły

Szkoła	Ilość kierunków kształcenia	Typ szkoły	Adres
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie	15	publiczna	ul. Armii Krajowej 7 48-300 Nysa
Wyższa Szkoła Teologiczno-	7	niepubliczna	ul. Poznańska 1 48-300 Nysa



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Szkoła	Ilość kierunków kształcenia	Typ szkoły	Adres
Humanistyczna w Podkowie Leśnej Oddział w Nysie			
Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa im. Wojciecha Korfanteo w Katowicach Oddział w Nysie	2	niepubliczna	ul. Poznańska 1 48-300 Nysa
Wyższa Szkoła Komunikowania, Politologii i Stosunków Międzynarodowych w Warszawie Oddział w Nysie	2	niepubliczna	ul. Poznańska 1 48-300 Nysa
Wyższa Szkoła Stosunków Międzynarodowych i Amerykanistyki w Warszawie Oddział w Nysie	1	niepubliczna	ul. Poznańska 1 48-300 Nysa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie najnowszych danych GUS oraz stron internetowych wymienionych uczelni

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa jest jedyną publiczną uczelnią znajdującą się na terenie OF PN 2020. Szkoła ta kształci studentów na 15 kierunkach, które kończą się uzyskaniem tytułu licencjata lub inżyniera (architektura, informatyka oraz zarządzanie i inżynieria produkcji). Uczelnia daje również możliwość pobierania nauki na czterech kierunkach studiów podyplomowych.

Pozostałe szkoły wyższe w Nysie, o charakterze niepublicznym, znajdują się w Centrum Edukacyjnym przy ul. Poznańskiej. Swoje oddziały mają tam między innymi Wyższa Szkoła Teologiczno-Humanistyczna w Podkowie Leśnej oraz Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa w Katowicach.

Wyższa Szkoła Teologiczno-Humanistyczna kształci studentów zarówno na studiach licencjackich, jak i magisterskich. Kandydaci ubiegający się o miejsce w tej szkole mogą wybierać spośród trzech kierunków studiów licencjackich oraz czterech kierunków studiów magisterskich.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa, w swojej placówce nyskiej, oferuje kształcenie na studiach magisterskich na kierunkach zarządzanie oraz turystyka i rekreacja.

W Centrum Edukacyjnym swoją siedzibę ma również Wyższa Szkoła Komunikowania, Politologii i Stosunków Międzynarodowych, która kształci studentów na dwóch kierunkach studiów licencjackich (politologia oraz filologia) oraz Wyższa Szkoła Stosunków Międzynarodowych i Amerykanistyki, która w swojej ofercie ma studia licencjackie oraz magisterskie na kierunku politologia. Dodatkowo Wyższa Szkoła Teologiczno-Humanistyczna wraz z Wyższą Szkołą Stosunków Międzynarodowych i Amerykanistyki oferują studia interdyscyplinarne w Instytucie Turystyki.

W ofercie Centrum Edukacyjnego znajduje się również siedemnaście kierunków studiów podyplomowych, organizowanych przez szkoły wyższe mające tam swoje siedziby; a także kursy kwalifikacyjne dla nauczycieli oraz kursy turystyczne i językowe.

Tabela 62 Liczba studentów i absolwentów uczelni nyskich w 2014 r.

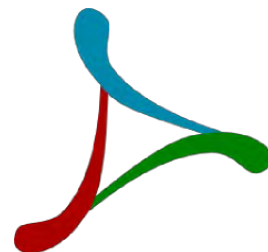
	Szkoły publiczne	Szkoły niepubliczne
Studenci	2769	257
Absolwenci	1035	141

Źródło: Opracowanie własne na podstawie najnowszych danych GUS

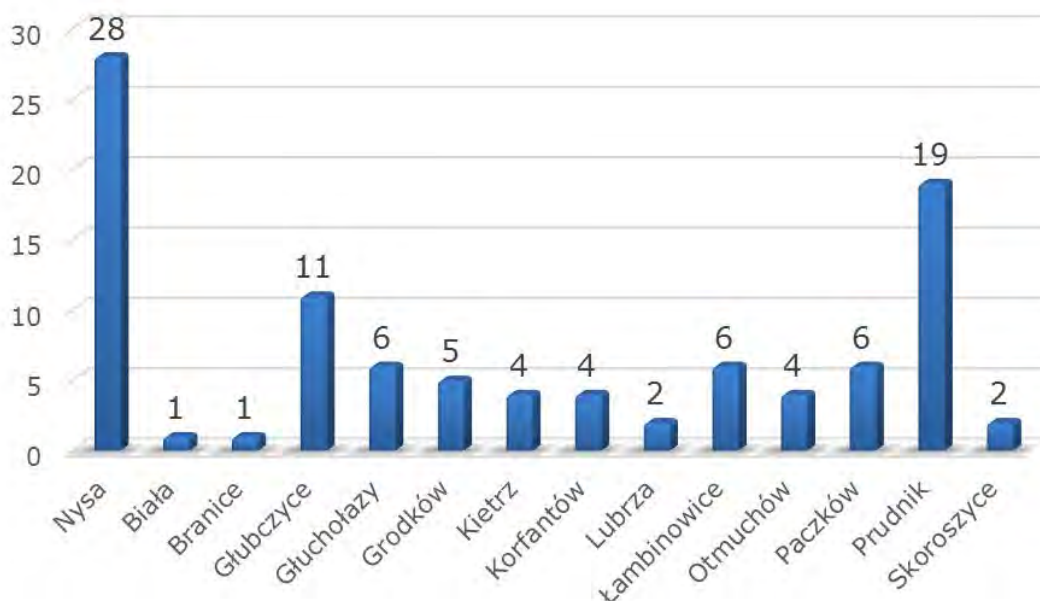
Lecznictwo otwarte

Lecznictwo otwarte obejmuje jednostki ochrony zdrowia, świadczące usługi medyczne z wyłączeniem stacjonarnych świadczeń całodziennych i całodobowych. Należą do nich: jednostki podstawowej opieki zdrowotnej, grupowe lub indywidualne praktyki lekarskie i pielęgniarskie, poradnie specjalistyczne, przyszpitalne poradnie specjalistyczne zabiegowe i niezabiegowe, ośrodki rehabilitacyjne ambulatoryjne lub przyszpitalne.

W województwie opolskim do generatorów ruchu zaliczamy lecznictwo otwarte, które dzieli się na publiczne i niepubliczne. W wybranych gminach mamy wyszczególnionych 100 takich jednostek, z czego najwięcej, bo aż 28, znajduje się w Nysie. Nieco mniejsza ilość, bo 19 punktów, znajduje się w Prudniku, a w Głubczycach 11. W pozostałych gminach liczba ta waha się od 1 do 6 podmiotów.



Wykres 26 Liczba jednostek lecznictwa otwartego w poszczególnych gminach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne

Poniższa tabela przedstawia spis jednostek lecznictwa otwartego w podziale na wybrane gminy województwa opolskiego.

Tabela 63 Jednostki lecznictwa otwartego w poszczególnych gminach na terenie OF PN 2020

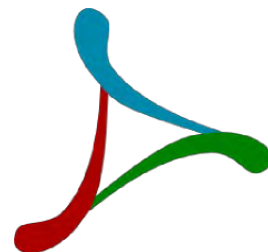
Miejscowość	Jednostka lecznictwa otwartego
Nysa	Centrum Medyczne "SALUS" sp. z o.o., ul. Jagiellońska 22
	Dolnośląskie Centrum Chorób Serca MEDINET – Filia w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 1
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Diaverum Polska Sp. z o.o., Nysa ul. Boh. Warszawy 34
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej i Grupowa Praktyka Lekarska „MED i PAK”, Nysa ul. Kościuszki 9
	Specjalistyczna Ortodontyczna Indywidualna Praktyka Stomatologiczna lek. stom. Iwona Maciejuk, Nysa ul. Zjednoczenia 3

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Jednostka lecznictwa otwartego
	Prywatny Gabinet Ortodontyczny lek. stom. Alicja Tulik-Niedziewicz, Nysa ul. 22 Stycznia 14
	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej, ul. Moniuszki 7
	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej Poradnia Chirurgiczno-Ortopedyczna, ul. Marii Skłodowskiej-Curie 2
	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej Poradnia Laryngologiczna, ul. Marii Skłodowskiej-Curie 2
	Niepubliczny Zakład Opieki Paliatywnej w Nysie, ul. Sienkiewicza 7B
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "RONDO", ul. Kolejowa 2b
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Nyskie Centrum Okulistyczne, ul. Wandy Pawlik 14
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Okulistyczna "OKO", ul. M. Skłodowskiej-Curie 2
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Stomatologiczna "PRODENT" ul. M. Skłodowskiej-Curie 2
	Praktyka Stomatologiczna lek. stom. Małgorzata Łuczyńska, Nysa ul. Kr. Jadwigi 24/6
	Indywidualna Praktyka Stomatologiczna lek. stom. Małgorzata Bezrąk, Nysa ul. Iwaskiewicza 3
	Praktyka Stomatologiczna lek. stom. Irena Klauzińska-Krawczyk, Nysa ul. Orkana 6
	Praktyka Stomatologiczna lek. stom. Marta Ligas, Nysa ul. B. Prusa 14
	Prywatna Praktyka Stomatologiczna lek. stom. Ewa Kobylińska, Nysa ul. Rodziewiczówny 1



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

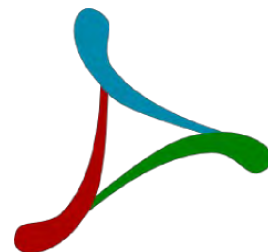
Miejscowość	Jednostka leczenia otwartego
	Prywatny Gabinet Stomatologiczny lek. stom. Anna Skoczeń, Nysa ul. Chodowieckiego 7
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Uro-Spec Małgorzata Partyka, ul. Grodkowska 9
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej VITA sp. z o.o. Przychodnia Rodzinna w Nysie, ul. Piłsudskiego 47
	Przychodnia Specjalistyczna nr 2, ul. Kolejowa 2
	Przychodnia Specjalistyczna w Nysie, ul. Ogrodowa 1
	Specjalistyczna Przychodnia Stomatologiczna "SPÓŁDZIELNIA" s.c., ul. Moniuszki 6
	Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej "DORMED" w Nysie, ul. Mariacka 6
	Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska SP ZOZ, ul. Kościuszki 3
	Zakład Usług Medycznych Przychodnia Lekarsko-Rehabilitacyjna, ul. Chodowieckiego 9
Biała	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ZDROWIE" s.c. w Białej, ul. Opolska 2
Branice	Zdrowie Rodziny Sp. z o.o. NZOZ, ul. Szpitalna 18
Głubczyce	Ambulatorium z Izbą Chorych Poradnia POZ, ul. Kochanowskiego 3
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej DOM-Med., ul. Wodna 11
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Familia s.c., ul. Niepodległości 16

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Jednostka leczenia otwartego
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej GŁUBCZYCKIE CENTRUM REHABILITACJI, ul. Grunwaldzka 25
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Indywidualna Praktyka Lekarska – Stomatologiczna MED-DENT Małgorzata Hylak, ul. Sobieskiego 21
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej INTER-MED Sp.z o.o., ul. Sienkiewicza 1
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDICAL, ul. Mokre Kolonia 7
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MS-MED, ul. Mokre Kolonia 7
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Prywatne Laboratorium Analityczne Zdzisław Kowalczyk, ul. Fabryczna 9
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Specjalistyczny Ośrodek Diagnostyki i Rehabilitacji Dzieci i Młodzieży z Wadą Słuchu LOGO-MED s.c., ul. Śląska 1
	Ośrodek Leczenia Chorób Nerek, ul. Marii Skłodowskiej-Curie 26
Głuchołazy	Miejska Przychodnia Rejonowa, ul. Rynek 12-14
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Przy Alei", ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego 1A
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Centrum Medyczne”, ul. Moniuszki 12
	NZOZ "OPTICA 2002", ul. 12/14
	Zespół Poradni Specjalistycznych, ul. Rynek 12-14
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Caritas Diecezji Opolskiej Poradnia Opieki Paliatywnej i Hospicyjnej, Głuchołazy ul. Jana Pawła II 14

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

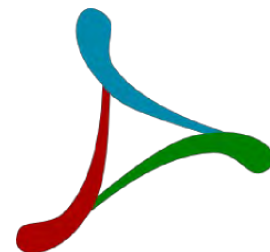
Miejscowość	Jednostka leczenia otwartego
Grodków	Centrum Szybkiej Diagnostyki Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej, ul. Sienkiewicza 100A
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "MEDIUM" s.c., ul. Słowackiego 6
	Zakład Opiekuńczo-Leczniczy, Grodków ul. Szpitalna 13
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Stomatologii ART-DENT s.c., ul. Słowackiego 5
	NZOZ Praktyka Lekarzy Rodzinnych i Lekarzy Specjalistów "SANMED", ul. Słowackiego 5
Kietrz	Gminny Zespół Lecznictwa Otwartego, ul. Kościelna 1
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Praktyka Lekarza Rodzinnego w Nowej Cerekwi Poradnia (Gabinet) Lekarza Rodzinnego, ul. Głubczycka 3
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Praktyka Lekarza Rodzinnego w Nowej Cerekwi, Nowa Cerekwia, ul. Młyńska 13
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "VITA-DENT" s.c. (stomatologia), ul. Głubczycka 3
Korfantów	Indywidualna Praktyka Lekarska POZ, ul. 3 Maja 7
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Caritas Diecezji Opolskiej, ul. 3 Maja 4
	Gabinet Podstawowej Opieki Zdrowotnej Ścinawa Mała
	Prywatna Przychodnia Lekarska w Przechodzie
Lubrza	Ośrodek Zdrowia będący filią Optima Medycyna S.A., ul. Dytmarów 2
	Gabinet Lekarski Przychodni Lekarskiej „Medicus” z Prudnika, ul. Harcerska 1

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Jednostka leczenia otwartego
Łambinowice	Poradnia POZ Vita ul. Parkowa 10
	NZOZ Sanmed ul. Dworcowa 4
	NZOZ Caritas Diecezji Opolskiej, ul. Zawadzkiego 29
	MADEJDENT – Łambinowice, ul. Dworcowa 4
	Gabinet stomatologiczny – Zdzisława Wolańska – Łambinowice, ul. 1 Maja 6D
	Gabinet lekarski – Jerzy Hantzko - Łambinowice, ul. 1 Maja 6A/1
Otmuchów	Przychodnia Rodzinna Omega Sp. z o.o. Poradnia (Gabinet) Lekarza POZ, ul. Krakowska 17
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej El-Med., ul. Nyska 13
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Caritas Diecezji Opolskiej, ul. Żeromskiego 4
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Sal-Med w Kałkowie
Paczków	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "MEDEX" – Centrum Rehabilitacji, ul. Armii Krajowej 2
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "MEDICUS" - Przychodnia Rodzinna ul. Witosza 2a
	Prywatny Gabinet Stomatologiczny lek. stom. Iwona Bąk, Paczków ul. Wojska Polskiego 28
	Prywatny Gabinet Stomatologiczny „A-DENT” lek. stom. Wiesława Andrejków, Paczków ul. Wojska Polskiego 32
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "OMEGA", ul. Staszica 5
	Przychodnia Specjalistyczna, ul. Daszyńskiego 9
Prudnik	Ambulatorium z Izbą Chorych, ul. Kościuszki 7
	Centrum Stomatologiczne Sp. z o.o. Niepubliczny Zakład Opieki Stomatologicznej, ul. Kościuszki 15



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Jednostka leczenia otwartego
	Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej AMI – MEDICA, ul. Staszica 1
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej ARTRO, ul. Piastowska 64
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej AUDIOFON, ul. Traugutta 4
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Laboratorium Analiz Medycznych ANALMED s.c., ul. Powstańców Śląskich 7
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MED-EWA, ul. Kościuszki 15
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Nowa-Med Specjalistyczna Przychodnia Lekarska, ul. Szpitalna 14
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej ORTODONTA. STOMATOLOG. CHIRURG., ul. Piastowska 28
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Zdrowie s.c., ul. Targowa 6, Głogówek
	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Zdrowie s.c. – filia w Szonowie 33, Szonów
	Ośrodek Zdrowia Olszynka, ul. Nyska 36 Olszynka
	Ośrodek Zdrowia Rudziczka, ul. Nyska 139 Rudziczka
	Poradnia Medycyny Rodzinnej, ul. Koziółka 9
	Przychodnia Lekarska MEDICUS, ul. Kościuszki 15
	Przychodnia Lekarska OPTIMA, ul. Nyska 1
	„Diagnostyka” Sp. z o.o. – punkt pobrań, ul. Damrota 2a
	Wiejski Ośrodek Zdrowia w Moszczance, 48-264 Moszczanka
	Wiejski Ośrodek Zdrowia w Szybowicach, 48-272 Szybowice



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

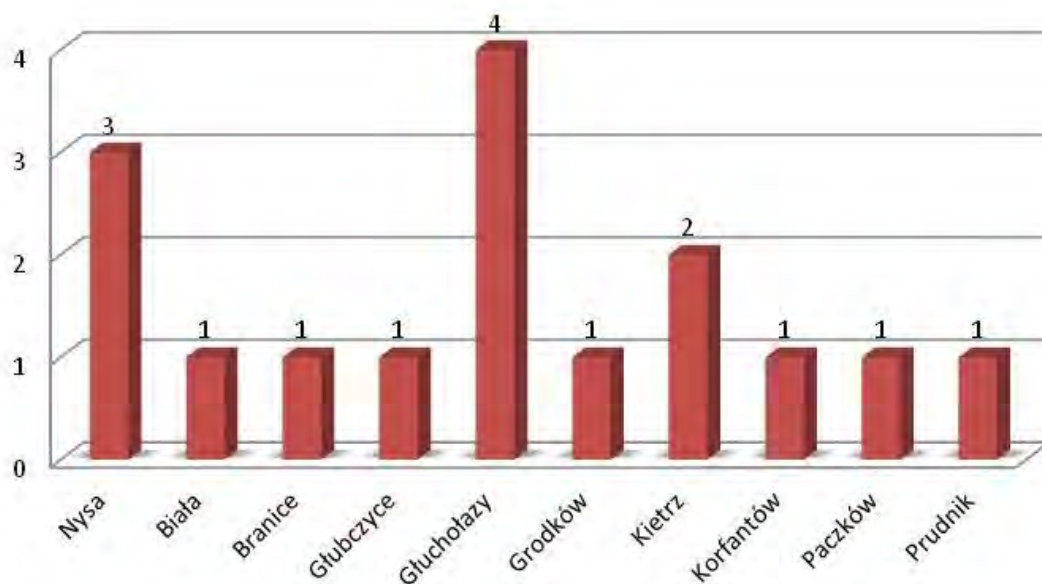
Miejscowość	Jednostka leczenia otwartego
Skoroszyce	NZOZ SKORMED, ul. Działkowa 15
	Vita-Med Chróścina, ul. Ogrodowa 67

Źródło: Opracowanie własne

Lecznictwo zamknięte

Kolejnym punktem jest lecznictwo zamknięte, które obejmuje jednostki ochrony zdrowia świadczące stacjonarne całodobowe usługi medyczne, głównie są to szpitale.

Wykres 27 Liczba jednostek leczenia zamkniętego w poszczególnych gminach



Źródło: Opracowanie własne

Jak widać na powyższym wykresie najczęściej takich jednostek znajduje się w Głuchołazach (4) oraz w Nysie (3). W pozostałych miejscowościach liczba ta kształtuje się na poziomie od 1 do 2 jednostek. Poniższa tabela przedstawia spis poszczególnych jednostek w wybranych gminach.

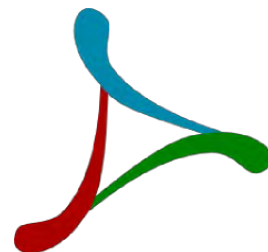


Tabela 64 Jednostki lecznictwa zamkniętego w poszczególnych gminach na terenie województwa opolskiego

Miejscowość	Jednostka lecznictwa zamkniętego
Nysa	Zespół Opieki Zdrowotnej w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 23, Nysa Szpital Powiatowy Wielospecjalistyczny w Nysie, ul. Św. Piotra 1 NZOZ Centrum Rehabilitacji „MEDEX” Kompleksowa Ambulatoryjna Opieka Specjalistyczna Nad Pacjentem z Cukrzycą, Nysa ul. Rodziewiczówny 34
Biała	Zespół Opieki Zdrowotnej – Szpital św. Elżbiety, ul. Moniuszki 8
Branice	Samodzielny Wojewódzki Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych im. Ks. Biskupa Nathana, ul. Szpitalna 18
Głubczyce	Samodzielny Publiczny Zespół Opieki Zdrowotnej, ul. M. Skłodowskiej-Curie 26, Głubczyce
Głuchołazy	Zakład Opiekuńczo-Leczniczy Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Głuchołazach, Głuchołazy ul. Parkowa 9 Szpital Specjalistyczny MSW, ul. Karłowicza 40 Szpital nr 2, ul. Lompy 2 Szpital nr 1, ul. Marii Skłodowskiej-Curie 16
Grodzów	Zakład Opiekuńczo-Leczniczy, Grodzów ul. Szpitalna 13
Kietrz	Zakład Opiekuńczo-Leczniczy, ul. Plac Biskupa Konrada 1 Dom Pomocy Społecznej, ul. Plac Biskupa Konrada 1
Korfantów	Opolskie Centrum Rehabilitacji, ul. Wyzwolenia 11
Paczków	Szpital Rejonowy im. Jana Pawła II, ul. Staszica 3
Prudnik	Prudnickie Centrum Medyczne S.A. w Prudniku, ul. Piastowska 64

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne

W wybranych gminach nie występują żadne ośrodki wpisujące się do kategorii „sanatoria i uzdrowiska”.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

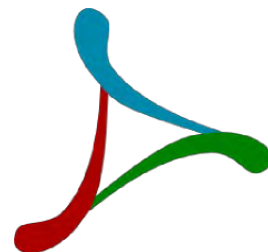
Administracja rządowa i samorządowa

Na wybranych obszarach występuje 28 jednostek administracji rządowej, najwięcej znajduje się ich w Nysie (6), w Prudniku (5) oraz w Głubczycach (5). W pozostałych miejscowościach liczba tych jednostek waha się od 0 do 2.

Poniższa tabela prezentuje wykaz jednostek administracji rządowej w poszczególnych miejscowościach wraz z adresami.

Tabela 65 Jednostki administracji rządowej w poszczególnych gminach na terenie województwa opolskiego

Miejscowość	Jednostka administracji rządowej
Nysa	Urząd Skarbowy w Nysie, ul. Krzywoustego 23 Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Nysie, ul. Żeromskiego 7/9 Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w powiecie nyskim, ul. Parkowa 2-4 Oddział Celny w Nysie, ul. Otmuchowska 50 Komenda Powiatowa Policji w Nysie, ul. Armii Krajowej 11 Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Nysie, ul. Szopena 5
Biała	Komenda Powiatowa Policji w Prudniku. Posterunek w Białej ul. Prudnicka 29a
Głubczyce	Urząd Skarbowy w Głubczycach, ul. Fabryczna 2 Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Głubczycach, ul. Grunwaldzka 1B Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w powiecie głubczyckim, ul. Powstańców 4 Komenda Powiatowa Policji w Głubczycach, ul. Bolesława Chrobrego 6 Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Głubczycach, ul. Kołtątaja 4
Głuchołazy	Komisariat Policji w Głuchołazach ul. Grunwaldzka 2 Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza PSP nr 2 ul. Grunwaldzka 4



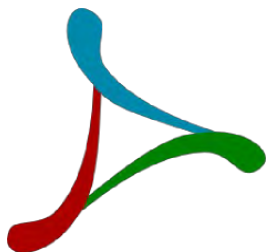
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Jednostka administracji rządowej
Grodków	Komisariat Policji w Grodkowie, ul. Kasztanowa 5 Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza Państwowej Straży Pożarnej w Grodkowie, ul. Słowackiego 1
Kietrz	Komisariat Policji w Kietrzu, ul. Okrzei 5
Korfantów	Komisariat Policji w Korfantowie, ul. Powstańców Śląskich 5
Łambinowice	Urząd Gminy w Łambinowicach, ul. Gen. Zawadzkiego 29 Posterunek policji mieszczący się w budynku Urzędu Gminy w Łambinowicach, ul. Gen. Zawadzkiego 29
Otmuchów	Komisariat Policji w Otmuchowie, ul. H. Sienkiewicza 9
Paczków	Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza Państwowej Straży Pożarnej nr 3 w Paczkowie, ul. Jagiellońska 6 Komisariat Policji w Paczkowie, ul. Mickiewicza 11
Prudnik	Urząd Skarbowy w Prudniku, ul. Kopernika 1A Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Prudniku, ul. Klasztorna 4 Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Prudniku, ul. Kościuszki 76 Komenda Powiatowa Policji w Prudniku, ul. Skowrońskiego 39 Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Prudniku ul. Legionów 12a

Źródło: Opracowanie własne

Poniżej przedstawiony został wykres, prezentujący liczbę opisywanych jednostek w każdej miejscowości.

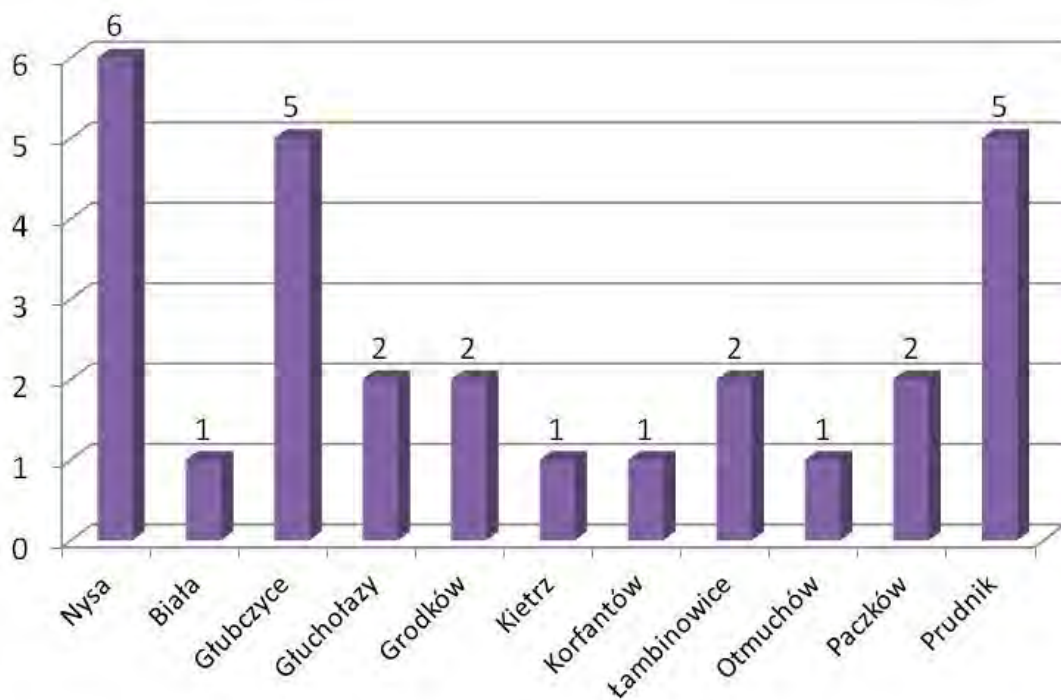


Wykres 28 Liczba jednostek administracji rządowej w poszczególnych gminach

Biuro projektu:

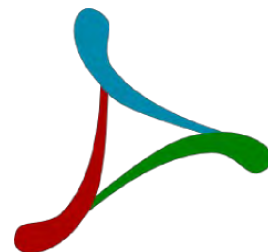
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

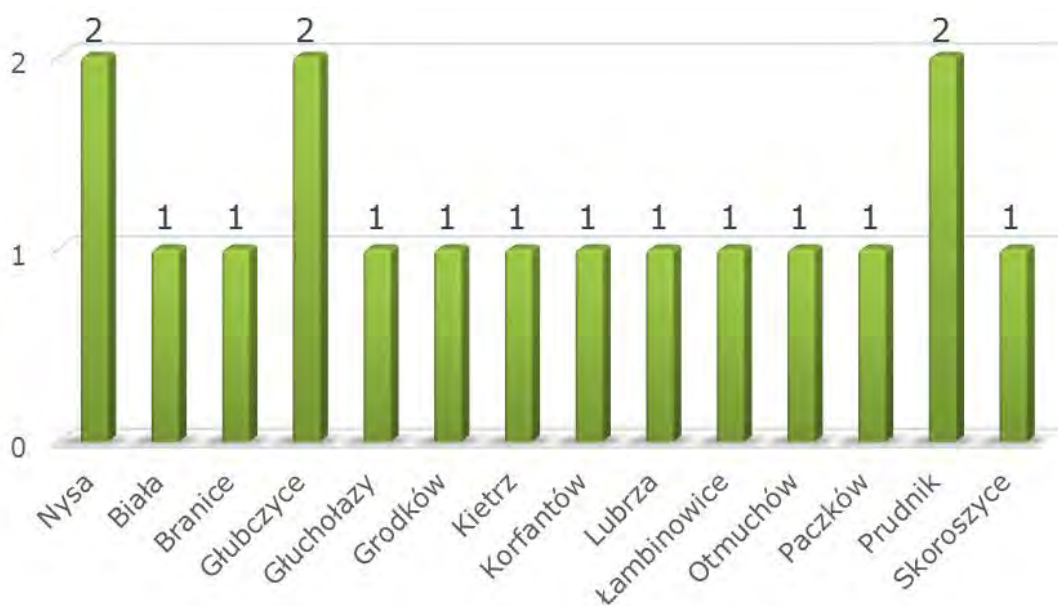


Źródło: Opracowanie własne

Liczba jednostek administracji samorządowej kształtuje się od 1 do 2 obiektów w każdej z wybranych gmin. Poniższy wykres obrazuje jak przedstawia się rozkład tych jednostek na poszczególne miejscowości. Najwięcej takich obiektów, czyli po 2, znajduje się w Nysie, w Głubczycach i w Prudniku. W pozostałych gminach można spotkać po 1 punkcie tego typu.



Wykres 29 Liczba jednostek administracji samorządowej w poszczególnych gminach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne

Nazwy i adresy każdej z tych jednostek prezentuje poniższa tabela. Jak widać głównie są to Urzędy Miejskie, a w Nysie, Głubczycach oraz Prudniku – Starostwa Powiatowe.

Tabela 66 Jednostki administracji samorządowej w wybranych gminach na terenie województwa opolskiego

Miejscowość	Jednostka administracji samorządowej
Nysa	Starostwo Powiatowe, ul. Moniuszki 9 Urząd Miejski w Nysie, ul. Kolejowa 15
Biała	Urząd Miejski, ul. Rynek 10
Branice	Urząd Gminny, ul. Słowackiego 3
Głubczyce	Starostwo Powiatowe, ul. Kochanowskiego 15 Urząd Miejski, ul. Niepodległości 14
Głuchołazy	Urząd Miejski, ul. Rynek 15

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Jednostka administracji samorządowej
Grodków	Urząd Miejski, ul. Warszawska 29
Kietrz	Urząd Miejski, ul. 3 Maja 1
Korfantów	Urząd Miejski, ul. Rynek 4
Lubrza	Urząd Gminy, ul. Wolności 73
Łambinowice	Urząd Gminy, ul. Gen. Zawadzkiego 29
Otmuchów	Urząd Miejski, ul. Zamkowa 6
Paczków	Urząd Miejski, ul. Rynek 1
Prudnik	Starostwo Powiatowe, ul. Kościuszki 76 Urząd Miejski, ul. Kościuszki 3
Skoroszyce	Urząd Gminy, ul. Powstańców Śląskich 17

Źródło: Opracowanie własne

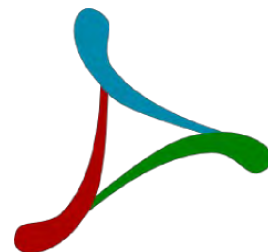
Tereny, obiekty rekreacyjne i rekreacyjno-sportowe oraz kulturalno-rozrywkowe

Ostatni punkt to tereny rekreacyjno-sportowe, których na obszarze wybranych gmin znajduje się łącznie 156. Jak prezentuje poniższy wykres, najczęściej takich terenów znajdziemy w Prudniku i Głuchołazach (po 25). W pozostałych miejscowościach mamy do czynienia z rozłożeniem ilości takich punktów pomiędzy 3 a 17.

W każdej gminie wyróżniono wszystkie obszary, w których tworzą się skupiska ludzi i które jednocześnie służą do sportu i rekreacji dla mieszkańców oraz turystów. Lista tych punktów przedstawia się następująco:

1. Nysa

- Jezioro Nyskie przy drodze krajowej nr 46 wraz z polem namiotowym i kempingowym
- kryta pływalnia przy ul. Piłsudskiego 40
- kąpielisko miejskie przy ul. Ujejskiego
- Stadion Miejski przy ul. Kraszewskiego
- stadion „Polonia” przy ul. Sudeckiej



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- hala sportowa przy ul. Głuchołaskiej
- Nyski Dom Kultury przy ul. Wałowa 7
- Cinema 3D przy Al. Lompy 3
- skate park przy Al. Lompy
- kompleks boisk przy ul. Kordeckiego
- lodowisko przy ul. Kraszewskiego
- korty tenisowe przy ul. Kraszewskiego
- twierdza Nysa – Fort Wodny, Fort II, Fort Prusy
- park miejski
- muzeum przy ul. Biskupa Jarosława 11
- Forteczna Wieża Ciśnień przy ul. Obrońców Tobruku

2. Biała

- park miejski – boiska do gier małych, ul. Prudnicka
- basen miejski odkryty, ul. Koraszewskiego
- boiska sportowe: Biała, ul. Koraszewskiego, Łącznik ul. Sportowa
- boiska do piłki nożnej Chrzelice, Grabina, Kolnowice, Mokra, Nowa Wieś, Olbrachcice, Pogórze, Prężyna, Rostkowice, Śmicz, Ligota Bialska
- dziecięcy plac gier i zabaw dla dzieci, Pl. Zamkowy
- ścieżki rowerowe
- trasy turystyczne

3. Branice

- las Mokre-Lewice
- basen kąpielowy przy ul. Pawlety 25
- hale sportowe przy ul. Słoneczna 8

4. Głubczyce

- park miejski w południowej części miasta,
- Las Głubczycki
- chroniony Krajobraz Rejonu Mokre-Lewice
- Góry Opawskie
- trasa rowerowa Opawice



Biuro projektu:

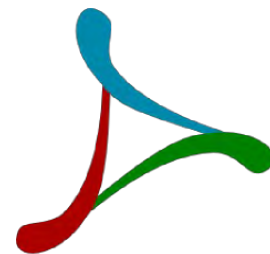
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- pomniki przyrody
- **kryta pływalnia** oraz odkryty basen
- hala sportowa przy ul. Olimpijskiej
- stadion miejski, Pl. Sportowy
- boisko „Orlik”
- Ośrodek Rekreacyjno-Wypoczynkowy Pietrowice

5. Głucholązy

- Lodowisko – **Biały Orlik 2012** przy ul. Boh. Warszawy 10
- sauna
- hala sportowa przy ul. Skłodowskiej-Curie
- Arboretum (znajdujące się w lesie komunalnym na stokach Przedniej Kopy)
- Park Zdrojowy „Alpinarium”
- alejka spacerowa „Skowronka” oraz „Moniuszki”
- PAINTBALL GAROTA (paintball, quad, strzelnica sportowa, segway, gry militarne) przy ul. Królowej Jadwigi
- tor motocrossowy w Głucholazach przy ul. Prymasa S. Wyszyńskiego
- tor jumpingowy dla rowerów w Głucholazach
- boisko sportowe „ORLIK”
- Interaktywny Park Edukacji i Rozrywki Zaginione Miasto ROSENAU z kąpieliskiem przy ul. Pokrzywna 76
- siłownie zewnętrzne w Głucholazach i Pokrzywnej
- zaplecze rekreacyjne w bazie hotelowej w miejscowościach Głucholązy, Pokrzywna, Jarnołówku, Podlesie (baseny, kręgielnie, sauny itp.)
- rekreacyjna jazda na koniach w Jarnołówku
- szlaki turystyczne (największe zagęszczenie szlaków na km² w Polsce)
- trasy narciarstwa biegowego w Głucholazach i Jarnołówku
- trasy biegów na orientację w terenie
- punkt widokowy ze schroniskiem na Kopie Biskupiej
- łowiska ryb w Jarnołówku i Pokrzywnej
- skatepark w Głucholazach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Stadion Miejski Piłkarsko–Lekkoatletyczny z certyfikatem FIFA i IPZLA ze sztucznym oświetleniem (w miejsce wymienionego stadionu miejskiego)
- teren rekreacyjny z ofertą wsi tematycznej „Kulinarny Skarbiec”
- Studnia Jakubowa w masywie Góry Parkowej
- tory łącznicze w Głuchołazach przy ul. Damrota
- Park Krajobrazowy Góry Opawskie – rezerwat - Las Budkowy, nad Białką, Cicha Dolina

6. Grodków

- basen przy ul. Kasztanowej
- stadion sportowy
- hala sportowa 2x (Grodków)
- boisko wielofunkcyjne w Jędrzejowie
- kilkanaście boisk do piłki nożnej na terenach wiejskich
- boisko ORLIK w Grodkowie
- plac manewrowy dla rowerków przy ul. Krakowskiej
- siłownie zewnętrzne (Grodków + 6 sołectw)
- skate park przy ul. Krakowskiej
- kąpielisko „Leśna Przystań” w Głębocku
- kort tenisowy przy ul. Wiejskiej
- dwa rezerваты przyrody „Kokorycz”, „Dębina”
- trasy rowerowe (oznakowane 80 km)

7. Kietrz

- park Czterech Żywiołów, ul. Kościuszki
- kryta pływalnia przy ul. Kościuszki
- boisko ORLIK

8. Korfantów

- dwie trasy rowerowe
- Ośrodek Sportu i Rekreacji z boiskiem, basenami i pawilonem sportowym w Ścinawie Małej
- Ośrodek Sportu i Rekreacji ze stadionem i pawilonem sportowym w Korfantowie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

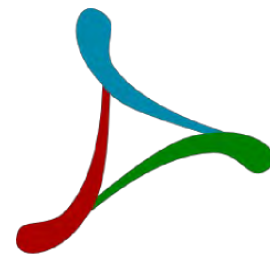
- boiska sportowe: Gryżów ,Przechód, Włodary
- Izba Tradycji w Przechodzie
- hala sportowa w Korfantowie przy ul. Mickiewicza 3
- basen kryty przy OCR w Korfantowie przy ul. Wyzwolenia 11
- kompleks boisk sportowych wraz z bieżniami przy ZSP i Gimnazjum w Korfantowie
- sala widowiskowa MGOKSiR w Korfantowie
- park w zachodniej części Korfantowa
- biblioteka w Korfantowie przy ul. Kościuszki 2A
- siłownie zewnętrzne w Korfantowie przy ul. Adama Mickiewicza

9. Lubrza

- boiska wielofunkcyjne w Lubrzy i Dytmarowie
- boiska do piłki nożnej w Lubrzy, Skrzypcu, Olszynie, Prężynce, Trzebinie
- boisko do tenisa ziemnego w Słokowie i Olszynie
- zabytkowy park w Trzebinie z Budynkiem Bramnym (Izba Tradycji)
- część Parku Krajobrazowego Góry Opawskie
- trasy rowerowe

10. Łambinowice

- ścieżki piesze
- ścieżki rowerowe
- okolice Nysy Kłodzkiej
- boiska sportowe w Mańkowicach, Piątkowicach, Jasienicy Dolnej, Lasocicach, Bielicach i Malerzowicach Wielkich
- Stadion Metalowiec w Łambinowicach przy ul. Obozowej
- siłownia zewnętrzna przy GOKSiR w Łambinowicach
- park w okolicach GOKSiR Łambinowice
- Centralne Muzeum Jeńców Wojennych w Łambinowicach Opolu przy ul. Muzealnej
- Stary Cmentarz Jeniecki z okresu I wojny światowej przy drodze powiatowej w kierunku Sowina



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Pomnik Martyrologii Jeńców Wojennych na cmentarzu z okresu II wojny światowej
- Cmentarz Ofiar Obozu Pracy 1945-46
- tereny po byłym stalagu VIIIb
- kompleks boisk sportowych ORLIK w Łambinowicach przy ul. Powstańców Śląskich
- Bory Niemodlińskie
- Tereny rekreacyjne w Malerzowicach Wielkich

11. Otmuchów

- obszar chronionego krajobrazu
- obiekt rekreacyjno-wypoczynkowy „SOLARIUM”
- Plac „Partnerstwa” przy ul. Powstańców Śląskich
- Stadion Miejski przy ul. Lipowej
- kompleks boisk przy ul. Jagiełły
- okolice Jeziora Otmuchowskiego
- zabytki
- ścieżki rowerowe: nowobudowana ścieżka rowerowa biegnąca od granicy państwa (Zwanowic), przez Kałków Broniszowice Śliwice Otmuchów Sarnowice, wzdłuż nabrzeża Jeziora Otmuchowskiego

12. Paczków

- Gminne Centrum Sportu i Rekreacji w Paczkowie przy ul. Wojska Polskiego korty tenisowe, siłownia oraz sauna fińska w ramach hali sportowej
- kompleks sportowo-rekreacyjny
- odkryty basen miejski, ul. Jagiellońska
- boisko do piłki nożnej
- sześć tras turystycznych
- Muzeum Gazownictwa w Paczkowie przy ul. Pocztovej
- Górka Borówkowa
- okolice Zalewu Paczkowskiego oraz Jeziora Otmuchowskiego

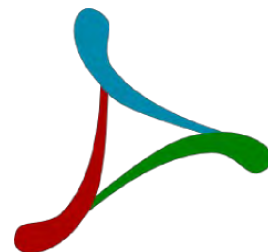


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

13. Prudnik

- dwa kompleksy boisk sportowych „Orlik 2012” (Park Miejski, Starostwo Powiatowe)
- kompleks boisk sportowych na osiedlu Jesionowe Wzgórze (w tym korty do tenisa ziemnego)
- kompleks boisk sportowych przy ul. Strzeleckiej
- stadion sportowy przy ul. Kolejowej 7 (w tym korty do tenisa ziemnego)
- stadion sportowy przy ul. Włoskiej 10
- hala sportowa, ul. Łucznicza 1
- kąpielisko miejskie, ul. Zwycięstwa
- kryta pływalnia, ul. Parkowa 4
- Park Miejski (w tym plac zabaw dla dzieci i skate-park) przy ul. Parkowej
- korty tenisowe
- siłownie zewnętrzne 3 kpl. (Park Miejski, ul. Kościuszki, Osiedle Jesionowe Wzgórze)
- Sanktuarium Św. Józefa, Prudnik-Las,
- Prudnicki Dom Kultury przy ul. Kościuszki 1A,
- Muzeum Ziemi Prudnickiej w tym wieże Mała i Katowska przy ul. Bolesława Chrobrego 5
- Wieża Woka, ul. Zamkowa (pozostałość po XIII-wiecznym zamku)
- łowisko rybne jako miejsca relaksu, ul. Łucznicza
- obszar Parku Krajobrazowego Góry Opawskie
- hala sportowa Niemysłowie
- boiska sportowe w miejscowości: Moszczanka, Szybowice, Niemysłowie, Łąka Prudnicka, Mieszkowice, Czyżowice, Rudziczka
- siłownie zewnętrzne Czyżowice, Rudziczka, Mieszkowice
- łowiska rybne jako miejsca relaksu w Wieszczyń, Moszczance – 2 miejsca
- staw Niemysłowie – miejsce rekreacji dla rybaków
- zabytki
- ścieżki rowerowe
- szlaki turystyczne



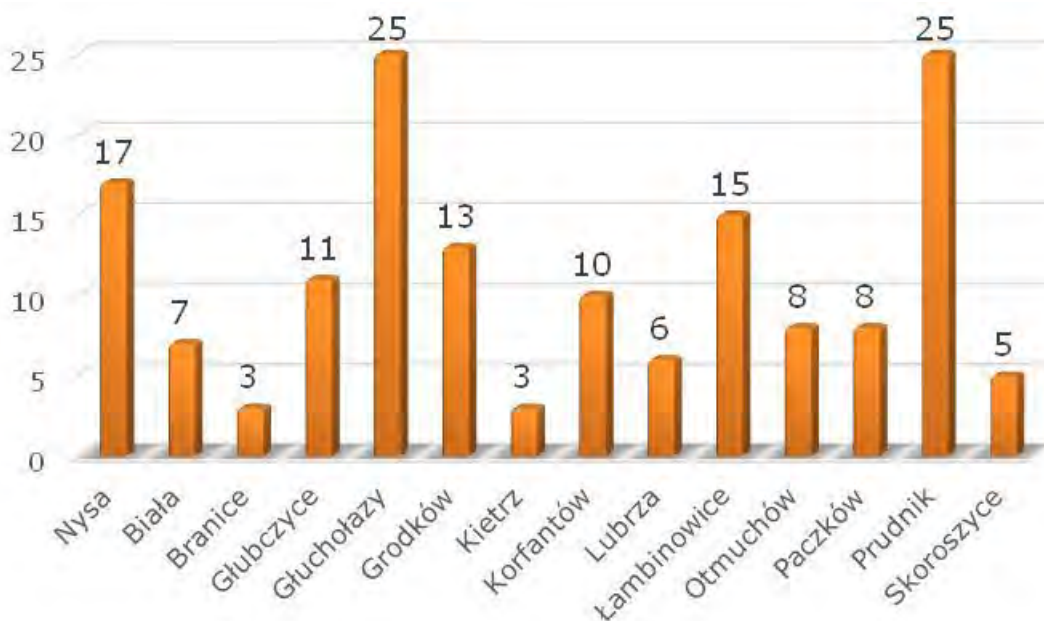
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

14. Skoroszyce

- trasy rowerowe
- lasy (okolice Mroczkowa i Czarnolasu)
- boiska do gier zespołowych oraz bieżnia
- skatepark w miejscowości Chróścina
- sale sportowe w miejscowości Sidzina i Skoroszyce

Wykres 30 Liczba terenów oraz obiektów rekreacyjnych i rekreacyjno-sportowych, a także kulturalno-rozrywkowych



Źródło: Opracowanie własne

11.1. Podsumowanie

Podsumowując można zauważyć, że ilość miejsc generujących ruch jest zależna od hierarchii jaką pełni gmina. W gminach o mniejszej liczbie ludności lub mniejszej powierzchni występuje ograniczony dostęp do centrów handlowych i targowisk miejskich, jako miejsc codziennego ruchu zakupowego. Występuje również ograniczony dostęp do leczenia otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku (np. parki miejskie, baseny, boiska). Może to wywołać w mieszkańcach poczucie bariery. Należy podkreślić, że w większych ośrodkach OF PN 2020, dostęp do leczenia otwartego i zamkniętego jest dla mieszkańców ułatwiony. Ilość szkół, jako element generujący ruch, również znajduje swoje odzwierciedlenie w wielkości gminy oraz liczbie miejscowej ludności. W ośrodkach o większej liczbie mieszkańców



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

występuje większa liczba różnego typu szkół, w ośrodkach mniejszych jest ich mniej. Gimnazja znajdują się na terenie wszystkich gmin OF PN 2020. Występuje tu zróżnicowana liczba szkół średnich (w zależności od wielkości gminy), co może utrudnić dostęp do szkolnictwa młodzieży pochodzącej z mniejszych gmin jednostek administracyjnych. Nysa jest jedynym ośrodkiem na terenie Obszaru Funkcjonalnego, w którym występuje szkolnictwo wyższe.

Istnieje niewiele źródeł informacji dotyczących generatorów ruchu na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Braki w informacji dotyczą przede wszystkim miejsc dostępu do leczenia otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku: brak lub niedostateczna informacja o parkach miejskich na terenie gmin OF PN 2020, niewystarczające informacje dotyczące ścieżek rowerowych.

Warto dodać, że w wielu gminach można spotkać otwarte siłownie jako miejsce rekreacji i wypoczynku. Dodatkowo OF PN 2020 znajduje się w malowniczo położonych terenach Parku Krajobrazowego Góry Opawskie oraz okolic Nysy Kłodzkiej. W przeważającej większości gmin można spotkać boiska i „Orliki”, które pełnią funkcję miejsc do aktywnego wypoczynku dzieci i młodzieży.



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI ANALITYCZNO-DIAGNOSTYCZNEJ DLA
STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

TOM II
OPRACOWANIE WYNIKÓW BADAŃ

ZAŁĄCZNIK 1C

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



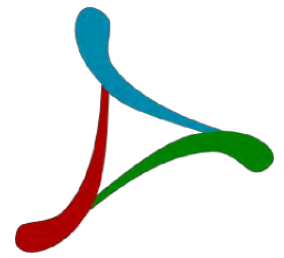


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis treści

Spis treści	2
Spis tabel	4
Spis wykresów	9
1. Badanie struktury taryfowej oraz badanie potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym na obszarze OF PN 2020	12
1.1. Charakterystyka badania	12
1.2. Miejski Zakład Komunikacji w Nysie Spółka z Ograniczoną Odpowiedzialnością	13
1.3. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.	30
1.4. Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Prudniku	57
1.5. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Spółka z o.o. .	85
1.6. Podsumowanie	112
2. Obserwacja realizacji kursów przez innych przewoźników oraz określenie wartości napełnienia ich pojazdów	115
2.1. Charakterystyka badania	115
2.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania	116
3. Badanie ruchu towarowego na obszarze Nysy, Prudnika i Głubczyc	128
3.1. Charakterystyka badania	128
3.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania	128
4. Badanie pomiarów ruchu (pomiar półautomatyczny) w kluczowych dla komunikacji punktach OF PN 2020	148
4.1. Charakterystyka badania	148
4.2. Podsumowanie wyników badań	149
5. Badanie pomiarów ruchu w punktach ekranowych linii kolejowych OF PN 2020	171
5.1. Charakterystyka badania	171
5.2. Prezentacja wyników badania	172
6. Badanie wykorzystania powierzchni parkingowych, określenia charakterystyk parkowania	184
6.1. Charakterystyka badania	184
6.2. Biała – Parking na Rynku	185
6.3. Branice – Parking przy ośrodku zdrowia	188
6.4. Głubczyce – parking przy Ratuszu	191



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

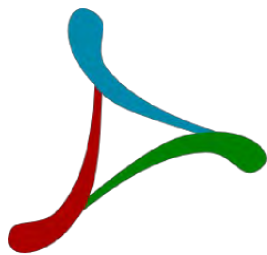
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.5. Głubczyce – parking przy Lidlu	195
6.6. Głogówek – parking na Rynku	198
6.7. Głogówek – parking przy Biedronce	201
6.8. Głuchołazy – parking na Rynku	204
6.9. Głuchołazy – parking przy Lidlu	207
6.10. Grodków – parking na Rynku	210
6.11. Kietrz – parking na Rynku	213
6.12. Korfantów – parking na Rynku	216
6.13. Otmuchów – parking na Rynku	219
6.14. Paczków – parking na Rynku	222
6.15. Prudnik – parking na Rynku	225
6.16. Prudnik – parking przy Kauflandzie	228
6.17. Prudnik – ul. Kościuszki za przychodnią Medicus	231
6.18. Prudnik – Plac Wolności	234
6.19. Nysa – parking na Rynku	236
6.20. Nysa – ul. Eichendorffa	240
6.21. Nysa – parking wzdłuż ulicy Celnej	243
6.22. Nysa – parking ul. Piastowska	246
6.23. Nysa – parking przy ul. Szopena	249
6.24. Podsumowanie	253



MINISTERSTWO
ROZWOJU





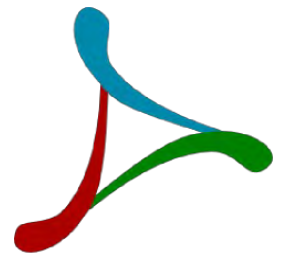
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel

Tabela 1 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania.....	14
Tabela 2 Liczba pasażerów przewiezionych podczas badania w podziale na linie i typ dnia.....	14
Tabela 3 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w okresie badania.....	15
Tabela 4 Średnia liczba pasażerów w pojeździe, podział ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia.....	16
Tabela 5 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linie i typ dnia.....	17
Tabela 6 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w okresie prowadzenia badania.....	18
Tabela 7 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w dzień roboczy w okresie prowadzenia badania.....	18
Tabela 8 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w sobotę w okresie prowadzenia badania.....	18
Tabela 9 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w niedzielę w okresie prowadzenia badania.....	19
Tabela 10 Całkowita wymiana pasażerów na przystankach.....	20
Tabela 11 Badanie struktury taryfowej.....	29
Tabela 12 Badanie struktury ulg.....	30
Tabela 13 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania.....	30
Tabela 14 Liczba przewiezionych pasażerów podczas badania w podziale na linie i typ dnia.....	31
Tabela 15 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w okresie badania.....	33
Tabela 16 Średnia liczba pasażerów w pojeździe, podział ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia.....	34
Tabela 17 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linie i typ dnia.....	36
Tabela 18 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie w okresie prowadzenia badania.....	39
Tabela 19 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie w dzień roboczy w okresie prowadzenia badania.....	39
Tabela 20 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie w sobotę w okresie prowadzenia badania.....	39
Tabela 21 Całkowita wymiana pasażerów na przystankach.....	41
Tabela 22 Badanie struktury taryfowej.....	52
Tabela 23 Badanie struktury ulg.....	53
Tabela 24 Częstotliwość podróżowania pasażerów PKS w Nysie.....	54
Tabela 25 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania.....	57
Tabela 26 Liczba przewiezionych pasażerów podczas badania w podziale na linie i typ dnia.....	57
Tabela 27 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w okresie badania.....	61
Tabela 28 Średnia liczba pasażerów w pojeździe ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia.....	62
Tabela 29 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linie i typ dnia.....	63
Tabela 30 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania.....	66
Tabela 31 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania – dzień roboczy.....	67



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 32 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania – sobota	67
Tabela 33 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania – niedziela	67
Tabela 34 Całkowita wymiana pasażerów na przystankach	69
Tabela 35 Badanie struktury taryfowej	83
Tabela 36 Badanie struktury ulg	84
Tabela 37 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania	86
Tabela 38 Liczba przewiezionych pasażerów podczas badania w podziale na linie i typ dnia	86
Tabela 39 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w okresie badania	90
Tabela 40 Średnia liczba pasażerów ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia	91
Tabela 41 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linię i typ dnia	92
Tabela 42 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania	96
Tabela 43 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania – dzień roboczy	97
Tabela 44 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania – sobota	97
Tabela 45 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania – niedziela	97
Tabela 46 Całkowita wymiana pasażerów na przystankach	99
Tabela 47 Badanie struktury taryfowej	110
Tabela 48 Badanie struktury ulg	111
Tabela 49 Lista punktów pomiarowych	116
Tabela 50 Ogólna liczba przebadanych kursów	117
Tabela 51 Średnia liczba przebadanych kursów	118
Tabela 52 Liczba przebadanych kursów ze względu na przewoźnika	119
Tabela 53 Typy taborów używanych przez przewoźnika	121
Tabela 54 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników w podziale ze względu na punkt prowadzenia obserwacji	125
Tabela 55 Lista firm biorących udział w badaniu	128
Tabela 56 Zestawienie celów podróży z podziałem na miasta i województwa	134
Tabela 57 Cele podróży firm z Nysy	139
Tabela 58 Cele podróży firm z Głubczyc	141
Tabela 59 Cele podróży firm z Prudnika	142
Tabela 60 Częstotliwość podróży – Nysa	143
Tabela 61 Częstotliwość podróży – Prudnik	145
Tabela 62 Częstotliwość podróży – Głubczyce	146
Tabela 63 Lista punktów wybranych do badania pomiarów ruchu	148



Biuro projektu:

48-300 Nysa

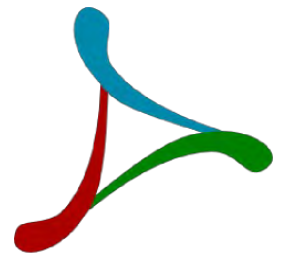
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 64 Liczba pojazdów ze względu na godzinę przejazdu	150
Tabela 65 Liczba pojazdów w podziale ze względu na wybrane skrzyżowania	152
Tabela 66 Liczba pojazdów w wybranych punktach pomiarowych	157
Tabela 67 Lista punktów wybranych do badania pomiarów ruchu	171
Tabela 68 Podsumowanie – liczba pojazdów ze względu na typ i godzinę	172
Tabela 69 Liczba pojazdów w podziale ze względu na miejscowość przejazdu	174
Tabela 70 Liczba pojazdów ze względu na miejscowość oraz lokalizację punktu pomiarowego	177
Tabela 71 ilość przejeżdżających przez przejazd pociągów	182
Tabela 72 Lista parkingów wybranych do badania wykorzystania powierzchni parkingowych	184
Tabela 73 Liczba samochodów na parkingu w Białej	185
Tabela 74 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu w Białej wg. województw z których pochodzą	186
Tabela 75 Czas postoju na parkingu w Białej	187
Tabela 76 Liczba samochodów parkujących przy ośrodku zdrowia w Branicach	188
Tabela 77 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ośrodku zdrowia w Branicach wg. województw z których pochodzą	189
Tabela 78 Czas postoju na parkingu w Branicach	189
Tabela 79 Liczba pojazdów na parkingu przy Ratuszu w Głubczycach	191
Tabela 80 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy Ratuszu w Głubczycach wg. województw z których pochodzą	192
Tabela 81 Czas postoju na parkingu przy Ratuszu w Głubczycach	193
Tabela 82 Liczba samochodów na parkingu przy Lidlu w Głubczycach	195
Tabela 83 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy Lidlu w Głubczycach wg. województw z których pochodzą	196
Tabela 84 Czas postoju na parkingu Głubczyce - Lidl	197
Tabela 85 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Głogówku	198
Tabela 86 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Głogówku wg. województw z których pochodzą	199
Tabela 87 Czas postoju na parkingu na Rynku w Głogówku	200
Tabela 88 Liczba pojazdów na parkingu przy Biedronce w Głogówku	201
Tabela 89 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy Biedronce w Głogówku wg. województw z których pochodzą	202
Tabela 90 Czas postoju na parkingu przy Biedronce w Głogówku	203
Tabela 91 Liczba samochodów na parkingu na Rynku w Głuchołazach	204
Tabela 92 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Głuchołazach wg. województw z których pochodzą	205
Tabela 93 Czas postoju na parkingu na Rynku w Głuchołazach	206
Tabela 94 Liczba pojazdów zaparkowanych w Głuchołazach przy Lidlu	208



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 95 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy Lidlu w Głuchołazach wg. województw z których pochodzą	208
Tabela 96 Czas postoju na parkingu przy Lidlu w Głuchołazach	209
Tabela 97 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Grodkowie	210
Tabela 98 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Grodkowie wg. województw z których pochodzą	211
Tabela 99 Czas postoju na parkingu na Rynku w Grodkowie	212
Tabela 100 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Kietrzcu	213
Tabela 101 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Kietrzcu wg. województw z których pochodzą	214
Tabela 102 Czas postoju na parkingu na Rynku w Kietrzcu	215
Tabela 103 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Korfantowie	216
Tabela 104 Podział innych pojazdów zaparkowanych na rynku w Korfantowie wg. województw z których pochodzą	217
Tabela 105 Czas postoju na parkingu na Rynku w Korfantowie	218
Tabela 106 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Otmuchowie	219
Tabela 107 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Otmuchowie wg. województw z których pochodzą	220
Tabela 108 Czas postoju na parkingu na Rynku w Otmuchowie	221
Tabela 109 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Paczkowie	222
Tabela 110 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Paczkowie wg. województw z których pochodzą	222
Tabela 111 Czas postoju na parkingu na Rynku w Paczkowie	223
Tabela 112 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Prudniku	225
Tabela 113 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Prudniku wg. województw z których pochodzą	226
Tabela 114 Czas postoju na parkingu na Rynku w Prudniku	227
Tabela 115 Liczba pojazdów na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku	228
Tabela 116 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku wg. województw z których pochodzą	229
Tabela 117 Czas postoju na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku	230
Tabela 118 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku	231
Tabela 119 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku wg. województw z których pochodzą	232
Tabela 120 Czas postoju na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku	232
Tabela 121 Liczba pojazdów na parkingu na Placu Wolności w Prudniku	234
Tabela 122 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu na Placu Wolności w Prudniku wg. województw z których pochodzą	235
Tabela 123 Czas postoju na parkingu na Placu Wolności w Prudniku	236



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 124 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Nysie	237
Tabela 125 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu na Rynku w Nysie wg. województw z których pochodzą	238
Tabela 126 Czas postoju pojazdów na parkingu na Rynku w Nysie	238
Tabela 127 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Eichendorffa w Nysie	240
Tabela 128 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ul. Eichendorffa wg. województw z których pochodzą	241
Tabela 129 Czas postoju na parkingu przy ulicy Eichendorffa w Nysie	241
Tabela 130 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Celnej w Nysie	243
Tabela 131 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ul. Celnej w Nysie wg. województw z których pochodzą	244
Tabela 132 Czas postoju na parkingu przy ul. Celnej w Nysie	245
Tabela 133 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Piastowskiej w Nysie	246
Tabela 134 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ul. Piastowskiej w Nysie wg. województw z których pochodzą	247
Tabela 135 Czas postoju na parkingu przy ul. Piastowskiej w Nysie	248
Tabela 136 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Szopena w Nysie	249
Tabela 137 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ul. Szopena w Nysie wg. województw z których pochodzą	250
Tabela 138 Czas postoju na parkingu przy ul. Szopena w Nysie	251
Tabela 139 Czas parkowania we wszystkich miastach na rynkach lub wybranych ulicach z wykluczeniem parkingów pod supermarketami i ośrodkiem zdrowia	254
Tabela 140 Czas parkowania pod supermarketami i ośrodkami zdrowia	256

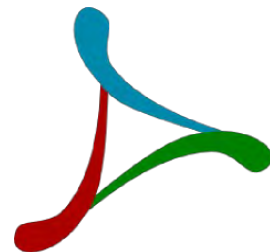


MINISTERSTWO
ROZWOJU



Spis wykresów

Wykres 1 Liczba pasażerów przewiezionych podczas badania w podziale na linię i typ dnia	15
Wykres 2 Średnia liczba pasażerów w pojeździe, podział ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia	16
Wykres 3 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linię i dni tygodnia	17
Wykres 4 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w okresie prowadzenia badania	19
Wykres 5 Rozkład odchyłeń od punktualności kursowania pojazdów MZK Nysa	20
Wykres 6 Badanie struktury taryfowej	29
Wykres 7 Liczba pasażerów przewiezionych podczas badania w podziale na linię i typ dnia	33
Wykres 8 Średnia liczba pasażerów w pojeździe, podział ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia	35
Wykres 9 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linię i dni tygodnia	38
Wykres 10 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie okresie prowadzenia badania	40
Wykres 11 Rozkład odchyłeń od punktualności kursowania pojazdów PKS w Nysie	41
Wykres 12 Badanie struktury taryfowej	53
Wykres 13 Częstotliwość podróżowania pasażerów PKS w Nysie	54
Wykres 14 Najczęstsze cele podróży pasażerów PKS w Nysie	55
Wykres 15 Najczęstsze miejsca początkowe podróży pasażerów PKS w Nysie	56
Wykres 16 Średnia liczba pasażerów w pojeździe ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia	62
Wykres 17 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania ..	68
Wykres 18 Rozkład odchyłeń od punktualności kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku	68
Wykres 19 Badanie struktury taryfowej	84
Wykres 20 Badanie struktury ulg	85
Wykres 21 Średnia liczba pasażerów ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia	91
Wykres 22 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania	98
Wykres 23 Rozkład odchyłeń od punktualności kursowania pojazdów PKS w Głubczycach	98
Wykres 24 Badanie struktury taryfowej	111
Wykres 25 Badanie struktury ulg	111
Wykres 26 Procentowy udział przewozów ze względu na typ dnia	121
Wykres 27 Procentowy udział poszczególnych typów taboru w przebadanych kursach	123
Wykres 28 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników	124
Wykres 29 Cele podróży firm z terenu Nysy	140
Wykres 30 Cele podróży firm z terenu Głubczyc	141
Wykres 31 Cele podróży firm z terenu Prudnika	143
Wykres 32 Liczba pojazdów w podziale ze względu na typ pojazdu	151



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 33 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę prowadzenia pomiaru	151
Wykres 34 Liczba pojazdów ze względu na wybrane skrzyżowania	156
Wykres 35 Liczba pojazdów w podziale ze względu na typ pojazdu	174
Wykres 36 Liczba pojazdów w podziale na miejscowości przejazdu	176
Wykres 37 Liczba samochodów na parkingu w Białej	186
Wykres 38 Liczba zaparkowanych pojazdów na parkingu w Białej wg. godziny	188
Wykres 39 Liczba samochodów parkujących przy ośrodku zdrowia w Branicach	189
Wykres 40 Liczba zaparkowanych pojazdów na parkingu przy ośrodku zdrowia w Branicach wg. godziny	191
Wykres 41 Liczba pojazdów na parkingu przy Ratuszu w Głubczycach	192
Wykres 42 Liczba zaparkowanych pojazdów przy Ratuszu w Głubczycach wg. godziny	195
Wykres 43 Liczba samochodów na parkingu przy Lidlu w Głubczycach	196
Wykres 44 Liczba zaparkowanych pojazdów przy Lidlu w Głubczycach wg. godziny	198
Wykres 45 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Głogówku	199
Wykres 46 Liczba zaparkowanych pojazdów na parkingu na Rynku w Głogówku wg. godziny	201
Wykres 47 Liczba pojazdów na parkingu przy Biedronce w Głogówku	202
Wykres 48 Liczba pojazdów zaparkowanych przy Biedronce w Głogówku wg. godziny	204
Wykres 49 Liczba samochodów na parkingu na Rynku w Głuchołazach	205
Wykres 50 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Głuchołazach wg. godziny	207
Wykres 51 Liczba pojazdów zaparkowanych w Głuchołazach przy Lidlu	208
Wykres 52 Liczba pojazdów zaparkowanych przy Lidlu w Głuchołazach wg. godziny	210
Wykres 53 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Grodkowie	211
Wykres 54 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Grodkowie wg. godziny	213
Wykres 55 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Kietrze	214
Wykres 56 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Kietrze wg. godziny	216
Wykres 57 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Korfantowie	217
Wykres 58 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Korfantowie wg. godziny	219
Wykres 59 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Otmuchowie	220
Wykres 60 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Otmuchowie wg. godziny	221
Wykres 61 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Paczkowie	222
Wykres 62 Liczba pojazdów zaparkowana Rynku w Paczkowie wg. godziny	225
Wykres 63 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Prudniku	226
Wykres 64 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Prudniku wg. godziny	228
Wykres 65 Liczba pojazdów na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku	229
Wykres 66 Liczba pojazdów zaparkowana na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku wg. godziny	230
Wykres 67 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku	231

Wykres 68 Liczba pojazdów zaparkowanych na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku wg. godziny	234
Wykres 69 Liczba pojazdów na parkingu na Placu Wolności w Prudniku.....	235
Wykres 70 Liczba pojazdów zaparkowanych na parkingu na Placu Wolności w Prudniku wg. godziny	236
Wykres 71 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Nysie	237
Wykres 72 Liczba pojazdów zaparkowana na parkingu na Rynku w Nysie wg. godziny	239
Wykres 73 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Eichendorffa w Nysie	240
Wykres 74 Liczba pojazdów zaparkowanych przy ul. Eichendorffa w Nysie wg. godziny	243
Wykres 75 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Celnej w Nysie	244
Wykres 76 Liczba pojazdów zaparkowanych przy ul. Celnej w Nysie wg. godziny	246
Wykres 77 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Piastowskiej w Nysie.....	247
Wykres 78 Liczba pojazdów zaparkowanych przy ul. Piastowskiej w Nysie wg. godziny	249
Wykres 79 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Szopena w Nysie.....	250
Wykres 80 Liczba zaparkowanych pojazdów przy ul. Szopena w Nysie wg. godzin	252
Wykres 81 Liczba pojazdów zaparkowanych we wszystkich badanych punktach	253

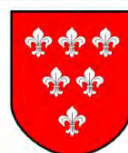


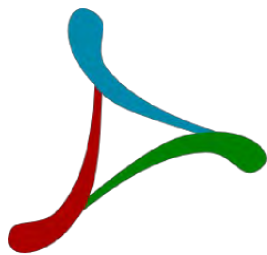
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Badanie struktury taryfowej oraz badanie potoków pasażerskich w transporcie zbiorowym na obszarze OF PN 2020

1.1. Charakterystyka badania

Badaniem zostali objęci następujący przewoźnicy prowadzący działalność na obszarze OF PN 2020:

- Miejski Zakład Komunikacji w Nysie Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.
- PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
- Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku).

Wykonawca wysłał pisemną informację o planowanych badaniach do każdego z przewoźników. Wszyscy przewoźnicy wyrazili zgodę na przeprowadzenie badania oraz poinformowali swoich pracowników o badaniu. Ponadto decyzją Starostwa Powiatowego w Głubczycach pracownicy Wykonawcy zostali zwolnieni z obowiązku posiadania ważnego biletu na przejazd w PKS w Głubczycach w trakcie trwania badania.

Przewoźnicy udostępnili Wykonawcy elektroniczne wersje rozkładów jazdy, w oparciu o które zostały przygotowane formularze badania dla ankierów.

Badanie było prowadzone od 3 listopada 2014 r. do 16 lutego 2015 r. Z wyłączeniem przerwy świąteczno-noworocznej, która trwała od 22 grudnia 2014 r. do 7 stycznia 2015 r. oraz okresu ferii zimowych w województwie opolskim tj. od 19 stycznia do 1 lutego 2015 r.

Badanie było prowadzone we wszystkie dni tygodnia za wyjątkiem piątków, od godziny 06:00 do 18:00. Ankieterzy przebadali każdy kursy jeden raz w ciągu dnia roboczego, jeden raz w sobotę i jeden raz w niedzielę.

W dni robocze w każdym pojeździe pracowało dwóch ankierów, a od godziny 06:00 do 09:00 oraz od 13:00 do 18:00 obsada była zwiększona do 4 osób. W soboty oraz w niedziele w pojazdach pracowało dwóch ankierów.

Ankieterzy zostali przeszkoleni przez pracowników Wykonawcy oraz otrzymali specjalnie przygotowane imienne identyfikatory (patrz: Rysunek 1 *Wzór legitymacji Ankietera*). Szkolenia dla ankierów odbywały się w:

- Gimnazjum nr 2 im. Karpatczyków w Nysie,
- Prudnickim Ośrodku Kultury i Biblioteki Publicznej,
- Hufcu Pracy 8-1 w Głubczycach.

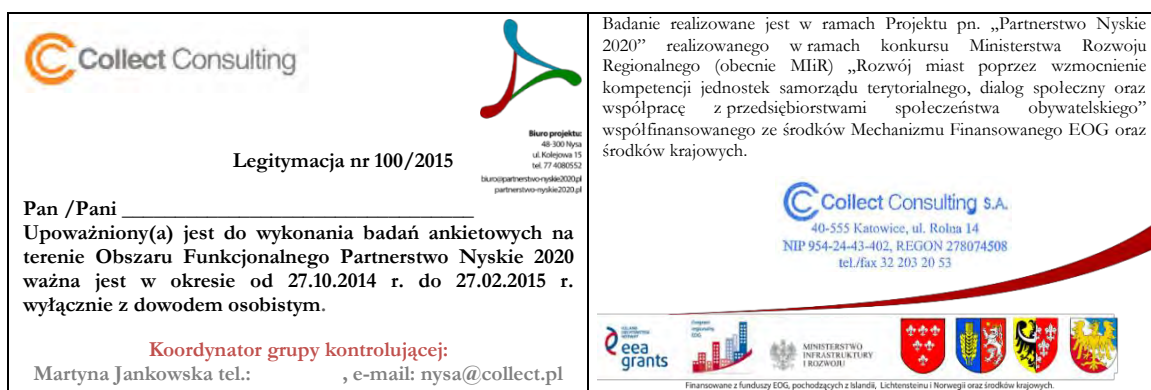
Badanie polegało na zliczaniu przez ankierów liczby osób, które wsiadały i wysiadały na każdym przystanku, zapisywaniu godziny odjazdu pojazdu z przystanku oraz ankietowaniu podczas każdego kursu minimum 90% pasażerów.

Pytania ankietowanych dotyczyły rodzaju biletu oraz rodzaju ulgi, z których korzystał w danej chwili podróżny.

Ankieteryzy pracujący w pojazdach PKS Nysa dodatkowo pytali 5% pasażerów każdego kursu o miejsce początkowe podróży, jej cel, powód oraz częstotliwość podróży.

Głównym celem powyższych badań było określenie liczby osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020. A także zidentyfikowanie najbardziej i najmniej popularnych wśród mieszkańców kierunków podróży, zidentyfikowanie miejsc najmniejszej i największej wymiany pasażerów oraz poznanie struktury taryfowej i punktualności kursowania pojazdów.

Rysunek 1 Wzór legitymacji Ankietera



Źródło: Opracowanie własne.

1.2. Miejski Zakład Komunikacji w Nysie Spółka z Ograniczoną Odpowiedzialnością

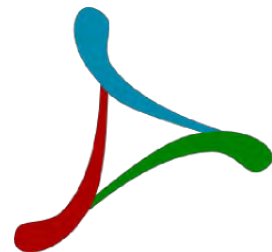
Miejski Zakład Komunikacji w Nysie jest spółką gminną, w której gmina Nysa jest stu procentowym udziałowcem. Spółka ma siedzibę przy ul. Piłsudskiego 59 w Nysie.

MZK w Nysie obsługuje 5 grup linii. Grupa A dzieli się na linię A1 i A2, grupa B dzieli się na linię B1, B2, B3 i B4, grupa C dzieli się na linię C1 i C2, grupa D dzieli się na linię D1 i D2, a grupa E dzieli się na linię E1 i E2.¹

Wykonawca poddał analizie liczbę przewożonych pasażerów, średnią liczbę pasażerów w pojazdach, punktualność kursowania pojazdów, wymianę pasażerów na przystankach oraz strukturę taryfową świadczonej usługi.

Zebrane dane zostały poddane analizie w podziale na typ dnia prowadzenia badania (dzień roboczy, sobota oraz niedziela) oraz na grupę linii.

¹ Dane z 27 lutego 2015r.



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

Badanie na liniach obsługiwanych przez MZK było prowadzone w dni robocze (za wyjątkiem piątków), soboty i niedziele.

Możemy przyjąć, że w dzień roboczy od godziny 6:00 do godziny 18:00 MZK przewozi 8 073 osoby, w sobotę jest to 2 109 osób, a w niedzielę 933 osoby.

Tabela 1 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania

Całkowita liczba przewiezionych pasażerów	11 115	100%
Liczba pasażerów przewiezionych w typowy dzień roboczy	8 073	72,63%
Liczba pasażerów przewiezionych w typową sobotę	2 109	18,97%
Liczba pasażerów przewiezionych w typową niedzielę	933	8,39%

Źródło: Opracowanie własne.

W podziale na grupy linii A, B, C, D i E można zauważyć, że najwięcej osób podróżuje liniami z grup A i B. Są to więc linie najpopularniejsze wśród mieszkańców. Najmniej osób podróżuje liniami grupy D, należy jednak pamiętać, że są to jedyne linie, które nie kursują w soboty i niedziele.

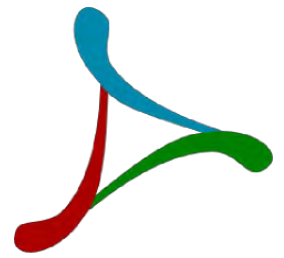
Tabela 2 Liczba pasażerów przewiezionych podczas badania w podziale na linie i typ dnia

	A	B	C	D	E
Liczba pasażerów przewiezionych w typowy dzień roboczy	2 618	2 151	1 432	510	1 362
Liczba pasażerów przewiezionych w typową sobotę	413	750	581	0	365
Liczba pasażerów przewiezionych w typową niedzielę	184	408	204	0	137

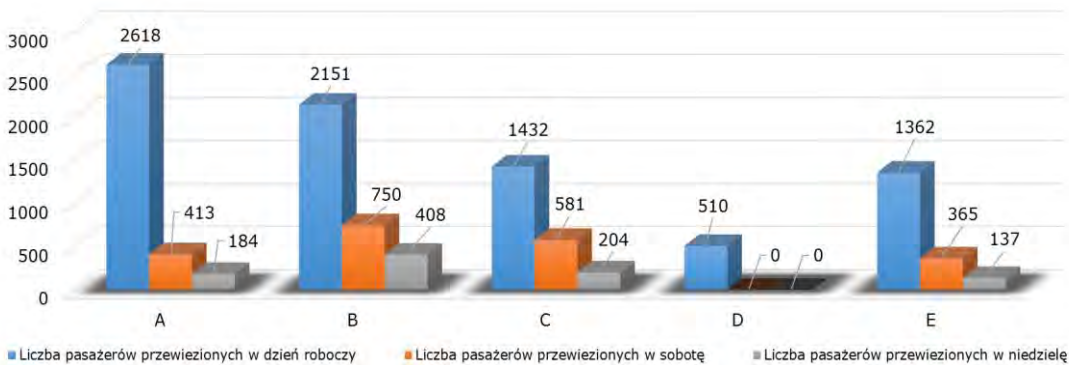
Źródło: Opracowanie własne.

Dane dotyczące liczby przewiezionych pasażerów w podziale na linie i dni tygodnia zostały również zaprezentowane na poniższym wykresie słupkowym.

Tabela oraz wykres ukazują dużą różnicę jaka występuje pomiędzy ilością pasażerów w zależności od typu dnia. W soboty liczba pasażerów jest kilkakrotnie mniejsza niż w dni robocze. Przykładowo na liniach należących do grupy A, w dzień roboczy przewożonych jest 2618 osób, na tych samych liniach w sobotę przewożonych jest 413 osób, a w niedzielę już tylko 184 osoby. W pozostałych przypadkach sytuacja wygląda podobnie, co oznacza, że większość pasażerów korzysta z usług MZK Nysa głównie w dni robocze.



Wykres 1 Liczba pasażerów przewiezionych podczas badania w podziale na linie i typ dnia



Źródło: Opracowanie własne

Kolejnym elementem poddanym analizie przez Wykonawcę była średnia liczba pasażerów w pojeździe. Podczas badania w pojazdach MZK ogółem przebywało średnio 10 pasażerów. W dzień roboczy było to 11 pasażerów, w sobotę 7, a w niedzielę 6 pasażerów.

Tabela 3 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w okresie badania

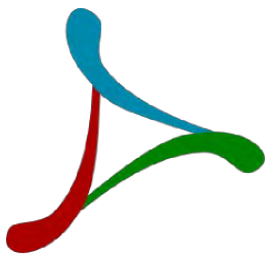
Średnia ogółem	10	Maksymalne zapelnienie
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w dzień roboczy	11	75
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w sobotę	7	39
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w niedzielę	6	36

Źródło: Opracowanie własne

Maksymalne zapelnienie w pojazdach MZK Nysa w dzień roboczy wyniosło 75 osób, w sobotę 39, a w niedzielę 36 osób.

Średnia liczba pasażerów w pojeździe zmieniała się w zależności od godziny, w której były prowadzone badania. W poniższej tabeli pokazano, że średnia liczba pasażerów jest największa w porannych i popołudniowych godzinach szczytu. W godzinach od 8:00 do 9:00 (tj. w czasie najczęstszych dojazdów do pracy i szkoły) oraz od godziny 15:00 do 16:00 (tj. w godzinach najczęstszych powrotów z pracy lub szkoły) wynosi ona 16 osób.

Powyższa zależność nie zachodzi w przypadku soboty i niedzieli. W sobotę możemy zaobserwować wzrost średniej liczby pasażerów we wczesnych godzinach popołudniowych, natomiast w niedzielę pojazdy MZK nie kursują do godziny 12:00, po południu średnia utrzymuje się mniej więcej na podobnym poziomie.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 4 Średnia liczba pasażerów w pojeździe, podział ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia

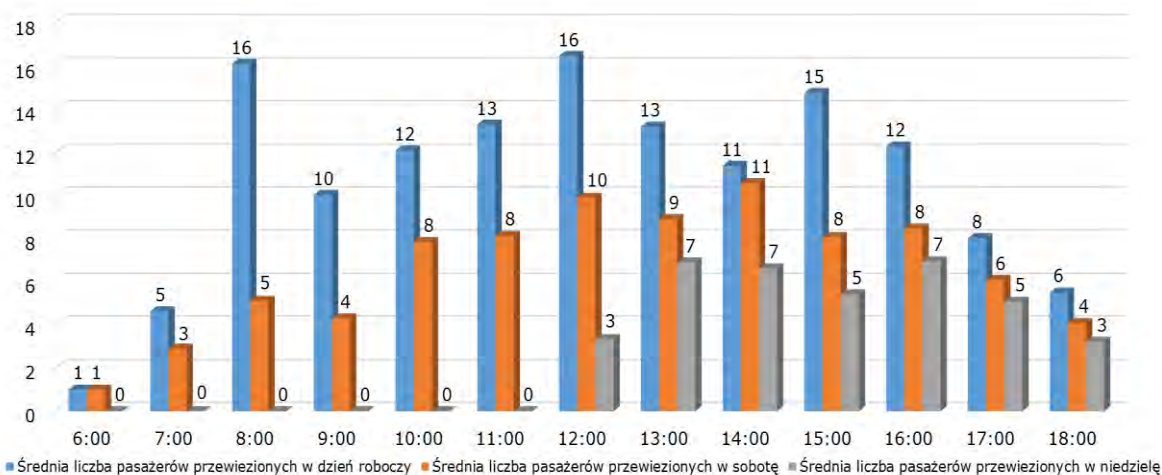
	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	1	5	16	10	12	13	16	13	11	15	12	8	6
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	1	3	5	4	8	8	10	9	11	8	8	6	4
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę	_*	_*	_*	_*	_*	_*	3	7	7	5	7	5	3

Źródło: Opracowanie własne.

* - brak kursów

Powyższe dane, dotyczące średniej liczby pasażerów w podziale na godziny prowadzenia badania, zostały również pokazane na wykresie słupkowym poniżej.

Wykres 2 Średnia liczba pasażerów w pojeździe, podział ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia



Źródło: Opracowanie własne.

Największa średnia liczba pasażerów została zaobserwowana na liniach z grupy A i C, a najniższa na liniach grupy D. Należy zauważyć, że istnieje duża różnica średniej liczby pasażerów pomiędzy liniami grupy D, a liniami pozostałych grup. W soboty oraz w niedziele średnia liczba pasażerów na liniach jest bardzo do siebie zbliżona, jednocześnie będąc znacznie niższą od średniej liczby pasażerów w dni

robocze. Tym samym potwierdza się twierdzenie, że zdecydowana większość pasażerów MZK Nysa korzysta z usług przewoźnika głównie w dni robocze.

Tabela 5 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linie i typ dnia

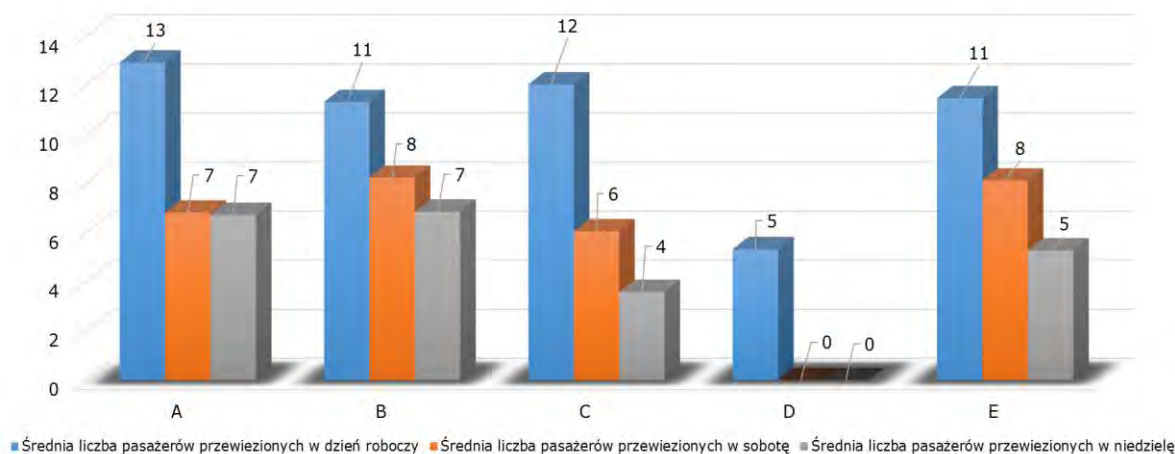
	A	B	C	D	E
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	13	11	12	5	11
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	7	8	6	-*	8
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę	7	7	4	-*	5

Źródło: Opracowanie własne.

* - brak kursów

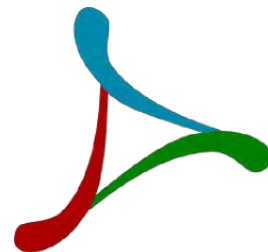
Powyższe dane dotyczące średniej liczby pasażerów w podziale na grupy linii oraz typ dnia zostały również pokazane na wykresie słupkowym poniżej.

Wykres 3 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linie i dni tygodnia



Źródło: Opracowanie własne.

Trzecim elementem poddanym analizie jest punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa. Przy badaniach punktualności publicznego transportu zbiorowego przyjmuje się, że kurs jest opóźniony jeśli pojazd odjedzie z przystanku później niż 3 minuty po czasie odjazdu podanym na rozkładzie, natomiast kurs jest przyspieszony gdy pojazd odjedzie z przystanku wcześniej niż 1 minutę przed rozkładowym czasem odjazdu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W czasie trwania badania ankieterzy przeprowadzili 8 423 pomiary punktualności kursowania pojazdów MZK Nysa, 6 421 odjazdów było punktualnych, 1 752 było opóźnionych, a 250 odbyło się przed czasem.

Przez pomiar punktualności rozumiane jest odnotowanie przez ankietera rzeczywistego czasu odjazdu pojazdu z przystanku i porównanie go z czasem deklarowanym na rozkładzie jazdy.

Tabela 6 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w okresie prowadzenia badania

	8 423	100%
Liczba odjazdów punktualnych	6 421	76,23%
Liczba odjazdów opóźnionych	1 752	20,80%
Liczba odjazdów przed czasem	250	2,97%

Źródło: Opracowanie własne.

W dni robocze przeprowadzono 5 199 pomiarów punktualności, z czego w 3 531 przypadkach odjazd był punktualny, 1 497 odjazdów było opóźnionych, a 171 odjazdów było przed czasem.

Tabela 7 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w dzień roboczy w okresie prowadzenia badania

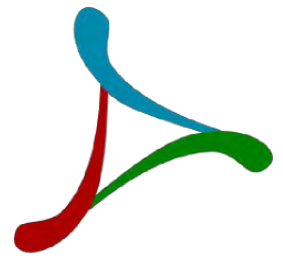
	5 199	100%
Liczba odjazdów punktualnych	3 531	67,92%
Liczba odjazdów opóźnionych	1 497	28,79%
Liczba odjazdów przed czasem	171	3,29%

Źródło: Opracowanie własne.

W soboty przeprowadzono 2 083 pomiary punktualności, z czego w 1 825 przypadkach odjazd był punktualny, 222 odjazdy były opóźnionych, a 38 odjazdów odbyło się przed czasem.

Tabela 8 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w sobotę w okresie prowadzenia badania

	2 083	100%
Liczba odjazdów punktualnych	1 825	87,53%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	2 083	100%
Liczba odjazdów opóźnionych	222	10,65%
Liczba odjazdów przed czasem	38	1,82%

Źródło: Opracowanie własne.

W niedzielę przeprowadzono 1 139 pomiarów punktualności, z czego w 1 065 przypadkach odjazd był punktualny, 33 odjazdy były opóźnione, a 41 odjazdów odbyło się przed czasem.

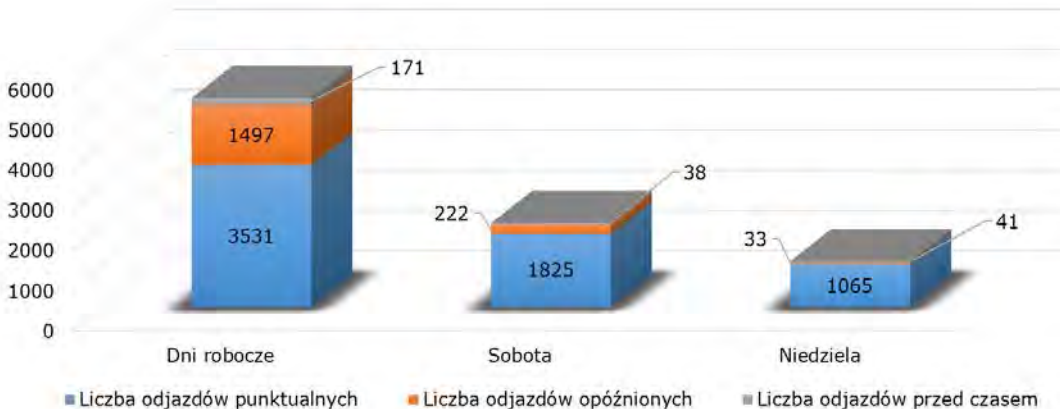
Tabela 9 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w niedzielę w okresie prowadzenia badania

	1 139	100%
Liczba odjazdów punktualnych	1 065	93,50%
Liczba odjazdów opóźnionych	33	2,90%
Liczba odjazdów przed czasem	41	3,60%

Źródło: Opracowanie własne.

Najwyższa punktualność kursowania zachowana zostaje w niedzielę, kiedy to aż 93,50% odjazdów z przystanków jest punktualnych. W dni robocze odsetek ten stanowi jedynie 67,92%. Punktualność kursowania w dużym stopniu zależy od typu dnia, w którym przeprowadzane było badanie. Oznacza to, że istotny wpływ na punktualność może mieć natężenie ruchu drogowego.

Wykres 4 Punktualność kursowania pojazdów MZK Nysa w okresie prowadzenia badania



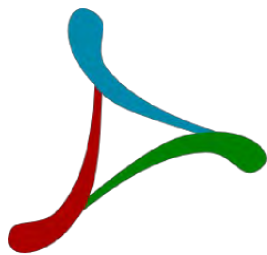
Źródło: Opracowanie własne.

Stron



MINISTERSTWO
ROZWOJU



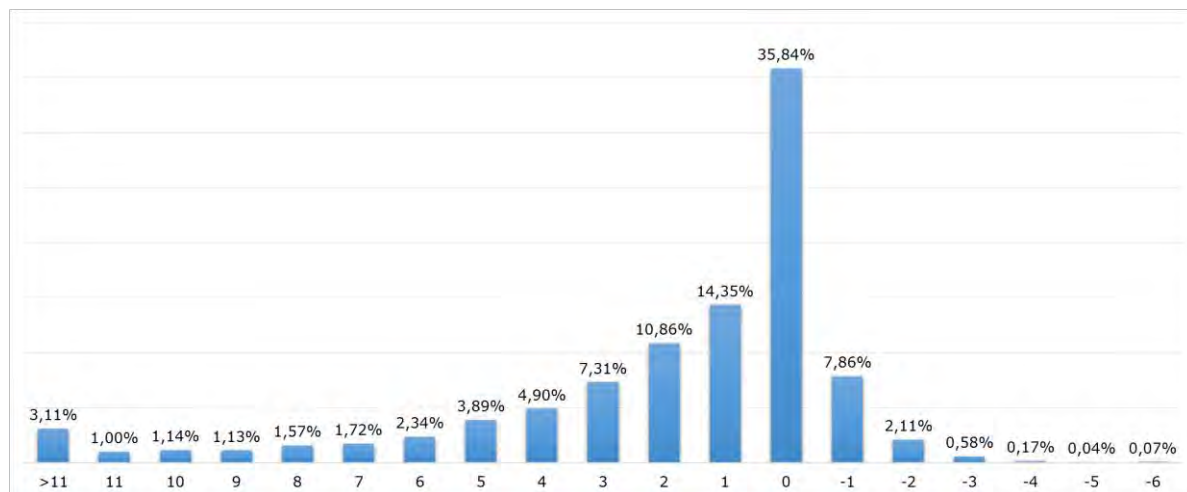


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Poniżej zaprezentowano wykres rozkładu odchyłeń od punktualności kursowania pojazdów MZK. W rozkładzie została wyszczególniona każda minuta opóźnienia lub przyspieszenia oraz jej procentowy udział w ogólnej liczbie pomiarów punktualności. W rozkładzie uwzględniono skalę od 6 minut przed czasem do opóźnienia 11-minutowego, ujęto w rozkładzie również opóźnienia ponad jedenastominutowe.

Wykres 5 Rozkład odchyłeń od punktualności kursowania pojazdów MZK Nysa

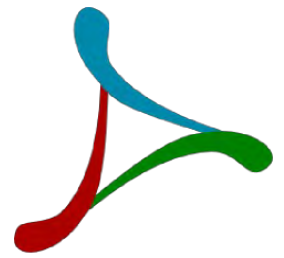


Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym elementem badania była wymiana pasażerów na przystankach, na których zatrzymują się autobusy MZK Nysa. Poniżej zamieszczono tabelę, w której przedstawiono każdy przystanek wraz z analizą, ilu pasażerów na nim wsiadło, a ilu wysiadło. Uwzględniono tu również podział na dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę.

Tabela 10 Całkowita wymiana pasażerów na przystankach

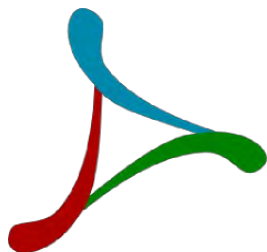
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
ALEJA WP 1	52	80	38	60	13	19	1	1
ALEJA WP 2	46	52	32	41	13	7	1	4
ALEJA WP 3	39	21	33	12	6	5	0	4



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

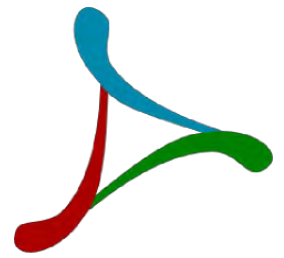
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
ALEJA WP PĘTLA	68	61	41	32	18	15	9	14
BEMA OBWODNICA	1	7	0	0	0	7	1	0
BEMA RONDO	2	6	0	0	2	6	0	0
BIAŁA NYSKA BUK	36	39	35	31	1	8	0	0
BIAŁA NYSKA N/Ż	13	4	7	4	6	0	0	0
BIAŁA NYSKA OSIEDLE	50	28	37	24	12	4	1	0
BIAŁA NYSKA PRDM_B	0	0	0	0	0	0	0	0
BIAŁA NYSKA PRDM_P	0	0	0	0	0	0	0	0
BIAŁA NYSKA SZKOŁA	73	50	57	50	15	0	1	0
BR. GRODKOWSKIEJ	240	246	182	205	37	25	21	16
CHEŁMOŃSKIEGO	129	150	98	122	28	20	3	8
CZARNECKIEGO	11	29	10	15	0	3	1	11
DŁUGOSZA	62	79	32	52	23	22	7	5
DOMASZKOWICE PĘTLA	29	28	18	8	8	14	3	6
DOMASZKOWICE SZKOŁA	72	69	43	43	24	23	5	3
EICHENDORFFA	221	286	166	191	26	33	29	62
GDAŃSKA KRUCZKOWSKIEGO	16	9	16	9	0	0	0	0
GDAŃSKA PODOLSKA	15	11	11	7	1	0	3	4
GIERCZAK	359	303	278	238	50	43	31	22
GŁĘBINÓW FD	3	11	3	7	0	4	0	0
GŁĘBINÓW I	26	21	19	20	7	1	0	0
GŁĘBINÓW PĘTLA	30	8	25	6	5	2	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

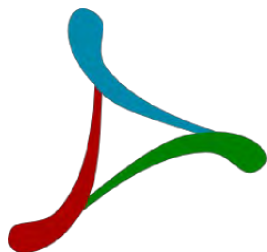
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
GŁUCHOŁASKA	162	135	102	100	42	16	18	19
GOŚWINOWICE GÓRKA	4	3	4	3	0	0	0	0
GOŚWINOWICE I	25	65	21	50	2	12	2	3
GOŚWINOWICE PĘTLA	201	153	136	109	64	44	1	0
GOŚWINOWICE SAD	5	14	4	6	0	6	1	2
GÓRNA WIEŚ	49	54	30	22	14	18	5	14
GRODKÓW KOSZARY	50	41	50	41	0	0	0	0
GRODKÓW KOŚCIÓŁ	177	60	109	24	46	20	22	16
GRODKÓW PODZAMCZE	279	299	173	208	71	67	35	24
HAJDUKI N/Ż	34	57	24	38	10	10	0	9
HAJDUKI PĘTLA	87	55	62	27	18	21	7	7
HAJDUKI SKLEP	0	33	0	18	0	8	0	7
HAJDUKI SKRZYŻOWANIE	33	12	17	7	5	3	11	2
IŁAWA PĘTLA	76	72	62	45	9	16	5	11
JAGIELLOŃSKA CHIO	16	23	12	16	3	1	1	6
JAGIELLOŃSKA NEC	0	10	0	4	0	1	0	5
JAGIELLOŃSKA OSIEDLE	6	9	3	7	1	1	2	1
JAGIELLOŃSKA TRASA	3	1	2	1	1	0	0	0
JAGIEŁŁY 1	16	24	12	20	2	4	2	0
JAGIEŁŁY 2	17	5	13	5	2	0	2	0
JAGIEŁŁY RZEKA	16	17	10	11	4	5	2	1
JARNOŁTÓW PĘTLA	1	3	1	3	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

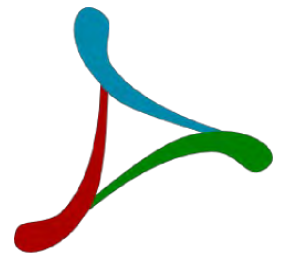
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
JĘDRZYCHÓW SKLEP	55	72	41	47	8	15	6	10
JĘDRZYCHÓW SKRZYŻOWANIE	48	32	39	20	7	6	2	6
KACZKOWSKIEGO PĘTLA	13	26	13	26	0	0	0	0
KĘPNICA 1	46	38	26	26	18	10	2	2
KĘPNICA PĘTLA	156	82	89	36	43	26	24	20
KIJÓW JARNOŁTÓW	0	8	0	8	0	0	0	0
KIJÓW NYSA	4	0	4	0	0	0	0	0
KILIŃSKIEGO BASEN	51	54	47	42	4	5	0	7
KILIŃSKIEGO MOST	39	45	25	35	4	2	10	8
KOCHANOWSKIEGO	145	74	127	56	11	9	7	9
KOLEJOWA	536	594	436	483	73	90	27	21
KONRADOWA PĘTLA	23	30	20	24	3	4	0	2
KOPERNIKI N/Ż	16	20	9	9	7	9	0	2
KOPERNIKI PĘTLA	88	106	58	69	24	24	6	13
KOPERNIKI SZKOŁA	32	21	26	16	4	5	2	0
KOPERNIKI WIOSKA	4	2	4	2	0	0	0	0
KRASIŃSKIEGO CAST.	4	8	4	8	0	0	0	0
KRASIŃSKIEGO DŁ.	41	35	41	35	0	0	0	0
KRAWIECKA	43	49	29	33	8	14	6	2
KRZYWOUSTEGO	231	108	170	60	52	40	9	8
KUBICE PĘTLA	29	24	29	24	0	0	0	0
KUBICE PKS	14	10	14	10	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
KUBICE TORY	0	13	0	13	0	0	0	0
KWIATKÓW PĘTLA	1	2	1	0	0	2	0	0
LIPOWA I	26	11	26	11	0	0	0	0
LIPOWA PĘTLA	1	27	1	27	0	0	0	0
MAZOWIECKA	15	26	5	23	0	1	10	2
MICKIEWICZA SIENK.	141	168	109	116	21	47	11	5
MICKIEWICZA SKRZYŻOWANIE	543	563	400	427	101	96	42	40
MICKIEWICZA STĘCZ.	112	87	86	70	17	14	9	3
MICKIEWICZA TRANSB.	64	33	47	24	10	9	7	0
MONIUSZKI	757	673	526	503	155	117	76	53
MORCINKA	15	8	11	8	1	0	3	0
MORÓW	82	67	66	39	14	23	2	5
NADZIEJÓW PĘTLA	1	2	1	2	0	0	0	0
NADZIEJÓW SKRZYŻOWANIE	2	0	2	0	0	0	0	0
NIWNICA KOŚCIÓŁ	21	19	21	19	0	0	0	0
NIWNICA MOSTEK	4	6	0	0	2	1	2	5
NIWNICA PĘTLA	105	107	70	72	25	15	10	19
NIWNICA STOLAR.	11	8	4	7	5	0	2	1
NOWOWIEJSKA CN-P	7	13	6	9	1	4	0	0
NOWOWIEJSKA EKO	0	0	0	0	0	0	0	0
NOWOWIEJSKA PĘTLA	71	31	52	22	18	9	1	0
ORLĄT LWOWSKICH	1	10	1	10	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

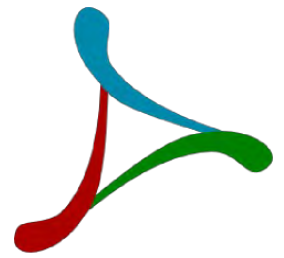
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
ORLĄT LWOWSKICH N/Ż	7	7	7	7	0	0	0	0
ORZESZKOWEJ	17	23	14	19	1	2	2	2
OTMUCHOWSKA KOSZARY	51	93	41	60	9	29	1	4
OTMUCHOWSKA KOSZARY 2	16	22	16	18	0	2	0	2
OTMUCHOWSKA PĘTLA	5	3	5	3	0	0	0	0
OTMUCHÓW PĘTLA	21	14	21	14	0	0	0	0
PIASTOWSKA BANK	155	106	126	80	20	20	9	6
PIASTOWSKA HOTEL	339	346	250	269	64	52	25	25
PIŁSUDSKIEGO	12	10	0	0	3	2	9	8
PIŁSUDSKIEGO EKOM	7	7	6	4	1	3	0	0
PIŁSUDSKIEGO LODOWISKO	79	260	48	184	10	52	21	24
PIŁSUDSKIEGO OPEX	116	99	62	78	33	17	21	4
PIŁSUDSKIEGO POLMOZBYT	282	326	196	212	60	97	26	17
PIŁSUDSKIEGO PRZYCHODNIA	303	72	217	49	59	7	27	16
PIŁSUDSKIEGO WIADUKT	267	282	167	155	54	78	46	49
PIŁSUDSKIEGO ZAJEZDNIA	18	8	14	8	3	0	1	0
PL. KILIŃSKIEGO	23	29	3	8	18	19	2	2
PODKAMIEŃ	4	2	4	2	0	0	0	0
PONIATOWSKIEGO	58	101	45	70	9	31	4	0
PRUDNICKA	398	395	284	271	85	89	29	35
PRUSA	327	274	259	235	53	27	15	12
PRZEŁĘK PĘTLA	32	26	32	26	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
PRZEŁĘK POM.	17	20	17	20	0	0	0	0
RADZIKOWICE N/Ż	19	7	17	5	2	1	0	1
RADZIKOWICE PĘTLA	68	76	38	54	24	12	6	10
RADZIKOWICE PKP	4	24	1	15	1	4	2	5
REGULICE PĘTLA	21	35	21	35	0	0	0	0
REGULICE RSP	16	18	16	18	0	0	0	0
REYMONTA	12	10	11	9	0	0	1	1
RODZIEWICZÓWNY	158	138	120	107	15	11	23	20
RUSOCIN	27	15	27	15	0	0	0	0
SAPERSKA 1	1	0	1	0	0	0	0	0
SAPERSKA 2	14	10	12	7	2	2	0	1
SAPERSKA DZIAŁKI	21	29	17	26	2	3	2	0
SĘKOWICE PĘTLA	27	23	19	16	5	3	3	4
SIESTRZECHOWICE AKWA	3	14	2	0	1	11	0	3
SIESTRZECHOWICE PĘTLA	44	32	37	25	5	6	2	1
SKOROCHÓW PARK.	2	4	1	4	1	0	0	0
SKOROCHÓW PĘTLA	35	29	18	16	4	0	13	13
SŁONECZNA	3	5	0	4	3	1	0	0
SŁOWIAŃSKA FPN	60	77	41	56	18	13	1	8
SŁOWIAŃSKA UP	256	306	200	236	41	52	15	18
SUDECKA GIMNAZJUM	22	35	22	35	0	0	0	0
SUDECKA ROLNIK	19	34	19	34	0	0	0	0

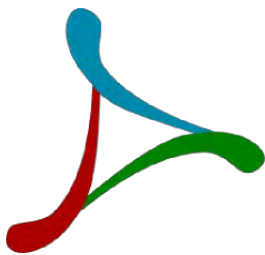


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
SUSZKOWICE PĘTLA	10	5	10	5	0	0	0	0
SZOPENA POCZTA	520	584	354	437	117	123	49	24
SZOPENA ŚW. PIOTRA	182	442	146	332	23	90	13	20
TOROWA PARKING	0	3	0	3	0	0	0	0
UJEJSKIEGO BASEN	112	75	67	60	34	7	11	8
UJEJSKIEGO SZKOŁA	44	131	35	84	4	38	5	9
WIERZBIĘCICE I	15	10	15	10	0	0	0	0
WIERZBIĘCICE II	21	10	21	10	0	0	0	0
WÓJCICE	22	6	22	6	0	0	0	0
WÓJCICE I	1	2	1	2	0	0	0	0
WYSZKÓW N/Ż	3	0	0	0	2	0	1	0
WYSZKÓW PĘTLA	58	39	47	35	11	4	0	0
ZAJEZDNIA	29	36	27	36	2	0	0	0
ZAMŁYNIE DOMAT	6	9	6	9	0	0	0	0
ZŁOTOGŁOWICE BASEN	37	30	18	13	14	13	5	4
ZŁOTOGŁOWICE CMENTARZ	59	71	22	18	21	26	16	27
ZŁOTOGŁOWICE KOŚCIÓŁ	45	50	26	34	15	14	4	2
ZŁOTOGŁOWICE PĘTLA	57	56	30	31	20	22	7	3
ZŁOTOGŁOWICE SKRZYŻOWANIE	19	29	14	11	1	4	4	14
ZWYCIĘSTWA	41	27	24	15	14	11	3	1

Źródło: Opracowanie własne.



Ostatnim z elementów poddanych analizie była struktura taryfowa. Ankieterzy na każdym z badanych kursów prowadzili badanie struktury taryfowej, na co najmniej 90% pasażerów.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

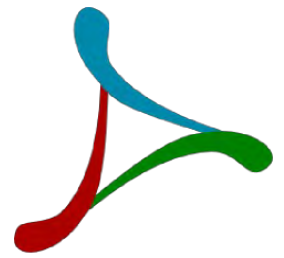
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Łącznie przebadano 10 984 pasażerów, z czego 4 854 posiadało bilet jednorazowy, 980 bilet jednodniowy, 1 782 miesięczny, a 3 368 posiadało prawo do podróży za darmo.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

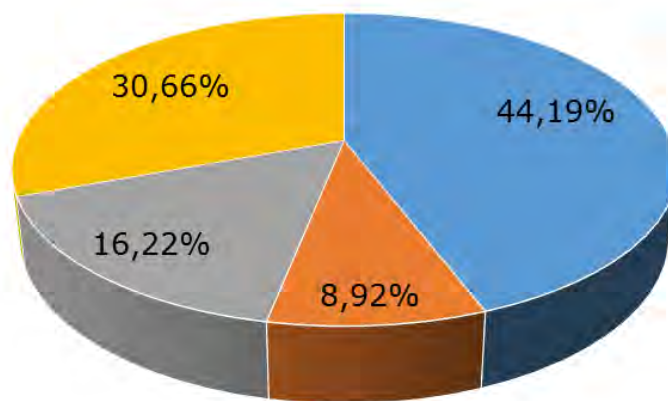
Tabela 11 Badanie struktury taryfowej

Rodzaje biletów	10 984	100%
jednorazowy	4 854	44,19%
jednodniowy	980	8,92%
miesięczny	1 782	16,22%
ulga 100%	3 368	30,66%

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej podróżnych posiadało bilet jednorazowy lub podróżowało za darmo. Wśród tej drugiej grupy największy odsetek stanowiły osoby po 70 roku życia, które z racji wieku mogą podróżować bez uiszczania odpowiedniej opłaty, a także osoby posiadające przy sobie dowód rejestracyjny własnego samochodu, który zwalnia z opłat za bilety.

Wykres 6 Badanie struktury taryfowej



■ Jednorazowy ■ Jednodniowy ■ Miesięczny ■ Ulga 100%

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej biletów, bo aż 38,66%, stanowiły bilety normalne; 25,57% stanowiły bilety z ulgą 50%. Były to dwie najczęściej wskazywane odpowiedzi, gdy ankieterzy pytali pasażerów o rodzaj ulgi. Pozostałe rodzaje ulg wskazywane były sporadycznie.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 12 Badanie struktury ulg

Rodzaj biletu	Ilość	Wartość procentowa
Normalny	4246	38,66%
50%	2809	25,57%
80%	52	0,47%
90%	434	3,95%
inna	75	0,68%

Źródło: Opracowanie własne.

1.3. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.

PKS w Nysie jest jednoosobową spółką samorządu terytorialnego, której właścicielem jest powiat nyski. Spółka ma siedzibę przy ul. Piłsudskiego 41 w Nysie.

Obsługuje ona 23 linie autobusowe (stan na luty 2015 r.). Dworzec autobusowy w Nysie znajduje się przy ul. Raclawickiej 1. Linie od 1 do 20 to linie użyteczności publicznej (linie w granicach powiatu).

Wykonawca poddał analizie liczbę przewożonych pasażerów, średnią liczbę pasażerów w pojazdach, punktualność kursowania pojazdów, wymianę pasażerów na przystankach, strukturę taryfową oraz miejsce początkowe i cel podróży pasażerów.

Zebrane dane zostały poddane analizie, w podziale ze względu na typ dnia prowadzenia badania (dzień roboczy i sobota) oraz ze względu na numer linii.

Badanie na liniach obsługiwanych przez PKS w Nysie było prowadzone w dni robocze (za wyjątkiem piątków) i soboty.

Możemy przyjąć, że w dzień roboczy PKS przewozi 2 401 osoby od godziny 6:00 do godziny 18:00, w sobotę jest to 117 osób.

Tabela 13 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania

Całkowita liczba przewiezionych pasażerów	2 518	100%
Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	2 401	95,35
Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	117	4,65

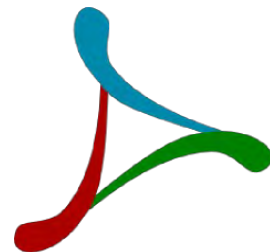
Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej osób podróżuje na liniach 1 i 10, nieco mniej osób podróżuje liniami 11 i 23. Są to linie najpopularniejsze wśród mieszkańców.

Najmniej osób podróżuje liniami 6, 7, 8, 9 oraz 22. Na każdej z nich zaobserwowano mniej niż 30 osób. Należy zauważyć, że jedyne linie kursujące w sobotę to linie 1 i 10.

Tabela 14 Liczba przewiezionych pasażerów podczas badania w podziale na linie i typ dnia

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę
1	Nysa D.A. – Głuchołazy ul. Lompy/Szpital	347	83
2	Nysa D.A. – Głuchołazy P.DW.	121	0
3	Nysa D.A. – Sławniowice Granica	154	0
4	Nysa D.A. – Szklary I/ Kościół	85	0
5	Nysa D.A. – Goworowice	50	0
6	Nysa D.A. – Otmuchów ul. Mickiewicza P.DW.	27	0
7	Nysa D.A. – Otmuchów ul. Mickiewicza P.DW.	25	0
8	Nysa D.A. – Łąka	26	0
9	Nysa D.A. – Sarnowice	29	0
10	Nysa D.A. – Gościce	365	34
11	Nysa D.A. – Kamienica skrz.	209	0
12	Nysa D.A. – Rzymiany	44	0
13	Nysa D.A. – Nysa D.A.	37	0
14	Nysa D.A. – Chróścina szkoła	45	0
15	Nysa D.A. – Czarnolas	88	0



**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

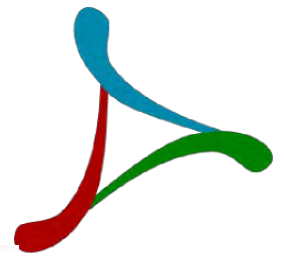
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę
16	Nysa D.A. – Sidzina	106	0
17	Nysa D.A. – Korfantów P.DW.	89	0
18	Nysa D.A. – Nysa D.A.	47	0
19	Nysa D.A. – Rzymkowice	64	0
20	Nysa D.A. – Pleśnica	157	0
22	Nysa D.A. – Wrocław D.A./ ul. Sucha	12	0
23	Nysa D.A. – Opole, Reymonta	221	0
26	Nysa D.A. – Grodków ul. Warszawska/ P.DW.	53	0

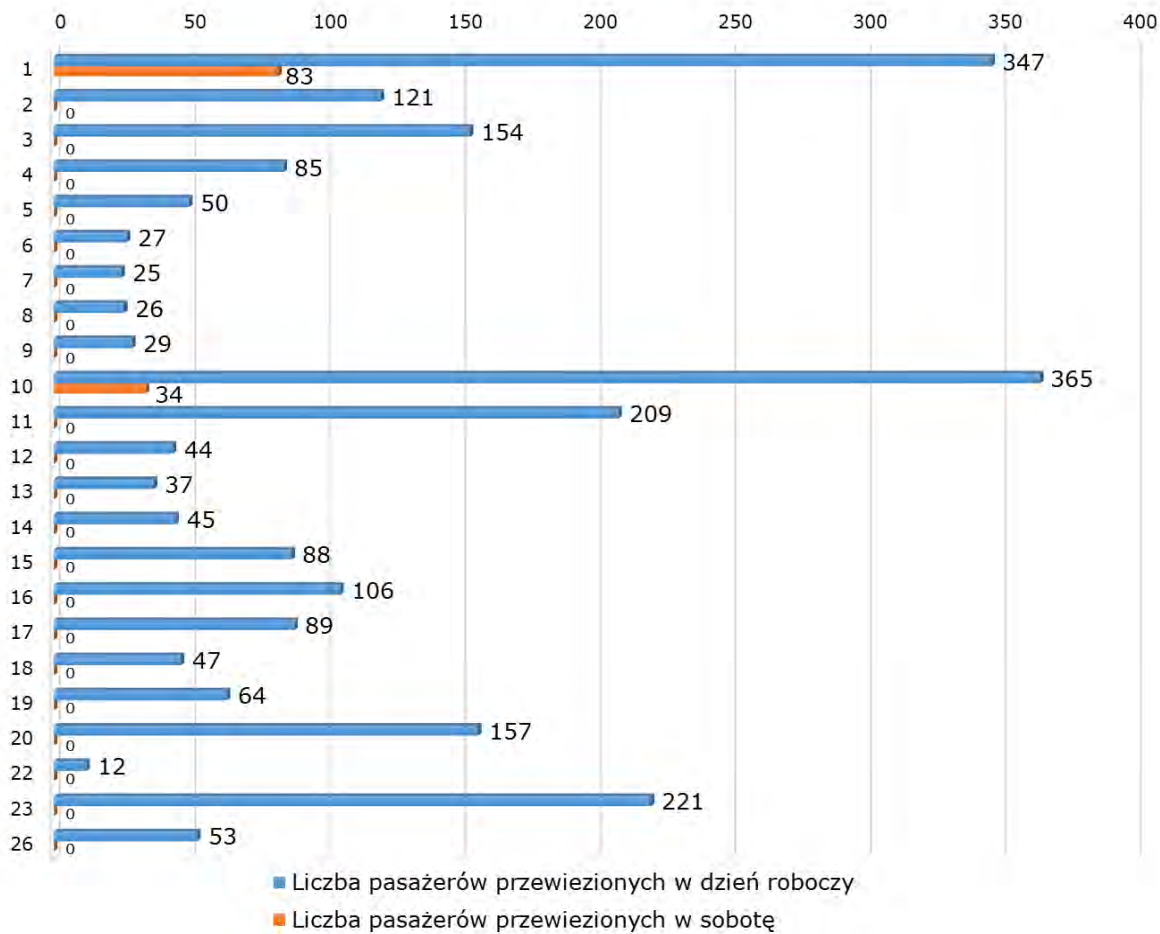
Źródło: Opracowanie własne.

Dane dotyczące liczby przewiezionych pasażerów w podziale na linie i dni tygodnia zostały również zaprezentowane na poniższym wykresie słupkowym.

Wykres wyraźnie wskazuje na znaczną różnicę w ilości przewiezionych osób na liniach 1 i 10, w stosunku do reszty linii. Linia nr 1 kursuje z Nysy do Głucholaz, a linia nr 10 z Nysy do Paczkowa.



Wykres 7 Liczba pasażerów przewiezionych podczas badania w podziale na linie i typ dnia



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym elementem poddanym analizie przez Wykonawcę była średnia liczba pasażerów pojeździe. Podczas badania w pojazdach PKS ogółem przebywało średnio 6 pasażerów, w dzień roboczy 7 pasażerów, w sobotę 6 pasażerów.

Tabela 15 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w okresie badania

Średnia liczba pasażerów w pojeździe	6	Maksymalne napelnienie
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w dzień roboczy	7	62
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w sobotę	5	22

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Maksymalne napełnienie w pojazdach PKS w Nysie w dzień roboczy wyniosło 62 osoby, a w sobotę 22 osoby.

Średnia liczba pasażerów w pojeździe zmieniała się w zależności od godziny, w której były prowadzone badania. W poniższej tabeli pokazano, że średnia liczba pasażerów jest największa w porannych i popołudniowych godzinach szczytu: w godzinach od 8:00 do 9:00 (tj. w godzinach najczęstszych dojazdów do pracy i do szkoły) wynosiła ona 16 osób, a od godziny 15:00 do 16:00 (czyli w godzinach najczęstszych powrotów z pracy lub szkoły) było to 18 pasażerów.

Powyzsza zależność nie zachodzi w sobotę. Możemy wtedy zaobserwować duże wahania średniej liczby pasażerów np. od 14:00 do 15:00 tylko 1 osoba w pojeździe, a od 16:00 do 17:00 aż 10 pasażerów.

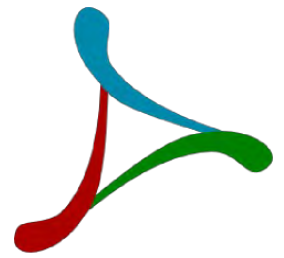
Tabela 16 Średnia liczba pasażerów w pojeździe, podział ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	1	3	16	4	5	6	4	5	4	18	7	4	5
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	-*	-*	6	6	1	2	6	6	1	6	10	2	-*

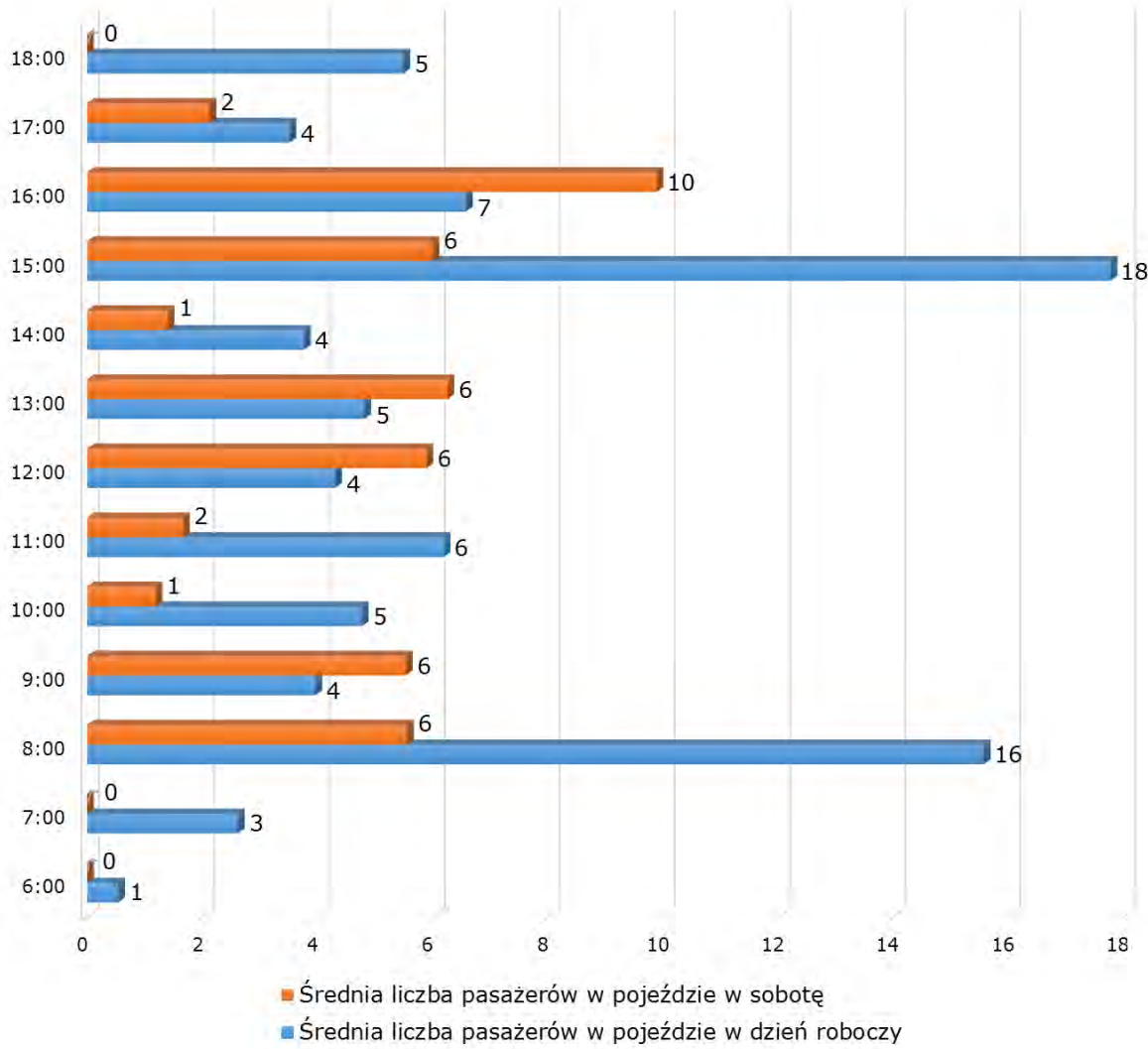
Źródło: Opracowanie własne.

* - brak kursów

Powyzsze dane dotyczące średniej liczby pasażerów w podziale na godziny prowadzenia badania zostały również pokazane na wykresie słupkowym poniżej.



Wykres 8 Średnia liczba pasażerów w pojeździe, podział ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Największa średnia liczba pasażerów została zaobserwowana na linii nr 10 i 20 z Nysy do Gościć i Pleśnicy. Na pozostałych liniach średnia kształtuje się od 5 do 9 osób na pojazd. Wyjątkiem są linie 6, 8 i 18, na których średnia jest już niższa niż 5 osób.

W sobotę wysoka średnia występuje na linii nr 1 (tj. 7 osób). Na linii nr 10 podróżowały średnio jedynie 3 osoby.

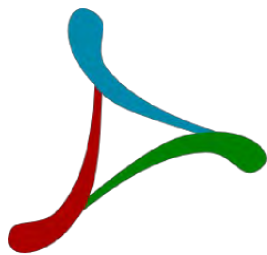
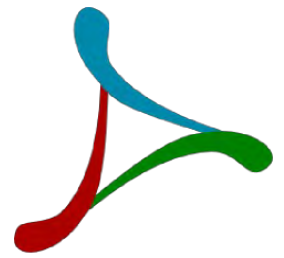


Tabela 17 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linie i typ dnia

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę
1	Nysa D.A. – Głuchołazy ul. Lompy/Szpital	9	7
2	Nysa D.A. – Głuchołazy P.DW.	7	_ *
3	Nysa D.A. – Sławniowice Granica	8	_ *
4	Nysa D.A. – Szklary I/ Kościół	5	_ *
5	Nysa D.A. – Goworowice	5	_ *
6	Nysa D.A. – Otmuchów ul. Mickiewicza P.DW.	3	_ *
7	Nysa D.A. – Otmuchów ul. Mickiewicza P.DW.	7	_ *
8	Nysa D.A. – Łąka	4	_ *
9	Nysa D.A. – Sarnowice	9	_ *
10	Nysa D.A. – Gościce	10	3
11	Nysa D.A. – Kamienica Skrz.	8	_ *
12	Nysa D.A. – Rzymiany	5	_ *
13	Nysa D.A. – Nysa D.A.	6	_ *
14	Nysa D.A. – Chróścina szkoła	5	_ *
15	Nysa D.A. – Czarnolas	5	_ *
16	Nysa D.A. – Sidzina	8	_ *
17	Nysa D.A. – Korfantów P.DW.	7	_ *
18	Nysa D.A. – Nysa D.A.	3	_ *
19	Nysa D.A. – Rzymkowice	5	_ *



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

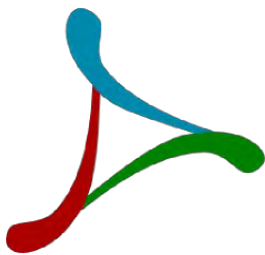
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę
20	Nysa D.A. – Pleśnica	12	- *
22	Nysa D.A. – Wrocław D.A/ ul. Sucha	5	- *
23	Nysa D.A. – Opole, Reymonta	6	- *
26	Nysa D.A. – Grodków ul. Warszawska/ P.DW.	6	- *

Źródło: Opracowanie własne.

* - brak kursów

Powyższe dane dotyczące średniej liczby pasażerów w podziale na grupy linii oraz typ dnia, zostały również pokazane na wykresie słupkowym poniżej.

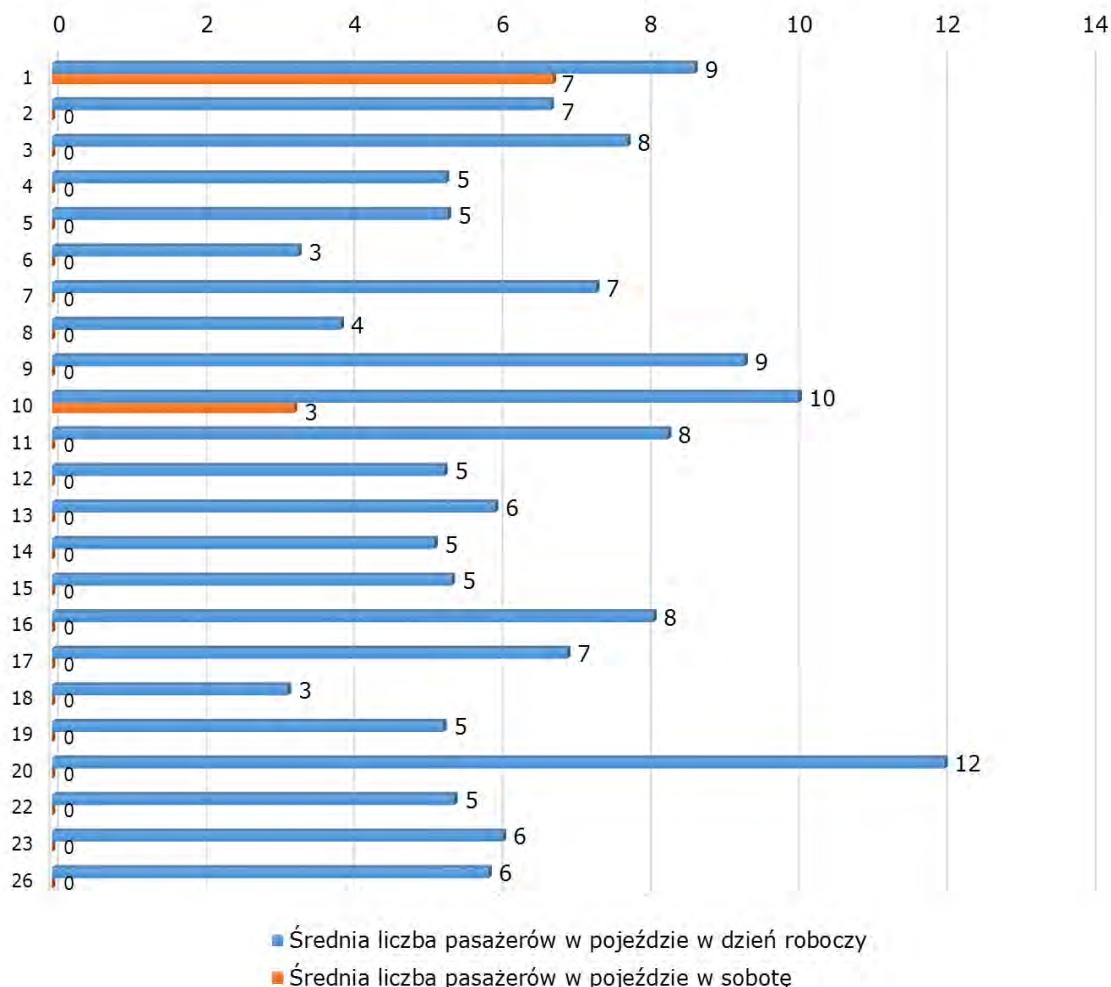


Wykres 9 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linie i dni tygodnia

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

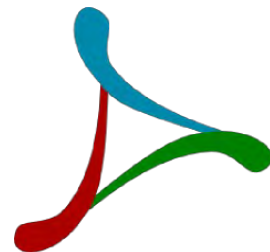


Źródło: Opracowanie własne.

Trzecim elementem poddanym analizie była punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie. Przy badaniach punktualności publicznego transportu zbiorowego przyjmuje się, że kurs jest opóźniony jeśli pojazd odjedzie z przystanku później niż 3 minuty po rozkładowym czasie odjazdu, natomiast kurs jest przyspieszony gdy pojazd odjedzie z przystanku wcześniej niż 1 minutę przed rozkładowym czasem odjazdu.

W czasie trwania badania ankieterzy przeprowadzili 3 156 pomiarów punktualności kursowania pojazdów PKS w Nysie, 2 292 odjazdy były punktualne, 495 było opóźnionych, a 369 odbyło się przed czasem.

Przez pomiar punktualności rozumiane jest odnotowanie przez ankietera rzeczywistego czasu odjazdu pojazdu z przystanku i porównanie go z czasem deklarowanym na rozkładzie jazdy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 18 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie w okresie prowadzenia badania

	3 156	100%
Liczba odjazdów punktualnych	2 292	72,62%
Liczba odjazdów opóźnionych	495	15,68%
Liczba odjazdów przed czasem	369	11,69%

Źródło: Opracowanie własne.

W dni robocze przeprowadzono 2 969 pomiarów punktualności, z czego w 2 157 przypadkach odjazd był punktualny, 459 odjazdów było opóźnionych, a 353 odjazdy odbyły się przed czasem.

Tabela 19 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie w dzień roboczy w okresie prowadzenia badania

	2 969	100%
Liczba odjazdów punktualnych	2 157	72,65%
Liczba odjazdów opóźnionych	459	15,46%
Liczba odjazdów przed czasem	353	11,89%

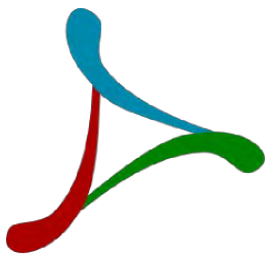
Źródło: Opracowanie własne.

W soboty przeprowadzono 187 pomiarów punktualności, z czego w 135 przypadkach odjazd był punktualny, 36 odjazdów było opóźnionych, a 16 odjazdów odbyło się przed czasem.

Tabela 20 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie w sobotę w okresie prowadzenia badania

	187	100%
Liczba odjazdów punktualnych	135	72,19%
Liczba odjazdów opóźnionych	36	19,25%
Liczba odjazdów przed czasem	16	8,56%

Źródło: Opracowanie własne.

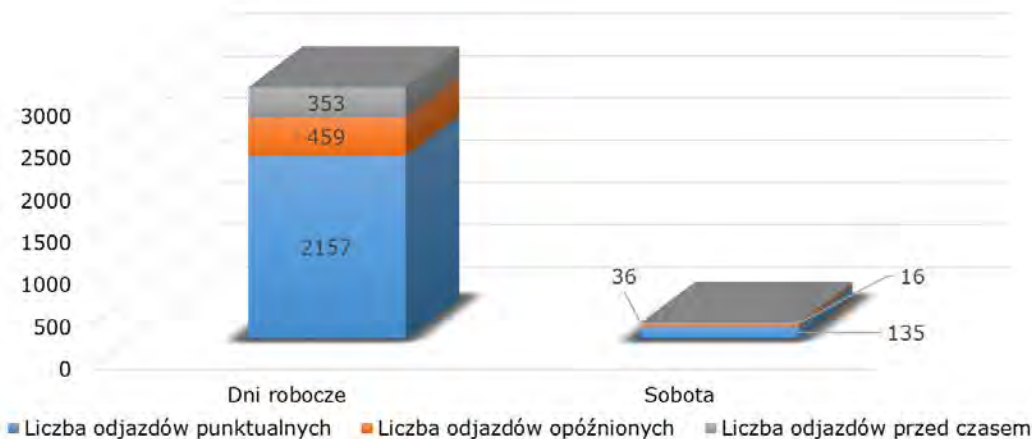


Ogółem punktualność wyniosła 72,62%, w dni robocze 72,65% odjazdów było punktualnych, a w soboty odsetek ten wyniósł 72,19%. Punktualność kursowania jest tu podobna niezależnie od dnia tygodnia.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

Wykres 10 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Nysie okresie prowadzenia badania

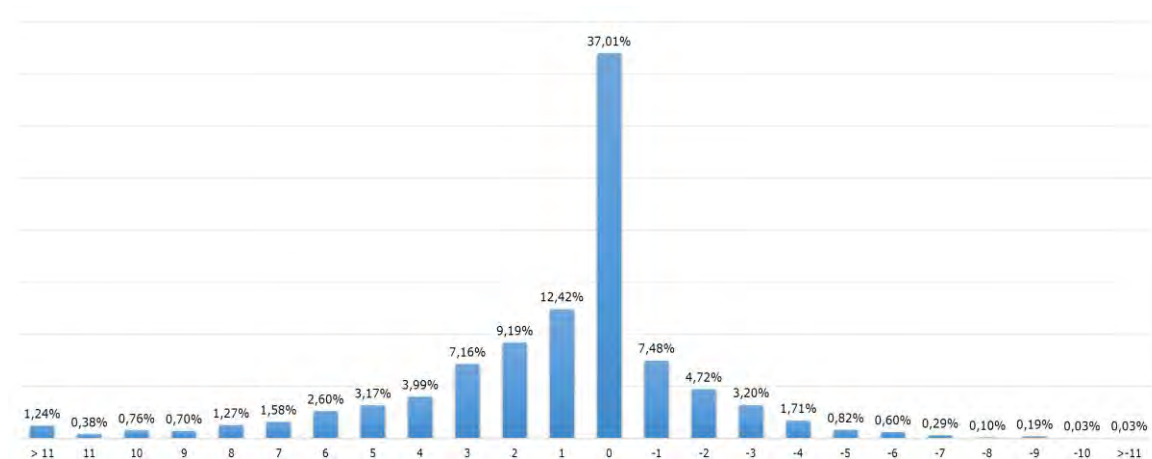
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej zaprezentowano wykres rozkładu odchyłeń od punktualności kursowania pojazdów PKS. W rozkładzie została wyszczególniona każda minuta opóźnienia lub przyspieszenia, a także jej procentowy udział w ogólnej liczbie pomiarów punktualności. W rozkładzie uwzględniono skalę od 11 minut przed czasem do 11-minutowego opóźnienia, w rozkładzie ujęto również opóźnienia ponad jedenastominutowe.

Wykres 11 Rozkład odchyień od punktualności kursowania pojazdów PKS w Nysie

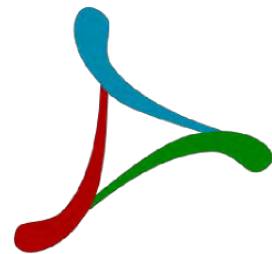


Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym elementem badania była wymiana pasażerów na przystankach, na których zatrzymują się autobusy PKS w Nysie. Poniżej zamieszczono tabelę, w której przedstawiono każdy przystanek wraz z analizą ilu pasażerów na nim wsiadło, a ilu wysiadło. Uwzględniono również podział na dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę.

Tabela 21 Całkowita wymiana pasażerów na przystankach

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
BIAŁA NYSKA UL. BUKOWA	1	0	1	0	0	0
BIAŁOWIEŻA	0	0	0	0	0	0
BIECHÓW	8	6	8	6	0	0
BIECHÓW/ TARTAK	0	3	0	3	0	0
BIELICE	16	4	16	4	0	0
BISKUPÓW SKRZ.	5	14	5	14	0	0
BISKUPÓW TARTAK	3	3	3	3	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa

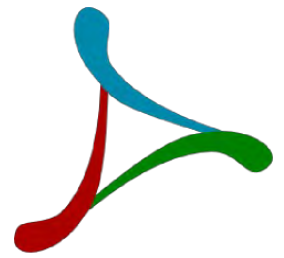
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

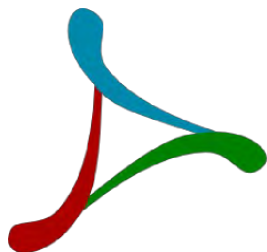
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
BISKUPÓW WIEŚ	11	8	11	8	0	0
BODZANÓW I 411	3	4	0	2	3	2
BODZANÓW II 411	2	1	2	0	0	1
BODZANÓW OSIEDLE	7	4	7	4	0	0
BODZANÓW WIEŚ	0	1	0	1	0	0
BOGDANÓW	2	2	2	2	0	0
BOREK I	0	0	0	0	0	0
BOREK II	4	0	4	0	0	0
BUDZIESZOWICE	0	0	0	0	0	0
BUKÓW	3	8	3	8	0	0
BURGRABICE GÓRA	7	6	7	6	0	0
BURGRABICE POCZTA	13	5	13	5	0	0
CHARBIELIN KOŚCIÓŁ	7	5	7	5	0	0
CHARBIELIN SKRZ.	7	8	7	8	0	0
CHOCIEBÓRZ	3	2	3	2	0	0
CHRÓSCINA	1	4	1	4	0	0
CHRÓSCINA SZKOŁA	2	5	2	5	0	0
CIESZANOWICE	0	0	0	0	0	0
CZARNOLAS	1	4	1	4	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
CZARNOLAS KOŚCIÓŁ	1	2	1	2	0	0
CZARNOLAS ŁANÓW	1	2	1	2	0	0
DROGOSZÓW	7	0	7	0	0	0
DZIEWIĘTLICE	15	9	15	9	0	0
DZIEWIĘTLICE 1	8	8	8	8	0	0
FRĄCZKÓW	8	0	8	0	0	0
FRYDRYCHÓW	2	8	2	8	0	0
GIERAŁCICE D.K.	3	1	3	1	0	0
GIERAŁCICE II/ SZKOŁA	7	9	7	9	0	0
GIERAŁCICE III/ KOŚCIÓŁ	15	5	15	5	0	0
GŁĘBINÓW	2	7	2	7	0	0
GŁUCHOŁAZY OS. 1000-LECIA	14	22	11	8	3	14
GŁUCHOŁAZY OSIEDLE PIONIERÓW	1	7	1	7	0	0
GŁUCHOŁAZY P.DW.	135	133	117	115	18	18
GŁUCHOŁAZY UL. KOLEJOWA	9	5	9	5	0	0
GŁUCHOŁAZY UL. LOMPY/ SZPITAL	2	6	2	6	0	0
GŁUCHOŁAZY UL. POW. ŚLĄSKICH	12	13	7	8	5	5
GŁUCHOŁAZY UL. WROCŁAWSKA	13	18	13	13	0	5
GODKOWICE SKRZ.	0	0	0	0	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

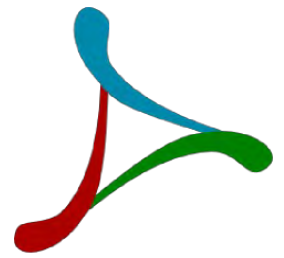
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
GORASZOWICE SKRZ.	0	3	0	3	0	0
GOSZOWICE SKRZ.	0	2	0	2	0	0
GOSZOWICE SZKOŁA	3	0	3	0	0	0
GOŚCICE	5	3	5	3	0	0
GOŚCICE KOŚCIÓŁ	3	3	3	3	0	0
GOŚCICE SKRZ.	0	0	0	0	0	0
GOŚWINOWICE	2	3	2	3	0	0
GOWOROWICE	5	5	5	5	0	0
GRABIN	46	85	46	85	0	0
GRĄDY SKRZ.	3	2	3	2	0	0
GRODKÓW UL. WARSZAWSKA/ P.DW.	0	0	0	0	0	0
HAJDUKI NYSKIE	0	1	0	1	0	0
HANUSZÓW	11	7	11	7	0	0
JANOWA	1	0	1	0	0	0
JASIENICA DOLNA	0	2	0	2	0	0
JASIENICA DOLNA TRANSFORMATOR	2	2	2	2	0	0
JASZÓW	8	6	8	6	0	0
JASZÓW II	4	3	4	3	0	0
JEGIELNICA	6	3	6	3	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
JĘDRZEJÓW	2	0	2	0	0	0
JODŁÓW	0	0	0	0	0	0
KAŁKÓW	4	2	4	2	0	0
KAMIENICA BAR	5	1	5	1	0	0
KAMIENICA NŻ	1	4	1	4	0	0
KAMIENICA SKRZ.	10	8	10	8	0	0
KAMIENNIK	19	22	19	22	0	0
KARŁOWICE MAŁE	0	0	0	0	0	0
KARŁOWICE WIELKIE	9	13	9	13	0	0
KŁODOBOK	1	2	1	2	0	0
KONRADOWA	0	0	0	0	0	0
KORFANTÓW P.DW.	15	26	15	26	0	0
KORFANTÓW, ULIANÓWKA	3	6	3	6	0	0
KORZEKWICE	4	0	4	0	0	0
KRAKÓWKOWICE	0	2	0	2	0	0
KUBICE	0	0	0	0	0	0
KUROPAS	0	0	0	0	0	0
KUŹNICA LIGOCKA I	0	2	0	2	0	0
KUŹNICA LIGOCKA II	0	1	0	1	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

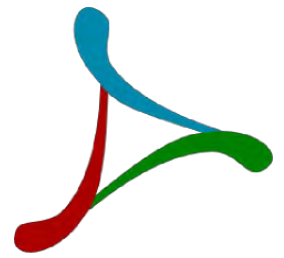
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
KWIATKÓW	0	0	0	0	0	0
LASOCICE	18	11	18	11	0	0
LASOCICE SZKOŁA	18	13	18	13	0	0
LASOWICE SKRZ.	1	3	1	3	0	0
LIGOTA ŚCINAWSKA	0	0	0	0	0	0
LIGOTA WIELKA	1	2	1	2	0	0
LIPNIKI	5	3	5	3	0	0
LUBIATÓW KOŚCIÓŁ	8	6	8	6	0	0
ŁAMBINOWICE D.K.	1	3	1	3	0	0
ŁAMBINOWICE KOŚCIÓŁ	1	1	1	1	0	0
ŁAMBINOWICE OSIEDLE	4	5	4	5	0	0
ŁĄCZKI	9	9	9	9	0	0
ŁĄKA	1	1	1	1	0	0
MACIEJOWICE	0	0	0	0	0	0
MAKOWICE I	3	1	3	1	0	0
MAKOWICE II	17	9	17	9	0	0
MALERZOWICE WIELKIE	27	25	27	25	0	0
MARKOWICE	3	10	3	10	0	0
MESZNO SZKOŁA	1	4	1	4	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
MROCKOWA	6	5	6	5	0	0
MYSZOWICE	11	1	11	1	0	0
NIERADOWICE	0	2	0	2	0	0
NIWNICA	3	0	3	0	0	0
NOWAKI	7	4	7	4	0	0
NOWY LAS DÓŁ	6	4	6	4	0	0
NOWY LAS GÓRA	6	5	6	5	0	0
NOWY LAS POCZTA	5	6	5	6	0	0
NOWY ŚWIĘTÓW	27	21	20	17	7	4
NYSA D.A.	719	229	704	220	15	9
NYSA UL. CHEŁMOŃSKIEGO	4	0	4	0	0	0
NYSA UL. GIERCZAK/ BAZAR	46	50	37	50	9	0
NYSA UL. GRODKOWSKA	20	40	20	40	0	0
NYSA UL. KRASZEWSKIEGO/ TARG	0	46	0	46	0	0
NYSA UL. KRZYWOUSTEGO/ POCZTA	133	189	133	189	0	0
NYSA UL. MICKIEWICZA I/ PARK	0	24	0	24	0	0
NYSA UL. MONIUSZKI I	67	94	67	93	0	1
NYSA UL. PIASTOWSKA/ PIAST	0	90	0	87	0	3
NYSA UL. PIŁSUDSKIEGO/ POLM.	23	78	18	74	5	4



Biuro projektu:

48-300 Nysa

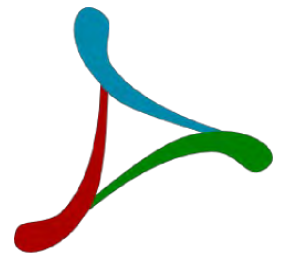
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
NYSA UL. PIŁSUDSKIEGO/ POŁUD.	42	25	32	15	10	10
NYSA UL. PIŁSUDSKIEGO/ ZUP	5	1	5	1	0	0
NYSA UL. SUDECKA/ STADION	2	107	2	107	0	0
NYSA UL. SZOPENA	65	0	59	0	6	0
NYSA UL. UJEJSKIEGO	25	51	25	50	0	1
NYSA UL. ZWYCIĘSTWA II	13	13	12	12	1	1
OKOPY	0	1	0	1	0	0
OTMUCHÓW UL. MICKIEWICZA P.DW.	50	100	48	93	2	7
PACZKÓW P.DW.	48	69	44	66	4	3
PACZKÓW UL. DASZYŃSKIEGO	2	2	2	2	0	0
PACZKÓW UL. JAGIELLOŃSKA	1	1	1	1	0	0
PACZKÓW UL. KOŁŁATAJA	66	36	60	25	6	11
PACZKÓW UL. ROBOTNICZA	2	2	2	2	0	0
PACZKÓW UL. SIENKIEWICZA	4	16	4	16	0	0
PACZKÓW UL. ZAWADZKIEGO	18	34	17	34	1	0
PAKOSŁAWICE	10	21	10	21	0	0
PAKOSŁAWICE II/ D.K.	0	0	0	0	0	0
PIĄTKOWICE KOŚCIÓŁ	1	3	1	3	0	0
PIĄTKOWICE SKRZ.	7	8	7	8	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
PIOTROWICE NYSKIE	1	1	1	1	0	0
PLEŚNICA	1	0	1	0	0	0
PODKAMIEŃ	5	6	5	6	0	0
POLSKI ŚWIĘTÓW	22	26	19	21	3	5
PRUSINOWICE I/ STRAŻ	3	19	3	19	0	0
PRZECHÓD	2	2	2	2	0	0
PRZECHÓD CPN	0	1	0	1	0	0
PRZEŁĘK	8	16	6	11	2	5
PRZYDROŻE MAŁE	0	0	0	0	0	0
PRZYDROŻE WIELKIE	1	0	1	0	0	0
RADOWICE	0	0	0	0	0	0
RADZIKOWICE	0	2	0	2	0	0
RATNOWICE	2	1	2	1	0	0
REŃSKA WIEŚ	5	5	5	5	0	0
ROGÓW 1	0	0	0	0	0	0
RUDAWA	9	3	9	3	0	0
RUDAWA 411	6	5	6	2	0	3
RUSOCIN	4	24	4	24	0	0
RYNARCICE	1	0	1	0	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

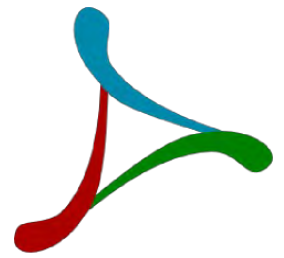
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

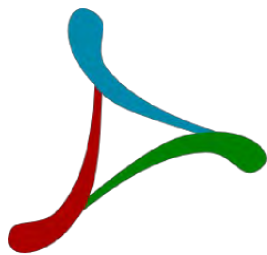
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
RYSIOWICE	2	4	2	4	0	0
RZYMIANY	2	6	2	6	0	0
RZYMKOWICE	0	5	0	5	0	0
SARNOWICE	2	3	2	3	0	0
SIDZINA	56	46	56	46	0	0
SIEDLEC SKRZ.	0	2	0	2	0	0
SIESTRZECHOWICE SKRZ.	0	2	0	2	0	0
SKOROSZYCE	22	16	22	16	0	0
SKOROSZYCE UL. POWSTAŃCÓW ŚL.	0	0	0	0	0	0
SŁAWNIOWICE GRANICA	5	5	5	5	0	0
SMOLICE	3	2	3	2	0	0
STARY LAS/ KOŚCIÓŁ	6	9	6	9	0	0
STARY LAS /PIASKOWA	6	5	6	5	0	0
STARY PACZKÓW	32	19	32	19	0	0
STROBICE	16	7	16	7	0	0
STRZEGÓW	1	1	1	1	0	0
SZKLARY I/ KOŚCIÓŁ	7	11	7	11	0	0
SZKLARY II/ TRANSFORMATOR	3	2	3	2	0	0
SZKLARY SKRZ.	0	0	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
ŚCIBÓRZ	17	18	14	15	3	3
ŚCINAWA MAŁA UL. NIEMODLIŃSKA	1	3	1	3	0	0
ŚCINAWA MAŁA UL. RYNEK	24	8	24	8	0	0
ŚCINAWA NYSKA UL. NYSKA	14	6	14	6	0	0
ŚLIWICE	1	1	1	1	0	0
ŚMIŁOWICE	5	2	5	2	0	0
TRZEBOSZOWICE	7	5	7	5	0	0
TRZEBOSZOWICE 1	19	14	19	14	0	0
UJEŹDZIEC	16	12	16	12	0	0
UNIKOWICE	8	13	8	13	0	0
WĘŻA WIEŚ	18	10	18	10	0	0
WIELKIE ŁĄKI WIEŚ	0	0	0	0	0	0
WIERZBIE SKRZ.	1	6	1	6	0	0
WIERZBIĘCICE	7	59	7	59	0	0
WIERZBNO	6	9	6	9	0	0
WILAMOWA KSIĄŻE	4	4	4	4	0	0
WILAMOWA SKRZ.	13	17	12	15	1	2
WILEMOWICE	2	2	2	2	0	0
WŁODARY	3	3	3	3	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
WŁOSTOWA	0	2	0	2	0	0
WÓJCICE	22	6	9	6	13	0
WÓJTOWICE	0	1	0	1	0	0
WYSZKÓW ŚLĄSKI I	0	0	0	0	0	0
ZŁOTOGLÓWICE KOŚCIÓŁ	1	2	1	2	0	0
ZURZYCE	1	4	1	4	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Przedostatnim z elementów poddanych analizie była struktura taryfowa biletów, z których korzystają pasażerowie. Ankieterzy na każdym z badanych kursów prowadzili badanie struktury taryfowej wśród co najmniej 90% pasażerów.

Łącznie przebadano 2 507 pasażerów, z czego 1 181 posiadało bilet jednorazowy, 1 241 miesięczny, a 85 posiadało prawo do podróży za darmo.

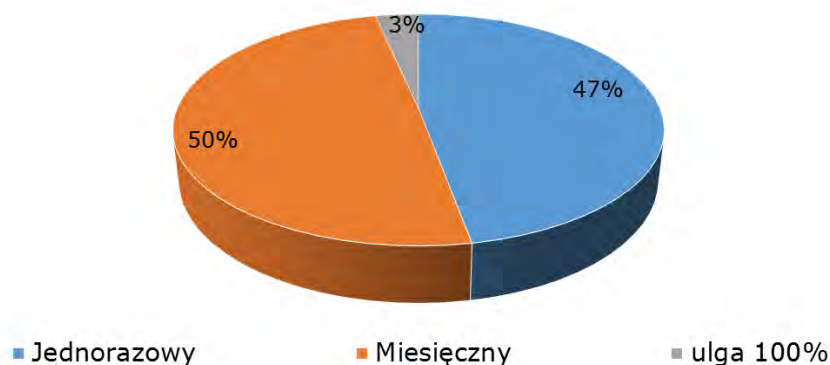
Tabela 22 Badanie struktury taryfowej

Rodzaje biletów	2507	100%
jednorazowy	1181	47%
miesięczny	1241	50%
ulga 100%	85	3%

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej podróżnych posiadało bilet miesięczny (50%) oraz jednorazowy (47%).

Wykres 12 Badanie struktury taryfowej



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej biletów, bo aż 46,99% stanowiły bilety normalne, 38,73% stanowiły bilety z ulgą 49%. Były to dwie najczęściej wskazywane odpowiedzi, gdy ankieterzy pytali pasażerów o rodzaj ulgi, z której korzystają. Pozostałe rodzaje ulg wskazywane były sporadycznie.

Tabela 23 Badanie struktury ulg

Rodzaj biletu/ulgi	Ilość	Wartość procentowa
Normalny	1178	46,99%
37%	40	1,60%
49%	971	38,73%
51%	74	2,95%
78%	2	0,08%
93%	6	0,24%
inna	151	6,02%

Źródło: Opracowanie własne.

Ankieterzy pracujący w pojazdach PKS w Nysie prowadzili dodatkowo badanie ankietowe miejsca początkowego, celu oraz częstotliwości podróży. Na każdym przebadanym kursie przepytano pod tym kątem minimum 5% losowo wybranych podróżujących. Ostatecznie przeprowadzono 305 ankiet, co stanowi 12,11% ogółu podróżujących pasażerów.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Na pytanie o cel podróży najwięcej osób wskazało Nysę (aż 125 odpowiedzi), 29 osób wskazało Paczków, a 27 osób wskazało Głuchołazy. Jako miejsce początkowe podróży, również najczęściej wskazana była Nysa – 126 odpowiedzi. Po 22 osoby wskazały na Paczków i Głuchołazy. Można wysunąć wniosek, że pasażerowie PKS w Nysie najczęściej podróżują pomiędzy Nysą, Paczkowem, a Głuchołazami.

Zdecydowana większość ankietowanych pasażerów podróżowała regularnie – były to aż 174 spośród zapytanych osób. Najmniej osób wpisało się w grupę, która podróżuje rzadko – np. raz w tygodniu.

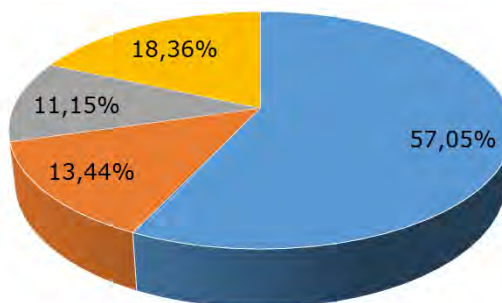
Tabela 24 Częstotliwość podróżowania pasażerów PKS w Nysie

Częstotliwość podróży	Ilość podróży
regularne (codziennie)	174
kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	41
rzadziej (np. raz w tygodniu)	34
sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)	56

Źródło: Opracowanie własne.

Aż 57,05% pasażerów PKS w Nysie podróżuje regularnie; 18,36% robi to sporadycznie – rzadziej niż raz w tygodniu; 13,44% osób przemieszcza się w ten sposób kilka razy w tygodniu; a 11,15% podróżuje rzadziej niż trzy razy, ale częściej niż raz w tygodniu.

Wykres 13 Częstotliwość podróżowania pasażerów PKS w Nysie



- regularne (codziennie)
- kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)
- rzadziej (np. raz w tygodniu)
- sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 14 Najczęstsze cele podróży pasażerów PKS w Nysie



Biuro projektu:

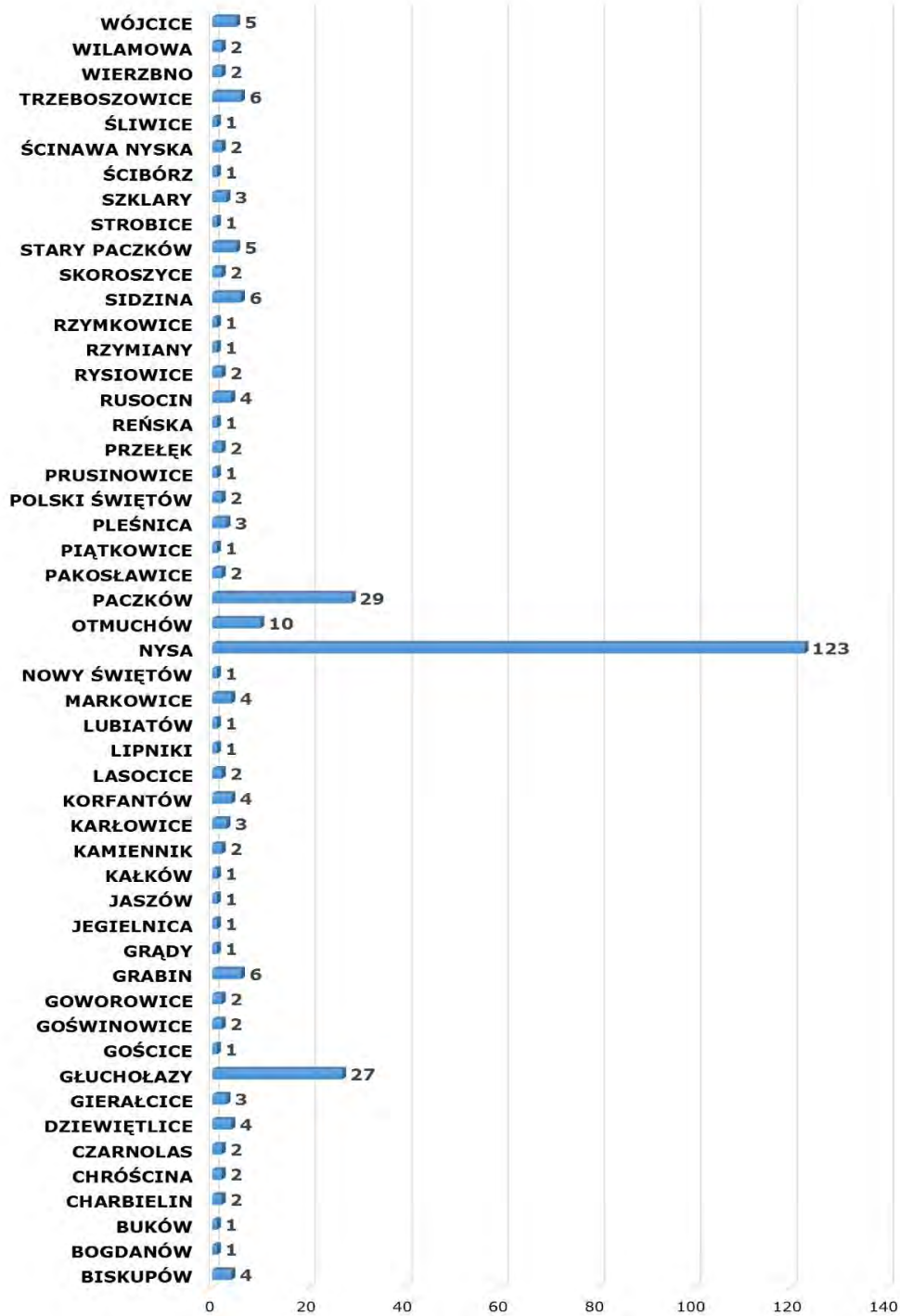
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

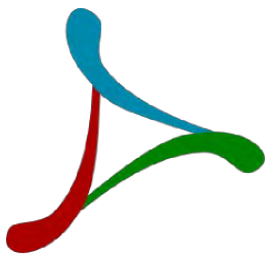
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

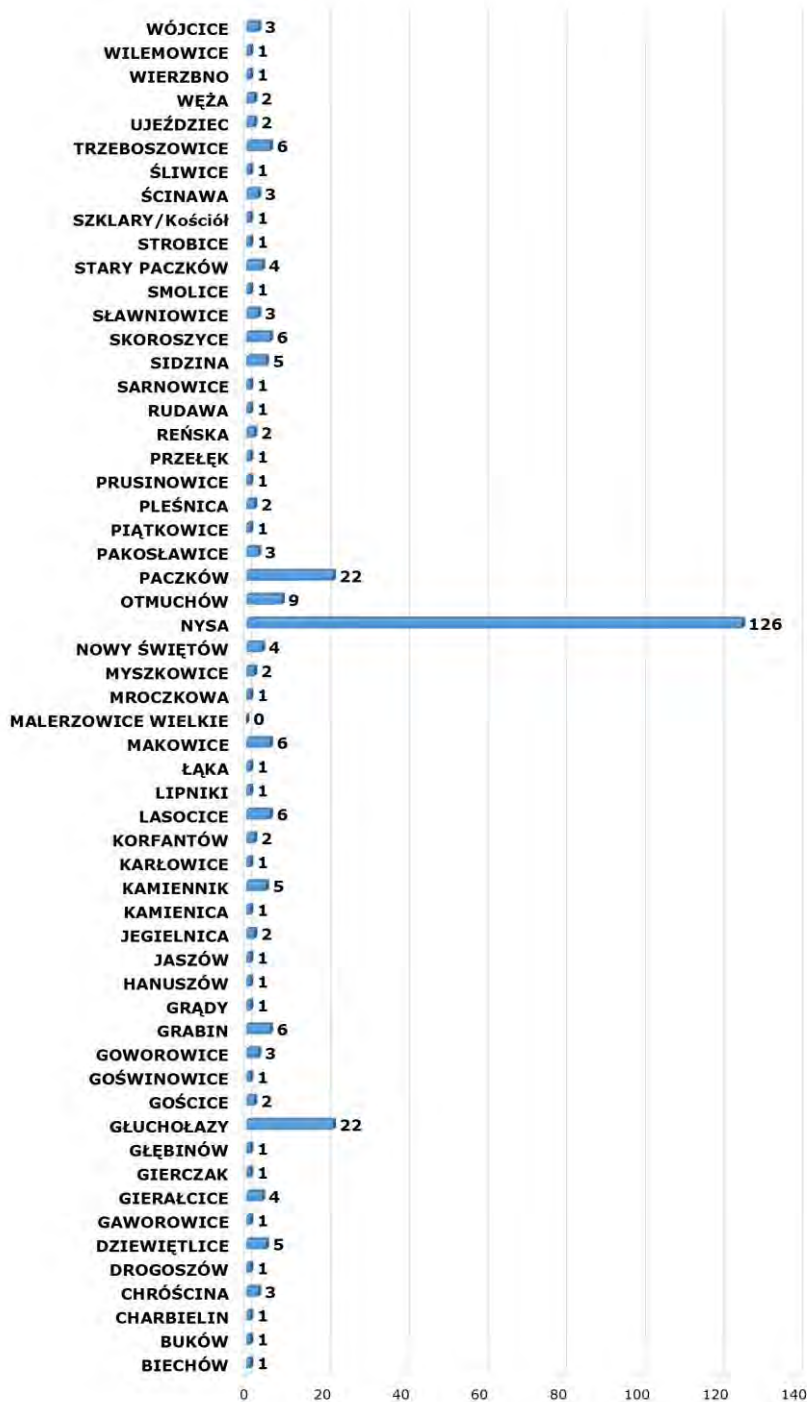


Wykres 15 Najczęstsze miejsca początkowe podróży pasażerów PKS w Nysie

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

1.4. Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Prudniku

Arriva Sp. z o.o. jest jedną z największych firm transportowych w Europie. Oferuje usługi tego typu w 15 krajach europejskich. W Polsce spółka działa na terenie 7 województw, w 15 miastach. W Prudniku Arriva ma siedzibę oddziału przy ul. Kościuszki 74.

Spółka w samym Prudniku obsługuje 47 linii autobusowych (stan na luty 2015 r.). Dworzec autobusowy w Prudniku znajduje się przy ul. Kościuszki.

Wykonawca poddał analizie liczbę przewożonych pasażerów, średnią liczbę pasażerów w pojazdach, punktualność kursowania pojazdów, wymianę pasażerów na przystankach oraz strukturę taryfową świadczonej usługi.

Zebrane dane zostały poddane analizie podziale na typ dnia prowadzenia badania (dzień roboczy, sobota i niedziela) oraz ze względu na numer linii.

Możemy przyjąć, że w dzień roboczy Arriva przewozi 2 934 osoby od godziny 6:00 do godziny 18:00, w sobotę – 172 osoby, natomiast w niedzielę 7.

Tabela 25 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania

Całkowita liczba przewiezionych pasażerów	3 113	100%
Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	2 934	94,25%
Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	172	5,53%
Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę	7	0,22%

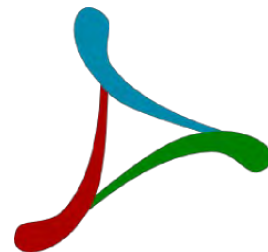
Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej osób podróżowało na linii 1065, nieco mniej osób podróżowało liniami 1003, 1006 i 1022. Są to linie najpopularniejsze wśród mieszkańców.

Najmniej osób podróżuje liniami 1015, 1028, 1008, 1027 oraz linią 1081. Na każdej z nich zaobserwowano mniej niż 10 osób. Należy zauważyć, że jedyne linie kursujące w sobotę to linie 1005, 1006 i 1065, a w niedzielę – 1005 i 1006.

Tabela 26 Liczba przewiezionych pasażerów podczas badania w podziale na linie i typ dnia

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1001	Głucholazy P.DW. – Opole D.A.	49	0	0



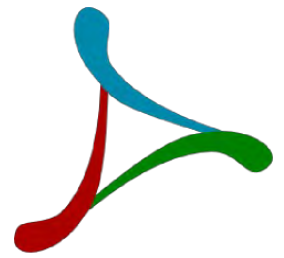


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

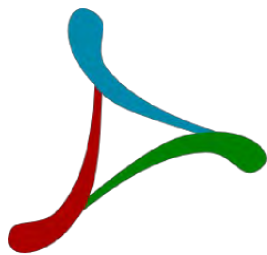
Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1002	Głuchołazy P.DW. – Opole D.A.	67	0	0
1003	Głuchołazy P.DW. – Opole D.A.	167	0	0
1004	Głuchołazy P.DW. – Opole D.A.	7	0	0
1005	Prudnik D.A. – Wrocław D.A.	0	17	1
1006	Prudnik D.A. – Podlesie III	138	17	6
1007	Prudnik D.A. – Opole D.A.	9	0	0
1008	Prudnik D.A. – Chrzelice	6	0	0
1009	Prudnik ul. Wiejska – Moszczanka Szk. NŻ	32	0	0
1010	Prudnik D.A. – Mieszkowice I	82	0	0
1011	Prudnik D.A. – Szybowice Szkoła	87	0	0
1012	Prudnik D.A. – Opole D.A.	7	0	0
1013	Prudnik D.A. – Chrzelice	43	0	0
1015	Prudnik D.A. – Nowa Wieś, Wieszczyzna	1	0	0
1017	Prudnik D.A. – Józefów	69	0	0
1018	Prudnik D.A. – Podlesie III	91	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1021	Prudnik D.A. – Rudziczka Szkoła	35	0	0
1022	Prudnik D.A. – Piorunkowice	134	0	0
1024	Prudnik D.A. – Niemodlin D.A.	122	0	0
1026	Prudnik D.A. – Nysa D.A.	106	0	0
1027	Prudnik D.A. – Nysa D.A.	6	0	0
1028	Prudnik D.A. – Radostynia Wieś	1	0	0
1029	Prudnik D.A. – Krapkowice D.A.	34	0	0
1030	Prudnik D.A. – Trzebina strażnica	80	0	0
1031	Prudnik D.A. – Nowy Browiniec	70	0	0
1032	Prudnik D.A. – Krzyżkowice	24	0	0
1034	Prudnik D.A. – Głogówek P.DW.	8	0	0
1036	Prudnik D.A. – Kędz.- Koźle D.A.	8	0	0
1038	Prudnik D.A. – Kędz.- Koźle D.A.	17	0	0
1040	Prudnik D.A. – Głogówek P.DW.	124	0	0
1041	Prudnik D.A. – Głogówek P.DW.	23	0	0

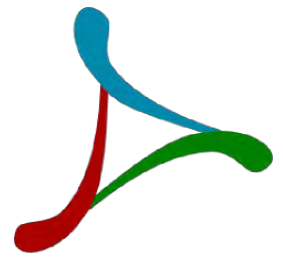


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1042	Prudnik D.A. – Głogówek P.DW.	41	0	0
1046	Prudnik D.A. – Niemodlin D.A.	110	0	0
1047	Prudnik D.A. – Wrocław D.A.	48	0	0
1055	Prudnik D.A. – Kędz.- Koźle D.A.	23	0	0
1061	Prudnik D.A. – Radostynia Wieś	0	0	0
1063	Prudnik D.A. – Przechód	33	0	0
1065	Prudnik ul. Wiejska – Prudnik ul. Chopina	463	138	0
1068	Prudnik D.A. – Niemodlin D.A.	18	0	0
1070	Prudnik D.A. – Łącznik, Szkoła G.	9	0	0
1072	Cieszaków – Raclawice Śląskie Gim.	69	0	0
1078	Głogówek P.DW. – Głogówek Gim.	45	0	0
1081	Włostowa – Rzymkowice	6	0	0
1120	Biała Szkoła – Biała Szkoła	166	0	0
1122	Krobosz – Biała Szkoła	110	0	0
1123	Słoków – Biała Szkoła	146	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1142	Prudnik D.A. – Jarnołówek Szkoła	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym elementem poddanym analizie przez Wykonawcę była średnia liczba pasażerów w pojeździe. Podczas badania w pojazdach Arriva ogółem przebywało średnio 4 pasażerów, w dzień roboczy 5 pasażerów, w sobotę 4 pasażerów, a w niedzielę 1.

Tabela 27 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w okresie badania

Średnia liczba ogółem	4	Maksymalne napelnienie
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w dzień roboczy	5	54
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w sobotę	4	19
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w niedzielę	1	4

Źródło: Opracowanie własne.

Maksymalne napelnienie w pojazdach Arriva w Prudniku w dzień roboczy wyniosło 54 osoby, w sobotę 19 osób, natomiast w niedzielę – 4.

Średnia liczba pasażerów w pojeździe zmieniała się w zależności od godziny, w której były prowadzone badania. W poniższej tabeli pokazano, że średnia liczba pasażerów jest największa w porannych i popołudniowych godzinach szczytu: w godzinach od 8:00 do 9:00 (tj. w godzinach najczęstszych dojazdów do pracy i do szkoły) wynosi ona 10 osób, a od godziny 15:00 do 17:00 (czyli w godzinach najczęstszych powrotów z pracy lub szkoły) 6 osób.

Powyższa zależność nie zachodzi w przypadku soboty. W sobotę możemy zaobserwować niewielkie wahania średniej liczby pasażerów np. od 11:00 do 12:00 i od 14:00 do 15:00 – 6 osób, a od 10:00 do 11:00 i od 17:00 do 18:00 – 0 osób. Natomiast średnia liczba pasażerów w niedzielę rozkłada się na podobnym poziomie przez cały dzień i wynosi od 0 do 2 osób.

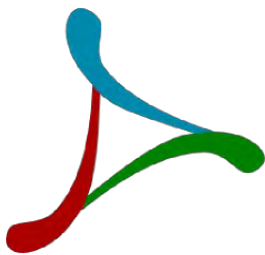


Tabela 28 Średnia liczba pasażerów w pojeździe ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	4	6	10	4	4	5	4	3	4	6	6	4	3
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	_*	_*	_*	2	0	6	4	4	6	3	4	0	2
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę	_*	_*	_*	1	_*	_*	_*	_*	_*	1	2	1	0

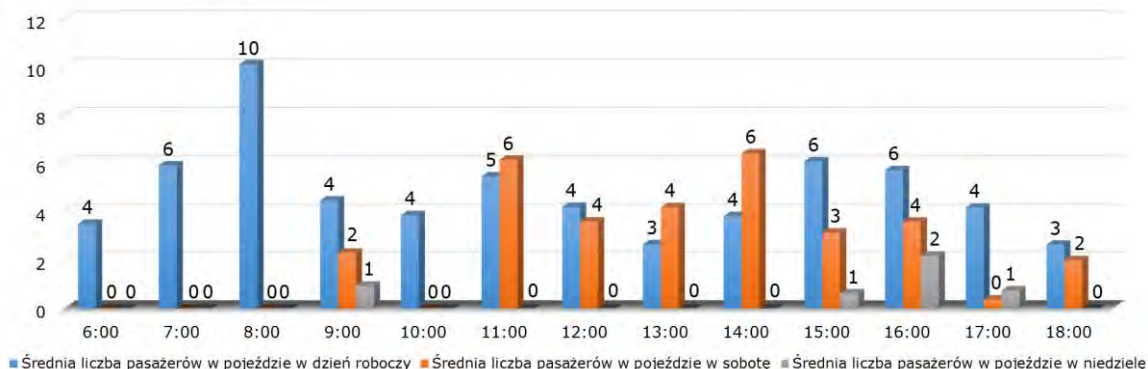
Źródło: Opracowanie własne.

* - brak kursów

Powyższe dane dotyczące średniej liczby pasażerów w podziale na godziny prowadzenia badania, zostały również pokazane na wykresie słupkowym poniżej.

Największa średnia liczba pasażerów została zaobserwowana na linii nr 1122 z Krobuszu do Białej oraz na linii 1072 z Ciesznowa do Raławic. Na pozostałych liniach średnia kształtuje się od 0 do 13 osób w pojeździe.

Wykres 16 Średnia liczba pasażerów w pojeździe ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia



Źródło: Opracowanie własne.

W sobotę najwyższą średnią ilość pasażerów odnotowano na linii nr 1065, tj. 4 osoby. Na linii nr 1005 i 1006 podróżowały średnio 3 osoby. W niedzielę na liniach 1005 i 1006 kursowała średnio 1 osoba.

Tabela 29 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linie i typ dnia

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1001	Głuchołazy P.DW. – Opole D.A.	3	_ *	_ *
1002	Głuchołazy P.DW. – Opole D.A.	5	_ *	_ *
1003	Głuchołazy P.DW. – Opole D.A.	12	_ *	_ *
1004	Głuchołazy P.DW. – Opole D.A.	1	_ *	_ *
1005	Prudnik D.A. – Wrocław D.A.	_ *	3	1
1006	Prudnik D.A. – Podlesie III	4	3	1
1007	Prudnik D.A. – Opole D.A.	5	_ *	_ *
1008	Prudnik D.A. – Chrzelice	4	_ *	_ *
1009	Prudnik ul. Wiejska – Moszczanka Szk. NŻ	6	_ *	_ *
1010	Prudnik D.A. – Mieszkowice I	5	_ *	_ *
1011	Prudnik D.A. – Szybowice Szkoła	6	_ *	_ *
1012	Prudnik D.A. – Opole D.A.	2	_ *	_ *
1013	Prudnik D.A. – Chrzelice	10	_ *	_ *
1015	Prudnik D.A. – Nowa Wieś, Wieszczyna	0	_ *	_ *

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biurow projektu:

48-300 Nysa

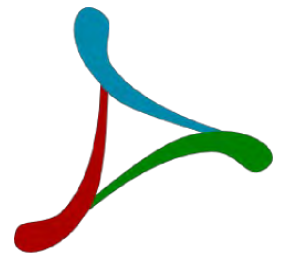
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1017	Prudnik D.A. – Józefów	3	_ *	_ *
1018	Prudnik D.A. – Podlesie III	6	_ *	_ *
1021	Prudnik D.A. – Rudziczka Szkoła	3	_ *	_ *
1022	Prudnik D.A. – Piorunkowice	7	_ *	_ *
1024	Prudnik D.A. – Niemodlin D.A.	6	_ *	_ *
1026	Prudnik D.A. – Nysa D.A.	11	_ *	_ *
1027	Prudnik D.A. – Nysa D.A.	1	_ *	_ *
1028	Prudnik D.A. – Radostynia Wieś	1	_ *	_ *
1029	Prudnik D.A. – Krapkowice D.A.	11	_ *	_ *
1030	Prudnik D.A. – Trzebina Strażnica	3	_ *	_ *
1031	Prudnik D.A. – Nowy Browiniec	5	_ *	_ *
1032	Prudnik D.A. – Krzyżkowice	5	_ *	_ *
1034	Prudnik D.A. – Głogówek P.DW.	6	_ *	_ *
1036	Prudnik D.A. – Kędz.-Kozłe D.A.	3	_ *	_ *



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1038	Prudnik D.A. – Kędz.- Koźle D.A.	7	_ *	_ *
1040	Prudnik D.A. – Głogówek P.DW.	5	_ *	_ *
1041	Prudnik D.A. – Głogówek P.DW.	2	_ *	_ *
1042	Prudnik D.A. – Głogówek P.DW.	10	_ *	_ *
1046	Prudnik D.A. – Niemodlin D.A.	7	_ *	_ *
1047	Prudnik D.A. – Wrocław D.A.	8	_ *	_ *
1055	Prudnik D.A. – Kędz.- Koźle D.A.	4	_ *	_ *
1061	Prudnik D.A. – Radostynia Wieś	0	_ *	_ *
1063	Prudnik D.A. – Przechód	6	_ *	_ *
1065	Prudnik ul. Wiejska – Prudnik ul. Chopina	5	4	_ *
1068	Prudnik D.A. – Niemodlin D.A.	4	_ *	_ *
1070	Prudnik D.A. – Łącznik, Szkoła G.	4	_ *	_ *
1072	Cieszaków – Raclawice Śląskie Gim.	14	_ *	_ *
1078	Głogówek P.DW. – Głogówek Gim.	9	_ *	_ *



Biurow projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1081	Włostowa – Rzymkowice	1	_ *	_ *
1120	Biała szkoła – Biała Szkoła	7	_ *	_ *
1122	Krobusz – Biała Szkoła	14	_ *	_ *
1123	Słoków – Biała Szkoła	13	_ *	_ *
1142	Prudnik D.A. – Jarnońtówek Szkoła	0	_ *	_ *

Źródło: Opracowanie własne.

* - brak kursów

Trzecim elementem poddanym analizie jest punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku. Przy badaniach punktualności transportu zbiorowego przyjmuje się, że kurs jest opóźniony jeśli pojazd odjedzie z przystanku później niż 3 minuty po rozkładowym czasie odjazdu, natomiast kurs jest przyspieszony gdy pojazd odjedzie z przystanku wcześniej niż 1 minutę przed rozkładowym czasem odjazdu.

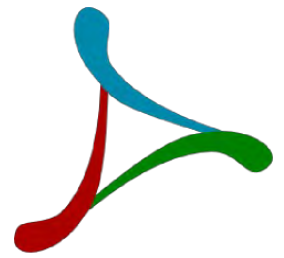
W czasie trwania badania ankietarzy przeprowadzili 3 526 pomiarów punktualności kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku, 2 584 odjazdy były punktualne, 431 było opóźnionych, a 511 odbyło się przed czasem.

Przez pomiar punktualności rozumiane jest odnotowanie przez ankietera rzeczywistego czasu odjazdu pojazdu z przystanku i porównanie go z czasem deklarowanym na rozkładzie jazdy.

Tabela 30 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania

	3 526	100%
Liczba odjazdów punktualnych	2 584	73,28%
Liczba odjazdów opóźnionych	431	12,22%
Liczba odjazdów przed czasem	511	14,49%

Źródło: Opracowanie własne.



W dni robocze przeprowadzono 3 102 pomiary punktualności, z czego w 2 182 przypadkach odjazd był punktualny, 425 odjazdów było opóźnionych, a 495 odjazdów było przed czasem.

Tabela 31 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania – dzień roboczy

	3 102	100%
Liczba odjazdów punktualnych	2 182	70,34%
Liczba odjazdów opóźnionych	425	13,70%
Liczba odjazdów przed czasem	495	15,96%

Źródło: Opracowanie własne.

W soboty przeprowadzono 337 pomiarów punktualności, z czego w 315 przypadkach odjazd był punktualny, 6 odjazdów było opóźnionych, a 16 odjazdów odbyło się przed czasem.

Tabela 32 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania – sobota

	337	100%
Liczba odjazdów punktualnych	315	93,47%
Liczba odjazdów opóźnionych	6	1,78%
Liczba odjazdów przed czasem	16	4,75%

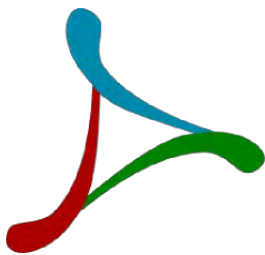
Źródło: Opracowanie własne.

W niedziele przeprowadzono 87 pomiarów punktualności – wszystkie były punktualne.

Tabela 33 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania – niedziela

	87	100%
Liczba odjazdów punktualnych	87	100,00%
Liczba odjazdów opóźnionych	0	0,00%
Liczba odjazdów przed czasem	0	0,00%

Źródło: Opracowanie własne.

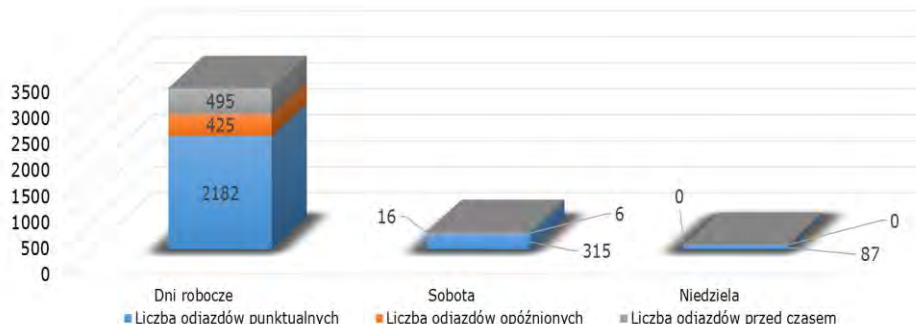


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Ogółem punktualność wyniosła 73,28%. W dni robocze 70,34% odjazdów było punktualnych, w soboty – 93,47%, natomiast w niedziele – 100,00%. Punktualność kursowania w dni robocze jest wyraźnie niższa niż w weekendy.

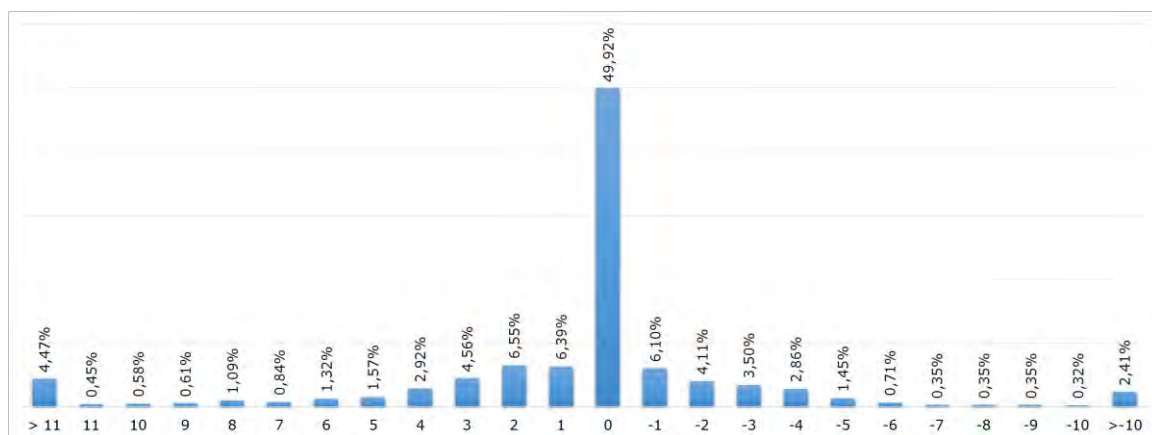
Wykres 17 Punktualność kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku w okresie prowadzenia badania



Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej zaprezentowano wykres rozkładu odchyień od punktualności kursowania pojazdów firmy Arriva. W rozkładzie została wyszczególniona każda minuta opóźnienia lub przyspieszenia oraz jej procentowy udział w ogólnej liczbie pomiarów punktualności. W rozkładzie uwzględniono skalę od ponad dziesięciminutowego przyspieszenia do 11-minutowego opóźnienia. W rozkładzie ujęto również opóźnienia ponad jedenastominutowe.

Wykres 18 Rozkład odchyień od punktualności kursowania pojazdów firmy Arriva w Prudniku



Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym elementem badania była wymiana pasażerów na przystankach, w których zatrzymują się autobusy Arrivy. Poniżej zamieszczono tabelę, w której

przedstawiono każdy przystanek wraz z analizą ilu pasażerów na nim wsiadło, a ilu wysiadło. Uwzględniono również podział na dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę.

Tabela 34 Całkowita wymiana pasażerów na przystankach

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Biała	90	76	90	76	0	0	0	0
Biała NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Biała P K	12	2	12	2	0	0	0	0
Biała Szkoła	211	289	211	289	0	0	0	0
Biedrzychowice	3	0	3	0	0	0	0	0
Biedrzychowice Ośrodek Zdrowia	4	0	4	0	0	0	0	0
Błajejowice	1	2	1	2	0	0	0	0
Bodzanów	0	0	0	0	0	0	0	0
Borek I	0	0	0	0	0	0	0	0
Borek II	3	4	3	4	0	0	0	0
Browiniec Polski	0	0	0	0	0	0	0	0
Brzeźnica	4	2	4	2	0	0	0	0
Charbielin	0	0	0	0	0	0	0	0
Charbielin-01	9	9	9	9	0	0	0	0
Charbielin-02	0	2	0	2	0	0	0	0
Chocim NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Chróstcina	1	11	1	0	0	10	0	1

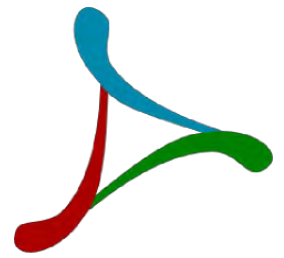
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Chróścina Pniewie	0	0	0	0	0	0	0	0
Chróścina, Zacisze	0	0	0	0	0	0	0	0
Chrzelice	96	81	96	81	0	0	0	0
Ciesznów	0	5	0	5	0	0	0	0
Czartowice	27	0	27	0	0	0	0	0
Czyżowice	3	18	3	18	0	0	0	0
Dębina	10	2	10	2	0	0	0	0
Dębina I	25	27	25	27	0	0	0	0
Dębowiec	0	0	0	0	0	0	0	0
Dobroszewice	11	8	11	8	0	0	0	0
Dobrzyków NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Dytmarów	10	17	10	17	0	0	0	0
Dytmarów NŻ	6	5	6	5	0	0	0	0
Dytmarów-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Dytmarów-02	0	0	0	0	0	0	0	0
Dzierżysławice	0	0	0	0	0	0	0	0
Frącki NŻ	3	0	3	0	0	0	0	0
Głogówek Dworzec Kolejowy	0	2	0	2	0	0	0	0
Głogówek Gimnazjum	32	13	32	13	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Głogówek P.DW.	31	59	31	59	0	0	0	0
Głuchołazy P.DW.	10	4	7	1	0	2	3	1
Głuchołazy P.DW.	67	63	62	61	5	2	0	0
Głuchołazy ul. Powstańców Śląskich I	0	5	0	4	0	1	0	0
Głuchołazy ul. Powstańców Śląskich II	14	15	9	11	5	4	0	0
Głuchołazy-02	0	11	0	11	0	0	0	0
Golczowice	0	2	0	2	0	0	0	0
Gostomia	3	2	3	2	0	0	0	0
Gostomia skrzyżowanie NŻ	1	0	1	0	0	0	0	0
Góreczno	0	1	0	1	0	0	0	0
Górka Prudnicka	6	4	6	4	0	0	0	0
Grabina	7	19	7	19	0	0	0	0
Grodków dworzec	0	12	0	12	0	0	0	0
Gryzów	0	1	0	1	0	0	0	0
Hanuszów-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Hanuszów-02	0	0	0	0	0	0	0	0
Jagielnica	0	0	0	0	0	0	0	0
Jarnołówek I	1	2	1	2	0	0	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

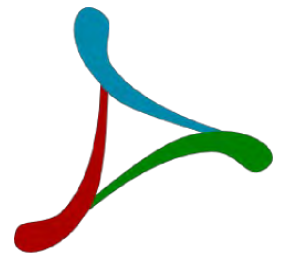
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Jarnołówek II	1	7	1	7	0	0	0	0
Jarnołówek III	18	9	16	8	2	0	0	1
Jarnołówek Szkoła	0	0	0	0	0	0	0	0
Jasiona	3	0	3	0	0	0	0	0
Jasiona NŻ	2	0	2	0	0	0	0	0
Józefów	17	4	17	4	0	0	0	0
Kazimierz	0	16	0	16	0	0	0	0
Klisino II	0	37	0	37	0	0	0	0
Kolnowice	1	4	1	4	0	0	0	0
Kolonia Otocka	5	3	5	3	0	0	0	0
Konradów	0	0	0	0	0	0	0	0
Konradów I	9	13	8	10	0	3	1	0
Konradów II	4	0	4	0	0	0	0	0
Korfantów	15	17	15	17	0	0	0	0
Krobusz	17	37	17	37	0	0	0	0
Krzyżkowice	18	9	18	9	0	0	0	0
Krzyżkowice NŻ	0	5	0	5	0	0	0	0
Kuźnica Ligocka I	0	2	0	2	0	0	0	0
Kuźnica Ligocka II	4	2	4	2	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

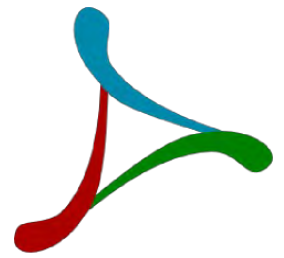
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Kuźnica Ligocka Szkoła NŻ	1	0	1	0	0	0	0	0
Laskowice-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Laskowice-02	0	3	0	3	0	0	0	0
Laskowiec NŻ	4	6	4	6	0	0	0	0
Leśnik Skrzyżowanie	0	1	0	1	0	0	0	0
Ligota Bialska	28	23	28	23	0	0	0	0
Ligota Ścinawska	3	1	3	1	0	0	0	0
Lubrza	23	14	23	14	0	0	0	0
Lubrza NŻ	1	6	1	6	0	0	0	0
Łącznik I	4	5	4	5	0	0	0	0
Łącznik II	3	1	3	1	0	0	0	0
Łącznik, Szkoła	2	41	2	41	0	0	0	0
Łąka Prudnicka-01	8	46	7	46	1	0	0	0
Łąka Prudnicka-02	48	1	48	1	0	0	0	0
Makowice I	0	0	0	0	0	0	0	0
Makowice II	0	0	0	0	0	0	0	0
Meble	0	0	0	0	0	0	0	0
Mieszkowice	20	6	20	6	0	0	0	0
Mieszkowice I	8	6	8	6	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

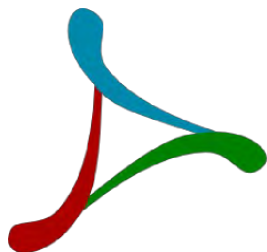
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Mieszkowice II	8	7	8	7	0	0	0	0
Mieszkowice NŻ	13	11	13	11	0	0	0	0
Miłowice NŻ	6	4	6	4	0	0	0	0
Mionów	3	2	3	2	0	0	0	0
Mochów	0	0	0	0	0	0	0	0
Mochów Skrz.	0	0	0	0	0	0	0	0
Mochów Skrzyżowanie	2	2	2	2	0	0	0	0
Mokra Skrzyżowanie	0	5	0	5	0	0	0	0
Moszczanka	15	9	15	9	0	0	0	0
Moszczanka NŻ	7	9	5	9	2	0	0	0
Moszczanka szkoła NŻ	3	11	3	11	0	0	0	0
Moszczanka Skrzyżowanie NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Naczęsławice	1	3	1	3	0	0	0	0
Niemysłowice	0	0	0	0	0	0	0	0
Niemysłowice-01	19	18	19	18	0	0	0	0
Niemysłowice-02	29	1	29	1	0	0	0	0
Niwnica	0	0	0	0	0	0	0	0
Niwnica-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Niwnica-02	0	0	0	0	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Nowa Wieś Prudnicka	3	3	3	3	0	0	0	0
Nowa Wieś – Wieszczyzna	0	1	0	1	0	0	0	0
Nowy Browiniec	1	7	1	7	0	0	0	0
Nowy Browiniec NŻ	2	0	2	0	0	0	0	0
Nowy Świątów	0	0	0	0	0	0	0	0
Nysa Dworzec Autobusowy	38	26	34	21	4	5	0	0
Nysa ul. Grodkowska-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Nysa ul. Grodkowska-02	0	0	0	0	0	0	0	0
Nysa ul. Kraszewskiego	0	1	0	1	0	0	0	0
Nysa ul. Piłsudskiego	3	0	3	0	0	0	0	0
Nysa ul. Piłsudskiego-01	0	9	0	9	0	0	0	0
Nysa ul. Piłsudskiego-02	6	0	6	0	0	0	0	0
Nysa-01	0	28	0	28	0	0	0	0
Nysa-02	5	0	5	0	0	0	0	0
Olbrachcice	50	0	50	0	0	0	0	0
Olszynka	0	3	0	3	0	0	0	0
Olszynka-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Olszynka-02	0	0	0	0	0	0	0	0
Otoki Wieś	21	9	21	9	0	0	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

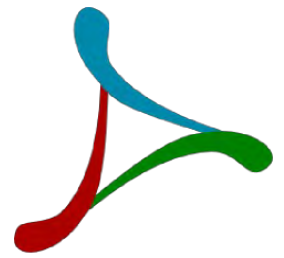
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Pakosławice-01	1	0	1	0	0	0	0	0
Pakosławice-02	1	0	1	0	0	0	0	0
Piechocice	0	0	0	0	0	0	0	0
Piorunkowice	6	14	6	14	0	0	0	0
Piorunkowice-01	0	3	0	3	0	0	0	0
Piorunkowice-02	1	0	1	0	0	0	0	0
Pleńnica	0	0	0	0	0	0	0	0
Podlesie I	2	0	2	0	0	0	0	0
Podlesie II	1	0	1	0	0	0	0	0
Podlesie III	1	0	1	0	0	0	0	0
Pogórze	22	3	22	3	0	0	0	0
Pokrzywna I	6	12	6	12	0	0	0	0
Pokrzywna II	2	1	2	1	0	0	0	0
Polski Świątów	1	0	1	0	0	0	0	0
Prężyna	19	7	19	7	0	0	0	0
Prężyna skrzyżowanie NŻ	12	2	12	2	0	0	0	0
Prężynka	0	3	0	3	0	0	0	0
Prudnik	0	0	0	0	0	0	0	0
Prudnik Dworzec Autobusowy	654	513	636	502	15	7	3	4



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Prudnik Gimnazjum nr 1	33	162	33	162	0	0	0	0
Prudnik Skrzyżowanie NŻ	1	0	1	0	0	0	0	0
Prudnik szkoła nr 3	0	12	0	12	0	0	0	0
Prudnik ul. Batorego	24	19	15	18	9	1	0	0
Prudnik ul. Chopina	36	30	20	10	16	20	0	0
Prudnik ul. Dąbrowskiego	25	8	20	4	5	4	0	0
Prudnik ul. Dąbrowskiego NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Prudnik ul. Grunwaldzka	45	12	35	6	10	6	0	0
Prudnik ul. Grunwaldzka Koszary	10	3	6	1	4	2	0	0
Prudnik ul. Grunwaldzka Veolia	12	29	6	18	6	11	0	0
Prudnik ul. Jesionkowa 1	240	67	218	58	22	9	0	0
Prudnik ul. Jesionkowa 2	26	8	5	3	21	5	0	0
Prudnik ul. Kolejowa	3	1	3	1	0	0	0	0
Prudnik ul. Kolejowa NŻ	47	85	47	85	0	0	0	0
Prudnik ul. Kościuszki Cmentarz	10	73	7	56	3	17	0	0
Prudnik ul. Kościuszki Sąd	26	100	21	92	5	8	0	0
Prudnik ul. Nyska	2	0	2	0	0	0	0	0
Prudnik ul. Podgórna	11	0	11	0	0	0	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

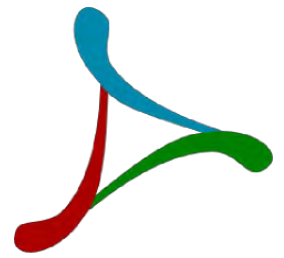
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Prudnik ul. Prężyńska	3	10	3	10	0	0	0	0
Prudnik ul. Prężyńska NŻ	1	0	1	0	0	0	0	0
Prudnik ul. Skowrońskiego	7	6	7	6	0	0	0	0
Prudnik ul. Skowrońskiego 1	14	23	9	14	5	9	0	0
Prudnik ul. Skowrońskiego 2	10	20	9	16	1	4	0	0
Prudnik ul. Staszica	26	8	19	6	7	2	0	0
Prudnik ul. Wiejska	63	25	44	4	19	21	0	0
Prudnik, Dworzec Kolejowy	0	0	0	0	0	0	0	0
Prudnik, Plac Szarych Szeregów	13	118	10	99	3	19	0	0
Prudnik, Plac Wolności	12	25	12	25	0	0	0	0
Prudnik, Zajezdnia	2	25	0	25	2	0	0	0
Prudnik-01	6	1	6	1	0	0	0	0
Prudnik-02	0	22	0	22	0	0	0	0
Przechód	8	5	8	5	0	0	0	0
Przechód NŻ	0	1	0	1	0	0	0	0
Przełęk	0	1	0	1	0	0	0	0
Przydroże Małe	1	2	1	2	0	0	0	0
Przydroże Wielkie	1	1	1	1	0	0	0	0
Przydroże Wielkie NŻ	1	0	1	0	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

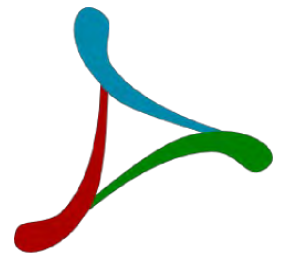
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Puszyna	7	4	7	4	0	0	0	0
Raławice Śląskie	0	1	0	1	0	0	0	0
Raławice Śląskie Gimnazjum	54	3	54	3	0	0	0	0
Raławice Śląskie Kościół	4	0	4	0	0	0	0	0
Radostynia Osiedle NŻ	0	2	0	2	0	0	0	0
Radostynia Skrzyżowanie	1	0	1	0	0	0	0	0
Radostynia Wieś	24	25	24	25	0	0	0	0
Rączka	0	0	0	0	0	0	0	0
Rostkowice NŻ	12	9	12	9	0	0	0	0
Rudziczka I	0	2	0	2	0	0	0	0
Rudziczka II	0	0	0	0	0	0	0	0
Rudziczka III	0	0	0	0	0	0	0	0
Rudziczka Nowak	0	0	0	0	0	0	0	0
Rudziczka Szkoła	19	7	19	7	0	0	0	0
Rudziczka Włókno-01	3	10	3	10	0	0	0	0
Rudziczka Włókno-02	3	9	3	9	0	0	0	0
Rudziczka-01	11	31	11	31	0	0	0	0
Rudziczka-02	18	9	18	9	0	0	0	0
Rzymkowice	2	2	2	2	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Skoroszyce	0	1	0	1	0	0	0	0
Skowronków	0	0	0	0	0	0	0	0
Skrzypiec NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Skrzypiec skrzyżowanie I	0	0	0	0	0	0	0	0
Skrzypiec wieś	12	5	12	5	0	0	0	0
Słoków	0	9	0	9	0	0	0	0
Solec	12	11	12	11	0	0	0	0
Solec/ Olbrachcice	0	0	0	0	0	0	0	0
Sowin	0	0	0	0	0	0	0	0
Sowin II	12	15	12	15	0	0	0	0
Stara Jamka	0	1	0	1	0	0	0	0
Stara Jamka skrzyżowanie NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Stare Kotkowice	3	11	3	11	0	0	0	0
Stary Grodków I	0	0	0	0	0	0	0	0
Stary Grodków II	0	0	0	0	0	0	0	0
Strobice-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Strobice-02	0	0	0	0	0	0	0	0
Szonowice NŻ	2	0	2	0	0	0	0	0
Szonowice NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Szonów szkoła	15	6	15	6	0	0	0	0
Szybowice	39	6	39	6	0	0	0	0
Szybowice Kiosk	10	4	10	4	0	0	0	0
Szybowice Szkoła	0	1	0	1	0	0	0	0
Ścinawa Mała	15	15	15	15	0	0	0	0
Ścinawa Mała NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Ścinawa Nyska NŻ	5	9	5	9	0	0	0	0
Śmicz	5	13	5	13	0	0	0	0
Tomice	0	1	0	1	0	0	0	0
Trawniki	3	3	3	3	0	0	0	0
Trawniki Wieś	1	5	1	5	0	0	0	0
Trzebina	35	27	35	27	0	0	0	0
Trzebina Strażnica	3	6	3	6	0	0	0	0
Twardawa	2	0	2	0	0	0	0	0
Twardawa Marianków Skrzyżowanie	0	0	0	0	0	0	0	0
Wasiłowice	13	7	13	7	0	0	0	0
Wasiłowice Skrzyżowanie NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Węża-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Węża-02	0	1	0	1	0	0	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

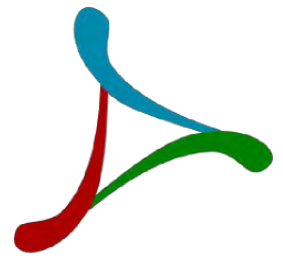
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Węża NŻ	0	0	0	0	0	0	0	0
Wierzbiec	0	0	0	0	0	0	0	0
Wierzbiec-01	23	14	23	14	0	0	0	0
Wierzbięcice	0	2	0	2	0	0	0	0
Wierzbięcice-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Wierzbięcice-02	0	5	0	5	0	0	0	0
Wierzch	2	0	2	0	0	0	0	0
Wilków	10	28	10	28	0	0	0	0
Włostowa	3	1	3	1	0	0	0	0
Włóczno	6	15	6	15	0	0	0	0
Włóczno I	12	0	12	0	0	0	0	0
Włóczno NŻ	9	10	9	10	0	0	0	0
Włóczno II NŻ	4	0	4	0	0	0	0	0
Włóczno Szybowice NŻ	0	5	0	5	0	0	0	0
Wróblin	4	7	4	7	0	0	0	0
Wróblin Wyszaków	1	5	1	5	0	0	0	0
Zawada	4	1	4	1	0	0	0	0
Zwiastowice	0	0	0	0	0	0	0	0
Żabnik	0	20	0	20	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Żabnik/ Biała	39	0	39	0	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Przedostatnim z elementów poddanych analizie była struktura taryfowa badanej usługi. Ankieeterzy na każdym z badanych kursów prowadzili badanie struktury taryfowej pytając o nią co najmniej 90% pasażerów.

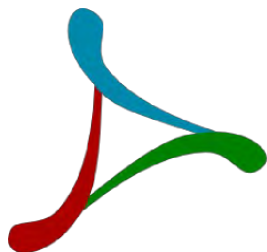
Łącznie przebadano 3 096 pasażerów, z czego 1 149 posiadało bilet jednorazowy, 63 bilet jednodniowy, 1 705 miesięczny, 60 kilkunastomiesięczny, a 119 posiadało prawo do podróży za darmo.

Tabela 35 Badanie struktury taryfowej

Rodzaje biletów	Ilość	Wartość %
Jednorazowy	1 212	39,15%
Miesięczny	1 705	55,07%
Kilkunastomiesięczny	60	1,94%
Ulga 100%	119	3,84%

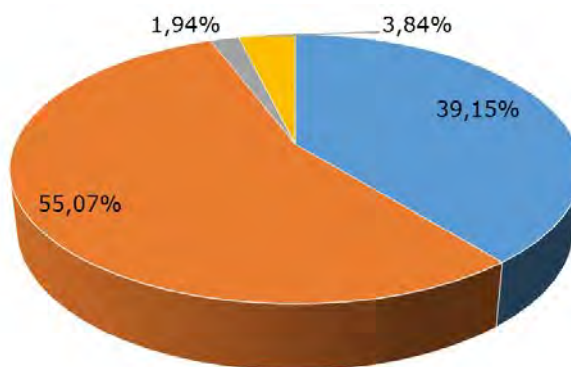
Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej podróżnych posiadało bilet miesięczny oraz jednorazowy. Wśród grupy osób podróżujących za darmo największy odsetek stanowiły osoby po 70 roku życia, które z racji wieku zwolnione były z obowiązku posiadania biletu na przejazd.



Wykres 19 Badanie struktury taryfowej

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



■ Jednorazowy ■ Miesięczny ■ Kilkunastomiesięczny ■ Ulga 100%

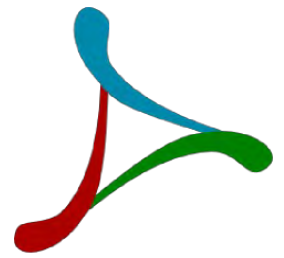
Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej pasażerów, bo aż 1 460, korzystało z ulgi w wysokości 49%, 1 127 to ilość osób korzystających z biletów normalnych, biletów określonych jako „inne” było 365, a tych z ulgą w wysokości 50% – 222. Były to cztery najczęściej wskazywane odpowiedzi, gdy ankieterzy pytali pasażerów o rodzaj ulgi, z której korzystają. Pozostałe rodzaje ulg wskazywane były sporadycznie.

Tabela 36 Badanie struktury ulg

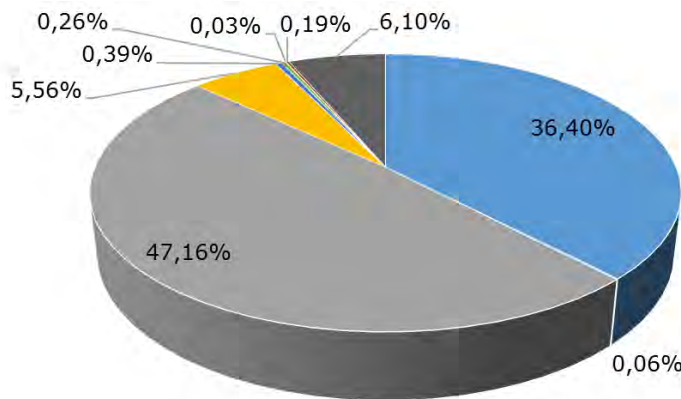
Rodzaj biletu/ ulgi	Ilość	Wartość procentowa
Normalny	1 127	36,40%
37%	2	0,06%
49%	1 460	47,16%
50%	172	5,56%
51%	12	0,39%
78%	8	0,26%
93%	1	0,03%
95%	6	0,19%
inna	189	6,10%

Źródło: Opracowanie własne.



Poniższy wykres prezentuje w innej formie wyniki powyższej tabeli. Jak można zauważyć, najczęściej osób korzystało z biletu z ulgą w wysokości 49%.

Wykres 20 Badanie struktury ulg



■ bilet normalny ■ 37% ■ 49% ■ 50% ■ 51% ■ 78% ■ 93% ■ 95% ■ inna

Źródło: Opracowanie własne.

1.5. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Spółka z o.o.

PKS w Głubczycach jako Spółka Skarbu Państwa z ograniczoną odpowiedzialnością funkcjonuje od 1 maja 2005 r. Spółka ma siedzibę przy ul. Kołtątaja 5 w Głubczycach.

Spółka obsługuje 49 linii autobusowych (stan na luty 2015 r.). Dworzec autobusowy w Głubczycach znajduje się przy ul. Dworcowej 8.

Wykonawca poddał analizie liczbę przewożonych pasażerów, średnią liczbę pasażerów w pojazdach, punktualność kursowania pojazdów, wymianę pasażerów na przystankach oraz strukturę taryfową analizowanej usługi.

Zebrane dane zostały poddane analizie w podziale ze względu na typ dnia prowadzenia badania: dzień roboczy, sobota, niedziela oraz dzień wolny od zajęć szkolnych, a także ze względu na numer linii.

Badanie na liniach obsługiwanych przez PKS w Głubczycach było prowadzone w dni robocze (za wyjątkiem piątków) oraz w soboty i niedziele, a także w dni wolne od zajęć (ferie).

Możemy przyjąć, że w dni robocze PKS przewozi 3 591 osób od godziny 6:00 do godziny 18:00, w soboty jest to 117 osoby natomiast w niedziele 69 osób.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 37 Całkowita liczba pasażerów przewiezionych w okresie badania**

Całkowita liczba przewiezionych pasażerów	3 777	100%
Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	3 591	95,08%
Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	117	3,10%
Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę	69	1,83%

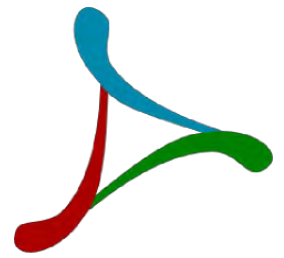
Źródło: Opracowanie własne.

Analizując liczbę pasażerów w autobusach poszczególnych linii można zauważyć, że najczęściej osób odnotowano w dni robocze na linii 2012. Nieco mniej osób podróżuje liniami 1012, 1028, 1066, 1042, 1001, 1024 oraz 2011. Są to więc najpopularniejsze linie wśród mieszkańców

Najmniej osób podróżuje w dni robocze liniami 1026 oraz 1037 – na każdej z tych linii zaobserwowano zaledwie 6 osób. Należy również zauważyć, iż linią kursującą w sobotę z najmniejszą liczbą pasażerów jest linia 1018 (19 pasażerów).

Tabela 38 Liczba przewiezionych pasażerów podczas badania w podziale na linie i typ dnia

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1001	Szonów – Kietrz Rynek	157	28	13
1002	Branice – Szonów, Skrzyżowanie	72	20	6
1003	Piłszcz I – Szonów	26	0	0
1004	Kietrz Rynek – Szonów	29	0	0
1006	Głubczyce P.DW. – Głogówek P.DW.	18	0	0
1008	Głubczyce P.DW. – Ściborzyce	149	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

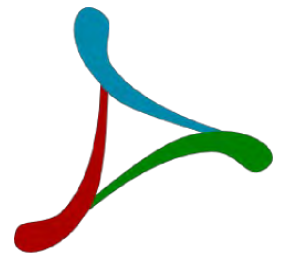
Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
	Wielkie			
1009	Kietrz Rynek – Głubczyce P. DW.	153	0	0
1012	Raławice Śląskie – Głubczyce Raciborska	131	50	26
1013	Głubczyce P. DW. – Kietrz Rynek	26	0	0
1016	Głubczyce – Raławice Śl.	61	0	0
1017	Branice – Kietrz Raciborska	45	0	0
1018	Głubczyce PDW – Skoroszyce	123	19	14
1020	Widok – Głubczyce P. DW.	90	0	0
1021	Głubczyce P. DW. – Dzierżkowice	76	0	0
1022	Głubczyce Szkoła Podst. nr 1 – Opawica	86	0	0
1023	Dzierżkowice – Kietrz Rynek	18	0	0
1024	Głubczyce – Pietrowice	213	0	0
1026	Głubczyce P. DW. – Braciszów	6	0	0
1027	Głubczyce P. DW. – Lisięcice	12	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
	Wolności			
1028	Głubczyce P. DW. – Pilszcz I	235	0	0
1030	Głubczyce P. DW. – Nowe Sady	21	0	0
1033	Głogówek P. DW. – Głubczyce P. DW.	67	0	0
1035	Głubczyce P. DW. – Klisino Szkoła	142	0	0
1036	Głubczyce P. DW. – Bliszczycze	19	0	0
1037	Głubczyce P. DW. – Lisięcice	6	0	0
1039	Głubczyce P. DW. – Branice	23	0	0
1040	Głubczyce P. DW. – Branice	11	0	0
1042	Branice Szkoła – Kietrz Kościuszki	171	0	0
1043	Dzierżkowice – Kietrz Rynek	30	0	0
1044	Głubczyce P. DW. – Wojnowice Osiedle	21	0	0
1050	Głubczyce P. DW. – Kietrz Rynek	70	0	0
1052	Kietrz Raciborska – Branice	6	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1054	Piłszcz I – Kietrz Rynek	9	0	0
1056	Włodzienin Kolonia – Głubczyce P.DW.	12	0	0
1057	Gołuszowice Szkoła – Głubczyce P.DW.	14	0	0
1061	Raławice Śląskie – Głubczyce P.WD.	28	0	0
1062	Głubczyce Gim 1 – Klisino Szkoła	57	0	0
1063	Głubczyce P.DW. – Opawica	61	0	0
1064	Pietrowice – Chomiąza	35	0	0
1066	Głubczyce PDW – Bernacice Wieś	243	0	0
1067	Nowe Sady – Lisięcice Szkoła	60	0	0
1070	Głubczyce – Branice Szpital	14	0	0
1071	Głubczyce P.DW. – Branice Szpital	9	0	10
1014	Kietrz Raciborska – Dzierżkowice	15	0	0
2004	Wojnowice Osiedle – Kietrz	17	0	0

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
	Kościuszki			
2005	Nasiedle, Nowy Dwór – Kietrz Kościuszki	89	0	0
2006	Pilszcz Szkoła – Kietrz Kościuszki	27	0	0
2007	Kietrz Rynek – Kietrz Głowackiego	28	0	0
2011	Włodzienin Kolonia – Branice szkoła	187	0	0
2012	Włodzienin Kolonia – Dzierżkowice	373	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

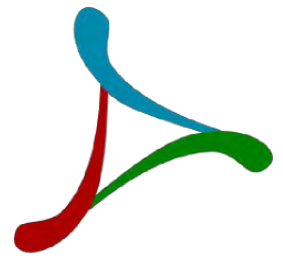
Kolejnym elementem poddanym analizie przez Wykonawcę była średnia liczba pasażerów w pojeździe. Podczas badania w pojazdach PKS w Głubczycach ogółem przebywało średnio 4 pasażerów, w dzień roboczy 7, w sobotę były to 3 osoby, natomiast w niedzielę – 2.

Tabela 39 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w okresie badania

Średnia liczba pasażerów ogółem	4	Maksymalne napełnienie
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w dzień roboczy	7	72
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w sobotę	3	14
Średnia liczba pasażerów w pojeździe w niedzielę	2	7

Źródło: Opracowanie własne.

Maksymalne napełnienie w pojazdach PKS w Głubczycach w dzień roboczy wyniosło 72 osoby, w sobotę 14 osób, natomiast w niedzielę 7 osób.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Średnia liczba pasażerów w pojeździe zmieniała się w zależności od godziny, w której były prowadzone badania. Największa była ona w porannych i popołudniowych godzinach szczytu: 11 osób od godziny 8:00 do 9:00 (w godzinach dojazdów do pracy i do szkoły) oraz 8 osób od godziny 15:00 do 17:00 (w godzinach najczęstszych powrotów z pracy lub szkoły). Sytuację tę obrazuje zamieszczona poniżej tabela.

W soboty możemy zaobserwować zwiększenie ilości pasażerów w godzinach porannych, natomiast w niedzielę średnia liczba osób jest na podobnym poziomie w ciągu całego dnia.

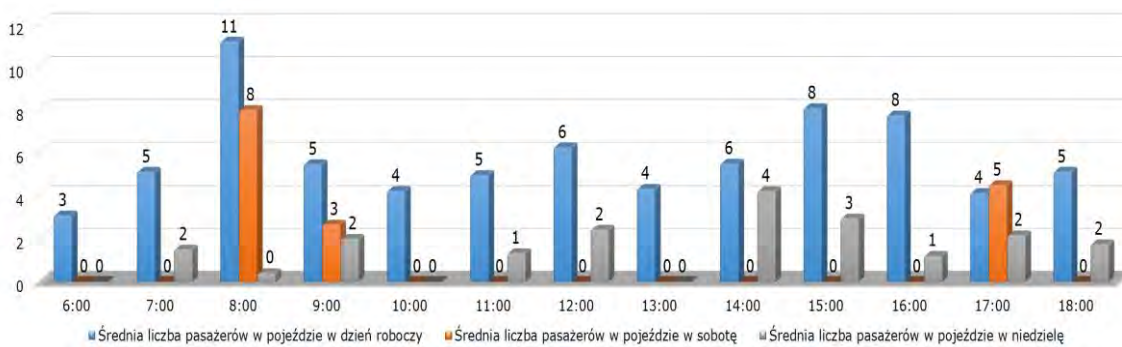
Tabela 40 Średnia liczba pasażerów ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	3	5	11	5	4	5	6	4	6	8	8	4	5
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	-*	-*	8	3	-*	-*	-*	-*	-*	-*	-*	5	-*
Średnia liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę	-*	2	0	2	0	1	2	-*	4	3	1	2	2

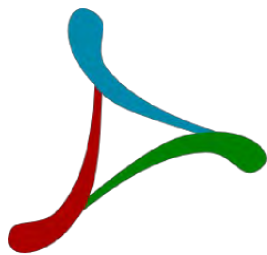
Źródło: Opracowanie własne.
* - brak kursów

Powyższe dane dotyczące średniej liczby pasażerów w podziale na godziny prowadzenia badania, zostały również pokazane na wykresie słupkowym poniżej.

Wykres 21 Średnia liczba pasażerów ze względu na godzinę prowadzenia pomiarów i typ dnia



Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

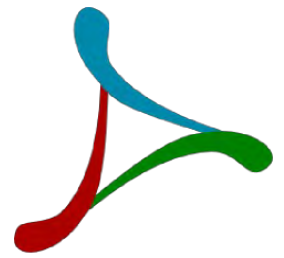
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Największa średnia liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy została zaobserwowana na linii nr 1061 z Raławic Śląskich do Głubczyc (19 pasażerów). Na liniach 1018, 1021, 1033, 1036, 1044, 1064, 1066 oraz 2011 średnia kształtuje się od 10 do 17 osób na pojazd. Na pozostałych liniach średnia osób jest niższa niż 10 osób. W sobotę na liniach 1012 oraz 1018 średnia osób wyniosła 4 osoby, natomiast na liniach 1001 oraz 1002 podróżowały średnio 2 osoby. W niedzielę liczba pasażerów kształtowała się następująco: na linii 1012 podróżowały 3 osoby, na linii 1018 – 2 osoby, natomiast na liniach 1001 oraz 1002 – po jednej osobie.

Tabela 41 Średnia liczba pasażerów w pojeździe w podziale na linię i typ dnia

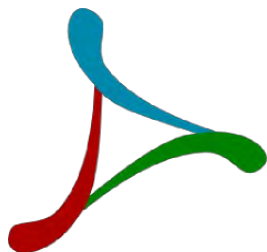
Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1001	Szonów – Kietrz Rynek	5	2	1
1002	Branice – Szonów, Skrzyżowanie	6	2	1
1003	Pilszcz I – Szonów	7	0	0
1004	Kietrz Rynek – Szonów	5	0	0
1006	Głubczyce P.DW. – Głogówek P.DW.	5	0	0
1008	Głubczyce P.DW. – Ściborzyce Wielkie	6	0	0
1009	Kietrz Rynek – Głubczyce P.DW.	7	0	0
1012	Raławice Śląskie – Głubczyce Raciborska	9	4	3
1013	Głubczyce P.DW. – Kietrz Rynek	7	0	0
1016	Głubczyce –	6	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

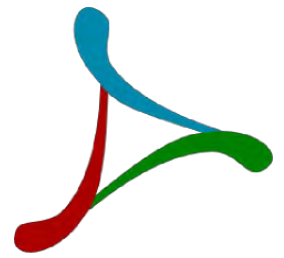
Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
	Raławice Śl.			
1017	Branice – Kietrz Raciborska	8	0	0
1018	Głubczyce P.DW. – Skoroszyce	10	4	2
1020	Widok – Głubczyce P.DW.	7	0	0
1021	Głubczyce P.DW. – Dzierzkowice	15	0	0
1022	Głubczyce Szkoła Podst. nr 1 – Opawica	5	0	0
1023	Dzierżkowice – Kietrz Rynek	5	0	0
1024	Głubczyce – Pietrowice	7	0	0
1026	Głubczyce P.DW. – Braciszów	3	0	0
1027	Głubczyce P.DW. – Lisięcice Wolności	3	0	0
1028	Głubczyce P.DW. – Piłszcz I	7	0	0
1030	Głubczyce P.DW. – Nowe Sady	4	0	0
1033	Głogówek P.DW. – Głubczyce P.DW.	10	0	0
1035	Głubczyce P.DW. – Klisino Szkoła	7	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1036	Głubczyce P. DW. – Bliszczycze	12	0	0
1037	Głubczyce P. DW. – Lisięcice	2	0	0
1039	Głubczyce P. DW. – Branice	7	0	0
1040	Głubczyce P. DW. – Branice	2	0	0
1042	Branice Szkoła – Kietrz Kościuszki	9	0	0
1043	Dzierżkowice – Kietrz Rynek	2	0	0
1044	Głubczyce P. DW. – Wojnowice Osiedle	12	0	0
1050	Głubczyce P. DW. – Kietrz Rynek	5	0	0
1052	Kietrz Raciborska – Branice	2	0	0
1054	Pilszcz I – Kietrz Rynek	4	0	0
1056	Włodzienin Kolonja – Głubczyce P. DW.	6	0	0
1057	Gołuszowice Szkoła – Głubczyce P. DW.	2	0	0
1061	Raławice Śląskie – Głubczyce P. DW.	19	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
1062	Głubczyce Gim. 1 – Klisino Szkoła	7	0	0
1063	Głubczyce P.DW. – Opawica	4	0	0
1064	Pietrowice – Chomiąża	17	0	0
1066	Głubczyce P.DW. – Bernacice Wieś	10	0	0
1067	Nowe Sady – Lisięcice Szkoła	4	0	0
1070	Głubczyce – Branice Szpital	4	0	0
1071	Głubczyce P.DW. – Branice Szpital	3	0	0
1114	Kietrz Raciborska – Dzierżkowice	6	0	0
2004	Wojnowice Osiedle – Kietrz Kościuszki	4	0	0
2005	Nasiedle, Nowy Dwór – Kietrz Kościuszki	9	0	0
2006	Pilszcz Szkoła – Kietrz Kościuszki	3	0	0
2007	Kietrz Rynek – Kietrz Głowackiego	4	0	0
2011	Włodzienin Kolonia – Branice szkoła	10	0	0

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Relacja	Liczba pasażerów przewiezionych w dzień roboczy	Liczba pasażerów przewiezionych w sobotę	Liczba pasażerów przewiezionych w niedzielę
2012	Włodzienin Kolonia – Dzierżkowice	9	0	0

*Źródło: Opracowanie własne.*** - brak kursów*

Trzecim elementem poddanym analizie była punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach. Przy badaniach punktualności publicznego transportu zbiorowego przyjmuje się, że kurs jest opóźniony, jeśli pojazd odjedzie z przystanku później niż 3 minuty po rozkładowym czasie odjazdu, natomiast kurs jest przyspieszony gdy pojazd odjedzie z przystanku wcześniej niż 1 minutę przed rozkładowym czasem odjazdu.

Przez pomiar punktualności rozumiane jest odnotowanie przez ankietera rzeczywistego czasu odjazdu pojazdu z przystanku i porównanie go z czasem deklarowanym na rozkładzie jazdy.

W czasie trwania badania ankieterzy przeprowadzili 2 817 pomiarów punktualności kursowania pojazdów PKS w Głubczycach, 2 503 odjazdy autobusów były punktualne, 200 było opóźnionych, a 114 odbyło się przed czasem.

Tabela 42 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania

	2 817	100%
Liczba odjazdów punktualnych	2 503	88,85%
Liczba odjazdów opóźnionych	200	7,10%
Liczba odjazdów przed czasem	114	4,05%

Źródło: Opracowanie własne.

W dni robocze przeprowadzono 2 556 pomiarów punktualności, z czego w 2 252 przypadkach odjazd był punktualny, 190 odjazdów było opóźnionych, a 114 odjazdów odbyło się przed czasem.

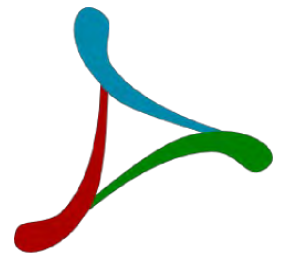


Tabela 43 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania – dzień roboczy

	2 556	100%
Liczba odjazdów punktualnych	2 252	88,11%
Liczba odjazdów opóźnionych	190	7,43%
Liczba odjazdów przed czasem	114	4,46%

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W soboty przeprowadzono 140 pomiarów punktualności. Z analizy danych wynika, że wszystkie linie kursujące w soboty odjeżdżały punktualnie wg rozkładu jazdy.

Tabela 44 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania – sobota

	140	100%
Liczba odjazdów punktualnych	140	100%
Liczba odjazdów opóźnionych	0	0%
Liczba odjazdów przed czasem	0	0%

Źródło: Opracowanie własne.

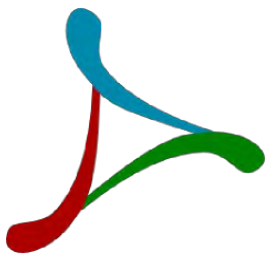
W niedziele przeprowadzono 121 pomiarów punktualności. Z analizy danych wynika, iż 111 odjazdów było punktualnych, a 10 opóźnionych.

Tabela 45 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania – niedziela

	121	100%
Liczba odjazdów punktualnych	111	91,74%
Liczba odjazdów opóźnionych	10	8,26%
Liczba odjazdów przed czasem	0	0%

Źródło: Opracowanie własne.

Ogółem punktualność wyniosła 88,85%. W dni robocze 88,11% odjazdów było punktualnych, w soboty 100%, natomiast w niedziele – 91,74%.

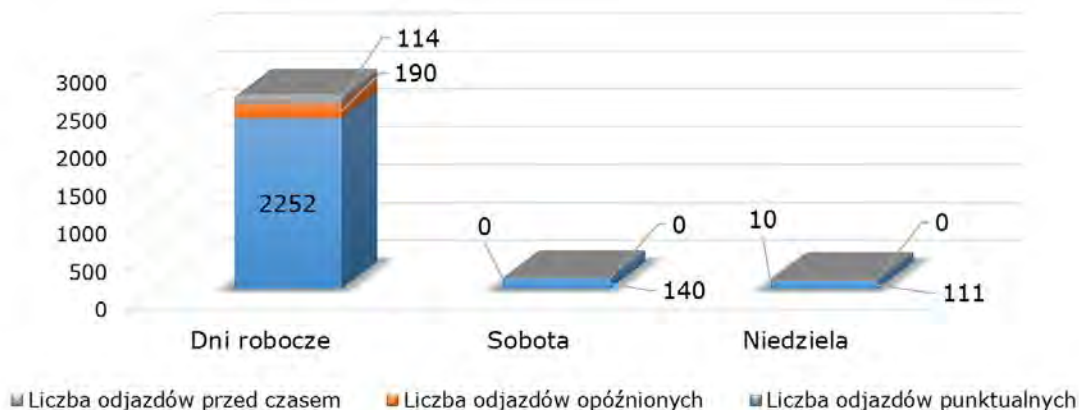


Wykres 22 Punktualność kursowania pojazdów PKS w Głubczycach w okresie prowadzenia badania

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

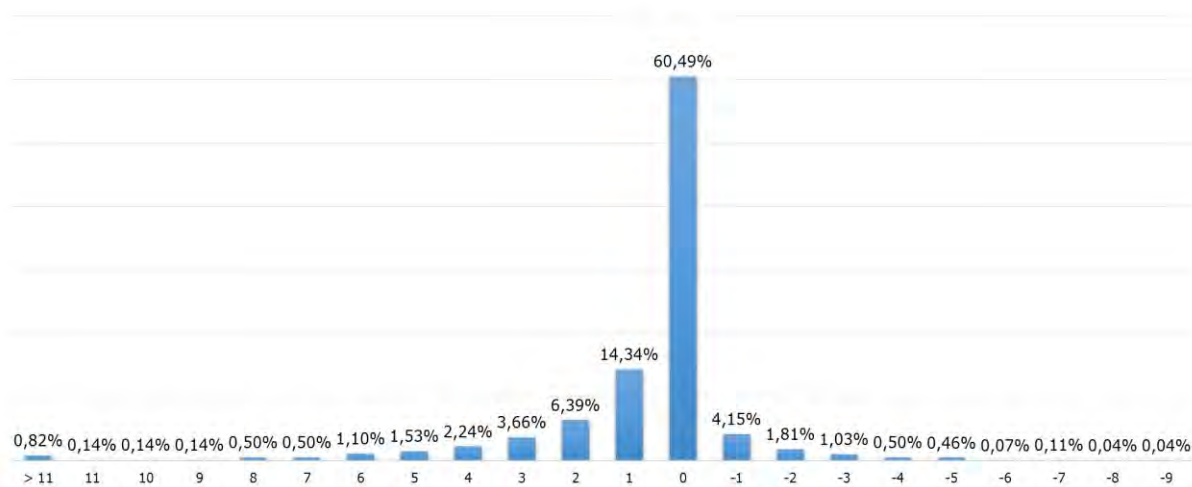
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej zaprezentowano wykres rozkładu odchyień od punktualności kursowania pojazdów PKS w Głubczycach. W rozkładzie została wyszczególniona każda minuta opóźnienia lub przyspieszenia oraz jej procentowy udział w ogólnej liczbie pomiarów punktualności. W rozkładzie uwzględniono skalę od 9 minut przed czasem do 11-minutowego opóźnienia, w rozkładzie ujęto również opóźnienia ponad jedenastominutowe.

Wykres 23 Rozkład odchyień od punktualności kursowania pojazdów PKS w Głubczycach



Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym elementem badania była wymiana pasażerów na przystankach, na których zatrzymują się autobusy PKS Głubczyce. Poniżej zamieszczono tabelę,

w której przedstawiono każdy przystanek wraz z analizą ilu pasażerów na nim wsiadło, a ilu wysiadło. Uwzględniono tu podział na dzień roboczy, sobotę oraz niedzielę.

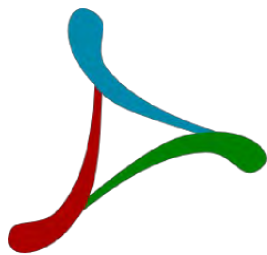


Tabela 46 Całkowita wymiana pasażerów na przystankach

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

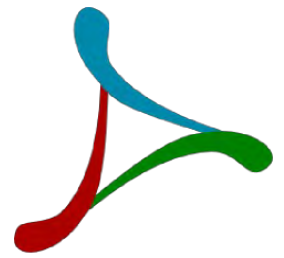
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Babice	8	5	0	0	5	4	3	1
Baborów Głubczycka	6	4	0	0	2	3	4	1
Baborów Rynek	15	32	9	5	5	15	1	12
Bernacice Górne	10	11	10	11	0	0	0	0
Bernacice Wieś	73	77	60	68	8	8	5	1
Bernacice, Skrzyżowanie	0	6	0	6	0	0	0	0
Biernatów	0	4	0	4	0	0	0	0
Biernatów, Biernatówek	17	5	8	3	6	2	3	0
Bliszczycze	41	37	41	37	0	0	0	0
Boboluszki	51	22	51	22	0	0	0	0
Bogdanowice	25	19	25	19	0	0	0	0
Bogdanowice Kolonia	9	9	9	9	0	0	0	0
Bogdanowice Szkoła	159	78	159	78	0	0	0	0
Boguchwałów	13	2	13	2	0	0	0	0
Boguchwałów Cmentarz	4	0	4	0	0	0	0	0
Braciszów	85	4	85	4	0	0	0	0
Braciszów I	4	2	4	2	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

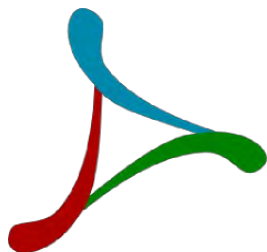
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Branice	58	67	58	67	0	0	0	0
Branice Szkoła	162	204	162	204	0	0	0	0
Branice Szpital	52	28	50	28	0	0	2	0
Branice ul. Żymierskiego	48	8	47	8	0	0	1	0
Chomiąza	5	4	5	4	0	0	0	0
Chróscielów	0	0	0	0	0	0	0	0
Chróscielów, Gniewkowice	0	2	0	2	0	0	0	0
Chróstno	7	14	7	14	0	0	0	0
Chróscielów	20	12	20	12	0	0	0	0
Chróscielów, Gniewkowice	6	0	6	0	0	0	0	0
Ciermęcice	4	8	4	8	0	0	0	0
Czerwonków	0	3	0	3	0	0	0	0
Czerwonków Osiedle	0	4	0	4	0	0	0	0
Czerwonków Osiedle Gospodarstwo	0	1	0	1	0	0	0	0
Debrzyca	14	27	14	27	0	0	0	0
Dobieszów	4	2	4	2	0	0	0	0
Dzbańce	5	10	5	10	0	0	0	0
Dzbańce Osiedle	21	11	21	11	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

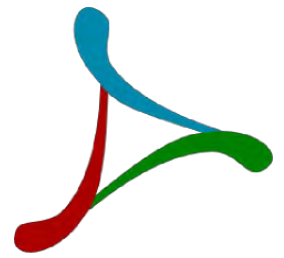
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Dzieńmarów	10	7	10	7	0	0	0	0
Dzierżkowice	21	20	21	20	0	0	0	0
Dzierżysław	18	20	18	20	0	0	0	0
Dzierżysław I	14	17	14	16	0	0	0	1
Dzierżysław Szkoła	1	2	1	2	0	0	0	0
Gadzowice	4	2	4	2	0	0	0	0
Głogówek Oracze	0	0	0	0	0	0	0	0
Głogówek PDW	1	5	1	5	0	0	0	0
Głogówek Skrz. Głogowiec	0	0	0	0	0	0	0	0
Głubczyce	7	51	6	51	1	0	0	0
Głubczyce Gim. 1	67	16	67	16	0	0	0	0
Głubczyce I Armii	0	0	0	0	0	0	0	0
Głubczyce Kochanowskiego	0	0	0	0	0	0	0	0
Głubczyce Kołłątaja	31	18	31	18	0	0	0	0
Głubczyce Kościuszki	0	10	0	10	0	0	0	0
Głubczyce Las	2	1	2	1	0	0	0	0
Głubczyce P.DW.	505	650	479	601	21	35	5	14
Głubczyce Raciborska	26	8	13	6	9	1	4	1



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

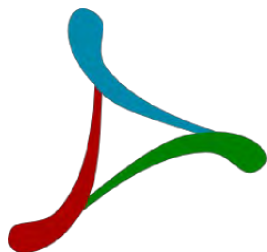
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Głubczyce Rynek	145	34	137	34	4	0	4	0
Głubczyce Sady	17	39	15	36	2	3	0	0
Głubczyce Szkoła Podstawowa 1	47	15	47	15	0	0	0	0
Głubczyce Szkoła Podstawowa 2	26	5	26	5	0	0	0	0
Głubczyce Szpital	1	2	1	2	0	0	0	0
Głubczyce-01	25	73	16	69	5	2	4	2
Gołuszowice	4	2	4	2	0	0	0	0
Gołuszowice I	3	0	3	0	0	0	0	0
Gołuszowice Szkoła	14	0	14	0	0	0	0	0
Góreczno	0	0	0	0	0	0	0	0
Góreczno Wieś	0	0	0	0	0	0	0	0
Grobniki Szkoła	3	6	3	6	0	0	0	0
Grobniki-01	15	3	15	3	0	0	0	0
Grobniki-02	2	23	2	23	0	0	0	0
Gródczany	19	5	19	5	0	0	0	0
Jakubowice	12	9	12	9	0	0	0	0
Jakubowice Skrz.	6	5	6	5	0	0	0	0
Jędrzychowice	13	11	13	11	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Jędrychowice I	3	7	3	7	0	0	0	0
Jędrychowice Skrz.	3	2	3	2	0	0	0	0
Kazimierz	10	2	10	2	0	0	0	0
Kietlice	59	25	45	24	9	1	5	0
Kietrz Głowackiego	3	4	3	4	0	0	0	0
Kietrz Głubczycka	16	39	16	39	0	0	0	0
Kietrz Kościuszki	12	68	12	68	0	0	0	0
Kietrz Krotoszyn	4	5	4	5	0	0	0	0
Kietrz Osiedle	3	2	3	2	0	0	0	0
Kietrz Raciborska	4	1	4	1	0	0	0	0
Kietrz Rynek	132	145	132	145	0	0	0	0
Klisino II	19	10	14	9	5	1	0	0
Klisino Szkoła	65	44	65	44	0	0	0	0
Kozłówki	13	10	13	9	0	0	0	1
Krasne Pole	4	10	4	10	0	0	0	0
Krasne Pole I	3	5	3	5	0	0	0	0
Krasne Pole II	5	9	5	9	0	0	0	0
Królowe Wieś	4	3	4	3	0	0	0	0
Królowe Skrzyżowanie	7	4	4	4	2	0	1	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

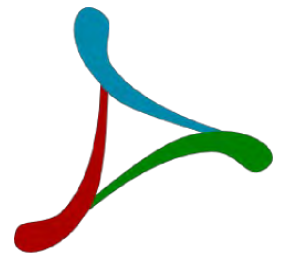
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Krzyżowice	12	25	12	25	0	0	0	0
Księżę Pole	2	7	2	7	0	0	0	0
Kwiatoniów	7	14	7	14	0	0	0	0
Lenarcice	2	4	2	4	0	0	0	0
Lewice	31	41	31	41	0	0	0	0
Lewice Górne	16	10	16	10	0	0	0	0
Lisięcice	45	35	39	30	4	1	2	4
Lisięcice Głubczycka	19	8	8	6	6	2	5	0
Lisięcice Szkoła	40	29	40	29	0	0	0	0
Lisięcice Wolności	8	4	8	4	0	0	0	0
Lubotyń	15	24	15	24	0	0	0	0
Ludmierzyce	2	4	2	4	0	0	0	0
Ludmierzyce Wieś	33	23	33	23	0	0	0	0
Ludmierzyce Wieś	0	0	0	0	0	0	0	0
Lwówiany	3	6	3	6	0	0	0	0
Michałkowice	34	16	34	16	0	0	0	0
Michałkowice I	2	0	2	0	0	0	0	0
Michałkowice II	0	36	0	36	0	0	0	0
Milice	4	0	4	0	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

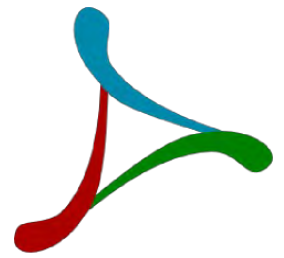
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Mokre	15	2	15	2	0	0	0	0
Mokre Kolonia	1	2	1	2	0	0	0	0
Mokre Kolonia-01	2	0	2	0	0	0	0	0
Mokre Kolonia-02	1	6	1	6	0	0	0	0
Nasiedle	26	12	26	12	0	0	0	0
Nasiedle Skrzyżowanie Chróścielów	10	3	10	3	0	0	0	0
Nasiedle Szkoła	4	3	4	3	0	0	0	0
Nasiedle UPT	6	2	6	2	0	0	0	0
Nasiedle, Nowy Dwór	23	19	23	19	0	0	0	0
Niekazanice	32	22	32	22	0	0	0	0
Niekazanice Kałduny	18	5	15	5	0	0	3	0
Nowa Cerekwia Centrum	5	6	5	6	0	0	0	0
Nowa Cerekwia I	2	2	2	2	0	0	0	0
Nowa Cerekwia Skrzyż. z ul. Kolejową	13	7	13	7	0	0	0	0
Nowa Cerekwia Szkoła	17	12	17	12	0	0	0	0
Nowa Wieś Głubcz.	21	32	21	32	0	0	0	0
Nowe Gołuszowice	2	8	2	8	0	0	0	0
Nowe Gołuszowice I	29	73	29	73	0	0	0	0



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

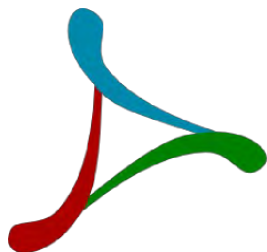
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Nowe Gołuszowice -01	2	5	2	5	0	0	0	0
Nowe Gołuszowice-02	10	2	10	2	0	0	0	0
Nowe Sady	3	8	3	8	0	0	0	0
Nowy Rożnów	4	0	4	0	0	0	0	0
Nysa Dworzec Autobusowy	22	8	20	8	2	0	0	0
Nysa-01	0	22	0	22	0	0	0	0
Nysa-02	5	5	0	3	1	1	4	1
Opawica	12	17	12	17	0	0	0	0
Pakośławice-01	0	0	0	0	0	0	0	0
Pakośławice-02	2	0	0	0	1	0	1	0
Pielgrzymów	0	4	0	4	0	0	0	0
Pietrowice	8	8	8	8	0	0	0	0
Pietrowice Kap.	2	1	2	1	0	0	0	0
Pietrowce-01	0	27	0	27	0	0	0	0
Pietrowce-02	37	24	37	24	0	0	0	0
Piłszcz	18	7	18	7	0	0	0	0
Piłszcz I	11	3	11	3	0	0	0	0
Piłszcz Szkoła	8	14	8	14	0	0	0	0
Piłszcz, Osiedle	9	8	9	8	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

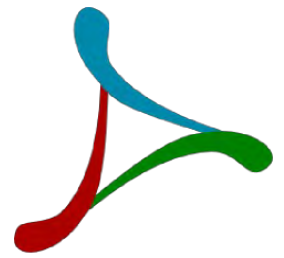
Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Pomorzowice	26	26	26	26	0	0	0	0
Pomorzowiczki	5	31	5	31	0	0	0	0
Posucice	20	14	20	14	0	0	0	0
Posucice Skrz.	3	1	3	1	0	0	0	0
Prudnik D.A.	35	16	32	14	1	2	2	0
Raławice Śląskie	23	14	20	13	1	1	2	0
Raławice Śląskie Kościół	3	4	3	4	0	0	0	0
Radynia	3	5	3	5	0	0	0	0
Rogożany	5	7	5	7	0	0	0	0
Rogożany Wieś	4	1	4	1	0	0	0	0
Rozumice	3	8	3	8	0	0	0	0
Rozumice Wieś	23	17	23	17	0	0	0	0
Równe	6	0	6	0	0	0	0	0
Równe Spółdzielnia	4	2	4	2	0	0	0	0
Rudziczka-01	5	8	1	1	2	2	2	5
Rudziczka-02	0	6	0	6	0	0	0	0
Skoroszyce	29	55	28	40	1	7	0	8
Skoroszyce	18	0	18	0	0	0	0	0
Sławoszów	2	4	2	4	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Stara Wieś	0	7	0	7	0	0	0	0
Studzienica	2	2	2	2	0	0	0	0
Sucha Psina	5	5	5	5	0	0	0	0
Sucha Psina Skrzyżowanie Baborów	11	1	10	1	0	0	1	0
Sułków	14	4	0	1	9	1	5	2
Szonów	47	130	47	98	0	22	0	10
Szonów Skrzyż. I	0	0	0	0	0	0	0	0
Szonów Skrzyżowanie	8	33	7	26	1	3	0	4
Ściborzyce Małe	13	17	13	17	0	0	0	0
Ściborzyce Wielkie	23	8	23	8	0	0	0	0
Tarnkowa	2	4	2	4	0	0	0	0
Tomice	0	0	0	0	0	0	0	0
Turków Skrzyżowanie	17	8	17	8	0	0	0	0
Uciechowice	12	14	12	14	0	0	0	0
Uciechowice Skrzyż.	11	6	11	6	0	0	0	0
Uciechowice Szkoła	57	64	57	64	0	0	0	0
Widok-01	9	0	9	0	0	0	0	0
Widok-02	0	26	0	26	0	0	0	0
Wiechowice	18	14	18	14	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Włodzienin	99	78	99	78	0	0	0	0
Włodzienin Kolonia	5	28	5	28	0	0	0	0
Włodzienin Skrzyż.	18	8	18	8	0	0	0	0
Wojnowice	14	12	14	12	0	0	0	0
Wojnowice Gosp. Skrzyż.	0	1	0	1	0	0	0	0
Wojnowice Osiedle	1	26	1	26	0	0	0	0
Wojnowice Skrzyż.	2	1	2	1	0	0	0	0
Wódka	7	4	7	4	0	0	0	0
Wódka Centrum	1	0	1	0	0	0	0	0
Wysoka Kościół	34	56	34	56	0	0	0	0
Zawiszyce	39	53	35	51	4	1	0	1
Zawiszyce Wieś	15	4	15	4	0	0	0	0
Zubrzyce	5	0	5	0	0	0	0	0
Zubrzyce Szkoła	6	0	6	0	0	0	0	0
Zopowy	3	6	3	6	0	0	0	0
Zopowy Szkoła	25	34	25	34	0	0	0	0
Zopowy-01	6	5	6	5	0	0	0	0
Zubrzyce-02	10	3	10	3	0	0	0	0
Zubrzyce	8	35	8	35	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przystanku	Ogółem		Dzień roboczy		Sobota		Niedziela	
	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło	Wsiadło	Wysiadło
Zubrzyce Skrzyżowanie	2	0	2	0	0	0	0	0
Zubrzyce Szkoła	2	20	2	20	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Przedostatnim z elementów poddanych analizie była struktura taryfowa. Ankieterzy na każdym z badanych kursów prowadzili badanie struktury taryfowej. Działanie to dotyczyło przynajmniej 90% pasażerów.

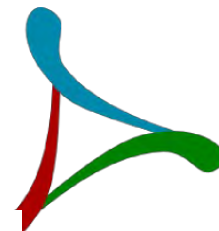
Łącznie przebadano 3 728 pasażerów, z czego 1 279 posiadało bilet jednorazowy, 2 366 miesięczny, 64 kilkunastomiesięczny, a 19 posiadało prawo do darmowej podróży.

Tabela 47 Badanie struktury taryfowej

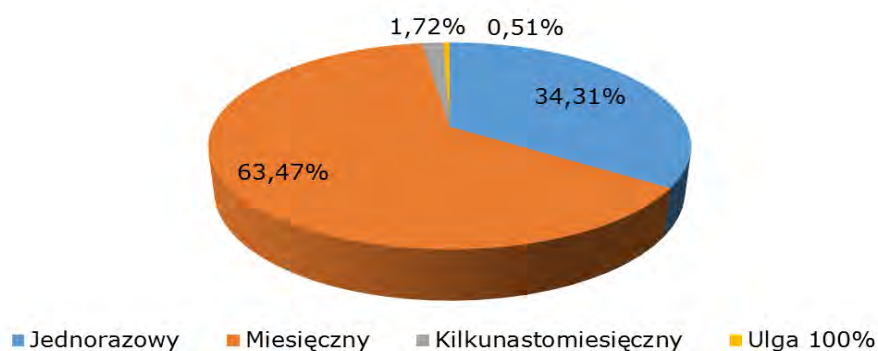
Rodzaje biletów	Ilość	Wartość procentowa
Jednorazowy	1 279	34,31%
Miesięczny	2 366	63,47%
Kilkunastomiesięczny	64	1,72%
Ulga 100%	19	0,51%

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej podróżnych posiadało bilet miesięczny oraz jednorazowy. W 64 przypadkach pasażerowie podróżowali na bilecie kilkunastomiesięcznym, natomiast w 19 – posiadali prawo do bezpłatnego przejazdu.



Wykres 24 Badanie struktury taryfowej



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

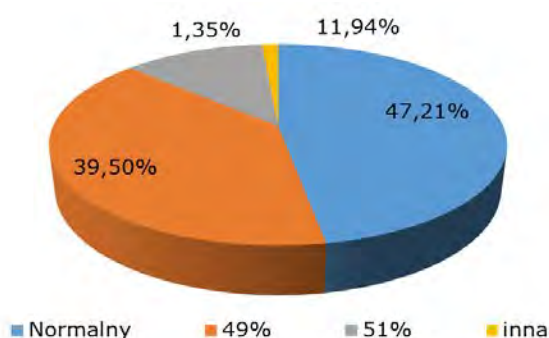
Najwięcej biletów, bo aż 46,97%, stanowiły bilety normalne, 39,30% stanowiły bilety z ulgą w wysokości 49%. Były to dwie najczęściej wskazywane odpowiedzi, gdy ankieterzy pytali pasażerów o rodzaj ulgi, z której korzystają. Tylko 11,88% ulg stanowiły upusty w wysokości 51%.

Tabela 48 Badanie struktury ulg

Rodzaj biletu/ ulgi	Ilość	Wartość procentowa
Normalny	1751	46,97%
49%	1465	39,30%
51%	443	11,88%
inna	50	1,34%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 25 Badanie struktury ulg



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.6. Podsumowanie

Przedstawione dane liczbowe uzyskane na podstawie zrealizowanych badań Strategii Rozwoju Transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020 w ramach projektu pn: „Partnerstwo Nyskie 2020” mogą być źródłem analiz. Podczas przeprowadzania badania uwzględniono następujących przewoźników: MZK Nysa Sp. z o.o., PKS Nysa Sp. z o.o., PKS Głubczyce Sp. z o.o. oraz Arriva Sp. z o.o.

Z zaprezentowanych opracowań dotyczących wyżej wymienionych przewoźników wynika, iż w okresie badania najczęściej pasażerów przewiezionych zostało w MZK Nysa (11 115 osób). W tym samym czasie pasażerami PKS Głubczyce zostało 3 777 osób, Arrivy Prudnik 3 113 osób, a PKS Nysa 2 518 osób. Biorąc pod uwagę liczbę pasażerów w dni robocze, sytuacja kształtowała się następująco: MZK Nysa – 8 073 osoby, PKS Głubczyce – 3 591 osób, Arriva Prudnik – 2 934 osoby, natomiast PKS Nysa – 2 401 osób. Zdecydowanie mniej pasażerów podróżowało w soboty – najczęściej w MZK Nysa i było to 2 109 osób, w PKS Głubczyce – 117 osób, Arrivy Prudnik – 172 osoby, a najmniej w PKS Nysa – 117 osób. Liczba pasażerów przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w niedzielę jest jeszcze mniejsza – największa nadal w MZK Nysa (933 osoby), w PKS Głubczyce – 69 osób, a najmniejsza w Arrivy Prudnik – zaledwie 7 pasażerów. Przewoźnik PKS Nysa w niedzielę nie realizuje połączeń w godzinach od 06:00 do 18:00.

Średnia liczba pasażerów ogółem w pojeździe kształtuje się następująco: 4 osoby dla Arrivy Prudnik, 6 osób dla PKS Nysa, 4 osoby dla PKS Głubczyce, 10 osób dla MZK Nysa.

W dni robocze średnia liczba osób w pojeździe wynosi: 5 pasażerów dla Arrivy Prudnik, 7 osób dla PKS Głubczyce, 7 osób dla PKS Nysa oraz 11 osób dla MZK Nysa.

Maksymalne napełnienie w pojazdach wskazanych przewoźników w dni robocze wynosi: 54 osoby – Arriva Prudnik, 62 osoby – PKS Nysa, PKS Głubczyce – 72 osoby oraz 75 osób – MZK Nysa. W sobotę maksymalne napełnienie wynosi 14 osób dla PKS Głubczyce, 19 osób w pojazdach Arrivy Prudnik, 22 osoby w PKS Nysa oraz 39 osób dla MZK Nysa. W niedzielę maksymalne napełnienie wynosi 4 osoby (Arriva Prudnik), 7 osób w pojazdach PKS Głubczyce oraz 36 osób dla MZK Nysa.

Średnia liczba pasażerów w pojeździe zmieniała się w zależności od godziny. Należy wskazać, że liczba ta jest największa w porannych i popołudniowych godzinach szczytu tj. od godziny 8:00 do 9:00 oraz w godzinach powrotów z pracy lub ze szkoły czyli od godziny 15:00 do 16:00.

W czasie trwania badania ankieterzy przeprowadzili 3 156 pomiarów punktualności kursowania pojazdów PKS w Nysie, 2 292 odjazdów było punktualnych, 495 było opóźnionych i 369 odbyło się przed czasem. Ankieterzy przeprowadzający badanie w MZK Nysa przeprowadzili zaś 8 423 pomiary punktualności kursowania pojazdów, 6 421 odjazdów było punktualnych, 1 752 było opóźnionych, a 250 przyspieszonych. Z kolei przeprowadzający badanie w PKS

Głubczycach dokonali 2 817 pomiarów punktualności kursowania pojazdów, 2 503 odjazdy autobusów były punktualne, 200 było opóźnionych, a 114 odbyło się przed czasem. Na pojazdach firmy Arriva w Prudniku przeprowadzono 3 526 pomiarów punktualności kursowania, 2 584 odjazdy były punktualne, 431 opóźnionych, 511 przyspieszonych.

Ze statystyki wynika, że najbardziej punktualne linie kursują w Głubczycach (88,85% odjazdów punktualnych), w MZK Nysa odsetek ten wynosi 76,23%, w Arrivie Prudnik 73,28%, natomiast najmniejszy odsetek liczby punktualnie odjeżdżających autobusów odnotowano na liniach przewoźnika PKS Nysa (72,62%). Z kolei największy odsetek opóźnionych odjazdów odnotowano na kursach MZK Nysa (20,80%), nieznacznie mniejszy – w PKS Nysa (15,68%), w Arrivie Prudnik było to 12,22% odjazdów, a najmniejszy procent, wynoszący 7,10 punktu, zaobserwowano w PKS Głubczyce. Najwięcej odjazdów, które odbyły się przed czasem, zanotowano na liniach przewoźnika Arriva Prudnik – 14,49%, w PKS Nysa było to 11,69%, PKS Głubczyce – 4,05%, natomiast w MZK Nysa – 2,97%.

Biorąc pod uwagę badanie struktury taryfowej, wykazano dwie najczęściej pojawiające się odpowiedzi: „bilet jednorazowy” oraz „bilet miesięczny”. Ankieterzy przeprowadzający badanie w PKS Nysa uzyskali następujące odpowiedzi: 50% osób stanowili pasażerowie z biletem miesięcznym, 47% to osoby posiadające bilet jednorazowy. Tylko 3% pasażerów było zwolnionych z jego zakupu.

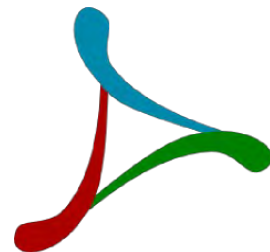
Pasażerowie MZK Nysa wskazywali najczęściej na posiadanie biletów jednorazowych (44,19%) oraz miesięcznych (16,22%). Znaczna część pasażerów MZK Nysa uprawniona była do korzystania z darmowego przejazdu (30,66%). Bilety jednodniowe stanowiły 8,92% ogółu.

Przeprowadzający badanie w PKS Głubczyce najczęściej wskazywali na posiadanie przez pasażerów biletu miesięcznego – 63,47% oraz biletu jednorazowego – 34,31%. Tylko 1,72% badanych posiadało bilet kilkunastomiesięczny. Najmniejszy procent podróżujących (0,51%) stanowiły osoby posiadające zniżkę w wysokości 100%. Podobne wyniki pod kątem struktury taryfowej mają miejsce w przypadku przewoźnika Arriva Prudnik. Największy procent stanowią bilety miesięczne – 55,07%, mniejszy bilety jednorazowe – 39,15%, natomiast bilety kilkunastomiesięczne wykorzystuje jedynie 1,94% pasażerów.

Informacje przydatne do analizy ujęto również w załącznikach dołączonych do niniejszego opracowania.

Załącznik do niniejszego opracowania przedstawiony w postaci mapy obrazuje dobowy przepływ pasażerski w komunikacji autobusowej dla wszystkich przebadanych przewoźników łącznie, w każdej objętej opracowaniem gminie. Z mapy wynika, że największy przepływ pasażerów możemy zaobserwować w Nysie, a najmniejszy w Grodkowie.

Załącznik do niniejszego opracowania stanowi mapa, na której zaznaczono miejscowości obsługiwane przez komunikację autobusową. Przedstawiona mapa



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



pokazuje punktowe rozmieszczenie miejscowości, co obrazuje zasięg oraz pokazuje ile miast jest obsługiwanych przez poszczególnych przewoźników (PKS Nysa, MZK Nysa, Arriva Prudnik oraz PKS Głubczyce).

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Kolejny załącznik przedstawia dobowy przepływ pasażerski w komunikacji autobusowej, z podziałem na każdego z czterech przebadanych przewoźników.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



2. Obserwacja realizacji kursów przez innych przewoźników oraz określenie wartości napełnienia ich pojazdów

2.1. Charakterystyka badania

Jednym z badań realizowanych w ramach projektu „Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” była obserwacja realizacji kursów przez innych przewoźników oraz określenie wartości napełnienia ich pojazdów.

Obserwacja realizacji kursów została przeprowadzona w terminie 24.11.2014 r. – 16.02.2015 r. Badania prowadzone były w dni powszednie: w poniedziałki, wtorki, środy i czwartki oraz w soboty i niedziele przez 12 godzin dziennie (w godzinach od 06:00 do 18:00).

Pomiary prowadzone były w kluczowych miejscach sieci, w następujących punktach:

- Biała – Rynek
- Głubczyce – Dworzec Autobusowy
- Głuchołazy – Dworzec Autobusowy
- Grodków – Dworzec Autobusowy
- Kietrz – Rynek
- Nysa – Dworzec Autobusowy
- Nysa – ul. Kolejowa
- Otmuchów – Dworzec Autobusowy
- Paczków – Dworzec Autobusowy
- Prudnik – Dworzec Autobusowy

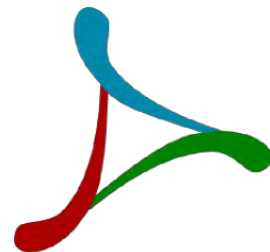
Zakres badania obejmował wszystkich przewoźników zatrzymujących się w danym punkcie, poza podmiotami wyszczególnionymi poniżej, dla których przeprowadzono odrębne badania:

- Miejski Zakład Komunikacji w Nysie Sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.
- PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
- Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku).

Ankieterzy zostali przeszkoleni przez pracowników Wykonawcy oraz otrzymali specjalnie przygotowane imienne identyfikatory. Szkolenia dla ankieterów odbywały się w:

- Gimnazjum nr 2 im. Karpatczyków w Nysie
- Prudnickim Ośrodku Kultury i Bibliotece Publicznej
- Hufcu Pracy 8-1 w Głubczycach

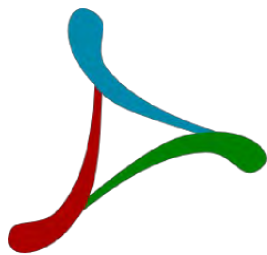
Łączna suma godzin pomiarów wyniosła 600 roboczogodzin.



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

Do realizacji badania wykorzystano formularze, które zostały wcześniej zaakceptowane przez Zamawiającego.

2.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Obserwacja realizacji kursów przez innych przewoźników oraz ich napełnienia realizowana była w dziewięciu następujących punktach (kluczowych miejscach sieci):

Tabela 49 Lista punktów pomiarowych

Punkt pomiarowy	Gmina
Dworzec Autobusowy	Nysa
Dworzec Autobusowy	Głubczyce
Dworzec Autobusowy	Prudnik
ul. Kolejowa	Nysa
Rynek	Kietrz
Dworzec Autobusowy	Głuchołazy
Dworzec Autobusowy	Otmuchów
Dworzec Autobusowy	Paczków
Dworzec Autobusowy	Grodków
Rynek	Biała

Źródło: Opracowanie własne.

Łącznie przebadano 812 kursów odjeżdżających z wybranych punktów. W dni powszednie (poniedziałek, wtorek, środa oraz czwartek) ich łączna liczba wyniosła 644, natomiast w soboty i niedziele odpowiednio: 94 i 74. Poniższa tabela przedstawia ogólną liczbę przebadanych kursów w punktach pomiarowych, z podziałem na dni robocze oraz soboty i niedziele.

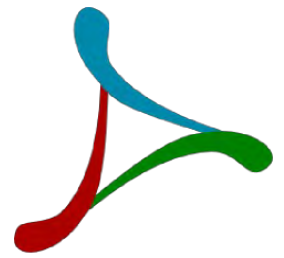


Tabela 50 Ogólna liczba przebadanych kursów

Punkt pomiarowy	Dzień roboczy (R)	Sobota (S)	Niedziela (N)
Biała – Rynek	12	0	0
Nysa – Dworzec Autobusowy	160	23	17
Nysa – Kolejowa	63	14	14
Grodków – Dworzec Autobusowy	108	1	1
Głucholązy – Dworzec Autobusowy	82	20	12
Paczków – Dworzec Autobusowy	80	19	14
Kietrz – Rynek	33	4	3
Prudnik – Dworzec Autobusowy	15	3	3
Głubczyce – Dworzec Autobusowy	21	3	3
Otmuchów – Dworzec Autobusowy	70	7	7

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższej tabeli wynika, że największa ilość kursów wykonywanych przez innych przewoźników źródło rozpoczyna się na Dworcu Autobusowym w Grodkowie (108 kursów) oraz na Dworcu Autobusowym w Nysie (160 kursów). Najbardziej obsługiwany punktami są: Rynek w Białej (12 kursów) oraz Dworzec Autobusowy w Prudniku (15 kursów).



Poniższa tabela przedstawia średnią ilość kursów, rozpoczynających się w punktach pomiarowych, wykonywanych przez przewoźników.

Tabela 51 Średnia liczba przebadanych kursów

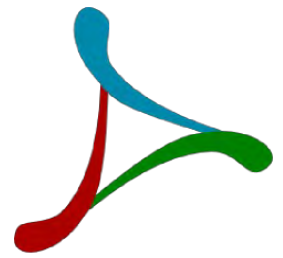
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Punkt pomiarowy	Dzień roboczy (R)	Sobota (S)	Niedziela (N)
Biała - Rynek	4	0	0
Nysa - Dworzec Autobusowy	53	23	17
Nysa - Kolejowa	21	14	14
Grodków - Dworzec Autobusowy	36	1	1
Głuchołazy - Dworzec Autobusowy	27	20	12
Paczków - Dworzec Autobusowy	27	19	14
Kietrz - Rynek	11	4	3
Prudnik - Dworzec Autobusowy	5	3	3
Głubczyce - Dworzec Autobusowy	7	3	3
Otmuchów - Dworzec Autobusowy	23	7	7

Źródło: Opracowanie własne.

W badaniu w punktach pomiarowych zaobserwowano pojazdy następujących 19 przewoźników:

- Auto-Fan,
- Bus-Głuchołazy,
- Euro-Bus,
- Bus do Twierdzy Rycerz,
- F.U.H. „STAMAR”,
- PKS Brzeg,
- PKS Częstochowa,

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- PKS Dzierżoniów,
- PKS Kędzierzyn-Koźle,
- PKS Kłodzko,
- PKS Nowy Sącz,
- PKS Oława,
- PKS Opole,
- PKS Pasyk & Gawron,
- PKS Racibórz,
- PKS Świdnica,
- PKS w Strzelcach Opolskich,
- SINDBAD,
- Trans Ekspres.

Rozkład kursów, w poszczególnych punktach pomiarowych, ze względu na przewoźnika oraz dzień badania, przedstawia poniższa tabela. W przypadku 4 kursów nie była możliwa identyfikacja nazwy przewoźnika.

Tabela 52 Liczba przebadanych kursów ze względu na przewoźnika

Przewoźnik	Dzień roboczy (R)	Sobota (S)	Niedziela (N)
Auto-Fan	108	31	20
Niezidentyfikowan y przewoźnik²	4	0	0
Bus do Twierdzy Rycerz	41	11	6
Bus-Głucholązy	30	5	3
Euro-Bus	58	7	7
F.U.H. "STAMAR"	6	2	2
PKS Brzeg	106	0	0
PKS Częstochowa	15	6	6

² Oznacza to, że pojazd nie był w żaden sposób oznakowany oraz na rozkładzie jazdy nie było informacji o odjazdach/ przyjazdach w danej godzinie



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

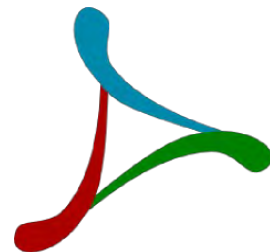
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przewoźnik	Dzień roboczy (R)	Sobota (S)	Niedziela (N)
PKS Dzierżoniów	19	0	0
PKS Kędzierzyn-Koźle	3	0	0
PKS Kłodzko	32	14	14
PKS Nowy Sącz	9	2	3
PKS Oława	3	1	1
PKS Opole	30	3	3
PKS Pasyk & Gawron	6	2	2
PKS Racibórz	45	4	2
PKS Świdnica	9	3	3
PKS w Strzelcach Opolskich	18	0	0
SINDBAD	8	3	2
Trans Ekspres	94	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Największa ilość kursów realizowana jest w dzień roboczy, bo aż 79,31%. W soboty realizowanych jest 11,58% przejazdów, a w niedziele tylko 9,11% kursów.

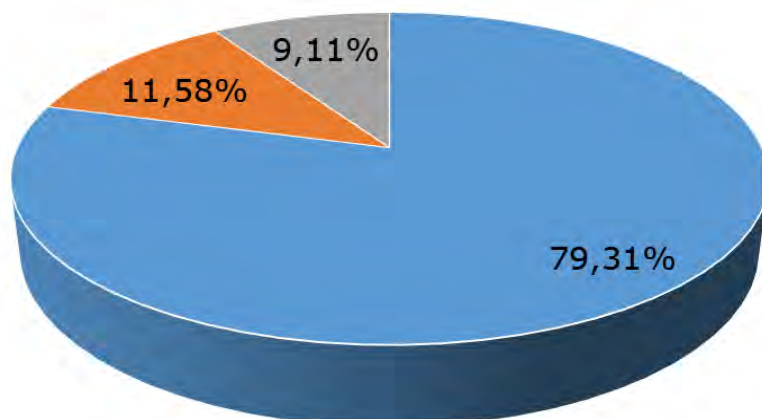
Wykres 26 Procentowy udział przewozów ze względu na typ dnia



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



■ Dzień roboczy ■ Sobota ■ Niedziela

Źródło: Opracowanie własne.

W badaniu wyróżniono trzy typy taboru stosowanego przez przewoźników: mikrobus – M, autobus długi³ – Ad oraz autobus krótki – Ak. Spośród przedstawionych wcześniej przewoźników, największa liczba kursów realizowana jest mikrobusami. Przewoźnicy niezbyt często świadczą swoje usługi autobusami długimi.

Tabela 53 Typy taborów używanych przez przewoźnika

Przewoźnik	Mikrobus – M	Autobus długi – Ad	Autobus krótki – Ak
Auto-Fan	154	0	5
Niezidentyfikowany przewoźnik	2	0	2
Bus do Twierdzy Rycerz	57	0	1
Bus-Głucholązy	38	0	0
Euro-Bus	70	0	2

³ Autobus o długości powyżej 12 metrów.



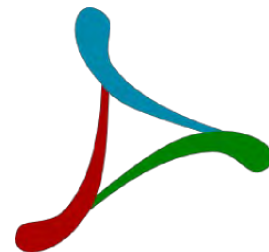
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przewoźnik	Mikrobus – M	Autobus długi – Ad	Autobus krótki – Ak
F.U.H. "STAMAR"	0	0	10
PKS Brzeg	26	0	80
PKS Częstochowa	0	0	27
PKS Dzierżoniów	5	0	14
PKS Kędzierzyn- Koźle	0	0	3
PKS Kłodzko	1	0	59
PKS Nowy Sącz	0	0	14
PKS Oława	0	0	5
PKS Opole	3	6	27
PKS Pasyk & Gawron	5	5	0
PKS Racibórz	0	3	48
PKS Świdnica	1	0	14
PKS w Strzelcach Opolskich	0	0	18
SINDBAD	2	0	11
Trans Ekspres	82	0	12

Źródło: Opracowanie własne.

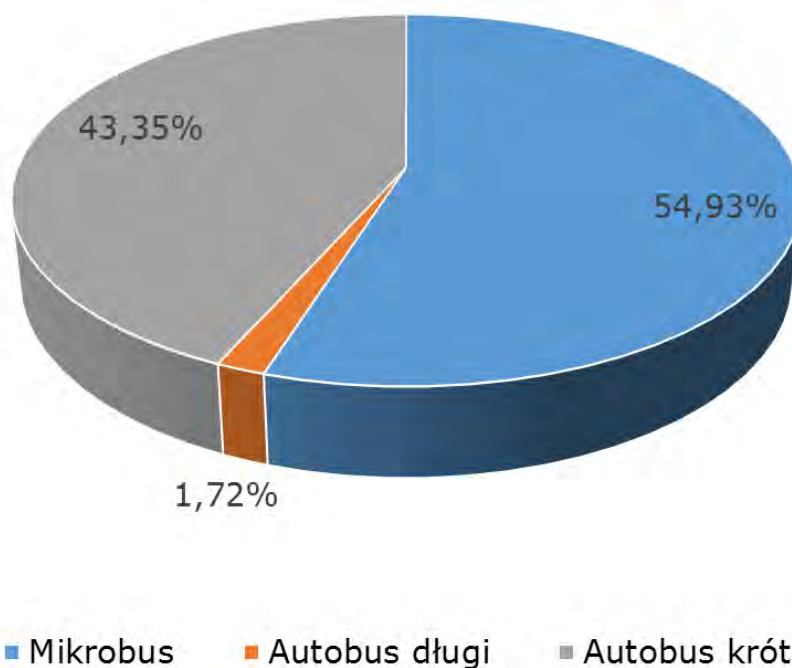
Wykres 27 Procentowy udział poszczególnych typów taboru w przebadanych kursach



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

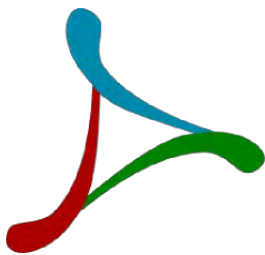
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Ponad połowa (54%) przebadanych kursów obsługiwana jest przez mikrobusy, standardowe autobusy długie stanowią około 2% użytkowanego taboru.

Jako najczęstszy cel kursów przewoźników, można wskazać Nysę (109 kursów), drugim najczęstszym kierunkiem jest Wrocław. Najmniej kursów z badanych punktów pomiarowych wykonywanych jest za granicę, a dokładniej do Pragi – tylko 1 kurs.



Wykres 28 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników

Biuro projektu:

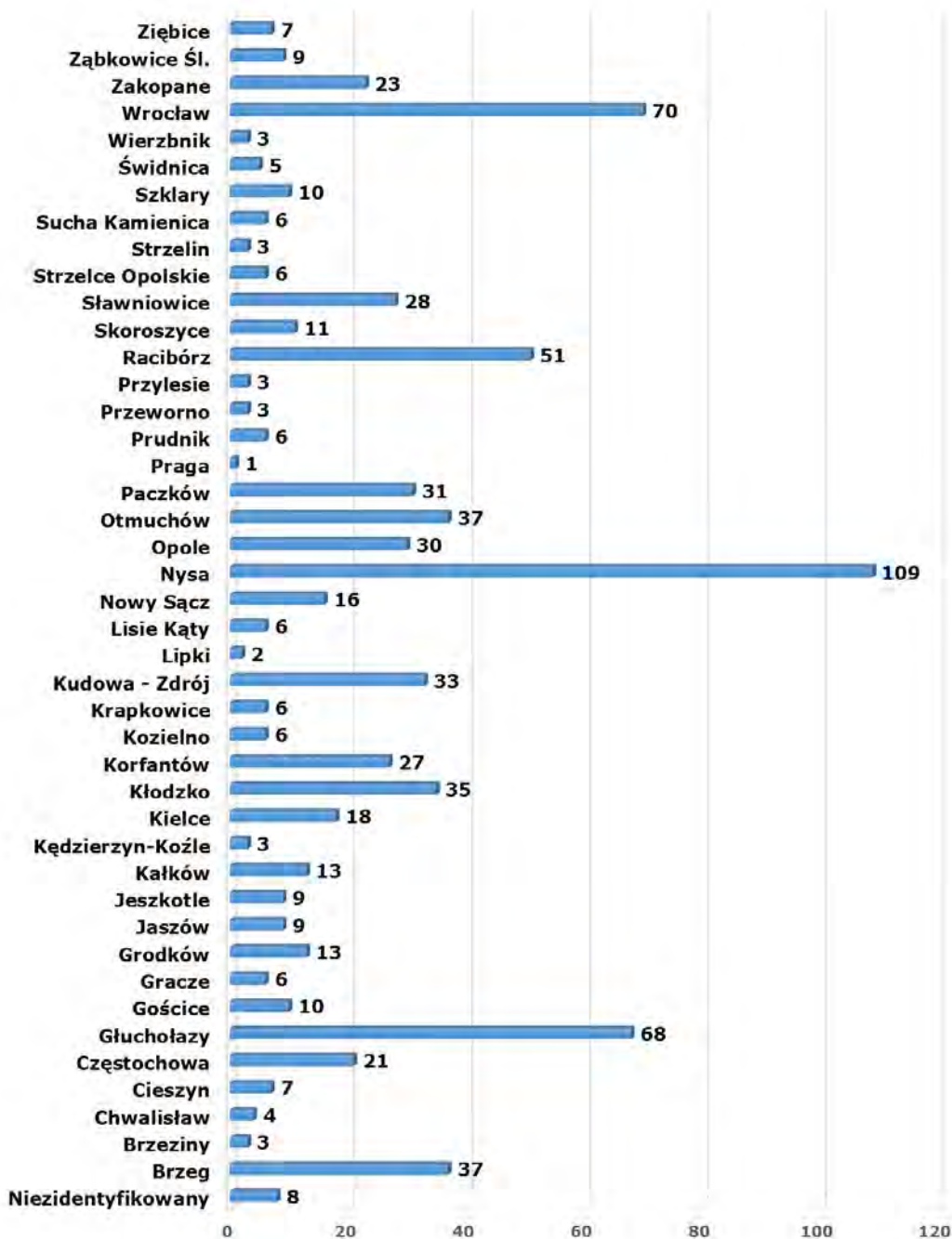
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

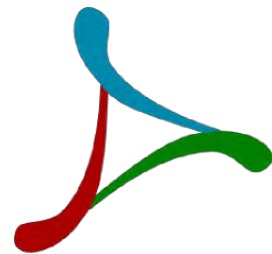
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 54 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników w podziale ze względu na punkt prowadzenia obserwacji



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

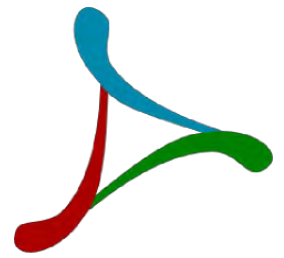
Kierunek podróży	Biała - Rynek	Nysa - Dworzec Autobusowy	Nysa - Kolejowa	Grodków - Dworzec Autobusowy	Głucholazy - Dworzec Autobusowy	Paczków - Dworzec Autobusowy	Kietrz - Rynek	Otmuchów - Dworzec Autobusowy	Prudnik - Dworzec Autobusowy	Głubczyce - Dworzec Autobusowy
Niezidentyfikowany	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0
Brzeg	0	6	0	31	0	0	0	0	0	0
Brzeziny	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Chwalisław	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
Cieszyn	0	5	0	2	0	0	0	0	0	0
Częstochowa	0	7	0	0	0	7	0	7	0	0
Głucholazy	0	31	0	0	37	0	0	0	0	0
Gościce	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0
Gracze	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
Grodków	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0
Jaszów	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0
Jeszkotle	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0
Kańków	0	6	0	0	0	0	0	7	0	0
Kędzierzyn-Koźle	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Kielce	0	3	0	0	0	5	0	5	5	0
Kłodzko	0	4	0	0	0	27	0	4	0	0
Korfantów	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0
Kozielnio	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0
Krapkowice	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Kierunek podróży	Biała - Rynek	Nysa - Dworzec Autobusowy	Nysa - Kolejowa	Grodków - Dworzec Autobusowy	Giucholazy - Dworzec Autobusowy	Paczków - Dworzec Autobusowy	Kietrz - Rynek	Otmuchów - Dworzec Autobusowy	Prudnik - Dworzec Autobusowy	Głubczyce - Dworzec Autobusowy
Kudowa - Zdrój	0	9	0	0	0	10	0	9	5	0
Lipki	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Lisie Kąty	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0
Nowy Sącz	0	5	0	0	3	0	3	0	0	5
Nysa	0	0	11	11	40	0	3	39	0	5
Opole	0	0	22	3	0	0	0	0	5	0
Otmuchów	0	36	0	0	0	0	0	1	0	0
Paczków	0	30	0	0	0	0	0	1	0	0
Praga	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Prudnik	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przeworno	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Przylesie	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Racibórz	0	0	0	0	0	0	34	0	0	17
Skoroszyce	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0
Sławniowice	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0
Strzelce Opolskie	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0
Strzelin	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Sucha Kamienica	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
Szklary	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0
Świdnica	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

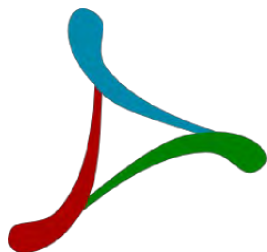
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Kierunek podróży	Biała - Rynek	Nysa - Dworzec Autobusowy	Nysa - Kolejowa	Grodków - Dworzec Autobusowy	Głuchołazy - Dworzec Autobusowy	Paczków - Dworzec Autobusowy	Kietrz - Rynek	Otmuchów - Dworzec Autobusowy	Prudnik - Dworzec Autobusowy	Głubczyce - Dworzec Autobusowy
Wierzbnik	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Wrocław	0	0	58	0	0	12	0	0	0	0
Zakopane	0	10	0	0	0	10	0	3	0	0
Ząbkowice Śl.	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0
Ziębice	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Podsumowując, można zauważyć, że występuje duża różnica ilości kursów przy porównaniu dnia roboczego, w stosunku do soboty i niedzieli. Może to stanowić barierę dla mieszkańców poszczególnych miejscowości w podróżach weekendowych wykonywanych komunikacją zbiorową. Większość kursów (54%), realizowana przez prywatnych przewoźników, wykonywana jest mikrobusami mogącymi przewieźć około 20 pasażerów, niewielki odsetek kursów realizowanych jest autobusami długimi. Marginalnym problemem jest niemożność jednoznacznej identyfikacji przewoźnika, co można wykazać jako brak z zakresu informacji pasażerskiej. Ilość realizowanych kursów jest wprost proporcjonalna do wielkości gminy – im większa gmina tym więcej realizowanych kursów, zarówno w dni robocze jak i w soboty oraz niedziele. Największa ilość realizowanych kursów odbywa się pomiędzy większymi ośrodkami (obsługiwane są również połączenia wykraczające poza Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020).

W dni robocze największe potoki pasażerskie można zaobserwować na trasach nieprzekraczających 50 km: pomiędzy gminami Nysa – Głuchołazy, Nysa – Otmuchów, Nysa – Paczków oraz Nysa – Kłodzko i Grodków – Brzeg. Natomiast na trasach dłuższych niż 50 km największe potoki pasażerskie występują pomiędzy Nysą, a stolicą województwa dolnośląskiego – Wrocławiem. Jeśli chodzi o połączenia wykraczające poza teren OF PN 2020 (do Kielc, Nowego Sącza oraz Zakopanego), to występujące tu potoki pasażerskie (ilość pasażerów) są porównywalne na poszczególnych trasach (*patrz załączniki graficzne na końcu opracowania*).



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3. Badanie ruchu towarowego na obszarze Nysy, Prudnika i Głubczyc

3.1. Charakterystyka badania

Badanie ruchu towarowego zostało przeprowadzone w terminie 01.12.2014 r. – 16.02.2015 r. Pomiary odbywały się w poniedziałki, wtorki, środy, czwartki oraz piątki w godzinach 8:00-16:00. Wywiady telefoniczne zrealizowali ankieterzy w siedzibie Wykonawcy. Przed przystąpieniem do pomiarów zostali oni odpowiednio przeszkoleni.

Łącznie przeprowadzono 313 wywiadów na próbie 106 firm. W tym celu zastosowano tu metodę CATI. Na podstawie przeprowadzonego badania została stworzona baza danych dysponentów transportu samochodowego, towarowego.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące:

- źródła i celu podróży,
- trasy przejazdu przez miasto,
- częstotliwości realizacji podróży.

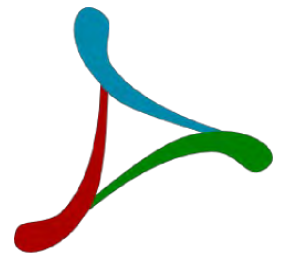
Do realizacji badania wykorzystano formularze, które zostały wcześniej zaakceptowane przez Zamawiającego.

3.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Badanie ruchu towarowego przeprowadzono łącznie w 106 firmach posiadających swoje siedziby na terenie trzech miast: Nysy, Prudnika i Głubczyc. Lista wybranych do badania przedsiębiorstw przedstawia się następująco:

Tabela 55 Lista firm biorących udział w badaniu

Nazwa firmy	Siedziba firmy
"Posejdon" Rozwiązania Techniki Biurowej	Nysa
3d Mode	Prudnik
Ad-Bd	Prudnik
AGFA STAR PRINT	Nysa
Agro-Efekt	Głubczyce
Air Products Sp. z o.o.	Nysa



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

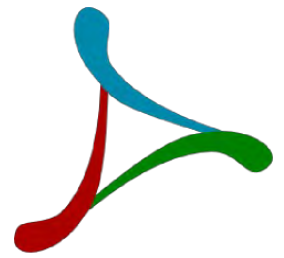
Nazwa firmy	Siedziba firmy
Akcent	Prudnik
Akwa	Nysa
Alga-Farma	Prudnik
ALL-MED.	Prudnik
Alpex	Głubczyce
ALPP	Prudnik
Aqua Bożena Pieszko	Prudnik
Argus	Głubczyce
ASKO PAPIER	Nysa
Bad – Dor Stanisław Groń	Nysa
Bafi	Prudnik
BAREKS	Nysa
BUDBIS	Nysa
CARvalet	Nysa
Cbb Trading	Prudnik
Centrum Szkła Nysa Cyprian Kotwiński	Nysa
Chempest Prudnik	Prudnik
Cheops	Głubczyce
Chęciński Piotr Zakład Usług Stolarskich	Prudnik
DOMSYSTEM	Nysa
Domus	Głubczyce

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

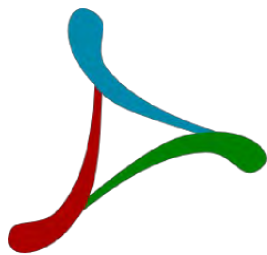
Nazwa firmy	Siedziba firmy
Drukaria Szwedo	Prudnik
Dytko Serwis	Nysa
Eko-Gaz	Głubczyce
Eko Sp. z o.o. Sklep Prudnik I	Prudnik
ELBUD-KKT	Nysa
Elektronik Centrum	Prudnik
ELEKTRONIX	Nysa
F.H.U. Domi Anna Głowacka	Prudnik
F.U.H. INFOITALIA	Nysa
Fabryka Pomocy Naukowych	Nysa
FHU Ellin	Nysa
findunited.com Drukarnia Online	Prudnik
Flora	Prudnik
Frotka	Prudnik
Galmet	Głubczyce
Golbet Piotr Dudziński	Prudnik
Górka J. i K. i M. s.c. Pracownia Cukiernicza	Prudnik
Grunt	Głubczyce
Grupa Trzymająca Władzę	Nysa
Hairstyle Hurtownia Kosmetyków Profesjonalnych	Nysa
Haus-Logistics	Nysa



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

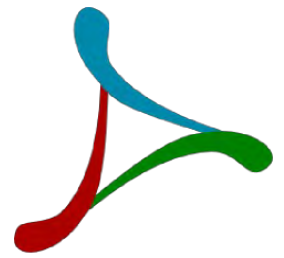
Nazwa firmy	Siedziba firmy
Hazzax	Nysa
Hurtownia Dziecięca Smoqś	Nysa
Hurtownia Fajarczuk	Nysa
Hurtownia Papieru i Art. Przemysłowych Pak S.C.A.	Nysa
Hydro-System	Prudnik
Ikej	Prudnik
Ikra-Stal	Prudnik
Immet	Głubczyce
Inkopol	Głubczyce
Jankowski Tomasz, Usługi Remontowo-Budowlane	Prudnik
Kafejka	Prudnik
KRAB Sp. z o.o.	Nysa
KravVIP-System	Prudnik
KRIS	Prudnik
Krokus	Głubczyce
MARCO	Prudnik
Mark Mebel	Nysa
Master Bat	Nysa
Measurement and Medical Technologies Transfer	Nysa
Mega Sp. z o.o.	Nysa
Met-Kol 24	Głubczyce

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa firmy	Siedziba firmy
Metro Automat	Nysa
Metro-Plast	Nysa
Militaria Grom	Nysa
Mir-Polbud	Głubczyce
NTG Gaworski	Nysa
OAZA	Prudnik
Oberc Stanisław Zakład Tapicerski	Prudnik
P.H.U. Drosek	Prudnik
P.H.U. Krecik	Nysa
P.H.U. Wiking	Prudnik
P.H.U.P. MISIEK	Prudnik
P.P.H.U. Aleksandra	Prudnik
P.P.H.U. BUSTAN	Nysa
P.P.H.U. Galant	Prudnik
P.P.H.U. Merkury	Prudnik
P.P.H.U. XAVER	Nysa
Poltrans	Nysa
Pozytyw	Głubczyce
Przedsiębiorstwo Usług Budowlanych "Bud-Inż"	Głubczyce
Przedsiębiorstwo Zaopatrzenia Rolnictwa Agra Nowa	Nysa
Qbik s.c.	Nysa



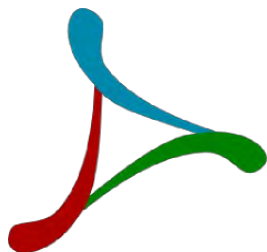
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa firmy	Siedziba firmy
SERWMED	Nysa
SERWUS PLAST	Prudnik
Trznadel	Głubczyce
TWOLSCH Consulting Group	Nysa
Ventor	Nysa
VETUS	Prudnik
Villa Navigator	Nysa
Vincent	Głubczyce
Woźniak Edward Usługi Budowlane	Głubczyce
WYGODA.PL Jacek Sidzina	Nysa
Z.P.H.U. ALSECCO	Nysa
Zakład Kamieniarski KAM-BIL	Nysa
Zakład Technicznej Obsługi Medycznej	Głubczyce
Zakłady Piwowskie	Głubczyce
ZPH Zorza	Nysa
ZWES Sp. J.	Nysa

Źródło: Opracowanie własne.

Respondenci z powyższych przedsiębiorstw jako cel realizowanych podróży, wskazywali różne miejscowości. W podziale na poszczególne województwa punkty te prezentują się następująco.



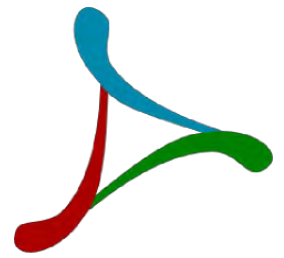
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 56 Zestawienie celów podróży z podziałem na miasta i województwa

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ⁴	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
dolnośląskie	Bielawa	1	0	0
dolnośląskie	Dzierżoniów	1	0	0
dolnośląskie	Jawor	0	0	1
dolnośląskie	Królewska Wola	0	0	1
dolnośląskie	Legnica	1	0	0
dolnośląskie	Oława	2	0	1
dolnośląskie	Pokrzywno	0	0	1
dolnośląskie	Wrocław	8	1	7
dolnośląskie	Żórawina	0	1	0
dolnośląskie	Kłodzko	1	0	0
dolnośląskie	Ząbkowice	1	0	0
kujawsko-pomorskie	Bydgoszcz	2	1	0
kujawsko-pomorskie	Włocławek	0	1	0
lubelskie	Lublin	1	0	0
lubelskie	Zamość	1	0	0
lubuskie	Strzelce Krajeńskie	1	0	0
lubuskie	Zielona Góra	1	0	0
łódzkie	Łódź	1	1	2

⁴ W przypadku podróży poza granice Polski, ograniczono się do wskazania kraju będącego celem podróży.



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

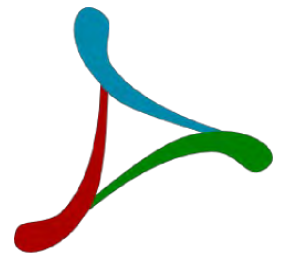
Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ⁴	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
łódzkie	Opoczno	1	0	0
małopolskie	Kraków	3	0	3
małopolskie	Raławice	0	0	1
mazowieckie	Modlin	0	1	0
mazowieckie	Ostrołęka	1	0	0
mazowieckie	Siedlce	1	0	0
mazowieckie	Warszawa	5	1	1
opolskie	Brzeg	2	1	0
opolskie	Baborów	0	1	0
opolskie	Biała	1	0	1
opolskie	Branice	0	1	0
opolskie	Czyżowice	0	0	1
opolskie	Dębie	0	0	1
opolskie	Domaszkowice	1	0	0
opolskie	Gierałcice	1	0	0
opolskie	Głogówek	1	0	2
opolskie	Głubczyce	5	6	4
opolskie	Głuchołazy	6	1	3
opolskie	Głuchowo	1	0	0
opolskie	Gołuszowice	0	1	0
opolskie	Grabin	1	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ⁴	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
opolskie	Grodków	3	0	0
opolskie	Kędzierzyn-Koźle	4	2	3
opolskie	Kietrz	0	1	0
opolskie	Kluczbork	0	0	1
opolskie	Konradów	1	0	0
opolskie	Korfantów	1	0	1
opolskie	Krapkowice	0	0	1
opolskie	Krzyżowice	0	1	0
opolskie	Łubniany	1	0	0
opolskie	Makowice	1	0	0
opolskie	Moszczanka	0	1	0
opolskie	Niemodlin	1	0	0
opolskie	Niemysłowice	0	0	1
opolskie	Nysa	15	5	15
opolskie	Olesno	3	1	2
opolskie	Opole	15	9	16
opolskie	Otmuchów	4	0	0
opolskie	Paczków	1	0	0
opolskie	Prężynka	0	0	1
opolskie	Prudnik	11	0	10
opolskie	Przełęk	1	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

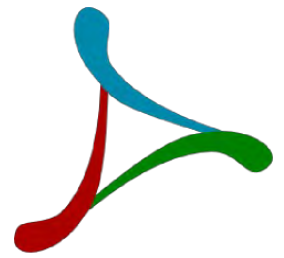
Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ⁴	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
opolskie	Rudawa	1	0	0
opolskie	Rudziczka k. Prudnika	0	0	1
opolskie	Sięstrzechowice	1	0	0
opolskie	Strzelce opolskie	1	2	2
opolskie	Trzebina	0	0	1
opolskie	Tułowice	1	0	0
opolskie	Zopowy Wieś	0	1	0
podkarpackie	Dębica	0	0	1
podkarpackie	Rzeszów	1	0	0
podlaskie	Białystok	2	0	0
pomorskie	Gdańsk	1	0	1
pomorskie	Gdynia	1	0	0
śląskie	Bielsko-Biała	1	0	0
śląskie	Bytom	1	0	0
śląskie	Częstochowa	0	0	2
śląskie	Dąbrowa Górnicza	1	0	1
śląskie	Gaszowice	0	1	0
śląskie	Gliwice	4	0	2
śląskie	Kalety	0	0	1
śląskie	Katowice	3	0	4
śląskie	Kłobuck	0	0	1

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ⁴	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
śląskie	Koszęcin	0	0	1
śląskie	Miasteczko Śląskie	1	0	1
śląskie	Racibórz	1	3	0
śląskie	Rybnik	1	0	0
śląskie	Tychy	0	1	0
śląskie	Wałbrzych	0	1	0
śląskie	Żywiec	1	0	0
świętokrzyskie	Chrustowice	0	0	1
świętokrzyskie	Chruście	1	0	0
świętokrzyskie	Kielce	0	1	0
warmińsko-mazurskie	Olsztyn	1	0	0
wielkopolskie	Konin	0	0	1
wielkopolskie	Poznań	4	2	1
zachodniopomorskie	Kołobrzeg	0	0	1
zachodniopomorskie	Ostrowice	1	0	0
zachodniopomorskie	Szczecin	1	0	0
zagranica	Belgia	1	0	0
zagranica	Niemcy	6	0	0
zagranica	Holandia	1	0	1
zagranica	Francja	1	0	0
zagranica	Republika Czeska	0	0	2



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – Województwo	Cel podróży – Miejscowość ⁴	Źródło podróży		
		Nysa	Głubczyce	Prudnik
zagranica	Austria	1	0	0
zagranica	Włochy	1	0	0

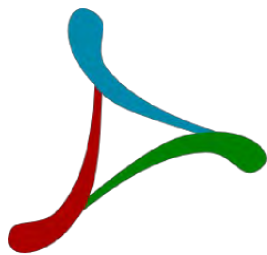
Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, iż najczęściej, jako cel podróży, wybierane są miejscowości położone w województwach opolskim, dolnośląskim oraz śląskim. W pozostałych województwach, jako miejsce docelowe podróży, wybierane są od jednej do czterech miejscowości w każdym województwie. Poza granicami Polski zostało zlokalizowanych 7 punktów docelowych.

Poniższe wykresy i tabele przedstawiają jak układa się podział celów podróży w poszczególnych województwach z rozbiem na miejsce wyjazdu podróżującego. Jako pierwsze miasto początkowe opisana została Nysa.

Tabela 57 Cele podróży firm z Nysy

Cel podróży – w podziale na województwa	Źródło podróży – Nysa
dolnośląskie	15
kujawsko-pomorskie	2
lubelskie	2
lubuskie	2
łódzkie	2
małopolskie	3
mazowieckie	7
opolskie	85
podkarpackie	1
podlaskie	2
pomorskie	2



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

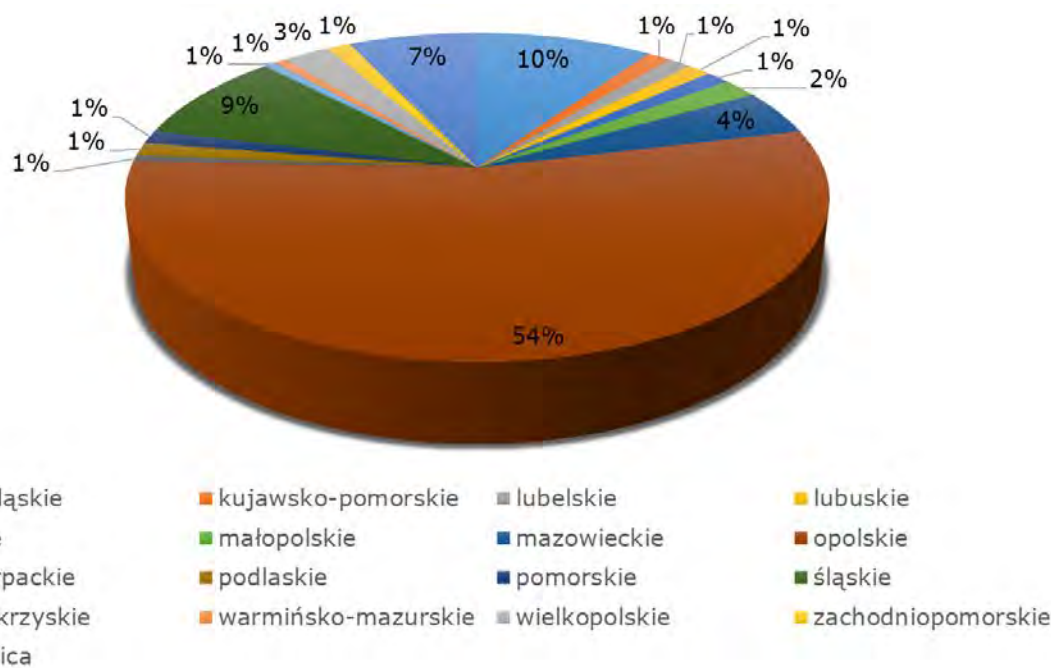
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – w podziale na województwa	Źródło podróży – Nysa
śląskie	14
świętokrzyskie	1
warmińsko-mazurskie	1
wielkopolskie	4
zachodniopomorskie	2
zagranica	11

Źródło: Opracowanie własne.

Jak prezentuje powyższa tabela najczęściej podróży z miasta Nysa odbyło się do miejscowości wchodzących w skład województwa opolskiego (54%), a także śląskiego i dolnośląskiego (odpowiednio 9 i 10%). Natomiast 7% podróży odbyło się poza granice kraju.

Wykres 29 Cele podróży firm z terenu Nysy

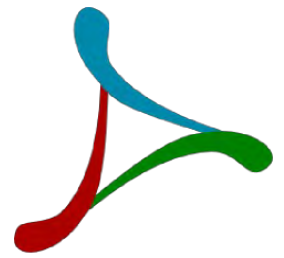


Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Poniższa tabela przedstawia podział podróży odbytych do poszczególnych województw z miasta Głubczyce.

Tabela 58 Cele podróży firm z Głubczyc

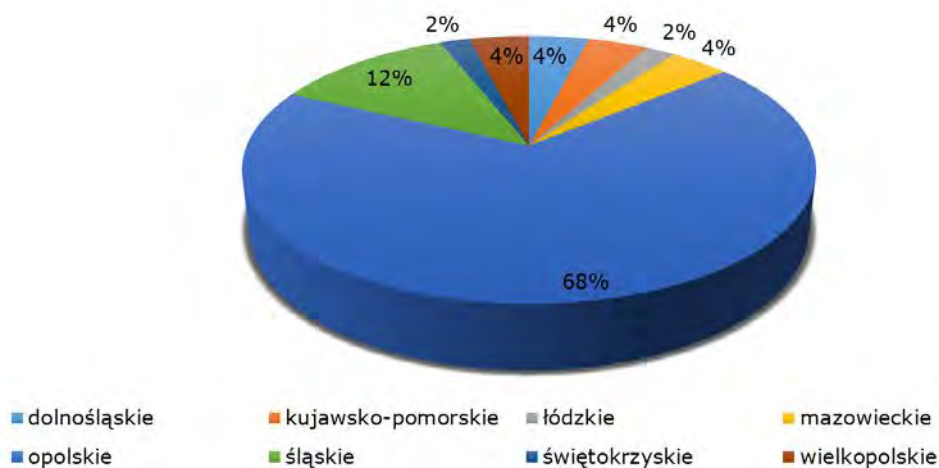
Cel podróży – w podziale na województwa	Źródło podróży – Głubczyce
dolnośląskie	2
kujawsko-pomorskie	2
łódzkie	1
mazowieckie	2
opolskie	34
śląskie	6
świętokrzyskie	1
wielkopolskie	2

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Z Głubczyc najczęściej, bo aż 68% podróży, wykonano do miast województwa opolskiego. Kolejnym obszarem, do którego licznie odbywały się przejazdy jest województwo śląskie (12%). Pozostałe województwa kształtują się na podobnym poziomie 0-4%.

Wykres 30 Cele podróży firm z terenu Głubczyc



Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

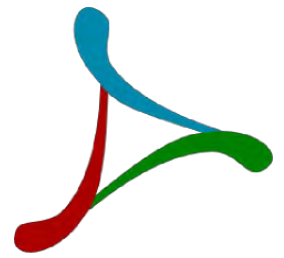
Kolejna tabela odnosi się do miasta Prudnik jako miejsca, z którego rozpoczęto wyjazdy do poszczególnych województw.

Tabela 59 Cele podróży firm z Prudnika

Cel podróży – w podziale na województwa	Źródło podróży – Prudnik
dolnośląskie	11
łódzkie	2
małopolskie	4
mazowieckie	1
opolskie	67
podkarpackie	1
pomorskie	1
śląskie	13
świętokrzyskie	1
wielkopolskie	2
zachodniopomorskie	1
zagranica	3

Źródło: Opracowanie własne.

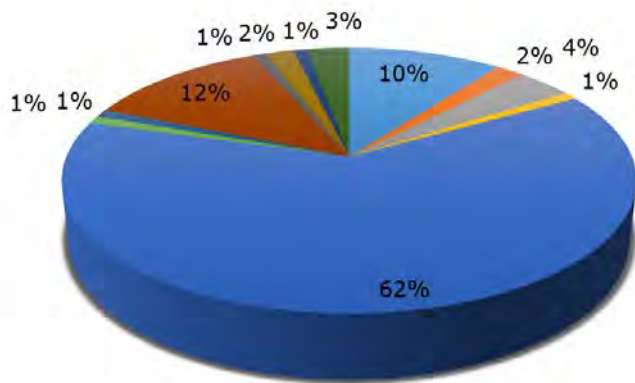
W Prudniku, podobnie jak w Nysie, główną rolę odgrywa województwo opolskie z 62 procentowym wynikiem oraz kolejno województwa śląskie (12%) i dolnośląskie (10%). Punkty docelowe poza granicami Polski stanowią jedynie 3% celów podróży z Prudnika. Pozostałe województwa odgrywają tu znacznie mniej znaczącą rolę niż miało to miejsce w przypadku analizowanych wcześniej miast – średnio na poziomie 2%.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 31 Cele podróży firm z terenu Prudnika



- dolnośląskie
- łódzkie
- małopolskie
- mazowieckie
- opolskie
- podkarpackie
- pomorskie
- śląskie
- świętokrzyskie
- wielkopolskie
- zachodniopomorskie
- zagranica

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższych wykresów wynika, że najczęściej podróży rozpoczyna się w Nysie (156 podróży), następnie w Prudniku (107 podróży), natomiast najmniej w Głubczycach (50 podróży).

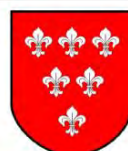
Poniżej przedstawiono tabele, które prezentują częstotliwość podróży z Nysy, Głubczyc i Prudnika do wybranych województw.

Tabela 60 Częstotliwość podróży – Nysa

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
dolnośląskie	13,33%	20,00%	13,33%	53,33%
kujawsko-pomorskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
lubelskie	NIE STWIERDZONO	50,00%	NIE STWIERDZONO	50,00%
lubuskie	NIE STWIERDZONO	50,00%	NIE STWIERDZONO	50,00%



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

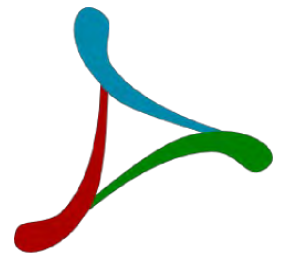
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
łódzkie	NIE STWIERDZONO	50,00%	NIE STWIERDZONO	50,00%
małopolskie	NIE STWIERDZONO	33,33%	66,67%	NIE STWIERDZONO
mazowieckie	NIE STWIERDZONO	28,57%	14,29%	57,14%
opolskie	9,41%	37,65%	21,18%	31,76%
podkarpackie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
podlaskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
pomorskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
śląskie	7,14%	21,43%	28,57%	42,86%
świętokrzyskie	100,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO
warmińsko-mazurskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO
wielkopolskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
zachodniopomorskie	NIE STWIERDZONO	50,00%	NIE STWIERDZONO	50,00%
zagranica	NIE STWIERDZONO	23,53%	29,41%	47,06%

Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie powyższej tabeli można stwierdzić, iż z miasta Nysa do województwa kujawsko-pomorskiego oraz podkarpackiego wszystkie podróże odbywają się sporadycznie, czyli rzadziej niż raz w tygodniu. Natomiast do województwa warmińsko-mazurskiego każda podróż odbywa się mniej więcej raz w tygodniu, a regularnie czyli codziennie, do województwa świętokrzyskiego.

Poniższa tabela prezentuje wyniki badania częstotliwości podróży wykonanych z miasta Prudnik.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 61 Częstotliwość podróży – Prudnik

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
dolnośląskie	18,18%	9,09%	54,55%	18,18%
łódzkie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
małopolskie	0,00%	25,00%	NIE STWIERDZONO	75,00%
mazowieckie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
opolskie	11,94%	37,31%	26,87%	23,88%
podkarpackie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO %
pomorskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
śląskie	7,69%	46,15%	23,08%	23,08%
świętokrzyskie	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO
wielkopolskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
zachodniopomorskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
zagranica	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z Prudnika, według powyższej tabeli wszystkie przebadane kursy odbywa się sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu) do takich województw jak: mazowieckie,

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

pomorskie, zachodniopomorskie oraz poza granicę kraju. Natomiast na obszar województwa podkarpackiego z miasta Prudnik wszystkie przebadane kursy odbywa się „rzadziej” czyli około raz w tygodniu, a do województwa świętokrzyskiego kilka razy w tygodniu.

Kolejno zaprezentowano rezultaty badania częstotliwości wyjazdów z miasta Głubczyce.

Tabela 62 Częstotliwość podróży – Głubczyce

Cel podróży – województwa	1 – regularnie (codziennie)	2 – kilka razy w tygodniu (dwa, trzy razy w tygodniu)	3 – rzadziej (raz w tygodniu)	4 – sporadycznie (rzadziej niż raz w tygodniu)
dolnośląskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
kujawsko-pomorskie	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO
łódzkie	NIE STWIERDZONO	100,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO
mazowieckie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	50,00%	50,00%
opolskie	11,76%	38,24%	8,82%	41,18%
śląskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	33,33%	66,67%
świętokrzyskie	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO	100,00%
wielkopolskie	50,00%	50,00%	NIE STWIERDZONO	NIE STWIERDZONO

Źródło: Opracowanie własne.

Z Głubczyc, z częstotliwością kilku razy w tygodniu, wykonywane są podróże do takich województw jak kujawsko-pomorskie oraz łódzkie, natomiast do województwa świętokrzyskiego odbywają się kursy sporadyczne (rzadziej niż raz w tygodniu).

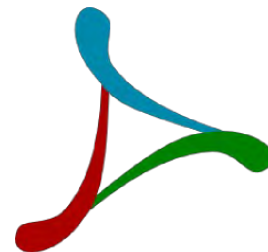
W Nysie oraz Głubczycach większość podróży odbywa się sporadycznie, czyli rzadziej niż raz w tygodniu. Natomiast w Prudniku największa część podróży ma miejsce kilka razy w tygodniu (do dwóch, trzech razy).

We wszystkich tych trzech miastach najmniej podróży odbywa się regularnie czyli codziennie. Przypadki te stanowią średnio 9,3% wszystkich podróży.

Analizując poszczególne miasta tj. Nysę, Głubczyce i Prudnik, jako miejsce początkowe podróży można zauważyć, że z każdego z nich były wykonywane podróże do różnych województw. Uzyskane wyniki prezentują załączone mapy. I tak kolejno, największa liczba wyjazdów z Głubczyc odbywała się po województwie opolskim oraz do województwa wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego. (patrz zał. Mapa – Głubczyce). W przypadku Nysy (patrz zał. Mapa – Nysa) również najwięcej celów podróży znajduje się w województwie opolskim, jednak dalszej kolejności znajdziemy tu województwo dolnośląskie, śląskie, mazowieckie, świętokrzyskie, małopolskie oraz punkty poza granicami Polski. W Prudniku (patrz zał. Mapa – Prudnik) także wyróżniają się tylko 3 najbliższe województwa tj. opolskie, dolnośląskie i śląskie.

Podsumowując, najwięcej podróży do swoich klientów wykonują firmy z obszaru Nysy, natomiast najmniej takich wyjazdów rozpoczyna się w Głubczycach. Ponadto w trakcie przeprowadzania badań duża część respondentów odpowiadała, że jeśli chodzi o podróże do konkretnych klientów, to trudno mówić tu o systematyczności. Oznacza to, że niektóre wyjazdy odbywają się regularnie, a pozostałe bardzo rzadko lub są jednorazowe.

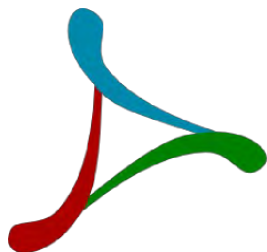
Jako cel podróży wyodrębnione zostały miejscowości ze wszystkich 16 województw Polski, jednak w większości z województw można mówić tu jedynie o pojedynczych miejscowościach. Podróże te odbywają się najczęściej do punktów pozostających w najbliższym otoczeniu, tj. do województw: opolskiego, dolnośląskiego i śląskiego.



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

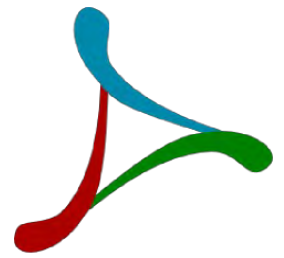
4. Badanie pomiarów ruchu (pomiar półautomatyczny) w kluczowych dla komunikacji punktach OF PN 2020

4.1. Charakterystyka badania

Badanie zostało przeprowadzone w kluczowych dla komunikacji punktach OF PN 2020.

Tabela 63 Lista punktów wybranych do badania pomiarów ruchu

Miejscowość	Lokalizacja punktu
Biała	Skrzyżowanie ul. Opolskiej z drogą 414 i ul. Prudnickiej z drogą 414
Branice	Skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej
Głubczyce	Skrzyżowanie ul. Moniuszki i ul. 1 Armii Wojska Polskiego, ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki
Głuchołazy	Skrzyżowanie ul. Gen. Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy, ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Grodków	Skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i drogi 385, Skrzyżowanie drogi 401 i ul. Warszawskiej
Kietrz	Skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza, ul. Raciborskiej i ul. Długiej
Korfantów	Skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia
Lubrza	Skrzyżowanie ul. Wolności i drogi nr 414
Łambinowice	Skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Gen. Zawadzkiego i ul. Obozowej
Otmuchów	Skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza oraz drogi nr 46 z ul. Nyską
Paczków	Skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Kopernika i ul. Robotniczą
Prudnik	Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego oraz skrzyżowanie drogi nr 41 i drogi powiatowej 1613.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Lokalizacja punktu
Skoroszyce	Skrzyżowanie drogi nr 401 i ul. Wolności
Nysa	Skrzyżowanie drogi nr 41 i 411, 41 i 407, 41 i 46, 46 i 406

Źródło: Opracowanie własne.

Wykonawca wysłał pisemną informację o planowanych badaniach do podmiotów odpowiedzialnych za drogi krajowe, wojewódzkie oraz powiatowe. Podmioty te zostały wymienione poniżej:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu
- Starostwo Powiatowe w Głubczycach Wydział Drogownictwa
- Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie
- Wydział Infrastruktury Powiatu w Prudniku

Dodatkowo, Wykonawca poinformował Powiatowe Komisariaty Policji w Nysie, Prudniku i Głubczycach o planowanym badaniu. Żaden z poinformowanych podmiotów nie zgłosił zastrzeżeń do przeprowadzonych badań.

Badanie było prowadzone od 3 lutego 2015 r. do 19 lutego 2015 r., we wtorki, środy oraz czwartki, od godziny 06:00 do 18:00. Ankieterzy każdy punkt przebadali jeden raz.

Badanie było prowadzone w sposób półautomatyczny – oznacza to, że każdy punkt został zarejestrowany kamerą.

Natężenie ruchu było badane wraz z rejestracją struktury rodzajowej pojazdów, wyróżniając następujące grupy rodzajowe: SO, SD, MI, SC, SCP, A, M, R, Inne.

Ankieterzy zostali przeszkoleni przez pracowników Wykonawcy oraz otrzymali specjalnie przygotowane imienne identyfikatory. Szkolenia dla ankieterów odbywały się w Gimnazjum nr 2 im. Karpatczyków w Nysie.

4.2. Podsumowanie wyników badań

W trakcie przeprowadzonych badań w godzinach od 06:00 do 18:00 zostało zarejestrowanych 331 537 pojazdów. Największy ruch odbywał się pomiędzy godziną 15:00 a 16:00, natomiast najmniejszy pomiędzy godziną 6:00 a 7:00.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

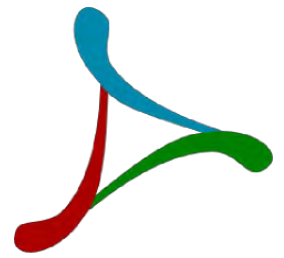
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 64 Liczba pojazdów ze względu na godzinę przejazdu

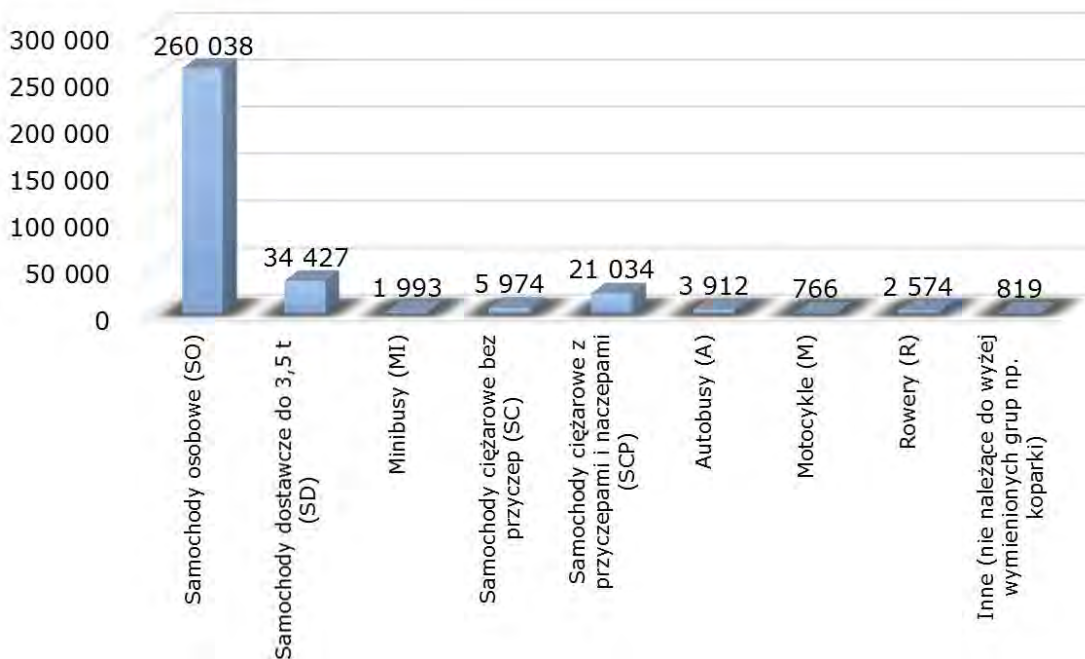
Godziny	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
6:00-7:00	13 679	2 232	219	340	1 710	447	29	112	36	18 804
7:00-8:00	19 211	2 982	223	532	1 668	517	37	90	82	25 342
8:00-9:00	19 300	3 496	156	604	1 882	354	42	253	89	26 176
9:00-10:00	20 264	3 397	169	570	1 850	228	43	238	97	26 856
10:00-11:00	18 209	2 848	85	543	1 593	170	60	284	94	23 886
11:00-12:00	23 531	3 547	127	659	1 797	205	70	306	100	30 342
12:00-13:00	21 282	3 104	155	686	1 751	242	57	232	97	27 606
13:00-14:00	21 294	3 036	143	650	1 982	333	103	245	85	27 871
14:00-15:00	23 344	2 547	126	437	1 498	385	99	284	64	28 784
15:00-16:00	29 193	2 796	190	406	1 978	544	93	190	32	35 422
16:00-17:00	25 627	2 551	209	281	1 728	290	84	215	26	31 011
17:00-18:00	25 104	1 891	191	266	1 597	197	49	125	17	29 437

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższy wykres przedstawia rozkład liczby wszystkich typów pojazdów w poszczególnych godzinach. Jak można na nim zauważyć, największy ruch odbywa się w godzinach popołudniowych, co jest w głównej mierze związane z powrotami ludzi z pracy. Nieco mniejszy ruch został zaobserwowany w godzinach porannych.



Wykres 32 Liczba pojazdów w podziale ze względu na typ pojazdu



Biuro projektu:

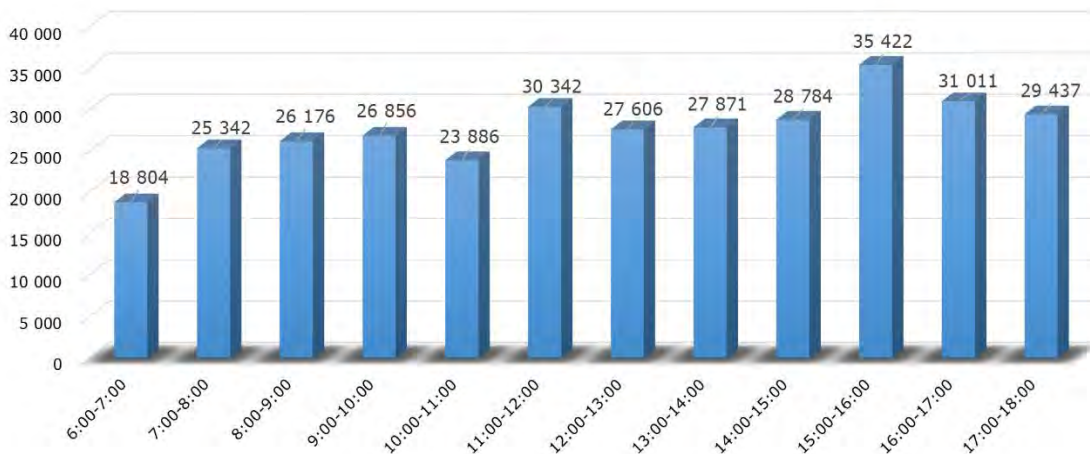
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W podsumowaniu wyników badań rozróżniono także pojazdy ze względu na ich typ. Zdecydowaną największą część stanowiły samochody osobowe, drugą grupą co do wielkości były samochody dostawcze do 3,5 t, a trzecią samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami. Poniższy wykres dokładnie prezentuje tę zależność.

Wykres 33 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę prowadzenia pomiaru



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

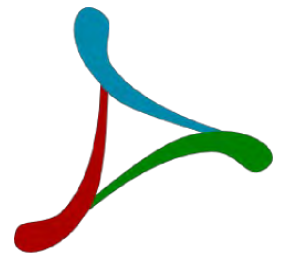
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Pozostałe pojazdy występowały w znacznie mniejszej ilości: od 5 974 (samochody ciężarowe bez przyczep) do 766 (motocykle).

Kolejna klasyfikacja odnosi się do podziału liczby pojazdów ze względu na wybrane skrzyżowania, na których były przeprowadzane pomiary. Do badań wybrano 25 skrzyżowań, które znajdowały się łącznie w 14 miejscowościach. Poniższa tabela przedstawia rozkład liczby zaobserwowanych pojazdów ze względu na wybrane skrzyżowania.

Tabela 65 Liczba pojazdów w podziale ze względu na wybrane skrzyżowania

Miejscowość	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Biała, skrzyżowanie ul. Opolskiej z DW 414	4 547	841	2	127	336	111	12	0	39	6 015
Biała, skrzyżowanie, ul. Prudnickiej z DW 414	4 435	757	5	118	185	128	15	4	33	5 680
Branice, skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej	3 055	283	37	16	45	77	34	188	9	3 744
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Moniuszki, 1 Armii Wojska Polskiego i ul. Raciborskiej	11 329	1 239	44	162	235	244	27	56	65	13 401
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki	5 837	908	18	111	108	71	25	56	44	7 178



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

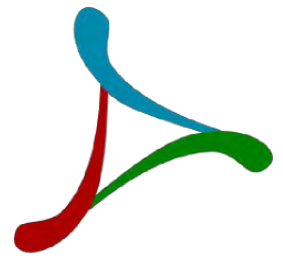
Miejscowość	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nieależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Głuchołazy, skrzyżowanie ul. Generała Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy	15 604	1 157	145	197	297	167	47	238	54	17 906
Głuchołazy, skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	13 510	1 412	136	162	335	165	54	100	26	15 900
Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej	5 705	1 100	56	343	1 522	99	35	8	30	8 898
Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	7 991	1 019	224	357	1 317	102	30	22	44	11 106
Kietrz, skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza	3 391	481	18	44	75	71	23	47	26	4 176
Kietrz, skrzyżowanie ul. Raciborskiej i ul. Długiej	7 144	1 263	38	147	280	86	27	96	52	9 133
Korfantów, skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia	5 707	663	97	91	65	91	91	336	10	7 151



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Lubrza, ul. Wolności i drogi nr 414	6 922	1 193	9	120	256	196	13	31	67	8 807
Łambinowice, skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Generała Zawadzkiego i ul. Obozowej	3 106	332	21	35	21	57	21	230	28	3 851
Nysa, DK 41 i 407	21 555	2 284	122	484	1 295	168	34	350	28	26 320
Nysa, DK 41 i DK 46	30 200	3 431	188	733	3 223	541	48	198	64	38 626
Nysa, DK 41 i DW 411	28 638	3 455	174	516	1 318	483	26	136	14	34 760
Nysa, DK 46 i DW 406	15 942	2 654	151	536	1 989	288	11	17	14	21 602
Otmuchów, skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza	7 988	1 238	113	249	1 481	150	25	54	17	11 315
Otmuchów, skrzyżowanie DK 46 i ul. Nyskiej	9 278	1 354	169	322	1 687	93	5	6	1	12 915
Paczków, skrzyżowania DK 46 i ul. Robotniczą	2 846	555	17	136	942	25	0	3	1	4 525



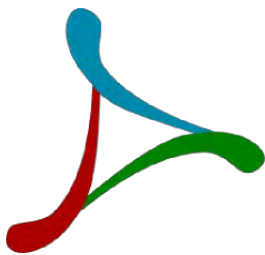
Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (niezależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Paczków, skrzyżowanie DK 46 i ul. Kopernika	6 003	1 136	100	191	1 250	85	0	4	19	8 788
Prudnik, Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego	26 251	3 051	13	389	1 115	202	126	255	39	31 441
Prudnik, skrzyżowanie DK 41 i drogi powiatowej 1613	6 340	1 046	18	151	640	125	15	8	54	8 397
Skoroszyce, skrzyżowanie DW 401 i ul. Wolności	6 714	1 575	78	237	1 017	87	22	131	41	9 902

Źródło: Opracowanie własne.

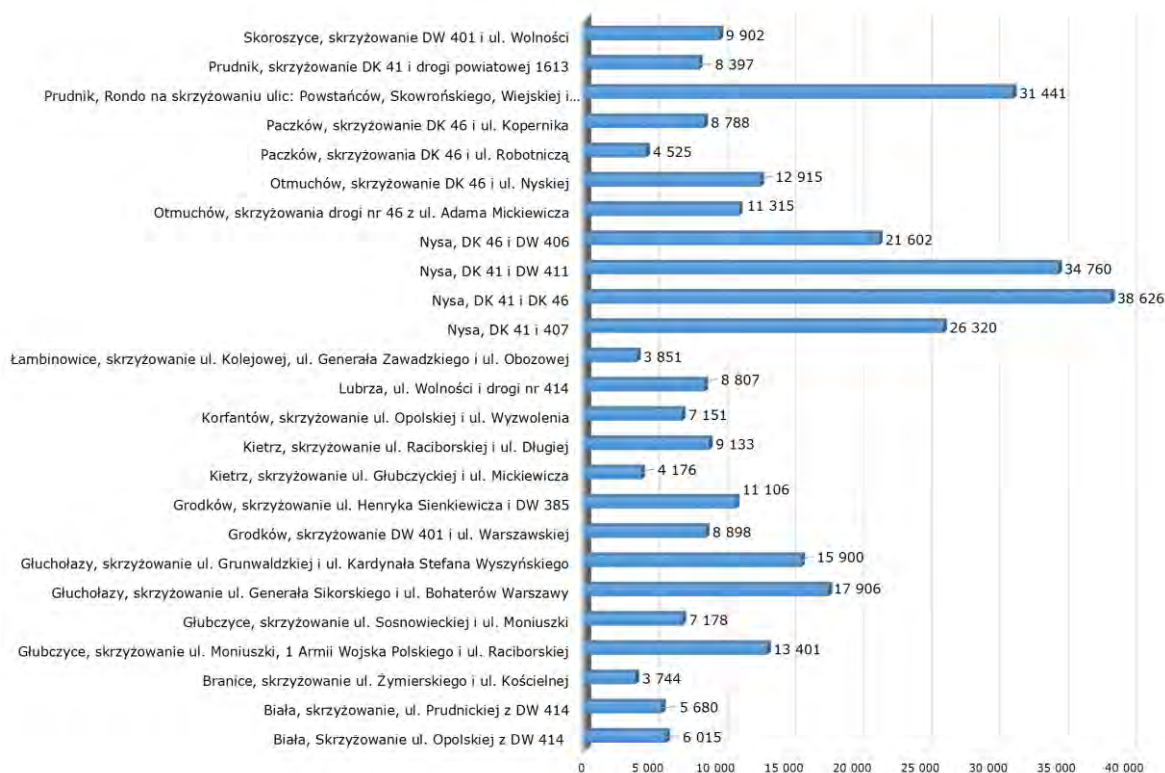
Dane te przedstawia także poniższy wykres. Możemy na nim zaobserwować, że najwięcej pojazdów zostało zarejestrowanych w Nysie na skrzyżowaniu dróg DK 41 i DK 46 (38 626 pojazdy) oraz kolejno na skrzyżowaniu DK 41 i DK 411 (34 760 pojazdów). Dość dużą liczbę pojazdów odnotowano także w Prudniku przy rondzie na skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego (31 441 pojazdów). Najmniej środków transportu zostało zliczonych w Branicach na skrzyżowaniu ulic Żymierskiego i Kościelnej (3 744).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 34 Liczba pojazdów ze względu na wybrane skrzyżowania



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części zaprezentowano tabelę z bardziej szczegółowymi wynikami, gdzie przy każdym z wybranych skrzyżowań wyniki zostały dodatkowo rozłożone na wybrane punkty pomiarowe/ kierunki.

Tabela 66 Liczba pojazdów w wybranych punktach pomiarowych

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (niezależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Biała, Skrzyżowanie ul. Opolskiej z DW 414	ul. Opolska	735	126	0	17	37	39	4	0	10	968
Biała, Skrzyżowanie ul. Opolskiej z DW 414	DW 414, Kierunek Opole	2 326	453	1	68	164	55	7	0	21	3 095
Biała, Skrzyżowanie ul. Opolskiej z DW 414	DW 414, Kierunek Prudnik	1 486	262	1	42	135	17	1	0	8	1 952
Biała, skrzyżowanie ul. Prudnickiej z DW 414	DW 414, Kierunek Opole	1 429	270	1	54	88	11	3	0	12	1 868
Biała, skrzyżowanie ul. Prudnickiej z DW 414	DW 414, Kierunek Prudnik	2 304	385	2	57	95	60	5	2	16	2 926
Biała, skrzyżowanie ul. Prudnickiej z DW 414	ul. Prudnicka	702	102	2	7	2	57	7	2	5	886
Branice, skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej	ul. Żymierskiego	2 323	221	23	11	24	62	27	160	6	2 857



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

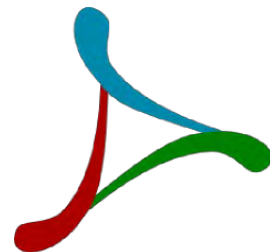
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nienależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Branice, skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej	ul. Kościelna	603	47	13	5	20	15	5	21	2	731
Branice, skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej	naprzeciw ul. Kościelnej	129	15	1	0	1	0	2	7	1	156
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Moniuszki, 1 Armii Wojska Polskiego i ul. Raciborskiej	ul. Armii Wojska Polskiego	2 547	343	16	46	71	101	4	11	23	3 162
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Moniuszki, 1 Armii Wojska Polskiego i ul. Raciborskiej	ul. Moniuszki	5 013	594	17	86	94	72	16	23	29	5 944
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Moniuszki, 1 Armii Wojska Polskiego i ul. Raciborskiej	ul. Raciborska	3 769	302	11	30	70	71	7	22	13	4 295
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki	ul. Sosnowiecka	1 142	237	1	51	44	8	5	11	17	1 516

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki	ul. Moniuszki – kierunek centrum	4 695	671	17	60	64	63	20	45	27	5 662
Głucholazy, skrzyżowanie ul. Generała Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy	ul. Bohaterów Warszawy	5 532	335	90	99	12	75	12	76	12	6 243
Głucholazy, skrzyżowanie ul. Generała Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy	ul. Skłodowskiej-Curie	5 661	455	28	88	101	56	22	69	20	6 500
Głucholazy, skrzyżowanie ul. Generała Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy	Pl. Basztowy	669	47	0	1	0	0	3	40	0	760
Głucholazy, skrzyżowanie ul. Generała Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy	ul. Generała Sikorskiego	3 742	320	27	9	184	36	10	53	22	4 403
Głucholazy, skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego, kierunek Jesienik	6 009	542	41	78	121	51	20	42	8	6 912



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

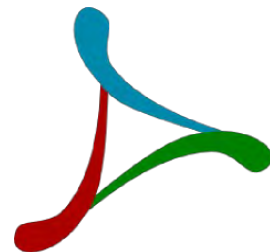
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Giucholazy, skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego, kierunek Prudnik	2 653	319	62	45	81	77	15	26	7	3 285
Giucholazy, skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	ul. Grunwaldzka, kierunek Nysa	4 848	551	33	39	133	37	19	32	11	5 703
Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej	DW 401, kierunek Wrocław	1 341	310	21	83	699	12	3	0	5	2 474
Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej	DW 401, kierunek Nysa	1 885	418	10	197	722	26	4	1	15	3 278
Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej	DW 387, kierunek Lubcz	1 446	217	16	43	88	30	13	4	10	1 867
Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej	DW 378, kierunek Grodków	1 033	155	9	20	13	31	15	3	0	1 279
Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	DW 385, kierunek Kopicze	674	104	2	37	139	10	4	4	7	981

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	ul. Henryka Sienkiewicza, kierunek centrum	2 202	272	36	42	29	37	10	10	11	2 649
Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	DW 401, kierunek Nysa	3 122	301	179	266	469	33	11	5	17	4 403
Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	DW 401, kierunek Wrocław	1 993	342	7	12	680	22	5	3	9	3 073
Kietrz, skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza	ul. Mickiewicza	1 014	135	5	13	31	27	14	18	11	1 268
Kietrz, skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza	ul. Głubczycka	2 377	346	13	31	44	44	9	29	15	2 908
Kietrz, skrzyżowanie ul. Raciborskiej i ul. Długiej	ul. Długa – Centrum	2 389	382	11	56	109	33	12	32	30	3 054



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

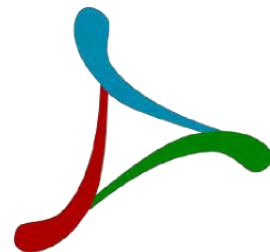


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

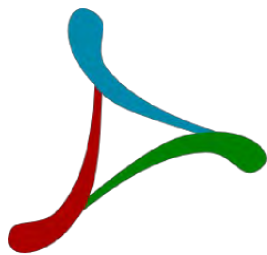
Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nienależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Kietrz, skrzyżowanie ul. Raciborskiej i ul. Długiej	ul. Raciborska	2 492	503	7	56	135	28	7	23	14	3 265
Kietrz, skrzyżowanie ul. Raciborskiej i ul. Długiej	ul. Długa	2 263	378	20	35	36	25	8	41	8	2 814
Korfantów, skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia	ul. Opolska	1 318	202	2	1	33	30	36	87	2	1 711
Korfantów, skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia	ul. Wyzwolenia, kierunek Niemodlin	2 205	258	48	51	27	32	25	112	4	2 762
Korfantów, skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia	ul. Wyzwolenia, kierunek Prudnik	2 184	203	47	39	5	29	30	137	4	2 678
Lubrza, ul. Wolności i drogi nr 414	DW 414, kierunek Opole	3 239	565	4	51	127	98	5	14	33	4 136
Lubrza, ul. Wolności i drogi nr 414	DW 414, kierunek Prudnik	3 022	510	4	63	124	82	2	8	33	3 848

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Lubrza, ul. Wolności i drogi nr 414	ul. Wolności, kierunek Kędzierzyn-Koźle	661	118	1	6	5	16	6	9	1	823
Łambinowice, skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Generała Zawadzkiego i ul. Obozowej	ul. Obozowa	1 384	149	11	10	4	29	13	125	17	1 742
Łambinowice, skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Generała Zawadzkiego i ul. Obozowej	ul. Kolejowa	752	79	4	11	8	10	0	49	0	913
Łambinowice, skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Generała Zawadzkiego i ul. Obozowej	ul. Generała Zawadzkiego	970	104	6	14	9	18	8	56	11	1 196
Nysa, DK 41 i 407	Kierunek Grodków, ZA skrzyżowaniem z Asnyka	5 331	555	42	201	295	30	7	30	7	6 498
Nysa, DK 41 i 407	Kierunek Grodków, PRZED skrzyżowaniem z Asnyka	4 511	482	14	106	301	44	5	43	3	5 509
Nysa, DK 41 i 407	ul. Jagiellońska, Kierunek Korfantów	4 603	532	29	12	173	27	12	162	6	5 556



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

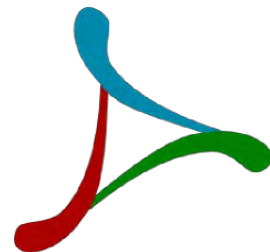
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nienależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Nysa, DK 41 i 407	Kierunek Prudnik, ZA skrzyżowaniem z Asnyka	3 602	410	25	117	298	44	6	56	5	4 563
Nysa, DK 41 i 407	Kierunek Prudnik, PRZED skrzyżowaniem z Asnyka	3 508	305	12	48	228	23	4	59	7	4 194
Nysa, DK 41 i DK 46	Wjazd z ronda na most	4 577	487	31	155	320	90	8	41	10	5 719
Nysa, DK 41 i DK 46	Wjazd na ul. Szlak Chrobrego	4 912	660	27	236	787	44	6	8	18	6 698
Nysa, DK 41 i DK 46	Wjazd z Alei Wojska Polskiego na rondo	5 121	520	27	27	567	105	8	42	10	6 427
Nysa, DK 41 i DK 46	Zjazd na Aleję Wojska Polskiego	5 223	622	46	132	530	106	10	27	7	6 703
Nysa, DK 41 i DK 46	Wjazd z ul. Szlak Chrobrego na rondo Solidarności	5 186	535	27	26	598	105	10	43	9	6 539

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Nysa, DK 41 i DK 46	Wjazd z mostu na rondo	5 181	607	30	157	421	91	6	37	10	6 540
Nysa, DK 41 i DW 411	DW 411, w stronę Nysy	3 372	261	16	8	86	40	2	16	2	3 803
Nysa, DK 41 i DW 411	DK 41, pas z Nysy do Prudnika za wiaduktem	3 595	499	8	108	220	63	4	13	3	4 513
Nysa, DK 41 i DW 411	DK 41, pas z Nysy do Prudnika przed wiaduktem	3 558	465	34	91	242	75	2	8	2	4 477
Nysa, DK 41 i DW 411	DK 41, pas z Prudnika do Nysy za wiaduktem	6 063	888	32	139	305	106	7	35	3	7 578
Nysa, DK 41 i DW 411	DK 41, pas z Prudnika do Nysy przed wiaduktem	6 631	811	30	106	301	122	5	25	3	8 034
Nysa, DK 41 i DW 411	DW 411, kierunek z Nysy do Głucholazów	5 419	531	54	64	164	77	6	39	1	6 355



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

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nienależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Nysa, DK 46 i DW 406	ul. Złotogłowiicka	1 972	319	28	37	49	57	6	16	2	2 486
Nysa, DK 46 i DW 406	DK 46, kierunek Nysa	7 047	1 251	73	248	981	146	5	1	8	9 760
Nysa, DK 46 i DW 406	DK 46, kierunek Wrocław	6 923	1 084	50	251	959	85	0	0	4	9 356
Otmuchów, skrzyżowani a drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza	DK 46, kierunek Kłodzko	3 366	571	24	112	731	50	6	8	3	4 871
Otmuchów, skrzyżowani a drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza	DK 46, kierunek Nysa	2 699	426	24	81	744	33	1	2	7	4 017
Otmuchów, skrzyżowani a drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza	ul. Mickiewicza	1 923	241	65	56	6	67	18	44	7	2 427
Otmuchów, skrzyżowani e DK 46 i ul. Nyskiej	DK 46, kierunek Nysa	4 476	623	84	162	803	49	3	4	0	6 204
Otmuchów, skrzyżowani e DK 46 i ul. Nyskiej	DK 46, kierunek Kłodzko	2 883	471	11	105	759	21	0	0	1	4 251

Strona **166** z **257**

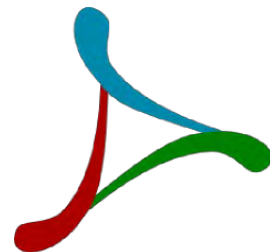


MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Otmuchów, skrzyżowanie DK 46 i ul. Nyskiej	ul. Nyska	1 919	260	74	55	125	23	2	2	0	2 460
Paczków, skrzyżowanie a DK 46 i ul. Robotniczą	DK 46, kierunek Kłodzko	1 238	250	7	62	464	13	0	0	0	2 034
Paczków, skrzyżowanie a DK 46 i ul. Robotniczą	ul. Robotnicza, kierunek Paczków	1 285	258	10	67	471	6	0	2	0	2 099
Paczków, skrzyżowanie a DK 46 i ul. Robotniczą	ul. Robotnicza, kierunek Kamienica	323	47	0	7	7	6	0	1	1	392
Paczków, skrzyżowanie a DK 46 i ul. Kopernika	ul. Kopernika	3 160	650	37	76	682	43	0	2	16	4 666
Paczków, skrzyżowanie a DK 46 i ul. Kopernika	DK 46, kierunek Kłodzko	2 843	486	63	115	568	42	0	2	3	4 122
Prudnik, Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wilejskiej i Batoriego	ul. Wilejska	4 035	361	2	35	182	26	21	56	8	4 726



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa

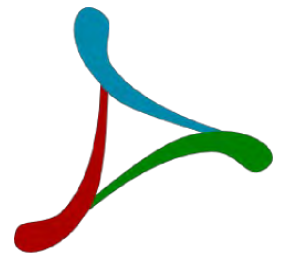
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nienależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Prudnik, Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego	ul. Batorego	7 612	575	1	89	166	48	22	25	17	8 555
Prudnik, Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego	ul. Powstańców Śląskich	7 302	1 058	5	132	382	64	39	88	7	9 077
Prudnik, Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego	Skowrońskiego	7 302	1 057	5	133	385	64	44	86	7	9 083
Prudnik, skrzyżowanie DK 41 i drogi powiatowej 1613	ul. Nyska, kierunek Prudnik	2 345	271	8	15	5	69	7	6	9	2 735
Prudnik, skrzyżowanie DK 41 i drogi powiatowej 1613	ul. Nyska, kierunek Czyżewice	330	34	0	0	2	18	0	0	5	389
Prudnik, skrzyżowanie DK 41 i drogi powiatowej 1613	DK 41, kierunek Nysa	2 052	330	6	41	270	35	5	2	18	2 759



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

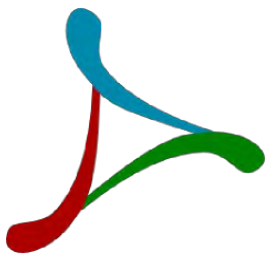
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Kierunek/punkt pomiaru	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Prudnik, skrzyżowanie DK 41 i drogi powiatowej 1613	DK 41, kierunek Kędzierzyn-Koźle	1 613	411	4	95	363	3	3	0	22	2 514
Skoroszyce, skrzyżowanie DW 401 i ul. Wolności	DW 401, kierunek Grodków	2 968	711	35	114	499	36	9	29	21	4 422
Skoroszyce, skrzyżowanie DW 401 i ul. Wolności	ul. Wolności	744	166	6	10	24	12	5	43	10	1 020
Skoroszyce, skrzyżowanie DW 401 i ul. Wolności	DW 401, kierunek Nysa	3 002	698	37	113	494	39	8	59	10	4 460

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższej tabeli można wywnioskować, że w małych miejscowościach typu Branice, Korfantów oraz Łambinowice, duży procent odnotowanych pojazdów stanowiły rowery. Wyjątek stanowi skrzyżowanie dróg DK 41 i DK 407 w Nysie przy ul. Asnyka, gdzie odnotowano największą liczbę rowerów spośród wszystkich wytypowanych skrzyżowań. Natomiast jednoślady, takie jak motocykle, przeważały w Korfantowie na ulicach Opolskiej i Wyzwolenia (kierunek Prudnik) i w Prudniku na ulicach Powstańców Śląskich i Skowrońskiego. Najmniejszy ruch jednośladów (zarówno rowerów jak i motocykli) wykazano w Białej, Grodkowie, Nysie, Otmuchowie, Paczkowie i Prudniku (od 0 do 5 pojazdów).

W grupie samochodów osobowych, przeważająca ich liczba została zaobserwowana w największych miastach typu Nysa, Prudnik, Głubczyce i Głuchołazy. Przy czym najwięcej, bo powyżej 7 tysięcy samochodów, zarejestrowano w Nysie na DK 46 oraz w Prudniku na ulicach Batorego, Powstańców Śląskich i Skowrońskiego. Najmniejszy ruch samochodów osobowych odbywał się



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w Paczkowie na ulicy Robotniczej (323 samochody) oraz w Prudniku na ulicy Nyskiej w kierunku Czyżowic.

Jeśli chodzi o samochody dostawcze do 3,5 t, to największą liczbę takich pojazdów odnotowano w Nysie na skrzyżowaniu dróg DK 46 i DW 406 oraz w Prudniku na ul. Powstańców Śląskich i Skowrońskiego. Natomiast najmniej tych pojazdów można było zauważyć w Branicach (na ul. Kościelnej), w Głuchołazach (na Pl. Basztowym), w Łambinowicach (na ul. Kolejowej), w Paczkowie (na ul. Robotniczej w kierunku Kamienicy) oraz w Prudniku (na ul. Nyskiej w kierunku Czyżowic).

Wśród przewozów pasażerskich pojazdy typu minibusy i autobusy najczęściej występowały w Nysie na skrzyżowaniach DK 41 i 46, DK 41 i DW 411 oraz DK 46 i DW 406 (autobusy), w Głubczycach na ul. Armii Wojska Polskiego (autobusy) oraz w Grodkowie na DW 401 w kierunku Nysy (minibusy). Natomiast najmniejszy ruch, na poziomie 0 przejazdów, tych pojazdów odnotowano w Głuchołazach na placu Basztowym oraz w Paczkowie (na ul. Robotniczej w kierunku Kamienicy) oraz Prudniku (na ul. Nyskiej w kierunku Czyżowic).

W kategorii samochodów ciężarowych bez przyczep oraz z przyczepami i naczepami, najczęściej pojazdów odnotowano w Nysie na drodze DK 46 w kierunku Nysy i Wrocławia oraz w Prudniku i Otmuchowie na DK 46. Najmniejsza liczba samochodów tego rodzaju wystąpiła w Głuchołazach na Pl. Basztowym i w Prudniku na ul. Nyskiej w kierunku Czyżowic (na poziomie od 0 do 2).

W grupie pojazdów innych, nienależących do żadnej z wymienionych grup, (np. koparek), najczęściej pojazdów zarejestrowano w Lubrzy na DW 414 w kierunku Opola i Prudnika. Natomiast w pozostałych miejscowościach występowały one dość sporadycznie lub wcale jak np. w Głuchołazach na Pl. Basztowym, w Grodkowie na DW 378, w Łambinowicach na ul. Kolejowej, w Otmuchowie na DK 46 i na ul. Nyskiej oraz w Paczkowie na DK 46 i ul. Robotniczej.

5. Badanie pomiarów ruchu w punktach ekranowych linii kolejowych OF PN 2020

5.1. Charakterystyka badania

Badanie zostało przeprowadzone w kluczowych dla komunikacji punktach ekranowych linii kolejowych (przejazdach kolejowych) na terenie OF PN 2020.

Tabela 67 Lista punktów wybranych do badania pomiarów ruchu

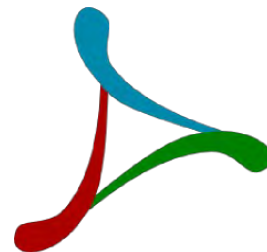
Nazwa punktu pomiarowego ⁵
Głuchołazy, ul. Powstańców Śląskich
Głuchołazy, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Otmuchów, ul. Warszawska
Otmuchów, ul. Grodkowska
Grodków, ul. Warszawska
Grodków, ul. Wrocławska
Łambinowice, ul. Kolejowa
Łambinowice, DW 406 ⁶
Nysa, ul. Krawiecka
Nysa, ul. Podolska
Nysa, ul. Mazowiecka
Nysa, ul. Morcinka
Nysa, ul. Grodkowska

Źródło: Opracowanie własne.

Wykonawca wysłał pisemną informację o planowanych badaniach do podmiotów odpowiedzialnych za drogi krajowe, wojewódzkie oraz powiatowe, tj. do następujących instytucji:

⁵ Wykonawca zaproponował inną niż wynika z Raportu Metodologicznego propozycję punktów pomiarowych, ze względu na brak ruchu kolejowego lub ruch kolejowych na wiadukcie nad jezdnią na niektórych wcześniej wskazanych punktach.

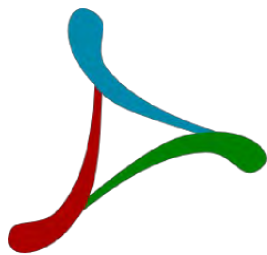
⁶ Punkt znajduje się na terenie Gminy Łambinowice, pomiędzy Jasienicą Dolną a Budzieszowicami.



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

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu
- Starostwo Powiatowe w Głubczycach Wydział Drogownictwa
- Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie
- Wydział Infrastruktury Powiatu w Prudniku.

Dodatkowo, Wykonawca poinformował Powiatowe Komisariaty Policji w Nysie, Prudniku i Głubczycach o planowanym badaniu. Żaden z poinformowanych podmiotów nie zgłosił zastrzeżeń do przeprowadzanych badań.

Badanie było prowadzone od 3 lutego 2015 r. do 19 lutego 2015 r., we wtorki, środy oraz czwartki, od godziny 06:00 do 18:00. Ankieterzy przebadali każdy punkt jeden raz.

Punkty ekranowe linii kolejowych były badane wraz z rejestracją struktury rodzajowej pojazdów, wyróżniając następujące grupy rodzajowe: SO, SD, MI, SC, SCP, A, M, R, Inne. Dodatkowo rejestrowano częstotliwość przejazdów pociągów.

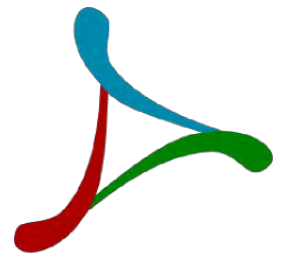
Ankieterzy zostali przeszkoleni przez pracowników Wykonawcy oraz otrzymali specjalnie przygotowane imienne identyfikatory. Szkolenia dla ankieterów odbywały się w Gimnazjum nr 2 im. Karpatczyków w Nysie.

5.2. Prezentacja wyników badania

Dane w tabeli poniżej przedstawiają wyniki badania pomiarów ruchu w kluczowych dla komunikacji punktach ekranowych linii kolejowych z podziałem na godzinę (od 6:00 do 18:00). Jak wynika z tabeli największe natężenie ruchu występuje pomiędzy godziną 14:00 a 16:00.

Tabela 68 Podsumowanie – liczba pojazdów ze względu na typ i godzinę

Godziny	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nieależące do wyżej wymienionych grup np. kopalni)	SUMA
6:00-7:00	1 669	260	33	40	151	57	0	16	11	2 237
7:00-8:00	2 019	323	66	61	182	65	8	57	15	2 796
8:00-9:00	2 366	378	29	85	180	53	4	63	17	3 175
9:00-10:00	2 198	409	36	77	144	41	3	85	20	3 013



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Godziny	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
10:00-11:00	2 313	479	43	92	174	26	9	84	17	3 237
11:00-12:00	2 389	453	72	101	165	37	8	102	15	3 342
12:00-13:00	2 459	392	47	102	173	34	10	103	16	3 336
13:00-14:00	2 601	421	45	79	169	47	10	94	18	3 484
14:00-15:00	2 977	400	51	94	168	52	9	134	23	3 908
15:00-16:00	3 101	364	49	60	173	83	5	95	11	3 941
16:00-17:00	2 510	277	41	55	130	42	6	77	10	3 148
17:00-18:00	1 820	187	27	44	100	30	0	14	7	2 229

Źródło: Opracowanie własne.

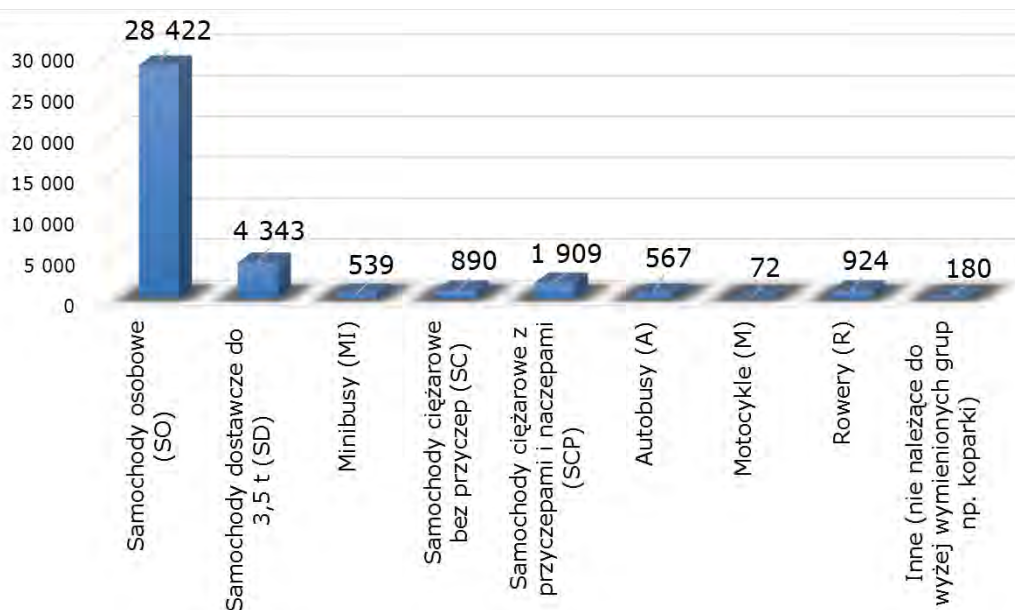
Na wykresie poniżej widać, że zdecydowaną część pojazdów uczestniczących w ruchu podczas badania stanowiły samochody osobowe. Rzadziej były to samochody dostawcze do 3,5 t (SD) oraz samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP). Sporadycznie pojawiały się samochody ciężarowe bez przyczep (SC) oraz osoby poruszające się na rowerach (R).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 35 Liczba pojazdów w podziale ze względu na typ pojazdu

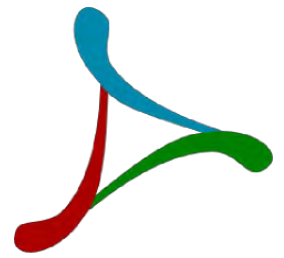


Źródło: Opracowanie własne.

Podsumowując, w godzinach porannych największe natężenie ruchu występuje od godz. 8:00 do 9:00. W godzinach popołudniowych natężenie ruchu wzrasta od godziny 13:00, a największe staje się pomiędzy godziną 15:00 a 16:00. Uspokojenie ruchu następuje po godzinie 17:00.

Tabela 69 Liczba pojazdów w podziale ze względu na miejscowość przejazdu

Miejscowość	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Głuchołazy, ul. Powstańców Śląskich	3 747	283	57	73	85	59	6	62	16	4 388



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Głuchołazy, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	2 427	483	45	106	95	43	6	46	21	3 272
Otmuchów, ul. Warszawska	594	93	7	22	3	12	2	18	14	765
Otmuchów, ul. Grodkowska	747	122	10	36	12	10	3	4	36	980
Grodków, ul. Warszawska	2 532	298	67	49	9	56	11	101	9	3 132
Grodków, ul. Wrocławska	2 332	352	74	86	101	27	10	17	5	3 004
Łambinowice, ul. Kolejowa	1 027	186	23	35	25	25	3	208	14	1 546
Łambinowice, DW 406	726	203	13	41	20	19	0	54	28	1 104
Nysa, ul. Krawiecka	4 027	417	8	64	25	134	1	48	9	4 733
Nysa, ul. Podolska	2 091	367	9	78	29	16	18	186	0	2 794
Nysa, ul. Mazowiecka	414	95	11	50	36	17	6	57	9	695
Nysa, ul. Morcinka	273	101	10	32	1	27	0	51	9	504
Nysa, ul. Grodkowska	7 485	1 343	205	218	1 468	122	6	72	10	10 929

Źródło: Opracowanie własne.

Z badania wynika, że spośród wszystkich analizowanych punktów, największy ruch samochodów osobowych, samochodów dostawczych do 3,5 t oraz samochodów



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

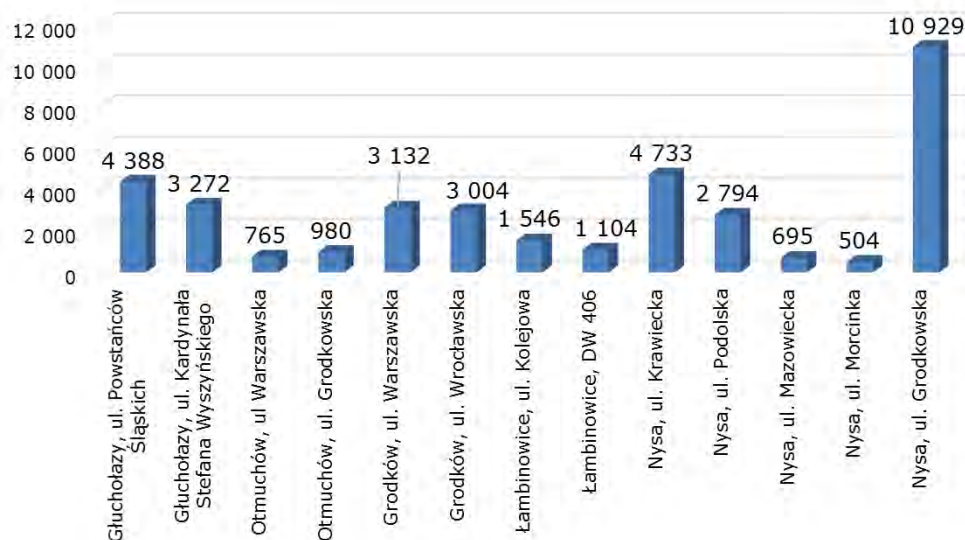
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

ciężarowych z przyczepami i naczepami występuje w Nysie, przy ulicy Grodkowskiej. Ponadto duże natężenie ruchu samochodów osobowych występuje w Głuchołazach przy ulicy Powstańców Śląskich. Najwięcej autobusów zaobserwowano w Nysie przy ulicy Krawieckiej, a najwięcej rowerzystów w Łambinowicach.

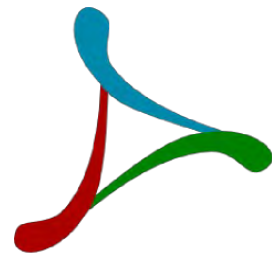
Wykres 36 Liczba pojazdów w podziale na miejscowości przejazdu



Źródło: Opracowanie własne.

Podczas badania obliczono, że najwięcej pojazdów pojawiło się w Nysie przy ulicy Grodkowskiej i Krawieckiej oraz w Głuchołazach przy ulicy Powstańców Śląskich. Natomiast najmniej pojazdów zaobserwowano w Nysie przy ulicy Morcinka i Mazowieckiej oraz w Otmuchowie przy ulicy Warszawskiej.

Tabela 70 Liczba pojazdów ze względu na miejscowość oraz lokalizację punktu pomiarowego



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	kierunek	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (niezależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Głucholazy, ul. Powstańców Śląskich	kierunek, ul. Bohaterów Warszawy	1 919	153	27	31	46	33	5	34	7	2 255
Głucholazy, ul. Powstańców Śląskich	kierunek Konradów	1 828	130	30	42	39	26	1	28	9	2 133
Głucholazy, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	kierunek centrum	1 254	250	27	51	41	25	2	26	13	1 689
Głucholazy, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	kierunek Prudnik	1 173	233	18	55	54	18	4	20	8	1 583
Otmuchów, ul. Warszawska	kierunek Paczków	320	50	4	12	1	5	1	7	7	407



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

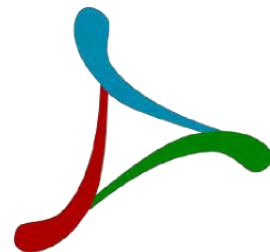
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

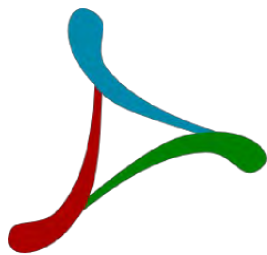
Miejscowość	kierunek	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nieależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Otmuchów, ul. Warszawska	kierunek centrum	274	43	3	10	2	7	1	11	7	358
Otmuchów, ul. Grodkowska	kierunek centrum	395	58	5	19	7	5	1	1	16	507
Otmuchów, ul. Grodkowska	kierunek Grodków	352	64	5	17	5	5	2	3	20	473
Grodków, ul. Warszawska	kierunek centrum	1 345	156	31	31	7	29	5	53	3	1 660
Grodków, ul. Warszawska	kierunek Otmuchów	1 187	142	36	18	2	27	6	48	6	1 472

Miejscowość	kierunek	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nienależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Grodków, ul. Wrocławska	kierunek centrum	1 188	173	34	38	48	16	4	11	2	1 514
Grodków, ul. Wrocławska	kierunek Brzeg	1 144	179	40	48	53	11	6	6	3	1 490
Łambinowice, ul. Kolejowa	kierunek Korfantów	535	82	9	15	8	11	1	119	6	786
Łambinowice, ul. Kolejowa	kierunek centrum	492	104	14	20	17	14	2	89	8	760
Łambinowice, DW 406	kierunek Budzieszowice	289	86	5	19	12	10	0	21	13	455
Łambinowice, DW 406	kierunek Nysa	437	117	8	22	8	9	0	33	15	649



Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa

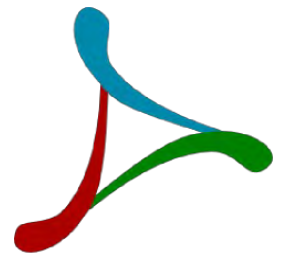
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	kierunek	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Nysa, ul. Krawiecka	Kierunek Castorama	2 128	214	2	34	14	66	1	29	4	2 492
Nysa, ul. Krawiecka	kierunek ul. Głucholańska	1 899	203	6	30	11	68	0	19	5	2 241
Nysa, ul. Podolska	kierunek, ul. Nowowiejska	977	178	5	41	17	7	10	96	0	1 331
Nysa, ul. Podolska	kierunek, ul. Głucholańska	1 114	189	4	37	12	9	8	90	0	1 463
Nysa, ul. Mazowiecka	kierunek, ul. Józefa Bema	216	54	6	25	17	13	3	28	4	366
Nysa, ul. Mazowiecka	kierunek Korfantów	198	41	5	25	19	4	3	29	5	329



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	kierunek	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nienależące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
Nysa, ul. Morcinka	kierunek, ul. Nowowiejska	130	50	5	20	0	13	0	27	5	250
Nysa, ul. Morcinka	kierunek, ul. Gdańska	143	51	5	12	1	14	0	24	4	254
Nysa, ul. Grodkowska	kierunek Opole	3 116	610	92	109	770	48	1	26	5	4 777
Nysa, ul. Grodkowska	kierunek centrum	4 369	733	113	109	698	74	5	46	5	6 152

Źródło: Opracowanie własne.

Podczas badania zaobserwowano, że najczęściej samochodów osobowych przejeżdża w Nysie przy ulicy Grodkowskiej w kierunku centrum i Opola oraz przy ulicy Krawieckiej w kierunku Castoramy. Ponadto duży ruch samochodów osobowych występuje w Głuchołazach przy ulicy Powstańców Śląskich na skrzyżowaniu w kierunku centrum oraz Konradowa. Natomiast najmniejszy ruch samochodów osobowych odnotowano w Nysie na ulicy Morcinka w kierunku ul. Nowowiejskiej i ul. Gdańskiej.

Największą intensyfikację ruchu samochodów dostawczych do 3,5 t, samochodów ciężarowych bez przyczep oraz samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami zaobserwowano w Nysie na skrzyżowaniu przy ulicy Grodkowskiej w kierunku Opola i centrum. Najmniej samochodów dostawczych do 3,5 t przejeżdża na skrzyżowaniu w Otmuchowie przy ulicy Warszawskiej w kierunku centrum.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Najwięcej minibusów i autobusów zaobserwowano na skrzyżowaniu w Nysie przy ulicy Grodkowskiej w kierunku centrum i Opola oraz przy ulicy Krawieckiej w kierunku ulicy Głuchołaskiej.

Najwięcej motocykli pojawiło się w Nysie przy ulicy Podolskiej w kierunku centrum. Największy ruch rowerowy wystąpił w Łambinowicach przy ulicy Kolejowej w kierunku centrum oraz Korfantowa. Natomiast najmniej motocykli zaobserwowano w Łambinowicach, a najmniejszą ilość rowerów w Otmuchowie przy ulicy Grodkowskiej w kierunku centrum i Grodkowa.

Tabela 71 ilość przejeżdżających przez przejazd pociągów

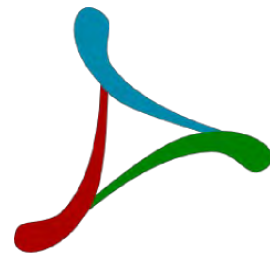
Miejscowość	Ilość pociągów przejeżdżających przez przejazd	Średni czas zamknięcia przejazdu (w min)
Głuchołazy, ul. Powstańców Śląskich	7	3
Głuchołazy, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	7	3
Otmuchów, ul. Warszawska	1	4
Otmuchów, ul. Grodkowska	1	4
Grodków, ul. Warszawska	6	3
Grodków, ul. Wrocławska	6	2
Łambinowice, DW 406	9	2
Łambinowice, Kolejowa	12	2
Nysa, ul. Krawiecka	11	2
Nysa, ul. Podolska	13	2
Nysa, ul. Grodkowska	12	4
Nysa, ul. Morcinka	12	2 ⁷
Nysa, ul. Mazowiecka	12	3

Źródło: Opracowanie własne.

⁷ Na ul. Morcinka występuje przejazd niestrzeżony, bez zapór - jest to więc czas przejazdu pociągu przez przejazd.

Podczas badania zaobserwowano, że najczęściej pociągów przejeżdżało w Nysie, szczególnie przez przejazd na ulicy Podolskiej (13) oraz w Łambinowicach (12) przez przejazd na ulicy Kolejowej. Najmniej pociągów przejechało w Otmuchowie przez przejazd na ulicy Warszawskiej i ulicy Grodkowskiej (po 1).

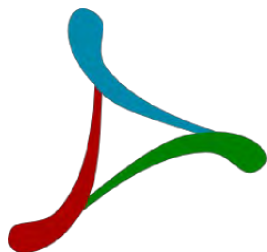
Czas zamknięcia przejazdu był najkrótszy w Łambinowicach oraz w Nysie na ulicy Krawieckiej, Podolskiej i Morcinka (wszędzie tam trwał on 2 min). Natomiast najdłuższy czas zamknięcia przejazdu zaobserwowano w Otmuchowie na ulicy Warszawskiej i w Nysie na ulicy Grodkowskiej (zamknięcie nastąpiło na 4 min).



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

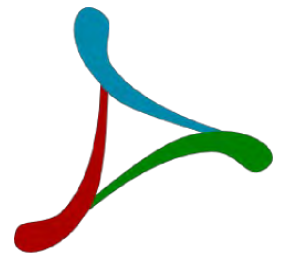
6. Badanie wykorzystania powierzchni parkingowych, określenia charakterystyk parkowania

6.1. Charakterystyka badania

Badanie zostało przeprowadzone na wybranych i uzgodnionych z Zamawiającym parkingach na obszarze OF PN2020.

Tabela 72 Lista parkingów wybranych do badania wykorzystania powierzchni parkingowych

Miejscowość	Parking
Biała	– Parking na Rynku
Branice	– Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach
Głubczyce	– Parking przy Ratuszu – Parking przy Lidlu
Głogówek	– Parking na Rynku – Parking przy Biedronce
Głuchołazy	– Parking na Rynku – Parking przy Lidlu
Grodków	– Parking na Rynku
Kietrz	– Parking na Rynku
Korfantów	– Rynek w Korfantowie
Otmuchów	– Parking na Rynku
Paczków	– Parking na Rynku
Prudnik	– Parking na Rynku – Parking przy Kauflandzie – ul. Kościuszki za przychodnią Medicus – Plac Wolności
Nysa	– Parking na Rynku – Parking na ul. Eichendorffa



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Parking
	<ul style="list-style-type: none">– Parkingi wzdłuż ul. Celnej– Parking ul. Piastowska– Parking przy ul. Szopena

Źródło: Opracowanie własne.

Badanie było prowadzone od 3 listopada 2014 r. do 16 lutego 2015 r. z wyłączeniem przerwy świąteczno-noworocznej od 22 grudnia 2014 r. do 7 stycznia 2015 r. oraz okresu ferii zimowych w województwie opolskim od 19 stycznia 2015 r. do 1 lutego 2015 r.

Badanie było prowadzone we wszystkie dni robocze za wyjątkiem piątków, od godziny 06:00 do 18:00.

Ankieterzy zostali przeszkoleni przez pracowników wykonawcy oraz otrzymali specjalnie przygotowane imienne identyfikatory. Szkolenia dla ankieterów odbywały się w:

- Gimnazjum nr 2 im. Karpatczyków w Nysie
- Prudnickim Ośrodku Kultury i Biblioteki Publicznej
- Hufcu Pracy 8-1 w Głubczycach

Badanie polegało na rejestracji trzech pierwszych liter oraz trzech kolejnych znaków (cyfr i/lub liter) tablic rejestracyjnych pojazdów korzystających z parkingu w interwałach półgodzinnych. Nie były więc rejestrowane wszystkie numery tablicy rejestracyjnej, co zapewnia anonimowość badania.

6.2. Biała – Parking na Rynku

Parking na Rynku w Białej jest parkingiem bezpłatnym. Podczas badania na parkingu łącznie zaparkowano 330 samochody. Najwięcej, bo aż 82,73% zaparkowanych samochodów, pochodziło z powiatu prudnickiego (273 pojazdy). 4,24% pojazdów pochodziło z powiatu nyskiego.

Tabela 73 Liczba samochodów na parkingu w Białej

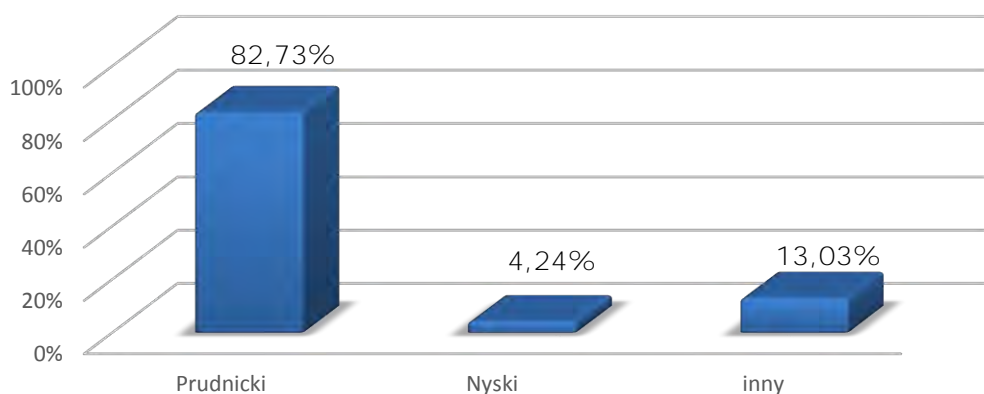
Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OPR	Prudnicki	273	82,73%
ONY	Nyski	14	4,24%
inne	inny	43	13,03%
suma		330	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 37 Liczba samochodów na parkingu w Białej

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 13,03% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Najwięcej przyjezdnych pojazdów pochodziło z województwa opolskiego ale z innych powiatów niż prudnicki i nyski.

Tabela 74 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu w Białej wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
OPOLSKIE	15	34,88%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	2	4,65%
DOLNOŚLĄSKIE	3	6,98%
WIELKOPOLSKIE	1	2,33%
MAZOWIECKIE	1	2,33%
inne	21	48,84%
suma	43	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu w Białej w 51% przypadkach czas postoju nie przekraczał 30 minut. Czas postoju dla około 16% samochodów wynosił od 30 minut do 1 godziny. Co najmniej 8 h pozostało zaparkowanych 10 pojazdów.

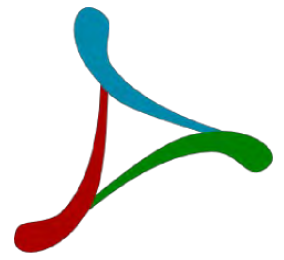


Tabela 75 Czas postoju na parkingu w Białej

Liczba samochodów	Średni czas postoju
168	mniej niż 0,5 h
52	od 0,5h do 1 h
34	od 1 h do 1,5 h
23	od 1,5 h do 2 h
13	od 2 h do 2,5 h
7	od 2,5 h do 3 h
3	od 3 h do 3,5 h
2	od 3,5 h do 4 h
3	od 4 h do 4,5 h
6	od 4,5 h do 5 h
0	od 5 h do 5,5 h
1	od 5,5 h do 6 h
3	od 6 h do 6,5 h
2	od 6,5 h do 7 h
1	od 7 h do 7,5 h
2	od 7,5 h do 8 h
10	co najmniej 8 h

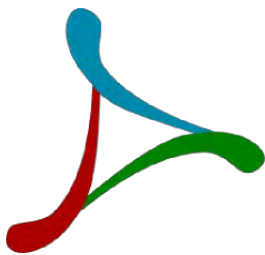
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

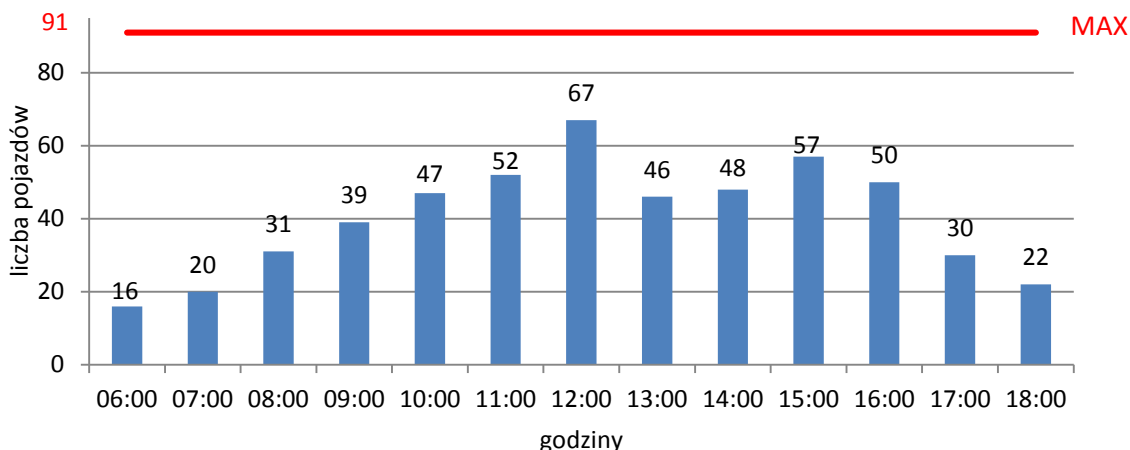
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej pojazdów zaparkowano w okolicach godziny 12:00 oraz 15:00. Najmniej samochodów pojawiło się w godzinach wczesno porannych oraz po 17:00. Parking w Białej pomieści maksymalnie 91 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były zapełnione maksymalnie w 74%.



Wykres 38 Liczba zaparkowanych pojazdów na parkingu w Białej wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

6.3. Branice – Parking przy ośrodku zdrowia

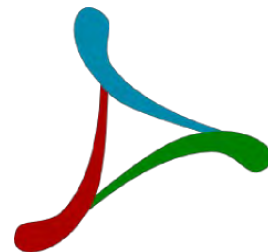
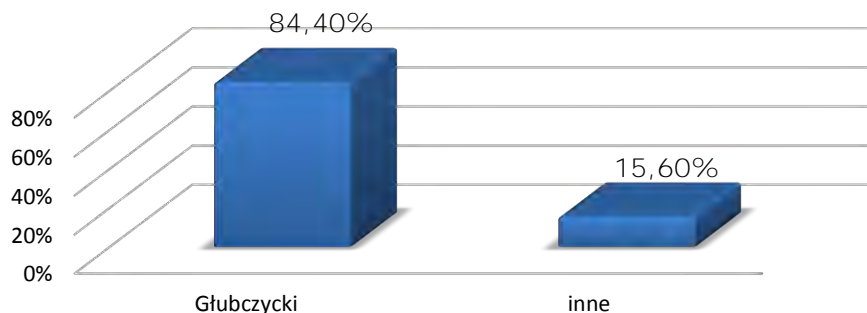
W dniu badania na parkingu w Branicach łącznie zaparkowanych było 141 samochodów. Zdecydowana większość, bo aż 93,71% to samochody z powiatu głubczyckiego.

Tabela 76 Liczba samochodów parkujących przy ośrodku zdrowia w Branicach

Tablica rejestracyjna	Powiat	ilość	udział
OGL	Głubczycki	119	84,40%
inne	inne	22	15,60%
suma		141	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 39 Liczba samochodów parkujących przy ośrodku zdrowia w Branicach



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Samochody zaklasyfikowane jako inne, stanowiły 15,6 % wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one głównie z woj. opolskiego ale z innych powiatów niż z powiatu głubczyckiego. Pojawiły się również pojazdy m.in. z woj. śląskiego.

Tabela 77 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ośrodku zdrowia w Branicach wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
OPOLSKIE	11	50,00%
ŚLĄSKIE	6	27,27%
MAZOWIECKIE	1	4,55%
LUBELSKIE	1	4,55%
inne	3	13,64%
suma	22	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Dla 29% samochodów czas postoju nie przekraczał 30 minut. 18% pojazdów pozostało zaparkowanych na czas od 7,5h do 8,5h.

Tabela 78 Czas postoju na parkingu w Branicach

Liczba samochodów	Średni czas postoju
-------------------	---------------------

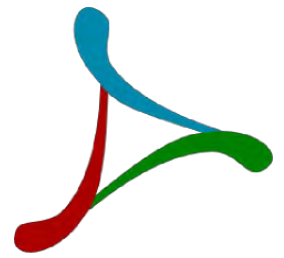


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba samochodów	Średni czas postoju
41	mniej niż 0,5 h
10	od 0,5h do 1 h
8	od 1 h do 1,5 h
7	od 1,5 h do 2 h
4	od 2 h do 2,5 h
1	od 2,5 h do 3 h
1	od 3 h do 3,5 h
3	od 3,5 h do 4 h
2	od 4 h do 4,5 h
1	od 4,5 h do 5 h
1	od 5 h do 5,5 h
5	od 5,5 h do 6 h
4	od 6 h do 6,5 h
4	od 6,5 h do 7 h
6	od 7 h do 7,5 h
12	od 7,5 h do 8 h
12	od 8 h do 8,5 h
2	od 8,5 h do 9 h
1	od 9 h do 9,5 h
0	od 9,5 h do 10 h
2	od 10 h do 10,5 h
11	od 10,5 h do 11 h



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

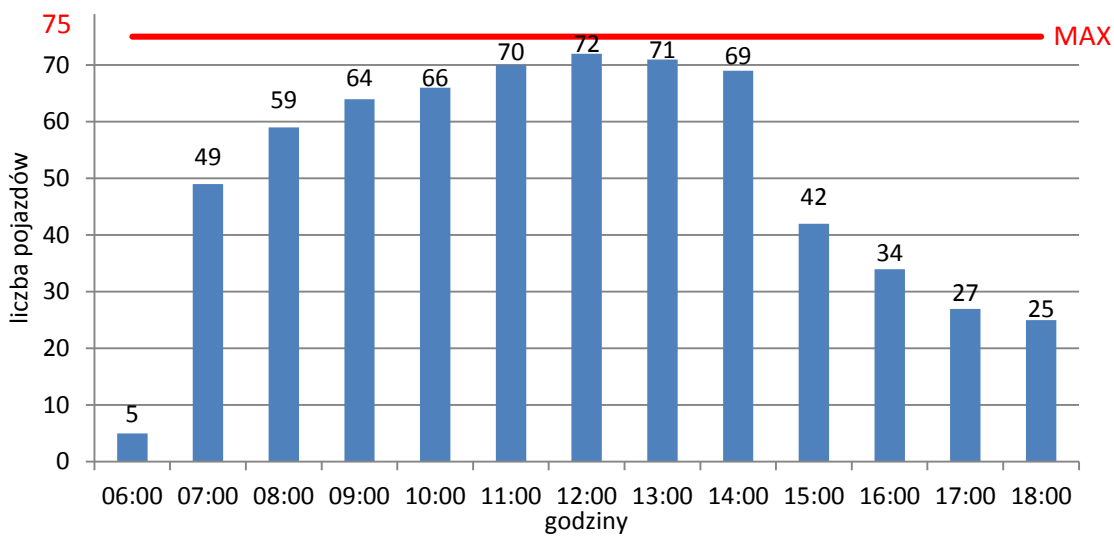
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba samochodów	Średni czas postoju
2	od 11 h do 11,5 h
1	od 11,5 h do 12 h

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej pojazdów zaparkowano o w godzinach od 11:00 do 14:00. Najmniej o godzinie 6:00 rano i po godzinie 15:00. Parking przy ośrodku zdrowia w Branicach pomieści maksymalnie 75 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były zajęte maksymalnie w 96%.

Wykres 40 Liczba zaparkowanych pojazdów na parkingu przy ośrodku zdrowia w Branicach wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

6.4. Głubczyce – parking przy Ratuszu

Parking przy Ratuszu w Głubczycach odwiedziły łącznie 203 pojazdy, z których 78,33% (159) zarejestrowanych było w powiecie głubczyckim, niecałe 8% stanowiły pojazdy z powiatu Kędzierzyńsko-kozielskiego, Wodzisławskiego oraz Opola razem. Natomiast pozostałe 13,79% zarejestrowanych jest w innych powiatach i województwach.

Tabela 79 Liczba pojazdów na parkingu przy Ratuszu w Głubczycach

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OGL	Głubczycki	159	78,33%



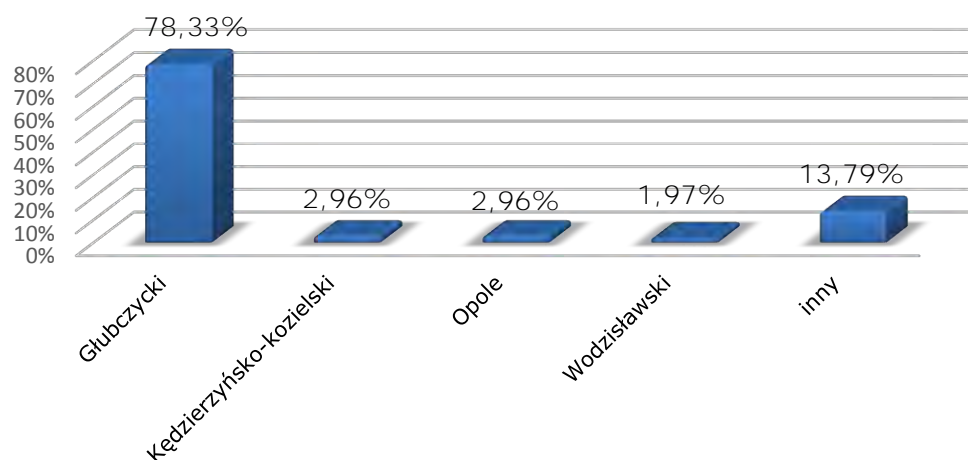
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OK	Kędzierzyńsko-kozielski	6	2,96%
OP	Opole	6	2,96%
SWD	Wodzisławski	4	1,97%
inne	inny	28	13,79%
suma		203	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 41 Liczba pojazdów na parkingu przy Ratuszu w Głubczycach

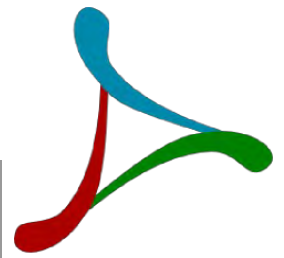


Źródło: Opracowanie własne.

Pojazdy zaklasyfikowane jako inne pochodziły m.in. z woj. opolskiego ale z innych powiatów niż powiat głubczycki, kędzierzyńsko-kozielski i wodzisławski. Część samochodów pochodziło z woj. śląskiego, zachodnio-pomorskiego, mazowieckiego i małopolskiego.

Tabela 80 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy Ratuszu w Głubczycach wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym	Ilość	Udział
opolskie	6	21,43%
śląskie	3	10,71%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Inne, w tym	Ilość	Udział
zachodnio-pomorskie	2	7,14%
mazowieckie	2	7,14%
małopolskie	2	7,14%
lubuskie	1	3,57%
wielkopolskie	1	3,57%
inne	11	39,29%
suma	28	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Najczęściej czas postoju nie przekraczał 30 minut, dla ponad połowy wszystkich pojazdów (57%), a dla 10% pojazdów czas postoju mieścił się w przedziale 0,5-1 h. Dla 2 pojazdów czas postoju przekraczał 12 godzin.

Tabela 81 Czas postoju na parkingu przy Ratuszu w Głubczycach

Liczba samochodów	Średni czas postoju
117	mniej niż 0,5 h
21	od 0,5h do 1 h
14	od 1 h do 1,5 h
5	od 1,5 h do 2 h
1	od 2 h do 2,5 h
4	od 2,5 h do 3 h
3	od 3 h do 3,5 h
3	od 3,5 h do 4 h
1	od 4 h do 4,5 h
4	od 4,5 h do 5 h

**Biuro projektu:**

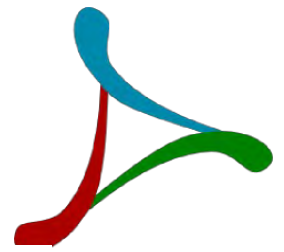
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

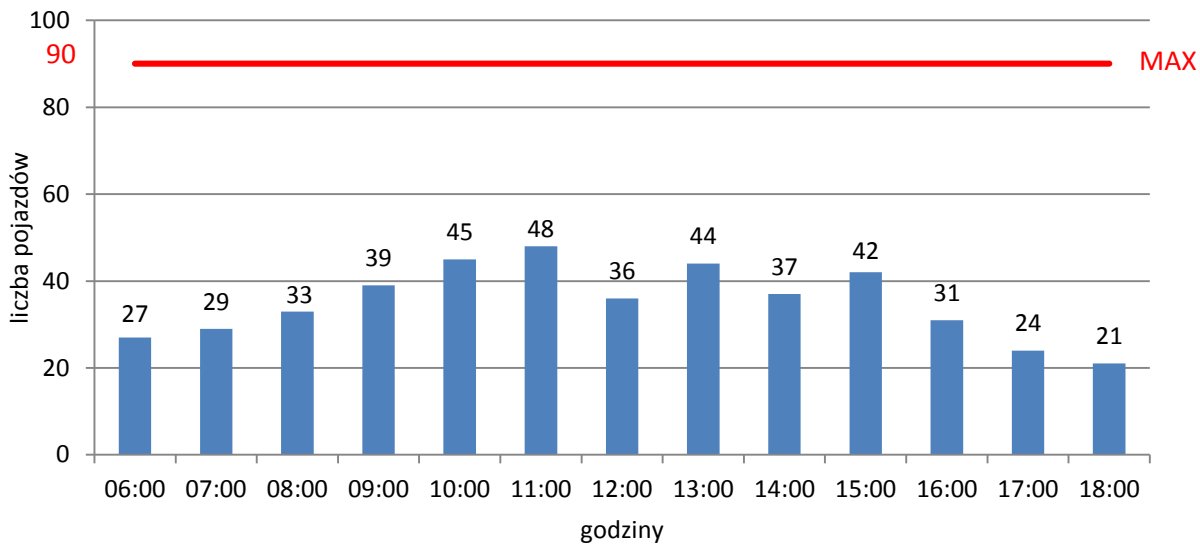
Liczba samochodów	Średni czas postoju
3	od 5 h do 5,5 h
1	od 5,5 h do 6 h
1	od 6 h do 6,5 h
3	od 6,5 h do 7 h
2	od 7 h do 7,5 h
4	od 7,5 h do 8 h
3	od 8 h do 8,5 h
2	od 8,5 h do 9 h
1	od 9 h do 9,5 h
1	od 9,5 h do 10 h
0	od 10 h do 10,5 h
1	od 10,5 h do 11 h
2	od 11 h do 11,5 h
4	od 11,5 h do 12 h
2	co najmniej 12 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na Ratuszu w Głubczycach najwięcej samochodów zaparkowano przed południem, w godzinach od 10:00 do 11:00 oraz po południu o godzinie 13:00 i 15:00. Najmniej samochodów zaparkowano wczesnym rankiem o godzinie 6:00 i późnym popołudniem około godziny 18:00. Na parkingu przy Ratuszu w Głubczycach maksymalnie może zaparkować 90 pojazdów. Podczas badania miejsca parkingowe były zapełnione maksymalnie w 53%.



Wykres 42 Liczba zaparkowanych pojazdów przy Ratuszu w Głubczycach wg. godziny



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

x@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

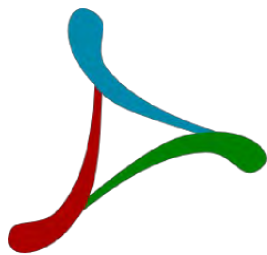
6.5. Głubczyce – parking przy Lidlu

Parking przy Lidlu w Głubczycach jest parkingiem bezpłatnym, na którym 5 listopada 2014 roku parkowało 525 samochodów. 81,33% (427) wszystkich samochodów to samochody zarejestrowane w powiecie głubczyckim, natomiast 2,48% (13 samochodów) to samochody z powiatu prudnickiego. 1,9% samochodów to samochody z powiatu kędzierzyńsko-kozielskiego. Pozostałe 14,29% pojazdów to pojazdy pochodzące z innych powiatów i województw.

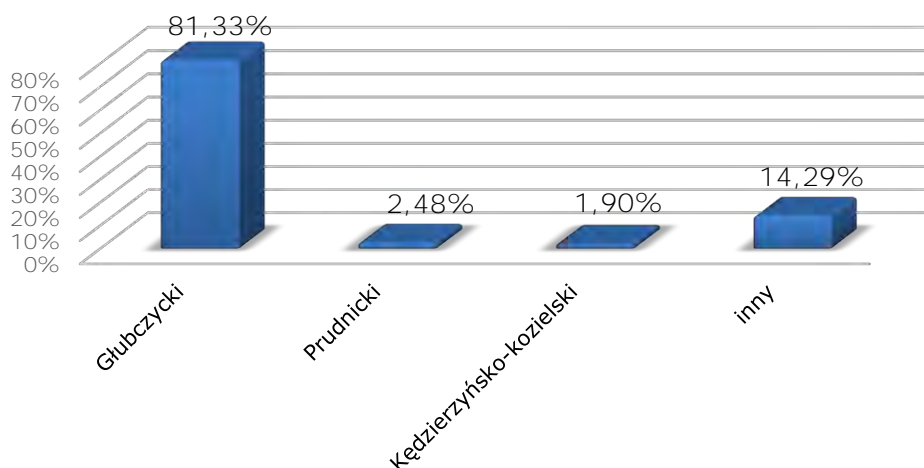
Tabela 82 Liczba samochodów na parkingu przy Lidlu w Głubczycach

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OGL	Głubczycki	427	81,33%
OPR	Prudnicki	13	2,48%
OK	Kędzierzyńsko-kozielski	10	1,90%
inne	inny	75	14,29%
suma		525	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 43 Liczba samochodów na parkingu przy Lidlu w Głubczycach



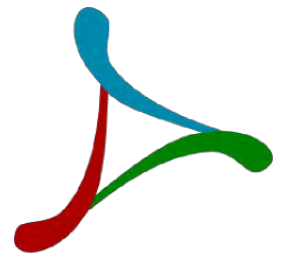
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Pojazdy zaklasyfikowane jako inne, pochodziły m.in. z woj. opolskiego, śląskiego, mazowieckiego oraz dolnośląskiego.

Tabela 83 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy Lidlu w Głubczycach wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
opolskie	14	18,67%
śląskie	12	16,00%
mazowieckie	8	10,67%
dolnośląskie	7	9,33%
małopolskie	4	5,33%
łódzkie	3	4,00%
wielkopolskie	2	2,67%
podkarpackie	1	1,33%
zachodnio-pomorskie	1	1,33%
inne	23	30,67%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Inne, w tym:	Ilość	Udział
suma	75	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Najczęściej, w 87% przypadkach (459 pojazdów) czas postoju pojazdów nie przekraczał pół godziny, natomiast w 8% przypadkach (44 pojazdy) czas postoju trwał co najmniej 0,5 h ale nie dłużej niż 1h. Czas postoju na parkingu w Głubczycach nie był dłuższy niż 5 godzin.

Tabela 84 Czas postoju na parkingu Głubczyce - Lidl

Liczba samochodów	Średni czas postoju
459	mniej niż 0,5 h
44	od 0,5 h do 1 h
8	od 1 h do 1,5 h
1	od 1,5 h do 2 h
3	od 2 h do 2,5 h
3	od 2,5 h do 3 h
3	od 3 h do 3,5 h
0	od 3,5 h do 4 h
2	od 4 h do 4,5 h
2	co najmniej 4,5 h

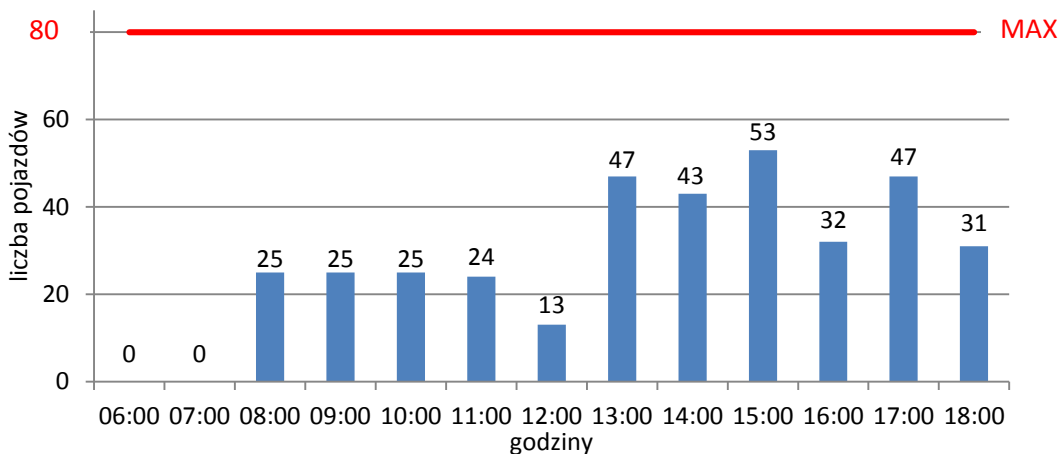
Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej samochodów zaparkowano w okolicach godzin 13:00-15:00 oraz o godzinie 17:00. Najmniej samochodów zaparkowano o godzinie 12:00 i 18:00. W godzinach porannych po otwarciu sklepu o godzinie 8:00, średnio zaparkowanych pozostawało około 20 pojazdów. Na parkingu przy Lidlu w Głubczycach maksymalnie może zaparkować 80 pojazdów. Podczas badania miejsca parkingowe były zapełnione maksymalnie w 66%.



Wykres 44 Liczba zaparkowanych pojazdów przy Lidlu w Głubczycach wg. godziny

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

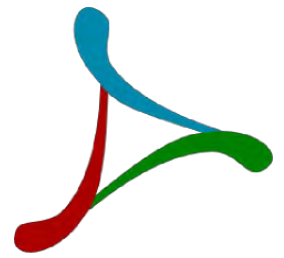
6.6. Głogówek – parking na Rynku

Parking znajdujący się na Rynku w Głogówku jest parkingiem płatnym, niestrzeżonym. Zaparkowano na nim łącznie 275 pojazdy, z czego 61,09% to pojazdy zarejestrowane w powiecie prudnickim. 11,27% stanowią pojazdy z powiatu głubczyckiego. 26 pojazdów pochodziło z powiatu nyskiego oraz 15 pojazdów z powiatu krapkowickiego.

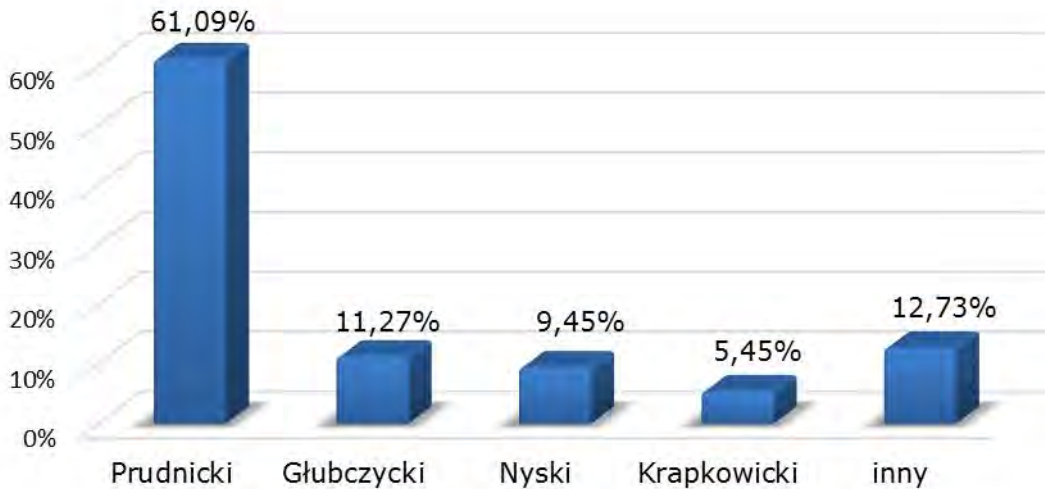
Tabela 85 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Głogówku

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OPR	Prudnicki	168	61,09%
OGL	Głubczycki	31	11,27%
ONY	Nyski	26	9,45%
OKR	Krapkowicki	15	5,45%
inne	inny	35	12,73%
suma		275	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 45 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Głogówku



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Pojazdy pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 12,73% wszystkich zaparkowanych samochodów. Pojazdy te pochodziły m.in. z woj. opolskiego ale z innych powiatów niż powiat prudnicki, głubczycki, nyski i krapkowicki. Pojawiły się również pojazdy z woj. śląskiego, mazowieckiego i dolnośląskiego.

Tabela 86 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Głogówku wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
opolskie	12	34,29%
śląskie	4	11,43%
mazowieckie	2	5,71%
dolnośląskie	2	5,71%
łódzkie	1	2,86%
pomorskie	1	2,86%
małopolskie	1	2,86%
inne	12	34,29%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Inne, w tym:	Ilość	Udział
suma	35	65,71%

Źródło: Opracowanie własne.

Pojazdy w przeważającej ilości (75%) zaparkowano na czas krótszy niż 30 minut. 12% pojazdów było zaparkowane na czas od 30 minut do godziny. 16 pojazdów zaparkowano na czas od 1h do 1,5h. 11 samochodów zaparkowano na co najmniej 1,5 h ale krócej niż 2 h. 7 pojazdów zaparkowano na dłużej niż 2 h.

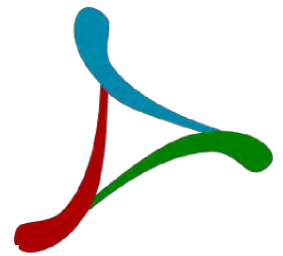
Tabela 87 Czas postoju na parkingu na Rynku w Głogówku

Liczba samochodów	Średni czas postoju
207	mniej niż 0,5 h
34	od 0,5 h do 1 h
16	od 1 h do 1,5 h
11	od 1,5 h do 2 h
7	co najmniej 2 h

Źródło: Opracowanie własne.

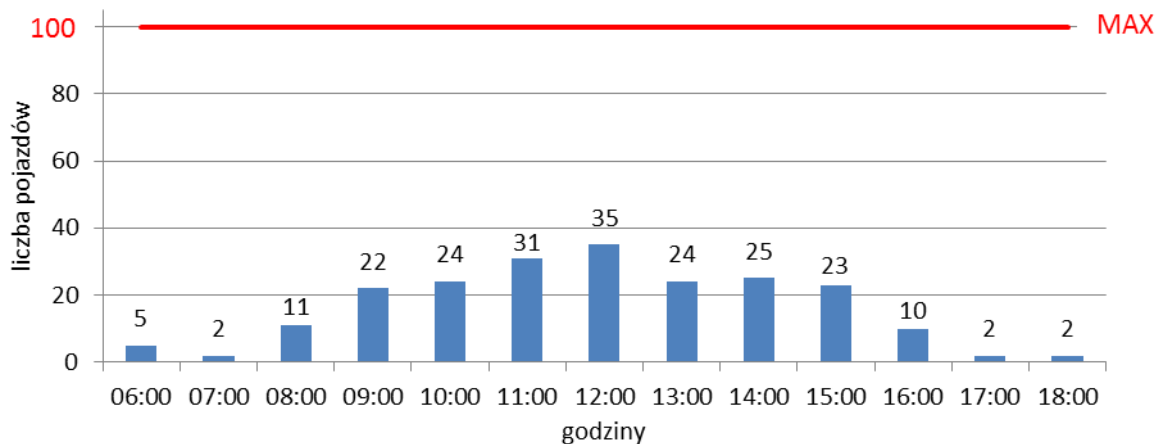
Na parkingu na Rynku w Głogówku najczęściej samochodów zaparkowano o godzinie 12:00 a najmniej o 6:00 i 7:00 oraz o 17:00 i 18:00. Od godziny 8:00 rano można zaobserwować stale rosnącą liczbę zaparkowanych pojazdów aż do godziny 12:00 po której liczba pojazdów spada. Parking na Rynku w Głogówku pomieści maksymalnie 100 pojazdów. W dniu badania, miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 35%.

Wykres 46 Liczba zaparkowanych pojazdów na parkingu na Rynku w Głogówku wg. godziny



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

6.7. Głogówek – parking przy Biedronce

Bezpłatny parking przy Biedronce w Głogówku łącznie odwiedziły 274 pojazdy, z czego 181 (66,06%) zarejestrowanych było w powiecie prudnickim, 10,22% w głubczyckim, 8,03% w krapkowickim i 4,01% w kędzierzyńsko-kozielskim.

Tabela 88 Liczba pojazdów na parkingu przy Biedronce w Głogówku

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OPR	Prudnicki	181	66,06%
OGL	Głubczycki	28	10,22%
OKR	Krapkowicki	22	8,03%
OK	Kędzierzyńsko-kozielski	11	4,01%
inne	inny	32	11,68%
suma		274	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

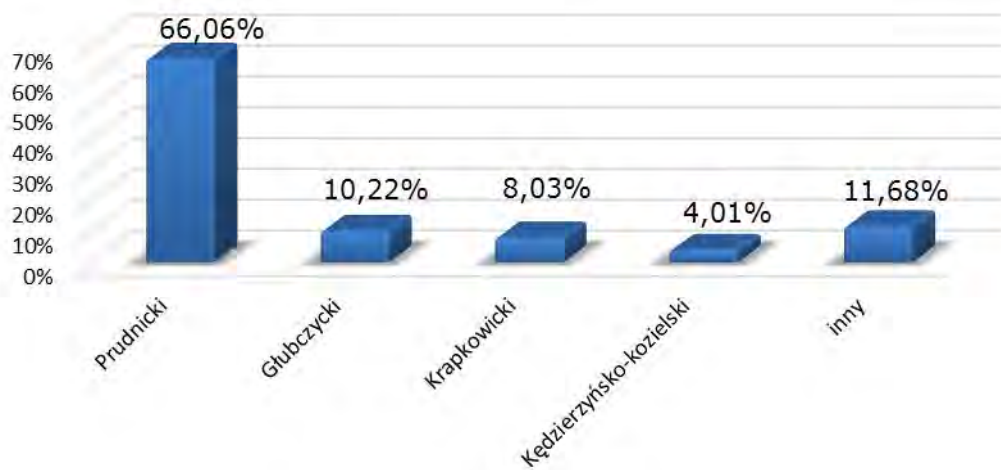


MINISTERSTWO
ROZWOJU





Wykres 47 Liczba pojazdów na parkingu przy Biedronce w Głogówku



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

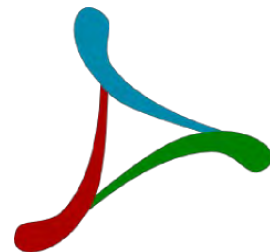
Samochody pochodzące z innych powiatów i gmin stanowiły 11,68% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego, śląskiego i mazowieckiego.

Tabela 89 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy Biedronce w Głogówku wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
opolskie	10	31,25%
śląskie	4	12,50%
mazowieckie	2	6,25%
łódzkie	1	3,13%
pomorskie	1	3,13%
małopolskie	1	3,13%
inne	13	40,63%
suma	32	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

W 72,26% przypadkach czas postoju nie przekraczał 30 minut, a dla 13,5% pojazdów mieścił się w przedziale 0,5-1h. Dla 93,79% obserwacji czas postoju nie przekraczał 2 godzin. Czas postoju dla żadnego z samochodów nie przekraczał 8 godzin.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

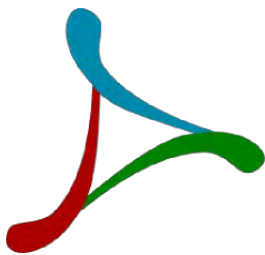
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 90 Czas postoju na parkingu przy Biedronce w Głogówku

Liczba samochodów	Średni czas postoju
198	mniej niż 0,5 h
37	od 0,5 h do 1 h
17	od 1 h do 1,5 h
5	od 1,5 h do 2 h
3	od 2 h do 2,5 h
5	od 2,5 h do 3 h
2	od 3 h do 3,5 h
0	od 3,5 h do 4 h
1	od 4 h do 4,5 h
1	od 4,5 h do 5 h
1	od 5 h do 5,5 h
0	od 5,5 h do 6 h
1	od 6 h do 6,5 h
1	od 6,5 h do 7 h
0	od 7 h do 7,5 h
2	od 7,5 h do 8 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu przy Biedronce w Głogówku samochody parkowano od godziny otwarcia sklepu (8:00). Liczba samochodów rosła, osiągając maksymalną liczbę o godzinie 12:00. Następnie zaczęła spadać pozostając na średnim poziomie około 23



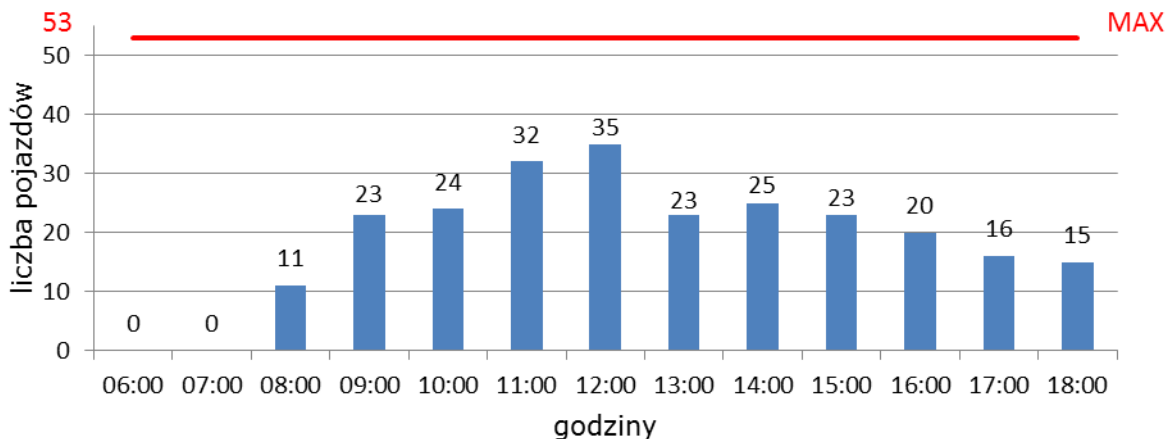
samochodów. Parking przy Biedronce w Głogówku pomieści maksymalnie 53 pojazdy. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 66%.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 48 Liczba pojazdów zaparkowanych przy Biedronce w Głogówku wg. godziny



Źródło. Opracowanie własne.

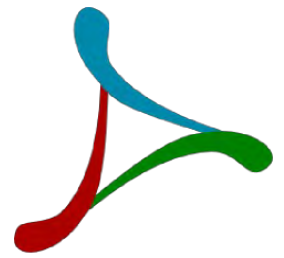
6.8. Głuchołazy – parking na Rynku

Na niestrzeżonym, płatnym parkingu na Rynku w Głuchołazach parkowało łącznie 665 pojazdów, z czego 83,31% (554) to pojazdy zarejestrowane w powiecie nyskim, natomiast 2,26% (15) to pojazdy z powiatu prudnickiego.

Tabela 91 Liczba samochodów na parkingu na Rynku w Głuchołazach

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	554	83,31%
OPR	Prudnicki	15	2,26%
inne	inny	96	14,44%
suma		665	100,00%

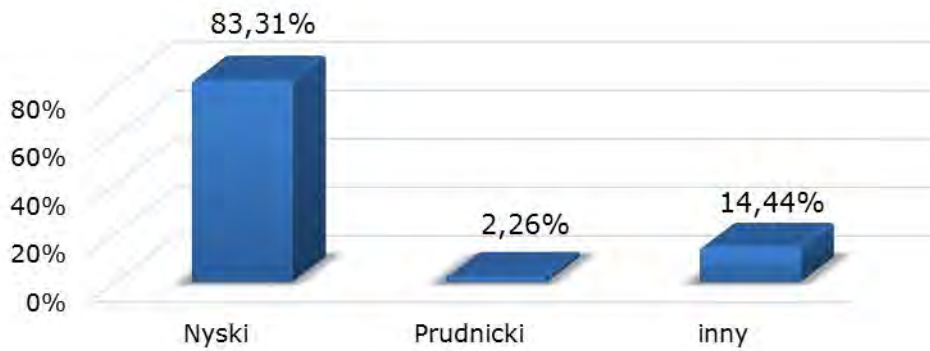
Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 49 Liczba samochodów na parkingu na Rynku w Głuchołazach

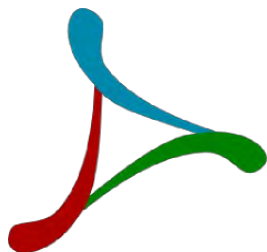


Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 14,44% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego (z innych powiatów niż nyski i prudnicki), mazowieckiego oraz śląskiego.

Tabela 92 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Głuchołazach wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
OPOLSKIE	19	19,79%
MAZOWIECKIE	14	14,58%
ŚLĄSKIE	10	10,42%
DOLNOŚLĄSKIE	9	9,38%
WIELKOPOLSKIE	9	9,38%
PODKARPACKIE	5	5,21%
ŁÓDZKIE	3	3,13%
POMORSKIE	2	2,08%
MAŁOPOLSKIE	1	1,04%
ZACHODNIO-POMORSKIE	1	1,04%
LUBELSKIE	1	1,04%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	1	1,04%

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

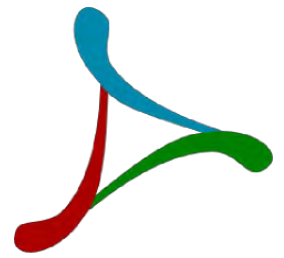
Inne, w tym:	Ilość	Udział
inne	21	21,88%
suma	96	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Dla 63% samochodów czas postoju nie przekraczał 30 minut, a dla 18% wynosił od 30 minut do 1 godziny. Dla 10% przypadków czas postoju trwał od 1 godziny do 2 godzin (39+34). W 95% przypadków czas postoju nie przekraczał 3 godzin. Najdłuższy czas postoju wynosił maksymalnie około 8 godzin (dla 3 pojazdów).

Tabela 93 Czas postoju na parkingu na Rynku w Głuchołazach

Liczba samochodów	Czas postoju
420	mniej niż 0,5 h
121	od 0,5 h do 1 h
39	od 1 h do 1,5 h
34	od 1,5 h do 2 h
10	od 2 h do 2,5 h
10	od 2,5 h do 3 h
3	od 3 h do 3,5 h
9	od 3,5 h do 4 h
6	od 4 h do 4,5 h
3	od 4,5 h do 5 h
2	od 5 h do 5,5 h
2	od 5,5 h do 6 h
1	od 6 h do 6,5 h
1	od 6,5 h do 7 h



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

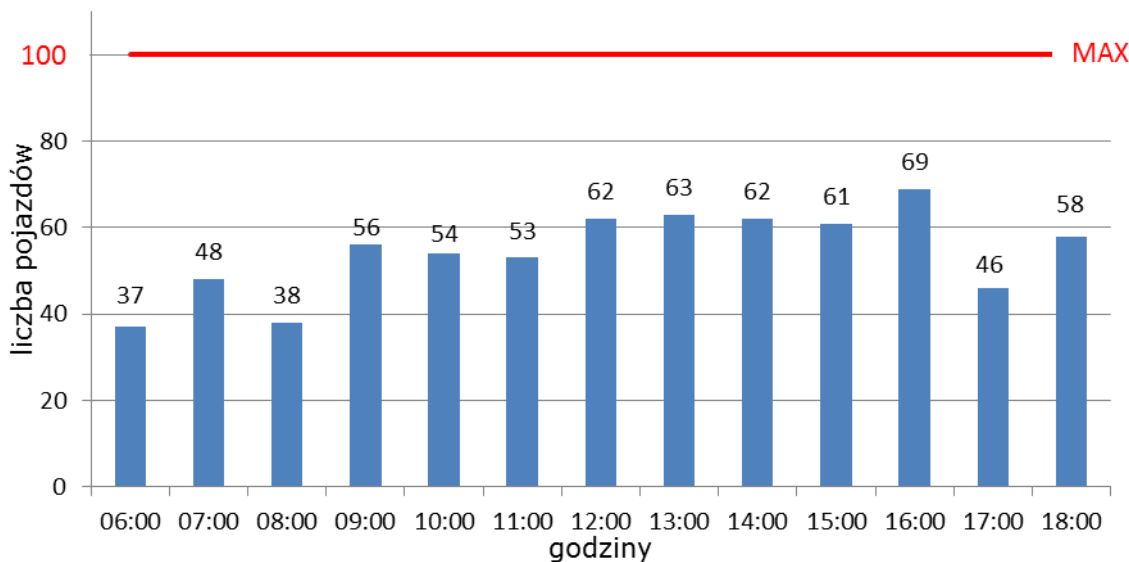
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba samochodów	Czas postoju
1	od 7 h do 7,5 h
3	Od 7,5 h do 8 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu na Rynku w Głuchołazach od godzin poranny zaparkowanych pozostaje bardzo duża liczba pojazdów. Najwięcej pojazdów pojawiło się od godziny 12:00 do godziny 16:00. Najmniej samochodów zaobserwowano o godzinie 6:00 i 8:00 rano oraz o 17:00 po południu. Parking na Rynku w Głuchołazach pomieści maksymalnie 100 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 69%.

Wykres 50 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Głuchołazach wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

6.9. Głuchołazy – parking przy Lidlu

Na bezpłatnym parkingu przy Lidlu w Głuchołazach parkowało łącznie 369 pojazdów, z czego 73,17% zarejestrowanych jest w powiecie nyskim, 3,52% w powiecie prudnickim oraz 2,98% w powiecie Opole.

**Biuro projektu:**

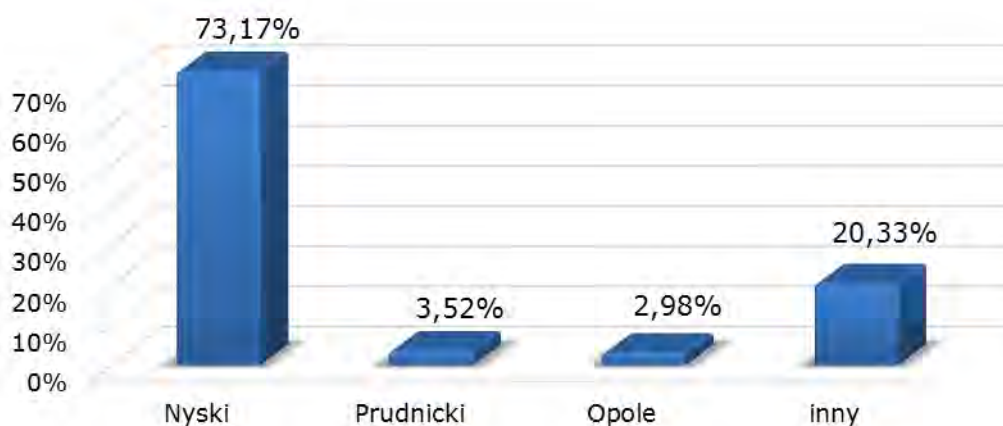
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 94 Liczba pojazdów zaparkowanych w Głuchołazach przy Lidlu

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	270	73,17%
OPR	Prudnicki	13	3,52%
OP	Opole	11	2,98%
inne	inny	75	20,33%
suma		369	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

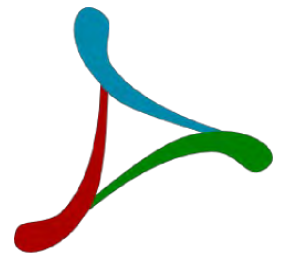
Wykres 51 Liczba pojazdów zaparkowanych w Głuchołazach przy Lidlu

Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 20,33% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego (ale nie z powiatu nyskiego, prudnickiego i Opola), dolnośląskiego oraz śląskiego.

Tabela 95 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy Lidlu w Głuchołazach wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
OPOLSKIE	14	18,67%
DOLNOŚLĄSKIE	8	10,67%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Inne, w tym:	Ilość	Udział
ŚLĄSKIE	8	10,67%
MAZOWIECKIE	4	5,33%
WIELKOPOLSKIE	3	4,00%
MAŁOPOLSKIE	2	2,67%
PODKARPACKIE	1	1,33%
POMORSKIE	1	1,33%
inne	34	45,33%
suma	75	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

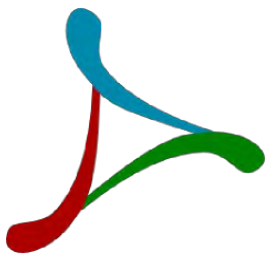
Dla 89% pojazdów) czas postoju nie przekraczał 30 minut, natomiast dla 9% należał do przedziału 30 min – 1 h. Tylko 8 pojazdów stało ponad 1 h.

Tabela 96 Czas postoju na parkingu przy Lidlu w Głuchołazach

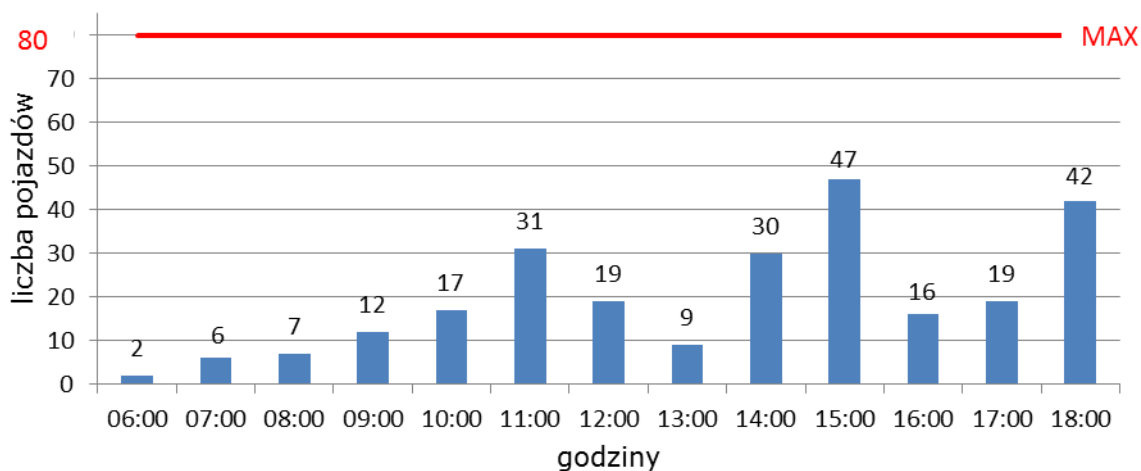
Liczba samochodów	Czas postoju
327	mniej niż 0,5 h
34	od 0,5 h do 1 h
8	co najmniej 1 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu przy Lidlu w Głuchołazach najwięcej samochodów zaparkowano o godzinie 11:00, 15:00 i 18:00. Po godzinie otwarcia sklepu (8:00 rano) średnio na parkingu przebywało ok 20 pojazdów. Parking przy Lidlu w Głuchołazach pomieści maksymalnie 80 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 59%.



Wykres 52 Liczba pojazdów zaparkowanych przy Lidlu w Głuchołazach wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

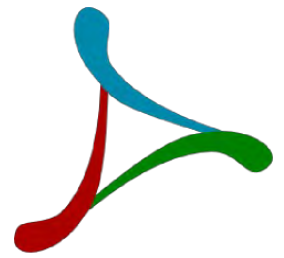
6.10. Grodków – parking na Rynku

Na bezpłatnym parkingu na Rynku w Grodkowie parkowało łącznie 345 pojazdów, z czego 73,04% zarejestrowanych było w powiecie brzeskim, a 9,86% w powiecie nyskim.

Tabela 97 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Grodkowie

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OB	Brzeski	252	73,04%
ONY	Nyski	34	9,86%
inne	inny	59	17,10%
suma		345	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 53 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Grodkowie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

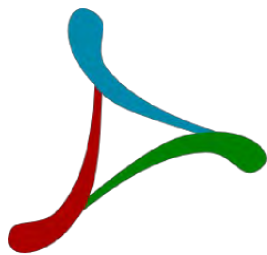
Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 17,10% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. dolnośląskiego, opolskiego (ale nie z powiatu brzeskiego i nyskiego) oraz mazowieckiego.

Tabela 98 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Grodkowie wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
DOLNOŚLĄSKIE	17	28,81%
OPOLSKIE	11	18,64%
MAZOWIECKIE	7	11,86%
ŁÓDZKIE	5	8,47%
ŚLĄSKIE	3	5,08%
POMORSKIE	1	1,69%
LUBELSKIE	1	1,69%
inne	14	23,73%
suma	59	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Czas postoju na parkingu w Grodkowie dla 49% pojazdów nie przekraczał 30 minut, a dla 17,68% wynosił 30 minut – 1 godzina. Dla 82% obserwacji czas postoju

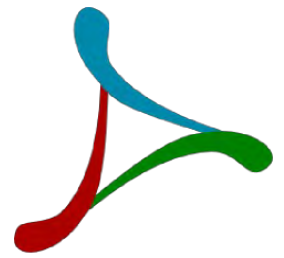


był nie dłuższy niż 2,5 h. Najdłuższy odnotowany czas postoju nie przekraczał 11 godzin.

Tabela 99 Czas postoju na parkingu na Rynku w Grodkowie

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

liczba samochodów	średni czas postoju
170	mniej niż 0,5 h
61	od 0,5 h do 1 h
26	od 1 h do 1,5 h
16	od 1,5 h do 2 h
10	od 2 h do 2,5 h
2	od 2,5 h do 3 h
1	od 3 h do 3,5 h
2	od 3,5 h do 4 h
3	od 4 h do 4,5 h
4	od 4,5 h do 5 h
2	od 5 h do 5,5 h
3	od 5,5 h do 6 h
7	od 6 h do 6,5 h
4	od 6,5 h do 7 h
7	od 7 h do 7,5 h
11	od 7,5 h do 8 h
3	od 8 h do 8,5 h
7	od 8,5 h do 9 h
1	od 9 h do 9,5 h
3	od 9,5 h do 10 h



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

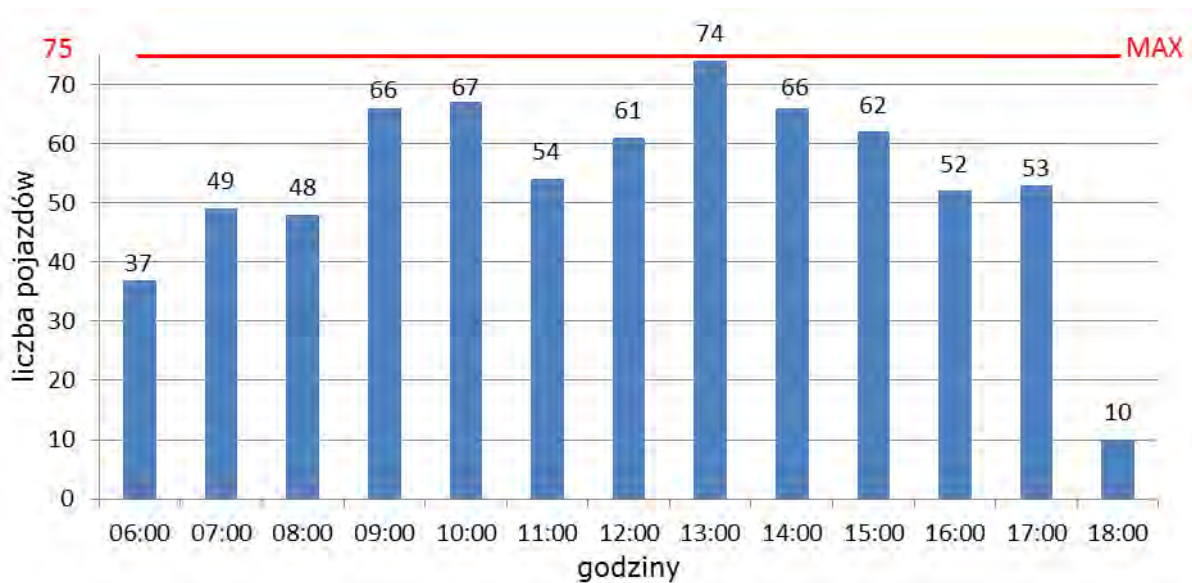
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1	od 10 h do 10,5 h
1	Od 10,5 h do 11 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu na Rynku w Grodkowie zaparkowanych pozostaje wiele pojazdów. Od godziny 6:00 liczba pojawiających się samochodów stale rośnie, osiągając największą liczbę w godzinach 9:00-10:00 i 13:00-15:00. Parking na rynku w Grodkowie pomieści maksymalnie 75 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były zapełnione maksymalnie w 99%.

Wykres 54 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Grodkowie wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

6.11. Kietrz – parking na Rynku

W Kietrzu łącznie parkowanych było 105 samochodów, z których 70,48% było z powiatu głubczyckiego, a 12,38% z powiatu raciborskiego (śląskie).

Tabela 100 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Kietrz

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OGL	Głubczycki	74	70,48%
SRC	Raciborski	13	12,38%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
inne	inny	18	17,14%
suma		105	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 55 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Kietrz

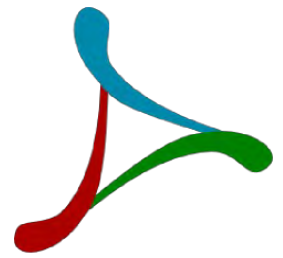


Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 17,14% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. dolnośląskiego (16,67%) i małopolskiego (11,11%).

Tabela 101 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Kietrz wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
DOLNOŚLĄSKIE	3	16,67%
MAŁOPOLSKIE	2	11,11%
OPOLSKIE	1	5,56%
ŚLĄSKIE	1	5,56%
WIELKOPOLSKIE	1	5,56%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Inne, w tym:	Ilość	Udział
ŁÓDZKIE	1	5,56%
PODKARPACKIE	1	5,56%
inne	8	44,44%
suma	18	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Dla ponad połowy samochodów (59) czas postoju na parkingu nie przekraczał 30 minut, a dla 27% wynosił on od 30 minut do 1,5 godziny. Tylko 13 pojazdów stało dłużej niż 2 h.

Tabela 102 Czas postoju na parkingu na Rynku w Kietrze

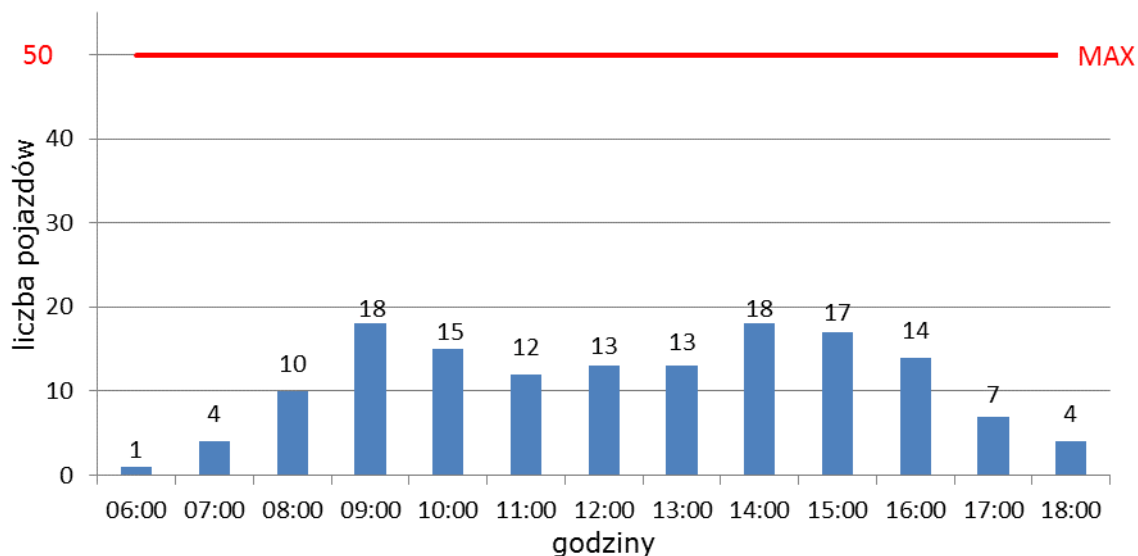
Liczba samochodów	Średni czas postoju
59	mniej niż 0,5 h
16	od 0,5 h do 1 h
12	od 1 h do 1,5 h
5	od 1,5 h do 2 h
13	co najmniej 2 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu przy Rynku w Kietrze najczęściej samochodów zaparkowano w godzinach od 9:00 do 10:00 oraz od 14:00 do 16:00. Najmniej pojazdów pojawiło się w godzinach wczesno porannych oraz około godziny 18:00. Parking na rynku w Kietrze pomieści maksymalnie 50 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 36%.



Wykres 56 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Kietrzu wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

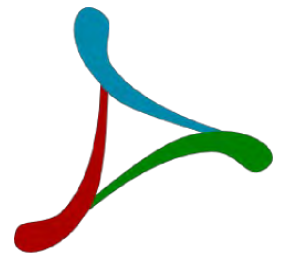
6.12. Korfantów – parking na Rynku

Na bezpłatnym parkingu na Rynku w Korfantowie łącznie zaparkowało 193 samochody, z czego 157 (81,35%) było zarejestrowanych w powiecie nyskim, natomiast 10 (5,18%) w prudnickim.

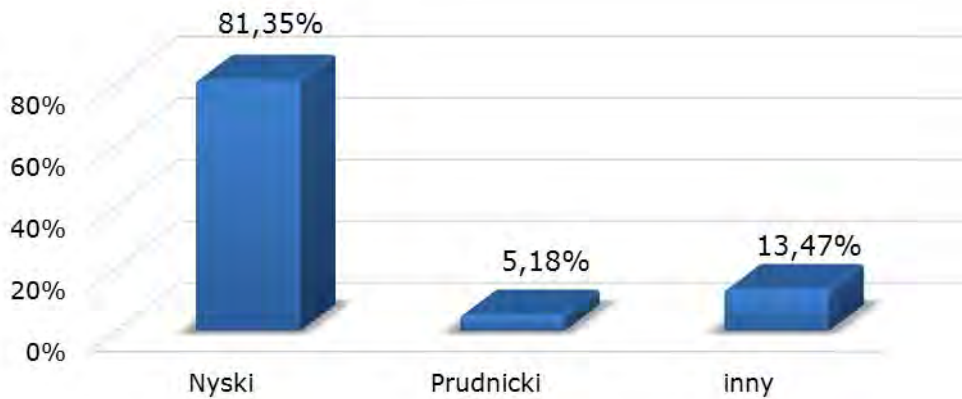
Tabela 103 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Korfantowie

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	157	81,35%
OPR	Prudnicki	10	5,18%
inne	inny	26	13,47%
suma		193	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 57 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Korfantowie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych gmin i województw stanowiły 13,47% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Zarejestrowane one są m.in. w woj. opolskim (ale nie w powiecie nyskim i prudnickim), śląskim, mazowieckim i wielkopolskim.

Tabela 104 Podział innych pojazdów zaparkowanych na rynku w Korfantowie wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
OPOLSKIE	12	46,15%
ŚLĄSKIE	2	7,69%
MAZOWIECKIE	2	7,69%
WIELKOPOLSKIE	2	7,69%
MAŁOPOLSKIE	1	3,85%
ZACHODNIO-POMORSKIE	1	3,85%
inne	6	23,08%
suma	26	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Czas postoju 64% pojazdów nie przekraczał 30 minut, natomiast czas postoju 31 samochodów wynosił od 30 minut do 1,5 godziny. Najdłuższy czas postoju dla 2 pojazdów wynosił 11,5 godziny.



Tabela 105 Czas postoju na parkingu na Rynku w Korfantowie

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

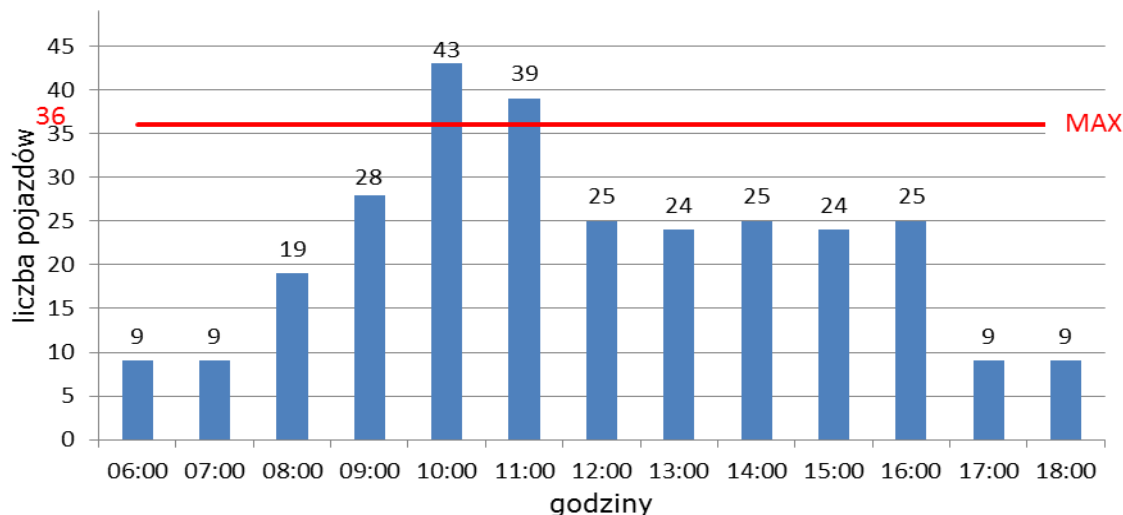
Liczba samochodów	Średni czas postoju
123	mniej niż 0,5 h
21	co najmniej 0,5 h
10	co najmniej 1 h
8	co najmniej 1,5 h
5	co najmniej 2 h
4	co najmniej 2,5 h
1	co najmniej 3 h
3	co najmniej 3,5 h
4	co najmniej 4 h
1	co najmniej 4,5 h
1	co najmniej 5 h
1	co najmniej 5,5 h
3	co najmniej 6,5 h
1	co najmniej 7 h
3	co najmniej 8 h
2	co najmniej 8,5 h
2	co najmniej 11,5 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na Rynku w Korfantowie najczęściej pojazdów zaparkowano w godzinach 10:00 i 11:00 a najmniej w godzinach 6:00-7:00 i 17:00-18:00. W pozostałych godzinach na parkingu pozostawało zaparkowanych około 25 samochodów. Parking na rynku w Korfantowie pomieści maksymalnie 36 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były przepelnione w godzinach 10:00-11:00. Samochody stały obok

wyznaczonych miejsc parkingowych i zostały zaliczone do statystyki podczas badania.

Wykres 58 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Korfantowie wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

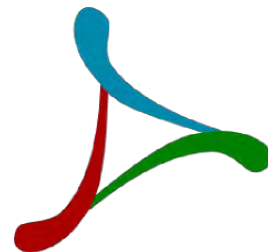
6.13. Otmuchów – parking na Rynku

W Otmuchowie na bezpłatnym parkingu na Rynku łącznie parkowało 462 pojazdy, z czego 397 (85,93%) zarejestrowanych było w powiecie nyskim.

Tabela 106 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Otmuchowie

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	397	85,93%
inne	inny	65	14,07%
suma		462	100%

Źródło: Opracowanie własne.



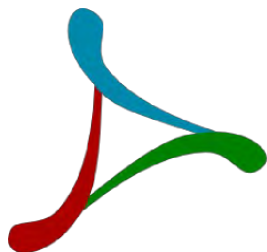
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

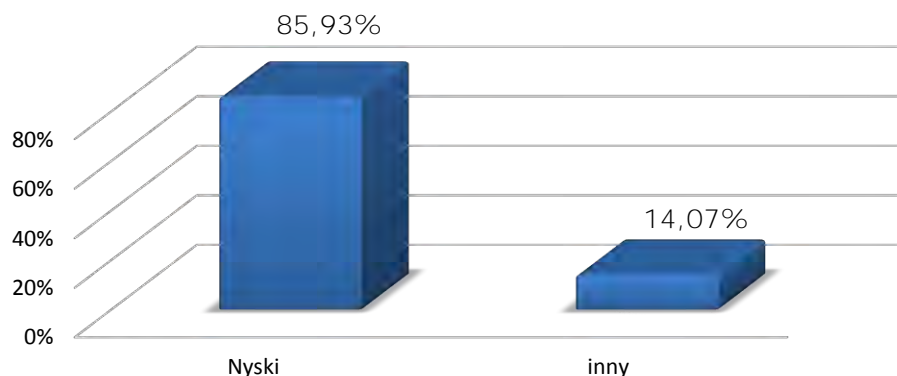


MINISTERSTWO
ROZWOJU





Wykres 59 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Otmuchowie



Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 14,07% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego (ale nie z powiatu nyskiego), dolnośląskiego i mazowieckiego.

Tabela 107 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Otmuchowie wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
OPOLSKIE	18	27,69%
DOLNOŚLĄSKIE	18	27,69%
MAZOWIECKIE	5	7,69%
ŚLĄSKIE	3	4,62%
POMORSKIE	2	3,08%
PODLASKIE	1	1,54%
inne	18	27,69%
suma	65	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Najczęściej czas postoju wynosił mniej niż 30 minut, dla 306 pojazdów. Dla 55 pojazdów czas postoju wynosił od 30 minut do 1 godziny. 63 pojazdy stały dłużej niż 2,5 h

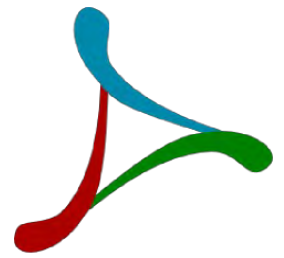


Tabela 108 Czas postoju na parkingu na Rynku w Otmuchowie

Liczba samochodów	Średni czas postoju
306	mniej niż 0,5 h
55	od 0,5 h do 1 h
20	od 1 h do 1,5 h
5	od 1,5 h do 2 h
13	od 2 h do 2,5 h
63	co najmniej 2,5 h

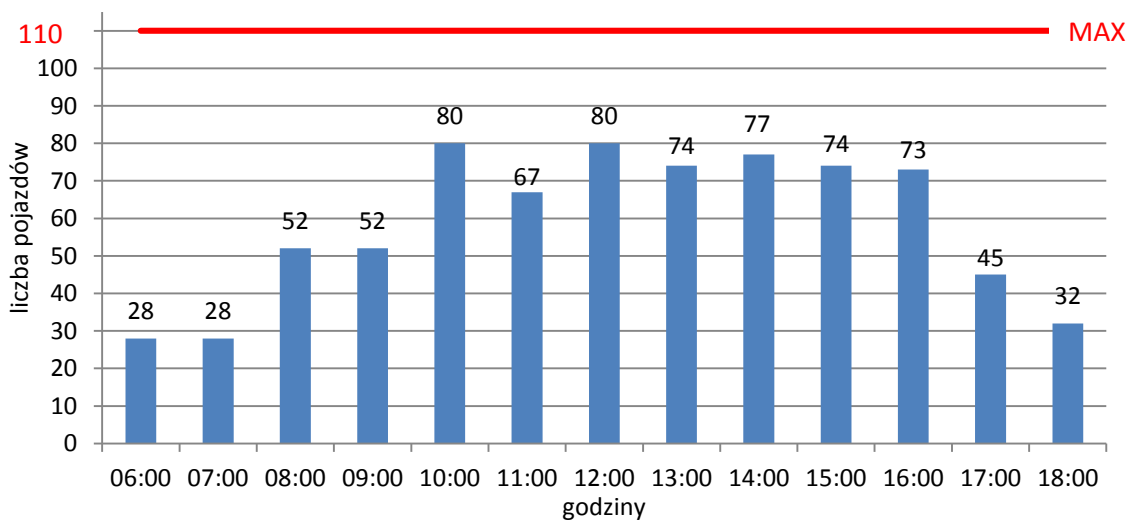
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu na Rynku w Otmuchowie parkowanych jest wiele pojazdów. Najwięcej samochodów zaobserwowano w godzinach od 10:00 do 16:00. Najmniej samochodów zaparkowanych było w godzinach porannych i późnym popołudniem. Parking na rynku w Otmuchowie pomieści maksymalnie 110 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 73%.

Wykres 60 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Otmuchowie wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.14. Paczków - parking na Rynku

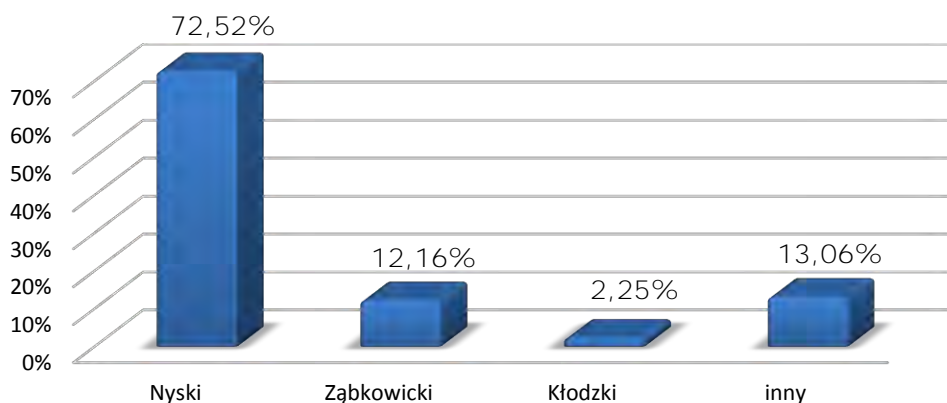
Z bezpłatnego parkingu na Rynku w Paczkowie korzystały łącznie 666 pojazdy, z czego zdecydowana większość (72,52%) zarejestrowanych było w powiecie nyskim, 12,16% w powiecie ząbkowickim (województwo dolnośląskie) oraz 2,25% w powiecie kłodzkim.

Tabela 109 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Paczkowie

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	483	72,52%
DZA	Ząbkowicki	81	12,16%
DKL	Kłodzki	15	2,25%
inne	inny	87	13,06%
suma		666	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 61 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Paczkowie

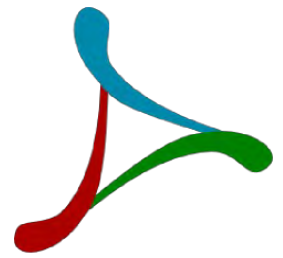


Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i gmin stanowią 13,06% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodzą one m.in. z woj. opolskiego i dolnośląskiego.

Tabela 110 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Paczkowie wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
--------------	-------	--------



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Inne, w tym:	Ilość	Udział
OPOLSKIE	18	20,69%
DOLNOŚLĄSKIE	17	19,54%
ŚLĄSKIE	7	8,05%
MAZOWIECKIE	5	5,75%
WIELKOPOLSKIE	2	2,30%
ŁÓDZKIE	2	2,30%
LUBELSKIE	1	1,15%
POMORSKIE	1	1,15%
PODLASKIE	1	1,15%
inne	33	37,93%
suma	87	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Czas postoju 66,5% pojazdów nie przekraczał 30 minut, natomiast dla 10% pojazdów czas postoju wynosił 30 minut – 1 godzina.

Tabela 111 Czas postoju na parkingu na Rynku w Paczkowie

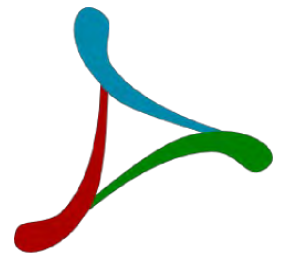
Liczba samochodów	Czas postoju
443	mniej niż 0,5 h
64	co najmniej 0,5 h
27	od 0,5 h do 1 h
10	od 1 h do 1,5 h
7	od 1,5 h do 2 h
8	od 2 h do 2,5 h
4	od 2,5 h do 3 h

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba samochodów	Czas postoju
9	od 3 h do 3,5 h
11	od 3,5 h do 4 h
10	od 4 h do 4,5 h
6	od 4,5 h do 5 h
6	od 5 h do 5,5 h
8	od 5,5 h do 6 h
11	od 6 h do 6,5 h
9	od 6,5 h do 7 h
9	od 7 h do 7,5 h
3	od 7,5 h do 8 h
2	od 8 h do 8,5 h
2	od 8,5 h do 9 h
3	od 9 h do 9,5 h
6	od 9,5 h do 10 h
5	od 10 h do 10,5 h
3	co najmniej 11 h

Źródło: Opracowanie własne.

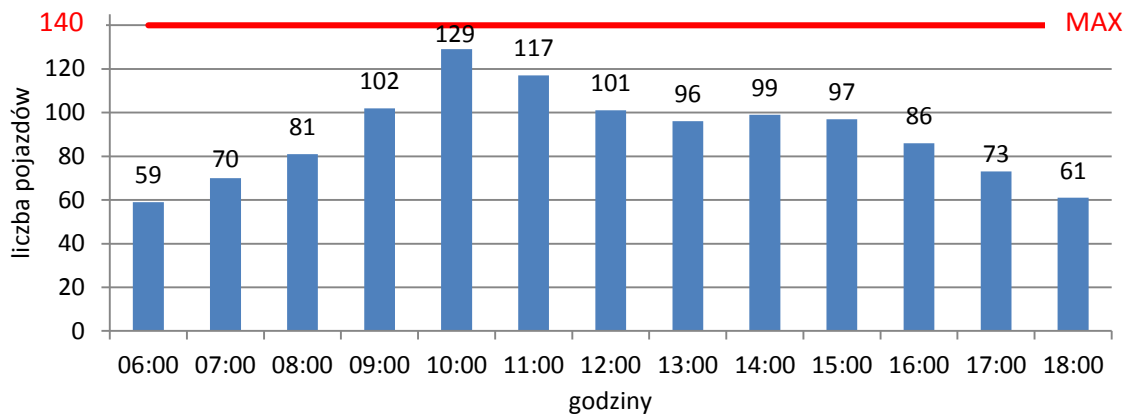
Na parkingu na Rynku w Paczkowie parkowanych jest dużo pojazdów. Od godziny 6:00 ich liczba stale rośnie, osiągają największą wartość o godzinie 10:00. Następnie lekko spada, pozostając ciągle na wysokim poziomie. Ruch na parkingu na Rynku w Paczkowie trwa do późnych godzin popołudniowych. Parking na rynku w Paczkowie pomieści maksymalnie 140 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 92%.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 62 Liczba pojazdów zaparkowana Rynku w Paczkowie wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

6.15. Prudnik – parking na Rynku

Parking w Prudniku na Rynku jest parkingiem płatnym, niestrzeżonym. Zaparkowano łącznie 507 samochodów z czego większość (75,74%) stanowiły samochody z powiatu prudnickiego. 8,09% pojazdów pochodziło z powiatu nyskiego z 2,76% z powiatu m. Opole.

Tabela 112 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Prudniku

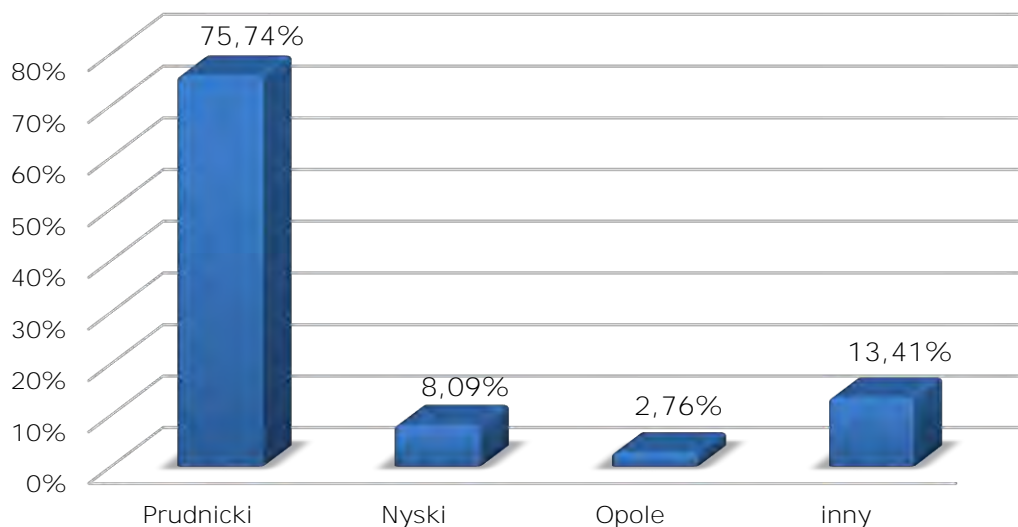
Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OPR	Prudnicki	384	75,74%
ONY	Nyski	41	8,09%
OP	Opole	14	2,76%
inne	inny	68	13,41%
suma		507	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 63 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Prudniku

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

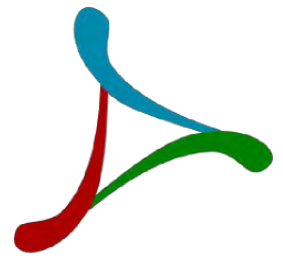


Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 13,41% wszystkich pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego (oprócz powiatów prudnickiego, nyskiego i miasta Opole) oraz mazowieckiego.

Tabela 113 Podział innych pojazdów zaparkowanych na Rynku w Prudniku wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym:	Ilość	Udział
OPOLSKIE	16	23,53%
MAZOWIECKIE	12	17,65%
WIELKOPOLSKIE	4	5,88%
DOLNOŚLĄSKIE	4	5,88%
ŚLĄSKIE	3	4,41%
PODKARPACKIE	1	1,47%
LUBUSKIE	1	1,47%
MAŁOPOLSKIE	1	1,47%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Inne, w tym:	Ilość	Udział
inne	26	38,24%
suma	68	100%

Źródło: Opracowanie własne.

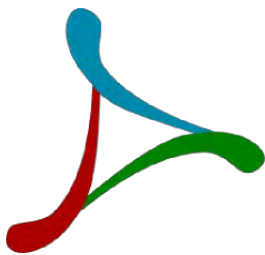
Większość samochodów (72%) nie przekroczyło 0,5h czasu postoju. Natomiast 13,5% samochodów stało dłużej niż 0,5h, ale krócej niż 1h. Tylko niecałe 5% pojazdów stało dłużej niż 3 godziny.

Tabela 114 Czas postoju na parkingu na Rynku w Prudniku

Liczba samochodów	Średni czas postoju
363	mniej niż 0,5 h
68	od 0,5 h do 1 h
27	od 1 h do 1,5 h
10	od 1,5 h do 2 h
3	od 2 h do 2,5 h
7	od 2,5 h do 3 h
24	co najmniej 3 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu na Rynku w Prudniku najwięcej samochodów zaparkowano w godzinach od 10:00 do 13:00 oraz o godzinie 16:00. Najmniej od godziny 6:00 do 8:00. Parking na rynku w Prudniku pomieści maksymalnie 65 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 100% (o godz. 11:00).

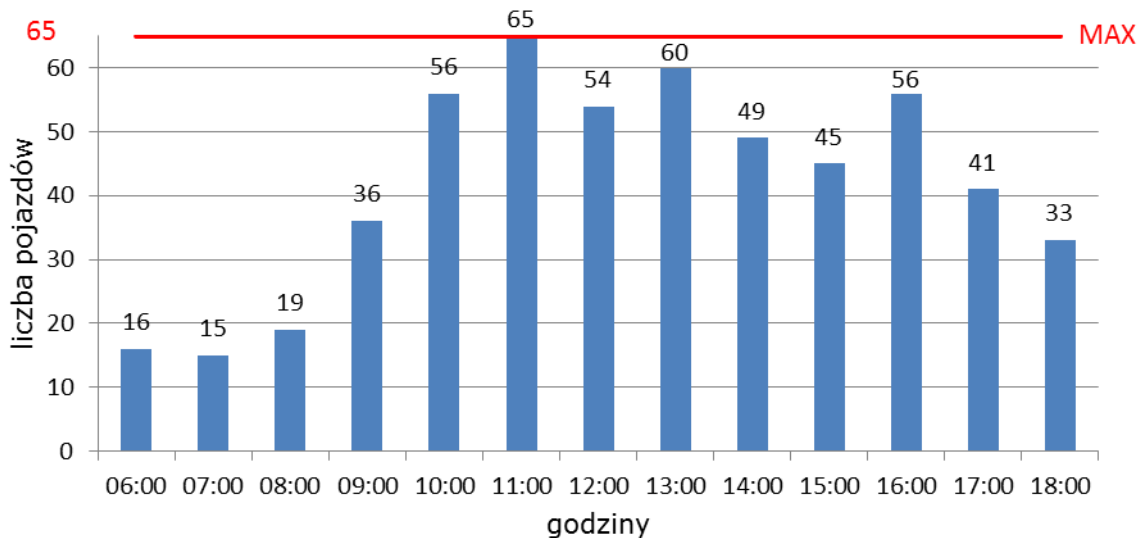


Wykres 64 Liczba pojazdów zaparkowanych na Rynku w Prudniku wg. godziny

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

6.16. Prudnik – parking przy Kauflandzie

Parking w Prudniku znajdujący się przy Kauflandzie jest parkingiem bezpłatnym. Zaparkowano na nim 774 pojazdy, z czego 76,61% z nich to pojazdy zarejestrowane w powiecie prudnickim. Ponad 6% pojazdów pochodzi z powiatu nyskiego.

Tabela 115 Liczba pojazdów na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OPR	Prudnicki	593	76,61%
ONY	Nyski	50	6,46%
inne	inny	131	16,93%
suma		774	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 65 Liczba pojazdów na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku



Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 16,93% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. Opolskiego (bez powiatu prudnickiego i nyskiego), śląskiego i dolnośląskiego.

Tabela 116 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym	Ilość	Udział
OPOLSKIE	39	29,77%
ŚLĄSKIE	15	11,45%
DOLNOŚLĄSKIE	10	7,63%
MAZOWIECKIE	6	4,58%
MAŁOPOLSKIE	3	2,29%
WIELKOPOLSKIE	2	1,53%
ZACHODNIO-POMORSKIE	1	0,76%
PODKARPACKIE	1	0,76%
inne	54	41,22%
suma	131	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zdecydowana większość pojazdów (82%) pozostawało zaparkowanych na krócej niż 0,5h. Niecałe 8% pojazdów zaparkowano na dłużej niż 30 minut ale krócej niż 1 godzinę. Pozostałe 10% pojazdów zaparkowano na czas dłuższy niż godzinę.

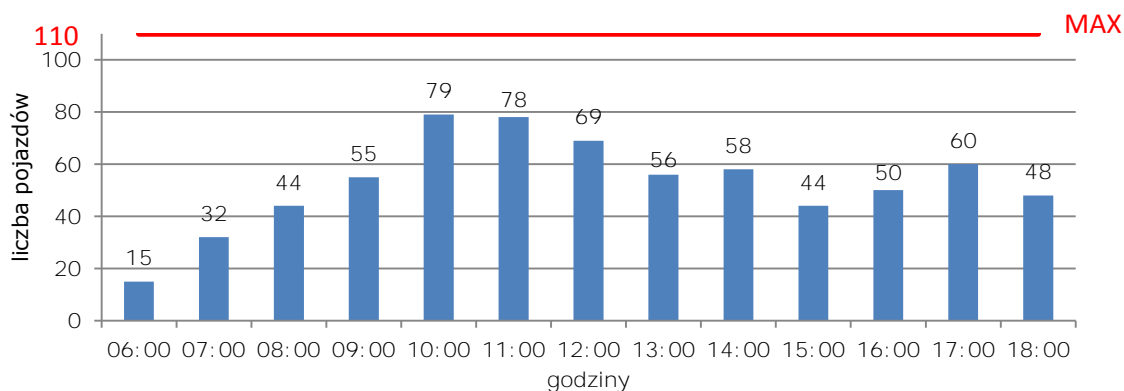
Tabela 117 Czas postoju na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku

Liczba samochodów	Średni czas postoju
634	mniej niż 0,5 h
61	od 0,5 h do 1 h
13	od 1 h do 1,5 h
12	od 1,5 h do 2 h
21	od 2 h do 2,5 h
4	od 2,5 h do 3 h
29	co najmniej 3 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku najwięcej pojazdów zaparkowano od godziny 10:00 do 12:00. W czasie otwarcia sklepu najmniej pojazdów pojawiło się o godzinie 08:00 i 15:00. Parking przy Kauflandzie w Prudniku pomieści maksymalnie 110 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe zajęto maksymalnie w 72%.

Wykres 66 Liczba pojazdów zaparkowana na parkingu przy Kauflandzie w Prudniku wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

6.17. Prudnik – ul. Kościuszki za przychodnią Medicus

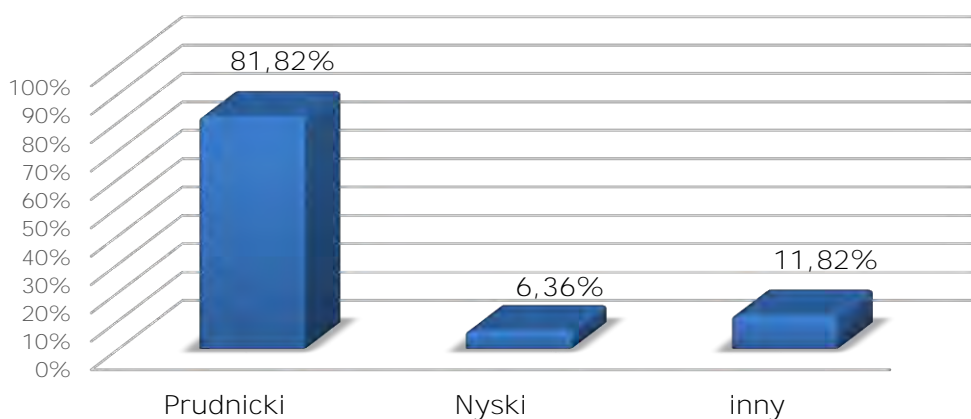
Parking w Prudniku na ul. Kościuszki jest parkingiem bezpłatnym. Zaparkowano na nim 330 pojazdów, z czego 81,82% pojazdów zarejestrowanych było w powiecie prudnickim. Pojawiły się również pojazdy z powiatu nyskiego (6,36%).

Tabela 118 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OPR	Prudnicki	270	81,82%
ONY	Nyski	21	6,36%
inne	inny	39	11,82%
suma		330	100%

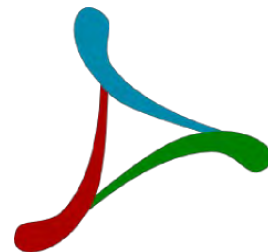
Źródło: Opracowanie własne.

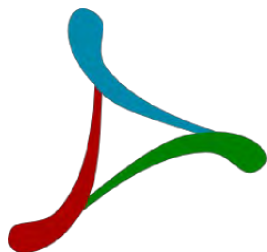
Wykres 67 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku



Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 11,82% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego (ale z innych powiatów niż prudnicki i nyski) i śląskiego.





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 119 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym	Ilość	Udział
OPOLSKIE	15	38,46%
ŚLĄSKIE	7	17,95%
WIELKOPOLSKIE	1	2,56%
DOLNOŚLĄSKIE	2	5,13%
MAZOWIECKIE	3	7,69%
ZACHODNIO-POMORSKIE	1	2,56%
inne	10	25,64%
suma	39	100%

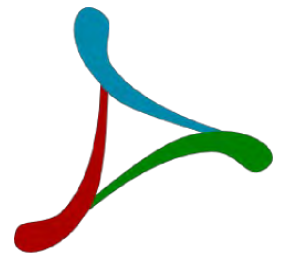
Źródło: Opracowanie własne.

33% pojazdów zaparkowano na krócej niż 0,5h. 29% samochodów zaparkowano na dłużej niż 0,5h ale krócej niż 1h.

Tabela 120 Czas postoju na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku

Liczba samochodów	Średni czas postoju
109	mniej niż 0,5 h
96	od 0,5h do 1 h
38	od 1 h do 1,5 h
15	od 1,5 h do 2 h
6	od 2 h do 2,5 h
3	od 2,5 h do 3 h
4	od 3 h do 3,5 h
4	od 3,5 h do 4 h

Strona 232 z 257



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba samochodów	Średni czas postoju
6	od 4 h do 4,5 h
2	od 4,5 h do 5 h
6	od 5 h do 5,5 h
1	od 5,5 h do 6 h
10	od 6 h do 6,5 h
3	od 6,5 h do 7 h
7	od 7 h do 7,5 h
1	od 7,5 h do 8 h
5	od 8 h do 8,5 h
3	od 8,5 h do 9 h
0	od 9 h do 9,5 h
4	od 9,5 h do 10 h
1	od 10 h do 10,5 h
1	od 10,5 h do 11 h
0	od 11 h do 11,5 h
5	od 11,5 h do 12 h

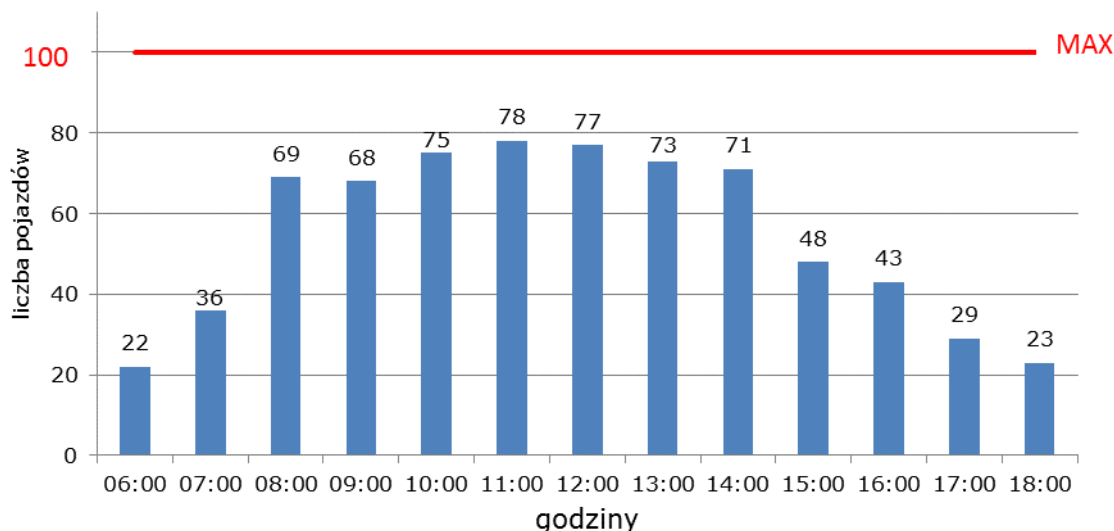
Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku parkuje sporo pojazdów. Najwięcej pojazdów zaparkowano w godzinach od 8:00 do 14:00. Parking przy ulicy Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku pomieści maksymalnie 100 samochodów. W dniu badania, miejsca parkingowe były zapełnione maksymalnie w 78%.



Wykres 68 Liczba pojazdów zaparkowanych na parkingu przy ul. Kościuszki za przychodnią Medicus w Prudniku wg. godziny

Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

6.18. Prudnik – Plac Wolności

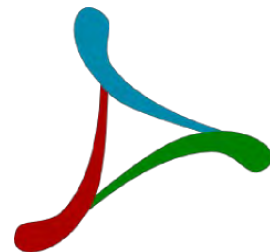
Parking w Prudniku na Placu Wolności jest parkingiem płatnym na którym znajdują się parkomaty. Na tym parkingu zaparkowano 139 samochodów, z czego 73,38% to pojazdy zarejestrowane w powiecie prudnickim. Nieliczne pojazdy są z powiatu nyskiego (9,35%).

Tabela 121 Liczba pojazdów na parkingu na Placu Wolności w Prudniku

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
OPR	Prudnicki	102	73,38%
ONY	Nyski	13	9,35%
inne	inny	24	17,27%
suma		139	100%

Źródło: Opracowanie własne.

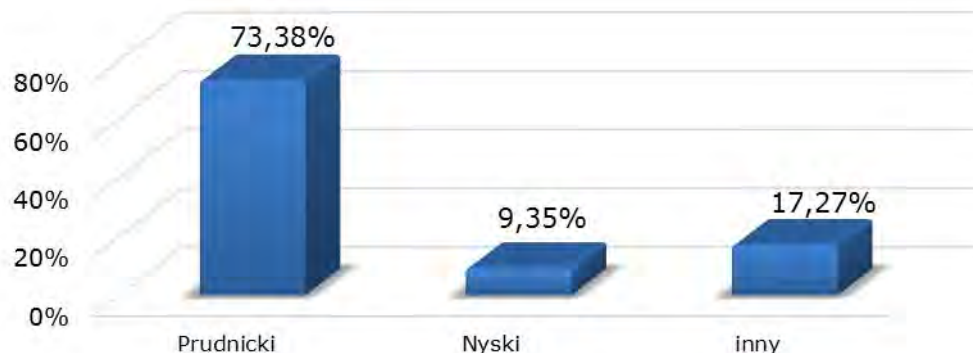
Wykres 69 Liczba pojazdów na parkingu na Placu Wolności w Prudniku



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



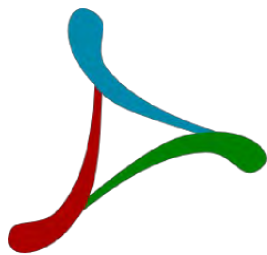
Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 17,27% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego (ale nie z powiatu prudnickiego i nyskiego), mazowieckiego, dolnośląskiego oraz wielkopolskiego.

Tabela 122 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu na Placu Wolności w Prudniku wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym	Ilość	Udział
OPOLSKIE	9	37,50%
MAZOWIECKIE	4	16,67%
DOLNOŚLĄSKIE	2	8,33%
WIELKOPOLSKIE	2	8,33%
ŚLĄSKIE	1	4,17%
MAŁOPOLSKIE	1	4,17%
ŁÓDZKIE	1	4,17%
inny	4	16,67%
suma	24	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

43% pojazdów zaparkowanych było na mniej niż 0,5h, 20% pojazdów zaparkowano na czas od 0,5h do 1h. 16% pojazdów pozostawiono na czas od 1 h do 1,5 h. Dłużej niż 1,5 h zaparkowanych było 21% pojazdów.

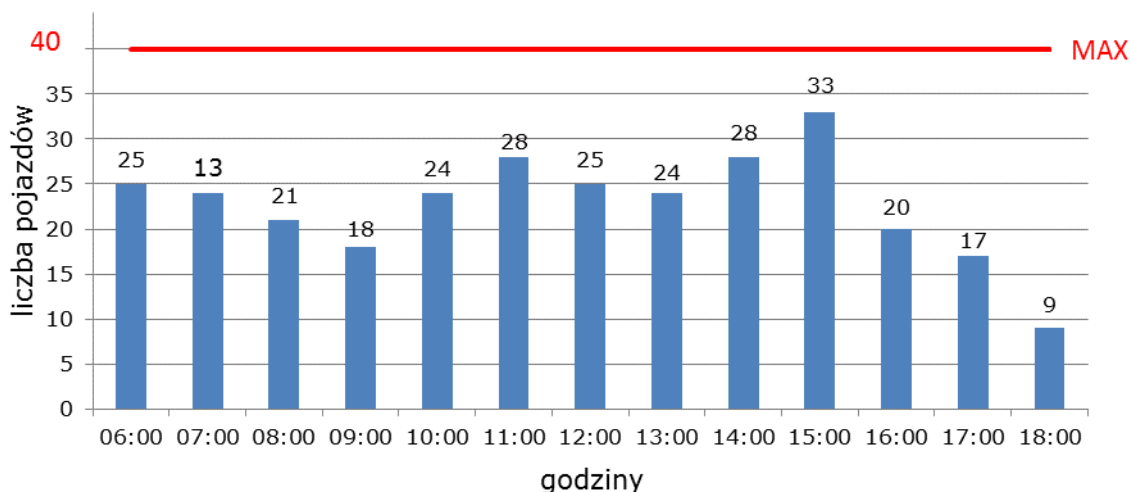
Tabela 123 Czas postoju na parkingu na Placu Wolności w Prudniku

Liczba samochodów	Średni czas postoju
60	mniej niż 0,5 h
28	od 0,5 h do 1 h
22	od 1 h do 1,5 h
29	co najmniej 1,5 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu na Placu Wolności w Prudniku najczęściej pojazdów zaparkowano o godzinie 11:00 oraz od 14:00-15:00. Najmniej samochodów zaparkowano o godzinie 9:00 oraz po godzinie 17:00. Parking na Placu Wolności w Prudniku pomieści maksymalnie 40 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 83%.

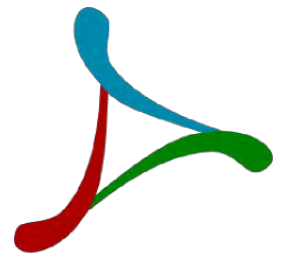
Wykres 70 Liczba pojazdów zaparkowanych na parkingu na Placu Wolności w Prudniku wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

6.19. Nysa – parking na Rynku

Parking w Nysie na Rynku jest parkingiem płatnym na którym znajdują się parkomaty. W dniu badania, parking na rynku odwiedziło 447 pojazdów, z których



74,72% to pojazdy zarejestrowane w powiecie nyskim, a 2,91% to pojazdy z powiatu m. Opole. 2,68% pojazdów pochodzi z powiatu prudnickiego. Kolejne 2,46% pojazdów pochodzi z powiatu m. Wrocław oraz 2,24% z powiatu brzeskiego.

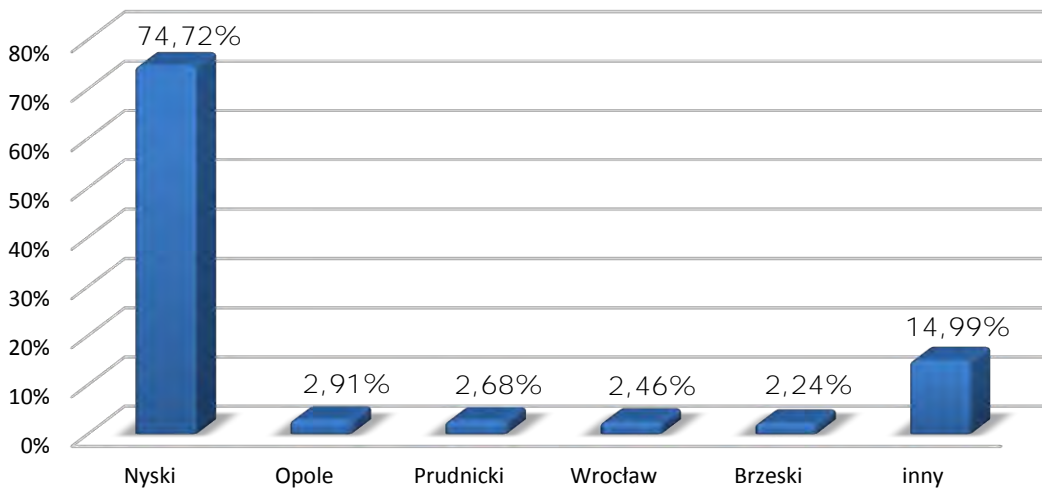
Tabela 124 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Nysie

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	334	74,72%
OP	Opole	13	2,91%
OPR	Prudnicki	12	2,68%
DW	Wrocław	11	2,46%
OB	Brzeski	10	2,24%
inne	inny	67	14,99%
suma		447	100%

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

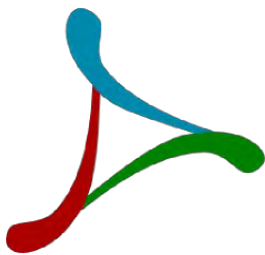
Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 71 Liczba pojazdów na parkingu na Rynku w Nysie



Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 14,99%. Pochodziły one m.in. z woj. mazowieckiego, opolskiego (ale nie z powiatu nyskiego, prudnickiego i Opola) oraz dolnośląskiego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 125 Podział innych pojazdów zaparkowanych na parkingu na Rynku w Nysie wg. województw z których pochodzą

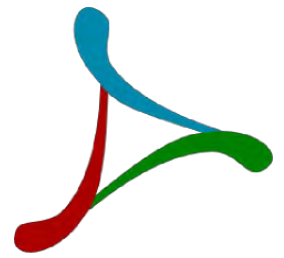
Inne, w tym	Ilość	Udział
MAZOWIECKIE	16	23,88%
OPOLSKIE	14	20,90%
DOLNOŚLĄSKIE	8	11,94%
WIELKOPOLSKIE	5	7,46%
MAŁOPOLSKIE	1	1,49%
POMORSKIE	1	1,49%
ZACHODNIO-POMORSKIE	1	1,49%
ŁÓDZKIE	1	1,49%
ŚLĄSKIE	1	1,49%
inny	19	28,36%
suma	67	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Czas postoju najczęściej nie przekraczał 30 minut (60% przypadków), natomiast dla 27% przypadków czas postoju mieścił się w przedziale 0,5-2,5 h. Maksymalny czas postoju nie przekraczał 6,5 h (1 pojazd).

Tabela 126 Czas postoju pojazdów na parkingu na Rynku w Nysie

Liczba samochodów	Czas postoju
269	mniej niż 0,5 h
67	od 0,5 h do 1 h
26	od 1 h do 1,5 h
15	od 1,5 h do 2 h



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

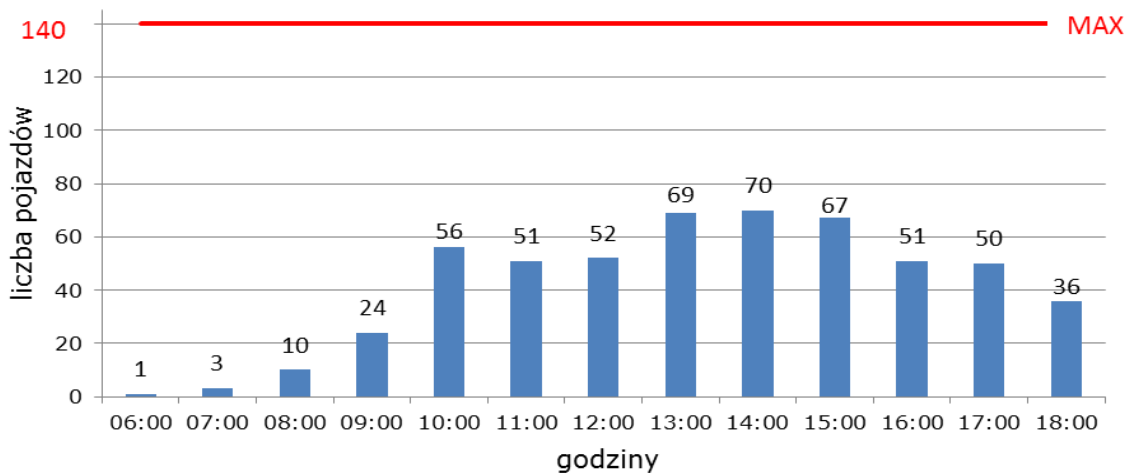
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba samochodów	Czas postoju
13	od 2 h do 2,5 h
11	od 2,5 h do 3 h
11	od 3 h do 3,5 h
11	od 3,5 h do 4 h
11	od 4 h do 4,5 h
7	od 4,5 h do 5 h
4	od 5 h do 5,5 h
1	od 5,5 h do 6 h
1	od 6 h do 6,5 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu na Rynku w Nysie najczęściej samochodów zaparkowano o godzinie 10:00 oraz w godzinach od 13:00 do 15:00. Najmniej pojazdów pojawiło się w godzinach wczesno porannych. Parking na rynku w Nysie pomieści maksymalnie 140 pojazdy. W dniu badania miejsca parkingowe były zapełnione maksymalnie w 50%.

Wykres 72 Liczba pojazdów zaparkowana na parkingu na Rynku w Nysie wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.20. Nysa – ul. Eichendorffa

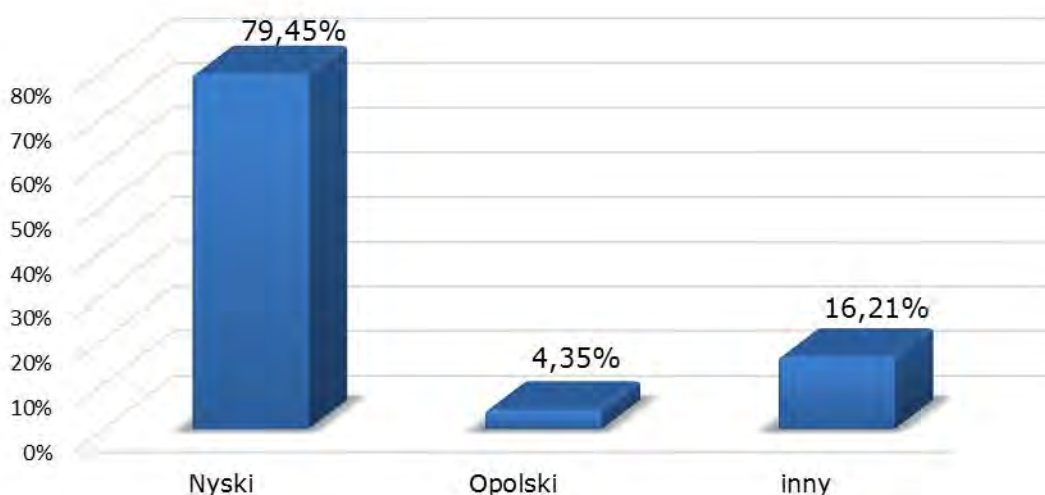
Bezpłatny parking przy ulicy Eichendorffa w Nysie odwiedziło łącznie 253 pojazdów, z czego blisko 80% to pojazdy zarejestrowane w powiecie nyskim, natomiast ponad 4% to pojazdy z powiatu opolskiego.

Tabela 127 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Eichendorffa w Nysie

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	201	79,45%
OPO	Opolski	11	4,35%
inne	inny	41	16,21%
suma		253	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 73 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Eichendorffa w Nysie

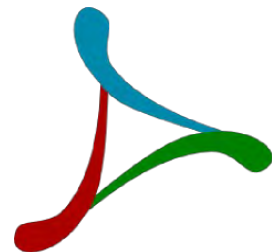


Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 16,21% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego (ale nie z powiatu nyskiego i opolskiego) i dolnośląskiego.

Tabela 128 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ul. Eichendorffa wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym	Ilość	Udział
OPOLSKIE	15	36,59%
DOLNOŚLĄSKIE	8	19,51%
LUBUSKIE	1	2,44%
PODKARPACKIE	1	2,44%
WIELKOPOLSKIE	1	2,44%
inny	15	36,59%
suma	41	100%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne

Czas postoju połowy wszystkich samochodów (122, 48%) nie przekraczało 30 minut, a dla 16% pojazdów mieścił się w przedziale 0,5-1 h. Czas postoju 25% pojazdów wynosił od 1 do 5 godzin, a dla jednego pojazdu przekraczał 10 godzin.

Tabela 129 Czas postoju na parkingu przy ulicy Eichendorffa w Nysie

Liczba samochodów	Czas postoju
122	mniej niż 0,5 h
40	od 0,5 h do 1 h
19	od 1 h do 1,5 h
11	od 1,5 h do 2 h
11	od 2 h do 2,5 h
6	od 2,5 h do 3 h
4	od 3 h do 3,5 h
5	od 3,5 h do 4 h

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

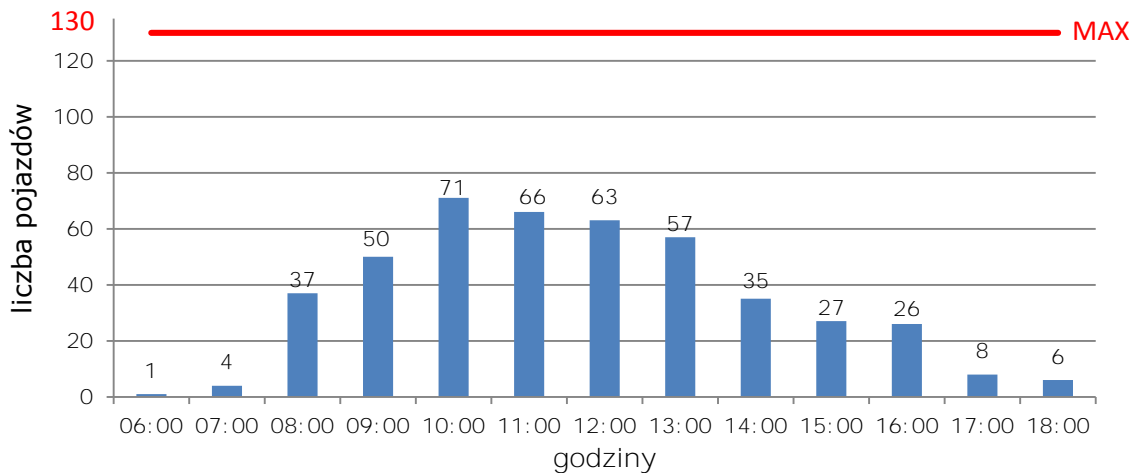
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba samochodów	Czas postoju
3	od 4 h do 4,5 h
6	od 4,5 h do 5 h
4	od 5 h do 5,5 h
5	od 5,5 h do 6 h
3	od 6 h do 6,5 h
6	od 6,5 h do 7 h
3	od 7 h do 7,5 h
3	od 7,5 h do 8 h
1	od 8 h do 8,5 h
1	co najmniej 10 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu przy ul. Eichendorffa w Nysie najczęściej pojazdów zaparkowano od godziny 10:00 do 12:00 a najmniej w godzinach 6:00-7:00 i od 17:00 do 18:00. Parking przy ulicy Eichendorffa w Nysie pomieści maksymalnie 130 pojazdy. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 55%.

Wykres 74 Liczba pojazdów zaparkowanych przy ul. Eichendorffa w Nysie wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

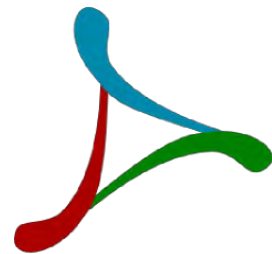
6.21. Nysa – parking wzdłuż ulicy Celnej

Parking w Nysie wzdłuż ulicy Celnej jest parkingiem płatnym, na którym znajdują się parkomaty. W dniu badania na parkingu wzdłuż ulicy Celnej łącznie parkowało 381 pojazdów, z których 285 pojazdy zarejestrowane były w powiecie nyskim (74,80%), 4,20% w powiecie miasta Opole oraz 3,41% w powiecie brzeskim.

Tabela 130 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Celnej w Nysie

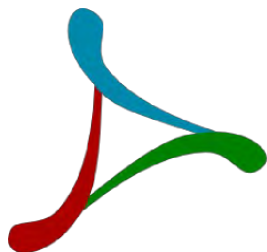
Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	285	74,80%
OP	Opole	16	4,20%
OB	Brzeski	13	3,41%
inne	inny	67	17,59%
suma		381	100%

Źródło: Opracowanie własne.



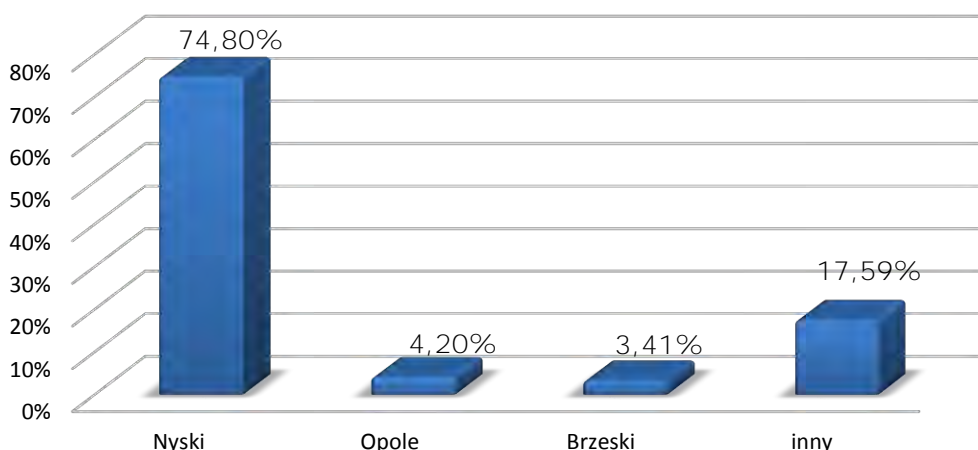
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Wykres 75 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Celnej w Nysie

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

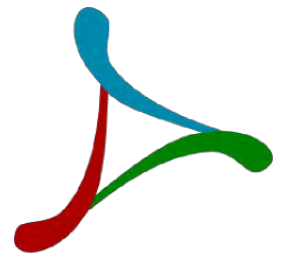


Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 17,59% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. dolnośląskiego, opolskiego (ale nie z powiatu nyskiego i Opola) oraz mazowieckiego.

Tabela 131 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ul. Celnej w Nysie wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym	Ilość	Udział
DOLNOŚLĄSKIE	18	26,87%
OPOLSKIE	14	20,90%
MAZOWIECKIE	6	8,96%
MAŁOPOLSKIE	3	4,48%
WIELKOPOLSKIE	2	2,99%
ŚLĄSKIE	1	1,49%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1	1,49%
LUBUSKIE	1	1,49%
ZACHODNIO-POMORSKIE	1	1,49%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

inny	20	29,85%
suma	67	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Najczęściej czas postoju nie przekraczał 30 minut (238 pojazdów). 60 pojazdów pozostała zaparkowana na dłużej niż 30 minut ale krócej niż godzinę. Tylko 9 samochodów zaparkowano na dłużej niż 6,5h.

Tabela 132 Czas postoju na parkingu przy ul. Celnej w Nysie

Liczba samochodów	Średni czas postoju
238	mniej niż 0,5 h
60	od 0,5 h do 1 h
18	od 1 h do 1,5 h
10	od 1,5 h do 2 h
11	od 2 h do 2,5 h
7	od 2,5 h do 3 h
9	od 3 h do 3,5 h
2	od 3,5 h do 4 h
4	od 4 h do 4,5 h
3	od 4,5 h do 5 h
4	od 5 h do 5,5 h
3	od 5,5 h do 6 h
3	od 6 h do 6,5 h
9	co najmniej 6,5 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu przy ul. Celnej w Nysie już od godzin porannych zaparkowano sporo pojazdów. Od godziny 6:00 ich ilość rosła, osiągając maksymalną liczbę o godzinie 16:00 (57 pojazdów). Parking przy ulicy Celnej w Nysie pomieści

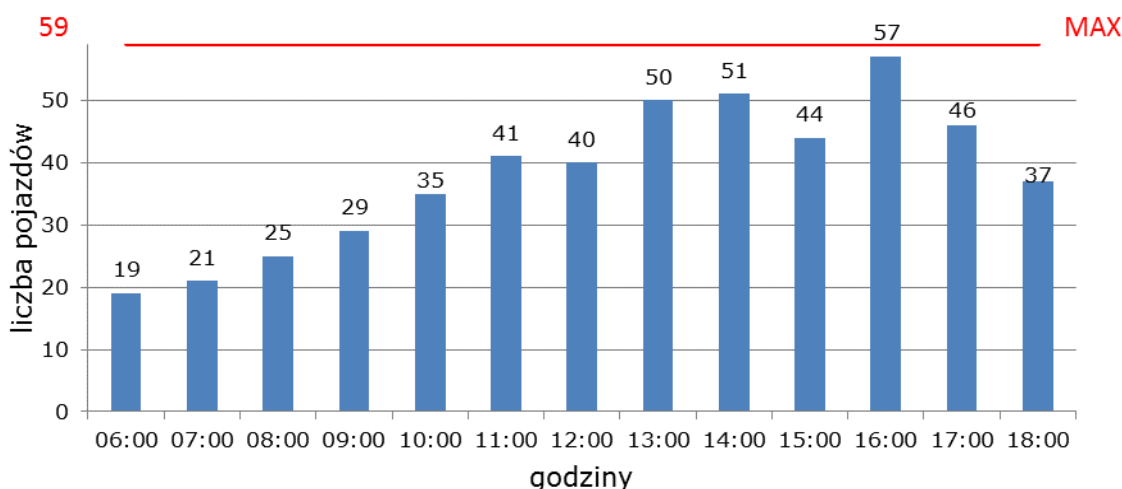


Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

maksymalnie 59 pojazdów. W dniu badania miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 97%.

Wykres 76 Liczba pojazdów zaparkowanych przy ul. Celnej w Nysie wg. godziny



Źródło: Opracowanie własne.

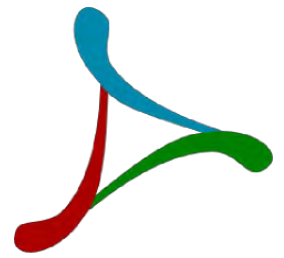
6.22. Nysa – parking ul. Piastowska

Parking w Nysie przy ulicy Piastowskiej jest parkingiem płatnym na którym znajdują się parkomaty. W dniu badania z parkingu przy ulicy Piastowskiej w Nysie korzystało 387 pojazdów, z których 79,94% to pojazdy zarejestrowane w powiecie nyskim. 2,10% pojazdów pochodziło z powiatu prudnickiego. 6 pojazdów przybyło z powiatu m. Wrocław.

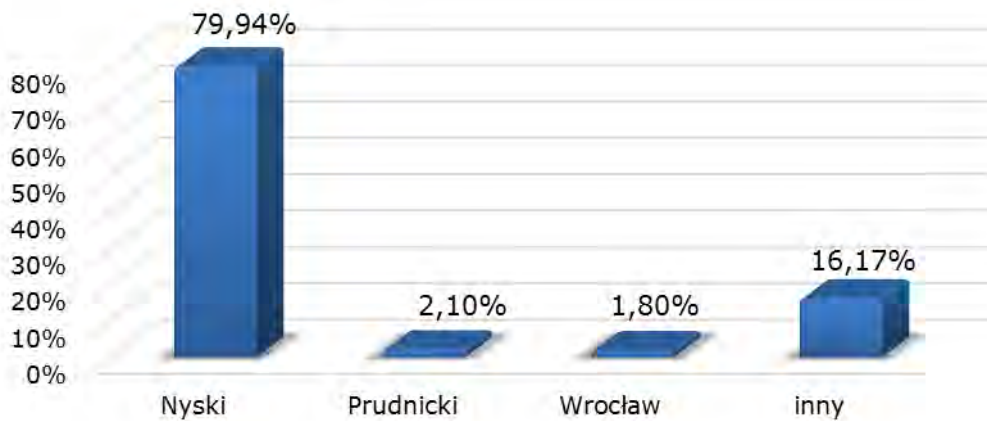
Tabela 133 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Piastowskiej w Nysie

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ONY	Nyski	267	79,94%
OPR	Prudnicki	7	2,10%
DW	Wrocław	6	1,80%
inne	inny	54	16,17%
suma		334	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 77 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Piastowskiej w Nysie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

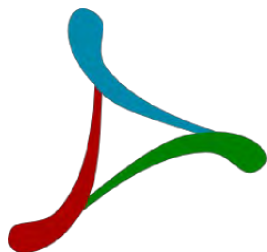
Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 16,17% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. opolskiego (ale nie z powiatu nyskiego i powiatu prudnickiego), śląskiego, dolnośląskiego i mazowieckiego.

Tabela 134 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ul. Piastowskiej w Nysie wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym	Ilość	Udział
OPOLSKIE	15	27,78%
ŚLĄSKIE	7	12,96%
DOLNOŚLĄSKIE	6	11,11%
MAZOWIECKIE	5	9,26%
MAŁOPOLSKIE	2	3,70%
KUJAWSKO-POMORSKIE	1	1,85%
inny	18	33,33%
suma	54	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Najczęściej (dla 63% obserwacji) czas postoju nie przekraczał 30 minut. Dla 14% obserwacji, czas postoju trwał od 0,5h do 1h. Tylko 6% badanych pojazdów zaparkowano na czas dłuższy niż 5h.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

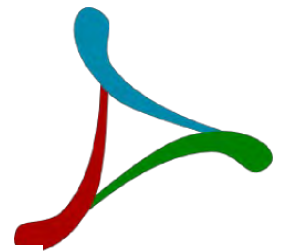
Tabela 135 Czas postoju na parkingu przy ul. Piastowskiej w Nysie

Liczba samochodów	Średni czas postoju
210	mniej niż 0,5 h
46	od 0,5 h do 1 h
25	od 1 h do 1,5 h
9	od 1,5 h do 2 h
2	od 2 h do 2,5 h
6	od 2,5 h do 3 h
6	od 3 h do 3,5 h
2	od 3,5 h do 4 h
2	od 4 h do 4,5 h
5	od 4,5 h do 5 h
21	co najmniej 5 h

Źródło: Opracowanie własne.

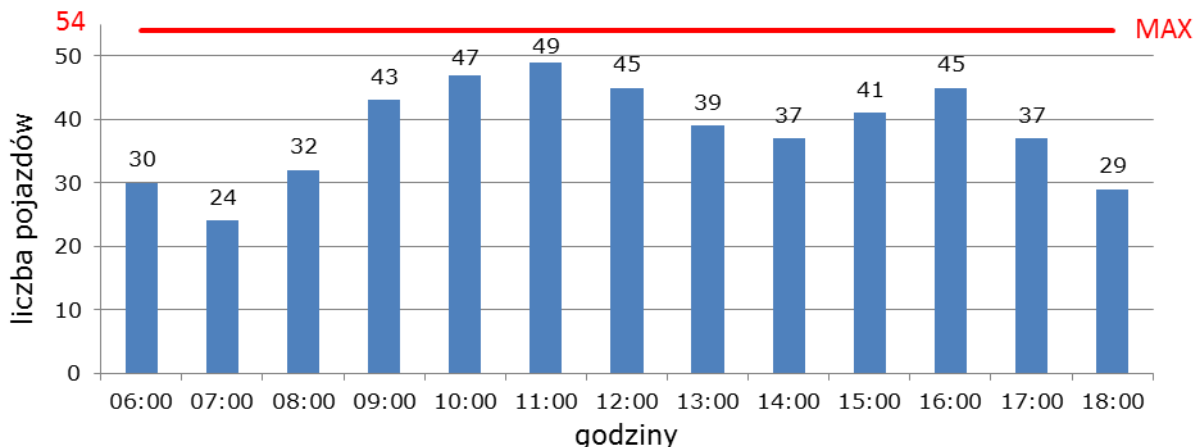
Na parkingu przy ul. Piastowskiej w Nysie największa liczba pojazdów pojawiła się od godziny 9:00 do 12:00 oraz od 15:00 do 16:00. Najmniej samochodów pojawiło się o godzinie 7:00 rano. Parking przy ulicy Piastowskiej w Nysie pomieści 54 pojazdy. W dniu badania miejsca parkingowe były zapełnione maksymalnie w 91%.

Wykres 78 Liczba pojazdów zaparkowanych przy ul. Piastowskiej w Nysie wg. godziny



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

ro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



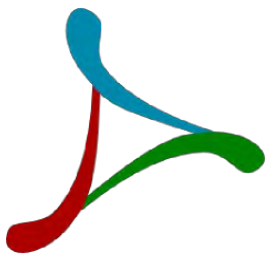
Źródło: Opracowanie własne.

6.23. Nysa – parking przy ul. Szopena

Parking w Nysie przy ulicy Szopena jest parkingiem płatnym, na którym znajdują się parkomaty. Zaparkowano na nim łącznie 633 pojazdy, z czego 68,56% to pojazdy zarejestrowane w powiecie nyskim. Ponad 5% pojazdów posiadało rejestracje warszawską. 17 pojazdów posiadało rejestrację z powiatu m. Opole oraz 11 pojazdów z powiatu m. Wrocław.

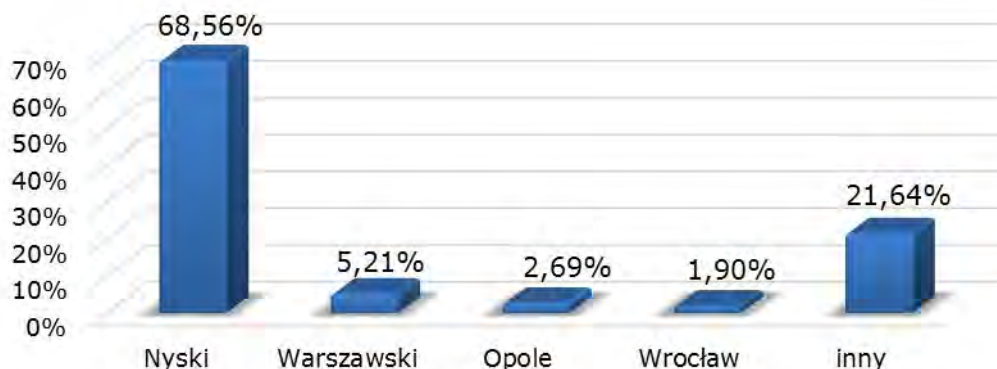
Tabela 136 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Szopena w Nysie

Tablica rejestracyjna	POWIAT	Ilość	Udział
ON Y	Nyski	434	68,56%
WE	Warszawski	33	5,21%
OP	Opole	17	2,69%
DW	Wrocław	12	1,90%
inne	inny	137	21,64%
suma		633	100%



Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 79 Liczba pojazdów na parkingu przy ul. Szopena w Nysie

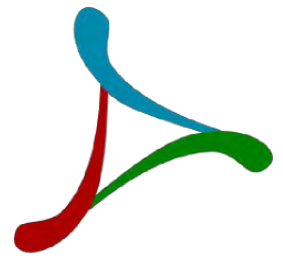


Źródło: Opracowanie własne.

Samochody pochodzące z innych powiatów i województw stanowiły 21,64% wszystkich zaparkowanych pojazdów. Pochodziły one m.in. z woj. Opolskiego (ale nie z powiatu Nyskiego i miasta Opole), mazowieckiego i dolnośląskiego.

Tabela 137 Podział innych pojazdów zaparkowanych przy ul. Szopena w Nysie wg. województw z których pochodzą

Inne, w tym	Ilość	Udział
OPOLSKIE	25	18,25%
MAZOWIECKIE	17	12,41%
DOLNOŚLĄSKIE	14	10,22%
ŚLĄSKIE	10	7,30%
WIELKOPOLSKIE	7	5,11%
LUBUSKIE	5	3,65%
ŁÓDZKIE	2	1,46%
POMORSKIE	1	0,73%
ZACHODNIO-POMORSKIE	1	0,73%
MAŁOPOLSKIE	1	0,73%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

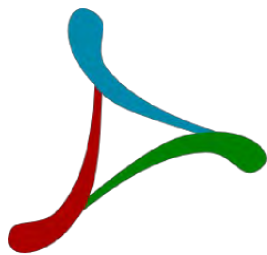
Inne, w tym	Ilość	Udział
inny	54	39,42%
suma	137	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Samochody w przeważającej ilości były zaparkowane na mniej niż 0,5h (391 szt.). 83 pojazdy były zaparkowane na czas od 0,5h do 1h. 47 samochodów zaparkowano na co najmniej 1h ale krócej niż 1,5h. Zaledwie 22 samochody były zaparkowane na dłużej niż 1,5h. Co najmniej 2h zaparkowanych było 19 pojazdów.

Tabela 138 Czas postoju na parkingu przy ul. Szopena w Nysie

Liczba samochodów	Średni czas postoju
391	mniej niż 0,5 h
83	od 0,5 h do 1 h
47	od 1 h do 1,5 h
22	od 1,5 h do 2 h
19	od 2 h do 2,5 h
15	od 2,5 h do 3 h
9	od 3 h do 3,5 h
4	od 3,5 h do 4 h
5	od 4 h do 4,5 h
4	od 4,5 h do 5 h
5	od 5 h do 5,5 h
6	od 5,5 h do 6 h
3	od 6 h do 6,5 h
3	od 6,5 h do 7 h
1	od 7 h do 7,5 h



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

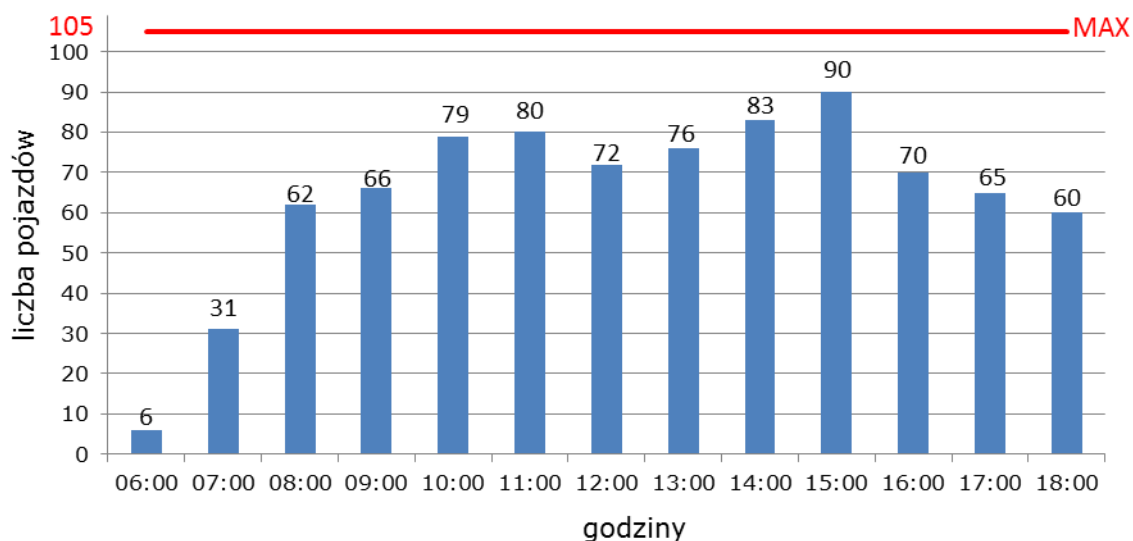
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba samochodów	Średni czas postoju
7	od 7,5 h do 8 h
5	od 8 h do 8,5 h
1	od 8,5 h do 9 h
1	od 9 h do 9,5 h
1	od 9,5 h do 10 h
1	co najmniej 12 h

Źródło: Opracowanie własne.

Na parkingu przy ul. Szopena w Nysie parkuje dużo pojazdów. Najwięcej zaparkowanych samochodów zauważono w godzinach 10:00-11:00 oraz w godzinach 14:00-15:00. Najmniej pojazdów zaparkowano w godzinach 6:00-7:00. Parking przy ulicy Szopena w Nysie pomieści maksymalnie 105 pojazdów. W dniu badania, miejsca parkingowe były wypełnione maksymalnie w 86%.

Wykres 80 Liczba zaparkowanych pojazdów przy ul. Szopena w Nysie wg. godzin



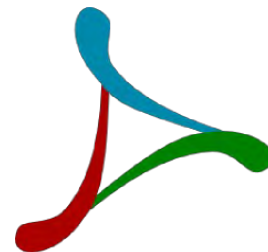
Źródło: Opracowanie własne.

6.24. Podsumowanie

Podsumowując ilość zaparkowanych pojazdów podczas badania, obliczono, że najwięcej pojazdów parkuje w Paczkowie na rynku (666 szt.), Głuchołazach na rynku (665 szt.) i w Nysie na parkingu przy ulicy Szopena (633 szt.). Natomiast najmniej samochodów parkuje w Kietrze na rynku (105 szt.) oraz w Prudniku na Placu Wolności (139 szt.) Na parkingach pod sklepami, najwięcej pojazdów parkuje w Prudniku przy Kauflandzie (774 szt.) oraz w Głubczycach przy Lidlu (525 szt.). Natomiast najmniej samochodów parkuje w Głogówku przy Biedronce (274 szt.)

Wykres 81 Liczba pojazdów zaparkowanych we wszystkich badanych punktach

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
Biała	Parking na Rynku	330
Branice	Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach	141
Głubczyce	Parking przy Ratuszu	203
	Parking przy Lidlu	525
Głogówek	Parking na Rynku	275
	Parking przy Biedronce	274
Głuchołazy	Parking na Rynku	665
	Parking przy Lidlu	369
Grodków	Parking na Rynku	345
Kietrz	Parking przy Rynku	105
Korfantów	Rynek w Korfantowie	193
Otmuchów	Parking na Rynku	462
Paczków	Parking na Rynku	666
Prudnik	Parking na Rynku	507



Biurowisko 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

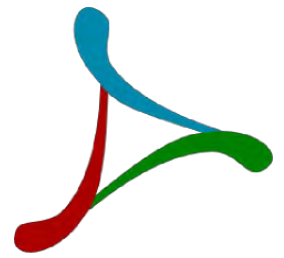
Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
	Parking przy Kauflandzie	774
	ul. Kościuszki za przychodnią Medicus	330
	Plac Wolności	139
Nysa	Parking na Rynku	447
	Parking na ul. Eichendorffa	253
	Parkingi wzdłuż ul. Celnej	381
	Parking ul. Piastowska	334
	Parking przy ul. Szopena	633

Źródło: Opracowanie własne.

Podsumowując długość czasu postoju, we wszystkich badanych miastach (z wykluczeniem parkingów pod supermarketami oraz ośrodkami zdrowia) zbadano łącznie 6263 pojazdy. Czas parkowania 60,27% pojazdów nie przekraczał 30 minut, natomiast 14,90% pojazdów zajmowało miejsca parkingowe od 30 minut do godziny.

Tabela 139 Czas parkowania we wszystkich miastach na rynkach lub wybranych ulicach z wykluczeniem parkingów pod supermarketami i ośrodkiem zdrowia

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	3775	60,27%
od 0,5h do 1 h	933	14,90%
od 1 h do 1,5 h	420	6,71%
od 1,5 h do 2 h	212	3,38%
od 2 h do 2,5 h	128	2,04%
od 2,5 h do 3 h	97	1,55%
od 3 h do 3,5 h	65	1,04%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
od 3,5 h do 4 h	64	1,02%
od 4 h do 4,5 h	65	1,04%
od 4,5 h do 5 h	67	1,07%
od 5 h do 5,5 h	40	0,64%
od 5,5 h do 6 h	38	0,61%
od 6 h do 6,5 h	52	0,83%
od 6,5 h do 7 h	48	0,77%
od 7 h do 7,5 h	38	0,61%
od 7,5 h do 8 h	45	0,72%
od 8 h do 8,5 h	42	0,67%
od 8,5 h do 9 h	25	0,40%
od 9 h do 9,5 h	15	0,24%
od 9,5 h do 10 h	21	0,34%
od 10 h do 10,5 h	14	0,22%
od 10,5 h do 11 h	19	0,30%
od 11 h do 11,5 h	9	0,14%
od 11,5 h do 12 h	24	0,38%
co najmniej 12 h	7	0,11%
razem	6263	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Podsumowanie łącznego czasu parkowania pod supermarketami w Głubczycach, Głogówku, Głuchołazach i Prudniku oraz pod ośrodkiem zdrowia w Branicach.

**Biuro projektu:**

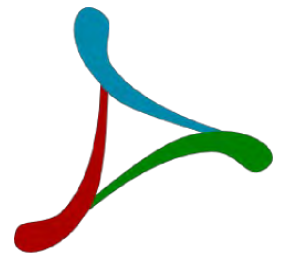
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Większość pojazdów (79,64%) było zaparkowanych na czas krótszy niż 0,5h co wynikało z faktu, że są to parkingi należące do supermarketów w których spędza się niewiele czasu. 8,93% pojazdów zostało zaparkowane na czas od 30 minut do 1 godziny.

Tabela 140 Czas parkowania pod supermarketami i ośrodkami zdrowia

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	1659	79,64%
od 0,5h do 1 h	186	8,93%
od 1 h do 1,5 h	48	2,30%
od 1,5 h do 2 h	25	1,20%
od 2 h do 2,5 h	31	1,49%
od 2,5 h do 3 h	13	0,62%
od 3 h do 3,5 h	7	0,34%
od 3,5 h do 4 h	7	0,34%
od 4 h do 4,5 h	6	0,29%
od 4,5 h do 5 h	8	0,38%
od 5 h do 5,5 h	5	0,24%
od 5,5 h do 6 h	11	0,53%
od 6 h do 6,5 h	10	0,48%
od 6,5 h do 7 h	9	0,43%
od 7 h do 7,5 h	7	0,34%
od 7,5 h do 8 h	14	0,67%
od 8 h do 8,5 h	14	0,67%
od 8,5 h do 9 h	5	0,24%
od 9 h do 9,5 h	2	0,10%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
od 9,5 h do 10 h	0	0,00%
od 10 h do 10,5 h	2	0,10%
od 10,5 h do 11 h	11	0,53%
od 11 h do 11,5 h	2	0,10%
od 11,5 h do 12 h	1	0,05%
co najmniej 12 h	0	0,00%
razem	2 083	100%

Źródło: Opracowanie własne.



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI ANALITYCZNO-DIAGNOSTYCZNEJ DLA
STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

TOM III

WYNIKI BADANIA PREFERENCJI MIESZKAŃCÓW CO DO WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU
WRAZ Z OCENĄ RANGI POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH PRZEPROWADZONE
W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH, SZKOŁACH I ZAKŁADACH PRACY
NA TERENIE OF PN 2020

ZAŁĄCZNIK 1D

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

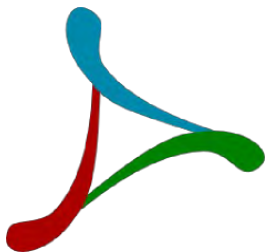
WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EDG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu
i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis treści

Spis treści	2
Spis tabel	3
Spis wykresów	5
1. Podsumowanie Tom III Wyniki badania preferencji mieszkańców co do wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone w gospodarstwach domowych, szkołach i zakładach pracy na terenie OF PN 2020	8
1.1. Badanie przeprowadzone wśród mieszkańców obszaru objętego projektem (IDI)	8
1.2. Badanie wśród pracowników zakładów pracy znajdujących się na terenie obszaru objętego projektem (IDI)	9
1.3. Badanie wśród uczniów szkół obszaru objętego projektem (IDI)	10
2. Badanie wśród mieszkańców obszaru objętego projektem (IDI)	12
2.1. Charakterystyka badania	12
2.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania	14
3. Badanie wśród pracowników zakładów pracy obszaru objętego projektem (IDI)	81
3.1. Charakterystyka badania	81
3.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania	83
4. Badanie wśród uczniów szkół obszaru objętego projektem (IDI)	121
4.1. Charakterystyka badania	121
4.2. Podsumowanie uzyskanych wyników z badania	122

Spis tabel

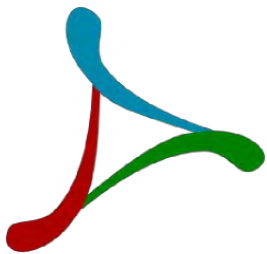
Tabela 1 Rozkład próby badawczej	14
Tabela 2 Struktura respondentów w podziale na miejscowości	15
Tabela 3 Aktywność zawodowa respondentów	18
Tabela 4 Aktywność zawodowa respondentów w podziale na gminy	19
Tabela 5 Wielkość gospodarstwa domowego	20
Tabela 6 Struktura wielkości gospodarstw domowych w podziale na gminy	21
Tabela 7 Najczęstszy cel i motywacja podróży	22
Tabela 8 Sposób realizacji podróży zamiejscowych	34
Tabela 9 Sposób realizacji podróży zamiejscowych w poszczególnych gminach	35
Tabela 10 Struktura godzinowa rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży	37
Tabela 11 Czas trwania podróży – podział ze względu na motywację podróży	39
Tabela 12 Struktura godzin powrotu do domu – podział ze względu na motywację podróży	40
Tabela 13 Wybierane środki transportu	42
Tabela 14 Preferencje dotyczące środka transportu w podziale na gminy	44
Tabela 15 Czas dojścia do przystanku	45
Tabela 16 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	46
Tabela 17 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej obecnie	48
Tabela 18 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	49
Tabela 19 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w gminach	50
Tabela 20 Częstotliwość podróży respondentów	56
Tabela 21 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się respondentów	57
Tabela 22 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się w poszczególnych gminach	58
Tabela 23 Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach	63
Tabela 24 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach w podziale na gminy	64
Tabela 25 Determinanty wyboru własnego środka transportu	67
Tabela 26 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru własnego środka transportu w podziale na gminy	68
Tabela 27 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych	70
Tabela 28 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych w poszczególnych gminach	71
Tabela 29 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy	73
Tabela 30 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy w poszczególnych	



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

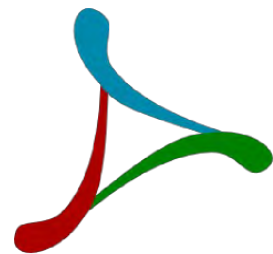


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

gminach	74
Tabela 31 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy	76
Tabela 32 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy – rozłożenie w poszczególnych gminach	78
Tabela 33 Rozkład próby badawczej	83
Tabela 34. Wybierane środki transportu	89
Tabela 35 Środki transportu wybierane przez osoby pracujące w gminie, będącej ich miejscem zamieszkania	90
Tabela 36 Środki transportu wybierane przez osoby pracujące w gminie innej niż ich miejsce zamieszkania	91
Tabela 37 Preferencje respondentów dotyczące sposobu przemieszczania się	93
Tabela 38 Ilość osób dojeżdżających do poszczególnych zakładów pracy z wybranych gmin	95
Tabela 39 Czas trwania codziennej podróży do pracy	107
Tabela 40 Czas trwania codziennej podróży do pracy w podziale na gminy	109
Tabela 41 Czas dojścia do przystanku	110
Tabela 42 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	111
Tabela 43 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	112
Tabela 44 Preferowana częstotliwość kursowania	113
Tabela 45 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w wybranych gminach	115
Tabela 46 Rozkład próby badawczej	122
Tabela 47 Wybierane środki transportu	123
Tabela 48 Szczegółowe preferencje dotyczące sposobu podróży	125
Tabela 49 Preferencje podróży dla osób uczących się w miejscu swojego zamieszkania	127
Tabela 50 Preferencje podróży osób uczących się poza miejscem swojego zamieszkania	129
Tabela 51 Preferencje podróży osób uczących się w gminie, w której mieszkają	132
Tabela 52 Preferencje podróży uczniów dojeżdżających do szkoły z innej gminy	134
Tabela 53 Preferencje podróży wśród uczniów	136
Tabela 54 Ilość uczniów z poszczególnych gmin dojeżdżających do wybranych szkół	138
Tabela 55 Czas trwania codziennej podróży do szkoły	144
Tabela 56 Szczegółowy czas trwania codziennej podróży do szkoły	145
Tabela 57 Czas dojścia do przystanku	147
Tabela 58 Szczegółowy czas dotarcia do przystanku	149
Tabela 59 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	150
Tabela 60 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	152
Tabela 61 Szczegółowa częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	153



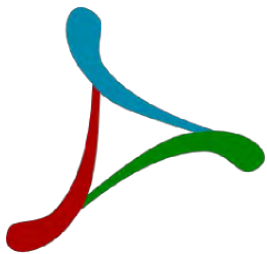
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis wykresów

Wykres 1 Rozkład próby badawczej	15
Wykres 2 Aktywność zawodowa respondentów	19
Wykres 3 Aktywność zawodowa respondentów w podziale na gminy	20
Wykres 4 Struktura wielkościowa gospodarstw domowych	21
Wykres 5 Struktura wielkości gospodarstw domowych w podziale na gminy	22
Wykres 6 Najczęstszy cel i motywacja podróży	24
Wykres 7 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja praca, cz. 1	25
Wykres 8 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja praca, cz. 2	26
Wykres 9 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja szkoła, studia	27
Wykres 10 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja rozrywka	28
Wykres 11 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zakupy	29
Wykres 12 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zdrowie	30
Wykres 13 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja inne	31
Wykres 14 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacje razem, cz. 1	32
Wykres 15 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacje razem, cz. 2	33
Wykres 16 Sposób realizacji podróży zamiejscowych	35
Wykres 17 Struktura godzinowa rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży	39
Wykres 18 Czas trwania podróży – podział ze względu na motywację podróży	40
Wykres 19 Struktura godzin powrotu do domu – podział ze względu na motywację podróży	42
Wykres 20 Preferencje dotyczące podróży wybranym środkiem transportu	43
Wykres 21 Preferencje dotyczące środka transportu w podziale na gminy	45
Wykres 22 Czas dotarcia do przystanku	46
Wykres 23 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	47
Wykres 24 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej obecnie	48
Wykres 25 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	49
Wykres 26 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w gminach	55
Wykres 27 Częstotliwość podróży respondentów	56
Wykres 28 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się respondentów	57
Wykres 29 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się respondentów w poszczególnych gminach	62
Wykres 30 Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach	64
Wykres 31 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach w podziale na gminy	66



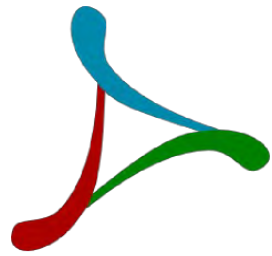
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 32 Determinanty wyboru własnego środka transportu	68
Wykres 33 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru własnego środka transportu w podziale na gminy.....	69
Wykres 34 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych.....	71
Wykres 35 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych w poszczególnych gminach.....	72
Wykres 36 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy.....	74
Wykres 37 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy w poszczególnych gminach	76
Wykres 38 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy.....	78
Wykres 39 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy – rozłożenie w poszczególnych gminach.....	80
Wykres 40 Preferencje podróży.....	89
Wykres 41 Środki transportu wybierane przez osoby pracujące w gminie będącej ich miejscem zamieszkania.....	91
Wykres 42 Sposób dotarcia do pracy przez pracowników mieszkających w gminie innej niż ich miejsce zamieszkania	93
Wykres 43 Preferencje podróży respondentów	94
Wykres 44 Czas trwania codziennej podróży do pracy.....	108
Wykres 45 Czas trwania codziennej podróży do pracy w podziale na gminy.....	109
Wykres 46 Czas dotarcia do przystanku.....	110
Wykres 47 Akceptowalny czas dojścia na przystanek.....	111
Wykres 48 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	113
Wykres 49 Preferowana częstotliwość kursowania.....	114
Wykres 50 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w wybranych gminach	117
Wykres 51 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego.....	118
Wykres 52 Przyczyny nie przemieszczania się komunikacją publiczną.....	119
Wykres 53 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do pracy.....	120
Wykres 54 Preferencje dotyczące środka transportu	124
Wykres 55 Szczegółowe preferencje dotyczące sposobu podróży.....	126
Wykres 56 Preferencje podróży dla osób uczących się w miejscu swojego zamieszkania	129
Wykres 57 Preferencje podróży osób uczących się poza miejscem swojego zamieszkania.....	131
Wykres 58 Preferencje podróży osób uczących się w gminie, w której mieszkają.....	134
Wykres 59 Preferencje podróży uczniów dojeżdżających do szkoły z innej gminy	136
Wykres 60 Preferencje podróży wśród uczniów	137
Wykres 61 Czas trwania codziennej podróży do szkoły.....	145

Wykres 62 Czas dotarcia do przystanku	147
Wykres 63 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	151
Wykres 64 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	152
Wykres 65 Szczegółowa częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	155
Wykres 66 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego	156
Wykres 67 Przyczyny nie przemieszczania się komunikacją publiczną	157
Wykres 68 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły	158



Biuro projektu:

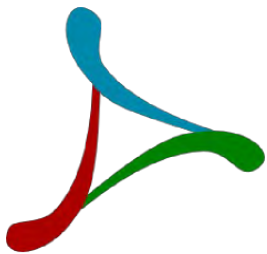
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Podsumowanie Tom III Wyniki badania preferencji mieszkańców co do wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone w gospodarstwach domowych, szkołach i zakładach pracy na terenie OF PN 2020

1.1. Badanie przeprowadzone wśród mieszkańców obszaru objętego projektem (IDI)

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) z mieszkańcami.

Przeprowadzono również ankietę badawczą, która miała charakter anonimowy. Jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Badaniem objęto następujące miejscowości zlokalizowane na obszarze OF PN 2020: Biała, Biała Nyska, Bodzanów, Branice, Budzieszowice, Charbielin, Chróścina, Czyżowice, Dębowiec, Domaszkowice, Dzbańce, Dzierżysław, Gierałcice, Głubczyce, Głuchołazy, Gnojna, Goświnowice, Grodków, Hanuszów, Jarnołówka, Jasiona, Jędrzejów, Kamienica, Kietrz, Kolnowice, Konradów, Koperniki, Kopice, Korfantów, Kubice, Kuźnica Ligocka, Ligota Bialska, Ligota Wielka, Lisiećce, Lubotyń, Lubrza, Łambinowice, Łąka Prudnicka, Malerzowice Małe, Moszczanka, Niemysłowice, Nowa Cerekwia, Nowa Wieś Głubczycka, Nysa, Olbrachcice, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Puszczyca, Radostynia, Radynia, Równe, Sękowice, Sidzina, Siostrzechowice, Skorochów, Skoroszyce, Skrzypiec, Stara Jamka, Stary Paczków, Śmicz, Unikowice, Wierzbie, Wierzbięcice, Wójcice, Wysoka, Zawiszyce, Złotogłowice.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- celu najczęściej odbywanej codziennej podróży;
- czasu podróży;
- form przemieszczania się;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- motywów wyboru komunikacji miejskiej;
- preferencji wyboru środka transportu.

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 2 177 mieszkańców/ respondentów.

W opracowaniu przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące rozkładu próby badawczej w podziale na płeć, strukturę aktywności zawodowej, miejsce zamieszkania oraz wielkość prowadzonego gospodarstwa domowego.

1.2. Badanie wśród pracowników zakładów pracy znajdujących się na terenie obszaru objętego projektem (IDI)

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI), przeprowadzonych wśród pracowników zakładów pracy zlokalizowanych na obszarze OF PN 2020.

Ankieta badawcza miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Badaniem objęto 97 znaczących zakładów pracy zlokalizowanych na terenie OF PN 2020, gdzie przebadano 3 337 pracowników.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- celu najczęściej odbywanej codziennej podróży;
- czasu podróży;
- form przemieszczania się;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- motywów wyboru komunikacji miejskiej;
- preferencji wyboru środka transportu.

Badania wykazały, że najczęstszym środkiem transportu wybieranym przez respondentów był samochód (56,55%). Aż 28,95% respondentów do pracy idzie pieszo, a 10,40% dojeżdża autobusem.

Zdecydowana większość pracowników (75,49%) podróżuje do pracy nie dłużej niż 20 minut. Pozostali potrzebują na to więcej czasu – 20,72% respondentów dojazd do pracy zajmuje od 21 do 40 minut, natomiast 2,79% pracowników potrzebuje na to od 41 do 60 minut.

Osoby korzystające z komunikacji publicznej zapytano o czas jaki zajmuje im dojście na przystanek – najczęściej wskazywaną odpowiedzią był czas wynoszący 5 minut. Badanych poproszono również o wskazanie akceptowalnego czasu dojścia na przystanek zlokalizowany w centrum oraz poza centrum. Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość respondentów (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich wynosił nie więcej jak 5 minut. Natomiast jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane na peryferiach – respondenci najczęściej akceptują tu czas, który wynosi do 10 min.



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

Przeprowadzone badania wykazały również częstotliwość kursowania poszczególnych autobusów – największa liczba respondentów podróżuje liniami o częstotliwości kursowania, która wynosi 60 minut.

Pytaniem o kluczowym znaczeniu w badaniu było wskazanie *czynników atrakcyjności transportu publicznego*. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najważniejsze dla respondentów jest częste kursowanie komunikacji, niższe koszty transportu, krótszy czas przejazdu. Ważnymi czynnikami są również wzrost bezpieczeństwa podróży, wygoda płatności, poprawa punktualności oraz lepsza jakość taboru.

Kolejne pytanie, które zostało zadane osobom niepodróżującym komunikacją publiczną brzmiało: *Dlaczego nie przemieszczasz się komunikacją publiczną?* Udzielone odpowiedzi zostały przeanalizowane, a na ich podstawie wyciągnięto wnioski, które zaprezentowano w poniższym opracowaniu.

1.3. Badanie wśród uczniów szkół obszaru objętego projektem (IDI)

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) wśród uczniów szkół zlokalizowanych na obszarze OF PN 2020.

Ankieta badawcza miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 4 288 uczniów/ respondentów uczęszczających do 19 badanych szkół.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- celu najczęściej odbywanej codziennej podróży;
- czasu podróży;
- form przemieszczania się;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- motywów wyboru komunikacji miejskiej;
- preferencji wyboru środka transportu.

W opracowaniu przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące rozkładu próby badawczej w podziale na płeć oraz nazwę szkoły, do której uczęszcza uczeń.

Z przeprowadzonych badań wynika, że 50,09% uczniów dociera do szkoły dzięki komunikacji publicznej – autobusem, 34,28% respondentów do szkoły idzie pieszo, a 14,14% jest dowożonych samochodem.

Kluczowy środek komunikacji stanowi sieć autobusowa. Wynika to z faktu, że

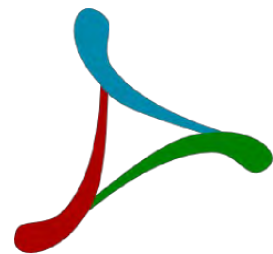
uczniowie, ze względu na wiek, nie dysponują prawem jazdy, bądź są dopiero w trakcie zdobywania odpowiednich uprawnień. Znaczący jest udział podróży pieszych. Duża ilość osób jest podwożona do szkoły samochodem przez rodziców.

Zdecydowana większość uczniów (58,51%) podróżuje do szkoły nie dłużej niż 20 minut. 31,54% uczniów dojazd do szkoły zajmuje od 21 do 40 minut, natomiast 8,16% uczniów na dojazd do szkoły potrzebuje od 41 do 60 minut. Osoby korzystające z komunikacji publicznej zapytano o czas, jaki zajmuje im dojazd na przystanek – najczęściej wskazywaną odpowiedzią był czas nieprzekraczający 5 min. Respondentów poproszono również o wskazanie akceptowalnego czasu dojazdu na przystanek zlokalizowany w centrum oraz poza nim. Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość respondentów (56,22%) oczekuje tego, aby czas dojazdu do nich nie przekraczał 5 min. W przypadku przystanków peryferyjnych najwięcej respondentów (40,54%) akceptuje czas dojazdu do przystanku wynoszący maksymalnie 10 minut.

Badania wykazały też częstotliwości z jakimi kursują poszczególne autobusy – największa liczba respondentów podróżuje liniami o częstotliwości kursowania co 60 minut.

Pytaniem o kluczowym znaczeniu w badaniu było wskazanie *czynników atrakcyjności transportu publicznego*. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że dla respondentów najważniejsze są następujące kwestie: częste kursowanie komunikacji, niższe koszty transportu, krótszy czas przejazdu. Ważnymi czynnikami są również: wzrost bezpieczeństwa podróży, wygoda dokonywania płatności, poprawa punktualności oraz lepsza jakość taboru.

Kolejne pytanie, które zostało zadane respondentom niepodróżującym komunikacją publiczną, brzmiało: *Dlaczego nie przemieszczasz się komunikacją publiczną?* Odpowiedzi przeanalizowano, a na ich podstawie wyciągnięto wnioski, które zaprezentowano w poniższym opracowaniu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



2. Badanie wśród mieszkańców obszaru objętego projektem (IDI)

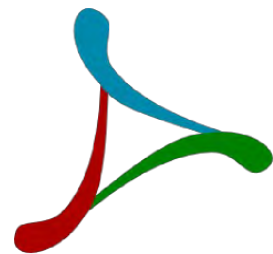
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.1. Charakterystyka badania

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI). Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Miejscowości objęte badaniem prezentuje poniższe zestawienie:

- Biała
- Biała Nyska
- Bodzanów
- Branice
- Budzieszowice
- Charbielin
- Chróścina
- Czyżowice
- Dębowiec
- Domaszkowice
- Dzbańce
- Dzierżysław
- Gierałcice
- Głubczyce
- Głuchołazy
- Gnojna
- Goświnowice
- Grodków
- Hanuszów
- Jarnołówek
- Jasiona
- Jędrzejów
- Kamienica
- Kietrz
- Kolnowice
- Konradów
- Koperniki
- Kopice
- Korfantów
- Kubice
- Kuźnica Ligocka
- Ligota Biała
- Ligota Wielka
- Lisięcice



Biuro projektu:

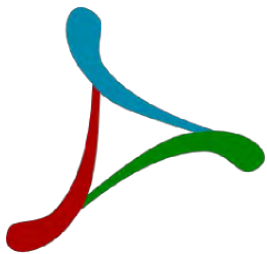
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Lubotyń
- Lubrza
- Łambinowice
- Łąka Prudnicka
- Malerzowice Małe
- Moszczanka
- Niemysłowice
- Nowa Cerekwia
- **Nowa Wieś Głubczycka**
- Nysa
- Olbrachcice
- Otmuchów
- Paczków
- Prudnik
- Puszczyca
- Radostynia
- Radynia
- Równe
- Sękowice
- Sidzina
- Siestrzechowice
- Skorochów
- Skoroszyce
- Skrzypiec
- Stara Jamka
- **Stary Paczków**
- Śmicz
- Unikowice
- Wierzbie
- **Wierzbęcice**
- Wójcice
- Wysoka
- Zawiszyce
- Złotogłowice.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- celu najczęściej odbywanej codziennej podróży;
- czasu podróży;
- form przemieszczania się;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- motywów wyboru komunikacji miejskiej;



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- preferencji wyboru środka transportu.

Do realizacji badania wykorzystano formularze, które zostały wcześniej zaakceptowane przez Zamawiającego.

2.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

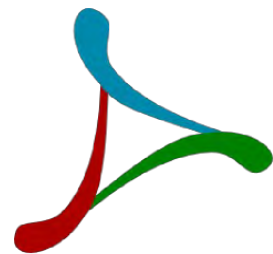
Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 2 177 mieszkańców/ respondentów. Lista miejscowości wybranych do badania została zaprezentowana w punkcie 2.1. *Charakterystyka badania*. Rozkład próby badawczej pracy prezentuje poniższa tabela.

Tabela 1 Rozkład próby badawczej

Wiek	Kobieta	Mężczyzna	Ogółem
10 -15 lat	4,19%	6,12%	5,05%
16- 18 lat	5,81%	4,73%	5,33%
19 – 25 lat	7,44%	9,77%	8,47%
26 – 30 lat	8,55%	8,92%	8,71%
31 – 40 lat	15,21%	15,36%	15,28%
41 – 50 lat	14,62%	14,61%	14,61%
51 – 60 lat	16,50%	15,57%	16,09%
ponad 60 lat	27,69%	24,92%	26,46%
Suma końcowa	100%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Rozkład próby badawczej uwzględniający płeć i wiek respondentów prezentuje poniższy wykres.

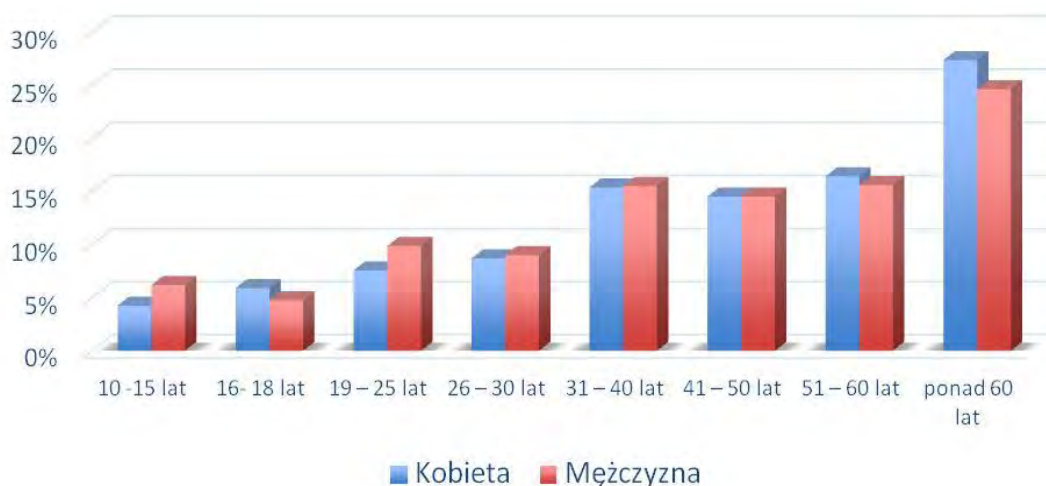


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 1 Rozkład próby badawczej



Źródło: Opracowanie własne.

Strukturę respondentów w podziale na miejscowości objęte badaniem prezentuje poniższa tabela.

Tabela 2 Struktura respondentów w podziale na miejscowości

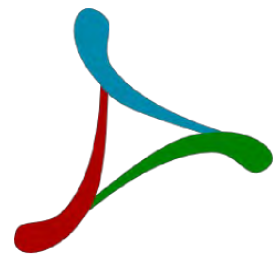
Miejsce zamieszkania	Bezrobotny	Emeryt, rencista	Pozostali niepracujący	Pracujący	Student	Uczeń
Biała	11,76%	26,47%	0,00%	26,47%	2,94%	32,35%
Biała Nyska	18,92%	29,73%	0,00%	29,73%	5,41%	16,22%
Bodzanów	23,33%	16,67%	0,00%	43,33%	3,33%	13,33%
Branice	15,00%	30,00%	0,00%	50,00%	0,00%	5,00%
Budzieszowice	34,78%	39,13%	0,00%	26,09%	0,00%	0,00%
Charbielin	6,67%	36,67%	6,67%	40,00%	6,67%	3,33%
Chróstina	15,00%	0,00%	0,00%	35,00%	5,00%	45,00%
Czyżowice	8,57%	2,86%	2,86%	80,00%	0,00%	5,71%
Dębowiec	5,56%	33,33%	0,00%	55,56%	5,56%	0,00%
Domaszkowice	25,00%	38,89%	2,78%	30,56%	2,78%	0,00%
Dzbańce	10,00%	45,00%	10,00%	35,00%	0,00%	0,00%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejsce zamieszkania	Bezrobotny	Emeryt, rencista	Pozostali niepracujący	Pracujący	Student	Uczeń
Dzierżyszław	15,38%	34,62%	0,00%	23,08%	0,00%	26,92%
Gierałcice	10,00%	46,67%	0,00%	40,00%	0,00%	3,33%
Głubczyce	18,06%	23,61%	1,39%	33,33%	2,78%	20,83%
Głucholazy	12,33%	58,90%	0,00%	28,77%	0,00%	0,00%
Gnojna	10,00%	3,33%	3,33%	70,00%	10,00%	3,33%
Goświnowice	5,71%	20,00%	5,71%	45,71%	2,86%	20,00%
Grodków	6,50%	26,83%	3,25%	44,72%	1,63%	17,07%
Jarnońtówek	3,33%	43,33%	13,33%	33,33%	3,33%	3,33%
Jasiona	6,67%	33,33%	0,00%	26,67%	6,67%	26,67%
Jędrzejów	10,00%	26,67%	0,00%	33,33%	3,33%	26,67%
Kamienica	15,38%	73,08%	3,85%	3,85%	0,00%	3,85%
Kietrz	15,63%	25,00%	0,00%	56,25%	0,00%	3,13%
Kolnowice	9,52%	42,86%	0,00%	42,86%	0,00%	4,76%
Konradów	7,14%	21,43%	3,57%	35,71%	7,14%	25,00%
Kopice	0,00%	60,00%	3,33%	30,00%	0,00%	6,67%
Korfantów	17,24%	31,03%	0,00%	48,28%	0,00%	3,45%
Kubice	16,22%	21,62%	2,70%	51,35%	0,00%	8,11%
Kuźnica Ligocka	26,32%	47,37%	10,53%	10,53%	0,00%	5,26%
Ligota Bialska	15,79%	31,58%	0,00%	26,32%	0,00%	26,32%
Ligota Wielka	21,43%	60,71%	0,00%	10,71%	0,00%	7,14%
Lisięcice	6,67%	20,00%	3,33%	66,67%	0,00%	3,33%
Lubotyń	20,83%	20,83%	4,17%	33,33%	4,17%	16,67%
Lubrza	15,38%	7,69%	7,69%	30,77%	0,00%	38,46%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejsce zamieszkania	Bezrobotny	Emeryt, rencista	Pozostali niepracujący	Pracujący	Student	Uczeń
Łambinowice	8,70%	39,13%	0,00%	34,78%	8,70%	8,70%
Łąka Prudnicka	26,47%	17,65%	0,00%	38,24%	2,94%	14,71%
Malerzowice Małe	17,86%	35,71%	3,57%	35,71%	0,00%	7,14%
Moszczanka	5,88%	11,76%	0,00%	64,71%	8,82%	8,82%
Niemysłowice	14,29%	25,71%	5,71%	45,71%	0,00%	8,57%
Nowa Cerekwia	4,35%	34,78%	0,00%	30,43%	0,00%	30,43%
Nowa Wieś Głubczycka	10,00%	36,67%	0,00%	53,33%	0,00%	0,00%
Nysa	11,05%	42,63%	2,11%	32,11%	2,63%	9,47%
Olbrachcice	0,00%	44,44%	0,00%	50,00%	0,00%	5,56%
Otmuchów	12,20%	63,41%	0,00%	17,07%	0,00%	7,32%
Paczków	17,95%	23,08%	0,00%	43,59%	2,56%	12,82%
Prudnik	9,89%	8,79%	0,00%	65,93%	6,59%	8,79%
Puszyna	25,00%	40,00%	5,00%	25,00%	0,00%	5,00%
Radynia	3,33%	66,67%	0,00%	30,00%	0,00%	0,00%
Równe	6,90%	17,24%	0,00%	48,28%	6,90%	20,69%
Sękowice	25,71%	31,43%	0,00%	37,14%	0,00%	5,71%
Sidzina	52,63%	5,26%	0,00%	26,32%	5,26%	10,53%
Sięstrzechowice	20,00%	33,33%	0,00%	33,33%	3,33%	10,00%
Skorochów	8,82%	23,53%	0,00%	52,94%	5,88%	8,82%
Skoroszyce	21,05%	21,05%	0,00%	31,58%	0,00%	26,32%
Skrzypiec	13,33%	20,00%	6,67%	26,67%	0,00%	33,33%
Stara Jamka	0,00%	35,00%	0,00%	55,00%	5,00%	5,00%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejsce zamieszkania	Bezrobotny	Emeryt, rencista	Pozostali niepracujący	Pracujący	Student	Uczeń
Stary Paczków	22,22%	33,33%	3,70%	14,81%	3,70%	22,22%
Unikowice	23,08%	30,77%	3,85%	23,08%	0,00%	19,23%
Wierzbie	26,09%	60,87%	0,00%	8,70%	0,00%	4,35%
Wierzbicice	17,14%	40,00%	0,00%	37,14%	5,71%	0,00%
Wójcice	21,43%	28,57%	14,29%	28,57%	3,57%	3,57%
Wysoka	15,79%	15,79%	0,00%	36,84%	5,26%	26,32%
Zawiszyce	27,78%	22,22%	0,00%	22,22%	11,11%	16,67%
Złotogłowice	8,57%	17,14%	0,00%	54,29%	2,86%	17,14%
Suma końcowa	13,71%	31,80%	1,95%	38,54%	2,60%	11,39%

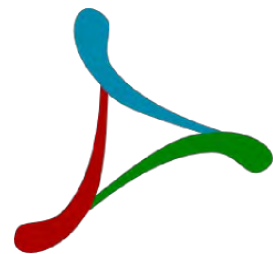
Źródło: Opracowanie własne.

Aktywność zawodowa respondentów została zaprezentowana w tabeli.

Tabela 3 Aktywność zawodowa respondentów

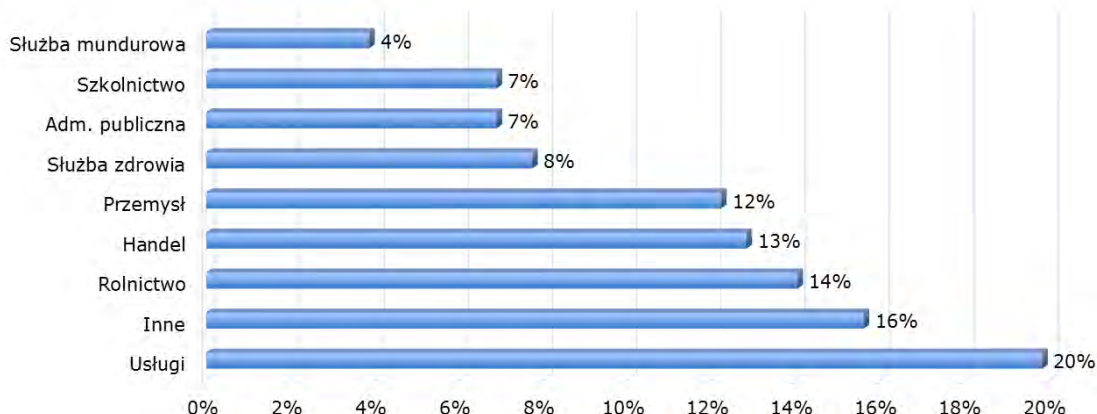
Branża	Udział (%)
Administracja publiczna	7%
Handel	13%
Inne	16%
Przemysł	12%
Rolnictwo	14%
Służba mundurowa	4%
Służba zdrowia	8%
Szkolnictwo	7%
Usługi	20%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Aktywność zawodową respondentów zaprezentowano na wykresie poniżej.

Wykres 2 Aktywność zawodowa respondentów



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

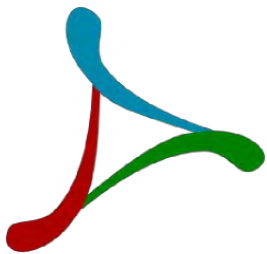
Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej zaprezentowano aktywność zawodową respondentów w podziale na poszczególne gminy.

Tabela 4 Aktywność zawodowa respondentów w podziale na gminy

Gmina	Branża								
	Adm. publiczna	Handel	Inne	Przemysł	Rolnictwo	Służba mundurowa	Służba zdrowia	Szkolnictwo	Usługi
Biała	3%	6%	6%	3%	41%	3%	12%	9%	18%
Branice	0%	4%	13%	29%	13%	8%	25%	4%	4%
Glubczyce	0%	16%	18%	13%	17%	6%	9%	7%	14%
Glucholazy	12%	9%	12%	13%	8%	6%	4%	12%	26%
Grodków	8%	23%	21%	8%	8%	4%	3%	4%	19%
Kietrz	8%	18%	23%	10%	21%	0%	0%	5%	15%
Korfantów	9%	16%	6%	3%	25%	3%	13%	6%	19%
Lubrza	25%	8%	17%	0%	8%	8%	17%	0%	17%
Łambinowice	0%	38%	6%	6%	0%	0%	13%	13%	25%
Nysa	7%	11%	5%	19%	10%	3%	8%	10%	26%
Otmuchów	0%	7%	4%	11%	25%	7%	7%	4%	36%
Paczków	7%	18%	0%	7%	39%	0%	4%	7%	18%
Prudnik	8%	6%	36%	10%	8%	3%	7%	4%	16%
Skoroszyce	17%	17%	0%	11%	17%	0%	11%	11%	17%
Suma końcowa	7%	13%	16%	12%	14%	4%	8%	7%	20%

Źródło: Opracowanie własne.

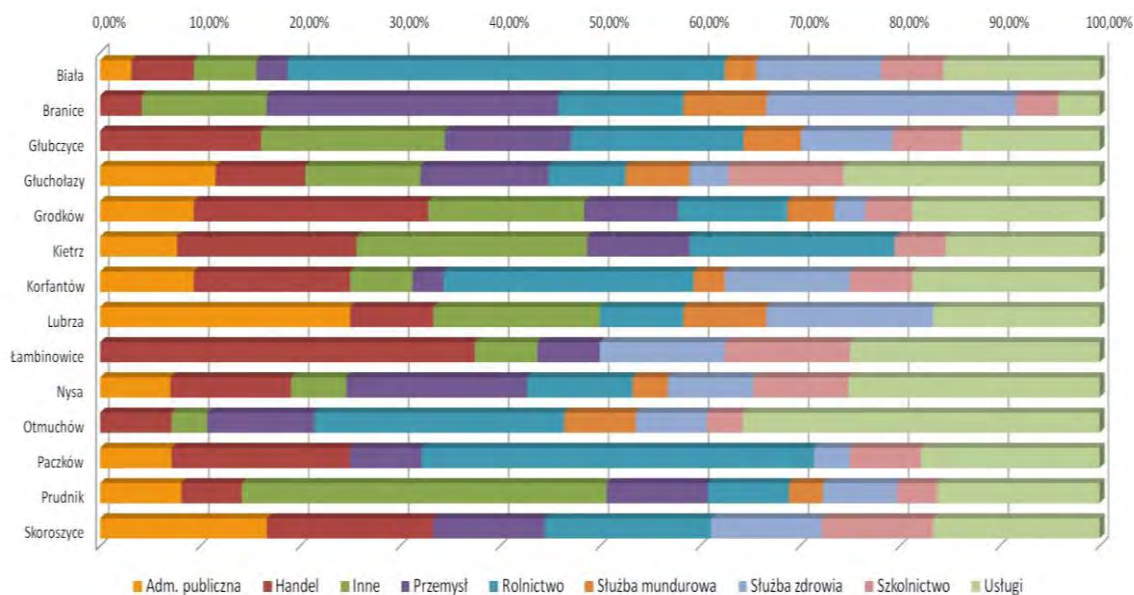


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 3 Aktywność zawodowa respondentów w podziale na gminy



Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu poproszono respondentów, aby określili wielkość prowadzonego przez siebie gospodarstwa domowego. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 5 Wielkość gospodarstwa domowego

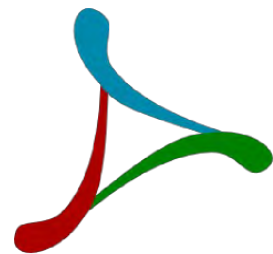
Ilość osób w gospodarstwie	Udział (%)
1 osoba	7%
2 osoby	27%
3 osoby	23%
4 osoby	22%
5 osób	13%
6 osób	5%
7 osób	2%
więcej	1%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.



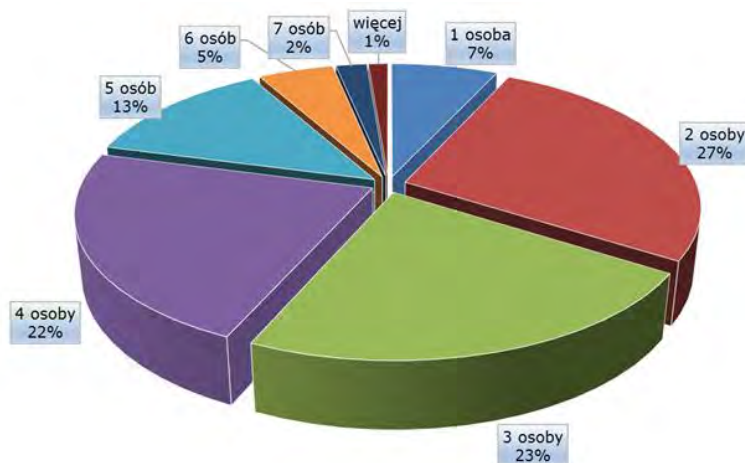
MINISTERSTWO
ROZWOJU





Powyższą strukturę zaprezentowano również na wykresie kołowym.

Wykres 4 Struktura wielkościowa gospodarstw domowych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

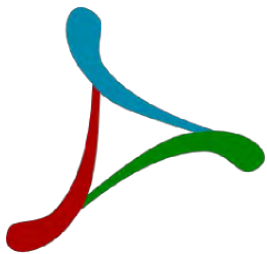
Poniżej przedstawiono strukturę gospodarstw domowych w podziale na gminy. Można tu zauważyć, że najczęściej 2-osobowych gospodarstw domowych znajduje się w gminie Łambinowice, a 7-osobowych w gminie Kietrz.

Tabela 6 Struktura wielkości gospodarstw domowych w podziale na gminy

Gmina	Liczba osób							
	1 osoba	2 osoby	3 osoby	4 osoby	5 osób	6 osób	7 osób	więcej
Biała	8%	19%	31%	24%	14%	3%	1%	0%
Branice	12%	30%	17%	28%	13%	0%	0%	0%
Głubczyce	7%	28%	24%	22%	12%	7%	0%	0%
Głucholazy	11%	38%	25%	17%	5%	2%	2%	0%
Grodków	4%	23%	30%	25%	14%	3%	1%	0%
Kietrz	8%	21%	18%	24%	10%	7%	10%	2%
Korfantów	1%	33%	16%	28%	9%	7%	2%	4%
Lubrza	9%	11%	27%	31%	13%	9%	0%	0%
Łambinowice	10%	41%	10%	23%	10%	6%	0%	0%
Nysa	8%	28%	22%	20%	11%	6%	2%	3%
Otmuchów	12%	40%	15%	11%	18%	2%	1%	2%
Paczków	4%	31%	21%	20%	17%	4%	2%	1%
Prudnik	5%	20%	24%	30%	13%	5%	3%	1%
Skoroszyce	5%	0%	16%	31%	33%	14%	2%	0%
Suma końcowa	7%	27%	23%	22%	13%	5%	2%	1%

Źródło: Opracowanie własne.

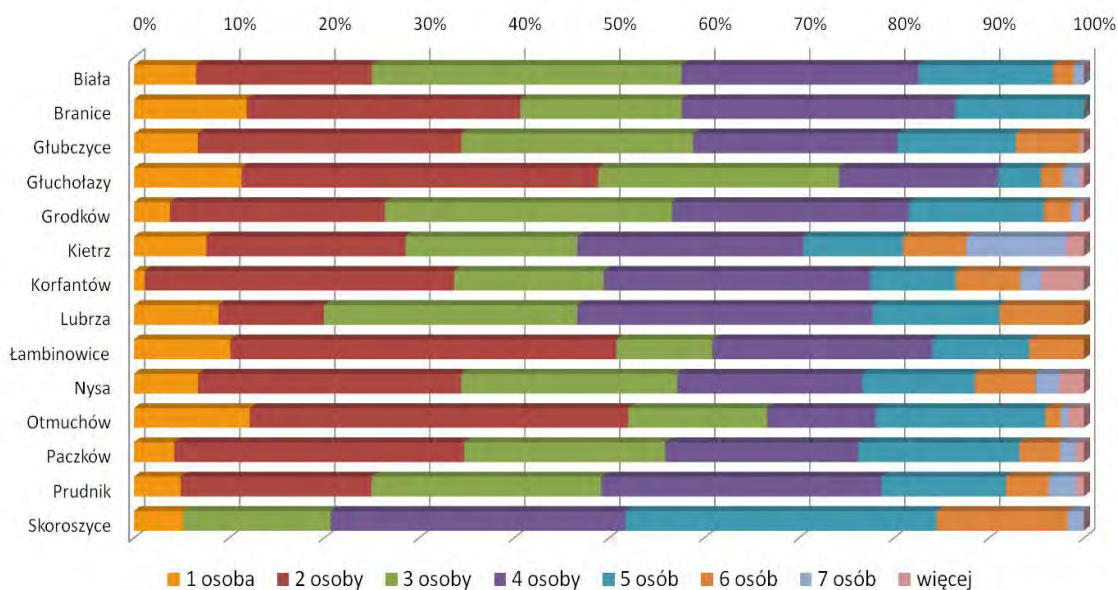
Zależności te przedstawiono także na poniższym wykresie.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 5 Struktura wielkości gospodarstw domowych w podziale na gminy



Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu poproszono respondentów o wypowiedzenie się w kwestii najczęstszego celu i motywacji (powodu) podróży.

Tabela 7 Najczęstszy cel i motywacja podróży

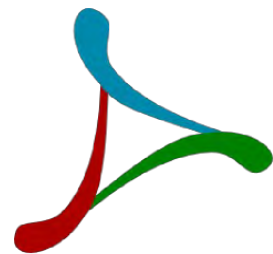
Najczęstszy cel podróży	Motywacja podróży (powód)						Suma końcowa
	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	
Biała	0,17%	1,03%	0,00%	0,51%	0,51%	0,57%	2,80%
Branice	0,11%	0,40%	0,00%	0,06%	0,40%	0,11%	1,09%
Brzeg	0,00%	0,51%	0,00%	0,23%	0,00%	0,06%	0,80%
Głubczyce	0,80%	3,26%	0,51%	1,26%	3,43%	1,72%	10,98%
Głucholązy	0,34%	2,17%	0,34%	0,57%	3,83%	1,32%	8,58%
Grodków	0,29%	2,97%	0,63%	1,49%	2,57%	1,03%	8,98%
Kietrz	0,00%	1,09%	0,00%	0,46%	1,60%	0,46%	3,60%
Korfantów	0,34%	0,46%	0,00%	0,11%	1,37%	0,92%	3,20%
Łambinowice	0,00%	0,57%	0,00%	0,11%	0,34%	0,11%	1,14%

Strona 22 z 160



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Najczęstszy cel podróży	Motywacja podróży (powód)						Suma końcowa
	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	
Nysa	3,03%	7,78%	0,97%	3,83%	10,13%	4,81%	30,55%
Opole	0,23%	1,09%	0,23%	1,03%	0,17%	0,69%	3,43%
Otmuchów	0,11%	0,57%	0,06%	0,29%	2,35%	1,43%	4,81%
Paczków	0,11%	0,06%	0,11%	0,63%	1,83%	0,80%	3,55%
Prudnik	1,20%	5,95%	0,51%	2,23%	2,97%	0,97%	13,84%
Racibórz	0,06%	0,34%	0,00%	0,11%	0,29%	0,06%	0,86%
Skoroszyce	0,00%	0,11%	0,00%	0,46%	0,40%	0,00%	0,97%
Wrocław	0,17%	0,23%	0,00%	0,34%	0,00%	0,06%	0,80%
Suma końcowa	6,98%	28,60%	3,38%	13,73%	32,21%	15,10%	100%

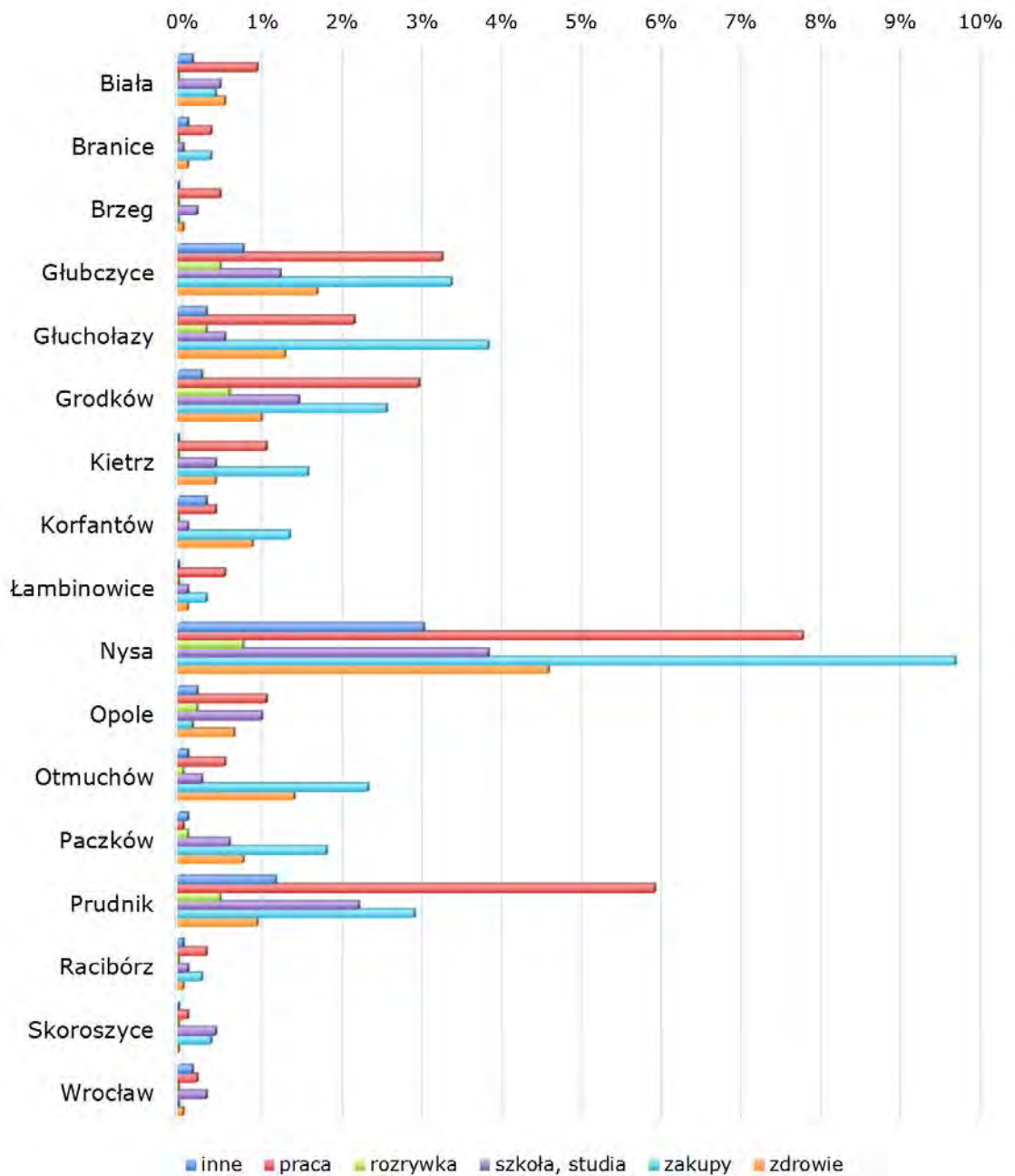
Źródło: Opracowanie własne.

Otrzymaną strukturę odpowiedzi zaprezentowano również na poniższym wykresie.



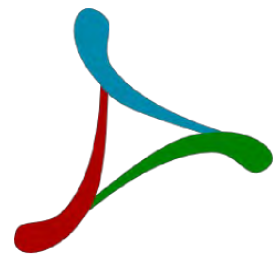
Wykres 6 Najczęstszy cel i motywacja podróży

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części opracowania, zamieszczono wykresy ilustrujące sposób przemieszczania się ludności w podziale na gminy. Uwzględniono tu również poszczególne powody, które skłaniają respondentów do podróży.



Poniżej zaprezentowano wszystkie dane – dla każdej motywacji osobno oraz wspólnie dla ogółu. W kolumnach zamieszczono miejsca zamieszkania, w wierszach cele podróży.

Wykres 7 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja praca, cz. 1

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15

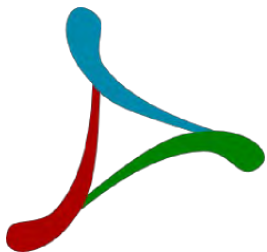


Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



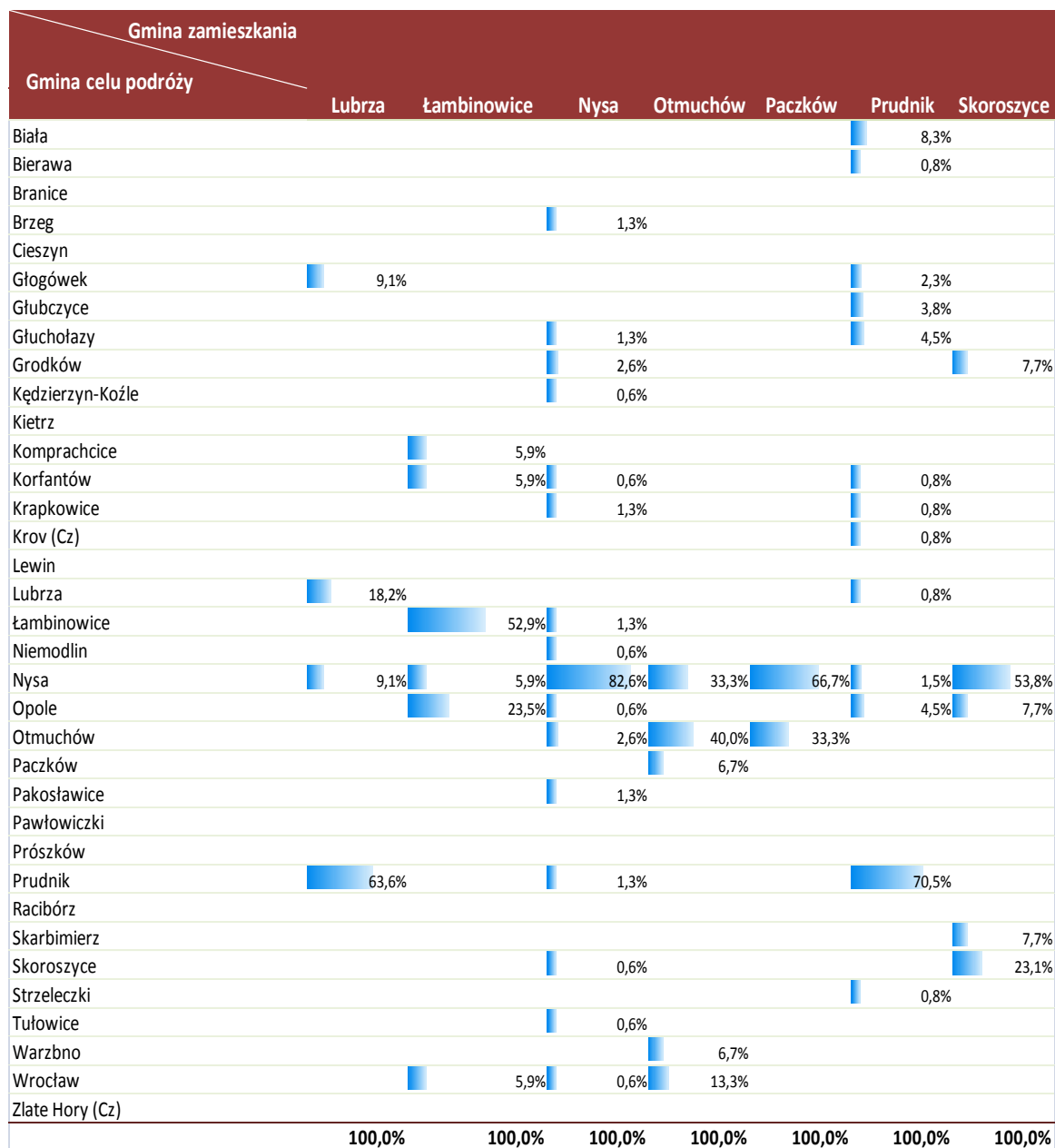


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 8 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja praca, cz. 2



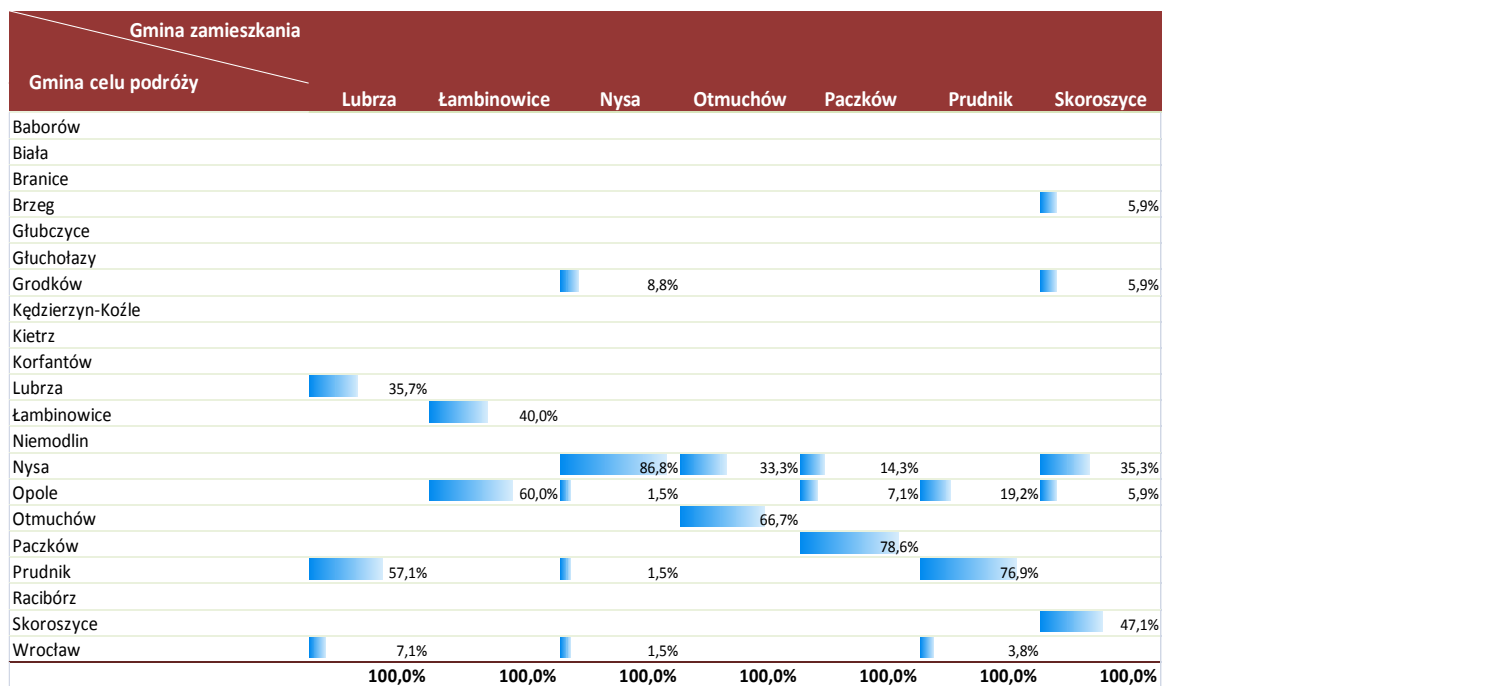
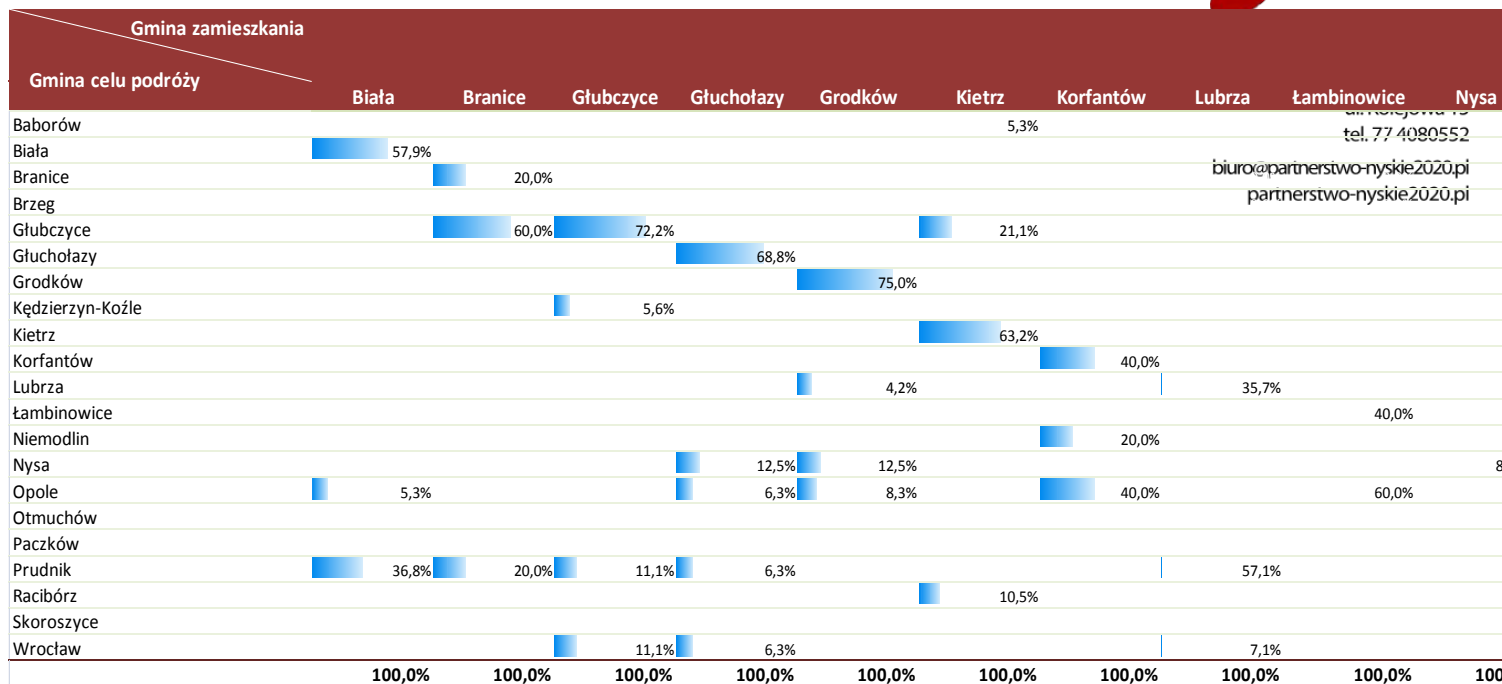
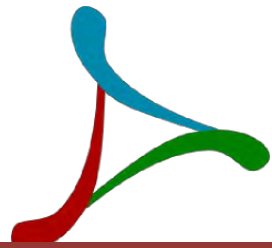
Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Wykres 9 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja szkoła, studia



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO ROZWOJU

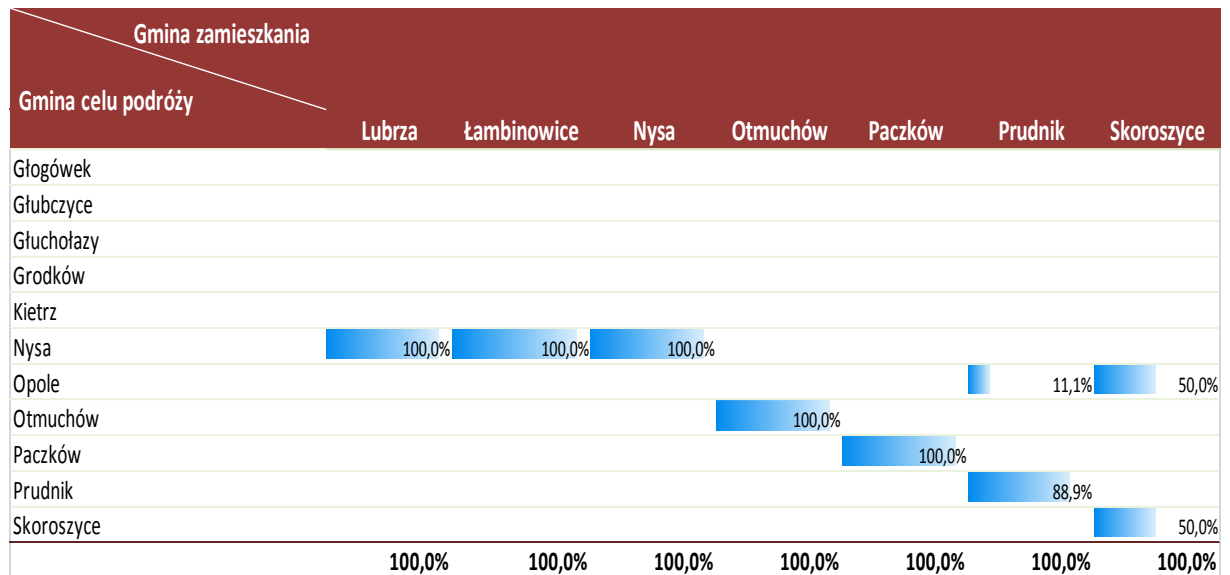
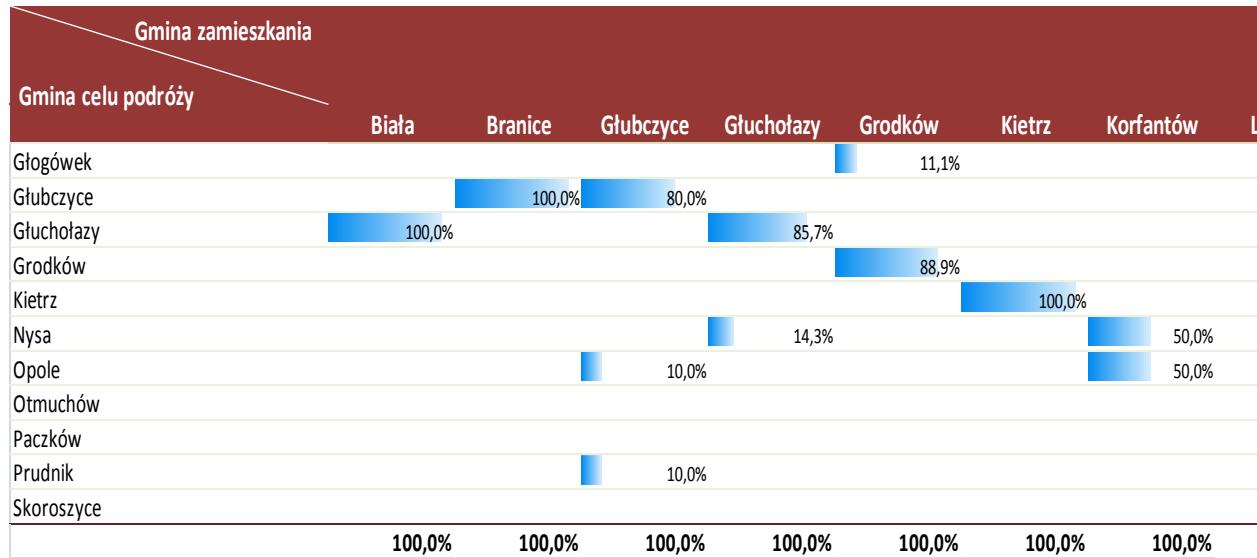




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

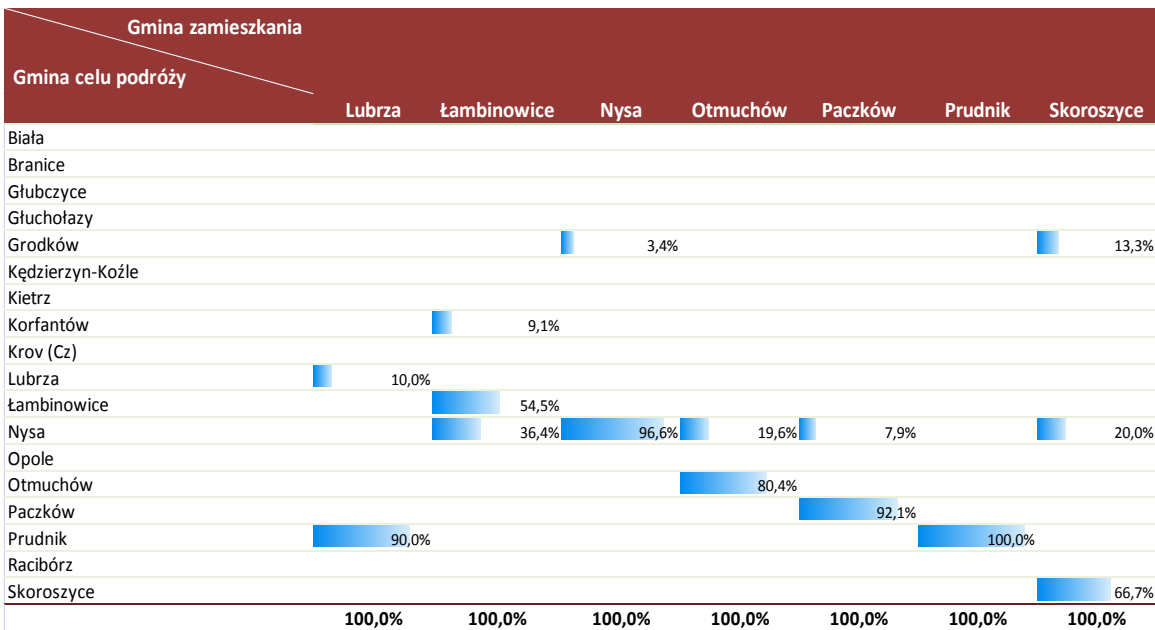
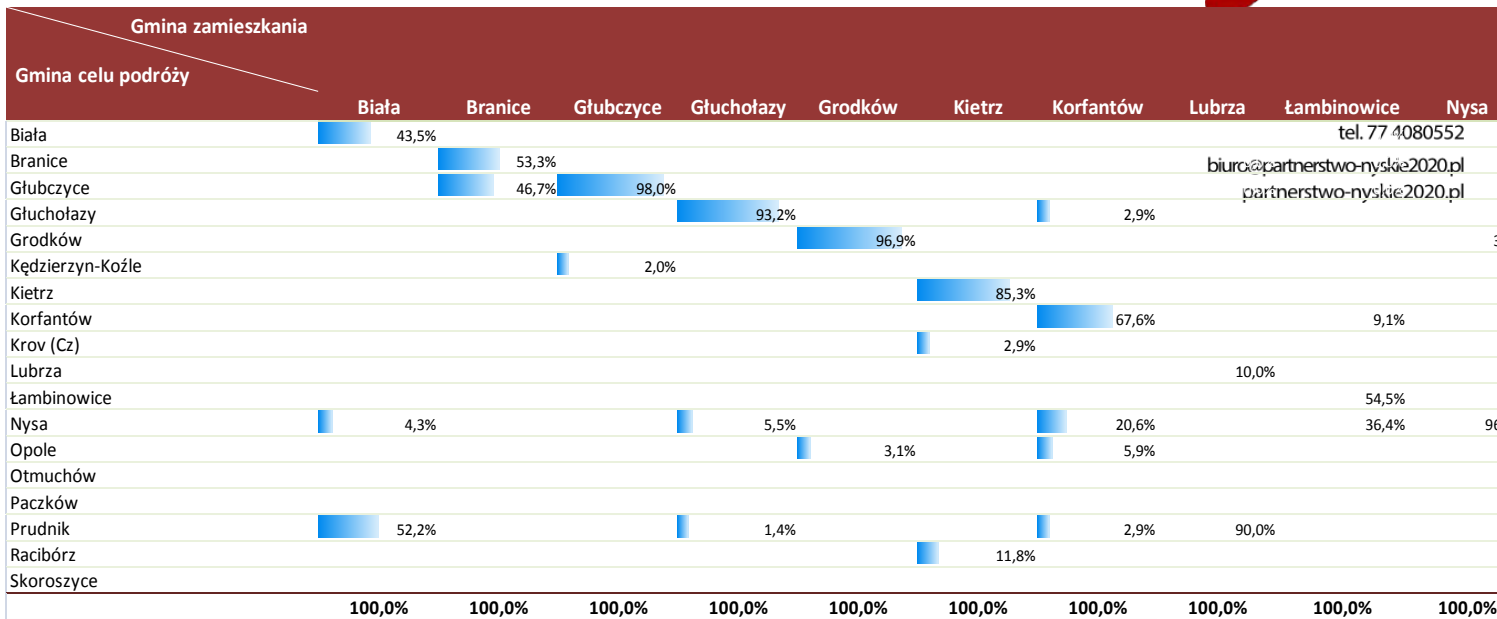
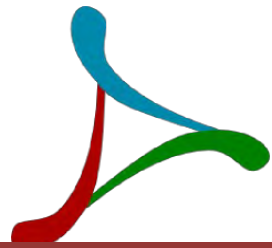
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 10 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja rozrywka



Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 11 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zakupy



Źródło: Opracowanie własne.

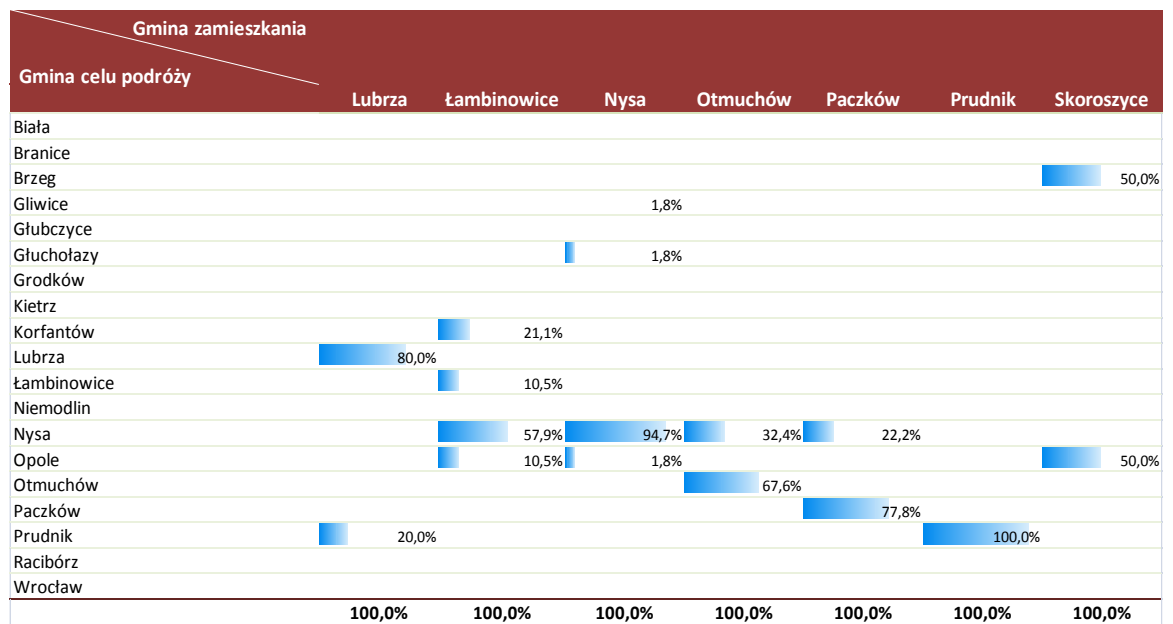
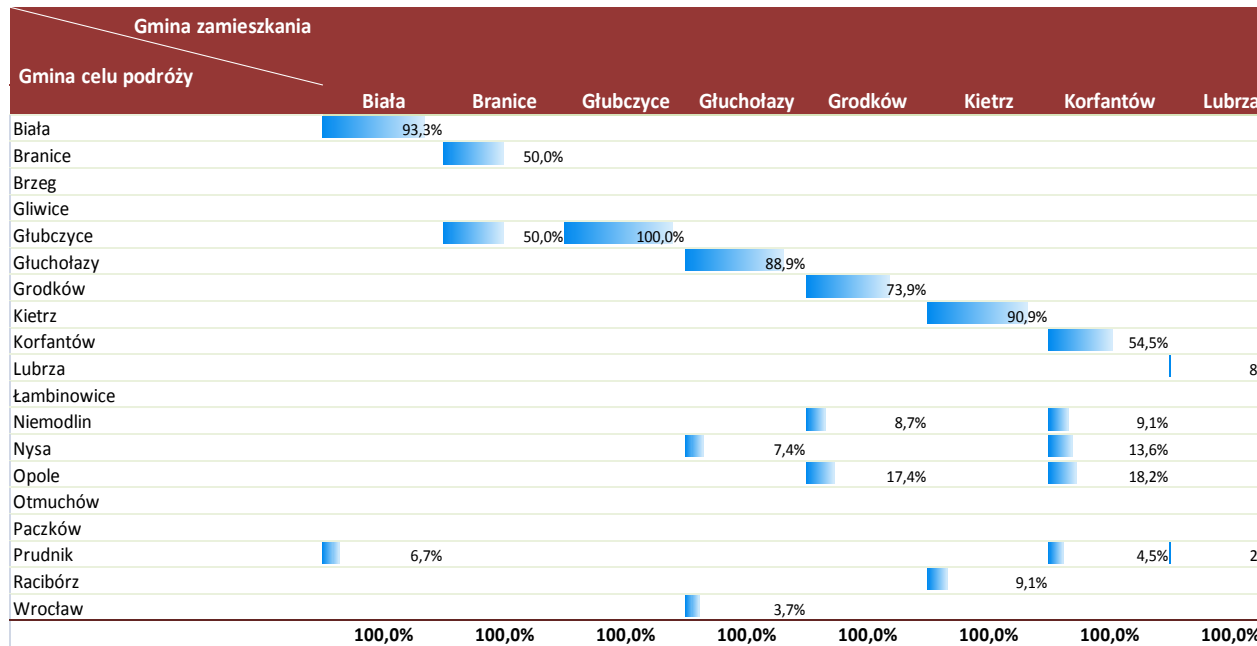




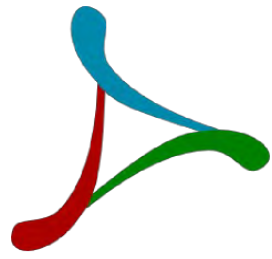
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 12 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zdrowie

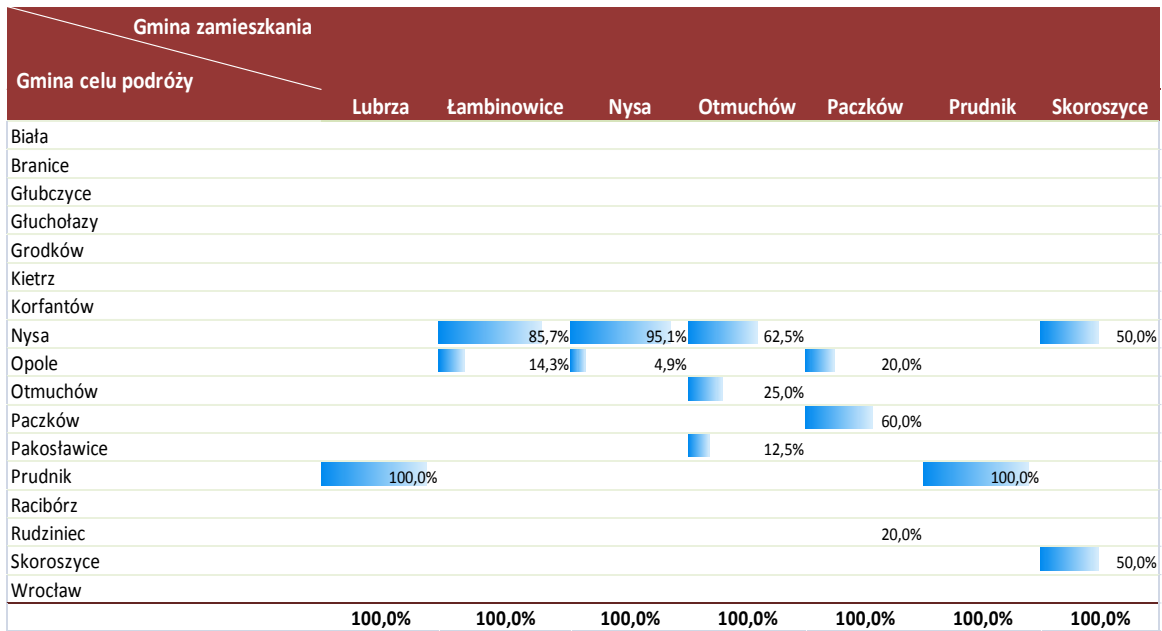
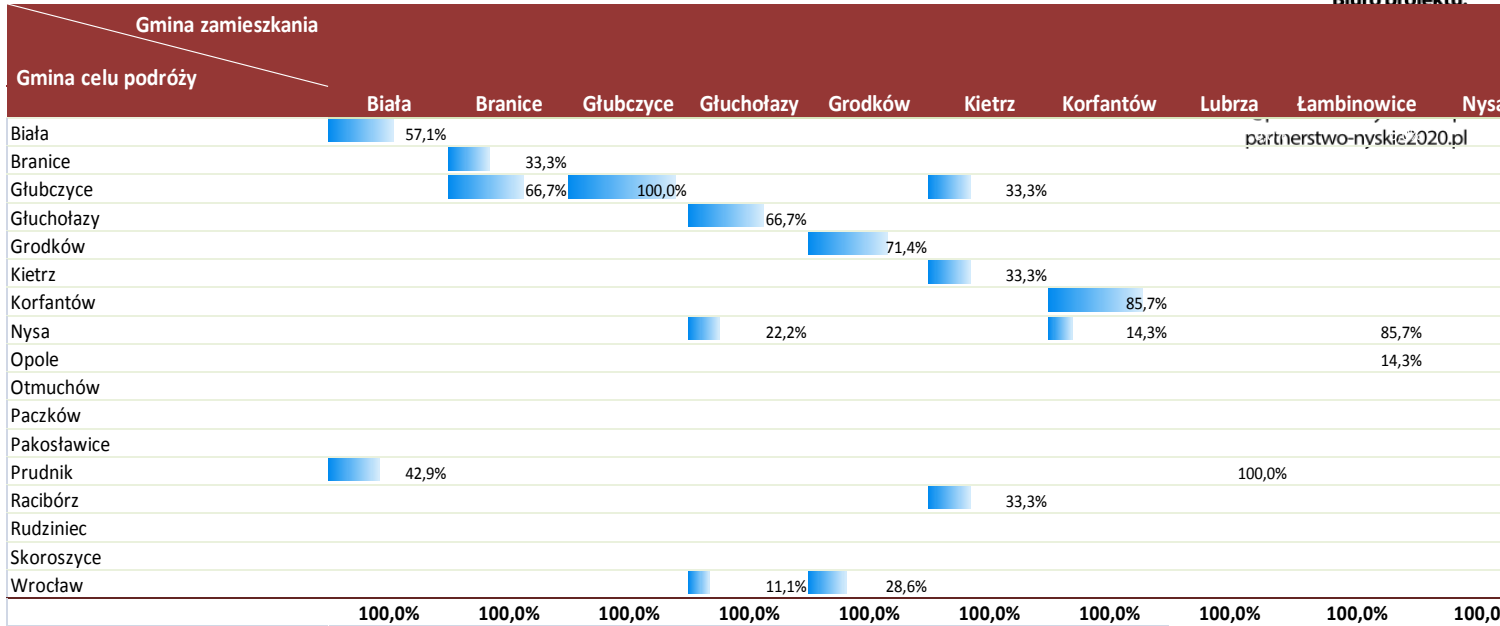


Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 13 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja inne

Biuro projektu:



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU

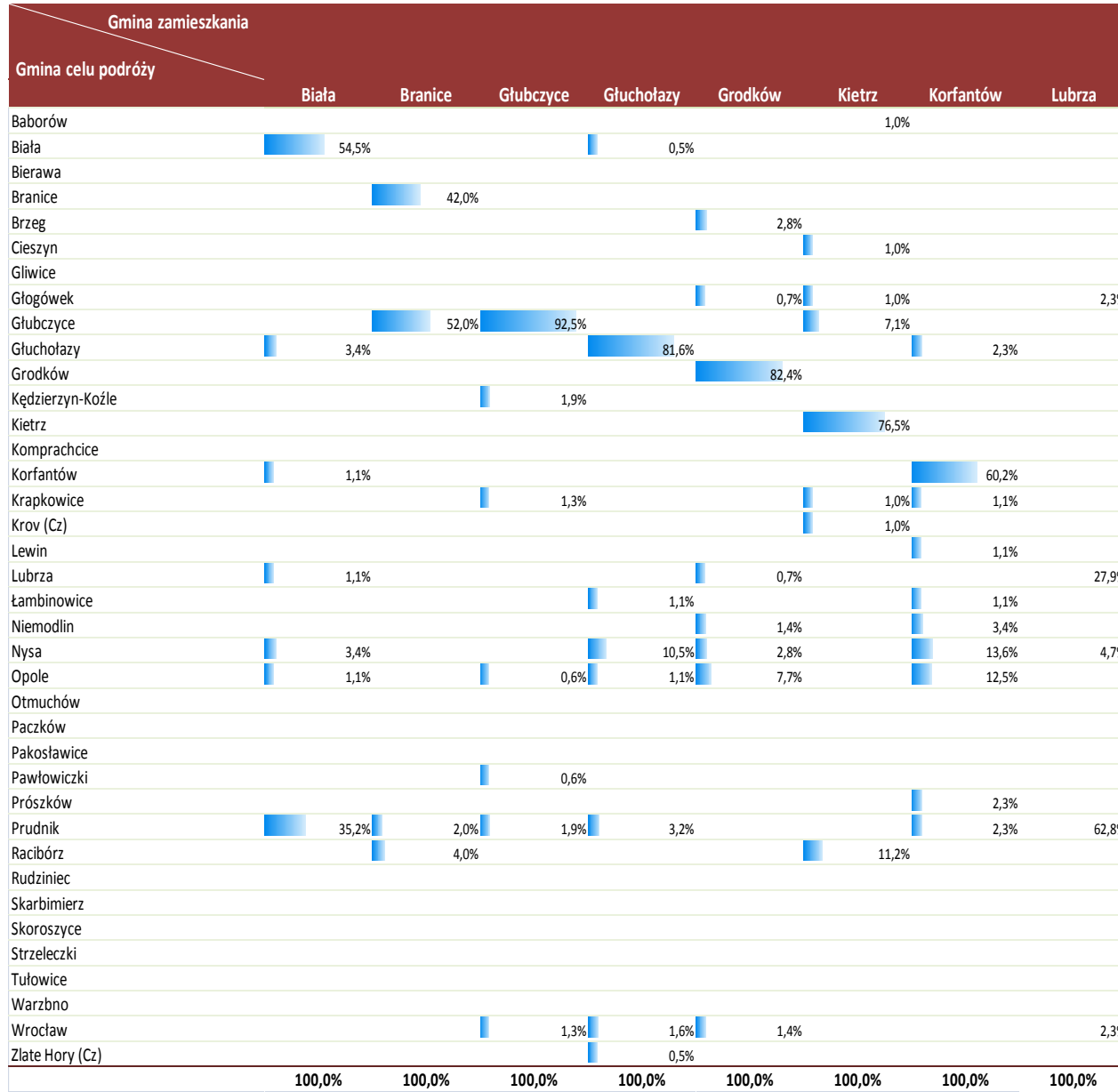




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 14 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacje razem, cz. 1



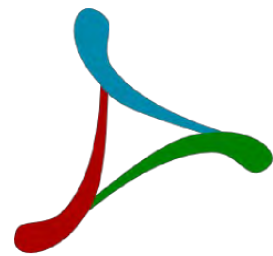
Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Wykres 15 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacje razem, cz. 2



Biuro projektu:

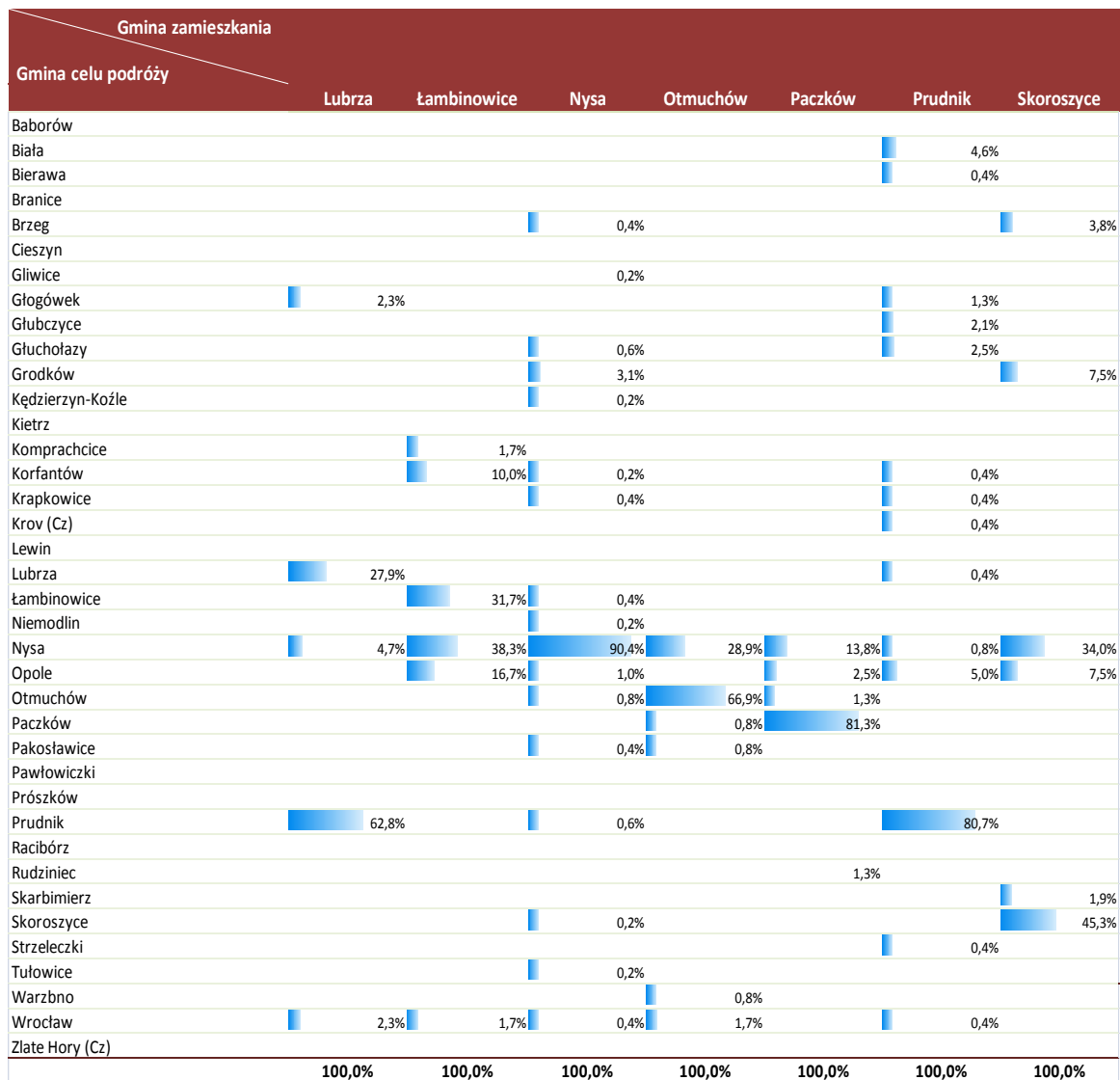
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

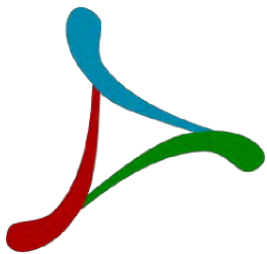
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części opracowania przedstawiono sposób odbywania wyjazdów zamiejscowych w kontekście określonych motywacji/ powodów podróżowania. Szczegółowe wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 8 Sposób realizacji podróży zamiejscowych

	pieszo	autobusem	pociągiem	samochodem	motocyklem	skuterem	rowerem
dom-praca-dom	4%	15%	0%	80%	1%	0%	1%
dom-nauka-dom	6%	77%	0%	16%	1%	0%	1%
dom-inne-dom	8%	26%	0%	59%	0%	0%	6%
razem	6%	30%	0%	59%	1%	0%	4%

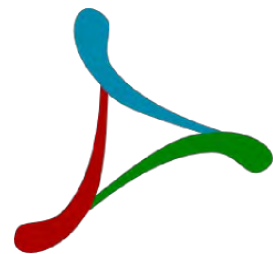
Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli samochód jest dominującym środkiem transportu wykorzystywanym podczas odbywania podróży zamiejscowych na trasie dom-praca-dom (wskazało go 80% respondentów). Na kolejnym miejscu uplasował się autobus, który wskazało 15% respondentów. Udział pozostałych form przemieszczania się na tej trasie jest nieznaczący.

Dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-nauka-dom jest autobus (77% badanych), a na kolejnym miejscu **samochód** (16% respondentów). Udział pozostałych form przemieszczania na tej trasie jest nieznaczący.

Dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-inne-dom jest samochód, na który wskazało 59% respondentów. Kolejnym, często wybieranym środkiem transportu pozostaje autobus (26% badanych). Niewielki odsetek respondentów wskazał rower (6% osób). Udział pozostałych form przemieszczania na tej trasie jest nieznaczący.

Biorąc pod uwagę wszystkie podróże na wszystkich badanych trasach, dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych jest samochód (wskazało na niego 59% respondentów), następnie autobus (30% ankietowanych). Niewielki odsetek respondentów wskazał odpowiedź: pieszo (6% osób), rower (4% respondentów) i motocykl (1% badanych). Wyniki zaprezentowano także na wykresie poniżej.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

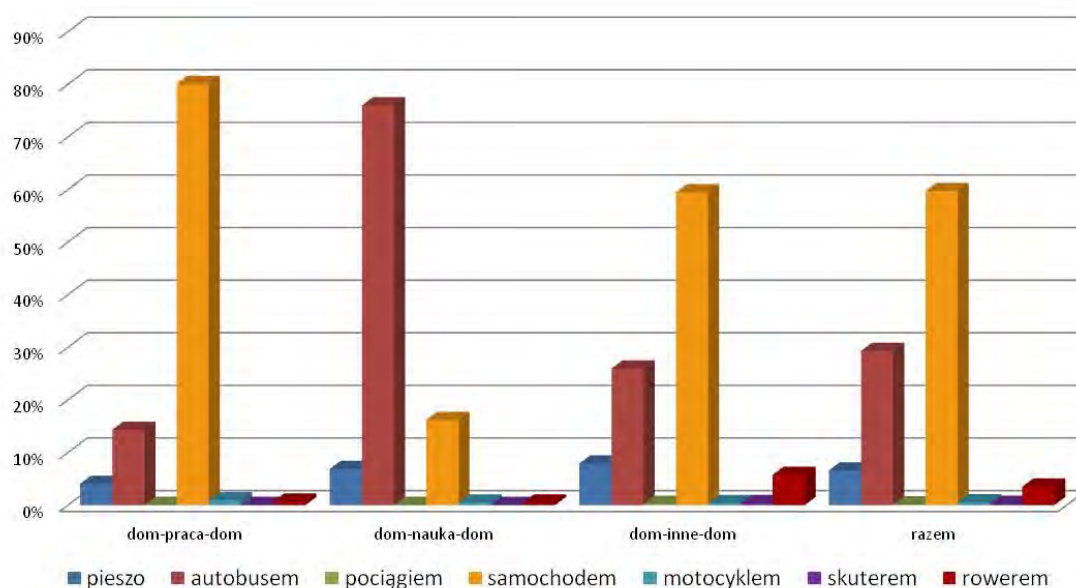
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 16 Sposób realizacji podróży zamiejscowych



Źródło: Opracowanie własne.

Więźby podróży zamiejscowych w każdej motywacji stanowią załącznik do dokumentu.

Tabela 9 Sposób realizacji podróży zamiejscowych w poszczególnych gminach

	Powód podróży	pieszo	autobusem	pociągiem	samochodem	motocyklem	skuterem	rowerem	Suma końcowa
Biała	dom-praca-dom	4,8%	23,8%	0,0%	71,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	93,8%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	20,5%	0,0%	76,9%	2,6%	0,0%	0,0%	100%
Branice	dom-praca-dom	0,0%	6,7%	0,0%	93,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	60,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	43,5%	0,0%	56,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Głubczyce	dom-praca-dom	4,8%	7,1%	0,0%	85,7%	2,4%	0,0%	0,0%	100%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

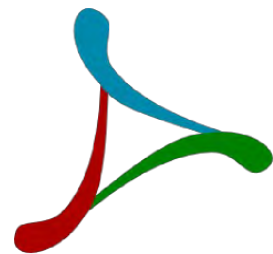
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Powód podróży	pieszo	autobusem	pociągiem	samochodem	motocyklem	skuterem	rowerem	Suma końcowa
	dom-nauka-dom	10,5%	73,7%	0,0%	15,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,3%	18,2%	0,0%	79,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Głucholązy	dom-praca-dom	10,6%	14,9%	0,0%	68,1%	4,3%	0,0%	2,1%	100%
	dom-nauka-dom	23,5%	64,7%	0,0%	11,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	18,5%	27,2%	0,0%	46,7%	1,1%	0,0%	6,5%	100%
Grodków	dom-praca-dom	2,6%	5,1%	0,0%	92,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	14,3%	57,1%	0,0%	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	10,0%	16,0%	0,0%	70,0%	0,0%	0,0%	4,0%	100%
Kietrz	dom-praca-dom	0,0%	5,6%	0,0%	94,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	12,5%	81,3%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,6%	41,0%	0,0%	56,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Korfantów	dom-praca-dom	0,0%	5,6%	0,0%	88,9%	0,0%	0,0%	5,6%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	80,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	9,8%	0,0%	78,7%	0,0%	0,0%	11,5%	100%
Lubrza	dom-praca-dom	0,0%	20,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	83,3%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	25,0%	0,0%	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Łambinowice	dom-praca-dom	8,3%	25,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	20,0%	60,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	11,9%	21,4%	2,4%	57,1%	0,0%	0,0%	7,1%	100%
Nysa	dom-praca-dom	3,6%	22,3%	0,0%	73,2%	0,0%	0,0%	0,9%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	81,1%	0,0%	18,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100%



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Powód podróży	pieszo	autobusem	pociągiem	samochodem	motocyklem	skuterem	rowerem	Suma końcowa
	dom-inne-dom	8,9%	40,6%	0,0%	45,3%	0,0%	0,0%	5,2%	100%
Otmuchów	dom-praca-dom	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	4,3%	18,6%	0,0%	64,3%	1,4%	2,9%	8,6%	100%
Paczków	dom-praca-dom	18,8%	31,3%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	11,8%	82,4%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	17,1%	19,7%	1,3%	48,7%	0,0%	0,0%	13,2%	100%
Prudnik	dom-praca-dom	1,3%	9,3%	0,0%	88,0%	1,3%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	73,3%	0,0%	20,0%	6,7%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,3%	18,6%	0,0%	67,4%	0,0%	2,3%	9,3%	100%
Skoroszyce	dom-praca-dom	0,0%	15,4%	0,0%	84,6%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	71,4%	0,0%	21,4%	0,0%	0,0%	7,1%	100%
	dom-inne-dom	15,4%	15,4%	0,0%	69,2%	0,0%	0,0%	0,0%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu zapytano respondentów o godzinę rozpoczęcia podróży w zestawieniu z celem odbywanej codziennej podróży. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 10 Struktura godzinowa rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży

Godzina wyjazdu	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	Suma końcowa
różnie	0,91%	2,36%	0,43%	0,53%	2,65%	0,77%	7,66%
05:00	0,00%	3,80%	0,05%	0,14%	0,10%	0,00%	4,09%
06:00	0,00%	7,80%	0,05%	0,39%	0,14%	0,34%	8,71%

**Biuro projektu:**

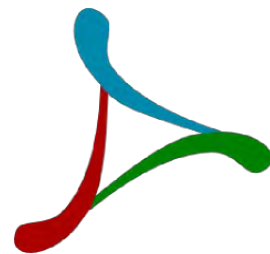
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

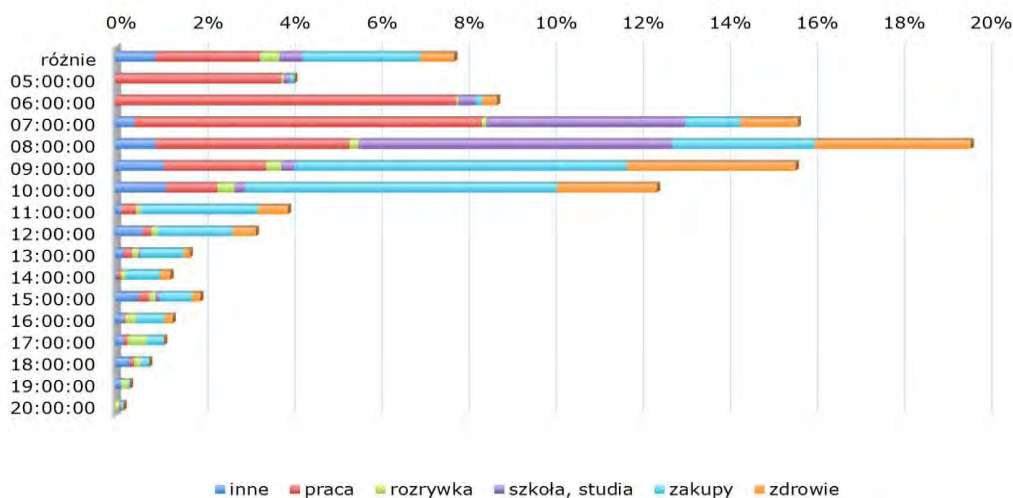
Godzina wyjazdu	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	Suma końcowa
07:00	0,43%	7,99%	0,10%	4,77%	1,30%	1,30%	15,89%
08:00	0,91%	4,43%	0,19%	7,08%	3,27%	3,61%	19,50%
09:00	1,11%	2,31%	0,34%	0,29%	7,70%	3,90%	15,65%
10:00	1,16%	1,16%	0,43%	0,24%	7,22%	2,26%	12,47%
11:00	0,14%	0,34%	0,10%	0,00%	2,79%	0,67%	4,04%
12:00	0,63%	0,19%	0,19%	0,00%	1,73%	0,53%	3,27%
13:00	0,19%	0,19%	0,19%	0,05%	1,01%	0,14%	1,78%
14:00	0,05%	0,10%	0,10%	0,00%	0,77%	0,24%	1,25%
15:00	0,53%	0,24%	0,14%	0,10%	0,72%	0,19%	1,93%
16:00	0,19%	0,05%	0,24%	0,00%	0,67%	0,19%	1,35%
17:00	0,19%	0,10%	0,43%	0,00%	0,39%	0,00%	1,11%
18:00	0,34%	0,10%	0,14%	0,00%	0,19%	0,00%	0,77%
19:00	0,14%	0,00%	0,14%	0,00%	0,05%	0,00%	0,34%
20:00	0,00%	0,00%	0,10%	0,05%	0,05%	0,00%	0,19%
Suma końcowa	6,93%	31,15%	3,37%	13,63%	30,77%	14,16%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano również na poniższym wykresie.



Wykres 17 Struktura godzinowa rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

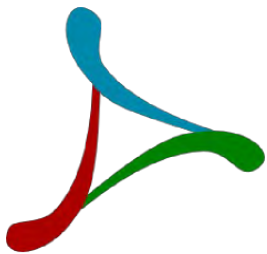
Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części zaprezentowano czas trwania podróży, z uwzględnieniem powodu podjęcia podróży.

Tabela 11 Czas trwania podróży – podział ze względu na motywację podróży

Motywacja podróży	Czas trwania podróży				
	różnie	00:15:00	00:30:00	00:45:00	01:00:00
inne	14,07%	45,93%	31,11%	4,44%	4,44%
praca	8,31%	56,61%	24,24%	6,10%	4,75%
rozrywka	14,75%	57,38%	22,95%	0,00%	4,92%
szkoła, studia	4,70%	64,10%	21,37%	3,85%	5,98%
zakupy	9,17%	62,33%	22,83%	1,83%	3,83%
zdrowie	5,76%	59,35%	26,98%	2,88%	5,04%
Suma końcowa	8,38%	59,01%	24,29%	3,69%	4,64%

Źródło: Opracowanie własne.

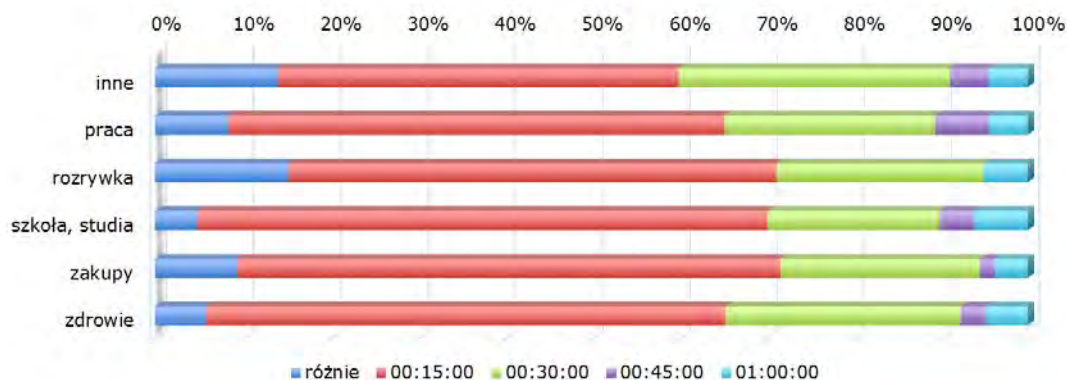


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas trwania podróży przedstawiony w kontekście powodów podjęcia podróży prezentuje poniższy wykres.

Wykres 18 Czas trwania podróży – podział ze względu na motywację podróży



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części dokumentu zaprezentowano godzinę powrotu respondentów do domu. Podział uwzględnia motywację podróży.

Tabela 12 Struktura godzin powrotu do domu – podział ze względu na motywację podróży

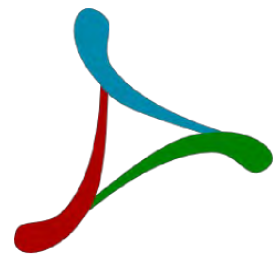
Godzina	Motywacja podróży						Suma końcowa
	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	
różnie	14,58%	8,85%	12,86%	10,60%	8,88%	6,10%	9,24%
2:00	0,00%	0,31%	2,86%	0,00%	0,00%	0,00%	0,19%
3:00	0,00%	0,15%	1,43%	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%
5:00	0,00%	0,15%	1,43%	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%
7:00	0,00%	0,46%	0,00%	0,00%	1,09%	0,00%	0,48%
8:00	1,39%	0,61%	0,00%	0,00%	0,93%	0,00%	0,57%
9:00	2,08%	0,15%	0,00%	0,00%	2,49%	2,37%	1,29%
10:00	2,78%	0,15%	4,29%	0,00%	5,76%	10,17%	3,59%
11:00	4,17%	0,31%	4,29%	0,00%	9,50%	16,61%	5,79%

Strona 40 z 160



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

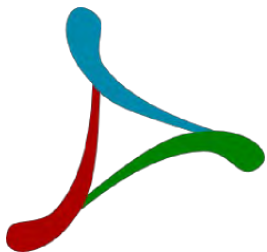
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Godzina	Motywacja podróży						Suma końcowa
	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	
12:00	13,19%	1,07%	5,71%	2,12%	24,45%	20,68%	12,16%
13:00	13,89%	1,68%	8,57%	7,42%	15,58%	17,63%	10,05%
14:00	11,81%	16,34%	12,86%	22,97%	11,53%	15,25%	15,17%
15:00	8,33%	21,22%	4,29%	36,04%	6,07%	3,73%	14,65%
16:00	5,56%	17,71%	5,71%	10,95%	4,36%	3,05%	9,38%
17:00	5,56%	12,21%	4,29%	5,65%	4,21%	1,36%	6,61%
18:00	2,08%	7,94%	5,71%	2,47%	2,65%	2,37%	4,31%
19:00	3,47%	5,95%	7,14%	1,06%	1,25%	0,34%	2,92%
20:00	4,86%	2,60%	4,29%	0,35%	1,09%	0,34%	1,72%
21:00	2,78%	0,92%	5,71%	0,00%	0,00%	0,00%	0,67%
22:00	3,47%	0,92%	4,29%	0,35%	0,00%	0,00%	0,72%
23:00	0,00%	0,31%	4,29%	0,00%	0,16%	0,00%	0,29%

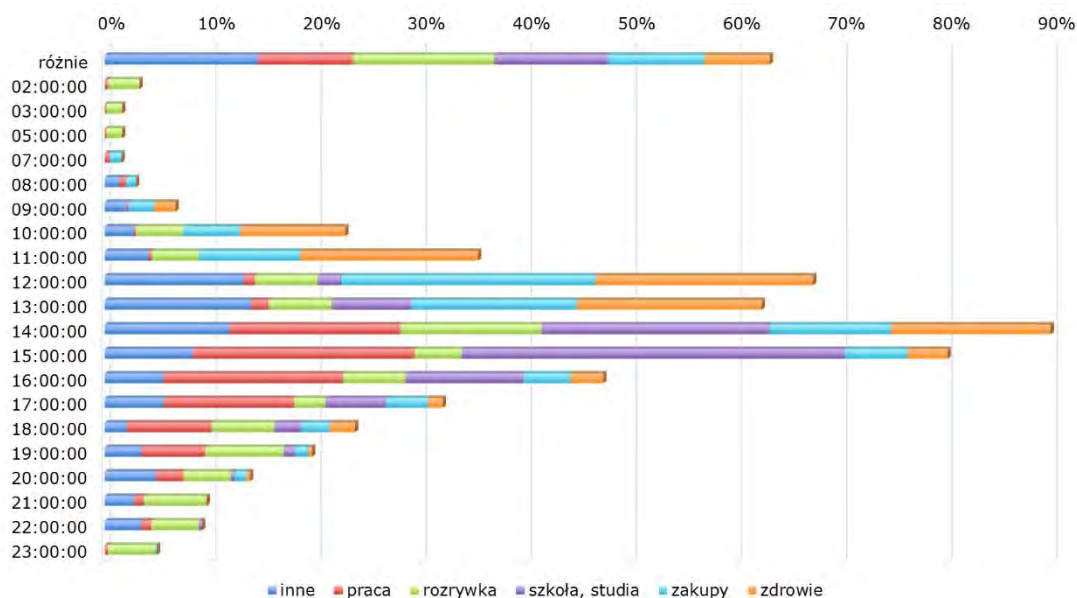
Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano również na poniższym wykresie.



Wykres 19 Struktura godzin powrotu do domu – podział ze względu na motywację podróży

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

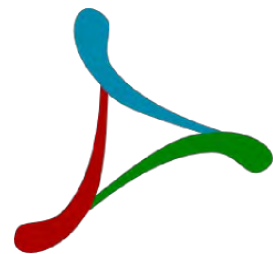
Wśród pytań dotyczących codziennych form przemieszczania się, jedno skupiało się na określeniu najczęstszego sposobu podróżowania. Wśród możliwych środków transportu wskazano możliwość podróży:

- pieszo,
- autobusem,
- pociągiem
- samochodem,
- motocyklem,
- skuterem,
- rowerem.

W poniższej tabeli zaprezentowano wskazaną przez respondentów strukturę odpowiedzi.

Tabela 13 Wybierane środki transportu

Podróż:	Udział (%)
samochodem	51,1%
autobusem	22,7%
pieszo	21,4%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

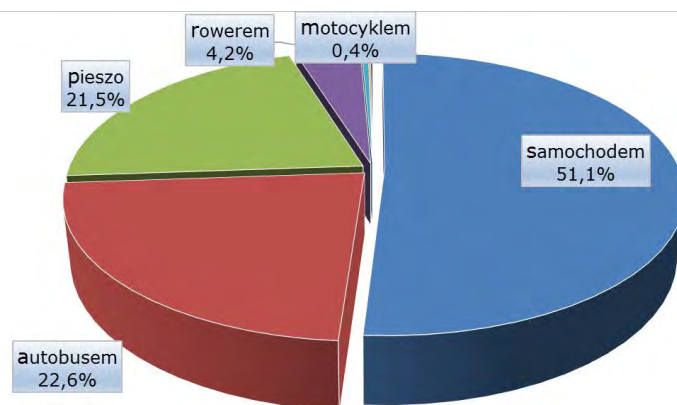
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podróż:	Udział (%)
rowerem	4,2%
motocyklem	0,4%
pociągiem	0,1%
skuterem	0,1%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę środków transportu wybieranych przez wszystkich respondentów.

Wykres 20 Preferencje dotyczące podróży wybranym środkiem transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, że największa grupa respondentów (51,1%) do przemieszczania się wybiera samochód. Aż 21,4% respondentów przemieszcza się pieszo, a 22,7% porusza się autobusem. Rower wybrało 4,2% respondentów. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

Jeśli chodzi o zilustrowanie preferencji dotyczących wyboru środka transportu, w podziale na poszczególne gminy, to sytuację tę przedstawia poniższa tabela.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

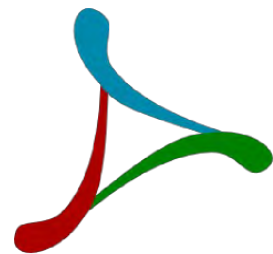
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 14 Preferencje dotyczące środka transportu w podziale na gminy

	pieszo	autobusem	pociągiem	samochodem	motocyklem	skuterem	rowerem	Suma końcowa
Biała	16,8%	29,5%	0,0%	52,6%	1,1%	0,0%	0,0%	100,0%
Branice	13,3%	26,7%	0,0%	60,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Głubczyce	15,7%	19,5%	0,0%	63,8%	0,5%	0,0%	0,5%	100,0%
Głucholazy	32,1%	19,9%	0,5%	41,2%	1,4%	0,0%	5,0%	100,0%
Grodków	33,3%	10,3%	0,0%	50,2%	0,5%	0,0%	5,6%	100,0%
Kietrz	24,8%	28,6%	0,0%	45,7%	0,0%	0,0%	1,0%	100,0%
Korfantów	4,4%	12,2%	0,0%	72,2%	0,0%	0,0%	11,1%	100,0%
Lubrza	11,1%	40,0%	0,0%	48,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Łambinowice	18,8%	21,7%	1,4%	53,6%	0,0%	0,0%	4,3%	100,0%
Nysa	18,2%	31,7%	0,0%	45,8%	0,0%	0,0%	4,3%	100,0%
Otmuchów	24,0%	16,8%	0,0%	49,6%	0,8%	1,6%	7,2%	100,0%
Paczków	20,2%	30,3%	0,8%	40,3%	0,0%	0,0%	8,4%	100,0%
Prudnik	21,1%	13,4%	0,0%	60,7%	0,8%	0,4%	3,6%	100,0%
Skoroszyce	28,8%	25,4%	0,0%	40,7%	0,0%	0,0%	5,1%	100,0%
Suma końcowa	21,3%	22,7%	0,1%	51,1%	0,4%	0,1%	4,2%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak widać najwięcej osób korzysta z samochodów (51,1%). Kolejną najliczniejszą grupą są użytkownicy autobusów (22,7%), a 21,3% respondentów podróżuje pieszo. Zależności te przedstawia również poniższy wykres.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

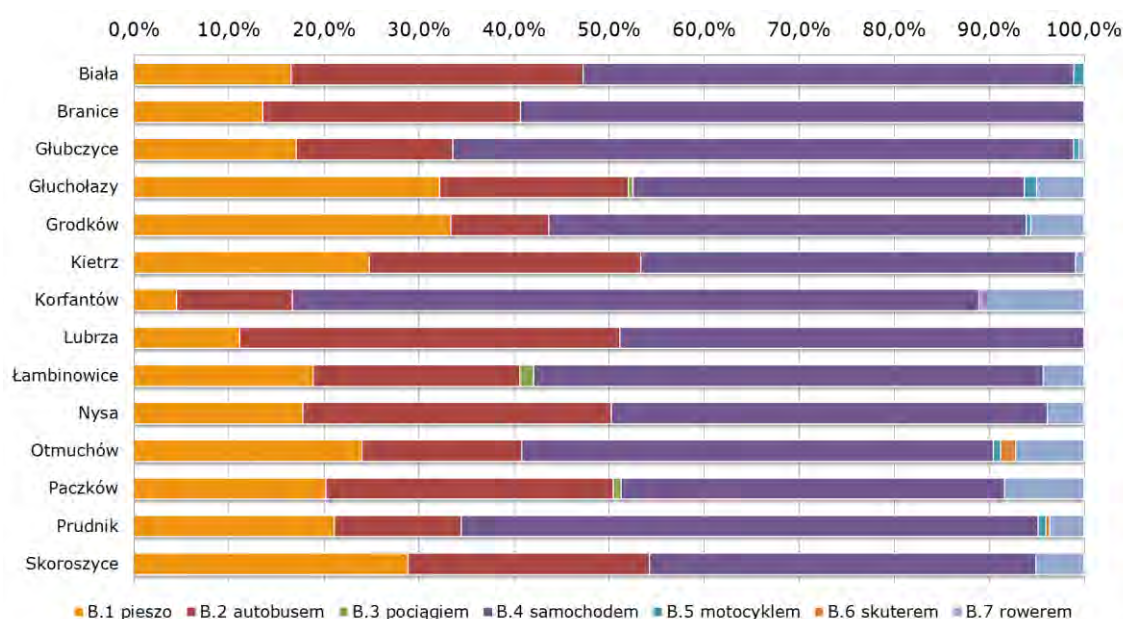
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 21 Preferencje dotyczące środka transportu w podziale na gminy



Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu zapytano respondentów o czas, jaki muszą poświęcić na dojazd do przystanku. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący komunikacją publiczną. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 15 Czas dojścia do przystanku

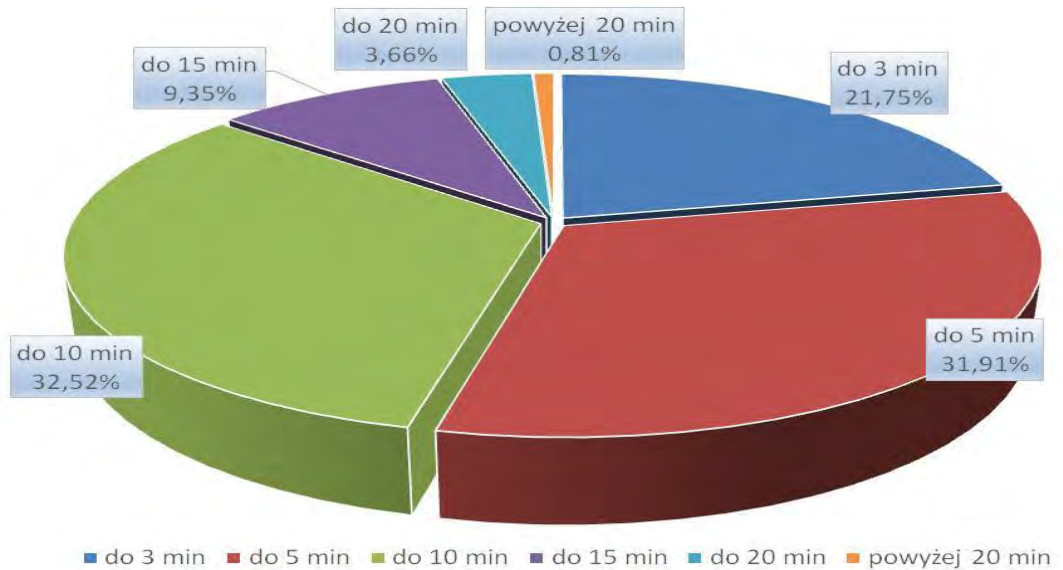
Czas	Udział (%)
do 3 min	21,75%
do 5 min	31,91%
do 10 min	32,52%
do 15 min	9,35%
do 20 min	3,66%
więcej	0,81%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 22 Czas dotarcia do przystanku



Źródło: Opracowanie własne.

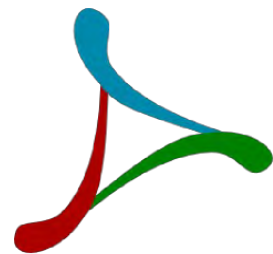
Jak wynika z zamieszczonej powyżej tabeli, ok. 1/3 respondentów (31,91%) potrzebuje na dotarcie do przystanku maksymalnie 5 minut. Trasa ta jest pokonywana w czasie krótszym niż 3 minuty przez 21,75% badanych, a 10 minut na jej przebycie potrzebuje 32,52% respondentów. Zatem dla ponad 86% ankietowanych osób czas dojścia do przystanku nie przekracza 10 minut.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o akceptowalny przez nich czas dojścia do przystanku. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 16 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

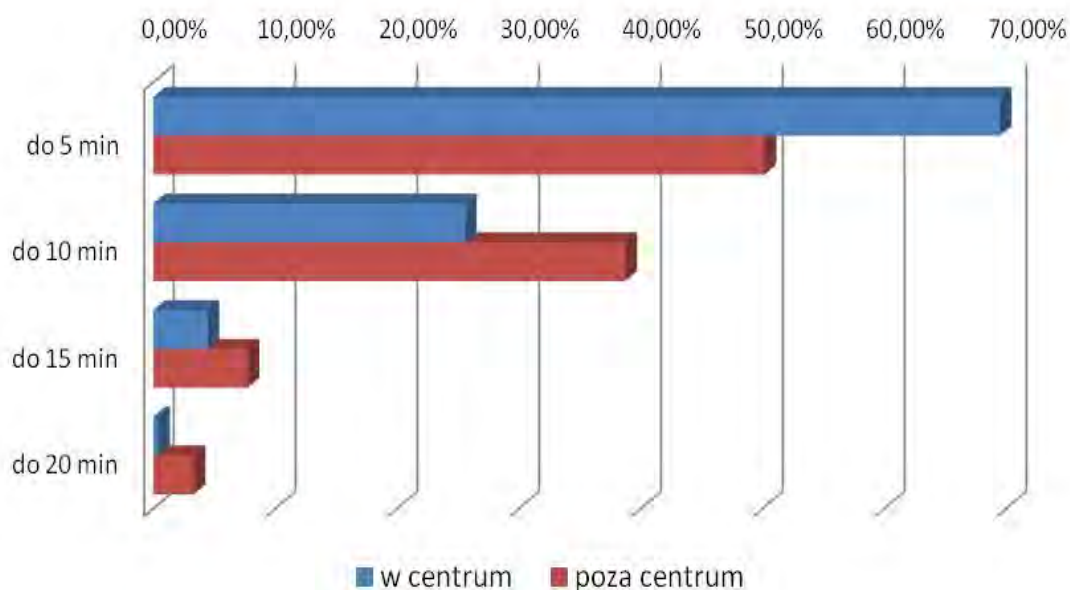
Czas	w centrum	poza centrum
do 5 min	69,51%	50,18%
do 10 min	25,61%	38,75%
do 15 min	4,47%	7,75%
do 20 min	0,41%	3,32%
Suma końcowa	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Wyniki zaprezentowano także w formie wykresu.

Wykres 23 Akceptowalny czas dojścia na przystanek



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość respondentów (69,51%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 25,61% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 10 minut, a 4,47% respondentów uważa za akceptowalny czas dojścia, który nie potrwa dłużej jak 15 minut.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane na peryferiach, najwięcej respondentów (50,18%) akceptuje czas dojścia do nich, który nie przekroczy 5 minut. Dla 38,75% respondentów akceptowalny czas stanowi maksymalnie 10 minut, natomiast dla 7,75% ankietowanych wynosi on nie więcej jak 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości z aktualnym stanem rzeczy. Oznacza to, że obecne zagęszczenie sieci przystanków jest odpowiednie, a ten aspekt świadczenia usług z zakresu transportu publicznego nie wymaga większych zmian.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali poproszeni o określenie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej na linii, którą codziennie podróżują. Mieli oni również określić jaka częstotliwość kursowania byłaby dla nich akceptowalna.

O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący komunikacją publiczną. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

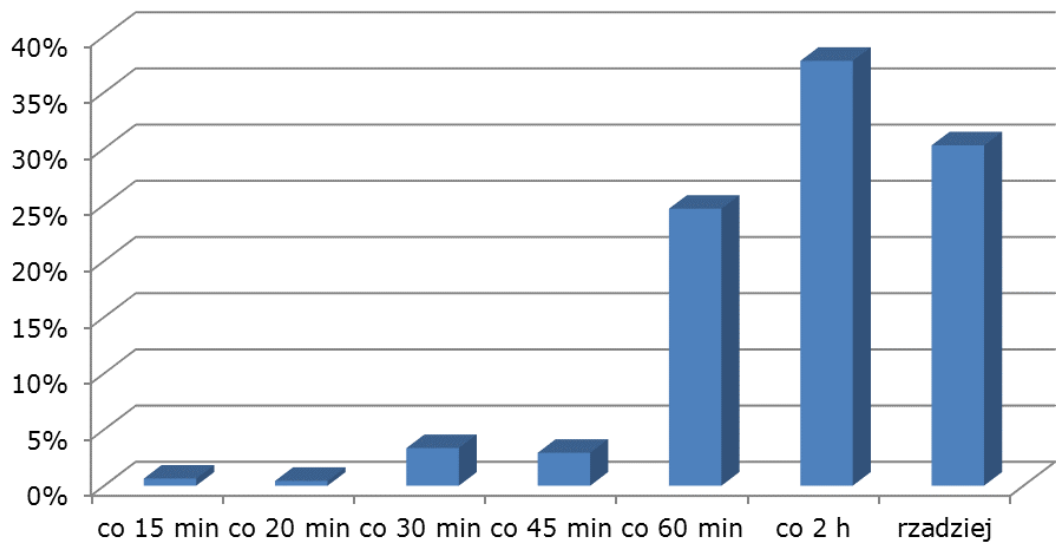
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 17 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej obecnie

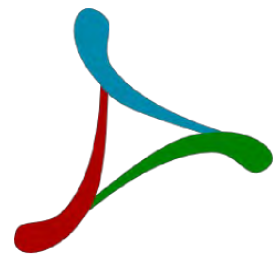
Częstotliwość	Obecna
co 15 min	0,84%
co 20 min	0,41%
co 30 min	3,32%
co 45 min	2,90%
co 60 min	24,69%
co 2 h	37,76%
rzadziej	30,08%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 24 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej obecnie



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

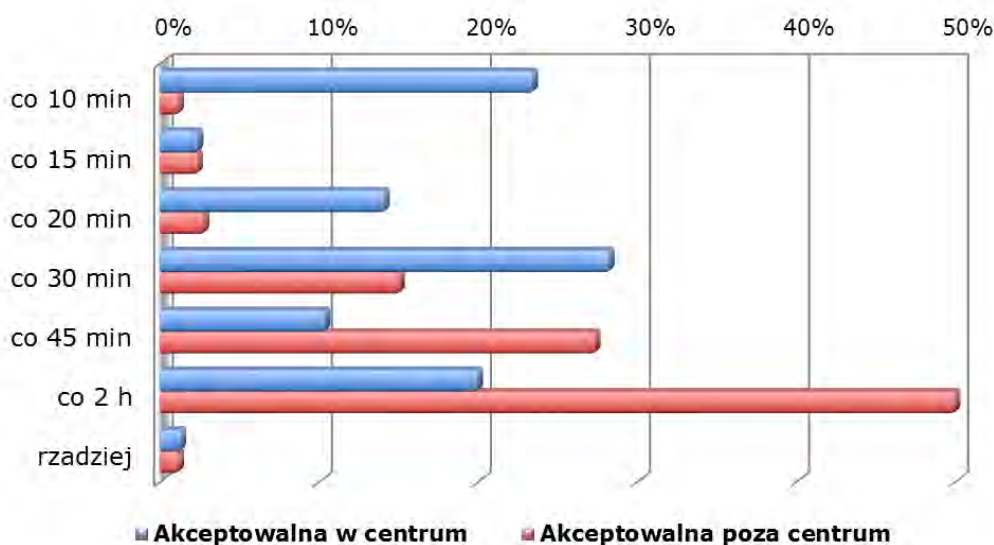
Tabela 18 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Częstotliwość	Akceptowalna w centrum	Akceptowalna poza centrum
co 10 min	23,47%	1,19%
co 15 min	2,40%	2,38%
co 20 min	14,13%	2,78%
co 30 min	28,27%	15,08%
co 45 min	10,40%	27,38%
co 2 h	20,00%	50,00%
rzadziej	1,33%	1,19%
Suma końcowa	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na wykresie.

Wykres 25 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej



Źródło: Opracowanie własne.

Analizując otrzymane wyniki można powiedzieć, iż częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą podróżuje największa liczba respondentów



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

(37,76%) wynosi co 2 godziny. Częstotliwością kursowania akceptowalną przez największą ilość osób w centrum jest co 30 minut (28,27% respondentów), a poza centrum co 2 godziny (50,00% ankietowanych).

Dla 24,69% respondentów aktualna częstotliwość kursowania linii wynosi co 60 minut, dla 30,08% częstotliwość ta jest rzadsza niż co 2 godziny.

Wyniki badania wskazują na ograniczony dostęp większości respondentów do swobodnego przemieszczania się.

Poniżej przedstawiono omawiane zależności w podziale na wybrane do badania gminy.

Tabela 19 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w gminach

		co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	co 2 h	rzadziej	Suma końcowa
Biała	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	4,17%	0,00%	16,67%	66,67%	12,50%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	4,55%	40,91%	45,45%	9,09%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	20,00%	66,67%	0,00%	13,33%	0,00%	100,00%
Branice	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	6,67%	33,33%	60,00%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	40,00%	0,00%	40,00%	20,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	87,50%	12,50%	100,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

		co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	co 2 h	rzadziej	Suma końcowa
Głubczyce	obecnie	0,00%	5,26%	5,26%	2,63%	5,26%	42,11%	26,32%	13,16%	100,00%
	pożądana w centrum	30,30%	12,12%	12,12%	24,24%	15,15%	0,00%	6,06%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	7,69%	3,85%	19,23%	38,46%	15,38%	0,00%	15,38%	0,00%	100,00%
Głucholazy	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	26,67%	40,00%	33,33%	100,00%
	pożądana w centrum	2,50%	0,00%	20,00%	37,50%	15,00%	0,00%	22,50%	2,50%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	3,85%	23,08%	23,08%	0,00%	50,00%	0,00%	100,00%
Grodków	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	18,18%	81,82%	100,00%
	pożądana w centrum	25,00%	0,00%	25,00%	33,33%	8,33%	0,00%	8,33%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	5,88%	0,00%	0,00%	11,76%	0,00%	82,35%	0,00%	100,00%
Kietrz	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	3,33%	0,00%	10,00%	50,00%	36,67%	100,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

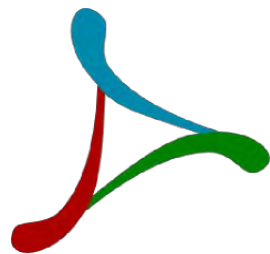
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

		co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	co 2 h	rzadziej	Suma końcowa
	pożądana w centrum	44,44%	0,00%	0,00%	14,81%	3,70%	0,00%	29,63%	7,41%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	27,27%	9,09%	0,00%	63,64%	0,00%	100,00%
Korfantów	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,09%	0,00%	90,91%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	0,00%	66,67%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%
Lubrza	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	43,75%	56,25%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	18,75%	56,25%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	14,29%	42,86%	0,00%	42,86%	0,00%	100,00%
Łambinowice	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	6,25%	0,00%	0,00%	43,75%	50,00%	100,00%



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

		co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	co 2 h	rzadziej	Suma końcowa
	pożądana w centrum	25,00%	0,00%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	7,14%	7,14%	7,14%	0,00%	0,00%	78,57%	0,00%	100,00%
Nysa	obecnie	0,00%	1,24%	0,00%	6,21%	4,35%	41,61%	34,78%	11,80%	100,00%
	pożądana w centrum	26,81%	2,90%	14,49%	28,99%	5,80%	0,00%	21,01%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	2,78%	0,00%	13,89%	40,28%	0,00%	41,67%	1,39%	100,00%
Otmuchów	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	5,00%	15,00%	10,00%	45,00%	25,00%	100,00%
	pożądana w centrum	33,33%	0,00%	0,00%	11,11%	22,22%	0,00%	33,33%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	36,36%	0,00%	63,64%	0,00%	100,00%
Paczków	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	10,81%	40,54%	48,65%	100,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

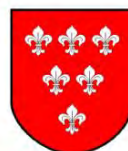
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

		co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	co 2 h	rzadziej	Suma końcowa
	pożądana w centrum	29,41%	0,00%	0,00%	5,88%	0,00%	0,00%	64,71%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	5,88%	11,76%	0,00%	76,47%	5,88%	100,00%
Prudnik	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	21,88%	56,25%	21,88%	100,00%
	pożądana w centrum	41,38%	6,90%	3,45%	31,03%	17,24%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	11,11%	0,00%	33,33%	33,33%	0,00%	22,22%	0,00%	100,00%
Skoroszyce	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	6,67%	13,33%	13,33%	13,33%	53,33%	100,00%
	pożądana w centrum	21,43%	0,00%	21,43%	35,71%	7,14%	0,00%	14,29%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	9,09%	9,09%	0,00%	0,00%	45,45%	0,00%	36,36%	0,00%	100,00%

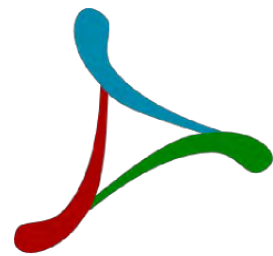
Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU

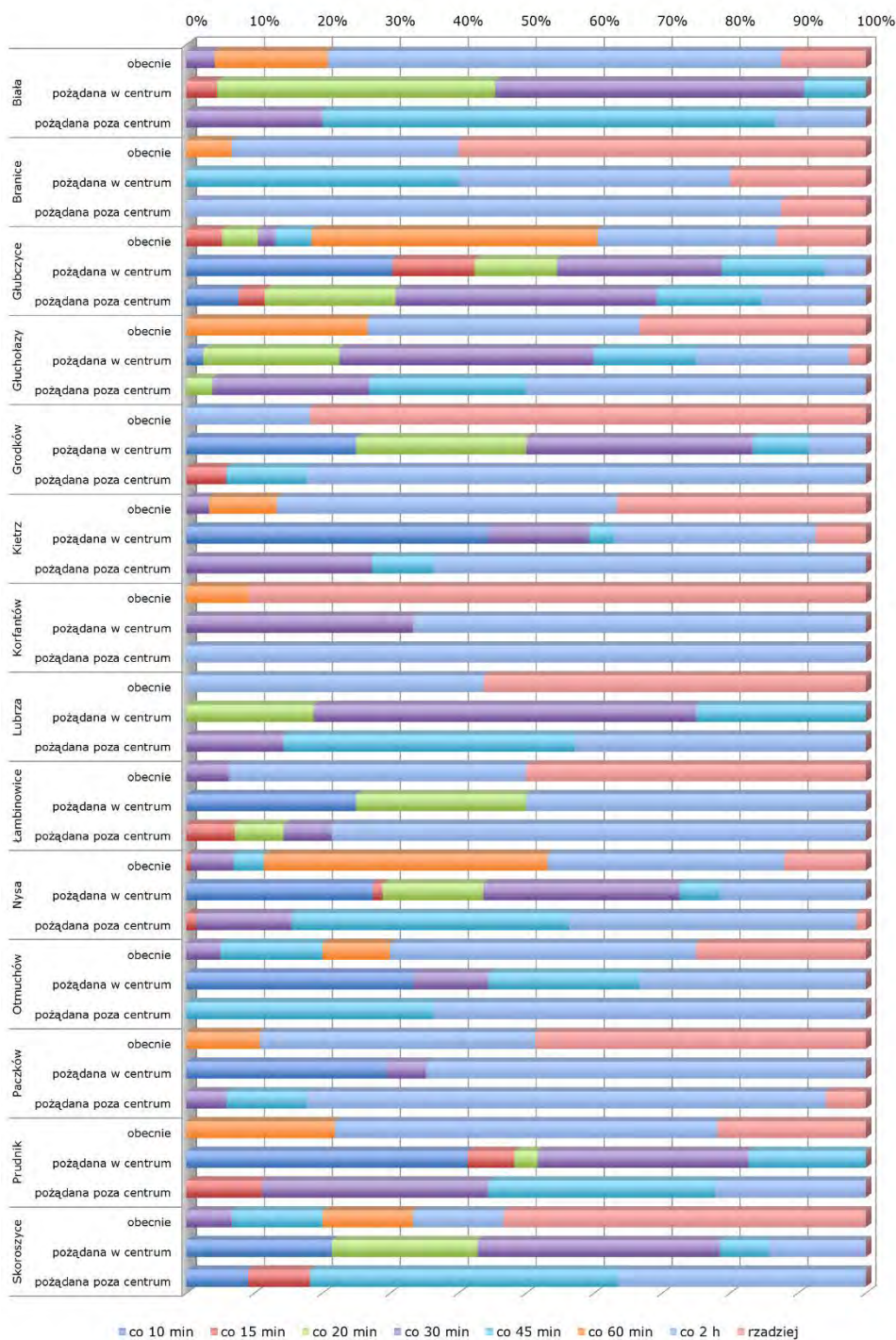


Wykres 26 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w gminach



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



W dalszej części ankiety zapytano o częstotliwość z jaką podróżują respondenci. Wyniki zaprezentowano w tabeli.

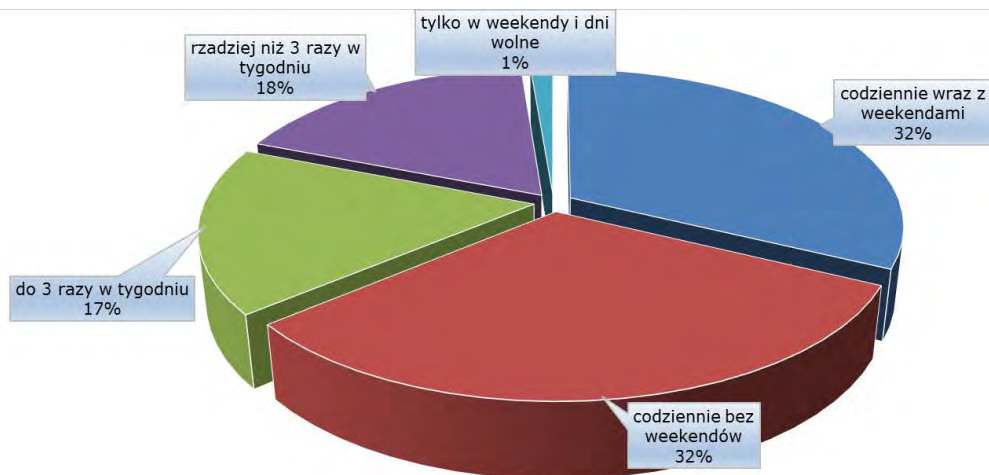
Tabela 20 Częstotliwość podróży respondentów

Częstotliwość podróży	Udział
codziennie wraz z weekendami	32%
codziennie bez weekendów	32%
do 3 razy w tygodniu	17%
rzadziej niż 3 razy w tygodniu	18%
tylko w weekendy i dni wolne	1%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano również na wykresie kołowym.

Wykres 27 Częstotliwość podróży respondentów



Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnej tabeli zaprezentowano częstotliwość z jaką wykorzystane są poszczególne środki transportu. Uwzględniono tu również częstotliwość przemieszczania się respondentów.

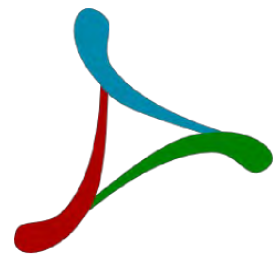


Tabela 21 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się respondentów

	pieszo	transport zbiorowy	samochód	rower	motocykl
codziennie wraz z weekendami	28,85%	7,98%	43,84%	9,80%	9,52%
codziennie bez weekendów	23,99%	25,00%	41,91%	4,62%	4,48%
do 3 razy w tygodniu	10,16%	22,66%	61,20%	3,39%	2,60%
rzadziej niż 3 razy w tygodniu	9,57%	31,49%	52,90%	3,27%	2,77%
tylko w weekendy i dni wolne	10,71%	21,43%	53,57%	7,14%	7,14%

Biuro projektu:

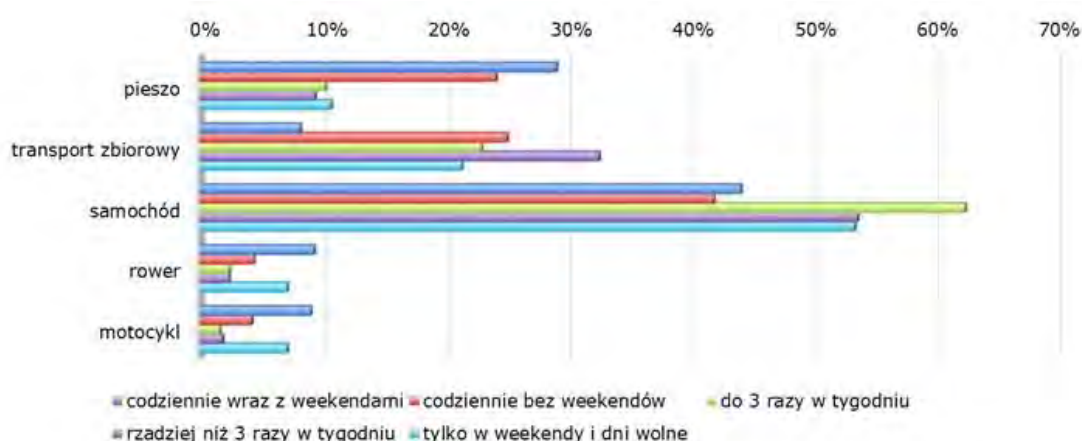
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

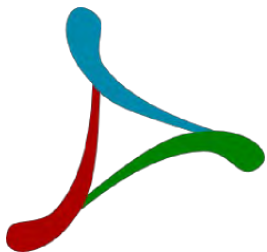
Wyniki zaprezentowano także na wykresie.

Wykres 28 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się respondentów



Źródło: Opracowanie własne.

Informacje te rozbito także na poszczególne gminy, co zaprezentowano w poniższej tabeli oraz zamieszczonym pod nią wykresie.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

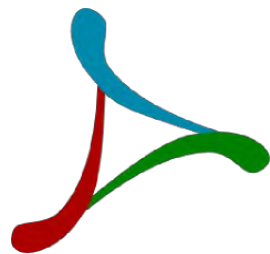
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 22 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się w poszczególnych gminach

		codziennie bez weekendów	codziennie wraz z weekendami	do 3 razy w tygodniu	nie dotyczy	rzadziej niż 3 razy w tygodniu	tylko w weekendy i dni wolne	Suma końcowa
Biała	transport zbiorowy	59%	5%	18%	0%	18%	0%	100%
	samochód	20%	14%	31%	4%	31%	0%	100%
	pieszo	25%	44%	19%	0%	13%	0%	100%
	rower	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	motocykl	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Branice	transport zbiorowy	45%	0%	9%	0%	45%	0%	100%
	samochód	34%	34%	9%	0%	23%	0%	100%
	pieszo	14%	57%	29%	0%	0%	0%	100%
	rower	0%	8%	17%	58%	8%	8%	100%
	motocykl	0%	0%	0%	100%	0%	0%	100%
Głubczyce	transport zbiorowy	30%	38%	14%	0%	14%	5%	100%
	samochód	20%	29%	39%	2%	10%	1%	100%
	pieszo	31%	34%	16%	0%	16%	3%	100%
	rower	7%	0%	21%	36%	29%	7%	100%
	motocykl	0%	7%	0%	86%	7%	0%	100%
Głuchołazy	transport zbiorowy	30%	5%	28%	0%	35%	2%	100%
	samochód	22%	29%	27%	5%	18%	0%	100%
	pieszo	32%	48%	11%	0%	8%	2%	100%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

		codziennie bez weekendów	codziennie wraz z weekendami	do 3 razy w tygodniu	nie dotyczy	rzadziej niż 3 razy w tygodniu	tylko w weekendy i dni wolne	Suma końcowa
	rower	18%	27%	27%	9%	18%	0%	100%
	motocykl	33%	67%	0%	0%	0%	0%	100%
Grodków	transport zbiorowy	52%	10%	0%	0%	38%	0%	100%
	samochód	39%	31%	9%	0%	16%	5%	100%
	pieszo	42%	49%	3%	0%	4%	1%	100%
	rower	21%	57%	7%	14%	0%	0%	100%
	motocykl	33%	0%	0%	67%	0%	0%	100%
Kietrz	transport zbiorowy	46%	4%	11%	0%	39%	0%	100%
	samochód	19%	32%	34%	0%	15%	0%	100%
	pieszo	48%	52%	0%	0%	0%	0%	100%
	rower	0%	17%	0%	67%	8%	8%	100%
	motocykl	0%	0%	0%	100%	0%	0%	100%
Korfantów	transport zbiorowy	40%	0%	0%	0%	60%	0%	100%
	samochód	14%	20%	28%	3%	34%	2%	100%
	pieszo	25%	50%	0%	0%	25%	0%	100%
	rower	20%	0%	10%	0%	70%	0%	100%
	motocykl	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Lubrza	transport zbiorowy	69%	0%	23%	0%	8%	0%	100%
	samochód	9%	18%	23%	0%	45%	5%	100%
	pieszo	40%	40%	0%	0%	20%	0%	100%
	rower	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

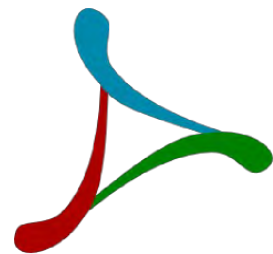


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

		codziennie bez weekendów	codziennie wraz z weekendami	do 3 razy w tygodniu	nie dotyczy	rzadziej niż 3 razy w tygodniu	tylko w weekendy i dni wolne	Suma końcowa
	motocykl	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Łambinowice	transport zbiorowy	13%	25%	13%	0%	44%	6%	100%
	samochód	17%	19%	22%	14%	25%	3%	100%
	pieszo	46%	46%	8%	0%	0%	0%	100%
	rower	25%	25%	0%	25%	25%	0%	100%
	motocykl	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Nysa	transport zbiorowy	30%	18%	28%	0%	24%	1%	100%
	samochód	30%	28%	19%	4%	17%	2%	100%
	pieszo	35%	45%	9%	0%	11%	0%	100%
	rower	16%	31%	19%	16%	19%	0%	100%
	motocykl	8%	0%	0%	92%	0%	0%	100%
Otmuchów	transport zbiorowy	38%	5%	14%	0%	43%	0%	100%
	samochód	24%	11%	26%	0%	39%	0%	100%
	pieszo	27%	37%	13%	0%	23%	0%	100%
	rower	10%	30%	0%	10%	50%	0%	100%
	motocykl	0%	0%	0%	25%	75%	0%	100%
Paczków	transport zbiorowy	42%	10%	16%	0%	29%	3%	100%
	samochód	23%	19%	23%	0%	34%	0%	100%
	pieszo	50%	38%	4%	0%	8%	0%	100%
	rower	9%	36%	27%	0%	27%	0%	100%
	motocykl	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

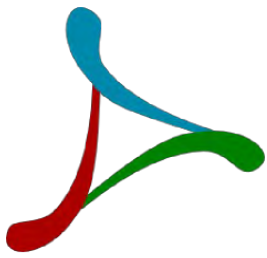
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

		codziennie bez weekendów	codziennie wraz z weekendami	do 3 razy w tygodniu	nie dotyczy	rzadziej niż 3 razy w tygodniu	tylko w weekendy i dni wolne	Suma końcowa
Prudnik	transport zbiorowy	52%	3%	21%	0%	24%	0%	100%
	samochód	36%	46%	9%	1%	7%	1%	100%
	pieszo	39%	51%	8%	0%	2%	0%	100%
	rower	3%	7%	3%	84%	3%	1%	100%
	motocykl	2%	2%	2%	95%	0%	0%	100%
Skoroszyce	transport zbiorowy	83%	8%	0%	0%	8%	0%	100%
	samochód	33%	42%	13%	0%	8%	4%	100%
	pieszo	41%	41%	12%	0%	6%	0%	100%
	rower	0%	75%	0%	25%	0%	0%	100%
	motocykl	0%	0%	0%	100%	0%	0%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

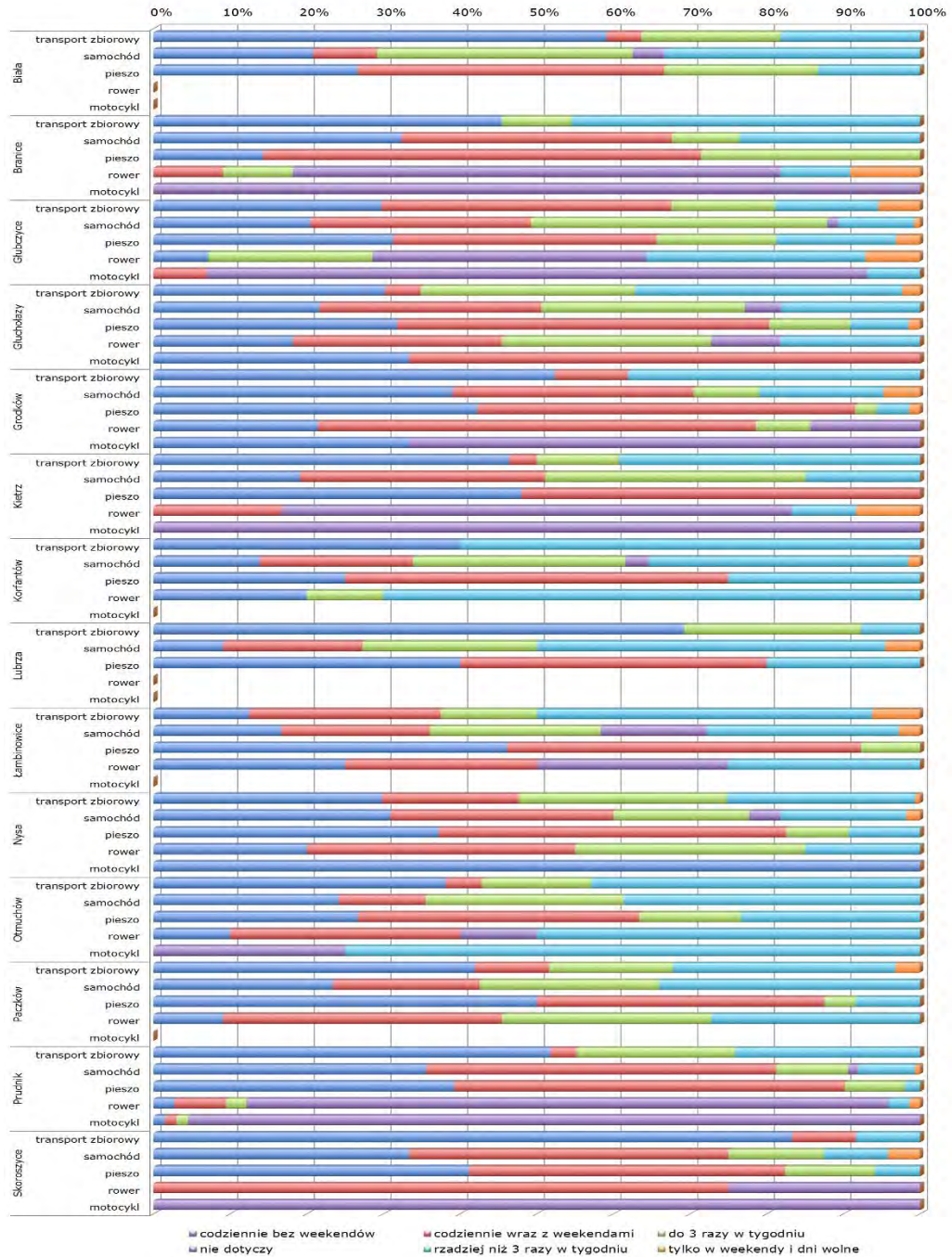


Wykres 29 Częstość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstości przemieszczania się respondentów w poszczególnych gminach

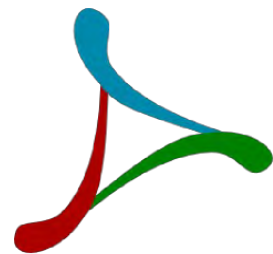
Biuro projektu:

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

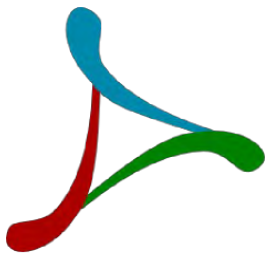
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W kolejnym pytaniu respondenci wskazywali *Dlaczego Pan/Pani korzysta z transportu zbiorowego w codziennych dojazdach?*. Odpowiedzi na to pytanie udzielały jedynie osoby podróżujące komunikacją miejską. Uzyskane wyniki prezentuje poniższa tabela.

Tabela 23 Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach

Determinanty	Udział (%)
brak prawa jazdy	25,13%
brak własnego środka transportu	24,29%
wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu	9,81%
niskie koszty transportu publicznego	8,28%
wygoda podróżowania komunikacją publiczną	7,82%
bliskość przystanków	6,21%
krótki czas podróży	5,21%
częstotliwość kursowania	3,14%
bezpieczeństwo	2,22%
obawa przed wypadkiem	2,07%
brak miejsc parkingowych	1,61%
punktualność	1,46%
zły stan techniczny dróg	1,15%
względy ekologiczne	0,84%
opinia znajomych, rodziny	0,77%
dobry stan przystanków i pojazdów	0,00%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

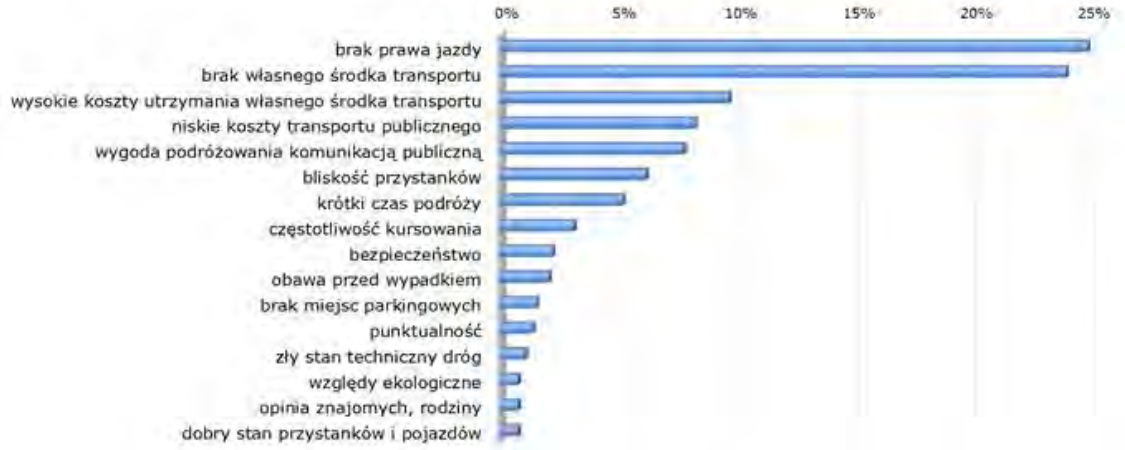


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jak wynika z powyższej tabeli, blisko połowa podróżujących komunikacją miejską wybiera ją z powodu braku prawa jazdy lub braku własnego środka transportu. Wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 30 Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach



Źródło: Opracowanie własne.

Najczęściej wskazywane determinanty rozłożono także na poszczególne gminy i zaprezentowano w tabeli poniżej oraz na znajdującym się pod nią wykresie.

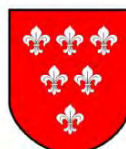
Tabela 24 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach w podziale na gminy

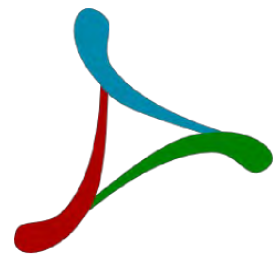
	Brak prawa jazdy	Brak własnego środka transportu	Wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu	Pozostałe
Biała	32,00%	18,67%	8,00%	41,33%
Branice	20,00%	17,78%	11,11%	51,11%
Głubczyce	25,42%	27,12%	10,17%	37,29%
Głucholązy	26,17%	18,69%	2,80%	52,34%
Grodków	30,19%	24,53%	11,32%	33,96%
Kietrz	26,32%	27,63%	2,63%	43,42%
Korfantów	21,74%	34,78%	17,39%	26,09%

Strona 64 z 160



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

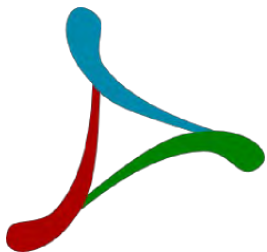
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Brak prawa jazdy	Brak własnego środka transportu	Wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu	Pozostałe
Lubrza	43,24%	29,73%	10,81%	16,22%
Łambinowice	28,57%	40,00%	5,71%	25,71%
Nysa	24,34%	23,31%	9,64%	42,89%
Otmuchów	22,73%	27,27%	9,09%	40,91%
Paczków	21,24%	23,68%	16,67%	38,60%
Prudnik	21,05%	23,68%	11,48%	43,86%
Skoroszyce	16,22%	21,62%	16,22%	45,95%
Suma końcowa	25,13%	24,29%	9,81%	40,78%

Źródło: Opracowanie własne.

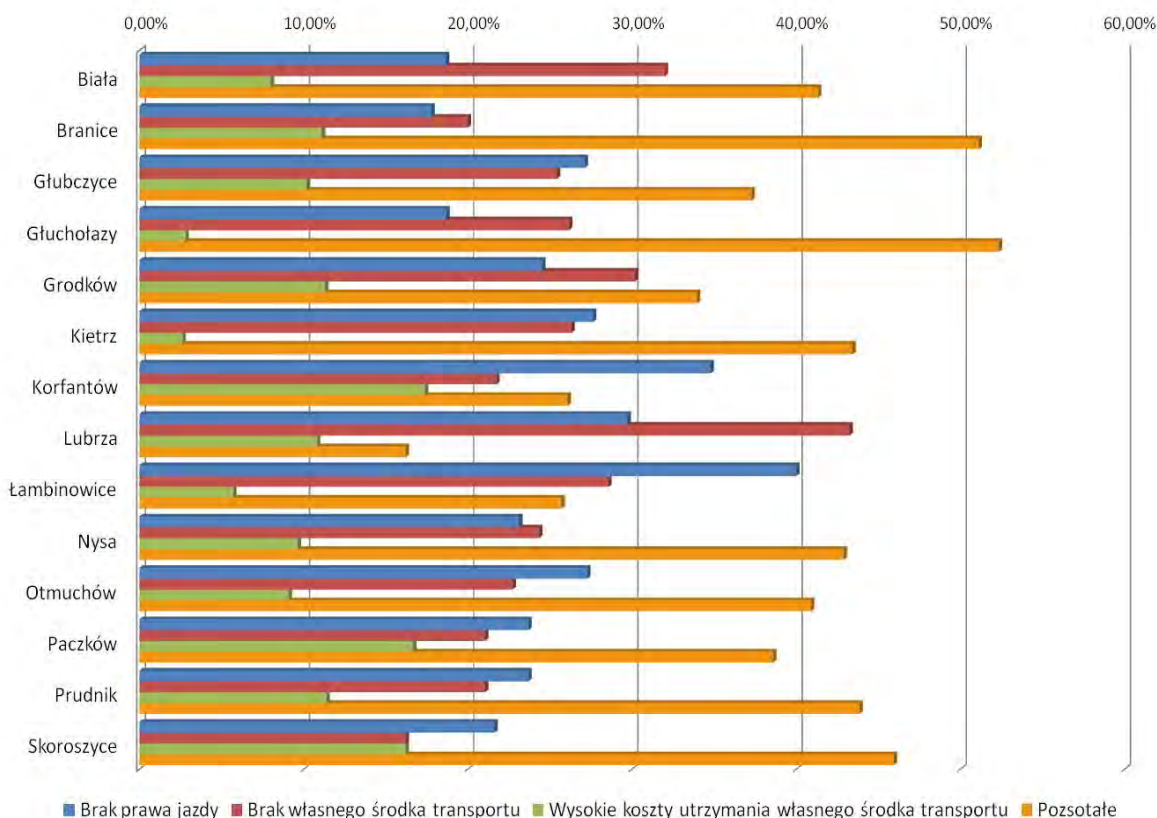


Wykres 31 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach w podziale na gminy

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

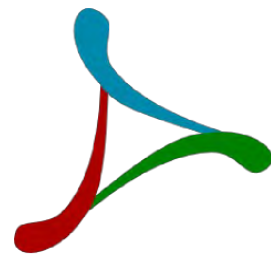
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Wśród najważniejszych determinant wyboru transportu zbiorowego w codziennych podróżach, na brak prawa jazdy najczęściej wskazywali respondenci w Lubrzy (43,24%), a najrzadziej w Skoroszycach (16,22%). Drugi w kolejności powód, czyli brak własnego środka transportu, najczęściej był wybierany w Łambinowicach (40,00%), a najrzadziej w Branicach (17,78%). Jako kolejny ważny powód wskazywano wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu; najczęściej miało to miejsce w Korfantowie (17,39%), a najrzadziej w Kietrz (2,63%).

W dalszej części ankiety zapytano osoby podróżujące własnym środkiem transportu *Dlaczego Pan/Pani korzysta z własnego środka transportu?*. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

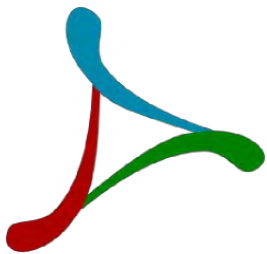
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 25 Determinanty wyboru własnego środka transportu

Determinanty	Udział (%)
wygoda podróżowania własnym środkiem transportu	30,05%
brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	26,46%
długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	13,33%
długi czas przejazdu komunikacją publiczną	7,49%
wysokie koszty komunikacji publicznej	7,38%
mały komfort podróży w komunikacji publicznej	6,03%
duża odległość do przystanku	4,06%
we własnym środku transportu czuję się bardziej wyróżniony	2,51%
kiepski stan przystanków i pojazdów komunikacji publicznej	1,62%
małe bezpieczeństwo podróży w komunikacji publicznej	1,08%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa ilość respondentów wskazała wygodę podróżowania własnym środkiem transportu (30,05%), następną najliczniejszą odpowiedzią był brak dobrego połączenia komunikacją publiczną (26,46%) oraz długi czas oczekiwania na komunikację publiczną (13,33%). Uzyskane wyniki zaprezentowano także w formie wykresu.

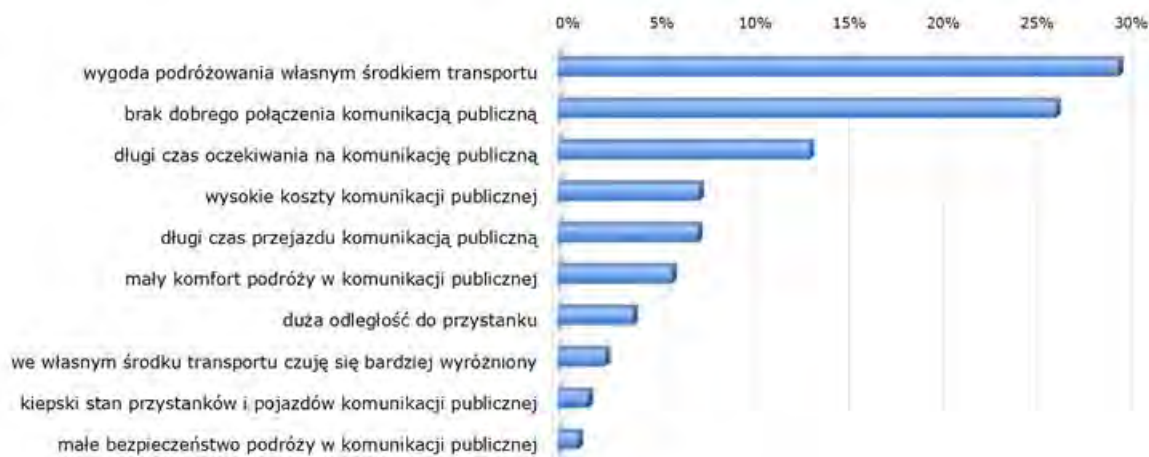


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 32 Determinanty wyboru własnego środka transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 26 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru własnego środka transportu w podziale na gminy

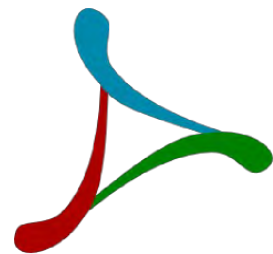
	Wygoda podróżowania własnym środkiem transportu	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	Długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	Pozostałe
Biała	30,53%	29,47%	11,58%	28,42%
Branice	24,21%	28,42%	12,63%	34,74%
Głubczyce	18,29%	19,17%	20,35%	42,18%
Głuchołazy	25,66%	27,88%	12,39%	34,07%
Grodków	26,24%	27,30%	13,12%	33,33%
Kietrz	22,48%	27,91%	16,28%	33,33%
Korfantów	38,79%	47,41%	6,03%	7,76%
Lubrza	31,82%	29,55%	6,82%	31,82%
Łambinowice	30,14%	32,88%	16,44%	20,55%
Nysa	47,60%	22,12%	10,58%	19,71%

Strona 68 z 160



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

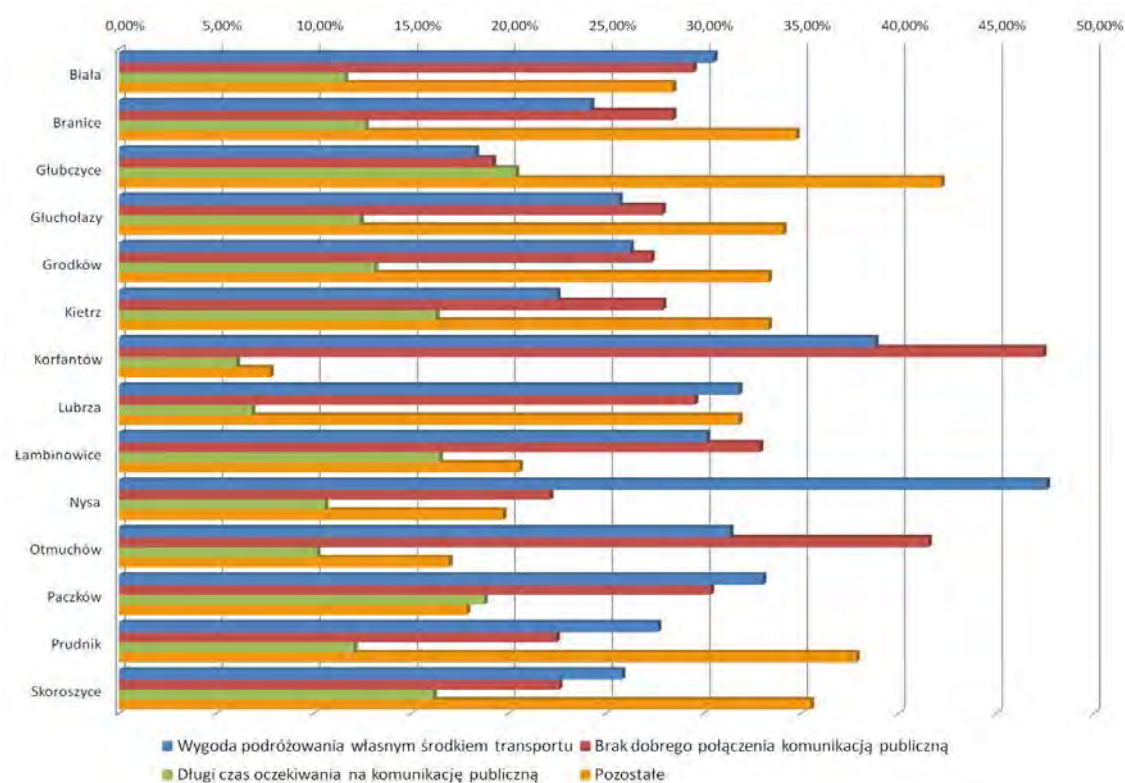
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Wygoda podróżowania własnym środkiem transportu	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	Długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	Pozostałe
Otmuchów	31,36%	41,53%	10,17%	16,95%
Paczków	33,04%	30,36%	18,75%	17,86%
Prudnik	27,65%	22,45%	12,06%	37,84%
Skoroszyce	25,81%	22,58%	16,13%	35,48%
Suma końcowa	30,05%	26,46%	13,33%	30,17%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 33 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru własnego środka transportu w podziale na gminy



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jako główny powód wybierania własnego środka transportu w codziennych podróżach, na wygodę podróżowania własnym środkiem transportu najczęściej respondentów wskazało w Nysie (47,60%), a najmniej w Głubczycach (18,29%). Następnym powodem, czyli brakiem dobrego połączenia komunikacją publiczną, najczęściej osób wskazało w Korfantowie (47,41%), a najmniej w Głubczycach (19,17%). Ostatni z ważniejszych powodów to długi czas oczekiwania na komunikację publiczną, tę odpowiedź najczęściej respondentów wskazało w Głubczycach (20,35%), a najmniej w Korfantowie (6,03%).

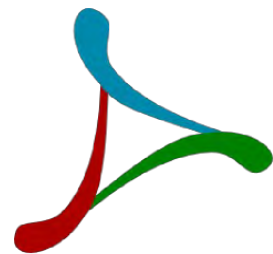
W dalszej części zapytano przemieszczających się pieszo i własnym środkiem transportu *Czy problemy z dostępnością do publicznego transportu są przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej, oraz dostępie do usług publicznych?*. Poniższa tabela prezentuje zestawienie otrzymanych odpowiedzi.

Tabela 27 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych

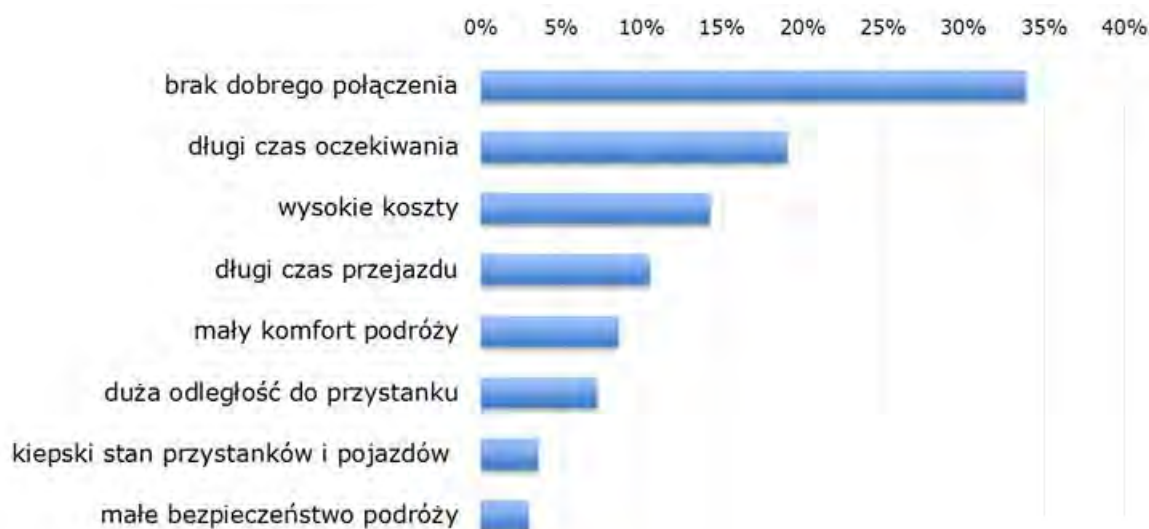
Przeszkody	Udział (%)
brak dobrego połączenia	34,00%
długi czas oczekiwania	19,06%
wysokie koszty	14,14%
długi czas przejazdu	10,48%
mały komfort podróży	8,54%
duża odległość do przystanku	7,28%
kiepski stan przystanków i pojazdów	3,56%
małe bezpieczeństwo podróży	2,94%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli największą przeszkodą wskazywaną przez respondentów jest brak dobrego połączenia – wskazało ją 34,00% osób. Problematyczny okazuje się również długi czas oczekiwania na pojazdy komunikacji publicznej, który został wskazany przez 19,06% osób. Uzyskane wyniki zaprezentowano na poniższym wykresie.



Wykres 34 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 28 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych w poszczególnych gminach

	Brak dobrego połączenia	Długi czas oczekiwania	Wysokie koszty	Pozostałe
Biała	4,00%	3,40%	4,35%	3,94%
Branice	2,95%	3,40%	3,89%	3,75%
Głubczyce	7,99%	14,60%	10,07%	14,20%
Głuchołazy	10,85%	9,00%	13,27%	7,50%
Grodków	13,70%	16,81%	15,79%	15,48%
Kietrz	4,47%	5,77%	5,49%	4,64%
Korfantów	5,71%	2,21%	0,23%	0,99%



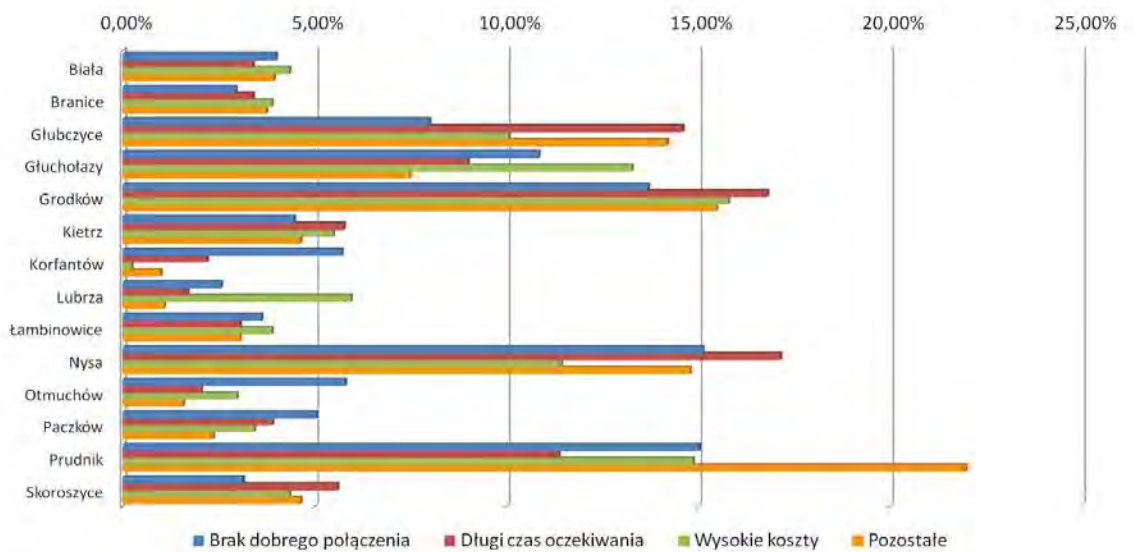
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

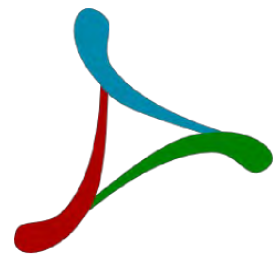
	Brak dobrego połączenia	Długi czas oczekiwania	Wysokie koszty	Pozostałe
Lubrza	2,57%	1,70%	5,95%	1,08%
Łambinowice	3,62%	3,06%	3,89%	3,06%
Nysa	15,13%	17,15%	11,44%	14,79%
Otmuchów	5,80%	2,04%	2,97%	1,58%
Paczków	5,04%	3,90%	3,43%	2,37%
Prudnik	15,03%	11,38%	14,87%	21,99%
Skoroszyce	3,14%	5,60%	4,35%	4,64%
Suma końcowa	34,00%	19,06%	14,14%	32,80%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 35 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych w poszczególnych gminach



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jako najważniejszy czynnik generujący problemy z dostępnością do publicznego transportu respondenci wybrali brak dobrego połączenia – najwięcej tego typu odpowiedzi padło w Nysie (15,13%), a najmniej w Lubrzy (2,57%). Długi czas oczekiwania był najczęściej wybierany w Nysie (17,15%), a najrzadziej w Lubrzy (1,70%). Za czynnik utrudniający uznano także wysokie koszty, odpowiedź ta najczęściej pojawiała się w Grodkowie (15,79%), a najrzadziej w Korfantowie (0,23%).

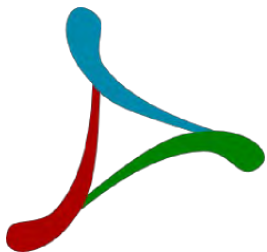
W dalszej części badania przemieszczający się pieszo i własnym środkiem transportu odpowiadali na pytanie *Co wpłynęłoby na zmianę środka transportu na transport zbiorowy?*. Zestawienie uzyskanych odpowiedzi prezentuje poniższa tabela.

Tabela 29 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy

Czynniki wpływające na zmianę	Udział (%)
częstsze kursowanie komunikacji publicznej	28,39%
nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu publicznego	25,80%
niższe koszty podróży transportem publicznym	10,76%
poprawa punktualności komunikacji publicznej	8,71%
zmniejszenie odległości do przystanku	5,78%
krótszy czas przejazdu transportem publicznym	5,34%
wygoda płatności (np. płacenie przez SMS, zintegrowany bilet itp.)	4,21%
lepszą jakość przystanków	3,48%
lepszą jakość taboru komunikacji publicznej	3,18%
poprawa estetyki taboru komunikacji publicznej	2,41%
wzrost bezpieczeństwa podróży transportem publicznym	1,94%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa liczba respondentów wskazała częstsze kursowanie komunikacji publicznej (28,39% badanych) jako czynnik, który zachęciłby ich do zaczenia korzystania z komunikacji publicznej. Aż 25,80% respondentów odpowiedziało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Szczegółowe odpowiedzi



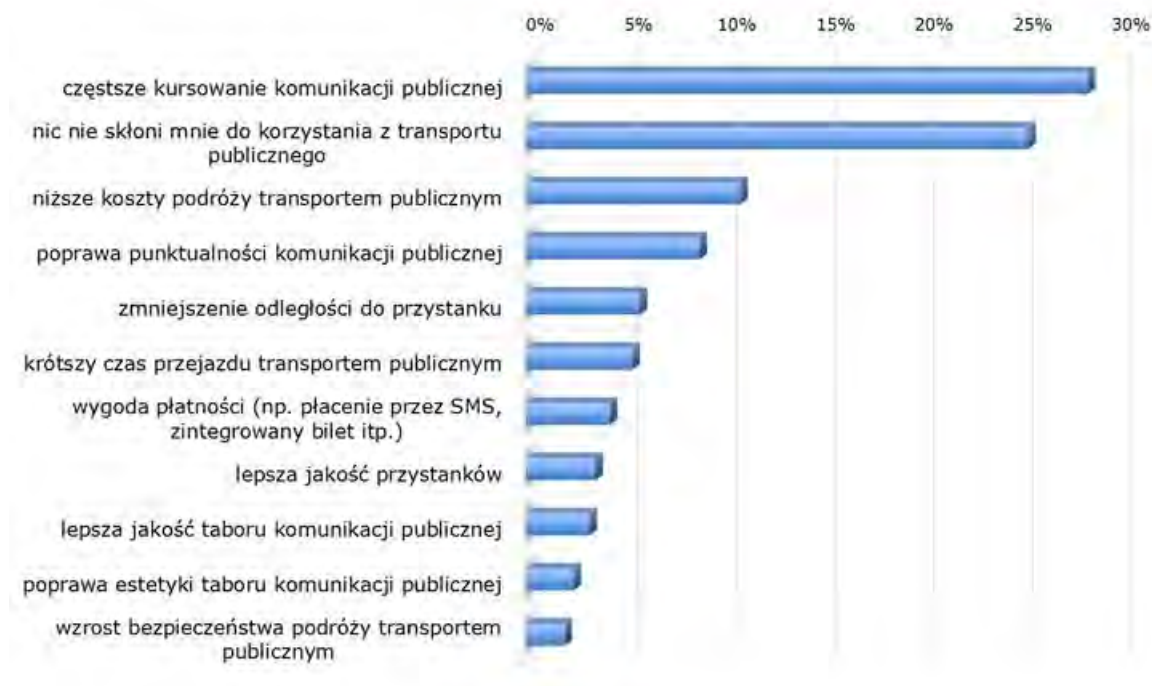
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

obrazuje powyższa tabela. Wyniki przedstawiono także w formie wykresu.

Wykres 36 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 30 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy w poszczególnych gminach

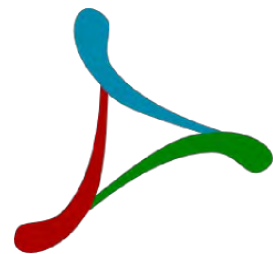
	Częstsze kursowanie komunikacji publicznej	Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu publicznego	Niższe koszty podróży transportem publicznym	Pozostałe
Biała	28,57%	29,67%	17,58%	24,18%
Branice	30,00%	5,00%	15,00%	50,00%
Głubczyce	23,09%	2,47%	8,07%	66,37%
Głuchołazy	35,13%	21,86%	15,41%	27,60%
Grodków	32,33%	25,67%	10,33%	31,67%

Strona 74 z 160



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

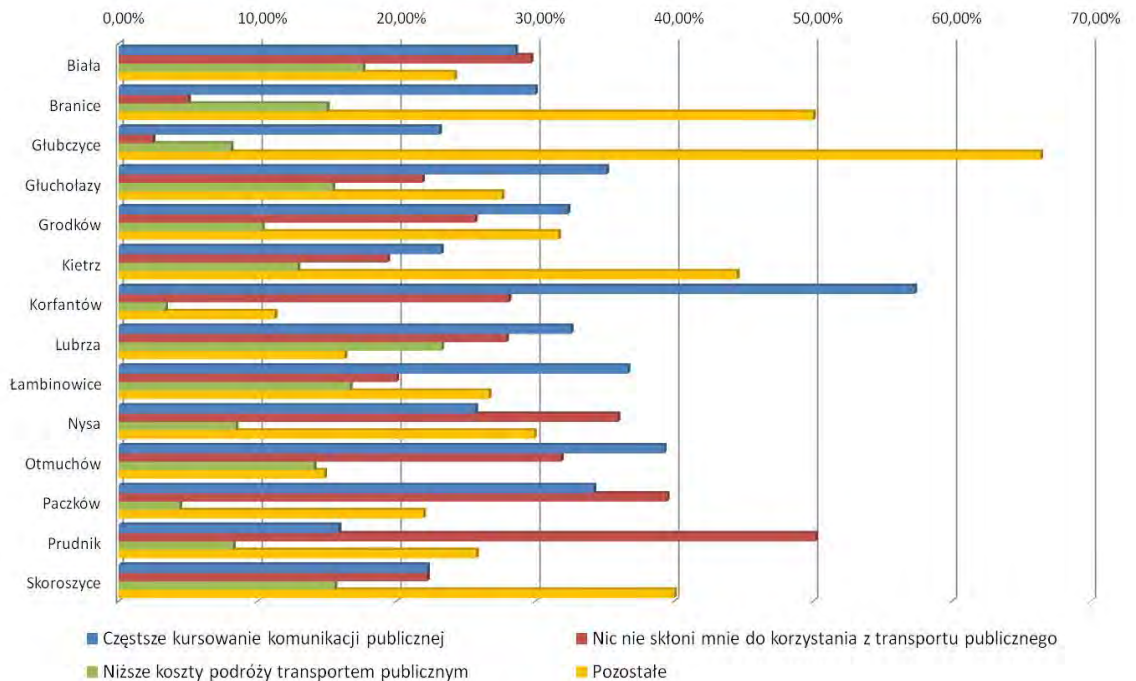
	Częstsze kursowanie komunikacji publicznej	Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu publicznego	Niższe koszty podróży transportem publicznym	Pozostałe
Kietrz	23,23%	19,35%	12,90%	44,52%
Korfantów	57,30%	28,09%	3,37%	11,24%
Lubrza	32,56%	27,91%	23,26%	16,28%
Łambinowice	36,67%	20,00%	16,67%	26,67%
Nysa	25,70%	35,94%	8,43%	29,92%
Otmuchów	39,26%	31,85%	14,07%	14,81%
Paczków	34,21%	39,47%	4,39%	21,93%
Prudnik	15,84%	50,17%	8,25%	25,74%
Skoroszyce	22,22%	22,22%	15,56%	40,00%
Suma końcowa	28,39%	25,80%	10,76%	35,05%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 37 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport zbiorowy w poszczególnych gminach

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



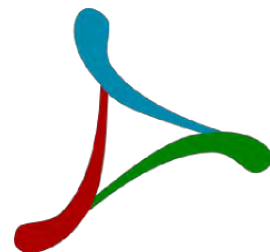
Źródło: Opracowanie własne.

Częstsze kursowanie komunikacji publicznej skłoniłoby do zmiany środka transportu na transport zbiorowy największą liczbę respondentów w Korfantowie (57,30%), a najmniejszą liczbę w Prudniku (15,84%). *Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu publicznego* – takiej odpowiedzi najwięcej respondentów udzieliło w Prudniku (50,17%), a najmniej w Głubczycach (2,47%). Niższe koszty podróży transportem publicznym najczęściej wskazywano w Lubrzy (23,26%), a najrzadziej w Korfantowie (3,37%).

Ostatnie z pytań zadanych respondentom miało na celu identyfikację czynników wpływających na zmianę środka transportu na transport rowerowy. Wyniki prezentuje poniższa tabela.

Tabela 31 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy

Czynniki	Udział (%)
nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu rowerowego	24,36%
budowa ścieżek rowerowych	20,48%

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czynniki	Udział (%)
wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	14,48%
mogę korzystać z roweru tylko przy dobrej pogodzie	12,74%
bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów	9,44%
darmowe wypożyczalnie rowerów	8,48%
krótszy czas przejazdu	3,61%
możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	2,56%
wzrost świadomości ekologicznej	2,39%
moda, opinia społeczna	1,47%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa część respondentów wskazała, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu rowerowego (24,36% osób). Badani zauważają konieczność budowy ścieżek rowerowych (20,48% respondentów) oraz zwracają uwagę na znaczenie wzrostu bezpieczeństwa poruszania się rowerem (14,48% respondentów). Uzyskane wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.



Wykres 38 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

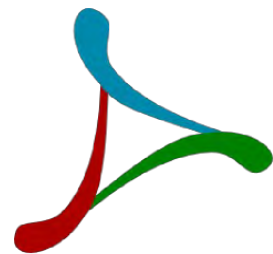
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 32 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy – rozłożenie w poszczególnych gminach

	Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu rowerowego	Budowa ścieżek rowerowych	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	Pozostałe
Biała	41,38%	17,24%	4,60%	36,78%
Branice	8,65%	24,04%	14,42%	52,88%
Głubczyce	7,95%	23,85%	17,74%	50,46%
Głuchołazy	38,56%	17,80%	8,90%	34,75%
Grodków	19,10%	21,19%	13,73%	45,97%
Kietrz	12,76%	22,96%	15,82%	48,47%
Korfantów	38,05%	18,58%	18,58%	24,78%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

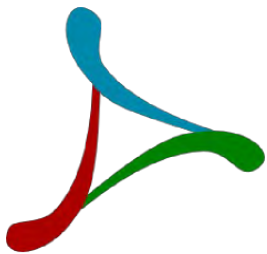
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu rowerowego	Budowa ścieżek rowerowych	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	Pozostałe
Lubrza	65,63%	9,38%	3,13%	21,88%
Łambinowice	48,05%	11,69%	9,09%	31,17%
Nysa	31,49%	18,60%	13,08%	36,83%
Otmuchów	26,40%	30,90%	25,28%	17,42%
Paczków	21,47%	20,25%	23,93%	34,36%
Prudnik	20,49%	18,71%	12,03%	48,78%
Skoroszyce	19,35%	19,35%	11,83%	49,46%
Suma końcowa	24,36%	20,48%	14,48%	40,69%

Źródło: Opracowanie własne.

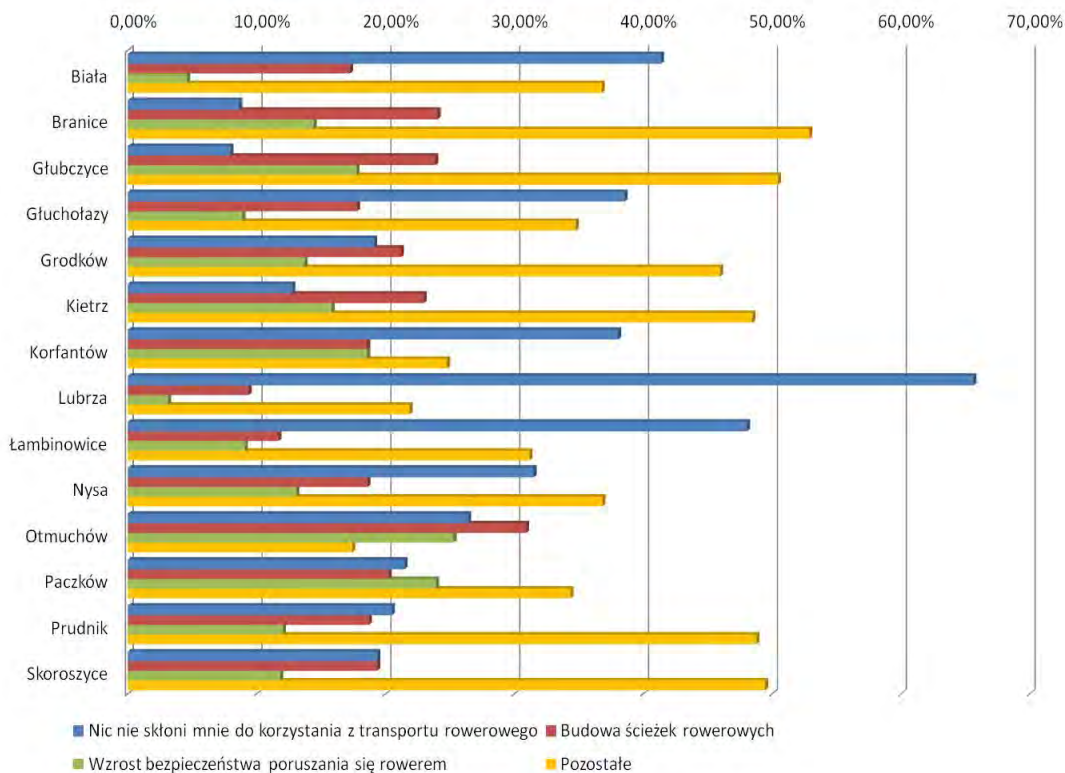


Wykres 39 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy – rozłożenie w poszczególnych gminach

Biuro projektu:

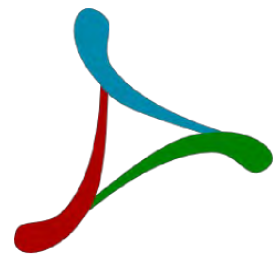
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Do tego, że nic ich nie skłoni do zmiany środka transportu na transport rowerowy, najwięcej respondentów przekonanych jest w Lubrzy (65,63%), a najmniej w Głubczycach (7,95%). Budowę ścieżek rowerowych najwięcej respondentów wskazało w Otmuchowie (30,90%), a najmniej w Lubrzy (9,38%). Odpowiedź wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem najczęściej padała w Otmuchowie (25,28%), a najrzadziej w Lubrzy (3,13%).



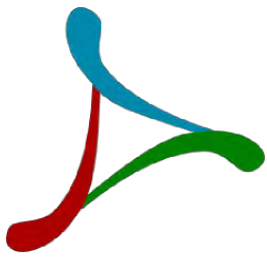
3. Badanie wśród pracowników zakładów pracy obszaru objętego projektem (IDI)

3.1. Charakterystyka badania

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI). Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Zakłady pracy objęte badaniem prezentuje poniższe zestawienie:

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Ankar-Trans sp. z o.o.
- Apteka Pod Kasztanem
- Arriva Prudnik
- Artech Polska sp. z o.o.
- ASKO Papier sp. z o.o.
- Blacharstwo i Mechanika Pojazdowa
- BZ WBK SA Głubczyce
- CAFREX sp. z o.o.
- Centrum Szkolenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie
- Coroplast
- Cukry Nyskie
- Dagny sp. z o.o.
- Dom Studenta LOK
- FAMAD Fabryka Maszyn i Urządzeń Przemysłowych sp. z o.o.
- Firma Galaskór
- Galmet
- Gimnazjum nr 1 Głubczyce
- Gimnazjum nr 1 W Głuchołazach
- Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach
- Gminny Ośrodek Kultury w Baborowie
- Gminny Zarząd Oświaty i Wychowania w Prudniku
- Komisariat Policji w Głuchołazach
- Komisariat w Głubczycach
- Komisariat w Korfantowie
- Komisariat w Nysie
- Komisariat w Otmuchowie
- Komisariat w Paczkowie
- Komisariat w Prudniku
- Księgarnia Głubczyce
- Ledo Nysa
- MEGA sp.z.o.o.
- Miejski Zakład Komunikacji w Nysie Sp. z o.o.
- Mleczarnia Turek zakład w Głubczycach
- Novex Głubczyce

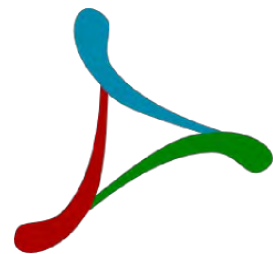


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- NYSKA ENERGETYKA CIEPLNA - NYSA sp. z o.o.
- OPS w Lubrzy
- OSIR Prudnik
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Baborowie
- Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie
- Papiernia Głuchołazy
- PGK EKOM sp. z o. o.
- Powiatowy Urząd Pracy w Nysie
- Powiatowy Urząd Pracy w Prudniku
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach sp. z o.o.
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie sp. z o.o.
- Przedszkole Niwnica
- RCGO-Domaszkowice
- Sklep Eko Prudnik
- Sklep Motoryzacyjny Biała
- Solid Security Nysa
- Spółdzielnia Mieszkaniowa w Prudniku
- Spółdzielnia PIONIER Prudnik
- Stadnina Koni Wierzbiec
- Starostwo Powiatowe w Głubczycach
- Starostwo Powiatowe w Nysie
- Starostwo Powiatowe w Prudniku
- Szkoła Podstawowa Nr 1 w Głubczycach
- Szkoła Podstawowa SRW w Przetęku
- Urząd Gminy Lubrza
- Urząd Miejski Prudnik
- Urząd Miejski Baborów
- Urząd Miejski Głubczyce
- Urząd Miejski w Białej
- Urząd Miejski w Głogówku
- Urząd Miejski w Głuchołazach
- Urząd Miejski w Korfantowie
- Urząd Miejski w Nysie
- Urząd Skarbowy Prudnik
- Urząd Skarbowy w Głubczycach
- Urząd Skarbowy w Nysie
- Ustronianka
- Wodociągi i Kanalizacja AKWA
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Nysie
- Zakład Energetyczny Nysa
- Zakład Energetyki Ciepłej Prudnik
- Zakład Mięсны Wyszaków
- Zakłady Przemysłu Cukierniczego Otmuchów S.A.
- Zakłady Piwowarskie Głubczyce S.A.
- Zarząd budynków komunalnych w Prudniku



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zespół Szkół Rolniczych w Prudniku
- Zespół Gimnazjalno-Szkolny w Branicach
- Zespół Opieki Zdrowotnej Nysa
- Zespół Publicznych Szkół w Lubrzy
- Zespół Szkolno-Przedszkolny Ścinawa Mała
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kietrze
- Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Głubczycach
- Zespół Szkół Ekonomicznych w Nysie
- Zespół Szkół Mechanicznych w Głubczycach
- Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 1 w Prudniku
- Zespół Szkół Ogólnokształcących w Nysie
- Zespół Szkół Technicznych w Nysie
- Zespół Szkół w Głuchołazach
- Zespół Szkół w Prudniku
- ZGKiM w Lubrzy
- ZSiPO Nysa
- ZSO Głubczyce
- ZWIK w Prudniku

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- wybieranego środka transportu w podróży do pracy;
- czasu podróży do pracy;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- preferencji wyboru środka transportu.

Do realizacji badania wykorzystano formularze, które zostały wcześniej zaakceptowane przez Zamawiającego.

3.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 3 337 pracowników/ respondentów. Lista wybranych do badania zakładów pracy została zaprezentowana w punkcie 1.1. *Charakterystyka badania*.

Rozkład próby badawczej pomiędzy ww. zakłady pracy prezentuje poniższa tabela.

Tabela 33 Rozkład próby badawczej

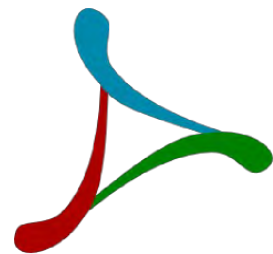
Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Ankar-Trans sp. z o.o.	0,06%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Apteka Pod Kasztanem	0,03%
Arriva Prudnik	0,03%
Artech Polska sp. z o.o.	5,24%
ASKO Papier sp. z o.o.	1,62%
Blacharstwo i Mechanika Pojazdowa	0,03%
BZ WBK SA Głubczyce	0,03%
CAFREX sp. z o.o.	1,86%
Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	1,05%
Coroplast	0,03%
Cukry Nyskie	4,32%
Dagny sp. z o.o.	1,26%
Dom Studenta LOK	0,03%
FAMAD Fabryka Maszyn i Urządzeń Przemysłowych sp. z o.o.	0,99%
Firma Galaskór	0,03%
Galmet	0,03%
Gimnazjum nr 1 Głubczyce	1,47%
Gimnazjum nr 1 W Głuchołazach	0,72%
Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach	0,72%
Gminny Ośrodek Kultury w Baborowie	0,12%
Gminny Zarząd Oświaty i Wychowania w Prudniku	0,09%
Komisariat Policji w Głuchołazach	0,63%
Komisariat w Głubczycach	0,90%

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

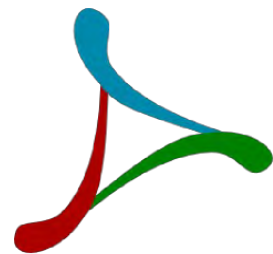
Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Komisariat w Korfantowie	0,27%
Komisariat w Nysie	1,08%
Komisariat w Otmuchowie	0,48%
Komisariat w Paczkowie	0,33%
Komisariat w Prudniku	1,08%
Księgarnia Głubczyce	0,03%
Ledo Nysa	0,03%
MEGA sp. z o.o.	0,96%
Miejski Zakład Komunikacji w Nysie sp. z o.o.	1,26%
Mleczarnia Turek zakład w Głubczycach	1,59%
Novex Głubczyce	0,03%
NYSKA ENERGETYKA CIEPLNA – NYSA sp. z o.o.	1,83%
OPS w Lubrzy	0,48%
OSIR Prudnik	0,03%
Ośrodek Pomocy Społecznej w Baborowie	0,24%
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie	2,28%
Papiernia Głuchołazy	0,03%
PGK EKOM sp. z o. o.	0,84%
Powiatowy Urząd Pracy w Nysie	1,89%
Powiatowy Urząd Pracy w Prudniku	0,69%
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach sp. z o.o.	1,20%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie sp. z o.o.	0,93%
Przedszkole Niwnica	0,03%
RCGO-Domaszkowice	0,36%
Sklep Eko Prudnik	0,03%
Sklep Motoryzacyjny Biała	0,03%
Solid Security Nysa	0,03%
Spółdzielnia Mieszkaniowa w Prudniku	0,21%
Spółdzielnia PIONIER Prudnik	0,72%
Stadnina Koni Wierzbiec	0,03%
Starostwo Powiatowe w Głubczycach	0,75%
Starostwo Powiatowe w Nysie	1,92%
Starostwo Powiatowe w Prudniku	1,08%
Szkoła Podstawowa nr 1 w Głubczycach	0,99%
Szkoła Podstawowa SRW w Przełęku	0,03%
Urząd Gminy Lubrza	0,60%
Urząd Miejski Prudnik	0,60%
Urząd Miejski Baborów	1,29%
Urząd Miejski Głubczyce	1,08%
Urząd Miejski w Białej	0,87%
Urząd Miejski w Głogówku	0,81%
Urząd Miejski w Głuchołazach	0,09%

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Urząd Miejski w Korfantowie	0,87%
Urząd Miejski w Nysie	3,72%
Urząd Skarbowy Prudnik	0,03%
Urząd Skarbowy w Głubczycach	0,93%
Urząd Skarbowy w Nysie	1,20%
Ustronianka	5,12%
Wodociągi i Kanalizacja AKWA	2,07%
Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Nysie	1,89%
Zakład Energetyczny Nysa	0,03%
Zakład Energetyki Ciepłej Prudnik	0,75%
Zakład Mięсны Wyszków	0,03%
Zakład Przemysłu Cukierniczego Otmuchów S.A.	0,03%
Zakłady Piwowarskie Głubczyce S.A.	0,24%
Zarząd budynków komunalnych w Prudniku	4,02%
Zespół Szkół Rolniczych w Prudniku	1,50%
Zespół Gimnazjalno-Szkolny w Branicach	1,20%
Zespół Opieki Zdrowotnej Nysa	15,94%
Zespół Publicznych Szkół w Lubrzy	0,24%
Zespół Szkolno-Przedszkolny Ścinawa Mała	0,60%
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kietrze	0,63%
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Głubczycach	0,75%
Zespół Szkół Ekonomicznych w Nysie	0,99%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa zakładu pracy	Udział (%)
Zespół Szkół Mechanicznych w Głubczycach	1,05%
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 1 w Prudniku	0,63%
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Nysie	1,35%
Zespół Szkół Technicznych w Nysie	0,69%
Zespół Szkół w Głucholazach	0,54%
Zespół Szkół w Prudniku	0,99%
ZGKiM w Lubrzy	0,12%
ZSiPO Nysa	0,78%
ZSO Głubczyce	0,09%
ZWIK w Prudniku	0,63%
Suma końcowa	100,00%

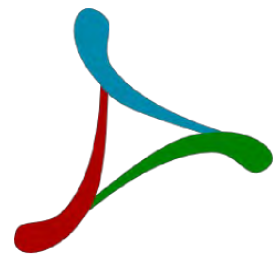
Źródło: Opracowanie własne.

Jedno z pytań dotyczących informacji o dojazdach do pracy, dotyczyło formy wybieranej przez respondentów w celu przemieszczania się z domu do miejsca zatrudnienia.

Wśród możliwych form przemieszczania się wskazano możliwość podróżowania:

- samochodem,
- pieszo,
- autobusem,
- rowerem,
- pociągiem,
- skuterem,
- motocyklem.

W poniższej tabeli zaprezentowano strukturę odpowiedzi wskazanych przez respondentów.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

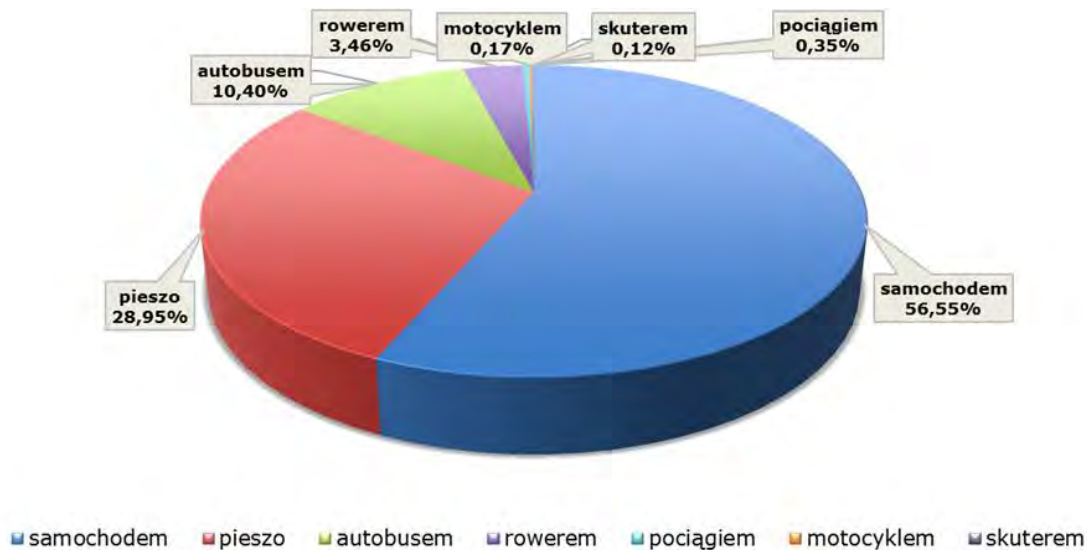
Tabela 34. Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)
samochodem	56,55%
pieszo	28,95%
autobusem	10,40%
rowerem	3,46%
pociągiem	0,35%
motocyklem	0,17%
skuterem	0,12%
Razem	100%

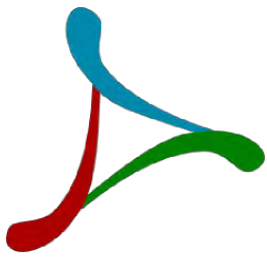
Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę środków transportu wybieranych przez ogół respondentów.

Wykres 40 Preferencje podróży



Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższego podziału jasno wynika, że jako środek transportu najczęściej wybierany jest przez respondentów samochód 56,55%. Aż 28,95% respondentów do pracy chodzi pieszo, a 10,40% dojeżdża autobusem. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

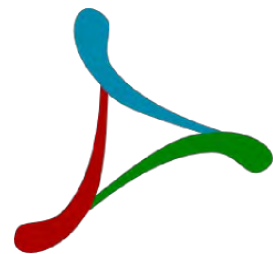
Bardziej szczegółowy podział przygotowano dla osób pracujących w gminie swojego zamieszkania oraz poza nią. Wyniki przedstawiono w poniższych tabelach i na analogicznych wykresach.

Pierwsza część obrazuje zależności dla osób pracujących w gminie swojego zamieszkania.

Tabela 35 Środki transportu wybierane przez osoby pracujące w gminie, będącej ich miejscem zamieszkania

Gmina	autobusem	motocyklem	pieszo	pociągiem	rowerem	samochodem	skuterem	Suma końcowa
Baborów	0,00%	0,00%	66,67%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	100,00%
Biała	0,00%	1,11%	28,89%	0,00%	6,67%	62,22%	1,11%	100,00%
Branice	18,92%	0,00%	32,43%	0,00%	5,41%	43,24%	0,00%	100,00%
Głogówek	0,00%	0,00%	64,00%	0,00%	4,00%	32,00%	0,00%	100,00%
Głubczyce	4,69%	0,36%	45,85%	0,00%	0,72%	48,01%	0,36%	100,00%
Głuchołazy	4,29%	0,00%	60,71%	0,00%	0,00%	35,00%	0,00%	100,00%
Korfantów	2,50%	0,00%	32,50%	0,00%	0,00%	65,00%	0,00%	100,00%
Lubrza	0,00%	0,00%	41,94%	0,00%	16,13%	41,94%	0,00%	100,00%
Nysa	15,27%	0,15%	28,44%	0,60%	6,09%	49,29%	0,15%	100,00%
Otmuchów	0,00%	0,00%	22,22%	0,00%	0,00%	77,78%	0,00%	100,00%
Paczków	0,00%	0,00%	71,43%	0,00%	0,00%	28,57%	0,00%	100,00%
Prudnik	6,63%	0,20%	47,79%	0,00%	2,21%	43,17%	0,00%	100,00%
Suma końcowa	10,39%	0,20%	37,48%	0,32%	4,27%	47,20%	0,16%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

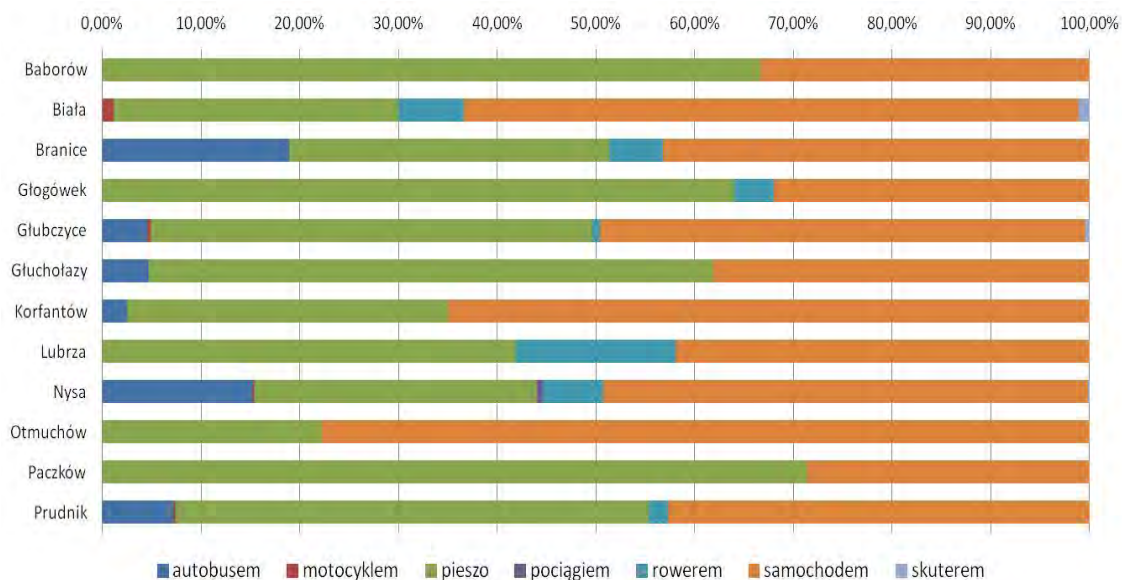


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W tym przypadku jako środek transportu do pracy respondenci najczęściej wybierają samochód osobowy (47,20%), kolejną grupą są osoby, które udają się do pracy pieszo (37,48%). Poniżej przedstawiono wykres obrazujący te zależności.

Wykres 41 Środki transportu wybierane przez osoby pracujące w gminie będącej ich miejscem zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne.

Podobny układ przedstawiono także w poniższej tabeli. Tym razem sporządzono go jednak dla osób pracujących w gminie innej niż ich miejsce zamieszkania.

Tabela 36 Środki transportu wybierane przez osoby pracujące w gminie innej niż ich miejsce zamieszkania

Gmina	autobusem	motocyklem	pieszo	pociągiem	rowerem	samochodem	Suma końcowa
Baborów	22,22%	0,00%	5,56%	0,00%	0,00%	72,22%	100,00%
Biała	13,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	86,96%	100,00%
Branice	10,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	90,00%	100,00%
Domaszowice	8,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	91,67%	100,00%



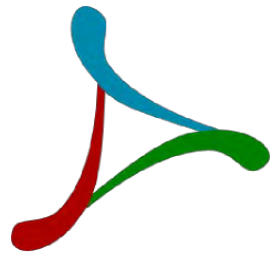
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

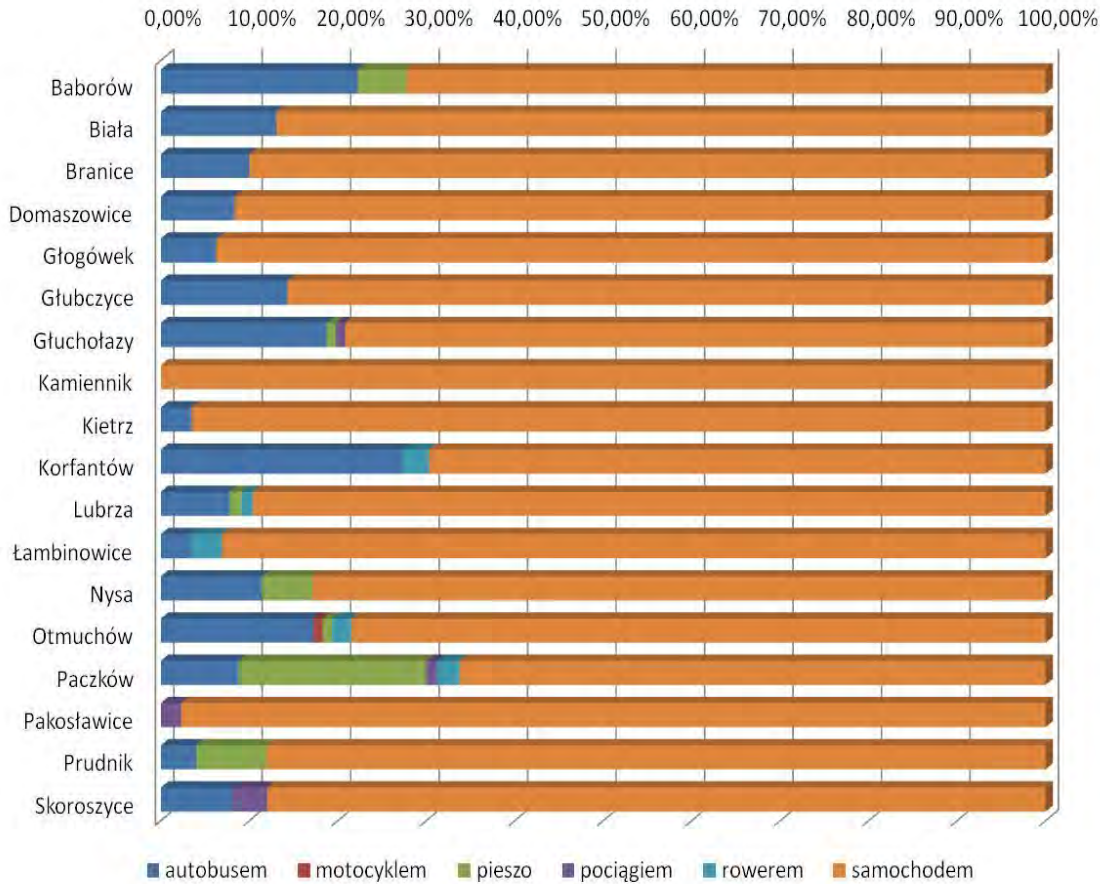
Gmina	autobusem	motocyklem	pieszo	pociągiem	rowerem	samochodem	Suma końcowa
Głogówek	6,25%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	93,75%	100,00%
Głubczyce	14,29%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	85,71%	100,00%
Głuchołazy	18,75%	0,00%	1,04%	1,04%	0,00%	79,17%	100,00%
Kamiennik	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%
Kietrz	3,45%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	96,55%	100,00%
Korfantów	27,27%	0,00%	0,00%	0,00%	3,03%	69,70%	100,00%
Lubrza	7,79%	0,00%	1,30%	0,00%	1,30%	89,61%	100,00%
Łambinowice	3,45%	0,00%	0,00%	0,00%	3,45%	93,10%	100,00%
Nysa	11,43%	0,00%	5,71%	0,00%	0,00%	82,86%	100,00%
Otmuchów	17,20%	1,08%	1,08%	0,00%	2,15%	78,49%	100,00%
Paczków	8,75%	0,00%	21,25%	1,25%	2,50%	66,25%	100,00%
Pakosławice	0,00%	0,00%	0,00%	2,27%	0,00%	97,73%	100,00%
Prudnik	3,97%	0,00%	7,95%	0,00%	0,00%	88,08%	100,00%
Skoroszyce	8,00%	0,00%	0,00%	4,00%	0,00%	88,00%	100,00%
Suma końcowa	10,32%	0,13%	4,46%	0,51%	0,89%	83,69%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Informacje zebrane w powyższej tabeli, zobrazowano również w formie wykresu.



Wykres 42 Sposób dotarcia do pracy przez pracowników mieszkających w gminie innej niż ich miejsce zamieszkania



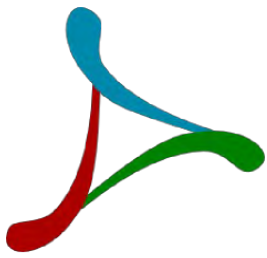
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części zaprezentowano zależność występującą pomiędzy wyborem środka transportu przez osoby pracującej w zamieszkiwanej przez siebie miejscowości/ gminie oraz przez osoby pracujące poza tymi obszarami.

Tabela 37 Preferencje respondentów dotyczące sposobu przemieszczania się

	samochodem	pieszo	autobusem	rowerem	pociągiem	skuterelem	motocyklem	Suma końcowa
Nie mieszka w tej samej miejscowości, w której	77,71%	5,62%	14,52%	1,64%	0,51%	0,00%	0,00%	100,00%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

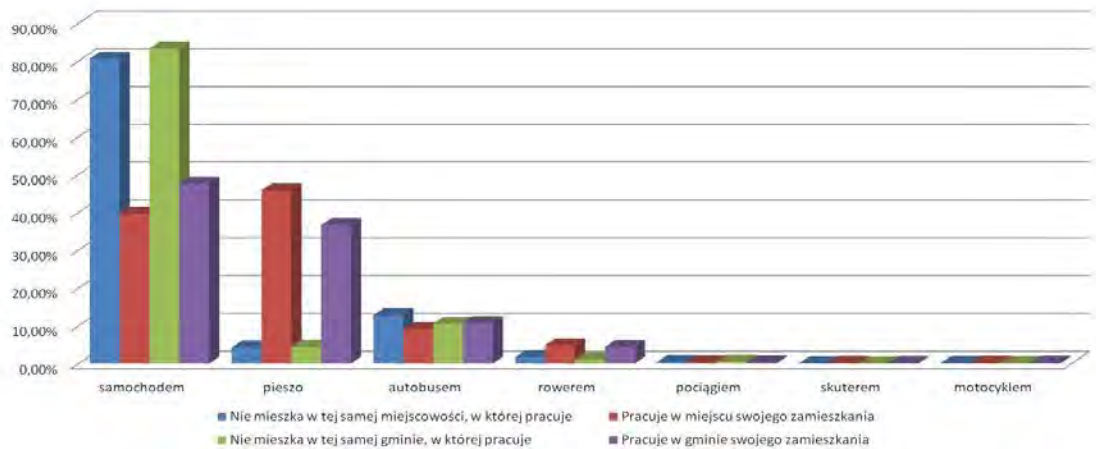
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	samochodem	pieszko	autobusem	rowerem	pociągiem	skuterem	motocyklem	Suma końcowa
pracuje								
Pracuje w miejscu swojego zamieszkania	39,27%	46,66%	8,75%	4,68%	0,30%	0,15%	0,20%	100,00%
Nie mieszka w tej samej gminie, w której pracuje	83,69%	4,46%	10,32%	0,89%	0,51%	0,00%	0,13%	100,00%
Pracuje w gminie swojego zamieszkania	47,20%	37,48%	10,39%	4,27%	0,32%	0,16%	0,20%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

W podziale tym widać logiczną zależność – osoby, które pracują w miejscowości/ gminie innej niż miejsce ich zamieszkania, częściej wybierają podróż samochodem. Natomiast osoby pracujące w miejscowości/ gminie swojego zamieszkania wybierają średnio w takim samym stopniu podróż samochodem jak i pieszo przemieszczanie się. W tym drugim wypadku podróż autobusem znalazła się na trzecim miejscu. Zależności te prezentuje poniższy wykres.

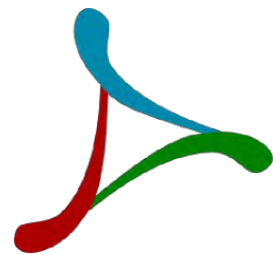
Wykres 43 Preferencje podróży respondentów



Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej przedstawiono także informację o tym, ile osób z każdej gminy odbywa podróż do wybranego zakładu pracy. Wzięto pod uwagę tylko dojazd powyżej 5 osób.

Tabela 38 Ilość osób dojeżdżających do poszczególnych zakładów pracy z wybranych gmin



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Głucholazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Ankar-Trans sp. z o.o.													1				1		2
Artech Polska sp. z o.o.		2		5		5			8	15	1		3	1			121		161
Błacharstwo i Mechanika Pojazdowa		1																	1
BZ WBK SA Głubczyce																	1		1
CAFREX sp. z o.o.						10			1				42	1			1	5	60



Biuro projektu:

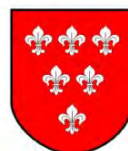
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

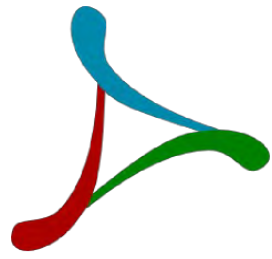
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Głucholazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie						4			3			1	25	1		1			35
Coroplast																	1		1
Cukry Nyskie						11			3			3	76	15	4	19		6	137
Dom Studenta LOK									1										1
Firma Galaskór													1						1
Galmet						1													1
Gimnazjum nr 1 Głubczyce				1	1	15					3		1				26		47
Gimnazjum nr 1 w Głucholazach							24												24



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

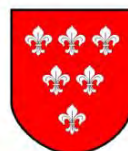
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Gluchołazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łąbinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Gimnazjum nr 2 w Glucholazach						21							1				2		24
Gminny Ośrodek Kultury w Baborowie	2					2													4
Komisariat Policji w Glucholazach							18					1	2						21
Księgarnia Głubczyce					1														1
Ledo Nysa													1						1
MEGA sp. z o.o.						2							21	3	1	4			31
Mleczarnia Turek zakład w Głubczycach	3		1			45			2				1	1					53
Novex Głubczyce						1													1
OPS w Lubrzy		1									12						3		16



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Gluchołazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Ośrodek Pomocy Społecznej w Baborowie	6								2										8
Papiernia Gluchołazy						1													1
Powiatowy Urząd Pracy w Nysie						7						1	42	5	6	1		1	63
Powiatowy Urząd Pracy w Prudniku						1					1		1				19		22
Przedszkole Niewnica									1										1
RCGO-Domaszkowice													11						11
Sklep Eko Prudnik																	1		1
Sklep Motoryzacyjny Biała		1																	1



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Gluchołazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Starostwo Powiatowe w Głubczycach	4				1	14			4										23
Starostwo Powiatowe w Nysie							3			2		1	47	4	2			1	60
Szkola Podstawowa nr 1 w Głubczycach					1	29													30
Szkola Podstawowa SRW w Przelęku													1						1
Urząd Miejski w Nysie							3	1					108	2	2	5	2	1	124



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

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Giucholazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Urząd Skarbowy Prudnik													1						1
Ustronianka		67			5	1	6			4	15							71	169
Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Nysie						1	2			1			45	3		1	2	2	58
Zakład Energetyczny Nysa													1						1
Zespół Szkół Rolniczych w Prudniku		3			1						6							37	47
Zespół Gimnazjalno-Szkolny w Branicach			37																39



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Gluchołazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Zespół Opieki Zdrowotnej Nysa				1		8		3		1		4	417	26	57	2	1	2	522
Zespół Publicznych Szkół w Lubrzy		1				1					4						2		8
Zespół Szkolno-Przedszkolny Scinawa Mała		1				1				13		1	2			1	1		20
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kietrzu						1			19										20
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Głubczycach						21			2										23
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Nysie				1						1		1	38	1					42
Zespół Szkół w Glucholazach							16						2						18



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

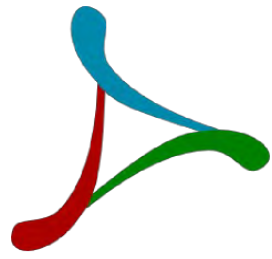
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Glucholazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Zespół Szkół w Prudniku																	33		33
ZGKIM w Lubrzy											2						2		4
ZSIPO Nysa						1							19	3	1			2	26
ZWIK w Prudniku											3						18		21
Zespół Szkół Mechanicznych w Głubczycach	2		1			31													34
Zespół Szkół Ekonomicznych w Nysie									1				31	1					33
Spółdzielnia PIONIER Prudnik		1			1						4						18		24
OSIR Prudnik																	1		1
Arriva Prudnik																	1		1



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

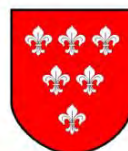
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Gluchołazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łąbinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Stadnina Koni Wierzbiec																	1		1
Komisariat w Głubczycach	1					18			8										27
Urząd Miejski Baborów	14					2			2										18
Urząd Miejski w Korfantowie		1							24		2						1		28
Urząd Miejski w Białej		21	1	1													3		26
Urząd Gminy Lubrza		1									9	1					9		20
Urząd Skarbowy w Głubczycach	4		4			14			4		1		1						28
ZSO Głubczyce						3													3
Dagny Sp. z o.o.								1				1	34	1		2			39



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

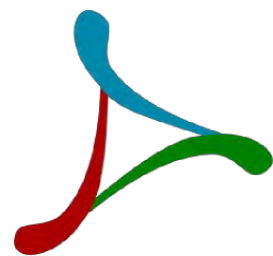
Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Glucholazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
PGK EKOM Sp. z o. o.									1				24						25
AKWA Oczyszczalnia w Nysie						5							58	2				1	66
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie							1					2	63	3	3			2	74
Zarząd budynków komunalnych w Prudniku		2			1		2			1	12						109		127
Zakład Energetyki Ciepłej Prudnik		1											1				17		23
Gminny Zarząd Oświaty i Wychowania w											1						2		3
Zakłady Piwowarskie Głubczyce S.A.																	8		8
Urząd Miejski Głubczyce					1	41													42



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Gluchołazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Spółdzielnia Mieszkaniowa w Prudniku		3									1						3		7
Urząd Skarbowy w Nysie								1				1	28	2	1	2	1	1	37
Starostwo Powiatowe w Prudniku		4		1	2						3						24		34
NYSKA ENERGETYKA CIEPŁA - NYSA sp. z o.o.						2						1	53	1		1		1	59
ASKO Papier sp. z o.o.						4			1				37	4		3	2		51
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie sp. z o.o.						2			1				18	5	2	1			29
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Głubczycach	1		3			34			2										40



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

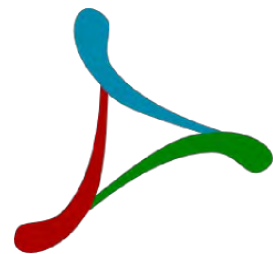
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Glucholazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Komisariat w Prudniku							8			1	6		4				15		34
Komisariat w Otmuchowie								1					5	9					15
Komisariat w Paczkowie													5	1	5				11
Urząd Miejski w Głogówku					25						1								26
Komisariat w Korfantowie										3		3	1	1					8
Komisariat w Nysie							2					2	27	3	1	1			36
Miejski Zakład Komunikacji w Nysie sp. z o.o.							2			1			37	2					42
FAMAD Fabryka Maszyn i Urządzeń Przemysłowych sp. z o.o.															30				30



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Zakład pracy	Baborów	Biała	Branice	Domaszowice	Głogówek	Głubczyce	Głucholazy	Kamiennik	Kietrz	Korfantów	Lubrza	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Pakosławice	Prudnik	Skoroszyce	Suma końcowa
Urząd Miejski w Głucholazach							3												3
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 1 w Prudniku					1		1				1						18		21
Urząd Miejski Prudnik	1	2									2		1				29		35
Zespół Szkół Technicznych w Nysie							1					1	21						23
Suma końcowa	38	113	47	10	41	275	177	7	47	73	106	29	1 359	101	115	44	607	25	3 214

Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części ankiety zapytano respondentów, ile zajmuje im dojazd do pracy. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 39 Czas trwania codziennej podróży do pracy

Czas trwania podróży	Udział (%)
do 20 min	75,49%
21-40 min	20,72%
41-60 min	2,79%
61-90 min	0,59%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

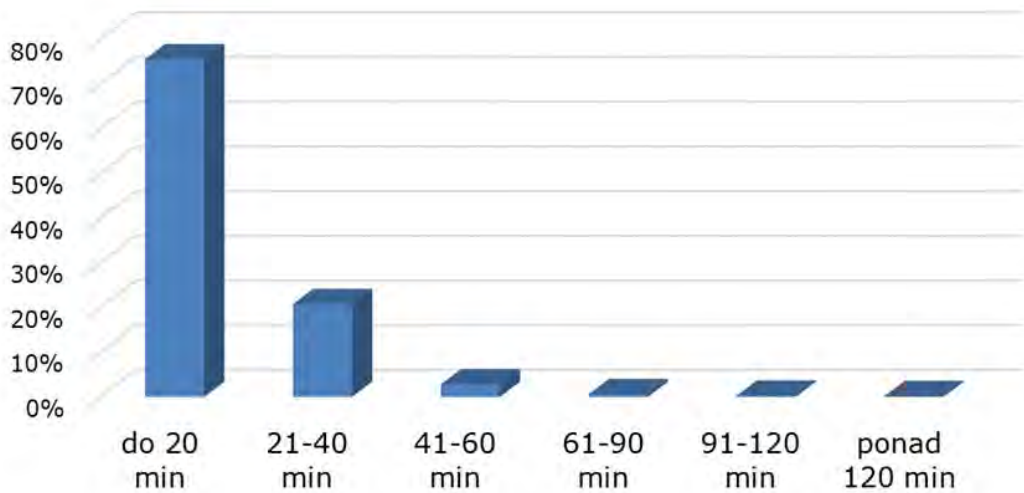
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas trwania podróży	Udział (%)
91-120 min	0,26%
ponad 120 min	0,15%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 44 Czas trwania codziennej podróży do pracy



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli, zdecydowana większość pracowników (75,49%) podróżuje do pracy maksymalnie 20 minut. Dla 20,72% respondentów dojazd do pracy zajmuje **stanowi wyprawę trwającą** od 21 do 40 minut, natomiast od 41 do 60 minut na dojazd potrzebuje 2,79% pracowników. Pozostałe odpowiedzi mają marginalny udział w wynikach badania.

Poniżej przedstawiono powyższy podział w rozbiciu na gminy zamieszkania respondentów. Pod uwagę brano gminy, w których odbyło się więcej niż 5 podróży.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

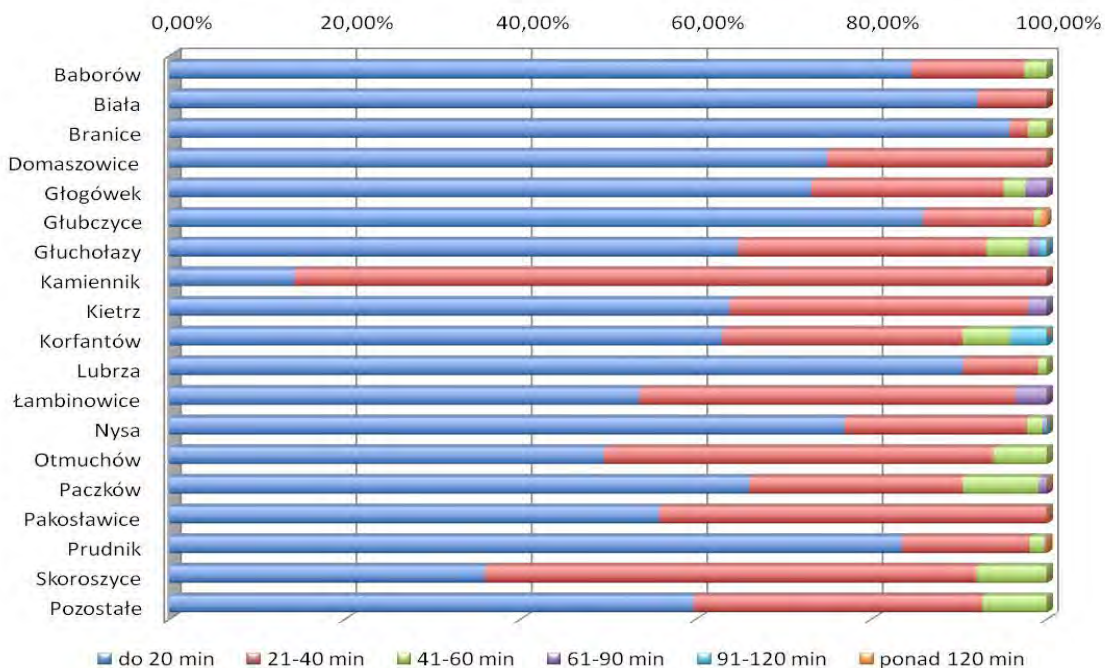
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 40 Czas trwania codziennej podróży do pracy w podziale na gminy

Gmina zamieszkania	Czas podróży						Suma końcowa
	do 20 min	21-40 min	41-60 min	61-90 min	91-120 min	ponad 120 min	
Baborów	84,62%	12,82%	2,56%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Biała	92,11%	7,89%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Branice	95,74%	2,13%	2,13%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Domaszowice	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Głogówek	73,17%	21,95%	2,44%	2,44%	0,00%	0,00%	100,00%
Głubczyce	85,87%	12,68%	0,72%	0,00%	0,00%	0,72%	100,00%
Głuchołazy	64,81%	28,33%	4,72%	1,29%	0,86%	0,00%	100,00%
Kamiennik	14,29%	85,71%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Kietrz	63,83%	34,04%	0,00%	2,13%	0,00%	0,00%	100,00%
Korfantów	63,01%	27,40%	5,48%	0,00%	4,11%	0,00%	100,00%
Lubrza	90,48%	8,57%	0,95%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Łambinowice	53,57%	42,86%	0,00%	3,57%	0,00%	0,00%	100,00%
Nysa	76,95%	20,82%	1,78%	0,30%	0,15%	0,00%	100,00%
Otmuchów	49,49%	44,44%	6,06%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Paczków	66,09%	24,35%	8,70%	0,87%	0,00%	0,00%	100,00%
Pakośławice	55,81%	44,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Prudnik	83,52%	14,56%	1,60%	0,16%	0,00%	0,16%	100,00%
Skoroszyce	36,00%	56,00%	8,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Pozostałe	59,76%	32,93%	7,32%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Suma końcowa	76,31%	20,68%	2,35%	0,36%	0,21%	0,09%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 45 Czas trwania codziennej podróży do pracy w podziale na gminy



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W kolejnym pytaniu poproszono respondentów o określenie czasu jaki zajmuje im dojście do przystanku. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni badani, którzy zazwyczaj podróżują autobusem. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

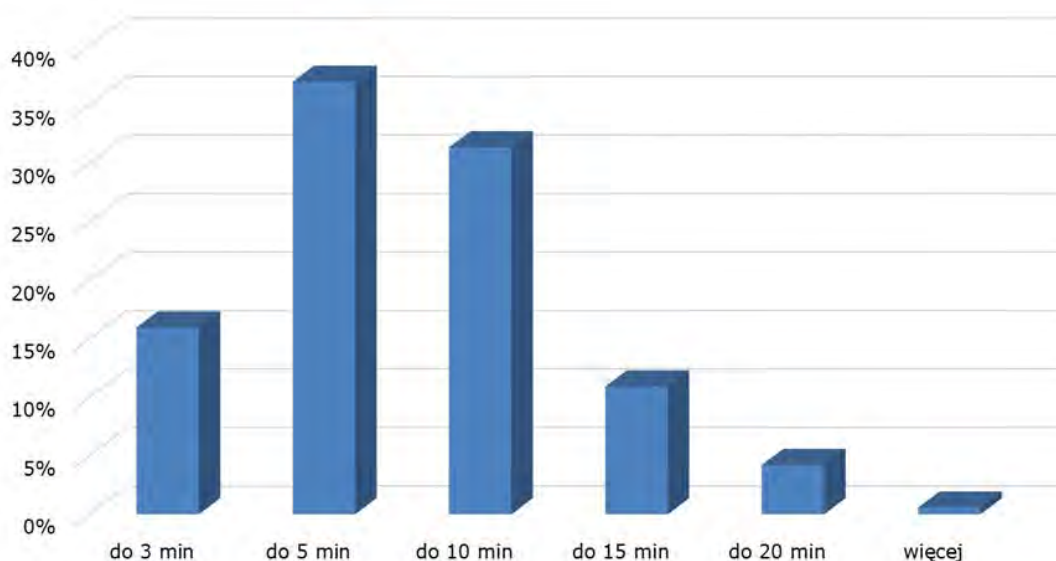
Tabela 41 Czas dojścia do przystanku

Czas	Udział (%)
do 3 min	15,97%
do 5 min	36,97%
do 10 min	31,37%
do 15 min	10,92%
do 20 min	4,20%
więcej	0,56%
Razem	100%

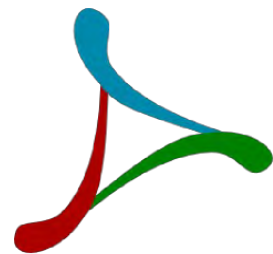
Źródło: Opracowanie własne.

Odpowiedzi zaprezentowano także wykresie postaci wykresu.

Wykres 46 Czas dotarcia do przystanku



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jak wynika z powyższej tabeli największej ilości respondentów dotarcie do przystanku zajmuje maksymalnie 5 minut (36,97%), następnymi w kolejności odpowiedziami są „do 10 minut” (31,37%) oraz „do 3 minut” (15,97%). Dla ponad 84% pracowników czas dojścia do przystanku jest krótszy niż 10 minut.

W dalszej części badania respondenci zostali zapytani o akceptowalny przez nich czas dojścia do przystanku. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

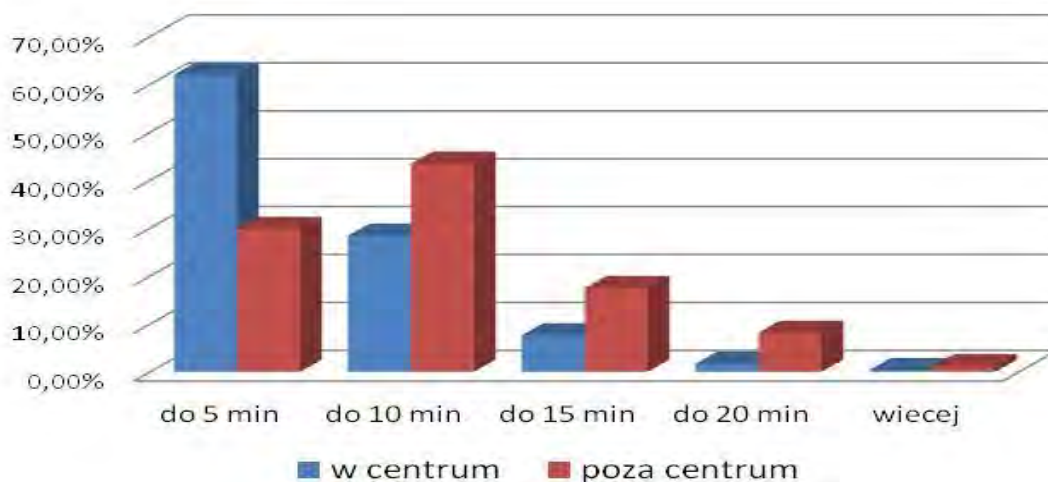
Tabela 42 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	w centrum	poza centrum
do 5 min	62,05%	29,84%
do 10 min	28,38%	43,41%
do 15 min	7,59%	17,44%
do 20 min	1,65%	8,14%
więcej	0,33%	1,16%
Razem	100%	100%

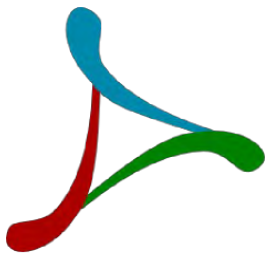
Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na zamieszczonym wykresie.

Wykres 47 Akceptowalny czas dojścia na przystanek



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość respondentów (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 28,38% osób akceptowalny czas dotarcia do przystanku wynosi 10 minut, a dla 7,59% respondentów – do 15 minut.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane na peryferiach, najwięcej respondentów (43,41%) postuluje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 10 minut, dla 29,84% respondentów akceptowalny jest czas do 5 minut, natomiast dla 17,44% osób – do 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem terażniejszym. Oznacza to, że sieć przystanków jest obecnie odpowiednio gęsto rozlokowana, a omawiany aspekt komunikacji publicznej nie wymaga większych zmian.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą podróżują do pracy.

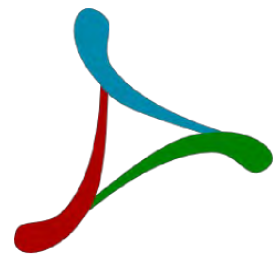
W tej kwestii wypowiadali się respondenci podróżujący autobusem. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 43 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

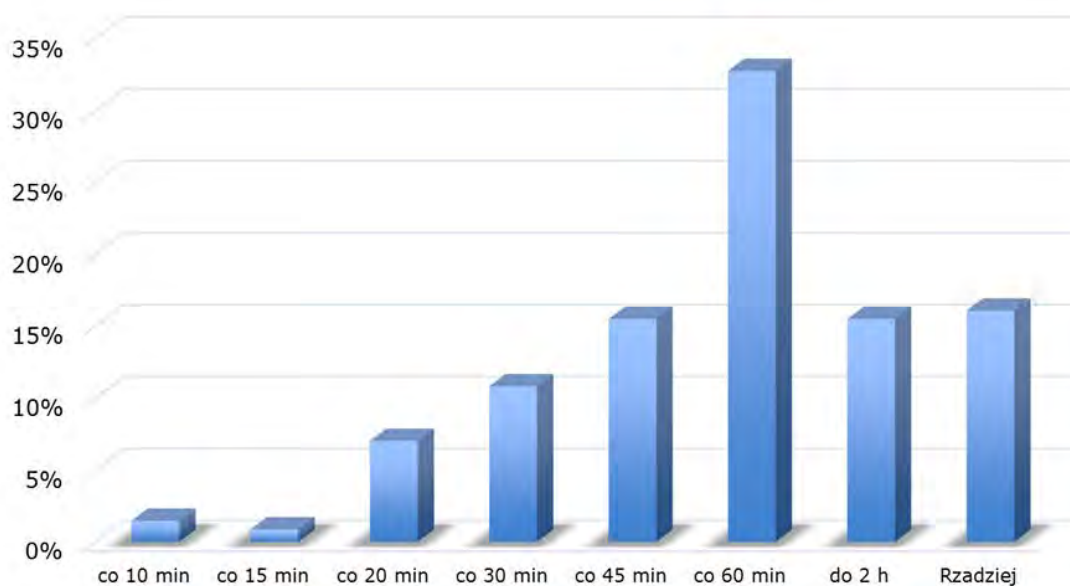
Czas	Udział (%)
co 10 min	1,46%
co 15 min	0,88%
co 20 min	7,02%
co 30 min	10,82%
co 45 min	15,50%
co 60 min	32,75%
do 2 h	15,50%
rzadziej	16,08%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także w postaci wykresu.



Wykres 48 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Analizując otrzymane wyniki można powiedzieć, że największa liczba respondentów (32,75%) podróżuje liniami o częstotliwości kursowania wynoszącej 60 minut. Dla 15,50% respondentów częstotliwość ta wynosi do 2 godzin, a dla 15,50% – 45 minut. 16,08% respondentów kursuje liniami, na których kursy odbywają się rzadziej niż co 2 godziny, a dla 10,82% częstotliwość ta wynosi 30 minut. Większą niż 30-minutową częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na liniach, którymi respondenci podróżują do pracy, wskazało około 10% badanych.

Wyniki te unaoczniają ograniczony dostęp do swobodnego przemieszczania się, który charakteryzuje większość respondentów.

W kolejnej części badania zapytano o preferowaną częstotliwość kursowania. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 44 Preferowana częstotliwość kursowania

Czas	w centrum	na peryferiach
co 10 min	13,61%	1,03%
co 15 min	18,37%	7,24%
co 20 min	22,45%	11,72%
co 30 min	25,51%	27,24%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

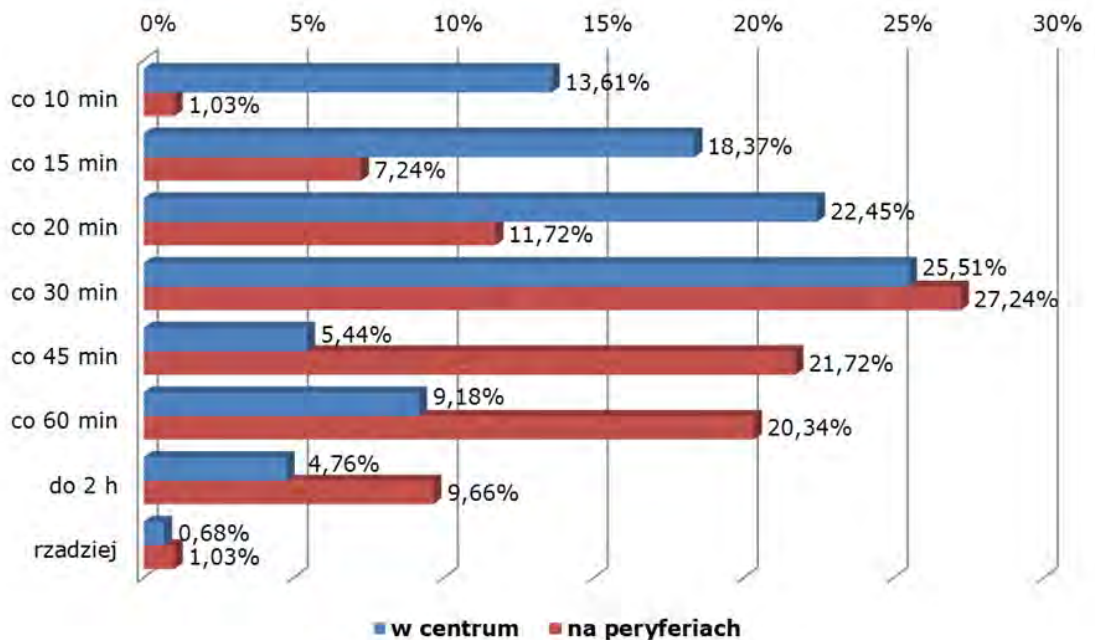
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas	w centrum	na peryferiach
co 45 min	5,44%	21,72%
co 60 min	9,18%	20,34%
do 2 h	4,76%	9,66%
rzadziej	0,68%	1,03%
Suma końcowa	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Odpowiedzi zaprezentowano również w formie wykresu

Wykres 49 Preferowana częstotliwość kursowania

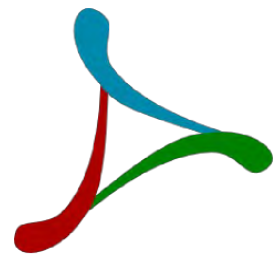


Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższych danych wynika, iż około jedna czwarta ankietowanych oczekuje częstotliwości odjazdu pojazdów komunikacji publicznej wynoszącej 30 minut, zarówno w centrum jak i na peryferiach. Nieco mniej osób chciałoby, aby odjazdy odbywały się co 20 minut w centrum i co 45 minut na peryferiach. Blisko 20% respondentów oczekuje kursowania pojazdów w centrum z częstotliwością 15-minutową, a poza centrum ponad 20% respondentów oczekuje kursowania

komunikacji publicznej co 60 minut.

Tabela 45 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w wybranych gminach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

		co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	do 2 h	Rzadziej	Suma końcowa
Biała	obecnie	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	66,67%	100,00%
	pożądana w centrum	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	66,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	100,00%
Branice	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	12,50%	12,50%	75,00%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	0,00%	16,67%	0,00%	83,33%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	12,50%	0,00%	0,00%	87,50%	0,00%	100,00%
Głubczyce	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	15,38%	38,46%	46,15%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	0,00%	18,18%	27,27%	9,09%	45,45%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	11,11%	0,00%	11,11%	33,33%	33,33%	11,11%	0,00%	100,00%
Głucholązy	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	4,35%	13,04%	34,78%	21,74%	26,09%	100,00%
	pożądana w centrum	10,53%	10,53%	15,79%	21,05%	5,26%	26,32%	5,26%	5,26%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	4,55%	4,55%	18,18%	31,82%	22,73%	18,18%	0,00%	100,00%
Grodków	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Kietrz	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Korfantów	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	10,00%	0,00%	50,00%	40,00%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	28,57%	28,57%	14,29%	28,57%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	11,11%	11,11%	44,44%	33,33%	0,00%	100,00%
Lubrza	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	16,67%	0,00%	33,33%	100,00%
	pożądana w centrum	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Łambinowice	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%



MINISTERSTWO
ROZWOJU





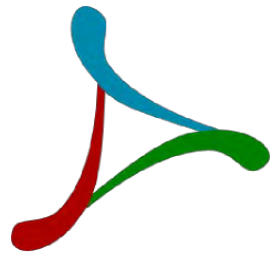
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

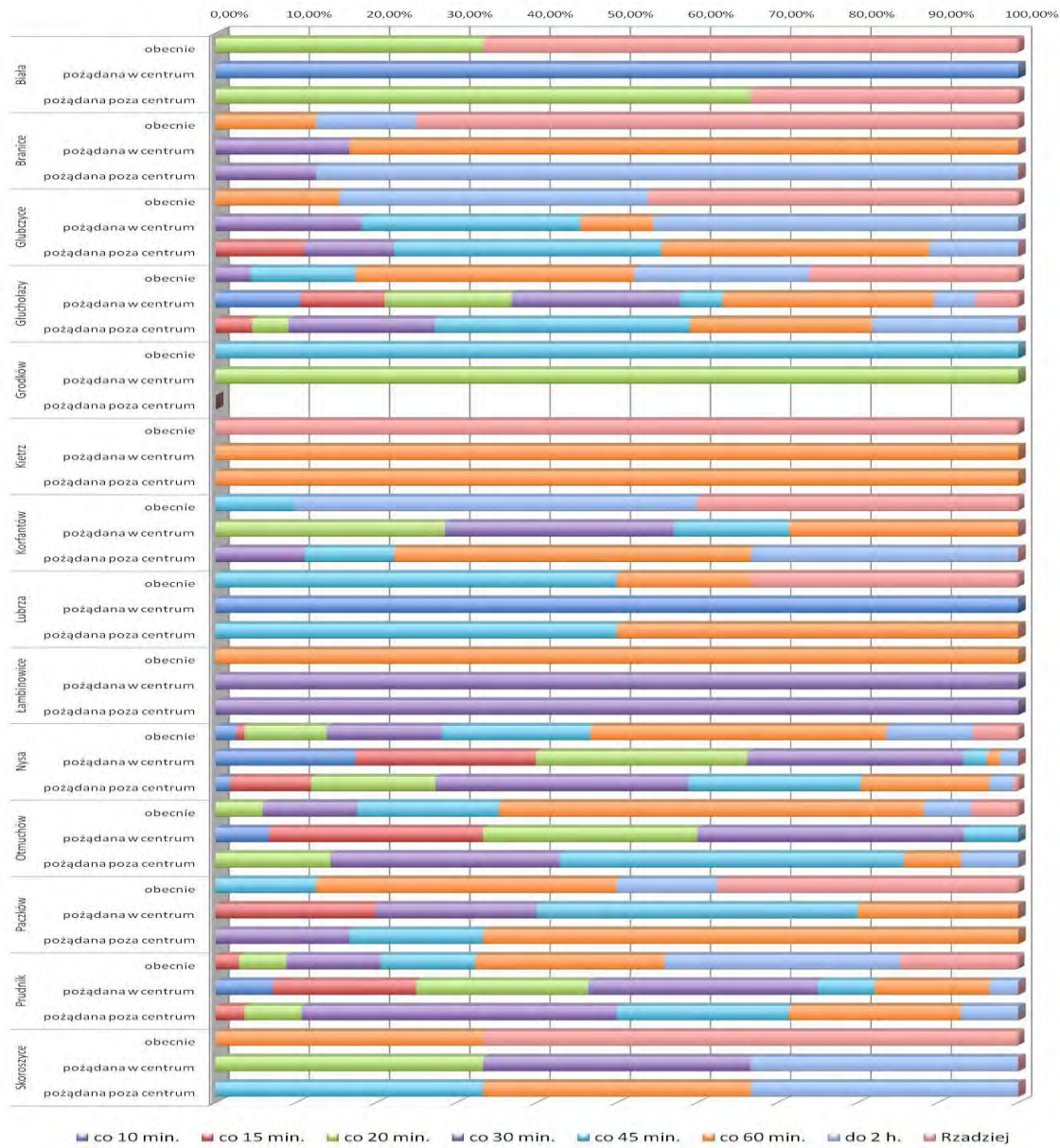
		co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	do 2 h	Rzadziej	Suma końcowa
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Nysa	obecnie	2,56%	1,03%	10,26%	14,36%	18,46%	36,92%	10,77%	5,64%	100,00%
	pożądana w centrum	17,42%	22,47%	26,40%	26,97%	2,81%	1,69%	2,25%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	1,79%	10,12%	15,48%	31,55%	21,43%	16,07%	2,98%	0,60%	100,00%
Otmuchów	obecnie	0,00%	0,00%	5,88%	11,76%	17,65%	52,94%	5,88%	5,88%	100,00%
	pożądana w centrum	6,67%	26,67%	26,67%	33,33%	6,67%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	14,29%	28,57%	42,86%	7,14%	7,14%	0,00%	100,00%
Paczków	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	12,50%	37,50%	12,50%	37,50%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	20,00%	0,00%	20,00%	40,00%	20,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	16,67%	16,67%	66,67%	0,00%	0,00%	100,00%
Prudnik	obecnie	0,00%	2,94%	5,88%	11,76%	11,76%	23,53%	29,41%	14,71%	100,00%
	pożądana w centrum	7,14%	17,86%	21,43%	28,57%	7,14%	14,29%	3,57%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	3,57%	7,14%	39,29%	21,43%	21,43%	7,14%	0,00%	100,00%
Skoroszyce	obecnie	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	66,67%	100,00%
	pożądana w centrum	0,00%	0,00%	33,33%	33,33%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	100,00%
	pożądana poza centrum	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	33,33%	33,33%	0,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres do powyższej tabeli znajduje się poniżej.



Wykres 50 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w wybranych gminach



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

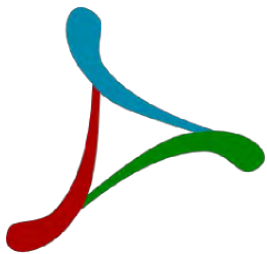
W dalszej części ankiety zapytano respondentów o preferencje dotyczące wyboru środka transportu.

Respondenci wskazywali odpowiedź poprzez wybranie cyfry od 1 do 5, przy czym 1 – najmniej ważne, 5 – najważniejsze.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Pierwsze pytanie brzmiało następująco: *Jakie działanie jest najważniejsze dla podniesienia atrakcyjności transportu publicznego?*. Wskazywane odpowiedzi zaprezentowano graficznie w poniższej tabeli.

Wykres 51 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego

	zmniejszenie odległości do przystanku	częstsze kursowanie	poprawa punktualności	lepsze autobusy, pociągi, przystanki
1	16,20%	2,69%	6,69%	6,69%
2	11,81%	2,50%	6,99%	7,76%
3	22,92%	9,84%	20,84%	23,03%
4	18,58%	17,42%	26,15%	24,75%
5	30,50%	67,56%	39,34%	37,77%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	niższe koszty podróży	wzrost bezpieczeństwa podróży	krótszy czas przejazdu	wygoda płatności (np. płacenie przez SMS, wspólny bilet itp.)
1	3,46%	6,97%	6,49%	14,57%
2	3,40%	7,16%	7,05%	10,12%
3	13,72%	23,87%	20,14%	18,78%
4	19,78%	25,13%	25,38%	19,45%
5	59,65%	36,87%	40,95%	37,07%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

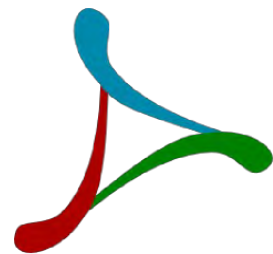
Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najważniejsze dla respondentów jest częste kursowanie pojazdów komunikacji, niższe koszty transportu i krótszy czas przejazdu. Ważnymi czynnikami są również wzrost bezpieczeństwa podróży, wygoda płatności, poprawa punktualności oraz lepszy tabor.

W kolejnej części badania poproszono o wskazanie odpowiedzi na pytanie *Dlaczego nie przemieszczasz się komunikacją publiczną?*

O odpowiedź poproszeni zostali respondenci, którzy nie korzystają z usług komunikacji zbiorowej.

Wskazywane odpowiedzi zaprezentowano graficznie w poniższej tabeli.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 52 Przyczyny nie przemieszczania się komunikacją publiczną

	brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	wysokie koszty komunikacji publicznej	duża odległość do przystanku	długi czas przejazdu
1	10,99%	10,96%	11,27%	23,25%	17,20%
2	4,19%	7,56%	7,88%	12,31%	14,06%
3	9,30%	15,12%	22,43%	23,50%	23,98%
4	10,84%	19,70%	20,87%	17,63%	19,36%
5	64,67%	46,66%	37,55%	23,31%	25,40%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	małe bezpieczeństwo podróży	mały komfort podróży	kiepski stan przystanków i pojazdów komunikacji publicznej	we własnym środku transportu czuję się bardziej wyróżniony	nie mam takiej potrzeby
1	24,03%	17,88%	18,27%	38,97%	35,95%
2	17,27%	13,53%	13,99%	8,55%	0,00%
3	29,15%	28,08%	26,57%	14,71%	0,00%
4	17,06%	19,04%	19,21%	8,42%	0,00%
5	12,49%	21,47%	21,95%	29,36%	0,00%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	35,95%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najczęstszą przyczyną nieprzemieszczania się komunikacją publiczną jest brak dobrego połączenia komunikacyjnego, długi czas oczekiwania oraz wysokie koszty podróży. Bardzo duże znaczenie mają także aspekty społeczne, gdyż prawie 30% użytkowników samochodów osobowych wybiera ten środek transportu z uwagi na to, że czuje się w nim bardziej wyróżniony.

W ostatnim pytaniu poproszono o określenie *Co wypłynęłoby na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do pracy?*.

Respondenci wskazywali odpowiedź poprzez wybranie cyfry od 1 do 5, przy czym 1 – najmniej ważne, 5 – najważniejsze.

Wskazywane odpowiedzi zaprezentowano graficznie w poniższej tabeli.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 53 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do pracy

	niższe koszty podróży rowerem	wzrost cen parkowania w centrum	wzrost cen paliwa	krótszy czas przejazdu
1	22,46%	24,19%	13,32%	17,56%
2	8,40%	11,09%	6,83%	10,01%
3	16,88%	18,78%	18,26%	23,71%
4	14,22%	17,90%	22,86%	18,46%
5	38,05%	28,03%	38,73%	30,27%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	budowa ścieżek rowerowych	wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	darmowe wypożyczalnie rowerów	bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów
1	6,77%	7,90%	22,89%	11,00%
2	3,53%	4,86%	8,13%	4,98%
3	11,08%	12,91%	20,81%	15,66%
4	13,55%	17,01%	15,42%	20,49%
5	65,07%	57,33%	32,75%	47,86%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	mogę korzystać z roweru tylko przy dobrej pogodzie	wzrost świadomości ekologicznej	możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	moda, opinia społeczna	nic nie skłoni mnie do korzystania z roweru
1	7,01%	12,62%	20,68%	38,99%	
2	3,51%	7,23%	9,42%	14,02%	
3	14,25%	23,13%	22,95%	22,55%	
4	19,21%	23,13%	20,42%	12,13%	
5	56,02%	33,89%	26,53%	12,31%	37,40%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	37,40%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że na zmianę przez respondentów dotychczasowego środka transportu na rower podczas codziennych dojazdów do pracy wpłynęłyby przede wszystkim: budowa ścieżek rowerowych, wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem, bezpieczne miejsca postojowe dla rowerów. Prawie 40% respondentów nie jest w ogóle zainteresowana korzystaniem z roweru podczas codziennych dojazdów do pracy.

4. Badanie wśród uczniów szkół obszaru objętego projektem (IDI)

4.1. Charakterystyka badania

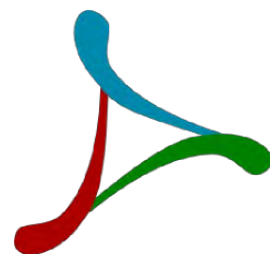
Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI). Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Szkoły objęte badaniem prezentuje poniższe zestawienie:

- Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego
- Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych
- Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących
- Głubczyce Gimnazjum nr 1
- Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. B. Chrobrego
- Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich
- Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2
- Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach
- Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego
- Nysa Gimnazjum nr 2
- Nysa LO Carolinum
- Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych
- Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik
- Nysa Zespół Szkół Technicznych
- Prudnik I Liceum Ogólnokształcące
- Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1
- Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2
- Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące
- Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- wybieranego środka transportu w podróży do szkoły;
- czasu podróży do szkoły;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- preferencji wyboru środka transportu.

Do realizacji badania wykorzystano formularze, które zostały wcześniej zaakceptowane przez Zamawiającego.



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

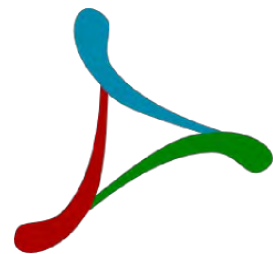
4.2. Podsumowanie uzyskanych wyników z badania

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 4 288 uczniów/ respondentów. Lista wybranych do badania szkół została zaprezentowana w punkcie *Charakterystyka badania*.

Rozkład próby badawczej pomiędzy ww. szkoły wraz ze wskazaniem płci respondentów prezentuje poniższa tabela.

Tabela 46 Rozkład próby badawczej

Nazwa szkoły	Mężczyzna	Kobieta
Głubczyce Zespól Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	39,67%	60,33%
Głubczyce Zespól Szkół Mechanicznych	66,67%	33,33%
Głubczyce Zespól Szkół Ogólnokształcących	34,39%	65,61%
Głubczyce Gimnazjum nr 1	60,53%	39,47%
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. B. Chrobrego	36,05%	63,95%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich	46,15%	53,85%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2	50,38%	49,62%
Głuchołazy Zespól Szkół w Głuchołazach	58,33%	41,67%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	94,05%	5,95%
Nysa Gimnazjum nr 2	56,30%	43,70%
Nysa LO Carolinum	26,63%	73,37%
Nysa Zespól Szkół Ekonomicznych	27,64%	72,36%
Nysa Zespól Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	38,65%	61,35%
Nysa Zespól Szkół Technicznych	48,92%	51,08%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	32,00%	68,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana	52,31%	47,69%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	Mężczyzna	Kobieta
Wyszyńskiego nr 1		
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	50,29%	49,71%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II liceum ogólnokształcące	50,46%	49,54%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	66,22%	33,78%
Razem	47,22%	52,78%

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród pytań dotyczących codziennych dojazdów do szkoły, jedno dotyczyło formy przemieszczania się do miejsca edukacji. Wśród potencjalnych form przemieszczania się wskazano następujące możliwości:

- samochodem,
- pieszo,
- autobusem,
- rowerem,
- pociągiem,
- skuterem,
- motocyklem.

W poniższej tabeli zaprezentowano wskazaną przez respondentów strukturę odpowiedzi.

Tabela 47 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)
autobusem	50,09%
pieszo	34,28%
samochodem	14,14%
pociągiem	0,83%
rowerem	0,49%
motocyklem	0,09%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

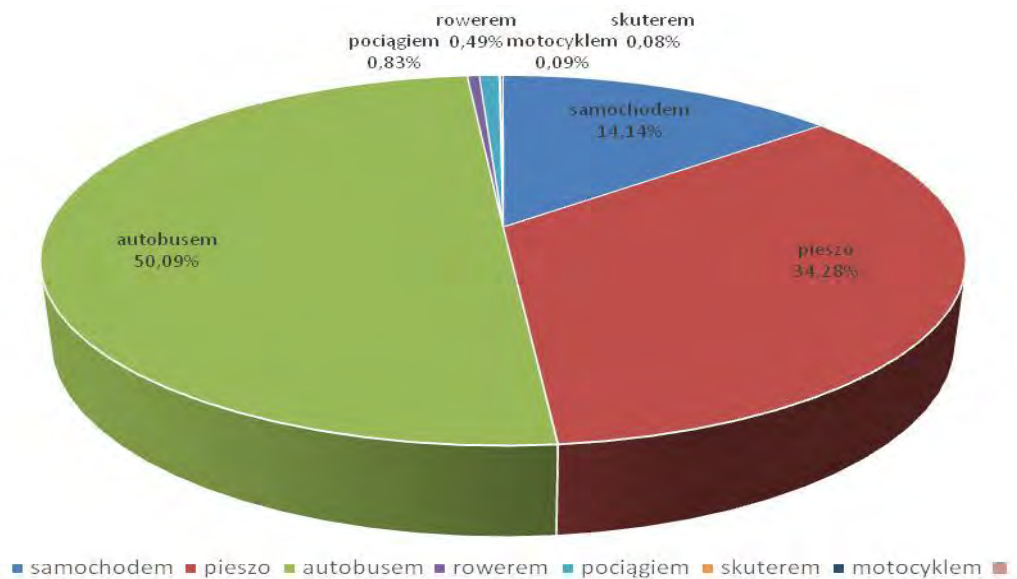
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podróż	Udział (%)
skuterem	0,08%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę form przemieszczania się wybranych przez ogół respondentów.

Wykres 54 Preferencje dotyczące środka transportu



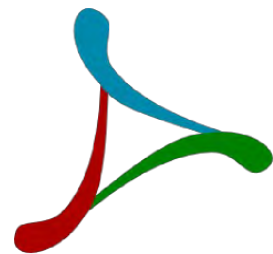
Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału wynika, że najczęściej wybieranym przez respondentów środkiem transportu jest autobus – odpowiedzi takiej udzieliło 50,09% osób. 34,28% uczniów do szkoły idzie pieszo, a 14,14% jest dowożonych samochodem. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

Badając odpowiedzi uczniów poszczególnych szkół, w większości przypadków wyniki potwierdzają przedstawioną powyżej strukturę odpowiedzi. W kilku ośrodkach edukacyjnych dominują podróże piesze.

W poniższej tabeli zaprezentowano preferowane formy przemieszczania się w podziale na poszczególne szkoły biorące udział w badaniu.

Poniżej zaprezentowano szczegółowe odpowiedzi respondentów poszczególnych szkół.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 48 Szczegółowe preferencje dotyczące sposobu podróży

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	58,06%	20,97%	20,97%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	68,09%	14,89%	17,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	39,92%	44,66%	15,42%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach	20,27%	55,41%	18,92%	2,70%	0,00%	1,35%	1,35%
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głuchołazach	13,95%	68,60%	9,30%	3,49%	4,65%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach	49,73%	47,03%	2,70%	0,00%	0,00%	0,00%	0,54%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach	37,64%	52,85%	7,98%	0,76%	0,76%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	23,86%	69,32%	6,82%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	57,99%	23,42%	18,22%	0,00%	0,37%	0,00%	0,00%
Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie	19,27%	62,39%	7,34%	7,34%	2,75%	0,92%	0,00%
Nysa LO Carolinum	58,82%	12,94%	17,65%	10,00%	0,59%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	77,69%	13,44%	8,06%	0,00%	0,81%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	52,71%	28,45%	18,85%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	72,17%	17,13%	10,70%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	44,01%	39,44%	15,85%	0,00%	0,70%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana	42,11%	50,80%	7,09%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

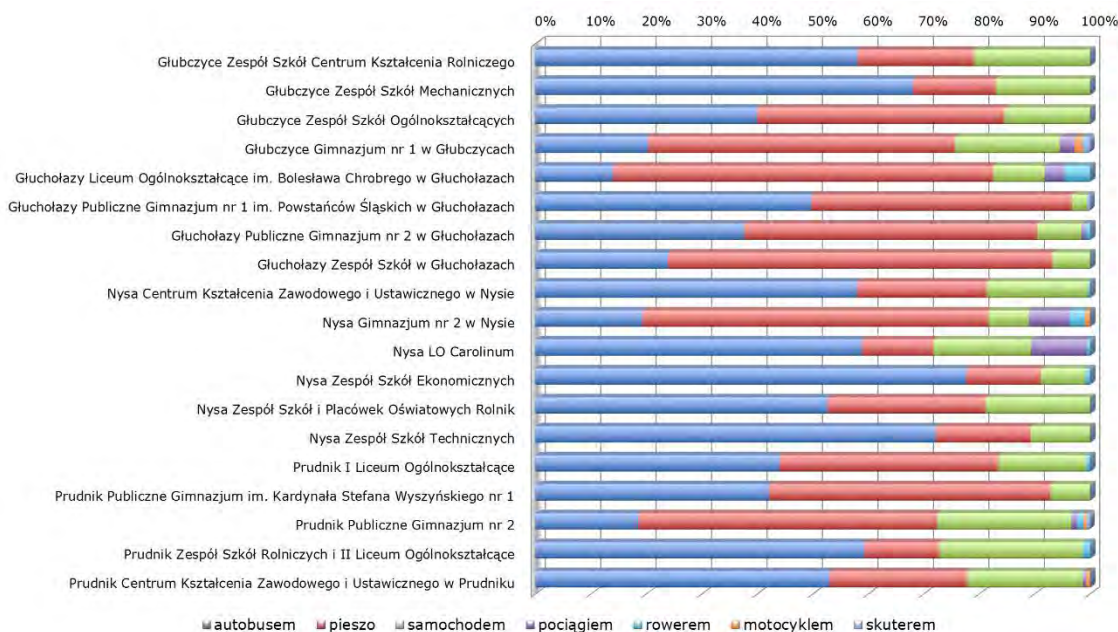
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem
Wyszyńskiego nr 1							
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	18,54%	53,93%	24,16%	1,12%	1,12%	0,56%	0,57%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące	59,28%	13,57%	25,79%	0,00%	1,36%	0,00%	0,00%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku	53,02%	24,83%	20,81%	0,68%	0,00%	0,67%	0,00%
Suma końcowa	50,09%	34,28%	14,14%	0,83%	0,49%	0,09%	0,08%

Źródło: Opracowanie własne.

Preferencje dotyczące sposobu odbywania podróży przez uczniów poszczególnych szkół zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 55 Szczegółowe preferencje dotyczące sposobu podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższego wykresu, kluczowe znaczenie odgrywa komunikacja autobusowa. Poniekąd wynika to z faktu, że uczniowie, ze względu na wiek, nie



MINISTERSTWO
ROZWOJU



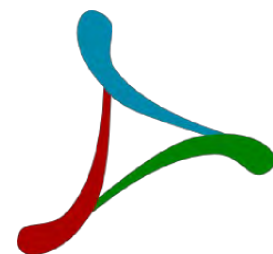
dysponują prawem jazdy, bądź są dopiero w trakcie zdobywania odpowiednich uprawnień. Znaczący jest udział podróży pieszych. Duża ilość uczniów jest podwożona do szkoły samochodem przez rodziców.

Bardziej szczegółowy podział można napotkać w poniższych tabelach i na zamieszczonych wykresach. Zaprezentowano za ich pomocą strukturę wyboru środka transportu przez uczniów mieszkających w tej samej miejscowości, w której zdobywają edukację oraz respondentów, którzy uczą się poza miejscem swojego zamieszkania.

Jako pierwsze zaprezentowano wyniki dla uczniów chodzących do szkoły w miejscu swojego zamieszkania.

Tabela 49 Preferencje podróży dla osób uczących się w miejscu swojego zamieszkania

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	8,33%	66,67%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	9,52%	57,14%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	3,28%	89,34%	7,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach	13,56%	67,80%	15,25%	0,00%	0,00%	1,69%	1,69%
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głuchołazach	3,03%	87,88%	6,06%	0,00%	3,03%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach	2,15%	92,47%	4,30%	0,00%	0,00%	0,00%	1,08%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach	1,97%	90,13%	7,89%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	1,56%	90,63%	7,81%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

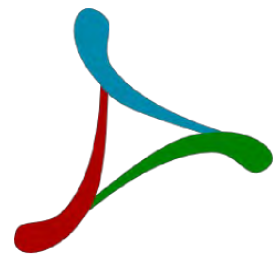
partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

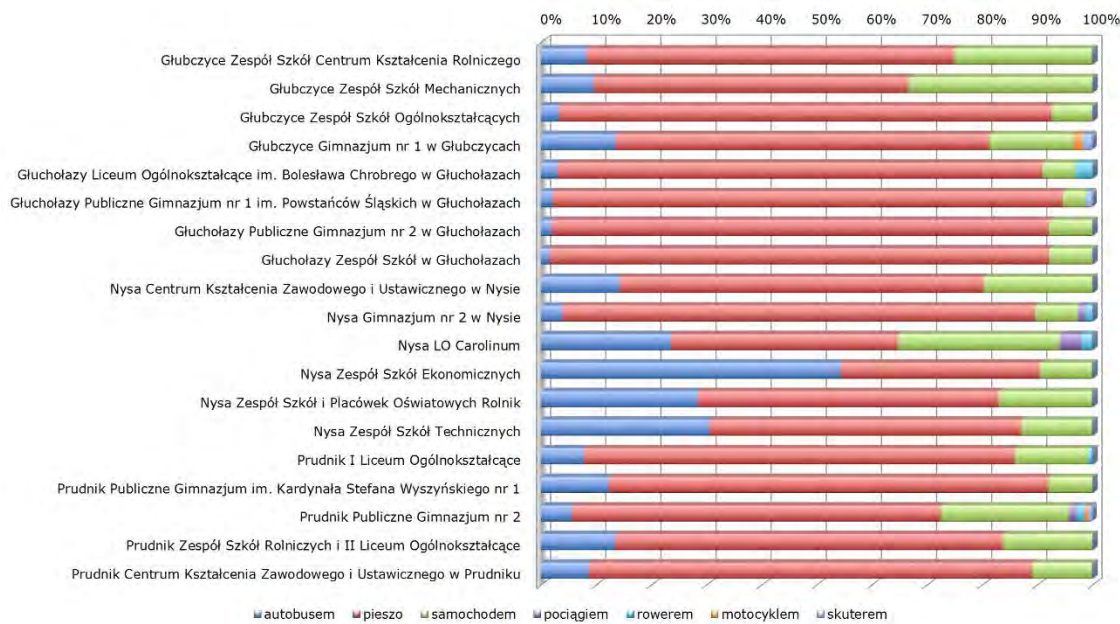
Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	14,29%	65,93%	19,78%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie	3,90%	85,71%	7,79%	1,30%	1,30%	0,00%	0,00%
Nysa LO Carolinum	23,53%	41,18%	29,41%	3,92%	1,96%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	54,33%	36,22%	9,45%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	28,46%	54,55%	17,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	30,59%	56,47%	12,94%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	7,75%	78,17%	13,38%	0,00%	0,70%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1	12,32%	79,71%	7,97%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	5,63%	66,90%	23,24%	1,41%	1,41%	0,70%	0,70%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące	13,51%	70,27%	16,22%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku	8,70%	80,43%	10,87%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Suma końcowa	14,54%	71,75%	12,84%	0,26%	0,36%	0,10%	0,15%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak można zauważyć większość uczniów wybiera podróż do szkoły na własnych nogach (71,75%), na drugim miejscu są osoby podróżujące autobusem (14,54%), a na trzecim samochodem (12,84%). Wyniki te prezentuje również poniższy wykres.



Wykres 56 Preferencje podróży dla osób uczących się w miejscu swojego zamieszkania



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej przedstawiono zaś preferencje osób uczących się poza miejscem swojego zamieszkania.

Tabela 50 Preferencje podróży osób uczących się poza miejscem swojego zamieszkania

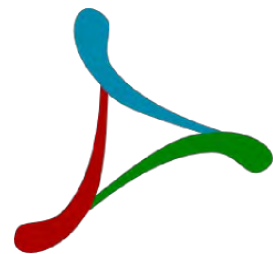
Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	78,82%	1,18%	20,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	84,29%	2,86%	12,86%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	75,19%	1,55%	23,26%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach	41,67%	0,00%	41,67%	16,67%	0,00%	0,00%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głuchołazach	50,00%	5,00%	20,00%	15,00%	10,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach	97,80%	1,10%	1,10%	0,00%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach	87,27%	0,91%	8,18%	1,82%	1,82%	0,00%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	85,00%	10,00%	5,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	80,23%	1,69%	17,51%	0,00%	0,56%	0,00%
Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie	59,26%	3,70%	3,70%	25,93%	3,70%	3,70%
Nysa LO Carolinum	74,78%	0,87%	12,17%	12,17%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	89,96%	1,26%	7,53%	0,00%	1,26%	0,00%
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	72,79%	5,90%	21,31%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	87,98%	1,72%	10,30%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	80,43%	0,00%	18,84%	0,00%	0,72%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1	93,08%	1,26%	5,66%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	71,88%	0,00%	28,13%	0,00%	0,00%	0,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

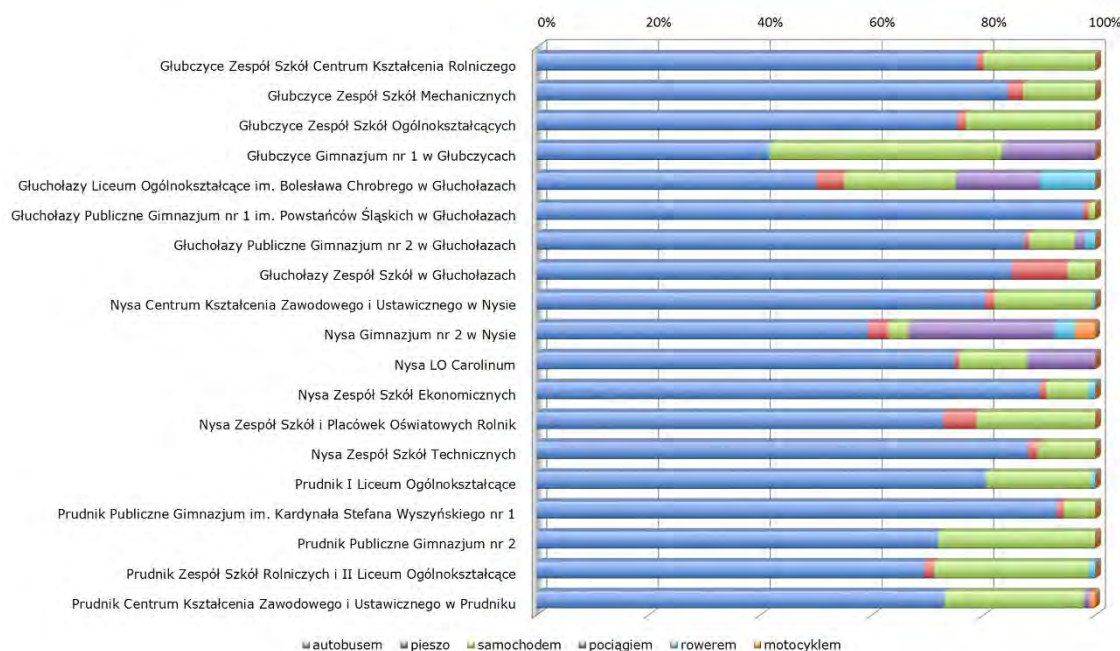
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące	69,36%	1,73%	27,75%	0,00%	1,16%	0,00%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku	73,00%	0,00%	25,00%	1,00%	0,00%	1,00%
Suma końcowa	80,58%	2,01%	15,48%	1,30%	0,54%	0,09%

Źródło: Opracowanie własne.

W tym wypadku większość uczniów przemieszcza się do szkoły autobusem (80,58%), a 15,48% respondentów podwożonych jest przez rodziców samochodem. Układ ten prezentuje również poniższy wykres.

Wykres 57 Preferencje podróży osób uczących się poza miejscem swojego zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne.

Podobny podział można zastosować w stosunku do osób uczących się na terenie gminy w której mieszkają oraz uczęszczających do szkoły poza nią. Preferencje



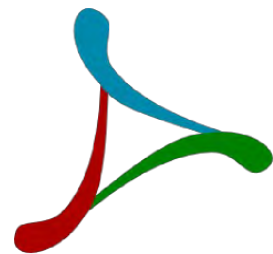
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

dotyczące wyboru środka transportu, którymi przemieszczają się oni do szkoły przedstawiają poniższe tabele i wykresy.

Tabela 51 Preferencje podróży osób uczących się w gminie, w której mieszkają

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	45,83%	33,33%	20,83%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	50,00%	22,22%	27,78%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	23,46%	62,01%	14,53%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach	18,31%	56,34%	19,72%	2,82%	0,00%	1,41%	1,41%
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głuchołazach	7,59%	74,68%	10,13%	2,53%	5,06%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach	48,33%	48,33%	2,78%	0,00%	0,00%	0,00%	0,56%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach	35,97%	54,55%	7,91%	0,79%	0,79%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	18,52%	74,07%	7,41%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	31,09%	51,26%	17,65%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie	16,83%	66,34%	6,93%	7,92%	1,98%	0,00%	0,00%
Nysa LO Carolinum	46,84%	26,58%	21,52%	3,80%	1,27%	0,00%	0,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

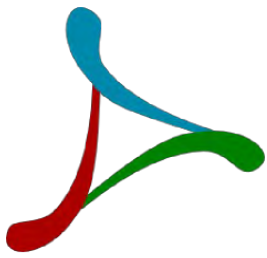
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	64,67%	26,63%	8,15%	0,00%	0,54%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	36,66%	44,69%	18,65%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	50,77%	38,46%	10,77%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	22,99%	59,36%	16,58%	0,00%	1,07%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1	38,77%	54,57%	6,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	16,27%	57,23%	22,89%	1,20%	1,20%	0,60%	0,60%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące	34,33%	40,30%	23,88%	0,00%	1,49%	0,00%	0,00%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku	29,69%	57,81%	10,94%	1,56%	0,00%	0,00%	0,00%
Suma końcowa	34,97%	50,65%	12,94%	0,72%	0,54%	0,07%	0,11%

Źródło: Opracowanie własne.

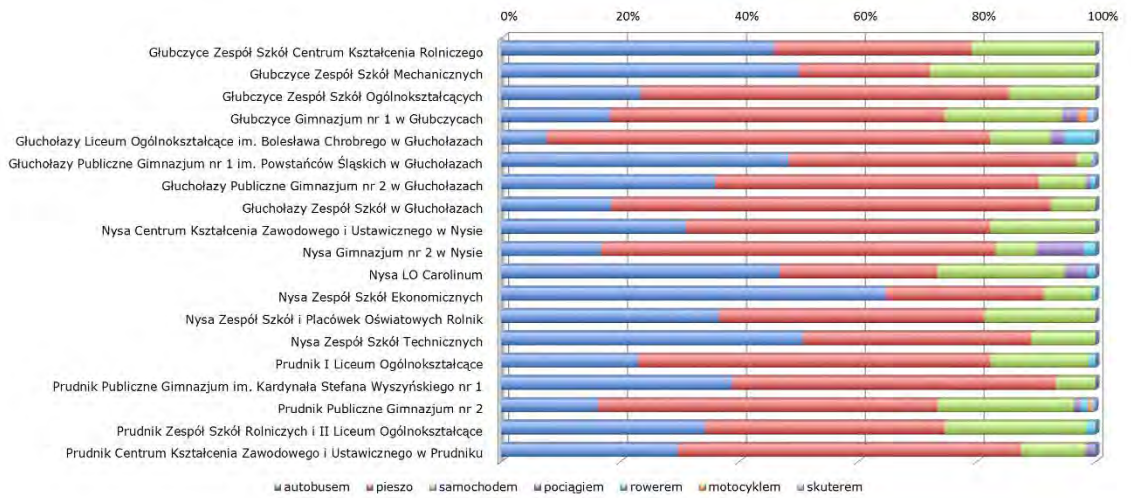
W analizowanej sytuacji przewagę stanowią podróże piesze (50,65%), a drugie w kolejności są podróże wykonywane autobusem (34,97%). Zależności te można zaobserwować także na poniższym wykresie.



Wykres 58 Preferencje podróży osób uczących się w gminie, w której mieszkają

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

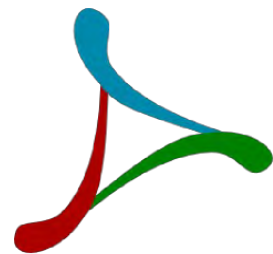


Źródło: Opracowanie własne.

Kolejny podział zastosowano dla uczniów dojeżdżających do szkoły z innej gminy.

Tabela 52 Preferencje podróży uczniów dojeżdżających do szkoły z innej gminy

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochoodem	pociągiem	rowerem	motocyklem
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	75,51%	2,04%	22,45%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	91,89%	5,41%	2,70%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	81,94%	0,00%	18,06%	0,00%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głuchołazach	85,71%	0,00%	0,00%	14,29%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

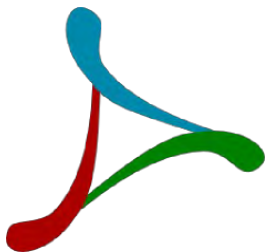
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach	88,89%	0,00%	11,11%	0,00%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	79,19%	1,34%	18,79%	0,00%	0,67%	0,00%
Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie	66,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%
Nysa LO Carolinum	70,11%	1,15%	13,79%	14,94%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	90,66%	0,00%	8,24%	0,00%	1,10%	0,00%
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	72,87%	6,88%	20,24%	0,00%	0,00%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	87,77%	1,06%	11,17%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	84,95%	0,00%	15,05%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1	83,33%	3,33%	13,33%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	50,00%	0,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące	71,33%	1,40%	26,57%	0,00%	0,70%	0,00%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku	70,73%	0,00%	28,05%	0,00%	0,00%	1,22%
Suma końcowa	79,68%	2,01%	16,87%	1,01%	0,29%	0,14%

Źródło: Opracowanie własne.

W analizowanym przypadku możemy zaobserwować znaczną przewagę podróży wykonywanych autobusami (79,68%), na drugim miejscu znajdują się samochody osobowe (16,87%). Poniższy wykres odzwierciedla wyniki z podanej tabeli.

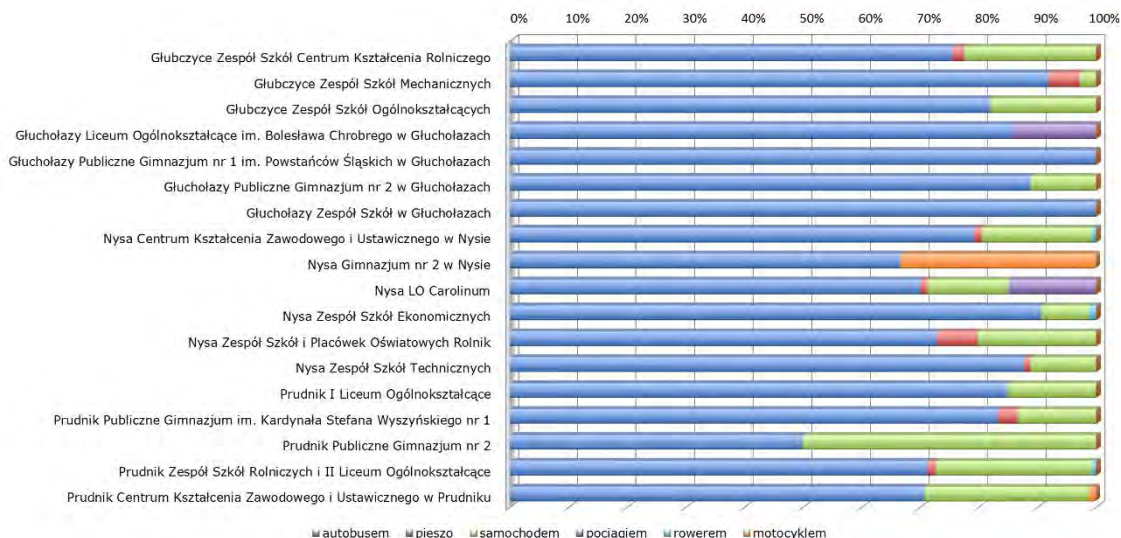


Wykres 59 Preferencje podróży uczniów dojeżdżających do szkoły z innej gminy

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej zaprezentowano łączne dane dla wszystkich tych czterech grup. Widać tu zależność wybieranego środka transportu w stosunku do odległości jaka dzieli szkołę od miejsca zamieszkania ucznia. Im bliżej uczniowie mają do szkoły (tzn. pochodzą z tej samej miejscowości lub gminy) tym częściej pokonują drogę do niej na nogach. Im mieszkają dalej od szkoły (tzn. pochodzą z innej miejscowości lub gminy) tym częściej jako środek transportu wybierają autobusy.

Tabela 53 Preferencje podróży wśród uczniów

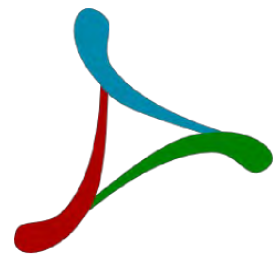
	autobusem	pieszo	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem	Suma końcowa
Szkoła znajduje się w miejscowości zamieszkania ucznia	14,54%	71,75%	12,84%	0,26%	0,36%	0,10%	0,15%	100,00%
Szkoła znajduje się w innej miejscowości niż mieszka uczeń	80,58%	2,01%	15,48%	1,30%	0,54%	0,09%	0,00%	100,00%
Szkoła znajduje się w gminie zamieszkania ucznia	34,97%	50,65%	12,94%	0,72%	0,54%	0,07%	0,11%	100,00%

Strona 136 z 160



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

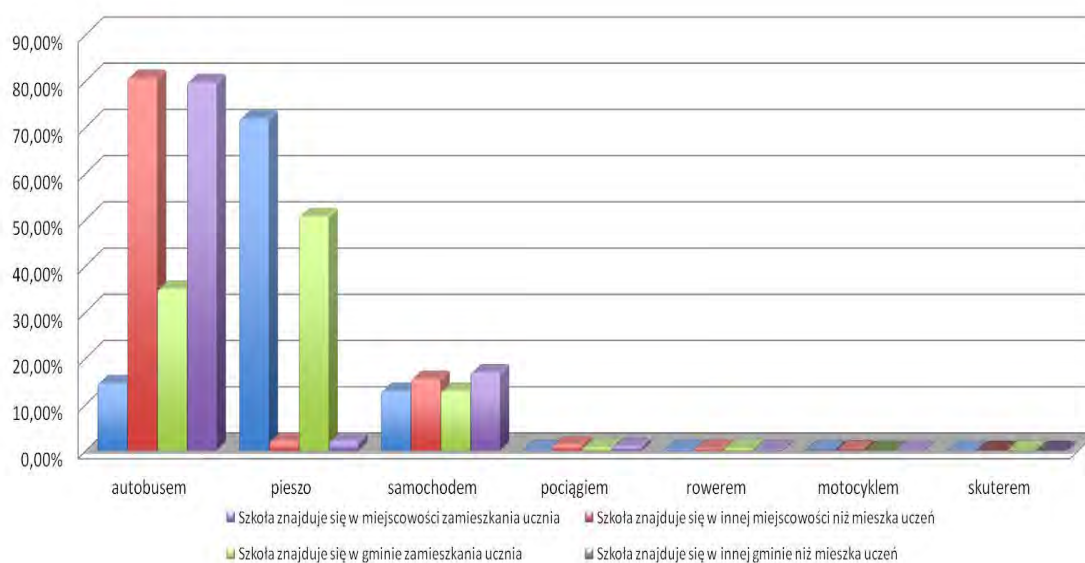
partnerstwo-nyskie2020.pl

	autobusem	pieszko	samochodem	pociągiem	rowerem	motocyklem	skuterem	Suma końcowa
Szkoła znajduje się w innej gminie niż mieszka uczeń	79,68%	2,01%	16,87%	1,01%	0,29%	0,14%	0,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

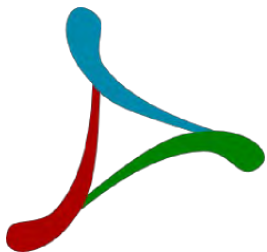
Dane te prezentuje także poniższy wykres.

Wykres 60 Preferencje podróży wśród uczniów



Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej przedstawiono tabelę w której zawarto informacje dotyczące tego, ilu uczniów z poszczególnych gmin odbywa podróż do wybranych szkół. Można zauważyć, że najczęściej uczniów pochodzi z Nysy, Prudnika i Głuchołaz. Pod uwagę wzięto tylko liczbę podróży większą niż 5.



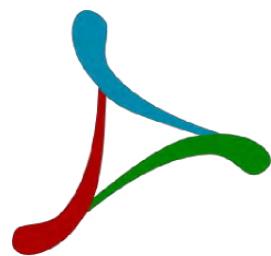
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 54 Ilość uczniów z poszczególnych gmin dojeżdżających do wybranych szkół

Gmina	Domaszowice	Byczyna	Brzeg	Branice	Biała	Baborów
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego		1		17		13
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych				17		10
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących				41		9
Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach						
Głucholazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głucholazach					1	
Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głucholazach					1	
Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głucholazach					2	
Głucholazy Zespół Szkół w Głucholazach					2	
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie						
Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie						
Nysa LO Carolinum						
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	1					
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik			1			
Nysa Zespół Szkół Technicznych						
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące					26	
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1					2	
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2						
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące				1	51	
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku					51	
Suma końcowa	1	1	1	76	136	32

Kędzierzyn-Koźle	Kamiennik	Grodzków	Głucholazy	Głubczyce	Głogówek	Gdańsk	Gmina
		1		72	2		Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego
				54	2		Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych
3				179	7		Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących
				74			Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach
			79				Głucholazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głucholazach
			180				Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głucholazach
			255				Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głucholazach
			81				Głucholazy Zespół Szkół w Głucholazach
	1	2	37				Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie
	1						Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie
	7	1	10	1			Nysa LO Carolinum
	10	6	23				Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych
5	9	5	47			1	Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik
	13	4	19				Nysa Zespół Szkół Technicznych
			10		4		Prudnik I Liceum Ogólnokształcące
			4				Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1
			1				Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2
			16		17		Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące
			3				Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku
8	41	19	765	380	32	1	Suma końcowa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Namysłów	Łódź	Łąbinowice	Lubrza	Lewin Brzeski	Korfantów	Kietrz	Gmina
2						9	Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego
	1					3	Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych
						9	Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących
							Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach
							Głucholazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głucholazach
							Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głucholazach
							Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głucholazach
							Głucholazy Zespół Szkół w Głucholazach
		22	2		22		Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie
1		6					Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie
		20					Nysa LO Carolinum
		18	1	1	20		Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych
		17					Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik
		1	40		5		Nysa Zespół Szkół Technicznych
		5	18		1		Prudnik I Liceum Ogólnokształcące
			6		1		Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1
			31		16		Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2
		2	16		7		Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące
3	1	91	114	1	137	21	Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku
							Suma końcowa

Paczków	Ozimek	Otmuchów	Opole	Olszanka	Nysa	Niemodlin	Gmina
		1	1				Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego
							Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych
							Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących
							Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach
					2		Głucholazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głucholazach
							Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głucholazach
		1			2		Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głucholazach
							Głucholazy Zespół Szkół w Głucholazach
21		17			119		Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie
12		2			114		Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie
		23			81	1	Nysa LO Carolinum
12		36		1	185		Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych
26	3	54	1		311	4	Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik
21		27			130	1	Nysa Zespół Szkół Technicznych
					1		Prudnik I Liceum Ogólnokształcące
							Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1
							Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2
		4					Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące
					3		Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku
92	3	165	2	1	948	6	Suma końcowa

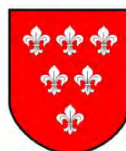


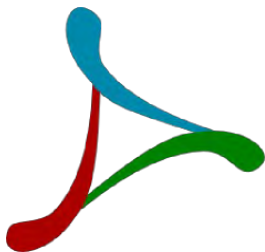
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



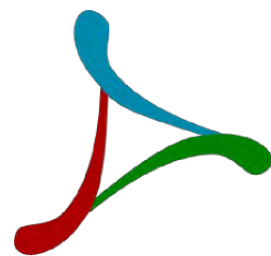
MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Skoroszyce	Reńska Wieś	Pszów	Prudnik	Pawłowiczki	Pakosławice
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego					2	
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych					4	
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących					3	
Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach						
Głucholazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głucholazach				4		
Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głucholazach	2					
Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głucholazach		3		1		
Głucholazy Zespół Szkół w Głucholazach				1		
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	4			12		8
Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie						
Nysa LO Carolinum	6			2		4
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	22			1		19
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	20		1	4		21
Nysa Zespół Szkół Technicznych	32			11		25
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące				187		
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1				405		
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2				167		
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące				69		1
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku				64		
Suma końcowa	86	3	1	928	9	78

Walce	Ujazd	Tutowice	Tarnów Opolski	Strzeleczki	Strzelce Opolskie	Stronie Śląskie
						1
						1
		1				
1	1		1		2	
				6		
				7		
1	1	1	1	13	2	2



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

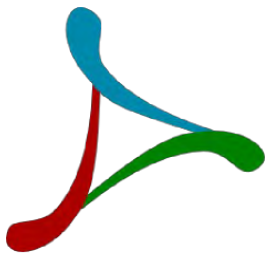
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Suma końcowa	Wolczyn	Gmina
121		Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego
91		Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych
251		Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących
74		Głubczyce Gimnazjum nr 1 w Głubczycach
86		Głucholazy Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głucholazach
184		Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głucholazach
264		Głucholazy Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głucholazach
84		Głucholazy Zespół Szkół w Głucholazach
268		Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie
117		Nysa Gimnazjum nr 2 w Nysie
168		Nysa LO Carolinum
372	1	Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych
558		Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik
318		Nysa Zespół Szkół Technicznych
280		Prudnik I Liceum Ogólnokształcące
435		Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1
175		Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2
213		Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące
146		Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku
4 205	1	Suma końcowa

Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części ankiety zapytano respondentów, ile czasu zajmuje im dojazd do szkoły. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

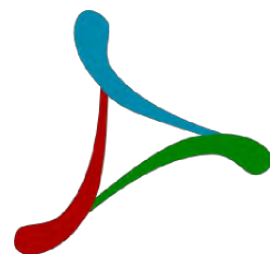
Tabela 55 Czas trwania codziennej podróży do szkoły

Czas trwania podróży	Udział (%)
do 20 min	58,51%
21-40 min	31,54%
41-60 min	8,16%
61-90 min	1,04%
91-120 min	0,33%
ponad 120 min	0,42%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Uzyskane wyniki zaprezentowano także w postaci wykresu.

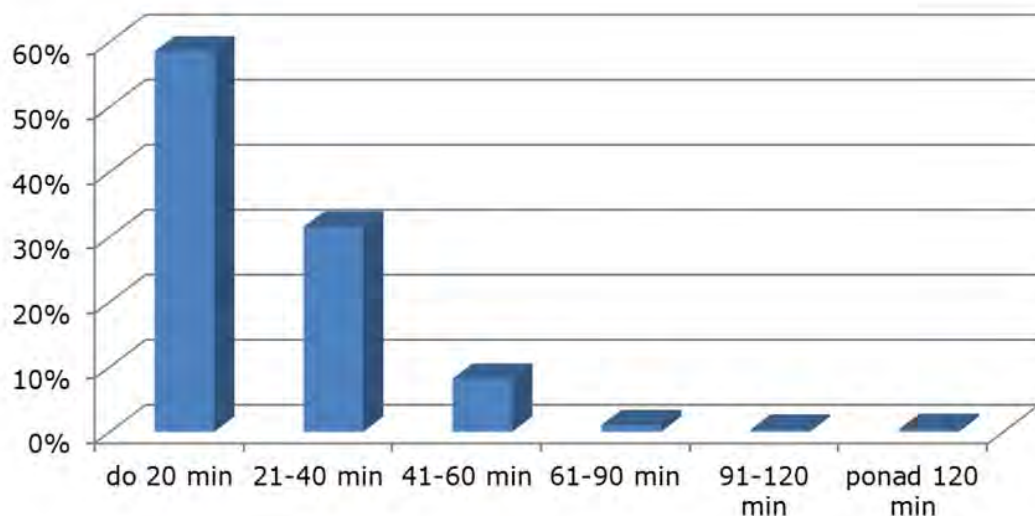
Wykres 61 Czas trwania codziennej podróży do szkoły



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli, zdecydowana większość uczniów (58,51%) podróżuje do szkoły nie dłużej niż 20 minut. 31,54% uczniów dojazd do szkoły zajmuje od 21 do 40 minut, natomiast od 41 do 60 minut na dojazd potrzebuje 8,16% uczniów. Pozostałe odpowiedzi mają marginalny udział w wynikach badania.

Czas podróży w podziale na poszczególne szkoły zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 56 Szczegółowy czas trwania codziennej podróży do szkoły

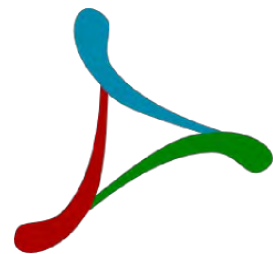
Nazwa szkoły	do 20 min	21-40 min	41-60 min	61-90 min	91-120 min	ponad 120 min
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	53,04%	35,65%	8,70%	0,87%	0,00%	1,74%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	56,52%	29,35%	14,13%	0,00%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	71,15%	18,58%	8,30%	0,79%	0,40%	0,79%
Głubczyce Gimnazjum nr 1	88,16%	6,58%	3,95%	0,00%	0,00%	1,32%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	do 20 min	21-40 min	41-60 min	61-90 min	91-120 min	ponad 120 min
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. B. Chrobrego	80,23%	18,60%	1,16%	0,00%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich	57,30%	35,68%	5,95%	1,08%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2	67,56%	29,39%	3,05%	0,00%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	73,56%	24,14%	1,15%	0,00%	0,00%	1,15%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	33,21%	41,42%	15,30%	5,97%	1,49%	2,61%
Nysa Gimnazjum nr 2	70,27%	27,93%	0,90%	0,00%	0,00%	0,90%
Nysa LO Carolinum	50,30%	36,69%	10,06%	2,37%	0,59%	0,00%
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	34,57%	48,94%	15,43%	0,53%	0,53%	0,00%
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	48,06%	38,34%	10,78%	1,41%	1,06%	0,35%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	42,33%	44,17%	11,96%	1,23%	0,00%	0,31%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	70,71%	25,36%	3,57%	0,36%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1	82,79%	16,05%	1,16%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	91,57%	7,87%	0,56%	0,00%	0,00%	0,00%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące	47,51%	37,10%	14,03%	0,90%	0,00%	0,44%
Prudnik Centrum	57,05%	32,89%	8,72%	1,34%	0,00%	0,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	do 20 min	21-40 min	41-60 min	61-90 min	91-120 min	ponad 120 min
Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego						
Suma końcowa	58,51%	31,54%	8,16%	1,04%	0,33%	0,42%

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu poproszono respondentów o określenie czasu, jaki zajmuje im dojeżdżenie do przystanku.

O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący autobusem. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 57 Czas dojazdu do przystanku

Czas	Udział (%)
do 3 min	27,53%
do 5 min	29,48%
do 10 min	24,98%
do 15 min	10,82%
do 20 min	4,92%
więcej	2,27%
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Uzyskane odpowiedzi zaprezentowano także wykresie formie wykresu.

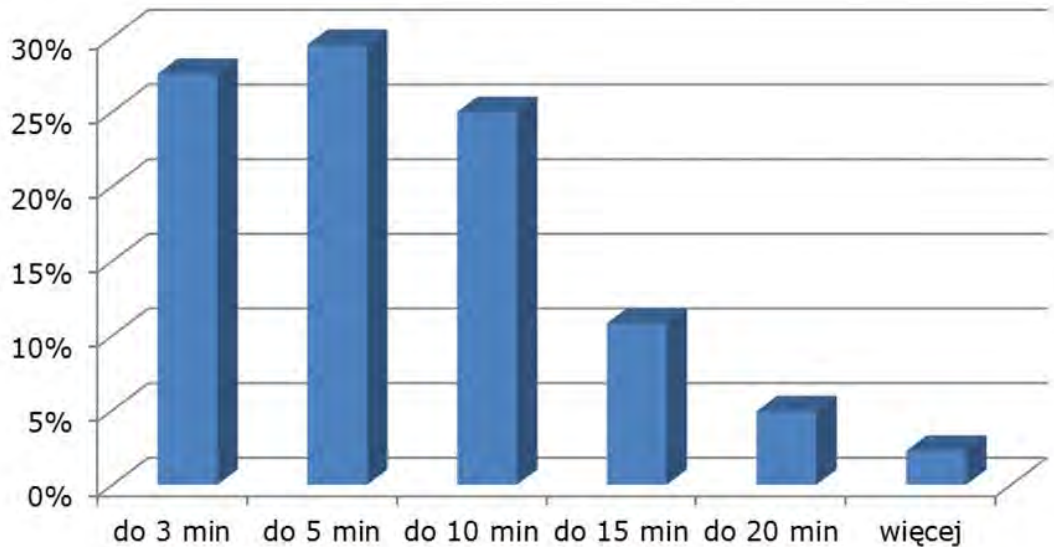
Wykres 62 Czas dotarcia do przystanku



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli, największej ilości uczniów dotarcie do przystanku zajmuje maksymalnie 5 minut (29,48%), 27,53% uczniów dociera do przystanku w 3 minuty, a 24,98% osób potrzebuje na to maksymalnie 10 minut. Dla ponad 80% uczniów czas dojścia do przystanku nie przekracza 10 minut.

Czas dojścia do przystanku uczniów podróżujących do poszczególnych szkół zaprezentowano w poniższej tabeli.

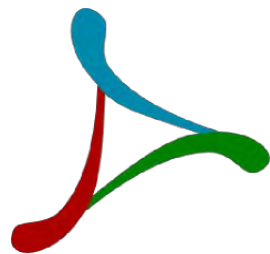


Tabela 58 Szczegółowy czas dotarcia do przystanku

Nazwa szkoły	do 3 min	do 5 min	do 10 min	do 15 min	do 20 min	więcej
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	24,64%	43,48%	23,19%	4,35%	4,35%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	40,63%	28,13%	26,56%	4,69%	0,00%	0,00%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	32,67%	23,76%	30,69%	10,89%	0,99%	0,99%
Głubczyce Gimnazjum nr 1	68,75%	18,75%	0,00%	6,25%	0,00%	6,25%
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. B. Chrobrego	20,00%	13,33%	53,33%	13,33%	0,00%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich	35,87%	40,22%	11,96%	10,87%	1,09%	0,00%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2	29,59%	38,78%	23,47%	6,12%	1,02%	1,02%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	15,79%	42,11%	21,05%	15,79%	5,26%	0,00%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	20,65%	23,87%	36,13%	10,32%	6,45%	2,58%
Nysa Gimnazjum nr 2	32,14%	42,86%	21,43%	0,00%	3,57%	0,00%
Nysa LO Carolinum	30,51%	31,36%	23,73%	9,32%	2,54%	2,54%
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	28,97%	27,24%	19,66%	11,03%	9,31%	3,79%
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	24,16%	26,17%	20,13%	13,76%	9,40%	6,38%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	26,69%	25,00%	27,97%	14,41%	3,39%	2,54%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	29,84%	38,71%	23,39%	6,45%	1,61%	0,00%
Prudnik Publiczne Gimnazjum im. Kardynała	33,88%	30,05%	26,23%	8,74%	1,09%	0,00%

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

Nazwa szkoły	do 3 min	do 5 min	do 10 min	do 15 min	do 20 min	więcej
Stefana Wyszyńskiego nr 1						
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	35,29%	29,41%	14,71%	17,65%	2,94%	0,00%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące	15,04%	27,07%	37,59%	15,04%	3,01%	2,26%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	13,58%	29,63%	28,40%	12,35%	16,05%	0,00%
Suma końcowa	27,53%	29,48%	24,98%	10,82%	4,92%	2,27%

Źródło: Opracowanie własne.

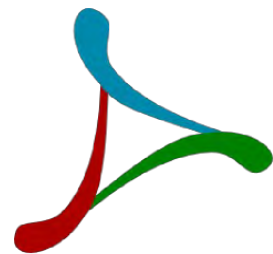
W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o akceptowalny czas dojścia do przystanku. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 59 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

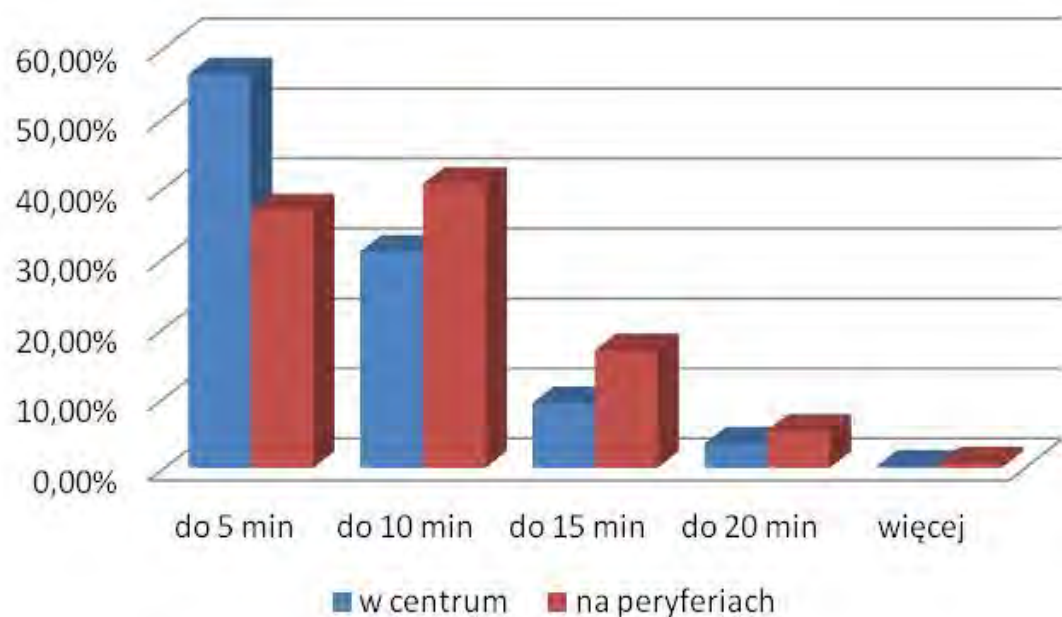
Czas	w centrum	na peryferiach
do 5 min	56,22%	36,76%
do 10 min	30,88%	40,54%
do 15 min	9,25%	16,79%
do 20 min	3,45%	5,31%
więcej	0,20%	0,60%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Odpowiedzi zaprezentowano także w postaci wykresu.



Wykres 63 Akceptowalny czas dojścia na przystanek



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

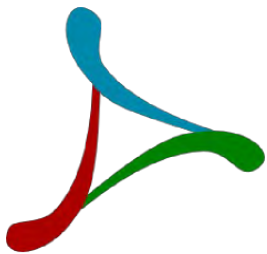
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość respondentów (56,22%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich był krótszy niż 5 minut. Dla 30,88% akceptowalny jest czas nieprzekraczający 10 minut, a 9,25% respondentów nie chce, aby droga ta zajęła im więcej jak 15 minut.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane na peryferiach, najwięcej respondentów (40,54%) akceptuje czas dojścia do przystanku, który nie przekracza 10 minut. Dla 36,76% respondentów akceptowalny czas wynosi maksymalnie 5 minut, natomiast dla 16,79% – 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem aktualnym. Oznacza to, iż obecna sieć przystanków jest odpowiednio gęsto rozlokowana i ten aspekt komunikacji zbiorowej nie wymaga wprowadzenia większych zmian.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą podróżują do szkoły. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący autobusem. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

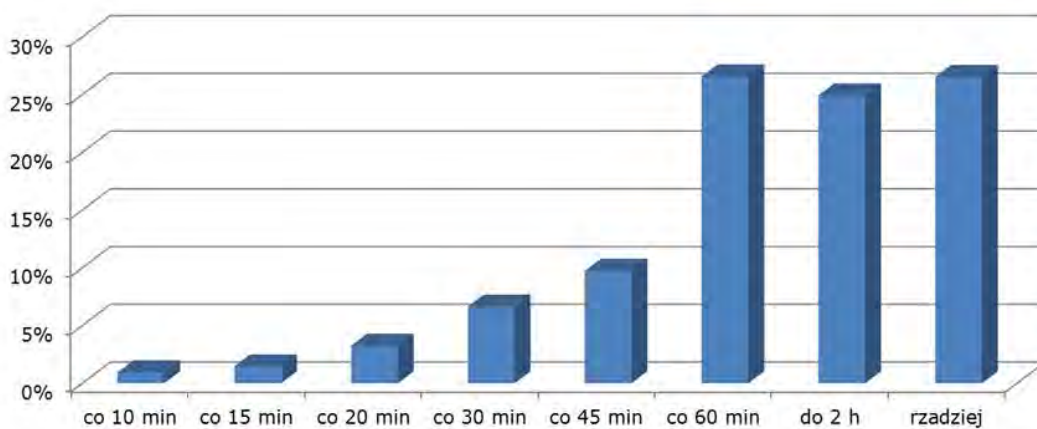
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 60 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Czas	Udział (%)
co 10 min	0,94%
co 15 min	1,46%
co 20 min	3,24%
co 30 min	6,63%
co 45 min	9,73%
co 60 min	26,56%
do 2 h	24,92%
Rzadziej	26,52%
Razem	100%

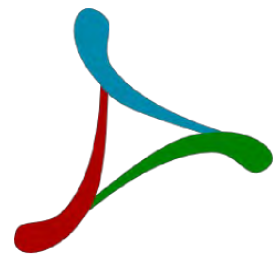
Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na wykresie.

Wykres 64 Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne.

Analizując otrzymane wyniki można zauważyć, że częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą podróżuje do szkoły największa liczba uczniów (26,56%) wynosi 60 minut. Dla 26,52% respondentów częstotliwość ta jest rzadsza niż



2 godziny, dla 24,92% wynosi do 2 godzin, dla 9,73% – 45 minut, a dla 6,63% – 30 minut. Większą niż 30 minut częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą podróżuje do szkoły wskazało prawie 6% badanych.

Szczegółową częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na linii, którą respondenci podróżują do szkoły zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 61 Szczegółowa częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	do 2 h	Rzadziej
Głubczyce Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego	3,45%	0,00%	0,00%	3,45%	6,90%	17,24%	37,93%	31,03%
Głubczyce Zespół Szkół Mechanicznych	0,00%	0,00%	0,00%	1,82%	1,82%	34,55%	30,91%	30,91%
Głubczyce Zespół Szkół Ogólnokształcących	0,00%	1,32%	1,32%	1,32%	2,63%	30,26%	36,84%	26,32%
Głubczyce Gimnazjum nr 1	15,38%	0,00%	15,38%	7,69%	7,69%	0,00%	30,77%	23,08%
Głuchołazy Liceum Ogólnokształcące im. B. Chrobrego	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	30,77%	38,46%	15,38%	15,38%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich	0,00%	2,82%	2,82%	5,63%	15,49%	47,89%	8,45%	16,90%
Głuchołazy Publiczne Gimnazjum nr 2	3,13%	0,00%	0,00%	3,13%	14,06%	25,00%	21,88%	32,81%
Głuchołazy Zespół Szkół w Głuchołazach	0,00%	0,00%	0,00%	7,69%	0,00%	46,15%	7,69%	38,46%
Nysa Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	0,00%	0,71%	1,43%	6,43%	6,43%	19,29%	31,43%	34,29%
Nysa Gimnazjum nr 2	4,17%	4,17%	20,83%	12,50%	0,00%	41,67%	12,50%	4,17%
Nysa LO Carolinum	0,00%	0,88%	1,77%	3,54%	9,73%	31,86%	30,97%	21,24%
Nysa Zespół Szkół Ekonomicznych	0,71%	2,13%	5,32%	8,16%	8,16%	24,11%	15,96%	35,46%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

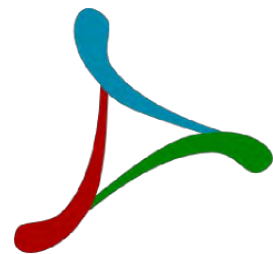
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa szkoły	co 10 min	co 15 min	co 20 min	co 30 min	co 45 min	co 60 min	do 2 h	Rzadziej
Nysa Zespół Szkół i Placówek Oświatowych Rolnik	0,35%	0,70%	4,20%	5,24%	11,19%	28,32%	25,52%	24,48%
Nysa Zespół Szkół Technicznych	0,93%	0,47%	1,87%	3,74%	8,88%	21,50%	35,98%	26,64%
Prudnik I Liceum Ogólnokształcące	0,84%	2,52%	5,04%	9,24%	12,61%	19,33%	28,57%	21,85%
Prudnik Publiczne Gimnazjum Im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego nr 1	1,68%	4,47%	5,03%	15,08%	18,44%	29,61%	16,20%	9,50%
Prudnik Publiczne Gimnazjum nr 2	0,00%	3,23%	0,00%	6,45%	12,90%	41,94%	22,58%	12,90%
Prudnik Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące	0,00%	0,81%	4,03%	4,03%	11,29%	22,58%	26,61%	30,65%
Prudnik Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	0,00%	1,39%	2,78%	12,50%	6,94%	23,61%	20,83%	31,95%
Suma końcowa	0,78%	1,51%	3,49%	6,62%	10,17%	26,59%	24,92%	25,92%

Źródło: Opracowanie własne.

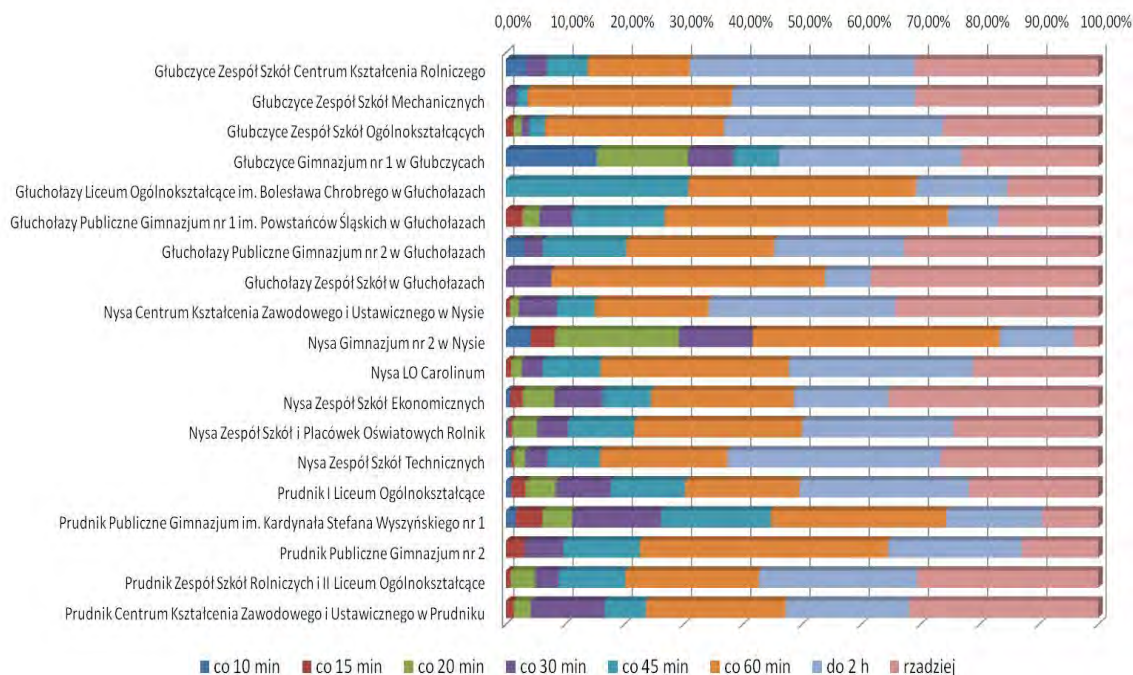
Wyniki odpowiedzi na powyższe pytanie przedstawiono także na poniższym wykresie.

Wykres 65 Szczegółowa częstotliwość kursowania komunikacji publicznej



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Na powyższym wykresie łatwo można zaobserwować, iż ponad połowa uczniów ma dostęp do komunikacji publicznej, której kursy odbywają się z częstotliwością co dwie godziny lub rzadziej. Tylko niewielki odsetek osób badanych ma możliwość korzystania z komunikacji publicznej z częstotliwością mniejszą niż pół godziny. Wyniki te wskazują na ograniczony dostęp większości uczniów do swobodnego przemieszczania się.

W dalszej części ankiety zapytano uczniów o preferencje dotyczące wyboru środka transportu.

Respondenci wskazywali odpowiedź poprzez wybranie cyfry od 1 do 5, przy czym 1 – najmniej ważne, 5 – najważniejsze.

W pierwszym z pytań poproszono o ustosunkowanie się do kwestii *Jakie działanie jest najważniejsze dla podniesienia atrakcyjności transportu publicznego?*. Wskazywane odpowiedzi zostały zaprezentowane graficznie w poniższej tabeli.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 66 Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego

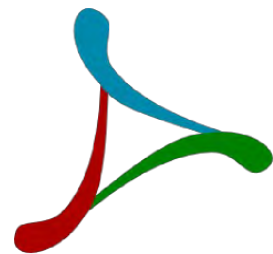
	zmniejszenie odległości do przystanku	częstsze kursowanie	poprawa punktualności	lepsze autobusy, pociągi, przystanki
1	21,04%	4,90%	7,47%	6,13%
2	17,27%	4,79%	9,07%	8,83%
3	28,50%	11,18%	19,61%	21,33%
4	14,05%	20,12%	23,07%	23,52%
5	19,14%	59,01%	40,78%	40,19%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

	niższe koszty podróży	wzrost bezpieczeństwa podróży	krótszy czas przejazdu	wygoda płatności (np. płaconie przez SMS, wspólny bilet itp.)
1	8,26%	10,75%	8,38%	20,73%
2	7,49%	13,86%	10,86%	13,45%
3	15,42%	27,53%	23,62%	19,29%
4	19,10%	20,77%	24,34%	17,16%
5	49,73%	27,09%	32,80%	29,36%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najważniejsze dla uczniów jest częste kursowanie komunikacji, niższe koszty transportu, poprawa punktualności kursów oraz lepsza jakość taboru. Ważnymi czynnikami są również: wzrost bezpieczeństwa podróży, krótszy czas przejazdu i wygoda płatności.

W kolejnej części badania poproszono o wskazanie odpowiedzi na pytanie *Dlaczego nie przemieszczasz się komunikacją publiczną?*. O odpowiedź poproszeni zostali respondenci niepodróżujący komunikacją zbiorową. Wskazywane odpowiedzi zaprezentowano graficznie w poniższej tabeli.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 67 Przyczyny nie przemieszczania się komunikacją publiczną

	brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	wysokie koszty komunikacji publicznej	duża odległość do przystanku	długi czas przejazdu
1	37,82%	29,16%	35,12%	40,06%	34,74%
2	11,89%	14,38%	16,92%	14,49%	16,05%
3	16,80%	20,16%	18,61%	18,18%	21,11%
4	9,99%	15,43%	12,60%	11,44%	12,58%
5	23,50%	20,86%	16,74%	15,84%	15,52%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

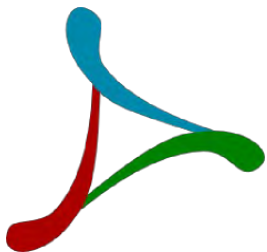
	małe bezpieczeństwo podróży	mały komfort podróży	kiepski stan przystanków i pojazdów komunikacji publicznej	we własnym środku transportu czuję się bardziej wyróżniony	nie mam takiej potrzeby
1	42,97%	29,17%	28,93%	34,82%	45,32%
2	19,62%	13,32%	13,73%	8,93%	
3	18,32%	20,89%	20,62%	12,98%	
4	9,81%	15,79%	16,62%	10,83%	
5	9,28%	20,83%	20,09%	32,44%	
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	45,32%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż najczęstszą przyczyną nieprzemieszczania się komunikacją publiczną jest fakt, że uczniowie we własnym środku transportu czują się bardziej wyróżnieni. Jednak dla tej samej ilości respondentów ten fakt nie ma żadnego znaczenia. Innymi powodami są także: brak dobrego połączenia komunikacją publiczną oraz długi czas oczekiwania na połączenie, a także niski komfort podróży i kiepska infrastruktura.

W ostatnim pytaniu poproszono o wskazanie *Co wypłynęłoby na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły?*. Uzyskane odpowiedzi zostały zaprezentowane graficznie w poniższej tabeli.

Respondenci wskazywali odpowiedź poprzez wybranie cyfry od 1 do 5, przy czym 1 – najmniej ważne, 5 – najważniejsze.



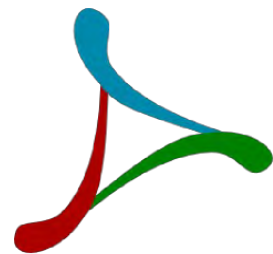
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 68 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły

	niższe koszty podróży rowerem	wzrost cen parkowania w centrum	wzrost cen paliwa	krótszy czas przejazdu
1	32,39%	33,44%	27,73%	25,13%
2	10,80%	14,73%	11,93%	11,15%
3	18,66%	22,85%	18,72%	19,86%
4	13,10%	13,02%	16,00%	18,14%
5	25,05%	15,96%	25,62%	25,73%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	budowa ścieżek rowerowych	wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	darmowe wypożyczalnie rowerów	bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów
1	15,22%	17,18%	20,50%	16,41%
2	8,86%	10,74%	10,83%	9,14%
3	18,12%	20,84%	18,15%	17,57%
4	18,36%	20,49%	17,51%	20,31%
5	39,43%	30,75%	33,01%	36,57%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	mogę korzystać z roweru tylko przy dobrej pogodzie	wzrost świadomości ekologicznej	możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	moda, opinia społeczna	nic nie skłoni mnie do korzystania z roweru
1	16,77%	20,37%	21,31%	35,12%	
2	8,90%	13,40%	13,15%	16,96%	
3	20,33%	24,88%	24,03%	21,26%	
4	17,44%	19,94%	19,15%	13,37%	
5	36,55%	21,41%	22,35%	13,29%	62,16%
Razem	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	62,16%

Źródło: Opracowanie własne.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły, wpłynęłyby przede wszystkim: budowa ścieżek rowerowych, bezpieczne miejsca postojowe dla rowerów oraz wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem. Ponad połowa respondentów nie jest w ogóle zainteresowana korzystaniem z roweru w codziennych dojazdach do szkoły.

Wnioski do badań preferencji mieszkańców co do wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone w gospodarstwach domowych, szkołach i zakładach pracy na terenie OF PN 2020

Komunikację publiczną cechuje niska częstotliwość kursowania.

1. Blisko 70% respondentów gospodarstw domowych wskazuje na to, że komunikacja publiczna kursuje co 2 godziny i rzadziej.
2. Osoby młode (uczniowie) wskazują na potrzebę częstszego kursowania komunikacji publicznej, co wynika z ich potrzeby większej mobilności.
3. Ponad 50% osób korzystających z transportu publicznego wskazuje problemy z dostępnością do tego rodzaju transportu (brak dobrego połączenia i niska częstotliwość kursowania pojazdów). Stanowią one przeszkodę w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych
4. Blisko połowa respondentów wskazuje, że ich wybór transportu zbiorowego w codziennych dojazdach do pracy wynika z braku prawa jazdy bądź braku własnego środka transportu. Są więc oni poniekąd zmuszeni do korzystania z transportu publicznego (brak alternatywy).
5. Duży udział podróży pieszych w odpowiedziach osób pracujących (28,95%



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

respondentów), świadczyć może o podejmowaniu pracy blisko miejsca zamieszkania. Sytuacja taka może (choć nie musi) wynikać z ograniczonej dostępności do transportu zbiorowego.

6. Nieco ponad 86% respondentów z gospodarstw domowych wskazuje, że czas dojazdu do przystanków komunikacji publicznej zajmuje im maksymalnie 10 minut. Świadczy to o stosunkowo dobrym rozlokowaniu miejsc, w których zatrzymują się autobusy.



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI ANALITYCZNO-DIAGNOSTYCZNEJ DLA
STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

TOM IV

PODSUMOWANIE DZIAŁAŃ PROMOCYJNYCH ORAZ
I ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

ZAŁĄCZNIK 1E

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

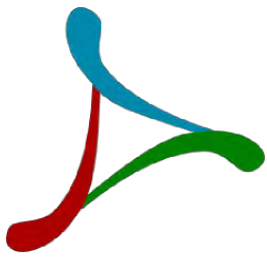
WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu
i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:

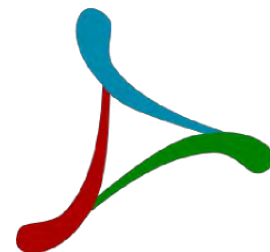
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis Treści

Spis Treści	2
Spis Tabel	4
Spis Wykresów	6
1 Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych	7
1.1 Prasa – informacje dotyczące badań	7
1.2 Prasa – informacje dotyczące konsultacji społecznych	9
1.3 Kampania promocyjno-informacyjna w radiu	11
1.4 Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych	13
1.5 Kampania promocyjno-informacyjna w telewizji	17
1.6 Podsumowanie	19
2 Konsultacje społeczne wśród mieszkańców obszaru (CATI)	20
2.1 Charakterystyka badania	20
2.2 Podsumowanie uzyskanych wyników z badania	22
3 Podstawowe niedogodności związane z przemieszczaniem się na terenie OF PN 2020	35
3.1 Powiat brzeski	35
3.2 Gmina Grodków	35
3.3 Powiat głubczycki	36
3.4 Gmina Głubczyce	36
3.5 Gmina Kietrz	38
3.6 Gmina Branice	39
3.7 Powiat nyski	40
3.8 Gmina Nysa	41
3.9 Gmina Głuchołazy	45
3.10 Gmina Otmuchów	49
3.11 Gmina Paczków	51
3.12 Gmina Skoroszyce	53
3.13 Gmina Korfantów	54
3.14 Gmina Łambinowice	55
3.15 Powiat prudnicki	55

3.16 Gmina Prudnik	55
3.17 Gmina Biała	57
3.18 Gmina Lubrza	57
3.19 Podsumowanie	58



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Spis Tabel

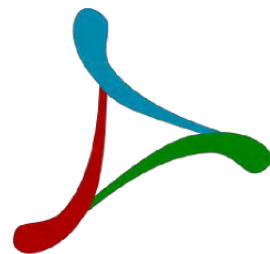
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 1 Treść spotu dotyczącego badania	11
Tabela 2 Treść spotu dotycząca konsultacji społecznych	13
Tabela 3 Wielkość gospodarstwa domowego	22
Tabela 4 Najczęstszy cel i motywacja podróży	24
Tabela 5 Struktura godzinowa rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży	26
Tabela 6 Struktura godzin powrotu z podróży w podziale na motywację	27
Tabela 7 Sposób przemieszczania się w podziale na wybierane grupy środków transportu.	29
Tabela 8 Czas dojścia do przystanku	30
Tabela 9 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	31
Tabela 10 Częstotliwość kursowania transportu publicznego	33
Tabela 11 Częstotliwość korzystania z transportu publicznego	34
Tabela 12 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Grodków	35
Tabela 13 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców Grodkowa	36
Tabela 14 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Głubczyce	37
Tabela 15 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Głubczyce	38
Tabela 16 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Kietrz	38
Tabela 17 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Branice	40
Tabela 18 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 1	41
Tabela 19 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 2	42
Tabela 20 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 3	43
Tabela 21 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 4	43
Tabela 22 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 5	44
Tabela 23 Lokalizacja oraz przyczyna problemów / niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Głuchołazy – cz. 1	46
Tabela 24 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Głuchołazy – cz. 2	47
Tabela 25 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Otmuchów – cz. 1	49

Tabela 26 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Otmuchów – cz. 2	51
Tabela 27 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Otmuchów – cz. 3	51
Tabela 28 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Paczków – cz. 1	52
Tabela 29 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Paczków – cz. 2	52
Tabela 30 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności w gminie Paczków – cz. 3	53
Tabela 31 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Skoroszyce	53
Tabela 32 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Korfantów	54
Tabela 33 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Prudnik – cz. 1	55
Tabela 34 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Prudnik – cz. 2	56
Tabela 35 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Biała	57
Tabela 36 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Lubrza	58



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Spis Wykresów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

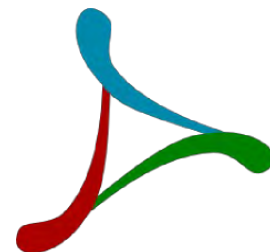
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 1 Struktura wielkościowa gospodarstw domowych.....	23
Wykres 2 Najczęstszy cel i motywacja podróży mieszkańców	25
Wykres 3 Struktura godzinowa rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży.....	27
Wykres 4 Struktura godzin powrotu do domu w podziale na motywację	29
Wykres 5 Sposób realizowania podróży	30
Wykres 6 Czas dojścia do przystanku.....	31
Wykres 7 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	32



MINISTERSTWO
ROZWOJU





1. Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania strategii „Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020”, na terenie obszaru funkcjonalnego podjęty został szereg działań promocyjno-informacyjnych. W celu zapewnienia odpowiedniej promocji projektu, wykorzystana została możliwość informowania o nim za pomocą prasy, radia, telewizji i Internetu.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.1. Prasa – informacje dotyczące badań

Publikacja sponsorowanych artykułów prasowych odbywa się raz w miesiącu w dzienniku „Nowa Trybuna Opolska”, który swoim zasięgiem obejmuje cały OF PN 2020. W ostatnie piątki miesiąca do dziennika dołączany jest regionalny magazyn weekendowy, który obejmuje 5 miejscowości: Brzeg, Namysłów, Kędzierzyn-Koźle, Prudnik oraz Głubczyce.

Treść reklamowa artykułu zachęcającego do wzięcia udziału w badaniach, zgodnie z założeniami, zajmuje pół strony formatu gazety.

Dotychczas opublikowano 4 artykuły:

- publikacja artykułu prasowego dotyczącego badań w październiku 2014 r.,

partnerstwo nyskie 2020 razem dla poprawy...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Przygotujemy do opracowania Strategii Rozwoju Transportu, której celem jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, do przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Prowadzona obecnie diagnoza dotyczy Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin Bląka, Branice, Głubczyce, Glucholazy, Grodków, Kietrz, Konstantów, Lwówka, Łemolinowice, Nysa, Otmuchów, Pecków, Prudnik, Skoroszyce. Naszym celem jest uwzględnienie problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych zgłaszanych przez mieszkańców oraz użytkowników przestrzeni publicznej.

W okresie X 2014 – II 2015 będą kontaktować się z Państwem nasi ankieterzy, którzy drogą telefoniczną przeprowadzą z Państwem badanie ankietowe dotyczące oceny systemu transportowego.

Zachęcamy zatem do udziału w badaniu - konsultacjach, dzięki czemu będą Państwo mogli mieć realny wpływ na kształt Strategii i decyzje podejmowane przez władze regionalne i lokalne.

Zespół Collect Consulting SA

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- publikacja artykułu prasowego dotyczącego badań w listopadzie 2014 r.,

partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCYJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Rozpoczęliśmy już badania transportowe, których wyniki, zgodnie z ustaloną metodologią, pozwolą na opracowanie Strategii Rozwoju Transportu. Jej celem jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, co przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Przebadane diagnoza dotyczy Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchowski, Grodów, Kietrz, Korfańców, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Pęciszów, Prudnik, Skoroszyce.

Realizowane są obecnie badania weryfikujące stan wypełnienia pasażerskiego we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej, a także struktura nabywanych biletów. Trwają także badania wykorzystania miejsc parkingowych na głównych parkingach w poszczególnych powiatach. Niebawem rozpoczniemy pomiary ruchu na kluczowych skrzyżowaniach.

Zachęcamy zatem do udziału w badaniach, w tym w prowadzonych konsultacjach, dzięki czemu będą Państwo mogli mieć realny wpływ na kształt Strategii i decyzje podejmowane przez władze regionalne i lokalne.

Zespół Collect Consulting SA

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z Funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



- publikacja artykułu prasowego dotyczącego badań w grudniu 2014 r.,

partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCYJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Nadal prowadzone są badania transportowe, których wyniki, zgodnie z ustaloną metodologią, pozwolą na opracowanie Strategii Rozwoju Transportu. Jej celem jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, co przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Przebadane diagnoza dotyczy Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchowski, Grodów, Kietrz, Korfańców, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Pęciszów, Prudnik, Skoroszyce.

Badania weryfikujące stan wypełnienia pasażerskiego we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej dobiegają końca. Rozpoczęto natomiast badania ankietowe w szkołach, zakładach pracy i gospodarstwach domowych, które rangują preferencje podróży. Analiza obejmuje preferencje co do wyboru środka podróży, a także szczegółowe dane dotyczące sposobu realizacji codziennych podróży.

Zachęcamy zatem do udziału w badaniach, w tym w prowadzonych konsultacjach, dzięki czemu będą Państwo mogli mieć realny wpływ na kształt Strategii i decyzje podejmowane przez władze regionalne i lokalne.

Zespół Collect Consulting SA

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z Funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



- publikacja artykułu prasowego dotyczącego badań w styczniu 2015 r.



partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Dobiegają końca badania transportowe, których wyniki, zgodnie z ustaloną metodologią, pozwolą na opracowanie Strategii Rozwoju Transportu. Jej celem jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, co przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Prowadzone diagnoza dotyczy Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biela, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Pęczków, Prudnik, Skaroszycy.

Prowadzone są m.in.: badania pomiaru ruchu, wykorzystania powierzchni parkingowych, badanie ruchu towarowego, badania ankietowe pasażerów.

Zachęcamy zatem do udziału w badaniach, w tym w prowadzonych konsultacjach, dzięki czemu będą Państwo mogli mieć realny wpływ na kształt Strategii i decyzje podejmowane przez władze regionalne i lokalne.

Zespół Collect Consulting SA

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



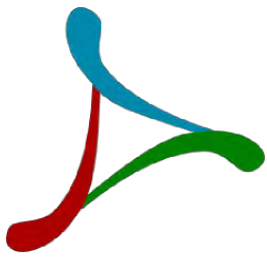
MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



1.2. Prasa – informacje dotyczące konsultacji społecznych

Zgodnie z założeniami koncepcji oraz harmonogramem projektu, opublikowano dotychczas dwa artykuły informujące o konsultacjach społecznych i zachęcające mieszkańców terenu OF PN 2020 do wzięcia w nich udziału.

- Publikacja artykułu prasowego zachęcającego do udziału w konsultacjach w listopadzie 2014 r.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Rozpoczęliśmy już badania transportowe, których wyniki, zgodnie z ustaloną metodologią, pozwolą na opracowanie Strategii Rozwoju Transportu. Jej celem jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, do przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Przevedzone diagnozy dotyczy Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Bliska, Branice, Głubczyce, Głuchokazy, Grodów, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paźdów, Prudnik, Skoroszyce.

Realizowane są obecnie badania weryfikujące stanapełnienia pasażerskiego we wszystkich posiadanych komunikacji publicznej, a także struktury biletów, jakie zakupują poszczególni pasażerowie. Przewedzone analizy obejmują też przewoźników prywatnych.

Zachęcamy zatem do udziału w badaniach, w tym w prowadzonych konsultacjach, dzięki czemu będą Państwo mogli mieć realny wpływ na kształt Strategii i decyzje podejmowane przez władze regionalne i lokalne.

Zespół Collect Consulting SA

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

- Publikacja artykułu prasowego zachęcającego do udziału w konsultacjach w styczniu 2015 r.

partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
KONSULTACJE SPOLECZNE

W ramach opracowywanej Strategii Rozwoju Transportu firma Collect Consulting SA rozpoczęła konsultacje społeczne. Przeprowadzone zostały łącznie 800 wywiadów telefonicznych na terenie gmin Nysa, Prudnik i Głubczyce. Wyniki pozwolą na zidentyfikowanie problemów oraz potrzeb mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Celem jest ustalenie kierunków dokonywania zmian w obszarze transportu.

Zachęcamy zatem do udziału w badaniach, w tym w prowadzonych konsultacjach, dzięki czemu będą Państwo mogli mieć realny wpływ na kształt Strategii i decyzje podejmowane przez władze regionalne i lokalne.

Zespół Collect Consulting SA

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.3. Kampania promocyjno-informacyjna w radiu

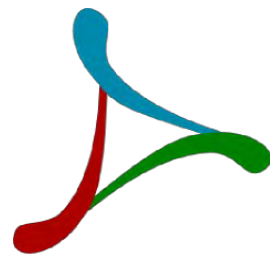
Emisja spotów informacyjnych odbywa się w Radiu Park Sp. z o.o., które obejmuje swoim zasięgiem całe województwo opolskie, a więc również cały OF PN 2020.

W spocie o długości 30 sek. występuje lektor informujący o projekcie i zachęcający do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych oraz badaniach.

Trzykrotna emisja jednego dnia odbywa się w godzinach od 7:00 do 14:00. Treść spotu została dostosowana do danego etapu pracy nad strategią.

Tabela 1 Treść spotu dotyczącego badania

Data	Treść spotu dotyczącego badania
październik 2014 r. (1 spot – 30 sek.; razem 3 emisje)	<p>Firma Collect Consulting przystępuje do opracowania Strategii Rozwoju Transportu, której celem jest poprawa sytuacji w obszarze transportu na terenie OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020.</p> <p>Prowadzona obecnie diagnoza systemu transportowego dotyczy trzech powiatów i czternastu gmin.</p> <p>Naszym celem jest uwzględnienie problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych zgłaszanych przez mieszkańców oraz użytkowników przestrzeni publicznej.</p> <p>Zachęcamy do aktywnego udziału w opracowaniu Strategii.</p> <p>Więcej informacji na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>



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

Data	Treść spotu dotyczącego badania
listopad 2014 r. (1 spot – 30 sek.; razem 3 emisje)	<p>Rozpoczęły się już badania transportowe zaplanowane w ramach opracowania Strategii Rozwoju Transportu na terenie OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020.</p> <p>Realizowane są już badania weryfikujące stan napełnienia pasażerskiego we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej, a także struktura biletów, jakie zakupują poszczególni pasażerowie.</p> <p>Więcej informacji na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>
grudzień 2014 r. (1 spot – 30 sek.; razem 3 emisje)	<p>Pragniemy poinformować, iż nadal trwają badania transportowe na terenie OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020.</p> <p>Prowadzone są badania ankietowe w szkołach, zakładach pracy i gospodarstwach domowych, które obejmują preferencje co do wyboru środka podróży, a także szczegółowe dane dotyczące sposobu realizacji codziennych podróży.</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>
styczeń 2015 r. (1 spot – 30 sek.; razem 3 emisje)	<p>Pragniemy poinformować, iż nadal trwają badania transportowe na terenie OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020.</p> <p>Prowadzone są badania ankietowe w szkołach, zakładach pracy i gospodarstwach domowych, które obejmują preferencje co do wyboru środka podróży, a także szczegółowe dane dotyczące sposobu realizacji codziennych podróży.</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>

Źródło: Opracowanie własne.

Zgodnie z koncepcją i harmonogramem projektu, emisja spotu dotyczącego konsultacji społecznych została wyemitowana w styczniu 2015 r. (21 razy w ciągu jednego tygodnia).

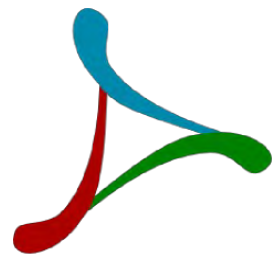


Tabela 2 Treść spotu dotycząca konsultacji społecznych

Data	Treść spotu dotycząca konsultacji społecznych
styczeń 2015 r. (1 spot – 30 sek; 3 emisje dziennie przez okres 1 tyg.; razem 21 emisji)	W ramach opracowywanej Strategii Rozwoju Transportu, firma Collect Consulting SA rozpoczyna konsultacje społeczne. Przeprowadzone zostanie łącznie 800 wywiadów telefonicznych na terenie gmin Nysa, Prudnik i Głubczyce. Wyniki pozwolą na zidentyfikowanie problemów oraz potrzeb mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Celem jest ustalenie kierunków dokonywania zmian w obszarze transportu. Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

1.4. Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania Strategii, co miesiąc aktualizowane są w Internecie informacje dotyczące konsultacji społecznych oraz badań przeprowadzanych na terenie OF PN 2020. Treści te publikowane są na co najmniej 4 stronach internetowych (innych niż strony internetowe Zamawiającego i pozostałych Partnerów Projektu). Lista portali współpracujących z realizatorami projektu przedstawia się w sposób następujący:

- www.prudnik24.pl
- www.nasza.nysa.pl
- www.cyfrowademokracja.pl
- www.opole.agora.pl
- www.e-kapital.pl

Treść publikacji umieszczonej na portalach w październiku 2014 r.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020



W październiku firma Collect Consulting SA przystąpiła do opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Zadanie realizujemy na zlecenie Lidera Partnerstwa, tj. gminy Nysa w ramach projektu „**Partnerstwo Nyskie 2020**” współfinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG oraz środków krajowych. W projekcie bierze



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

udział czternaście gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce oraz trzy powiaty: głubczycki, nyski, prudnicki.

Czas opracowania Strategii jest niezwykle ważny dla mieszkańców powiatów Głubczyce, Nysa, Prudnik, gdyż mają oni realną szansę, by wpłynąć na kształt tej Strategii, a jej wdrożenie może zaowocować rozwiązaniem problemów komunikacyjnych w regionie. W okresie do kwietnia 2016 będziemy m.in. sprawdzać połączenia autobusowe, powierzchnie parkingowe, oceniać ruch na skrzyżowaniach. Efektem naszej ekspertyzy ma być rekomendacja dla listy inwestycji, które powinny zostać zrealizowane w regionie dla polepszenia systemu transportowego. Inwestycje te będą mogły zostać sfinansowane ze środków unijnych. Będą to być może propozycje budowy nowych dróg, przebudowy, zakupu nowego taboru, uruchomienia nowych linii autobusowych, utworzenia centrów przesiadkowych, wprowadzenia wspólnego biletu. Zachęcamy zatem wszystkich mieszkańców, przedsiębiorców, przedstawicieli gmin, środowisko uczelniane, a także NGO's do aktywnego udziału w konsultacjach społecznych, które będziemy przeprowadzać. Osoby zainteresowane zgłaszaniem swoich uwag prosimy o kontakt pod adresem nysa@collect.pl

/Mariusz Bryła, Dyrektor Działu Doradztwa Collect Consulting SA/

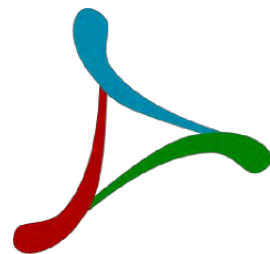
Strategia będzie opracowywana w ramach projektu **Partnerstwo Nyskie 2020**. W projekcie biorą udział trzy powiaty: głubczycki, nyski i prudnicki, dla których opracowywane będą cztery strategie:

1. Strategia Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020
2. Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020
3. Strategia Rynku Pracy Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020
4. **Strategia Rozwoju Społecznego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020**

Dodatkowo prowadzone będą konsultacje społeczne, w ramach których organizowane będą warsztaty, konferencje i spotkania. Uruchomione też zostaną platformy wymiany opinii.

Celem Partnerstwa jest wytworzenie mechanizmów długofalowej współpracy gmin, co pozwoli na działanie na szczeblu ponadlokalnym. Inicjatywa skupia się zatem na wzmacnianiu spójności terytorialnej Partnerstwa, wspólnym rozwiązywaniu problemów, wspieraniu i inicjowaniu planowania zintegrowanego, a także propagowaniu wymiany wzajemnych doświadczeń i dobrych praktyk między Partnerami. Współpraca ma szansę przynieść nowe możliwości, szczególnie w ramach pozyskiwania środków unijnych w Nowej Perspektywie na planowane inwestycje.

Strategia Rozwoju Transportu obejmie ruch rowerowy, samochodowy, zbiorowy autobusowy i kolejowy, jak również transport towarowy. Będzie dotyczyła rozwoju i rozbudowy systemu transportu, zwiększenia bezpieczeństwa, polepszenia układu



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

komunikacyjnego dróg, szlaków rowerowych, ustalenia lokalizacji centrów przesiadkowych i przeładunkowych. Ma również na celu podniesienie atrakcyjności turystycznej regionu, ułatwienie dostępu do terenów inwestycyjnych oraz atrakcji kulturalnych i turystycznych. Istnieje szansa zwiększenia dostępności połączeń komunikacyjnych, szczególnie dla dzieci i młodzieży szkolnej, a także dostępności lotnisk, dworców i przystanków kolejowych. Komunikacja w regionie będzie również analizowana pod kątem planowanych inwestycji budowlanych (np. nowych osiedli mieszkaniowych, stref przemysłowych). Pod uwagę będzie również brane lepsze skomunikowanie obszarów wiejskich i miejskich, a także nowe rozwiązania i propozycje cen opłat za przejazdy.

Strategia zostanie sfinalizowana w kwietniu 2016.

Mariusz Bryła

Treść publikacji umieszczonej na portalach w listopadzie 2014 r.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020



W listopadzie firma Collect Consulting SA rozpoczęła badania weryfikujące stan napełnienia pasażerskiego we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej, a także strukturę nabywanych biletów. Trwają także badania wykorzystania miejsc parkingowych na głównych parkingach w poszczególnych powiatach. Niebawem rozpoczną się pomiary ruchu na kluczowych skrzyżowaniach.

Badania prowadzone są w trzech powiatach: głuźczyckim, nyskim i prudnickim przez utworzony na potrzeby projektu zespół badawczy.

/Mariusz Bryła, Dyrektor Działu Doradztwa Collect

Consulting SA/

Wyniki badań zostaną wykorzystane na rzecz opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Strategia obejmie ruch rowerowy, samochodowy, zbiorowy autobusowy i kolejowy, jak również transport towarowy. Będzie dotyczyła rozwoju i rozbudowy systemu transportu, zwiększenia bezpieczeństwa, polepszenia układu komunikacyjnego dróg, szlaków rowerowych, ustalenia lokalizacji centrów przesiadkowych i przeładunkowych. Ma również na celu podniesienie atrakcyjności turystycznej regionu, ułatwienie dostępu do terenów inwestycyjnych oraz atrakcji kulturalnych i turystycznych. Istnieje szansa zwiększenia dostępności połączeń komunikacyjnych, szczególnie dla dzieci i młodzieży szkolnej, a także dostępności lotnisk, dworców i przystanków kolejowych. Komunikacja w regionie będzie również analizowana pod kątem



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

planowanych inwestycji budowlanych (np. nowych osiedli mieszkaniowych, stref przemysłowych). Pod uwagę będzie również brane lepsze skomunikowanie obszarów wiejskich i miejskich, a także nowe rozwiązania i propozycje cen opłat za przejazdy.

Strategia zostanie sfinalizowana w kwietniu 2016.

Mariusz Bryła

Treść publikacji umieszczonej na portalach w grudniu 2014 r.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020



W grudniu prowadzane są nadal badania weryfikujące stan napełnienia pasażerskiego we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej. Rozpoczęto dodatkowo badania ankietowe w szkołach, zakładach pracy i gospodarstwach domowych, które rangują preferencje podróży. Analiza obejmuje preferencje co do wyboru środka podróży, a także szczegółowe dane dotyczące sposobu realizacji codziennych podróży.

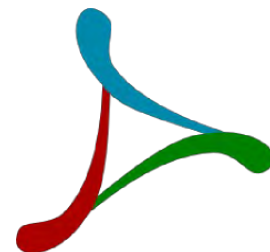
Badania prowadzone są w trzech powiatach: głubczyckim, nyskim i prudnickim przez utworzony na potrzeby projektu zespół badawczy.

/Mariusz Bryła, Dyrektor Działu Doradztwa Collect Consulting SA/

Wyniki badań zostaną wykorzystane na rzecz opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Strategia obejmie ruch rowerowy, samochodowy, zbiorowy autobusowy i kolejowy, jak również transport towarowy. Będzie dotyczyła rozwoju i rozbudowy systemu transportu, zwiększenia bezpieczeństwa, polepszenia układu komunikacyjnego dróg, szlaków rowerowych, ustalenia lokalizacji centrów przesiadkowych i przeładunkowych. Ma również na celu podniesienie atrakcyjności turystycznej regionu, ułatwienie dostępu do terenów inwestycyjnych oraz atrakcji kulturalnych i turystycznych. Istnieje szansa zwiększenia dostępności połączeń komunikacyjnych, szczególnie dla dzieci i młodzieży szkolnej, a także dostępności lotnisk, dworców i przystanków kolejowych. Komunikacja w regionie będzie również analizowana pod kątem planowanych inwestycji budowlanych (np. nowych osiedli mieszkaniowych, stref przemysłowych). Pod uwagę będzie również brane lepsze skomunikowanie obszarów wiejskich i miejskich, a także nowe rozwiązania i propozycje cen opłat za przejazdy.

Strategia zostanie sfinalizowana w kwietniu 2016.

Mariusz Bryła



Treść publikacji umieszczonej na portalach w styczniu 2015 r.



partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Dobiegają końca badania transportowe, których wyniki, zgodnie z ustaloną metodologią, pozwolą na opracowanie Strategii Rozwoju Transportu. Jej celem jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, co przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Prowadzone diagnozy dotyczą Powiatu Głubzycznego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Glucholazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszycy.

Prowadzone są m.in. badania pomiaru ruchu, wykorzystania powierzchni parkingowych, badanie ruchu towarowego, badanie ankietowe pasażerów.

Zachęcamy zatem do udziału w badaniach, w tym w prowadzonych konsultacjach, dzięki czemu będą Państwo mogli mieć realny wpływ na kształt Strategii i decyzje podejmowane przez władze regionalne i lokalne.

Zespół Collect Consulting SA

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

1.5. Kampania promocyjno-informacyjna w telewizji

Zgodnie z koncepcją i harmonogramem projektu raz na kwartał TVP S.A. z oddziałem w Opolu emituje 30-sekundowe spoty reklamowe.

Trzy emisje spotu reklamowego odbyły się 30 grudnia 2014 r.

Slajd 1



partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Od października 2014 prowadzone są prace na rzecz Strategii Rozwoju Transportu, której celem jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, co przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Prowadzona obecnie diagnoza dotyczy Powiatu Głubzycznego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Glucholazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszycy. Naszym celem jest uwzględnienie problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych zgłaszanych przez mieszkańców oraz użytkowników przestrzeni publicznej.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Slajd 2

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Slajd 3

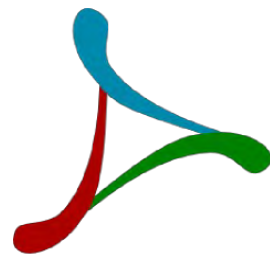
1.6. Podsumowanie

Zakładane rezultaty, dotyczące wykorzystania poszczególnych kanałów promocji, zostały zrealizowane zgodnie z założeniami.

Promowanie idei projektu oraz informowanie o przebiegu prac prowadzonych na rzecz opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 odbyło się za pośrednictwem wszystkich dostępnych kanałów medialnych (prasa, radio, Internet, telewizja). Pozwoliło to na dotarcie do jak najszerszego grona interesariuszy, tj. mieszkańców, lokalnych i regionalnych przedsiębiorców, pracowników miejscowych firm, przedstawicieli organizacji pozarządowych, środowiska uczelnianego oraz instytucji publicznych.

Uruchomienie różnych kanałów dystrybucji informacji sprawiło, że z ideą projektu udało się dotrzeć do różnych grup wiekowych. Dzięki zastosowaniu kampanii promocyjno-informacyjnej, mieszkańcy gmin należących do Partnerstwa Nysa 2020 chętniej udzielali odpowiedzi na zadawane im pytania i dzielili się swoimi spostrzeżeniami na temat preferencji transportowych związanych z transportem. Respondenci znali założenia projektu, słyszeli spoty radiowe na jego temat i czytali informacje prasowe, często zadawali dodatkowe pytania dotyczące zakładanych celów projektu.

Załączniki: płyta z harmonogramem działań promocyjno-informacyjnych; planem emisji spotów radiowych oraz plikami zawierającymi ich treść; archiwalny numer dziennika NTO.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



2. Konsultacje społeczne wśród mieszkańców obszaru (CATI)

2.1. Charakterystyka badania

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (CATI). Ankieta miała charakter anonimowy i miała na celu zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Miejscowości objęte badaniem prezentuje poniższe zestawienie:

- Biała
- Biała Nyska
- Biskupów
- Boboluski
- Branice
- Domaszkowice
- Drogoszków
- Dytmarów
- Dzierżysław
- Giełczyce
- Głubczyce
- Głuchołazy
- Gnojna
- Grobniki
- Grodków
- Gryżów
- Hanuszów
- Jasiona
- Jędrzejów
- Kamienica
- Kietrz
- Konradów
- Koperniki
- Kopice
- Kubice
- Laskowice
- Lasowice
- Lenarcice
- Lewice
- Lubrza
- Łambinowice
- Łąka Prudnicka
- Makowa

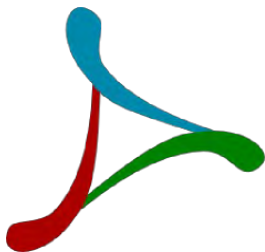


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Makowice
- **Michałkowice**
- **Mikołajowa**
- **Miłowice**
- Moszczanka
- Myszowice
- **Nadziejów**
- Nowe Sady
- Nowy Browiniec
- Nysa
- **Paczków**
- Piechocice
- **Pielgrzymów**
- Pilszcz
- Piorunkowice
- Pniewie
- Pokrzywna
- **Prężyna**
- Prudnik
- Puszyna
- Radostynia
- Radynia
- Rozumice
- **Równe**
- Rysiowice
- Rzymkowice
- **Sękowice**
- Sidzina
- Skoroszyce
- Skrzypiec
- Sowin
- **Stary Grodków**
- Szybowice
- **Śliwice**
- **Śmicz**
- **Tarnów Grodkowski**
- Trzeboszowice
- **Turków**
- Uciechowice
- Wierzbie
- Wojnowice
- **Wódka**



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zwanowice.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

- celu najczęściej odbywanej „codziennej” podróży;
- czasu podróży;
- form przemieszczania się;
- aktualnego czasu dojścia na przystanek;
- akceptowalnego czasu dojścia na przystanek;
- aktualnej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- oczekiwanej częstotliwości kursowania komunikacji publicznej;
- motywów wyboru komunikacji miejskiej;
- preferencji wyboru środka transportu.

Do realizacji badania wykorzystano formularze, wcześniej zaakceptowane przez Zamawiającego.

2.2. Podsumowanie uzyskanych wyników z badania

Badanie preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych przeprowadzone zostało w formie konsultacji społecznych realizowanych metodą wywiadów CATI. Lista wybranych do badania miejscowości została zaprezentowana w punkcie 1.1. Charakterystyka badania. W pierwszym pytaniu zapytano respondentów o wielkość gospodarstw domowych, w których mieszkają. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 3 Wielkość gospodarstwa domowego

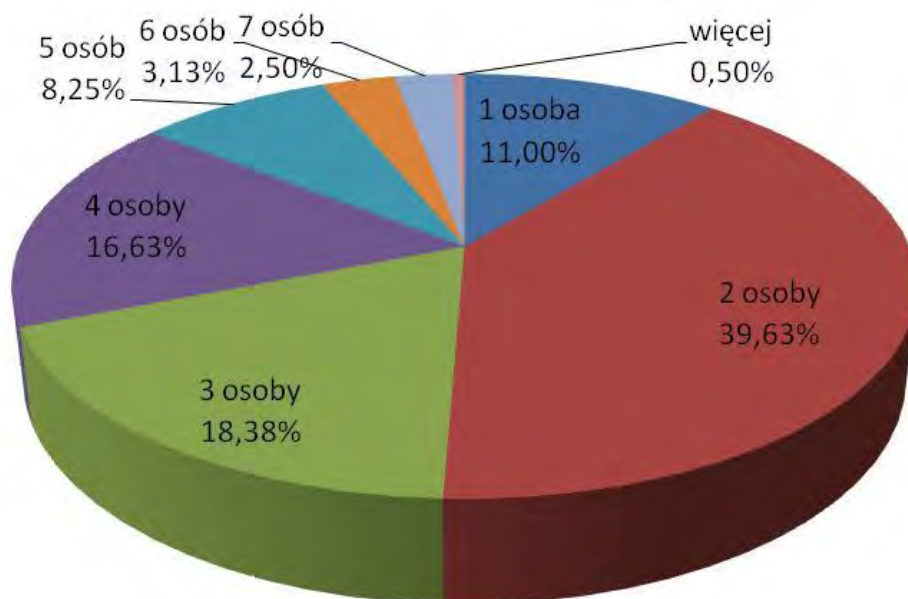
Ilość osób w gospodarstwie	Udział (%)
1 osoba	11,00%
2 osoby	39,63%
3 osoby	18,38%
4 osoby	16,63%
5 osób	8,25%
6 osób	3,13%
7 osób	2,50%
więcej	0,50%
Suma końcowa	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.



Powyższą strukturę zaprezentowano również na wykresie.

Wykres 1 Struktura wielkościowa gospodarstw domowych



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu zapytano respondentów o najczęstszy cel (miejsce) i motywację (powód) realizowania podróży.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

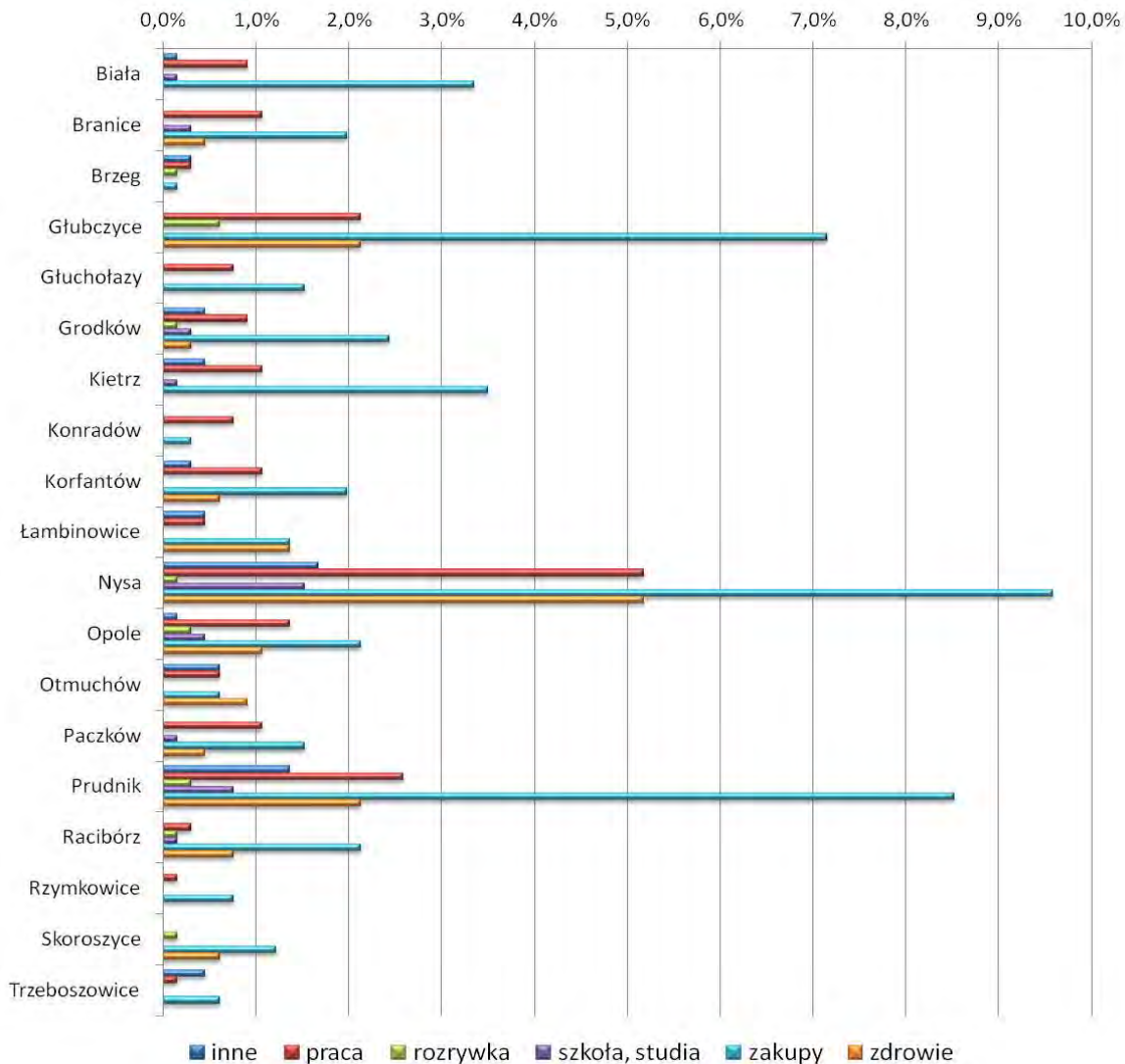
Tabela 4 Najczęstszy cel i motywacja podróży

Etykiety wierszy	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	Suma końcowa
Biała	0,2%	0,9%	0,0%	0,2%	3,3%	0,0%	4,6%
Branice	0,0%	1,1%	0,0%	0,3%	2,0%	0,5%	3,8%
Brzeg	0,3%	0,3%	0,2%	0,0%	0,2%	0,0%	0,9%
Głubczyce	0,0%	2,1%	0,6%	0,0%	7,2%	2,1%	12,0%
Głucholazy	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	2,3%
Grodków	0,5%	0,9%	0,2%	0,3%	2,4%	0,3%	4,6%
Kietrz	0,5%	1,1%	0,0%	0,2%	3,5%	0,0%	5,2%
Konradów	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	1,1%
Korfantów	0,3%	1,1%	0,0%	0,0%	2,0%	0,6%	4,0%
Łambinowice	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%	1,4%	1,4%	3,7%
Nysa	1,7%	5,2%	0,2%	1,5%	9,6%	5,2%	23,3%
Opole	0,2%	1,4%	0,3%	0,5%	2,1%	1,1%	5,5%
Otmuchów	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	0,9%	2,7%
Paczków	0,0%	1,1%	0,0%	0,2%	1,5%	0,5%	3,2%
Prudnik	1,4%	2,6%	0,3%	0,8%	8,5%	2,1%	15,7%
Racibórz	0,0%	0,3%	0,2%	0,2%	2,1%	0,8%	3,5%
Rzymkowice	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,9%
Skoroszyce	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	1,2%	0,6%	2,0%
Trzeboszowice	0,5%	0,2%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	1,2%
Suma końcowa	6,4%	20,9%	2,0%	4,0%	50,8%	16,0%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Otrzymałą strukturę odpowiedzi zaprezentowano na wykresie.

Wykres 2 Najczęstszy cel i motywacja podróży mieszkańców



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu zapytano respondentów o godzinę rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

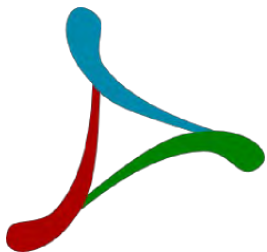


Tabela 5 Struktura godzinowa rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

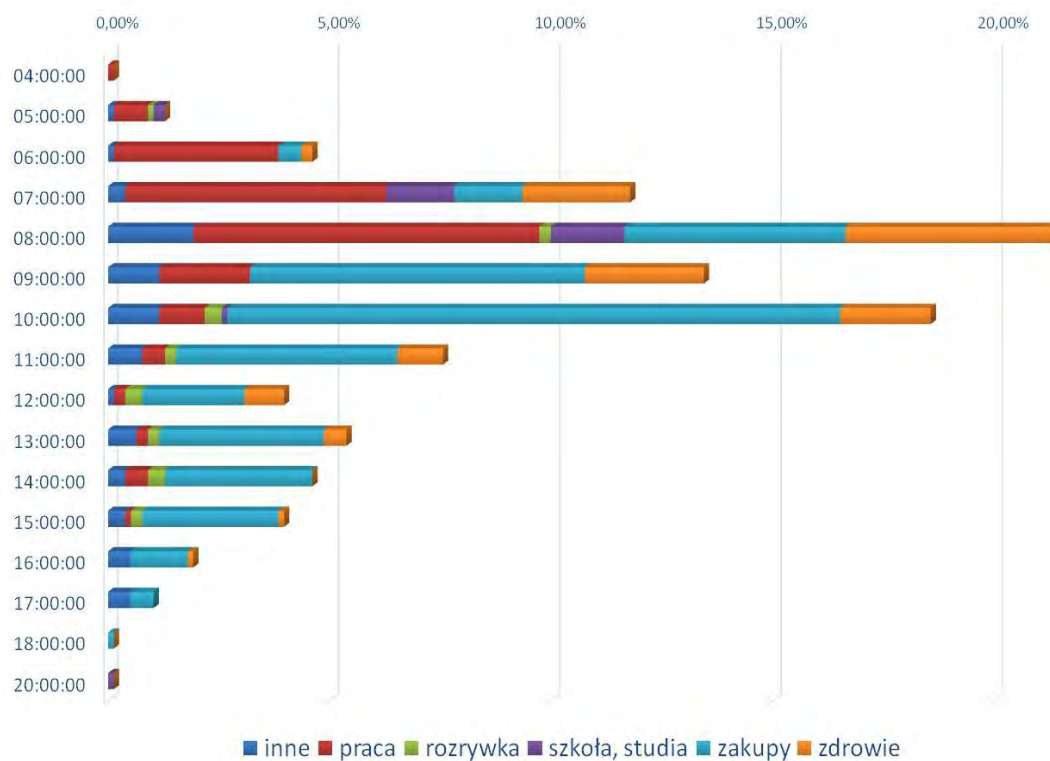
Etykiety wierszy	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	Suma końcowa
04:00:00	0,00%	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,13%
05:00:00	0,13%	0,77%	0,13%	0,26%	0,00%	0,00%	1,28%
06:00:00	0,13%	3,72%	0,00%	0,00%	0,51%	0,26%	4,62%
07:00:00	0,38%	5,90%	0,00%	1,54%	1,54%	2,44%	11,79%
08:00:00	1,92%	7,82%	0,26%	1,67%	5,00%	4,74%	21,41%
09:00:00	1,15%	2,05%	0,00%	0,00%	7,56%	2,69%	13,46%
10:00:00	1,15%	1,03%	0,38%	0,13%	13,85%	2,05%	18,59%
11:00:00	0,77%	0,51%	0,26%	0,00%	5,00%	1,03%	7,56%
12:00:00	0,13%	0,26%	0,38%	0,00%	2,31%	0,90%	3,97%
13:00:00	0,64%	0,26%	0,26%	0,00%	3,72%	0,51%	5,38%
14:00:00	0,38%	0,51%	0,38%	0,00%	3,33%	0,00%	4,62%
15:00:00	0,38%	0,13%	0,26%	0,00%	3,08%	0,13%	3,97%
16:00:00	0,51%	0,00%	0,00%	0,00%	1,28%	0,13%	1,92%
17:00:00	0,51%	0,00%	0,00%	0,00%	0,51%	0,00%	1,03%
18:00:00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,13%	0,00%	0,13%
20:00:00	0,00%	0,00%	0,00%	0,13%	0,00%	0,00%	0,13%
Suma końcowa	8,21%	23,08%	2,31%	3,72%	47,82%	14,87%	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Wyniki zaprezentowano również na poniższym wykresie.

Wykres 3 Struktura godzinowa rozpoczęcia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Następnie zapytano respondentów o godzinę zakończenia podróży z uwagi na cel odbywanej codziennej podróży. Wyniki zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 6 Struktura godzin powrotu z podróży w podziale na motywację

Etykiety wierszy	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	Suma końcowa
08:00	0,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,77%	0,00%	1,15%
09:00	0,64%	0,00%	0,00%	0,00%	2,82%	0,64%	4,10%
10:00	0,38%	0,00%	0,00%	0,00%	4,62%	2,05%	7,05%
11:00	0,64%	0,13%	0,00%	0,00%	6,67%	1,79%	9,23%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

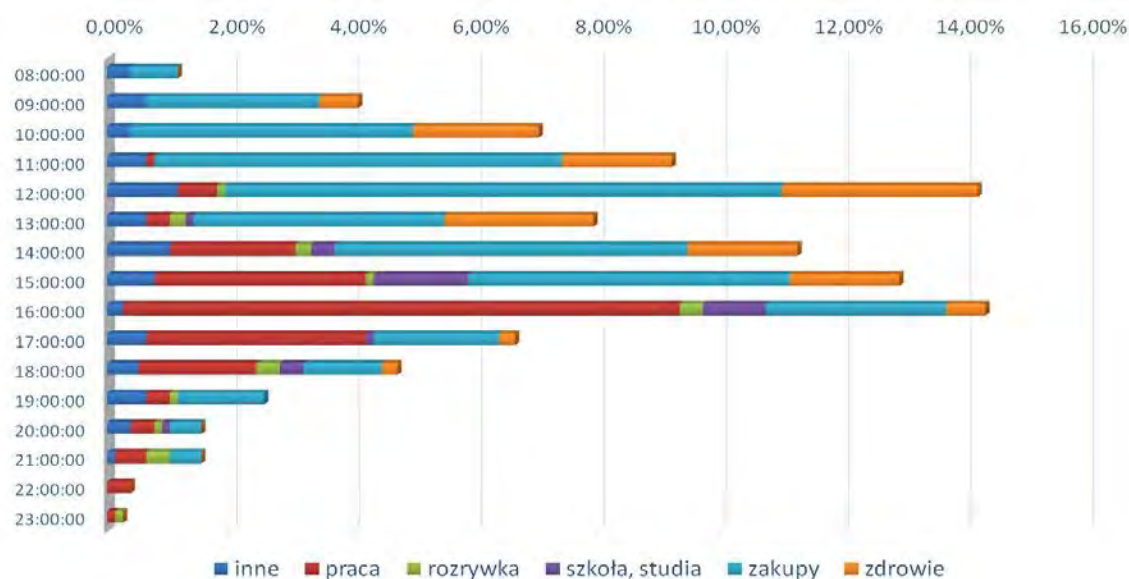
Etykiety wierszy	inne	praca	rozrywka	szkoła, studia	zakupy	zdrowie	Suma końcowa
12:00	1,15%	0,64%	0,13%	0,00%	9,10%	3,21%	14,23%
13:00	0,64%	0,38%	0,26%	0,13%	4,10%	2,44%	7,95%
14:00	1,03%	2,05%	0,26%	0,38%	5,77%	1,79%	11,28%
15:00	0,77%	3,46%	0,13%	1,54%	5,26%	1,79%	12,95%
16:00	0,26%	9,10%	0,38%	1,03%	2,95%	0,64%	14,36%
17:00	0,64%	3,59%	0,00%	0,13%	2,05%	0,26%	6,67%
18:00	0,51%	1,92%	0,38%	0,38%	1,28%	0,26%	4,74%
19:00	0,64%	0,38%	0,13%	0,00%	1,41%	0,00%	2,56%
20:00	0,38%	0,38%	0,13%	0,13%	0,51%	0,00%	1,54%
21:00	0,13%	0,51%	0,38%	0,00%	0,51%	0,00%	1,54%
22:00	0,00%	0,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,38%
23:00	0,00%	0,13%	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,26%
Suma końcowa	8,21%	23,08%	2,31%	3,72%	47,82%	14,87%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano również na poniższym wykresie.



Wykres 4 Struktura godzin powrotu do domu w podziale na motywację



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród pytań na temat informacji dotyczących codziennych form przemieszczania się, jedno z pytań dotyczyło wybranego sposobu przemieszczania w codziennej podróży. Wśród możliwych środków transportu wskazano możliwość podróży:

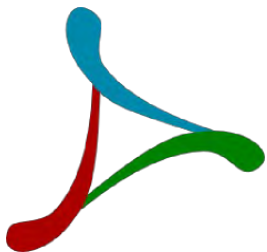
- pieszo,
- autobusem, pociągiem
- samochodem, motocyklem,
- skuterem,
- rowerem.

W poniższej tabeli zaprezentowano wskazaną przez respondentów strukturę odpowiedzi.

Tabela 7 Sposób przemieszczania się w podziale na wybierane grupy środków transportu.

Sposób przemieszczania się	% liczby osób
autobusem, pociągiem	12,89%
pieszo	25,03%
samochodem, motocyklem, skuterem, rowerem	62,08%
Suma końcowa	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.



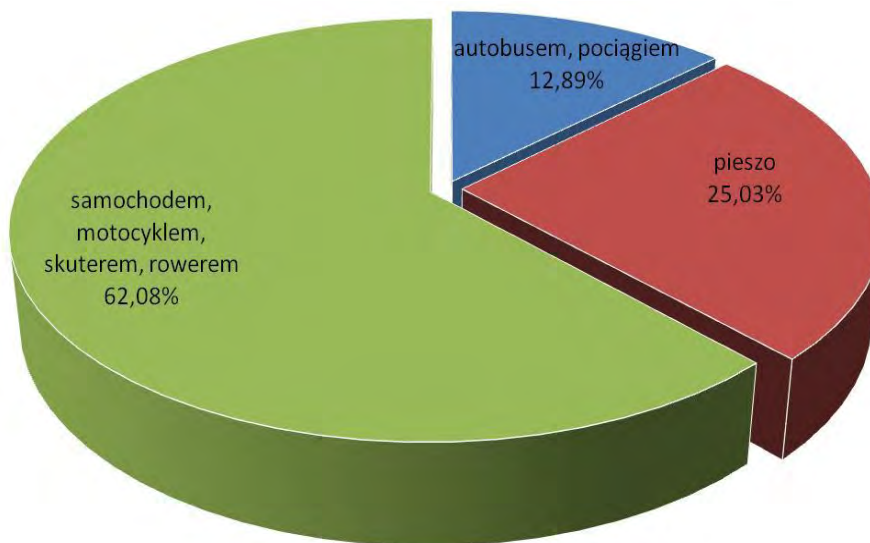
Ujęcie graficzne przedstawia poniższy rysunek.

Wykres 5 Sposób realizowania podróży

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, że podróże najczęściej realizowane są w wykorzystaniu indywidualnych środków transportu – takich jak samochód, motocykl, skuter oraz rower. Ponad 62 % podróży realizowanych było z udziałem wcześniej wymienionych środków transportu. Jedynie 13% respondentów przemieszcza się z wykorzystaniem transportu zbiorowego – realizując podróże autobusem bądź pociągiem. Warto zaznaczyć, że aż ¼ podróży realizowano jest pieszo.

W kolejnym pytaniu zapytano respondentów o czas dojścia do przystanku. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni respondenci podróżujący zbiorową komunikacją publiczną. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 8 Czas dojścia do przystanku

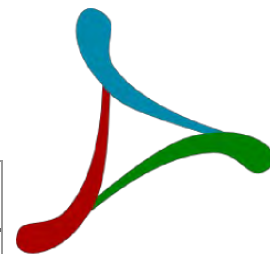
Czas dojścia	% liczby osób
do 3 min	21,90%
do 5 min	23,81%
do 10 min	35,24%
do 15 min	12,38%

Strona 30 z 59



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

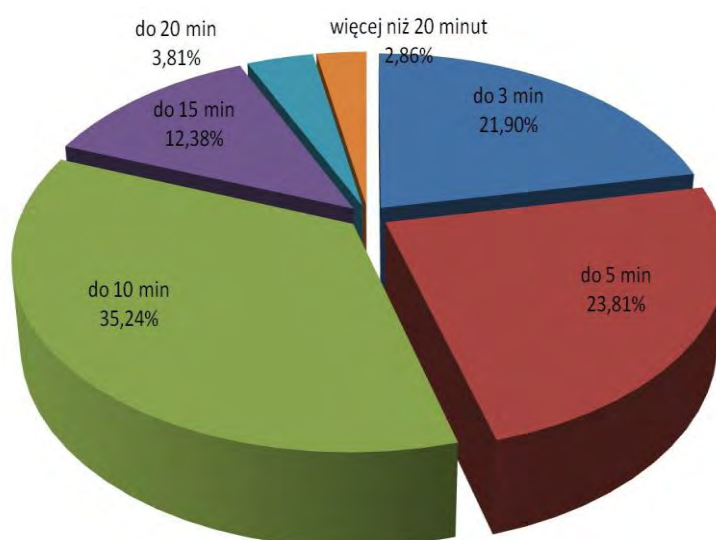
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas dojazdu	% liczby osób
do 20 min	3,81%
więcej niż 20 minut	2,86%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 6 Czas dojazdu do przystanku



Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli największej ilości respondentów dotarcie do przystanku zajmuje do 10 minut (35,24%), dalej do 5 minut (23,81%) oraz do 3 minut (21,90%). Dla ponad 80% badanych czas dojazdu do przystanku nie przekracza 10 minut. W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o akceptowalny czas dojazdu do przystanku. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 9 Akceptowalny czas dojazdu na przystanek

Czas dojazdu	centrum	poza centrum
do 5 min	53,33%	36,19%
do 10 min	39,05%	46,67%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

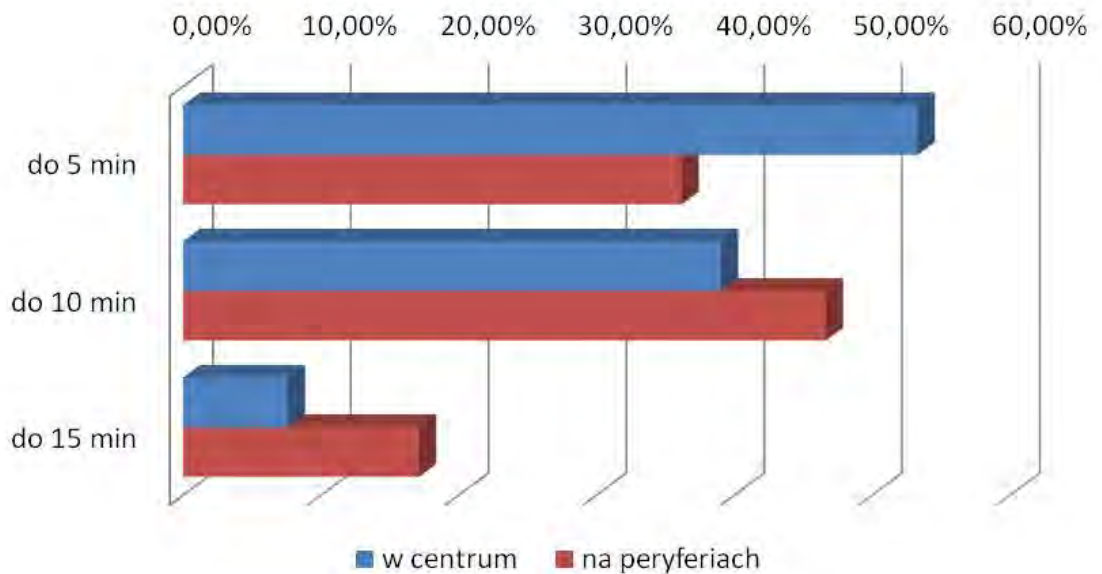
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

do 15 min	7,62%	17,14%
Suma końcowa	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak prezentuje powyższa tabela respondenci mieszkający w centrum jako najbardziej akceptowalny czas dojścia do przystanku wskazali czas do 5 minut (53,33%), a nieco mniej osób (bo 39,05%) akceptuje czas do 10 minut. Osoby mieszkające poza centrum najwięcej razy (bo 46,67%) wskazały akceptowalny czas do 10 minut, natomiast 36,19% respondentów akceptuje czas do 5 minut. W obydwu przypadkach najmniej akceptowalnym czasem jest opcja do 15 minut.

Wykres 7 Akceptowalny czas dojścia na przystanek



Źródło: Opracowanie własne.

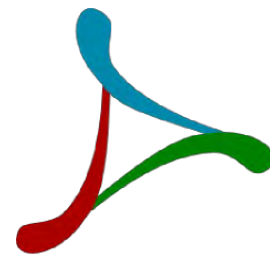
Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojazdu do przystanku pokrywają się w większości z obecnym czasem dojazdu do przystanku. Oznacza to, iż obecna sieć przystanków jest odpowiednio gęsto rozlokowana i ten obszar nie wymaga większych zmian.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej. O odpowiedź na to pytanie zostali poproszeni osoby korzystające z komunikacji publicznej. Odpowiedzi zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 10 Częstotliwość kursowania transportu publicznego

Częstotliwość	% liczby osób
co 15 min	4,95%
co 20 min	3,96%
co 30 min	12,87%
co 45 min	8,91%
co 60 min	20,79%
co 2 h	32,67%
co 3h	1,98%
co 4h	0,99%
co 6h	3,96%
co 8h	1,98%
2 razy na dobę	0,99%
3 razy na dobę	0,99%
4 razy na dobę	2,97%
5 razy na dobę	0,99%
kilka razy na dobę	0,99%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

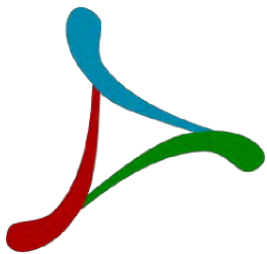
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Częstotliwość kursowania komunikacji na obszarze objętym badaniem jest bardzo rzadka, najczęściej kursuje ona co dwie godziny. Ponad 20% respondentów ma dostęp do komunikacji średnio co godzinę. Jednak dla ponad 15% respondentów możliwość skorzystania z transportu publicznego występuje tylko kilka razy w ciągu dnia.

Tabela 11 Częstotliwość korzystania z transportu publicznego

Etykiety wierszy	% liczby osób
codziennie bez weekendów	30,19%
codziennie wraz z weekendami	11,32%
do 3 razy w tygodniu	23,58%
rzadziej niż 3 razy w tygodniu	34,91%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

3. Podstawowe niedogodności związane z przemieszczaniem się na terenie OF PN 2020

3.1. Powiat brzeski

3.2. Gmina Grodków

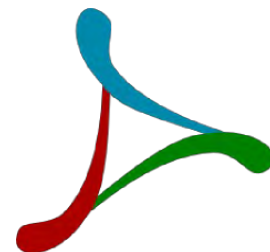
Mieszkańcy Grodkowa stwierdzili, że głównym problemem, z którym się spotykają podczas podróży na najczęściej uczęszczanych przez siebie trasach, jest wydłużony czas dojazdu do miejsca docelowego, spowodowany zakorkowaniem ulic wjazdowych do miejscowości docelowych np. do Nysy, Opola czy Wrocławia.

Tabela 12 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Grodków

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Nysa (wjazd od strony Grodkowa)	Korki
Opole (Reymonta)	Korki
Grodków (Wrocławska)	Korki
Opole (Wrocławska)	Korki
Opole (Wrocławska, Powstańców Śląskich, Reymonta)	Korki
Nysa-Grodków (na całym odcinku)	Utrudnienia na drogach z powodu remontów

Źródło: Opracowanie własne.

Respondenci ankietowani w Grodkowie jako główną przyczynę niedogodności wskazywali zbyt rzadkie kursowanie transportu zbiorowego (np. z Nysą) lub całkowity brak połączenia z niektórymi miejscowościami. Ponadto zwracali uwagę na małe bezpieczeństwo na drogach, spowodowane zbyt szybką jazdą kierowców, które utrudnia poruszanie się własnymi środkami transportu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

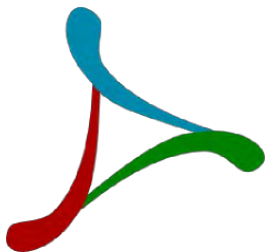


Tabela 13 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców Grodkowa

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Jędrzejów	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Jędrzejów-Nysa	Brak połączenia komunikacji publicznej
Jędrzejów-Brzeg	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Jędrzejów-Grodków	Nieprzestrzeganie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda

Źródło: Opracowanie własne.

W powiecie brzeskim ankietowani byli mieszkańcy gminy Grodków. Zwrócili oni szczególną uwagę na problem rzadkiego kursowania komunikacji publicznej oraz na niedogodności związane z zakorkowaniem ulic (szczególnie na trasie Grodków-Opole). Gmina Grodków jest silnie skorelowana z miastem Opole zwłaszcza w kontekście miejsca pracy mieszkańców gminy, respondenci zwracali uwagę na konieczność poprawy dojazdu do Opola.

3.3. Powiat głubczycki

W powiecie głubczyckim ankiety były przeprowadzane pośród mieszkańców gmin: Głubczyce, Kietrz i Branice. W małych miejscowościach należących do tych gmin niedogodności, na które zwrócono uwagę, dotyczyły uszkodzeń nawierzchni dróg oraz nieodśnieżonych chodników i ulic w okresie zimowym. Dodatkowo w miejscowościach tych bardzo rzadko kursuje komunikacja publiczna. Natomiast w miastach Głubczyce, Kietrz i Branice głównym problemem użytkowników dróg jest duże natężenie ruchu oraz brak miejsc parkingowych.

3.4. Gmina Głubczyce

Mieszkańcy gminy Głubczyce, podając przykłady komplikacji i niedogodności podczas swoich codziennych podróży, często wskazywali problemy dotyczące Głubczyc. Były one związane z: brakiem parkingów, małą ilością przejść dla pieszych, zakorkowanymi ulicami (szczególnie ulicą Raciborską). Dodatkowo, według respondentów, miasto jest słabo oznakowane i brakuje w nim sygnalizacji świetlnej, a nawierzchnie ulic są uszkodzone.

Tabela 14 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Głubczyce

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Głubczyce (Dworcowa)	Brak parkingów
Głubczyce (Parking przy Biedronce)	Brak parkingów
Głubczyce (Skłodowskiej)	Brak parkingów
Głubczyce	Brak parkingów
Zawiszyce-Głubczyce	Brak parkingów dla rowerów
Głubczyce	Brak ścieżek rowerowych
Zawiszyce-Głubczyce	Brak ścieżek rowerowych
Głubczyce (Raciborska)	Korki
Głubczyce	Korki
Głubczyce	Nieodśnieżone drogi w okresie zimowym
Głubczyce	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Głubczyce (Al. Śląska)	Zbyt mało przejść dla pieszych
Głubczyce	Zbyt mało przejść dla pieszych
Głubczyce	Zbyt mało sygnalizatorów świetlnych
Głubczyce	Zbyt wąski chodnik
Głubczyce	Źle oznakowane miasto

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Pytani o komunikację zbiorową, ankietowani zwracali uwagę na rzadkie kursowanie poszczególnych linii lub całkowity brak obsługi komunikacyjnej danej miejscowości. Zauważono też, że w Zawiszycach przystanek PKS usytuowany jest w niebezpiecznym dla użytkowników miejscu, zbyt blisko skrzyżowania.

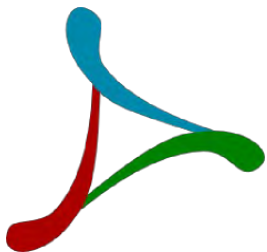


Tabela 15 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Głubczyce

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Głubczyce	Brak komunikacji miejskiej
Zawiszycy	Przystanek PKS w niebezpiecznym miejscu (zbyt blisko skrzyżowania)
Głubczyce	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Kędzierzyn-Koźle	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej

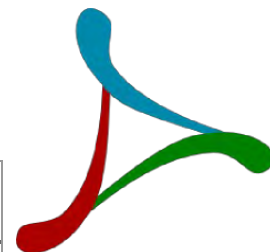
Źródło: Opracowanie własne.

3.5. Gmina Kietrz

W Kietrz i w okolicach respondenci szczególnie zwrócili uwagę na uszkodzone nawierzchnie dróg i niedogodności związane z brakiem poboczy lub z występującymi w nich dziurami. Wśród pozostałych niedogodności ankietowani podawali również korki i utrudnienia wynikające z remontów dróg.

Tabela 16 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Kietrz

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Kietrz	Brak poboczy
Nowa Cerekwia	Brak ścieżek rowerowych
Drogi wjazdowe do Kietrza	Drzewa rosnące zbyt blisko drogi
Droga Lubotyń-Kietrz	Dziurawe pobocze
Nowa Cerekwia	Korki
Kietrz (Raciborska)	Korki (rozładowanie ruchu na ul. Raciborskiej przez przejazd mostkiem na ul. Mickiewicza)



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Głubczyce	Mały komfort podróży środkami transportu publicznego
Nowa Cerekwia	Uszkodzone chodniki
Lubotyń	Nieodśnieżone drogi
Dzierżysław	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Kietrz (Raciborska)	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Lubotyń	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Nowa Cerekwia	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Nowa Cerekwia-Kietrz	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Dzierżysław	Utrudnienia na drogach z powodu remontów

Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy Nowej Cerekwi chętniej przemieszczaliby się rowerem, gdyby zostały zbudowane ścieżki rowerowe, a chodniki naprawione.

3.6. Gmina Branice

Mieszkańcy gminy Branice zwrócili szczególną uwagę na sezonowy problem związany z nieodśnieżonymi pieszymi ciągami komunikacyjnymi oraz drogami, co znacznie utrudnia poruszanie się zarówno pieszych, jak i zmotoryzowanych, a dodatkowo zwiększa niebezpieczeństwo podróży.

Według ankietowanych w Branicach jest za mało miejsc parkingowych, chodniki wymagają remontu, a ruch na drogach utrudniają kierowcy poruszający się niezgodnie z przepisami ruchu drogowego (m.in. jeżdżący zbyt szybko). Niezbędne byłoby tu zbudowanie ciągów komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla rowerów.

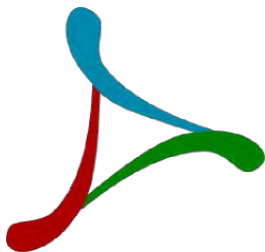


Tabela 17 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Branice

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Branice	Brak parkingów
Branice	Brak ścieżek rowerowych
Branice	Uszkodzone chodniki
Branice	Nieodśnieżone chodniki
Branice	Nieodśnieżone drogi
Branice	Nieprzestrzeganie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda kierowców
Branice (ul. E. Plater)	Uszkodzona nawierzchnia drogi
Dzbańce	Brak stosowania odblasków przez pieszych
Dzbańce	Brak pieszych ciągów komunikacyjnych
Dzbańce	Nieodśnieżone drogi
Dzbańce	Nieprzestrzeganie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Wysoka	Nieodśnieżone drogi

Źródło: Opracowanie własne.

W miejscowości Dzbańce respondenci skupili się głównie na braku bezpieczeństwa pieszych na drogach, które spowodowane jest brakiem chodników, nieodśnieżonymi drogami oraz niestosowaniem przez pieszych światełek odblaskowych.

3.7. Powiat nyski

W gminach Nysa, Głucholązy, Otmuchów, Paczków, Skoroszyce i Korfantów mieszkańcy powiatu nyskiego szczególną uwagę zwrócili na niedogodności związane z zakorkowaniem centrum oraz ulic wyjazdowych z miasta powiatowego. Sugerowali oni konieczność budowy obwodnicy miasta, jednocześnie podkreślając zły stan

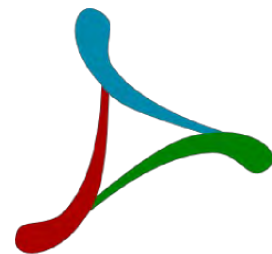
nawierzchni dróg powiatu. Komunikacja zbiorowa wymaga intensyfikacji kursów i poprawy jakości świadczonych usług.

3.8. Gmina Nysa

Mieszkańcy Nysy wskazali wiele ulic w mieście oraz dróg wyjazdowych, które są szczególnie zakorkowane, a przemieszczanie się nimi w godzinach szczytu jest znacznie utrudnione. Poniższa tabela przedstawia wskazane miejsca.

Tabela 18 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 1

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Droga główna w kierunku Wrocławia	Korki
Goświnowice	Korki
Nysa	Korki
Nysa (centrum)	Korki
Nysa (Mickiewicza)	Korki
Nysa (Mieczysława)	Korki
Nysa (most Bema)	Korki
Nysa (most koło PKS)	Korki
Nysa (most Kościuszki)	Korki
Nysa (mosty)	Korki
Nysa (Prudnicka, Piłsudskiego)	Korki
Nysa (rondo koło Energetyka)	Korki
Nysa (rondo Krzywoustego)	Korki
Nysa (rondo przy Kolejowej)	Korki
Nysa (rondo Ujejskiego)	Korki
Nysa (skrzyżowanie koło BP)	Korki



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

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Nysa (węzeł Bema/Asnyka)	Korki
Nysa-Skorochów	Korki
Siestrzechowice	Korki
Wjazd do Nysy, przy stacji paliw	Korki
Wjazd oraz przejazd przez miasto Nysa	Korki
Wyjazd ze Złotogłowic	Korki
Złotogłowice	Korki

Źródło: Opracowanie własne.

Problemem w Nysie oraz innych pobliskich miejscowościach jest także brak miejsc parkingowych.

Tabela 19 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 2

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu / niedogodności
Domaszkowice (szkoła)	niedostateczna liczba miejsc parkingowych
Nysa (centrum, rynek)	niedostateczna liczba miejsc parkingowych
Nysa (Sobieskiego)	niedostateczna liczba miejsc parkingowych
Siestrzechowice (centrum)	niedostateczna liczba miejsc parkingowych

Źródło: Opracowanie własne.

W gminie Nysa problemem mieszkańców podczas podróży na najczęściej uczęszczanych trasach, oprócz zakorkowanych ulic i braku miejsc parkingowych, jest również utrudniona dostępność do transportu zbiorowego. Wśród niedogodności respondenci wymieniają między innymi rzadkie kursowanie autobusów na terenie mniejszych miejscowości (szczególnie w Złotogłowicach i Skorochowie). Ponadto na przystankach brakuje aktualnych rozkładów jazdy. Komunikacja publiczna jest przepełniona, a stan techniczny pojazdów jest niezadawalający. Dodatkowo mieszkańcy domagają się zwiększenia ilości przystanków w Białej Nyskiej i Domaszkowicach.

Tabela 20 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 3

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Nysa	Brak aktualnych rozkładów jazdy
Skorochów	Brak aktualnych rozkładów jazdy
Domaszkowice (Ekom)	Brak przystanku (Ekom)
Skorochów	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Złotogłowice	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Nysa	Zmiana numeracji środków transportu
Skorochów	Zmiana numeracji środków transportu
Goświnowice-Nysa	Przepełnienie komunikacji publicznej
Goświnowice	Zły stan komunikacji publicznej
Biała Nyska	Zwiększenie ilości przystanków

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W Nysie, Białej Nyskiej oraz w Domaszkowicach ankietowani podkreślali konieczność budowy ścieżek rowerowych, dzięki którym częściej korzystaliby oni z transportu rowerowego.

Tabela 21 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 4

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Biała Nyska-Koperniki	Brak ścieżek rowerowych
Biała Nyska	Brak ścieżek rowerowych
Biała Nyska-Morów-Koperniki	Brak ścieżek rowerowych
Biała Nyska-Nysa	Brak ścieżek rowerowych

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

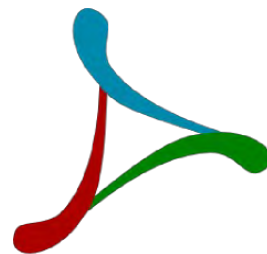
Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Domaszkowice	Brak ścieżek rowerowych
Nysa (Osiedle przy ul. Słowiańskiej)	Brak ścieżek rowerowych
Nysa (Ujejskiego, Otmuchowska)	Brak ścieżek rowerowych

Źródło: Opracowanie własne.

Według ankietowanych w gminie Nysa konieczna jest budowa obwodnicy, gdyż miasto powiatowe nazbyt obciążone jest ruchem samochodów ciężarowych. Ponadto niezbędna jest naprawa uszkodzonych dróg i chodników.

Tabela 22 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Nysa – cz. 5

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Nysa (Bramy Grodkowskiej)	Uszkodzone chodniki
Nysa (Jagiellońska na wysokości NEC)	Uszkodzone chodniki
Skorochów-Nysa	Uszkodzone chodniki
Biała Nyska	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Biała Nyska (droga do Dolnej Wsi)	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Domaszkowice-Kubice	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Droga główna Goświnowice-Nysa	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Goświnowice	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Kubice	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Skorochów (droga dojazdowa)	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Skorochów-Krapkowice	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Nysa (tama)	Brak przejazdu
Nysa-Biała Nyska	Brak pieszych ciągów komunikacyjnych



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

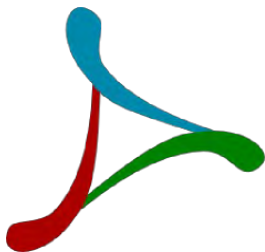
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Nysa-Niemodlin	Częste remonty
Pakośławice	Częste remonty
Wjazd do miasta od strony Złotogłowic	Długie oczekiwanie na włączenie się do ruchu
Złotogłowice	Konieczność budowy obwodnicy
Nysa (most Bema)	Konieczność budowy mostu
Nysa	Konieczność budowy obwodnicy
Nysa-Skorochów	Konieczność budowy obwodnicy
Wjazd od Złotogłowic do ronda przy stacji PKP	Konieczność budowy obwodnicy
Goświnowice	Niebezpieczny odcinek drogi
Goświnowice	Nieprzestrzeganie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Wjazd do miasta od strony Złotogłowic	Potrzebna dodatkowa droga dla aut ciężarowych
Goświnowice	Zbyt duży ruch samochodów ciężarowych
Nysa (Saperska)	Brak oświetlenia ulicznego
Skorochów (wyjazd)	Brak drogi dojazdowej do posesji
Domaszkowice	Brak segregacji odpadów w miejscowości

Źródło: Opracowanie własne.

3.9. Gmina Głuchołazy

W Głuchołazach i okolicznych miejscowościach istotnym problemem podczas odbywania podróży jest brak dobrego połączenia komunikacji publicznej lub niewystarczająca częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach. Problem ten występuje szczególnie w Bodzanowie, nie ma tu bowiem bezpośredniego połączenia autobusowego do liceum ogólnokształcącego w Głuchołazach. Podobnie



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

rzecz ma się z ośrodkiem zdrowia, co stanowi duży problem dla osób nieletnich i starszych, które nie mogą korzystać z własnego samochodu.

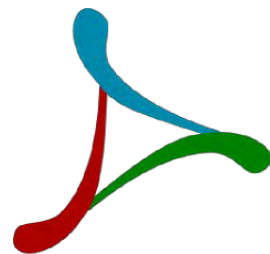
Tabela 23 Lokalizacja oraz przyczyna problemów / niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Głuchołazy – cz. 1

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Konradów-Czechy	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną
Bodzanów-Głuchołazy LO	Brak bezpośredniej linii dowożącej do szkoły
Głuchołazy	Brak połączenia komunikacją publiczną
Kędzierzyn-Koźle	Brak połączenia komunikacją publiczną
Głuchołazy (Lompy-Szpital)	Brak połączenia komunikacją publiczną
Głuchołazy (z osiedla 100-lecia na Jagiellońską)	Brak połączenia komunikacją publiczną
Bodzanów (Rynek)	Brak połączenia komunikacją publiczną do przychodni
Bodzanów	Brak połączenia komunikacją publiczną do przychodni
Głuchołazy	Brak transportu publicznego w weekendy
Głuchołazy (Lidl)	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Głuchołazy-Konradów	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Konradów	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Głuchołazy	Zbyt mała ilość linii autobusowych

Źródło: Opracowanie własne.

Spośród pozostałych niedogodności, na które zwrócili uwagę mieszkańcy Głuchołaz, wymienić należy brak miejsc parkingowych oraz korki, a także uszkodzone

drogi (szczególnie ulice: Kolejowa, Mickiewicza i Opolska). Piesi użytkownicy dróg borykają się natomiast z brakiem ciągów komunikacyjnych lub uszkodzonymi, dziurawymi chodnikami. Na przejściach dla pieszych w okolicach Rynku i ul. Kościuszki długi czas oczekują na zmianę świateł i możliwość przejścia. Ponadto wskazano na utrudnienia wynikające z remontów dróg.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 24 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Głuchołazy – cz. 2

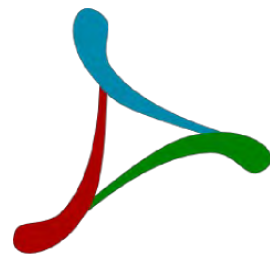
Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Głuchołazy (Dworcowa)	Brak koszy na śmieci
Głuchołazy (Targowa, Kościuszki)	Brak oświetlenia na ulicy Targowej oraz Kościuszki
Głuchołazy (Centrum)	Brak parkingów
Głuchołazy (Koszyka)	Niewystarczająca ilość miejsc parkingowych
Głuchołazy (Góra św. Anny)	Brak parkingów
Głuchołazy (skrzyżowanie koło szpitala)	Brak sygnalizacji świetlnej
Głuchołazy	Brak pieszych ciągów komunikacyjnych
Głuchołazy (Plac Solidarności)	Brak pieszych ciągów komunikacyjnych
Bodzanów-Głuchołazy	Brak ścieżek rowerowych
Bodzanów	Brak ścieżek rowerowych
Nysa-Głuchołazy	Brak ścieżek rowerowych
Głuchołazy	Brak ścieżek rowerowych
Bodzanów (przejście dla pieszych do LO od strony Rynku)	Długi czas oczekiwania na zielone światło
Głuchołazy (skrzyżowanie Kościuszki/ Boh. Warszawy)	Długi czas oczekiwania na zielone światło
Głuchołazy (Tylna)	Dziury na ulicy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Bodzanów	Główna ulica znajduje się blisko szkoły (niebezpiecznie)
Głuchołazy (koło Banku Zachodniego)	Korki
Głuchołazy (Powstańców Śląskich)	Korki
Głuchołazy (Rynek)	Korki
Głuchołazy (skrzyżowanie ze światłami)	Korki
Głuchołazy	Korki
Nysa do wyjazdu w stronę Głuchołaz	Korki
Bodzanów	Uszkodzone chodniki
Głuchołazy (Opolska)	Uszkodzone chodniki
Głuchołazy	Uszkodzone chodniki
Konradów-Głuchołazy	Nieodśnieżone drogi
Konradów-Prudnik	Nieodśnieżone drogi
Głuchołazy	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Głuchołazy (Kolejowa)	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Głuchołazy (Mickiewicza)	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Głuchołazy (Opolska)	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Bodzanów-Nysa	Trudny dojazd do Nysy
Głuchołazy (Jana Pawła II)	Utrudnienia na drogach z powodu remontów
Głuchołazy (skrzyżowanie ul. Skłodowskiej)	Utrudniony ruch
Bodzanów	Wąskie ulice



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Głuchołazy	Zbyt mało przejść dla pieszych
Głuchołazy	Zbyt mało sygnalizatorów świetlnych

Źródło: Opracowanie własne.

W miejscowościach okolicznych położonych wokół Głuchołaz nawierzchnie dróg wymagają naprawy, a dojazd do miasta powiatowego jest utrudniony. Mieszkańcy Bodzanowa optują za budową ścieżek rowerowych, a ankietowani w Konradowie zwracają uwagę na nieodśnieżone drogi.

3.10. Gmina Otmuchów

Mieszkańcy gminy Otmuchów w szczególny sposób zwracają uwagę na brak bezpieczeństwa na drogach gminy, który spowodowany jest nieprzepisową jazdą kierowców. Dodatkowo duże natężenie ruchu i uszkodzone nawierzchnie dróg nie wpływają korzystnie na zwiększenie rzeczowego bezpieczeństwa.

Mieszkańcy Wójcic, miejscowości położonej na wschód od Otmuchowa, opisują niedogodności na drodze wyjazdowej oraz wspominają o konieczności budowy ronda.

Tabela 25 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Otmuchów – cz. 1

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Wójcice	Brak pasa włączającego z Wójcic w kierunku Nysy
Otmuchów	Brak przejść dla pieszych
Ligota Wielka-Otmuchów	Brak ścieżek rowerowych
Otmuchów	Duże natężenie ruchu
Wójcice	Konieczność budowy ronda
Otmuchów	Korki
Otmuchów (Warszawska)	Uszkodzone chodniki
Grądy	Niebezpieczny odcinek drogi
Wyjazd na główną drogę w Wójcicach	Niebezpieczny odcinek drogi

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Ligota Wielka-Otmuchów	Nieodśnieżone drogi
Otmuchów	Nieprzestrzeżenie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Otmuchów (Mickiewicza)	Nieprzestrzeżenie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Obwodnica w Otmuchowie	Nieprzestrzeżenie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Zjazd z obwodnicy na Otmuchów	Nieprzestrzeżenie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Wójcice	Nieprzestrzeżenie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Otmuchów	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Malerzowice-Bednary-Otmuchów	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Wójcice	Problem z wyjazdem na ulicę główną
Otmuchów (Rynek)	Wysokie krawężniki
Otmuchów (park, ścieżki na rzeką)	Zaniedbany park i teren w pobliżu rzeki

Źródło: Opracowanie własne.

W Otmuchowie mieszkańcy borykają się z dużym natężeniem ruchu, uszkodzonymi chodnikami i drogami. Wspominają także o zbyt wysokich krawężnikach w okolicach rynku i zwracają uwagę na konieczność zadbania o park i teren w pobliżu rzeki.

Tabela 26 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Otmuchów – cz. 2

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Malerzowice Małe	Brak aktualnych rozkładów jazdy
Wierzbno	Brak połączenia komunikacji publicznej
Zwierzyniec	Brak połączenia komunikacji publicznej
Malerzowice Małe	Mała punktualność środków transportu
Ligota Wielka-Otmuchów	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Malerzowice-Nysa	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Niedogodności związane z transportem zbiorowym to brak połączenia z Opolem, Paczkowem, Wierzbnem i Zwierzyncem oraz mała częstotliwość kursowania na liniach: Ligota Wielka-Otmuchów i Malerzowice-Nysa. Ponadto komunikacja publiczna kursuje niepunktualnie, a na niektórych przystankach brakuje aktualnych rozkładów jazdy.

Tabela 27 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Otmuchów – cz. 3

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Otmuchów	Brak parkingów
Otmuchów (Róg Krakowskiej/Rynek)	Zła organizacja parkingów

Źródło: Opracowanie własne.

Według opinii ankietowanych, na terenie Otmuchowa i Nysy koszty parkingów są zbyt wysokie, a miejsc przeznaczonych do zaparkowania samochodu wciąż jest zbyt mało.

3.11. Gmina Paczków

Respondenci pochodzący z gminy Paczków zauważyli, że dużym problemem w codziennych podróżach stanowi dla nich przejazd przez obwodnicę. Ciężko włączyć się na niej do ruchu, a poza tym niebezpieczny odcinek ten jest niebezpieczny i często



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

zakorkowany. Ankietowani podróżujący z Paczkowa do innych miejscowości zauważyli problem polegający na braku miejsc parkingowych, szczególnie w Nysie oraz w samym Paczkowie, gdzie dodatkowo parkingi są za drogie. Według ankietowanych niezbędna byłaby również wymiana nawierzchni dróg w Paczkowie i okolicznych miejscowościach.

Tabela 28 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Paczków – cz. 1

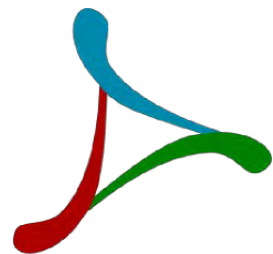
Lokalizacja problemu/niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Droga Unikowice-Paczków (skrzyżowanie z obwodnicą)	Zły wjazd na obwodnicę od strony Unikowic i od strony Paczkowa
Obwodnica do Paczkowa	Korki
Obwodnica koło Paczkowa	Ciężko podłączyć się do ruchu
Przejazd przez obwodnicę na trasie Unikowice-Paczków	Niebezpieczny odcinek drogi

Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani z okolic Starego Paczkowa często podkreślali, że wyjazd z miejscowości w kierunku Nysy i Paczkowa jest odcinkiem szczególnie niebezpiecznym.

Tabela 29 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Paczków – cz. 2

Lokalizacja problemu/niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Kamienica-Gościce	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Nysa	Brak parkingów
Paczków	Brak parkingów
Paczków	Zbyt wysokie koszty parkingów
Droga do Paczkowa	Brak ustalonego pierwszeństwa przejazdu
Paczków	Niska jakość nawierzchni dróg
Wyjazd na Nysę ze Starego Paczkowa	Niebezpieczny odcinek drogi



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Wyjazd ze Starego Paczkowa na Paczków	Niebezpieczny odcinek drogi
Droga Unikowice-Paczków	Niebezpieczny odcinek drogi
Wyjazd z Unikowic	Niebezpieczny odcinek drogi

Źródło: Opracowanie własne.

Zastrzeżenia w zakresie komunikacji publicznej w gminie Paczków dotyczą braku dobrego połączenia na odcinku Unikowice-Paczków oraz złego stanu przystanków w Unikowicach. W Paczkowie rozkłady jazdy znajdujące się na przystankach są często nieaktualne.

Tabela 30 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności w gminie Paczków – cz. 3

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Przystanki w Paczkowie	Brak aktualnych rozkładów jazdy
Unikowice	Brak wiaty przystankowej i brak śmietnika
Unikowice-Paczków	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne.

3.12. Gmina Skoroszyce

Mieszkańcy gminy Skoroszyce nie mieli zbyt wielu zastrzeżeń związanych z niedogodnościami podczas odbywanych podróży, jednak dużym problemem w tej gminie są korki na trasie Skoroszyce-Nysa. Zdaniem ankietowanych rozwiązaniem problemu byłoby zbudowanie obwodnicy miasta.

Tabela 31 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Skoroszyce

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Nysa (Rynek, Celna, Piastowska)	Brak parkingów
Grodków i okolice	Brak połączenia komunikacją publiczną
Wjazd do Nysy (Grodkowska)	Konieczność budowy obwodnicy

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Nysa-Opole	Konieczność budowy obwodnicy
Nysa	Korki
Wjazd do Nysy (Grodkowska)	Korki

Źródło: Opracowanie własne.

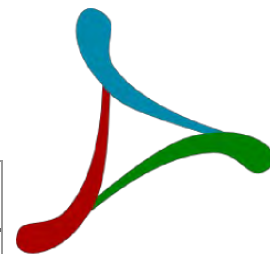
Podróżujący do Nysy zwrócili również uwagę na brak miejsc parkingowych w mieście powiatowym, szczególnie na ulicach: Rynek, Celna i Piastowska. Natomiast ankieterzy odbywający częste podróże do Grodkowa i okolic zgłaszali problem, wynikający z braku połączenia komunikacją publiczną tych miejscowości ze Skoroszycami.

3.13. Gmina Korfantów

W Gminie Korfantów respondenci uważają, że niezbędna jest naprawa nawierzchni dróg, szczególnie w mniejszych miejscowościach. Droga Kuźnica Ligocka-Włostowa jest zbyt wąska, nie ma tu również pobocza i chodników.

Tabela 32 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Korfantów

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Droga Kuźnica Ligocka-Włostowa	Brak pobocza
Kuźnica Ligocka	Budowa pieszych ciągów komunikacyjnych
Wyjazd z Rzymkowic na Starą Jamkę	Niebezpieczny wyjazd, powinno być lustro
Puszyna-Prudnik	Nieodśnieżone drogi
Stara Jamka-Nysa	Nieodśnieżone drogi
Droga do Korfantowa z Kuźnicy Ligockiej (przez ul. Opolską)	Nieprzestrzeganie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Droga Kuźnica Ligocka-Włostowa	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Droga przez Puszyne	Uszkodzona nawierzchnia dróg



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Puszyna-Biała	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Puszyna-Prudnik	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Droga Kuźnica-Włostowa (koło Kurników)	Zbyt wąska droga

Źródło: Opracowanie własne.

3.14. Gmina Łambinowice

W Gminie Łambinowice respondenci nie wnieśli zastrzeżeń związanych z niedogodnościami podczas odbywanych podróży.

3.15. Powiat prudnicki

W powiecie prudnickim ankietowano mieszkańców trzech gmin: Prudnik, Biała i Lubrza. W każdej z nich mieszkańcy uskarżali się na zły stan nawierzchni dróg oraz rzadko kursującą lub wcale nie kursującą komunikację publiczną.

3.16. Gmina Prudnik

Mieszkańcy gminy Prudnik zwracali uwagę na niedogodności na drogach – głównie w mniejszych miejscowościach, gdzie uszkodzona nawierzchnia dróg znacznie zmniejsza komfort podróży. Dodatkowo w miejscowościach tych brakuje chodników i ścieżek rowerowych, co zmniejsza bezpieczeństwo podróży pieszych i rowerzystów, Sytuacja jest tu jeszcze mniej bezpieczna ze względu na to, że kierowcy jeżdżą zbyt szybko, nie stosując się do wytycznych kodeksu drogowego.

Tabela 33 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Prudnik – cz. 1

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Laskowice	Brak pasa do skrętu w prawo na Głubczyce
Niemysłowice	Brak pieszych ciągów komunikacyjnych
Niemysłowice	Brak ścieżek rowerowych
Niemysłowice	Korki
Niemysłowice-Prudnik	Korki

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Niemysłowice	Nieodśnieżone drogi
Prudnik	Nieprzestrzeganie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Niemysłowice	Nieprzestrzeganie kodeksu drogowego przez kierowców/ Zbyt szybka jazda
Dębowiec-Trzebina	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Browiniec-Głogówek	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Głogówek-Głubczyce	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Niemysłowice	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Przechód	Uszkodzona nawierzchnia dróg

Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani zwrócili również uwagę na korki na trasie Niemysłowice-Prudnik. Mieszkańcy Laskowic borykają się z niedogodnościami podczas podróży do Głubczyc, bowiem brakuje tam pasa do skrętu w prawo na Głubczyce.

Tabela 34 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Prudnik – cz. 2

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Prudnik	Brak połączenia komunikacją publiczną
Opole-Prudnik	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Niemysłowice-Prudnik	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy Prudnika mają problem z podróżowaniem do Opola i Niemysłowic, ponieważ komunikacja publiczna zbyt rzadko kursuje w tamtym kierunku.

3.17. Gmina Biała

Badania ankietowe przeprowadzone wśród mieszkańców gminy Biała wykazały konieczność naprawy dróg na terenie Białej i okolic. Dodatkowo, w celu usprawnienia przejazdów na tym terenie, respondentom wydaje się niezbędna budowa rond oraz mostu na trasie Olbrachcice-Biała.

Tabela 35 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Biała

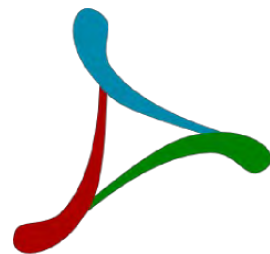
Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu /niedogodności
Biała	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Olbrachcice-Biała	Konieczność budowy estakady
Obwodnica Opole-Prudnik	Konieczność budowy ronda
Olbrachcice-Biała	Konieczność budowy ronda
Biała-Prudnik	Nieodśnieżone drogi
Ligota Bialska	Nieodśnieżone drogi
Biała i okolice	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Biała	Przepełnienie komunikacji publicznej
Ligota Bialska	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne.

Respondenci podkreślali, że komunikacja zbiorowa w Białej jest przepełniona, a częstość jej kursowania do miejscowości ościennych powinna być zintensyfikowana.

3.18. Gmina Lubrza

Lubrzanie oraz mieszkańcy okolicznych miejscowości, zapytani o niedogodności, z którymi się spotykają podczas swoich codziennych podróży, zwrócili uwagę na trzy najważniejsze problemy: uszkodzona nawierzchnia dróg wymagająca niezwłocznej naprawy, zakorkowane ulice oraz rzadkie kursowanie komunikacji publicznej lub całkowity brak połączenia na danej trasie (np. na trasie Skrzypiec-Dytmarów).



Biuro projektu:

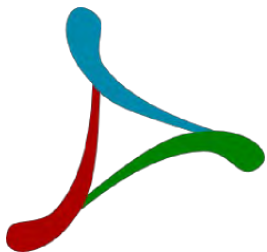
48-300 Nysa

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

Tabela 36 Lokalizacja oraz przyczyna problemów/ niedogodności wskazanych przez mieszkańców gminy Lubrza

Lokalizacja problemu/ niedogodności	Przyczyna problemu/ niedogodności
Nysa-Prudnik	Brak parkingów
Skrzypiec-Dytmarów	Brak połączenia komunikacją publiczną
Prudnik Centrum	Korki
Skrzypiec-Nysa	Korki na trasie Skrzypiec-Nysa
Jasiona	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Lubrza-Głogówek	Uszkodzona nawierzchnia dróg
Jasiona	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej
Jasiona-Prudnik	Rzadkie kursowanie komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne.

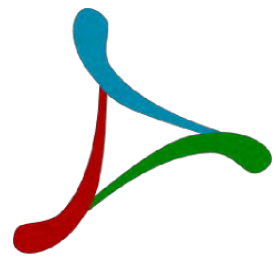
3.19. Podsumowanie

W 14 gminach leżących w obrębie czterech powiatów województwa opolskiego (nyskiego, prudnickiego, głubczyckiego i brzeskiego) ankietowano mieszkańców, pytając ich o miejsca szczególnych komplikacji podczas ich codziennych podróży. Proszono też o wypowiedzenie się na temat przyczyn tych komplikacji. Respondenci opisywali niedogodności, które napotykają podczas podróżowania pieszego lub zmotoryzowanego. Zwracali oni szczególną uwagę na brak dbałości władz powiatu/gminy o kwestie związane z odśnieżaniem pieszych ciągów komunikacyjnych i dróg. Dużymi utrudnieniami dla osób korzystających z własnych środków transportu są: brak miejsc parkingowych w większych miastach (miastach powiatowych), zakorkowanie ulic oraz uszkodzone nawierzchnie dróg. Osoby te sugerowały rozwiązania w postaci budowy obwodnic miast. W ten sposób rozładowano by natężenie ruchu (również ruchu samochodów ciężarowych) na terenie miast i poza nimi.

Respondenci podróżujący pieszo często mówili o konieczności naprawy już istniejących pieszych ciągów komunikacyjnych oraz o budowie nowych chodników. Problem ten dotyczy przede wszystkim miejscowości mniejszych. Ponadto ankietowani wskazywali miejsca, w których niezbędne jest stworzenie przejść dla pieszych lub ustawienie sygnalizacji świetlnej.

Amatorzy podróży rowerem wskazywali miejsca, w których konieczna, ich zdaniem, byłaby budowa tras rowerowych. Zwracali także uwagę na niebezpieczne miejsca, w tym na niebezpieczeństwa wynikające z brawurowej jazdy i nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego przez użytkowników samochodów osobowych. Problem ten w szczególnym stopniu dotyczy zarówno rowerzystów jak i pieszych.

Transport zbiorowy, w opinii mieszkańców wyżej wymienionych powiatów, powinien zostać rozbudowany: powinny powstać nowe linie autobusowe, pozwalające dotrzeć mieszkańcom niezmotoryzowanym do mniejszych miejscowości na terenie powiatów. Autobusy powinny kursować częściej. Obecny stan transportu publicznego nie zapewnia wszystkim mieszkańcom badanego obszaru dostępności do usług poszczególnych przewoźników. Doprowadza to do wykluczenia mieszkańców pewnych miejscowości z możliwości korzystania z transportu masowego.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI ANALITYCZNO-DIAGNOSTYCZNEJ DLA
STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

Dokumentacja fotograficzna
z przeprowadzonej inwentaryzacji ścieżek rowerowych
na obszarze OFPN 2020

ZAŁĄCZNIK 1G

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

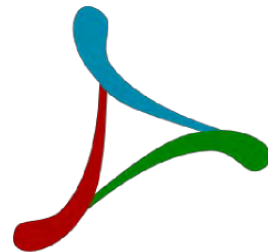
WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu
i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

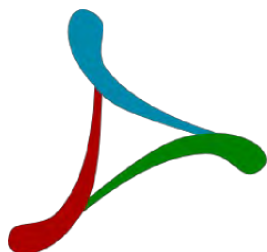
partnerstwo-nyskie2020.pl

GMINA BIAŁA



MINISTERSTWO
ROZWOJU





ŚCIEŻKI ROWEROWE W GMINIE BIAŁA

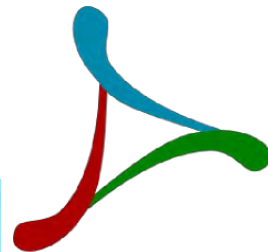
Tabela 1 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Szlak bociana białego – szlak czerwony

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Szlak bociana białego – szlak czerwony
Gmina	Biała
Przebieg trasy	Biała – Solec – Olbrachcice – Wierzch – Wilków – Rostkowice – Mokra – Łącznik – Brzeźnica – Górka Prudnicka – Ligota – Biała
Kolor oznakowania na mapie	Czerwony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	<ul style="list-style-type: none">• Biała – Solec – droga asfaltowa• Solec – Olbrachcice - droga asfaltowa• Olbrachcice – Wierzch – do Wilków – droga polna• Wilków do końca – droga asfaltowa wraz z chodnikiem
Oznakowanie	<ul style="list-style-type: none">• Biała – Solec – bardzo dobre• Olbrachcice – Wierzch – do Wilków – przewrócony znak
Teren przebiegu trasy	Pofałdowany
Przejezdność trasy	Olbrachcice – Wierzch – do Wilków – droga nie przejezdna w złą pogodę
Ruch samochodowy na trasie	Mały/średni
Funkcja	Element komunikacyjny gminy
Powiązania z innymi szlakami	<ul style="list-style-type: none">• tak
Mapa	brak
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">• Olbrachcice – przewrócony znak



Rysunek 1 Nawierzchnia drogi w miejscowości Olbrachcice



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

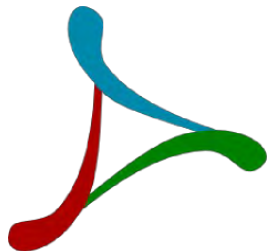
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 2 Przewrócone oznakowanie w Olbrachcice



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 3 Oznakowanie na terenie Wierzch

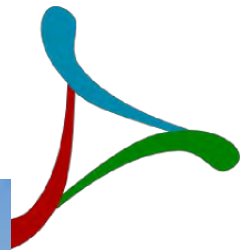


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 4 Oznakowanie na terenie miejscowości Wilków



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 5 Oznakowanie na terenie miasta Rostkowice



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

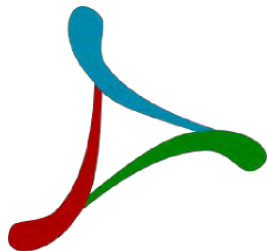
o@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Szlak bociana białego – szlak niebieski

Nazwa	Szlak bociana białego – szlak niebieski
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Biała – Prężyna – Miłowice – Śmicz – Pleśnica – Grabina – Otoki – Wasiłowice - Biała
Kolor oznakowania na mapie	niebieski
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa
Infrastruktura na trasie	chodnik lub droga jako ścieżka dla rowerów
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	umiarkowany



Biurow projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Szlak bociana białego – szlak niebieski
Funkcja	element komunikacji gminy
Powiązania z innymi szlakami	<ul style="list-style-type: none">• tak
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	<ul style="list-style-type: none">• tak
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">• przeważająca część trasy posiada pobocze dla rowerzystów zamiast ścieżek rowerowych

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 6 Rowerzyści na drodze

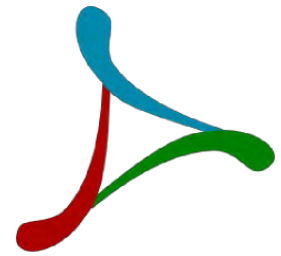


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 7 Nawierzchnia drogi za Prężyną



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

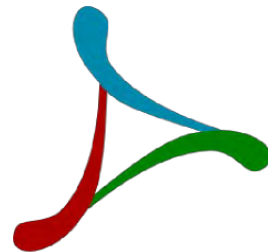
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

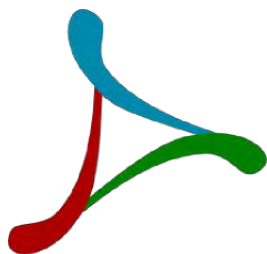
partnerstwo-nyskie2020.pl

GMINA PRUDNIK



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

ŚCIEŻKI ROWEROWE W GMINIE PRUDNIK

Na terenie gminy wytyczono następujące trasy rowerowe: Wokół Lasu Prudnickiego - Pętla I - 20 km, Wokół Lasu Prudnickiego - Pętla II - 13,5 km, Łąka Prudnicka - Niemysłowice - 5 km oraz Prudnik - Jindrichov (CZ) - 10 km (w tym na terenie Gminy Prudnik - 7 km). Przez gminę przebiega również trasa rowerowa Prudnik - Pokrzywna (gmina Głuchołazy) - 10 km.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego - Pętla I - wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego - Pętla I

Nazwa	Wokół Lasu Prudnickiego - Pętla I - 20 km
Powiat	Prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik - Łąka Prudnicka - Moszczanka - Wieszczyzna - Dębowiec - Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	Zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Prudnik - Łąka Prudnicka - nawierzchnia utwardzona Dębowiec - Prudnik ok. 5km - nawierzchnia utwardzona Pozostałe odcinki trasy - asfalt, kostka, brukowa, nawierzchnia leśna Trasa na odcinku Prudnik - Dębowiec przeznaczona dla rowerów górskich.
Infrastruktura na trasie	miejsca postojowe, ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	Pofałdowany Górski
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Umiarkowany
Funkcja	Turystyczna



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I – 20 km
Powiązania z innymi szlakami	<ul style="list-style-type: none">• Tak
Mapa	Brak
Oznakowanie trasy	<ul style="list-style-type: none">• Tak
Uwagi	Brak

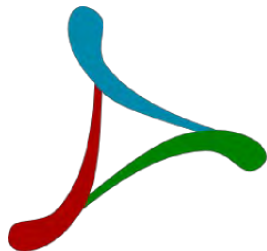
Źródło: opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I

Rysunek 1 Oznakowanie w miejscowości Wieszczyzna



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 2 Nawierzchnia drogi na terenie miejscowości Dębowiec

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

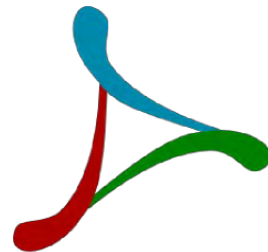


Źródło: opracowanie własne.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 2 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I

Nazwa	Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II – 13,5 km
Powiat	Prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik - Sanktuarium św. Józefa - Rozdroże pod Trzebiną - Dębowiec - Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	Zielony

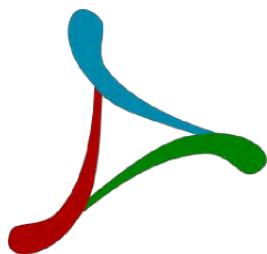


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II – 13,5 km
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Prudnik - Sanktuarium Św. Józefa nawierzchnia asfaltowa. Pozostałe odcinki trasy nawierzchnia utwardzona
Infrastruktura na trasie	miejsca postojowe, ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	Pofałdowany
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Umiarkowany
Funkcja	Turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	<ul style="list-style-type: none">• Tak
Mapa	Brak
Oznakowanie trasy	<ul style="list-style-type: none">• Tak
Uwagi	Brak

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna z trasy rowerowej Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II

Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 3 Przykład małej architektury na szlaku Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II

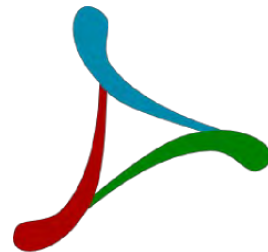


Źródło: opracowanie własne.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Łąka Prudnicka – Niemysłówice – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 3 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Łąka Prudnicka – Niemysłówice

Nazwa	Łąka Prudnicka – Niemysłówice - 5 km
Powiat	Prudnicki
Przebieg trasy	Łąka Prudnicka – Niemysłówice
Kolor oznakowania na mapie	Zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Asfaltowa, brukowana kostka
Infrastruktura na trasie	Bariery bezpieczeństwa w Łąka Prudnicka
Teren przebiegu trasy	Pofałdowany/ płaski



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

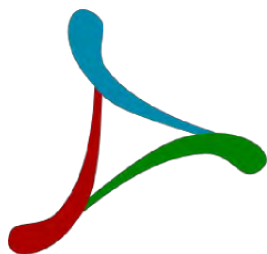
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Łąka Prudnicka – Niemysłowice - 5 km
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Mały
Funkcja	Turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	<ul style="list-style-type: none">• Tak
Mapa	Brak
Oznakowanie trasy	<ul style="list-style-type: none">• Tak
Uwagi	Wjazd do miejscowości Niemysłowice w remoncie. Duża część trasy prowadzi poboczem, a nie ścieżką dla rowerzystów.

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Łąka Prudnicka – Niemysłowice

Rysunek 4 barierki bezpieczeństwa na terenie Łąka Prudnicka

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

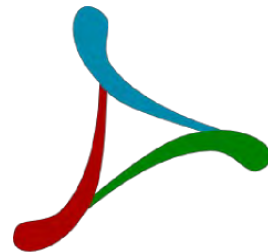
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 5 Pobocze drogi na terenie Łąka Prudnicka



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

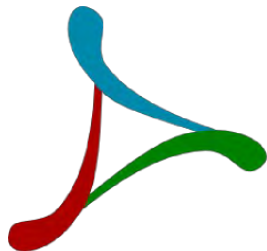
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.



Biurow projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 6 Wąskie drogi w remoncie na terenie Niemysłowic

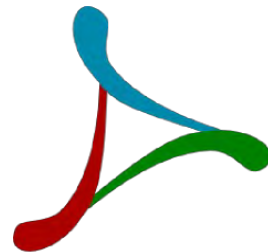


Źródło: opracowanie własne.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy Prudnik - Jindrichov (CZ) – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 4 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Prudnik - Jindrichov (CZ)

Nazwa	Prudnik - Jindrichov (CZ) - 10 km
Powiat	Prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik - Jindrichov (CZ) - 10 km
Kolor oznakowania na mapie	Niebieski, zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Prudnik - granica państwa nawierzchnia szutrowa.
Infrastruktura na trasie	Stojaki rowerowe, elementy małej architektury – ławki, kosze na śmieci



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

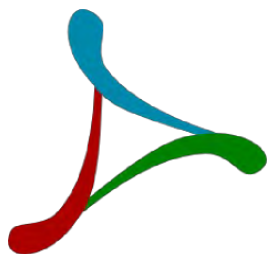
Nazwa	Prudnik - Jindrichov (CZ) - 10 km
Teren przebiegu trasy	Pofałdowany Górski
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Mały
Funkcja	Turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	<ul style="list-style-type: none">Tak, Dzień czeski
Mapa	Brak
Oznakowanie trasy	<ul style="list-style-type: none">Tak
Uwagi	Trasa przeznaczona jest dla cyklistów posiadających rowery górskie oraz trekkingowe.

Źródło: opracowanie własne.

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Prudnik-Pokrzywna – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 5 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Prudnik – Pokrzywna

Nazwa	Prudnik – Pokrzywna – 10 km
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Łąka Prudnicka – Moszczanka - Pokrzywna
Kolor oznakowania na mapie	zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	kostka brukowa/ asfalt
Infrastruktura na trasie	oznaczenia trasy
Teren przebiegu trasy	pofałdowany



Biurow projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Prudnik – Pokrzywna – 10 km
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	mały/ na trasie Prudnik – Łąka Prudnicka przejazd przez DK 40 natężenie duże natężenie ruchu
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	<ul style="list-style-type: none">• tak
Mapa	brak
Oznakowanie trasy	<ul style="list-style-type: none">• tak
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">• Prudnik – Łąka Prudnicka przejazd przez DK 40 natężenie duże natężenie ruchu• Przewaga pobocza na trasie

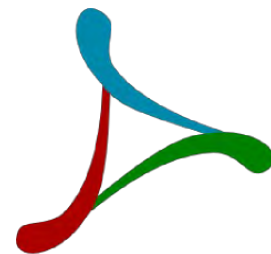
Źródło: opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Prudnik – Pokrzywna

Rysunek 7 Oznakowanie wraz z ścieżką rowerową w Prudniku



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

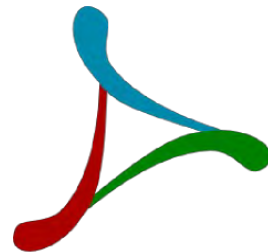
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

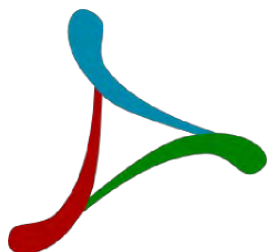
partnerstwo-nyskie2020.pl

TRASA ROWEROWA GÓR OPAWSKICH



MINISTERSTWO
ROZWOJU

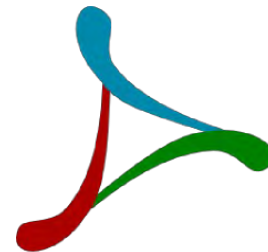




TRASA ROWEROWA GÓR OPAWSKICH

Tabela 1 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Gór Opawskich

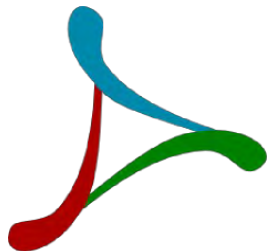
Nazwa	TRASA ROWEROWA GÓR OPAWSKICH
Powiat	powiat prudnicki i nyski
Przebieg trasy	Prudnik- Łąka Prudnicka- Moszczanka- Pokrzywna- Jarnołówek- Konradów- Głuchołazy- Gierałcice- Biskupów- Burgrabice- Sławnowice
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania na mapie (od Pokrzywnej do Burgrabic pokrywa się z trasą niebieską R60 na mapie; od Starowic pojawia się szlak czarny)
Nawierzchnia (w rozbiću na odcinki)	Prudnik- kostka brukowa; Łąka Prudnicka- kostka brukowa; z Łąki Prudnickiej północna strona drogi na zachód- ścieżka błotnista; z Łąki Prudnickiej do Moszczanki- ścieżka prowadzi drogą asfaltową (brak poboczy i chodników); Pokrzywna- szlak prowadzi ścieżką asfaltową wydzieloną obok jezdni wzdłuż lasu (momentami przez las drogą błotnistą); Jarnołówek do Skowronków- część drogi utwardzona kamieniem, później asfaltowa; Starowice- kostka brukowa; Konradów- kostka brukowa; Głuchołazy- kostka brukowa; Głuchołazy ul. Kraszewskiego- droga asfaltowa; od ul. Świdnickiej na Gierałcice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Gierałcice- kostka brukowa; Gierałcice do Biskupów- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Biskupów- Burgrabice- Sławnowice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników);
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	W odcinkach prowadzonych chodnikami z kostki brukowej- brak; w odcinkach prowadzonych drogą asfaltową- mały ruch samochodowy
Funkcja	główny



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	TRASA ROWEROWA GÓR OPAWSKICH
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z: <ul style="list-style-type: none">– od Pokrzywnej do Burgrabic powiązanie ze szlakiem niebieskim R60– od Gierałcice do Burgrabic powiązanie ze szlakiem zielonym R9
Mapa	
Oznakowanie trasy	Drogowskazy i znaki podstawowe szlaku niebieskiego R60 i zielonego R9
Uwagi	Północno-zachodni wjazd do Prudnika- na plus zwężona ulica dla chodnika i przejazdu rowerowego; Łąka Prudnicka- ścieżka turystyczna w niektórych odcinkach prowadzona drogą polną (przy złych warunkach pogodowych trudno przejezdna); Pokrzywna- ścieżka leśna (brak oznaczeń) trudna do zidentyfikowania; Powiat Nyski- dość dobre oznakowanie; Konradów- szerokie chodniki; Glucholązy z ul. Karłowicza na Powstańców Śląskich- brak oznaczeń rowerowych; Gierałcice- brak oznaczeń szlaku niebieskiego, bardziej trwale wydają się oznaczenia trasy zielonej R9 malowane na słupach niż metalowe tabliczki, brak spójności na znakach (trasy oznakowane są zmiennie, raz widnieje znak tylko dla trasy niebieskiej, a dalej tylko dla trasy zielonej); W większości przypadków, gdy trasa rowerowa przebiega chodnikiem wzdłuż jezdni, niedogodnością mogą okazać się zbyt często uskoki w postaci wjazdów na posesje. Brak spójności kolorów szlaków zaznaczonych na mapach z kolorami szlaków w rzeczywistości na znakach (trasa R9- na mapie kolor pomarańczowy, w rzeczywistości na znakach kolor zielony)



Biurow projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 1 Prudnik zwężenie ulicy dla ścieżki rowerowej



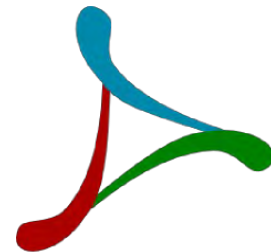
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 2 Nawierzchnia ścieżki z kostki brukowej na północno-zachodnim wjeździe do Prudnika



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 3 Ścieżka rowerowa z kostki brukowej oddzielona od jezdni na odcinku Prudnik- Łąka Prudnicka



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

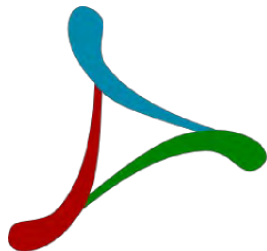


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 4 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Pokrzywniej



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 5 Ścieżka rowerowa z kostki brukowej wraz z oznakowaniem w Pokrzywnej

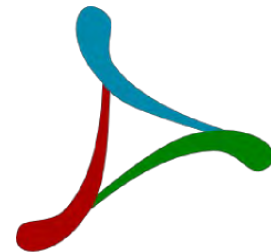


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 6 Nawierzchnia asfaltowa ścieżki rowerowej wraz z oznakowaniem na odcinku Konradów- Głuchołazy



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 7 Ścieżka rowerowa z nawierzchnią z kostki brukowej w Głuchołazach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

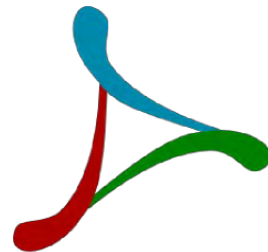
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 8 Ścieżka rowerowa z nawierzchnią z kostki brukowej- częste uskoki przy wjazdach na posesje



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

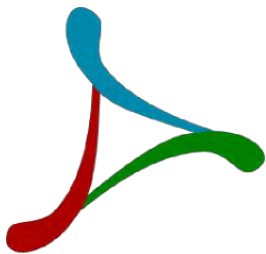
partnerstwo-nyskie2020.pl

POWIAT GŁUBCZYCKI



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

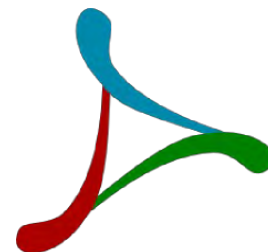
TRASY ROWEROWE W POWIECIE GŁUBCZYCKIM

Trasy rowerowe w powiecie głubczyckim zostały wytyczone w ramach projektu „Wsiądź na rower” realizowanego w ramach programu „Młodzież w działaniu” finansowanego z Unii Europejskiej. Projekt miał na celu popularyzację turystyki rowerowej oraz stworzenie ciekawych tras rowerowych w powiecie głubczyckim. W powiecie głubczyckim wytyczono następujące trasy rowerowe: „Trasę familijną”, „Śladami naszych zabytków”, „Południowe kresy powiatu”, „Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola”, „Szlak zapomnianej miejscowości”, „Drogami w stronę prostą” oraz „Szlak północno - wschodnich zabytków”. Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę wyżej wymienionych tras.

Trasa familijna jest stosunkowo łatwa o długości 15 km, prowadząca przez trasy asfaltowe oraz drogi publiczne i polne, zahaczające o przejazdki pod wiaduktem.

Tabela 1 Karta inwentaryzacja trasa familijna

Nazwa	Trasa familijna
Powiat	powiat głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce – Świątynia Dumania – Las Marysieńka – Gadzowice – Gołuszowice - Głubczyce
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Las Marysieńka – Asfaltowa (równa) oraz leśna (nierówna) Gadzowice – Asfaltowa (równa) Głubczyce – Asfaltowa (równa)
Infrastruktura na trasie	stojaki na rowery, ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały (Gadzowice) lub brak (Głubczyce, Las Marysieńka)



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa familijna
Funkcja	tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie ze: <ul style="list-style-type: none">– Szlakiem północno-wschodnich zabytków,– Śladami naszych zabytków– Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola
Mapa	
Uwagi	Wzdłuż alei Lipowej biegnie ścieżka oddzielona od drogi asfaltowej o nawierzchni utwardzonej, brak widocznego oznakowania, ścieżka biegnie w głąb lasu Marysieńki. Trasa familijna jest trasą rowerową o płaskim przebiegu.

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej trasa familijna.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 1 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Gadzowicach

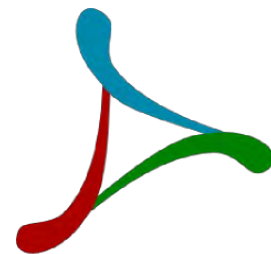


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 2 Ścieżka oddzielona od drogi asfaltowej, brak oznakowania w Gadzowicach



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 3 Infrastruktura na trasie - Las Marysieńka

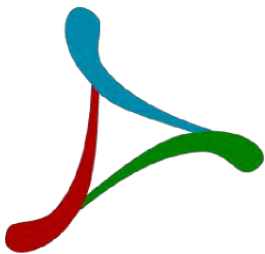


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 4 Trasa rowerowa w Lesie Marysieńka prowadzi w głąb lasu



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 5 Brak oznaczeń ścieżki rowerowej w Gadzowicach

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

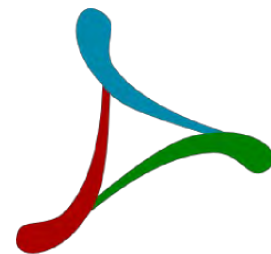


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 6 Nawierzchnia trasy rowerowej w Gadzowicach



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 7 Oznakowanie ścieżki rowerowej w Głubczycach

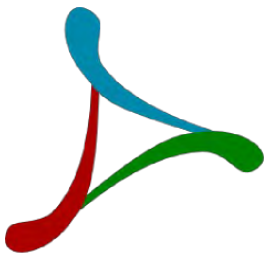


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 8 Nawierzchnia trasy rowerowej w Głubczycach



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 9 Nawierzchnia trasy rowerowej w Głubczycach

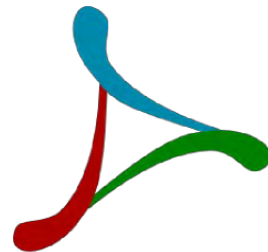


Źródło: opracowanie własne.

Trasa „Śladami naszych zabytków” jest trasą o długości 30 km posiada średni stopień trudności oraz prowadzi przez asfaltowe drogi publiczne, liczne skrzyżowania oraz kamienny szlak polny.

Tabela 2 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Śladami naszych zabytków

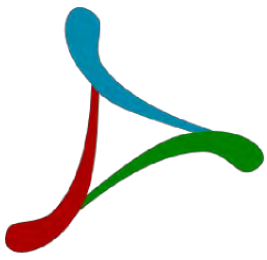
Nazwa	„Śladami naszych zabytków”
Powiat	powiat głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce - Lwowiany - Zawiszyce - Debrzyca – Grobniki - Głubczyce.
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Zawiszyce - asfaltowa Głubczyce Sady - asfaltowa Grobniki - asfaltowa



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	„Śladami naszych zabytków”
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały (Zawiszyce, Głubczyce Sady) oraz średni (Grobniki)
Funkcja	tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie ze: – Szlak zapomnianej miejscowości – Drogami w stronę prosta
Mapa	
Uwagi	Trasa o średnim stopniu trudności o nawierzchni dominującej asfaltowej. Brak widocznego oznakowania.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Śladami naszych zabytków.

Rysunek 10 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Zawiszczach

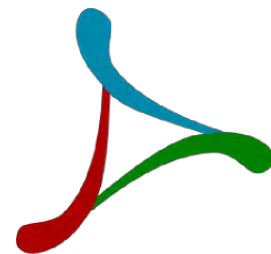


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 11 Brak oznaczeń na ścieżce rowerowej w Zawiszczach



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 12 Ścieżka rowerowa w Zawiszycach prowadzi jedną z głównych dróg



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

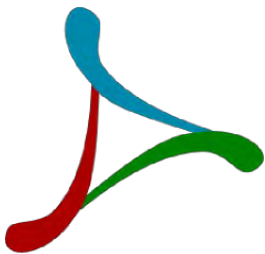
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 13 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w miejscowości Głubczyce Sady



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 14 Trasa rowerowa w miejscowości Głubczyce Sady będzie przebiegać przez główne skrzyżowanie

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

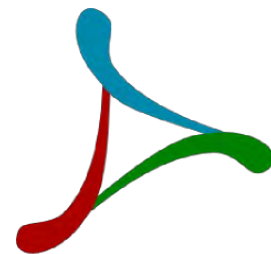


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 15 Brak oznaczenia ścieżki rowerowej w Grobnikach



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 16 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Grobnikach



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

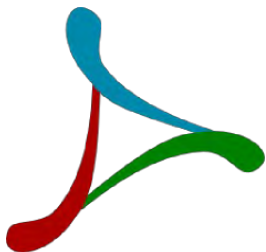
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Trasa rowerowa **Południowe kresy powiatu** to trasa o długości 57 km, dominują na niej głównie drogi publiczne oraz skrzyżowania.

Tabela 3 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Południowe kresy powiatu

Nazwa	Południowe kresy powiatu
Powiat	powiat głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce - Bogdanowice - Nowa Wieś Głubczycka - Wojnowice - Nowa Cerekwia - Gniewkowice - Lubotyń - Dzierżysław - Kietrz - Księżę - Pole - Czerwonków - Sucha Psina - Głubczyce.
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Nowa Wieś - asfaltowa Nowa Cerekwia - asfaltowa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

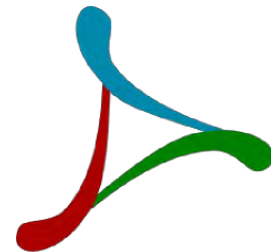
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Południowe kresy powiatu
	Kietrz - asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Mały (Nowa Cerekwia, oraz Nowa Wieś) oraz średni (Kietrz)
Funkcja	tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie ze: – Brak powiązania
Mapa	
Uwagi	Trasa południowe Kresy Powiatu jest trasą o średnim poziomie trudności, o nawierzchni dominującej asfaltowej i braku widocznego oznaczenia.

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Południowe kresy powiatu.

Rysunek 17 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Nowej Wsi



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

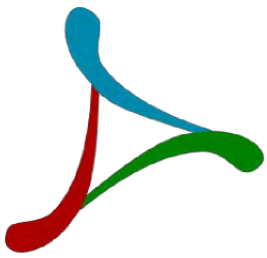
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 18 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Nowej Cerekwi



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 19 Brak oznaczenia ścieżki rowerowej w Nowej Cerekwi

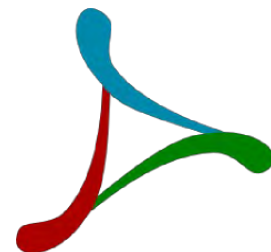


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 20 Nawierzchnia asfaltowa ścieżki rowerowej w Kietrzu



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 21 Trasa rowerowa w Kietrze jest ścieżką wiodącą ulicami miejscowości



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

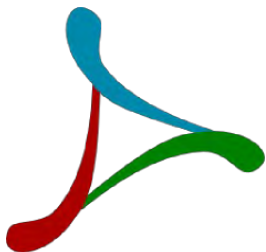
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Trasa rowerowa **Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola** to trasa prowadząca głównie drogami krajowymi o długości 44 km.

Tabela 4 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Południowe kresy powiatu

Nazwa	Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola
Powiat	powiat głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce - Gołuszowice - Równe - Dobieszów - Pielgrzymów - Radynia - Mokre Kolonia - Zopowy - Krzyżowice - Nowe Gołuszowice - Gołuszowice - Głubczyce.
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa (Gadzowice, Mokre Kolonia) oraz nawierzchnia leśna w miejscowości Dobieszów.

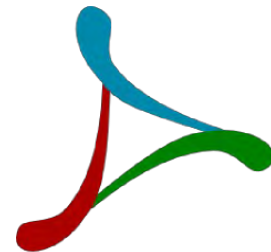


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola
Infrastruktura na trasie	Brak
Teren przebiegu trasy	Płaski (Gadzowice, Mokra Kolonia) oraz pofalowany (Dobieszów)
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Mały (Dobieszów, Gadzowice) oraz średni Mokra Kolonia
Funkcja	tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie ze: – Trasa familijna
Mapa	
Uwagi	Trasa rowerowa jest jedną z dłuższych tras rowerowych w powiecie głubczyckim oraz średnim poziomie trudności. Ścieżka rowerowa pomiędzy Radynią a Pielgrzymowem przebiega przez las.

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Południowe kresy powiatu.

Rysunek 22 Nawierzchnia trasy rowerowej w Gadzowicach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

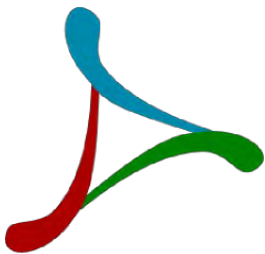
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 23 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Dobieszowie



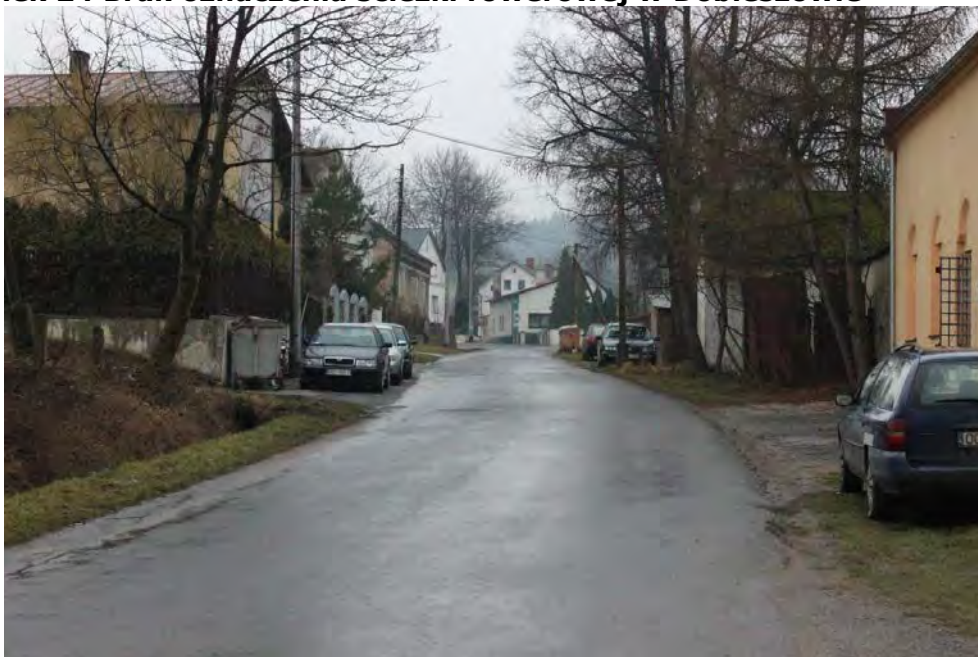
Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 24 Brak oznaczenia ścieżki rowerowej w Dobieszowie

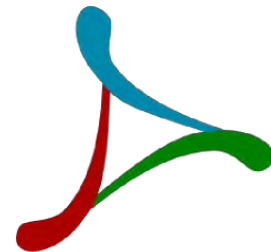


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 25 Ścieżka pomiędzy Radynią a Pielgrzymowem przebiega przez las



Źródło: opracowanie własne.



Biurowisko projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 26 Nawierzchnia trasy rowerowej w Mokre Kolonia

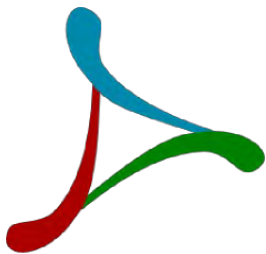


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 27 Trasa rowerowa w Mokre Kolonia przebiega przez główne skrzyżowanie



Źródło: opracowanie własne.



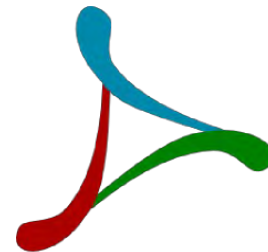
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Trasa rowerowa **Szlak zapomnianej miejscowości** mierzy 50 km. Przy tym szlaku trzeba uważać na ostre zakręty oraz krzewy posadzone przy pasie ruchu. Trasa charakteryzuje się skrzyżowaniami, drogami asfaltowymi oraz polnymi i betonowymi a także znajduje się na niej również odcinek trawiasty.

Tabela 5 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Szlak zapomnianej miejscowości

Nazwa	„Szlak zapomnianej miejscowości”
Powiat	powiat głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce – Zawiszyce – Lisięcice – Ciesznów – Kózki – Bryksy – Gościęcín – Karchów – Borzysławice – Grudynia Mała – Milice – Nowe Sady – Nowosady – Głubczyce.
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Karchów - asfaltowa Milice – asfaltowa Nowe Sady – leśna Lisięcice – asfaltowa Zawiszyce - asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Mały oraz brak (w miejscowości Nowe Sady)
Funkcja	tematyczny

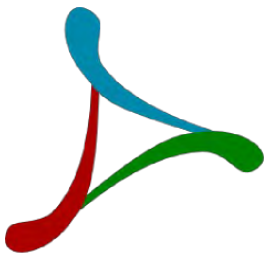


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	„Szlak zapomnianej miejscowości”
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie ze: – Trasa Drogami w stronę pustą
Mapa	
Uwagi	Trasa Szlak zapomnianej miejscowości jest trasą o średnim poziomie trudności. W przeważającej części dominującą nawierzchnią jest nawierzchnia asfaltowa. W miejscowości Nowe Sady Droga asfaltowa przechodzi w drogę leśną.

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Szlak zapomnianej miejscowości.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 28 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Karchowie

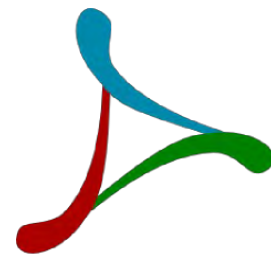


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 29 Brak oznaczenia trasy rowerowej w Karchowie



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 30 Trasa rowerowa w Karchowie przebiega przez główne skrzyżowanie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

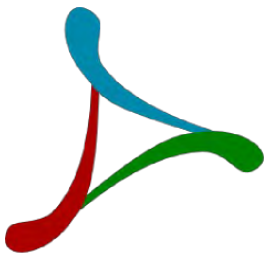
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 31 Trasa rowerowa w Karchowie przebiega przez główne skrzyżowanie



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 32 Nawierzchnia trasy rowerowej w Milicach



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 33 Droga asfaltowa przechodząca w drogę leśną w Nowych Sadach



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 34 Nawierzchnia asfaltowa trasy rowerowej w Lisięcicach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

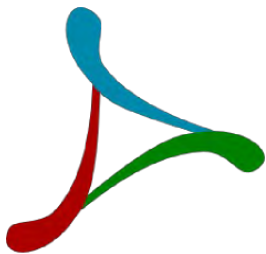
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 35 Trasa rowerowa w Lisięcicach przebiega przez skrzyżowanie



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 36 Nawierzchnia asfaltowa ścieżki rowerowej w Zawiszycach

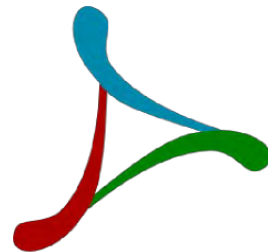


Źródło: opracowanie własne.

Trasa rowerowa **Drogami w stronę prostą** mierzy 45 km. Podróżując tamtędy mija się drogi rowerowe, asfaltowe, skrzyżowania a także i polne ścieżki, gdzie trzeba uważać na roślinność oraz teren zamokły podczas wiosny.

Tabela 6 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Drogami w stronę prostą

Nazwa	Drogami w stronę prostą
Powiat	powiat głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce – Głubczyce Sady – Królówce – Lisięcice – Milice – Grudynia Wielka – Dobrasławice – Dziećmarów – Babice – Grobniki.
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Milice – asfaltowa Lisięcice – asfaltowa Głubczyce Sady - asfaltowa
Infrastruktura na trasie	brak

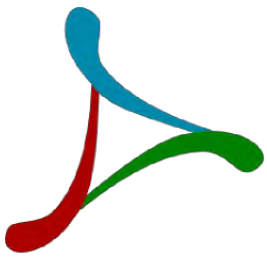


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Drogami w stronę prostą
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	mały
Funkcja	tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie ze: – Śladami naszych zabytków – Szlak zapomnianej miejscowości
Mapa	
Uwagi	Trasa rowerowa Drogami w stronę prostą jest trasą o średnim poziomie trudności. Dominuje tutaj powierzchnia asfaltowa.

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Drogami w stronę prostą.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 37 Brak oznaczenia trasy rowerowej w Milicach

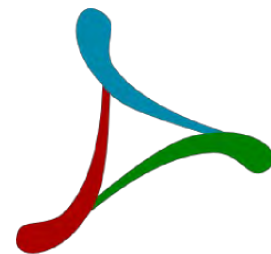


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 38 Brak oznaczenia trasy rowerowej w Głubczycach Sady



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 39 Brak oznaczenia trasy rowerowej w Głubczycach Sady

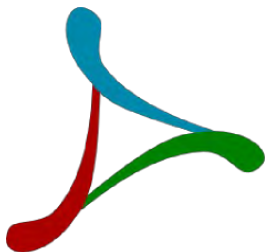


Źródło: opracowanie własne.

Trasa rowerowa „Szlak północno-wschodnich zabytków” jest trasą o długości 35 km.

Tabela 7 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Szlak północno-wschodnich zabytków

Nazwa	Szlak północno-wschodnich zabytków
Powiat	powiat głubczycki
Przebieg trasy	Głubczyce – Gołuszowice – Gadzowice – Las „Marysieńka” – Kietlice – Ściborzyce Małe – Pomorzowice – Pomorzowiczki – Sławoszów – Tarnkowa – Głubczyce.
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Gadzowice – asfaltowa Las Marysieńka – asfaltowa, leśna Sławoszów - asfaltowa

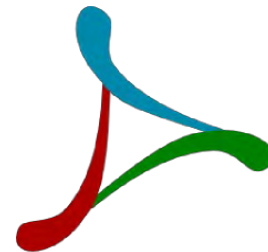


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Szlak północno-wschodnich zabytków
Infrastruktura na trasie	Stojaki rowerowe, ławki, kosze na śmieci
Teren przebiegu trasy	płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Mały (Sławoszów, Gadzowice) oraz brak w Lesie Marysieńka
Funkcja	tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie ze: – Trasa familijna
Mapa	
Uwagi	Trasa rowerowa o dominującej powierzchni asfaltowej. Wzdłuż drogi asfaltowej w Gadzowicach znajduje się ścieżka.

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Szlak północno-wschodnich zabytków.

Rysunek 40 Brak oznaczenia trasy rowerowej w Głubzycach Sady



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

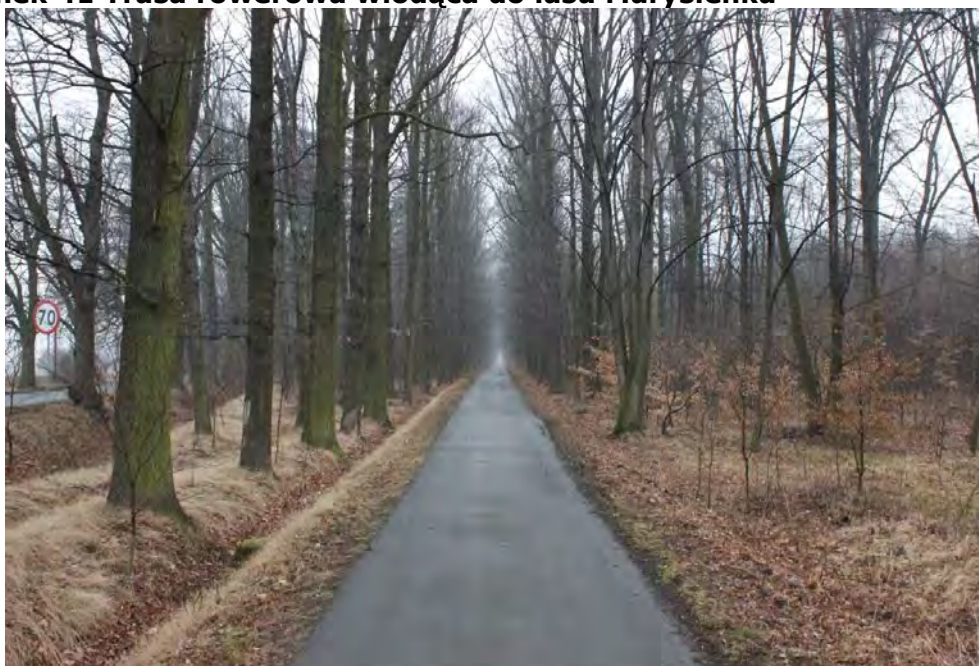
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

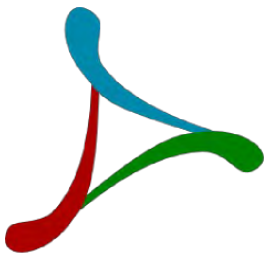
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 41 Trasa rowerowa wiodąca do lasu Marysieńka



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 42 Nawierzchnia trasy rowerowej w miejscowości Sławoszów

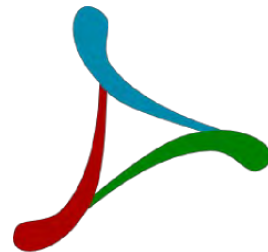


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 43 Brak oznaczenia trasy rowerowej w miejscowości Sławoszów



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

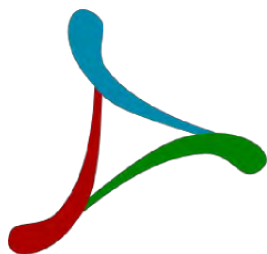
partnerstwo-nyskie2020.pl

POWIAT NYSKI



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

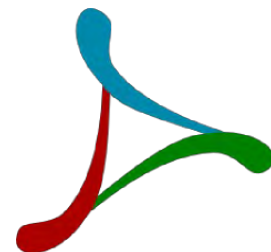
TRASY ROWEROWE W POWIECIE NYSKIM

Powiat nyski przygotował sześć tras rowerowych, o łącznej długości ponad 365 km i wlicza się w nie: R9, R16, R17, R57, R60 oraz trasę rowerową „Szlakiem Czarownic po czesko-polskim pograniczu”.

TRASA ROWEROWA R9

Tabela 1 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej R9

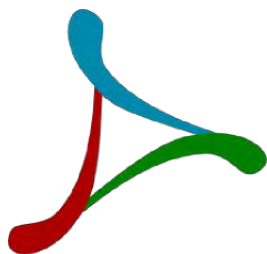
Nazwa	Międzynarodowa Trasa Rowerowa R9
Powiat	powiat nyski
Przebieg trasy	Na terenie powiatu nyskiego trasa biegnie przez: Głuchołazy- Bodzanów- Rudawa- Nowy Świątów- Wilamowice Nyskie- Gierałcice- Biskupów- Łączki- Iława- Morów- Biała Nyska- Nysa- Siostrzechowice- Kwiatków- Buków- Kałków- Broniszowice- Śliwice- Meszno- Ratnowice- Trzeboszowice- Dziewiętlice- Ujeździec- Unikowice- Paczków
Kolor oznakowania na mapie	Pomarańczowy R9
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Głuchołazy do Bodzanów- kostka brukowa; Bodzanów do Rudawa- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Rudawa do Nowy Świątów- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Nowy Świątów do Wilamowice Nyskie- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Wilamowice Nyskie do Gierałcice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Gierałcice do Biskupów- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Biskupów do Morów- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Morów do Biała Nyska- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Biała Nyska- kostka brukowa wzdłuż chodnika dla pieszych; Biała Nyska do Nysa- od ul. Orzeszkowej kostka brukowa (pas dla rowerów oddzielony od jezdni) następnie przechodzi ten pas na ul. 3 Maja; Nysa do Kałków- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Kałków- kostka brukowa; Kałków do Śliwice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Śliwice- niewielki odcinek przez chodnik z kostki brukowej; Meszno- droga asfaltowa, chodnik z kostki brukowej; Ratnowice- droga gruntowa dla rowerzystów; Trzeboszowice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Paczków- droga asfaltowa z chodnikami dla pieszych (ścieżki rowerowe prowadzą po głównych drogach);



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Międzynarodowa Trasa Rowerowa R9
Infrastruktura na trasie	Pojedyncze elementy typu kosze na śmieci lub ławki znajdują się tylko w większych miejscowościach takich jak Głuchołazy lub Paczków;
Teren przebiegu trasy	w przewadze płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	W odcinkach prowadzonych chodnikami z kostki brukowej-brak; w odcinkach prowadzonych drogą asfaltową- mały ruch samochodowy
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie z: – od Gierałcic do Biskupowa oraz od Meszna do Paczkowa powiązanie z trasą niebieską R60
Mapa	
Oznakowanie trasy	Drogowskazy i znaki podstawowe szlaku zielonego R9
Uwagi	Zbyt mało powtórzeń znaków rowerowych, przez co nie zawsze



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Międzynarodowa Trasa Rowerowa R9
	wiadomo czy jest się nadal na odpowiedniej trasie rowerowej; w miejscach gdzie poszczególne ścieżki rowerowe (np. R9 i R60) się łączą znaki występują naprzemiennie zamiast łącznie; w kilku miejscach na skrzyżowaniach (np. w Trzeboszowicach, Kwiatkowie, Bukowie) brak wskazówek w jakim kierunku dalej jechać i gdzie prowadzi ścieżka; w okolicach Paczkowa brak oznaczeń trasy niebieskiej R60 pomimo, iż znajduje się ona na mapie w tym obszarze, natomiast pojawia się trasa R3, która nie widnieje na mapie; brak jednolitych map rowerowych;

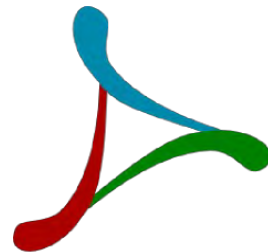
Źródło: opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej R9.

Rysunek 1 Wyjazd z drogi gruntowej na asfaltową z tras. R9 na odcinku Nysa- Siostrzechowice



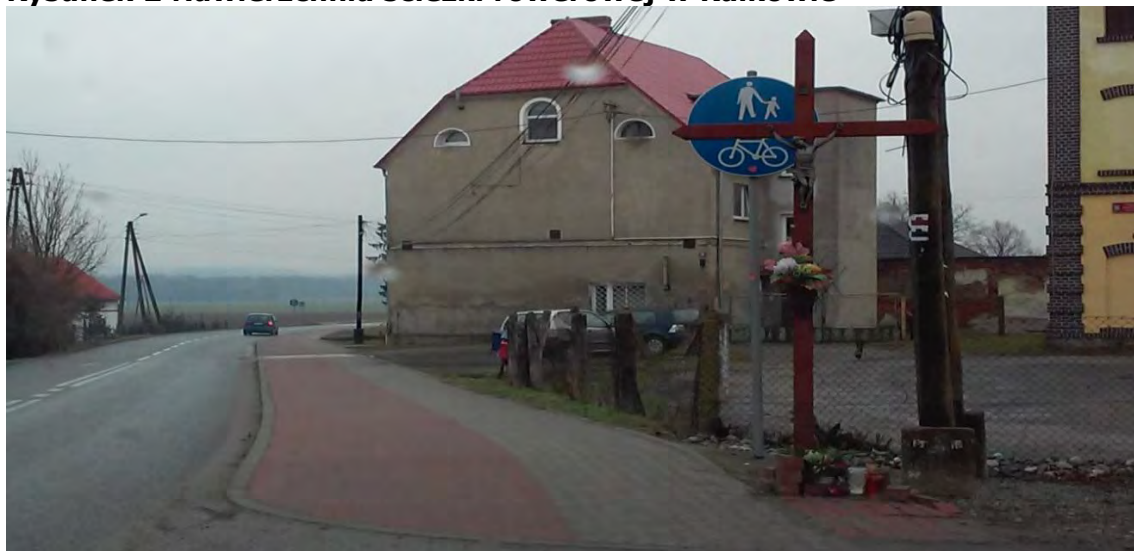
Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 2 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Kałkowie

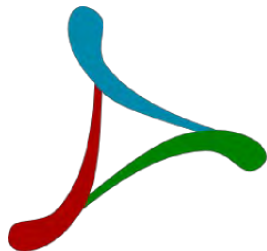


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 3 Oznaczenie trasy niebieskiej R60 w Kałkowie –kierunek na Głuchołazy



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 4 Ścieżka z kostki brukowej do granicy państwa z Republiką Czeską

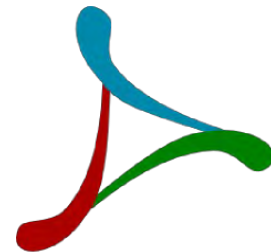


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 5 Droga asfaltowa z Kałkowa na Śliwice



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 6 Oznaczenie tras w Ratnowicach- droga gruntowa



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 7 Oznakowanie na trasach



Strona 7 z 30

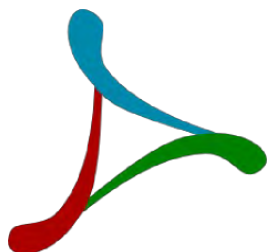
Źródło: opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



TRASA ROWEROWA R16

Tabela 2 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej R16

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	R16
Powiat	Nyski
Przebieg trasy	Lipniki – Lasowice – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Wójcice – Suszkowice – Goświnowice – Nysa – Rusocin – Piątkowice – Mańkowice – Jasienica Dolna – Myszkowice – Kuropas – Rynarcice – Przydroże Wielkie – Przydroże Małe – Pleśnica
Kolor oznakowania na mapie	Żółta
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Asfaltowa, oprócz: Suszkowice – kostka brukowa, Piątkowice-Mańkowice – droga leśna, Rynarcice-Przydroże Wielkie – droga polna.
Infrastruktura na trasie	Brak
Teren przebiegu trasy	Płaski
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Mały lub brak
Funkcja	Główny
Powiązania z innymi szlakami	Nie
Oznakowanie szlaku	Występuje



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	R16
Mapa	
Uwagi	Brak oznakowania szlaku w Przydrożu Wielkim. Brak stojaków, wiat, ławek

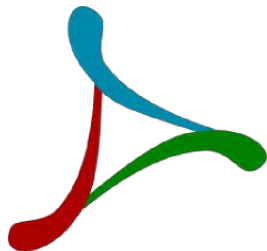
Źródło: opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej R16.

Rysunek 8 Nawierzchnia na trasie



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 9 Nawierzchnia na drodze w miejscowości Wójcice w kierunku Suszkowic

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



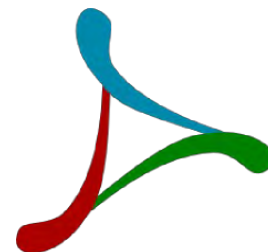
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 10 Nawierzchnia na odcinku Piątkowice-Mańkowice



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 11 Nawierzchnia na odcinku Rynarcice-Przydroże Wielkie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

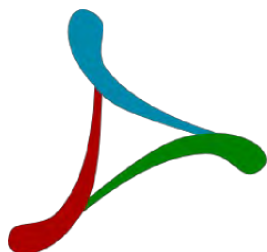
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

TRASA ROWEROWA R17

Tabela 3 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej R17

Nazwa	R17
Powiat	Nyski
Przebieg trasy	Wilemowice – Kamiennik – Cieszanowice – Kłodobok – Spiny – Biechów – Nowaki – Radzikowice – Nysa – Konradowa – Wyszków Śląski – Kubice – Włodary – Jasienica Dolna – Malerzowice Wielkie – Sowin – Przechód – Borek - Rzymkowice
Kolor oznakowania na mapie	Zielona
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Asfaltowa, oprócz: Spiny – nawierzchnia błotnista, Nysa – część trasy po wyznaczonym pasie chodnika, Malerzowice Wielkie-Sowin – nawierzchnia leśna ubita oraz



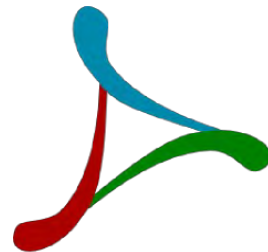
Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	R17
	kostka brukowa
Infrastruktura na trasie	Elementy małej architektury (odcinek Malerzowice Wielkie-Sowin)
Teren przebiegu trasy	Płaski i pofalowany
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Mały lub brak
Funkcja	Główny oraz na odcinku Malerzowice Wielkie-Sowin szlak historyczno-przyrodniczy
Powiązania z innymi szlakami	Nie
Oznakowanie szlaku	Występuje rzadko
Mapa	
Uwagi	Brak oznakowania szlaku od Sowina do Przechodu

Źródło: opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej R17.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 12 Przykładowa nawierzchnia

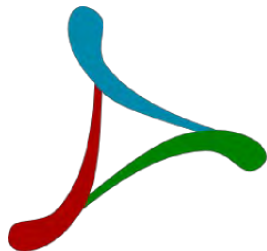


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 13 Nawierzchnia Spiny



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 14 Trasa w Nysie po chodniku

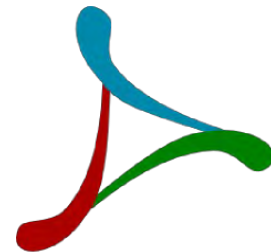


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 15 Sowin mini siłownia na trasie



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 16 Nawierzchnia na odcinku Malerzowice Wielkie-Sowin

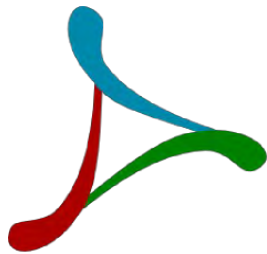


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 17 Nawierzchnia na odcinku Malerzowice Wielkie-Sowin



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 18 Infrastruktura mała na odcinku Malerzowice Wielkie-Sowin

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

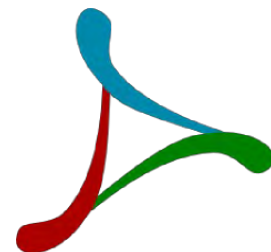


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 19 Cmentarz Sowin



Źródło: opracowanie własne.

**Tabela 4 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej R57**

Nazwa	R57
Powiat	Nyski
Przebieg trasy	Nysa – Regulice – Bykowice – Korzękowice – Śmiłowice – Rzymiany – Czarnolas – Chróścina Nyska
Kolor oznakowania na mapie	Czerwona
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Nysa-Rzymiany – asfaltowa, Rzymiany-Czarnolas – ubita ziemia i asfalt, Czarnolas-Chróścina Nyska – polna i asfalt.
Infrastruktura na trasie	brak
Teren przebiegu trasy	Pofalowany
Przejezdność trasy	tak
Ruch samochodowy na trasie	Mały lub brak
Funkcja	Główny
Powiązania z innymi szlakami	Nie
Oznakowanie szlaku	Występuje (czytelne)

Biuro projektu:

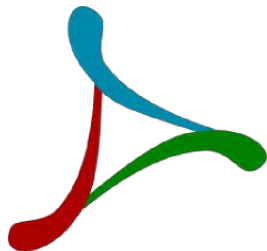
48-300 Nysa

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

Nazwa	R57
Mapa	
Uwagi	Brak stojaków, wiat, ławek

Źródło: opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej R57.

Rysunek 20 Nawierzchnia na odcinku Rzymiany - Czarnolas

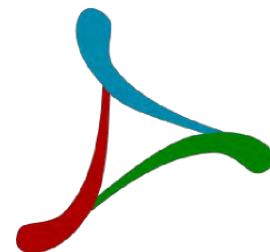


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 21 Nawierzchnia na odcinku Czarnolas-Chróścina Nyska



Zródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

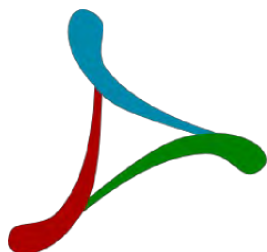
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

TRASA ROWEROWA R60

Tabela 5 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej R60

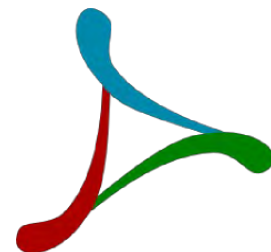
Nazwa	Trasa niebieska R60
Powiat	powiat nyski
Przebieg trasy	Na obszarze powiatu nyskiego trasa przebiega przez: Pokrzywna- Jarnołówek- Starowice- Głuchołazy- Gierałcice- Biskupów- Burgrabice- Kijów- Jarnołów- Łąka- Kałków- Meszno- Piotrowice Nyskie- Ratnowice- Trzeboszowice- Dziewiętlice- Unikowice- Paczków
Kolor oznakowania na mapie	Kolor niebieski oznaczenie R60
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Pokrzywna- szlak prowadzi ścieżką asfaltową wydzieloną obok jezdni wzdłuż lasu (momentami przez las drogą błotnistą); Jarnołówek do Skowronków- część drogi utwardzona kamieniem, później asfaltowa; Starowice- kostka brukowa; Głuchołazy- kostka brukowa; Głuchołazy ul. Kraszewskiego- droga asfaltowa; od ul. Świdnickiej na Gierałcice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Gierałcice- kostka brukowa; Gierałcice do Biskupów- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Biskupów do

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa niebieska R60
	Burgrabice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Burgrabice do Kijów- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Kijów do Kałków- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Kałków- kostka brukowa; Meszno- droga asfaltowa, chodnik z kostki brukowej; Ratnowice- droga gruntowa dla rowerzystów; Trzeboszowice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Paczków- droga asfaltowa z chodnikami dla pieszych (ścieżki rowerowe prowadzą po głównych drogach);
Infrastruktura na trasie	Pojedyncze elementy typu kosze na śmieci lub ławki znajdują się tylko w większych miejscowościach takich jak Głuchołazy lub Paczków;
Teren przebiegu trasy	w przewadze płaski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	W odcinkach prowadzonych chodnikami z kostki brukowej- brak; w odcinkach prowadzonych drogą asfaltową- mały ruch samochodowy
Funkcja	turystyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązanie ze: – od Gierałcic do Biskupowa oraz od Meszna do Paczkowa powiązanie z trasą zieloną R9

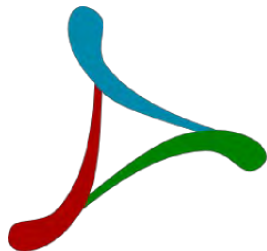


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa niebieska R60
Mapa	
Oznakowanie trasy	Drogowskazy i znaki podstawowe szlaku niebieskiego R60
Uwagi	Zbyt mało powtórzeń znaków rowerowych, przez co nie zawsze wiadomo czy jest się nadal na odpowiedniej trasie rowerowej; w miejscach gdzie poszczególne ścieżki rowerowe (np. R60 i R9) się łączą znaki występują naprzemiennie zamiast łącznie; w kilku miejscach na skrzyżowaniach (np. w Trzeboszowicach) brak wskazówek w jakim kierunku dalej jechać i gdzie prowadzi ścieżka; w okolicach Paczkowa brak oznaczeń trasy niebieskiej R60 pomimo, iż znajduje się ona na mapie w tym obszarze, natomiast pojawia się trasa R3, która nie widnieje na mapie; brak jednolitych map rowerowych;

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej R60.

Rysunek 22 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Pokrzywniej

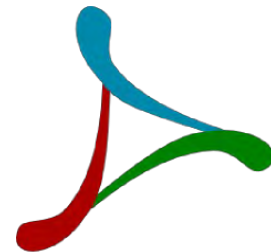


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 23 Oznakowanie tras między Konradowem a Głuchołazami



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 24 Nawierzchnia trasy w Konradowie

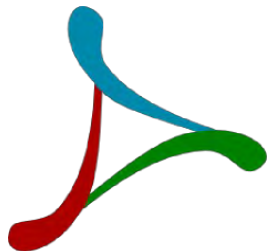


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 25 Ścieżka rowerowa przy wyjeździe z Kałkowa



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 26 Oznaczenie trasy w Kałkowie



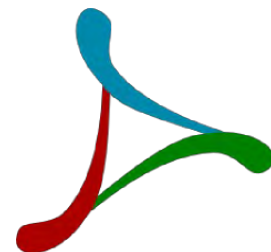
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 27 Oznaczenie tras w Ratnowicach- droga gruntowa



Źródło: opracowanie własne.

TRASA ROWEROWA SZLAKIEM CZAROWNIC PO CZESKO-POLSKIM
POGRANICZU

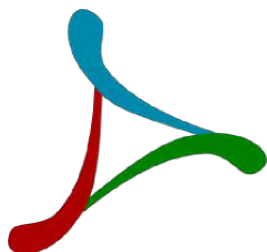


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 6 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Szlakiem Czarownic po czesko-polskim pograniczu

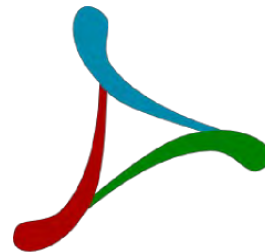
Nazwa	Trasa rowerowa „Szlakiem Czarownic po czesko-polskim pograniczu”
Powiat	powiat nyski
Przebieg trasy	Na obszarze powiatu nyskiego ścieżka przebiega przez: Paczków- Pomianów Dolny- Ligota Wielka- Sarnowice- Otmuchów- Ulanowice- Grądy- Rysiwice- Karłowice Wielkie- Słupice- Nowaki- Radzikowice- Sękowice- Nysa- Konradowo- Wyszków Śląski- Niwnica- Domaszkowice- Wierzbęcice- Kępnica- Stary Las- Nowy Las- Charbielin- Jarnołówce- Skowronków- Konradów- Głuchołazy
Kolor oznakowania na mapie	brak oznakowania
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Paczków- droga asfaltowa z chodnikiem dla pieszych; Pomianów Dolny do Sarnowice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Otmuchów- początkowo ścieżka z kostki brukowej dla rowerów i pieszych następnie ścieżka rowerowa włączona w ciąg jezdni po drodze asfaltowej z chodnikiem dla pieszych; Otmuchów do Radzikowice- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Sękowice do Nysa- droga polna błotnista; Nysa do Wyszków Śląski- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Wyszków Śląski- trasa drogą asfaltową z chodnikiem dla pieszych; Niwnica do Charbielin- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Charbielin- droga asfaltowa z chodnikiem dla pieszych; Jarnołówce do Konradów- droga asfaltowa (brak poboczy i chodników); Konradów- kostka brukowa; Głuchołazy- kostka brukowa; Głuchołazy ul. Kraszewskiego- droga asfaltowa;
Infrastruktura na trasie	Pojedyncze elementy typu kosze na śmieci lub ławki znajdują się tylko w większych miejscowościach takich jak Głuchołazy, Nysa lub Paczków;
Teren przebiegu trasy	na obszarze powiatu nyskiego w większości płaski



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa rowerowa „Szlakiem Czarownic po czesko-polskim pograniczu”
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	W odcinkach prowadzonych chodnikami z kostki brukowej-brak; w odcinkach prowadzonych drogą asfaltową- mały ruch samochodowy
Funkcja	tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Brak powiązania



Biuro projektu:

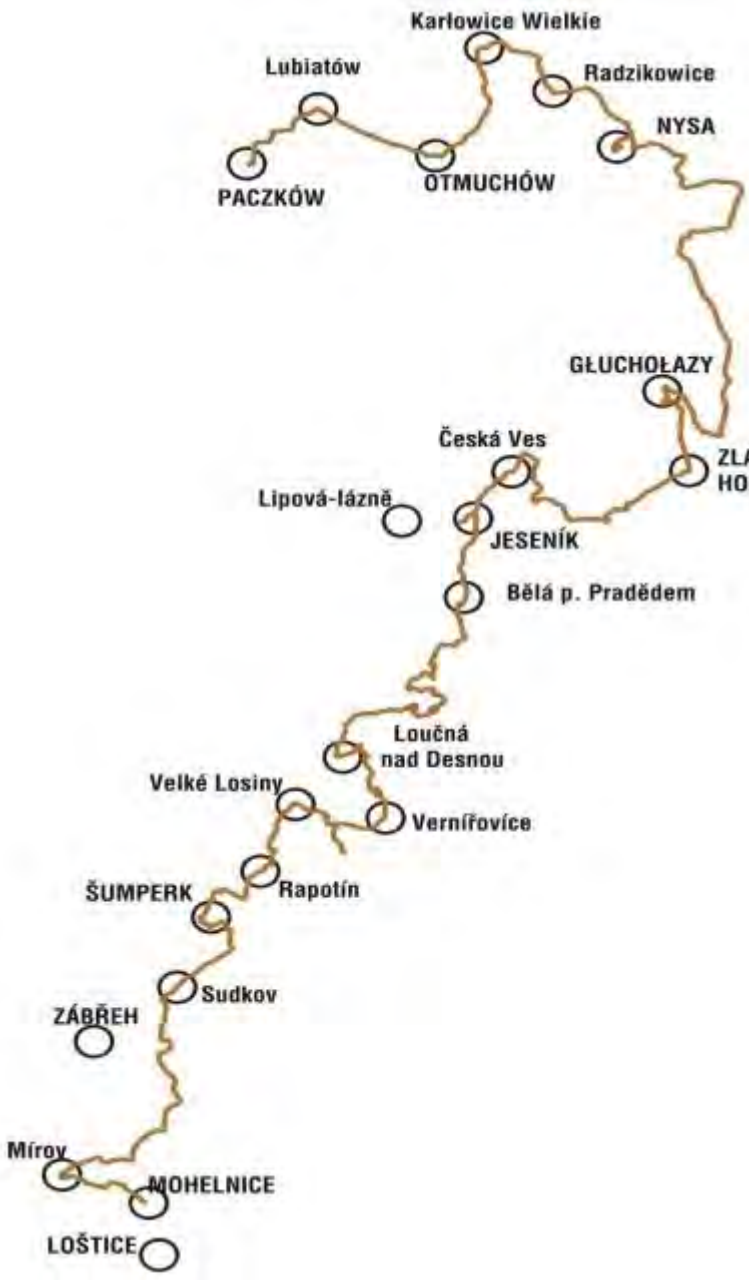
48-300 Nysa

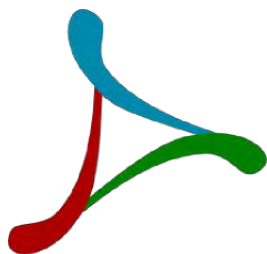
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa rowerowa „Szlakiem Czarownic po czesko-polskim pograniczu”
Mapa	 <p>The map shows a cycling route starting from Lubiatów and Paczków in Poland, crossing the border into the Czech Republic. Key locations include Karłowice Wielkie, Radzikowice, Nysa, Otmuchów, GLUCHOŁAZY, Česká Ves, Lipová-lázně, JESENÍK, Bělá p. Pradědem, Loučná nad Desnou, Velké Losiny, Vernířovice, ŠUMPERK, Rapotín, ZÁBŘEH, Sudkov, Mírov, MOHELNICE, and LOŠTICE. The route is marked with a brown line and circles at various points.</p>
Oznakowanie trasy	Drogowskazy i znaki podstawowe szlaku czarnego



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa rowerowa „Szlakiem Czarownic po czesko-polskim pograniczu”
Uwagi	Bardzo mało oznaczeń tej trasy na całej jej długości; brak numeracji trasy; brak drogowskazów na skrzyżowaniach (np. w Radzikowicach na Sękowice) gdzie dalej biegnie trasa; w Otmuchowie trasa dość dobrze oznaczona; Rysowice do Karłowice Wielkie- dobre oznaczenie trasy; w Sękowicach ścieżka przez drogę polną (brak oznaczeń i kierunków na Nysę) przy złych warunkach pogodowych ciężko przejezdna;

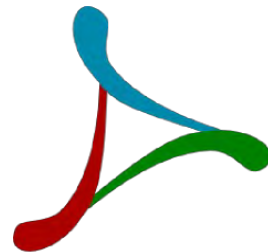
Źródło: opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu

Rysunek 28 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Paczkowie



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 29 Ścieżka rowerowa drogą o nawierzchni gruntowej na odcinku Sękowice- Nysa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

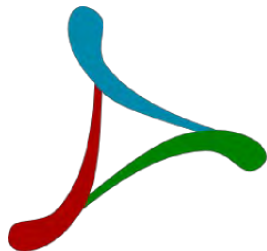
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 30 Ścieżka rowerowa drogą o nawierzchni gruntowej na odcinku Sękowice- Nysa



Źródło: opracowanie własne.



Biurow projektu:

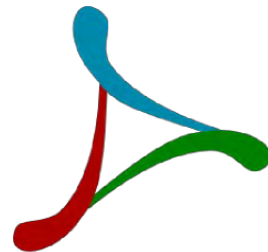
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 31 Nawierzchnia ścieżki rowerowej w Głucholazach



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

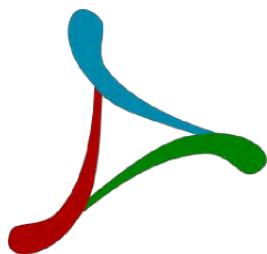
partnerstwo-nyskie2020.pl

POWIAT PRUDNICKI



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TRASY ROWEROWE W POWIECIE PRUDNICKIM

Powiat prudnicki oferuje 4 kategorie ścieżek rowerowych o łącznej długości 1150,5 km, są to następujące kategorie ścieżek rowerowych: *Dzień Czeski*, *Szlak Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket*, *Szlak Jeńców Wojennych*, *Szlak Pogranicza Polsko – Czeskiego*. Poniżej zaprezentowano kilometrą każdej z tras oraz jej przebieg.

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Dzień Czeski to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

- **Trasa B - 0 o długości 26 km**, wiodącą przez Prudnik - Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Jindřichov (przez: Dębowiec)
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową)

- **Trasa B – 1 o długości 54,3 km**, która powadzi przez Prudnik- Zlaté Hory (Republika Czeska) – Petrovice (Republika Czeska) – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

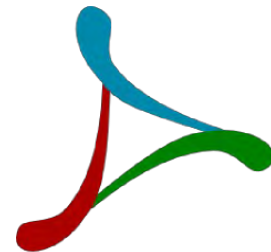
- Prudnik - Zlaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyzna, Pokrzywna, Jarnołtówek, Konradów, Głuchołazy)
- Zlaté Hory – Petrovice (przez: „Petrove Boudy” – wejście na Biskupią Kopę)
- Petrovice – Jindřichov (przez: Janov)
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec ścieżką rowerową)

- **Trasa B – 2 liczy 61,2 km**, przebiegająca przez Prudnik – Zlaté Hory (Republika Czeska) – Heřmanovice (Republika Czeska) – Petrovice (Republika Czeska) – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik.

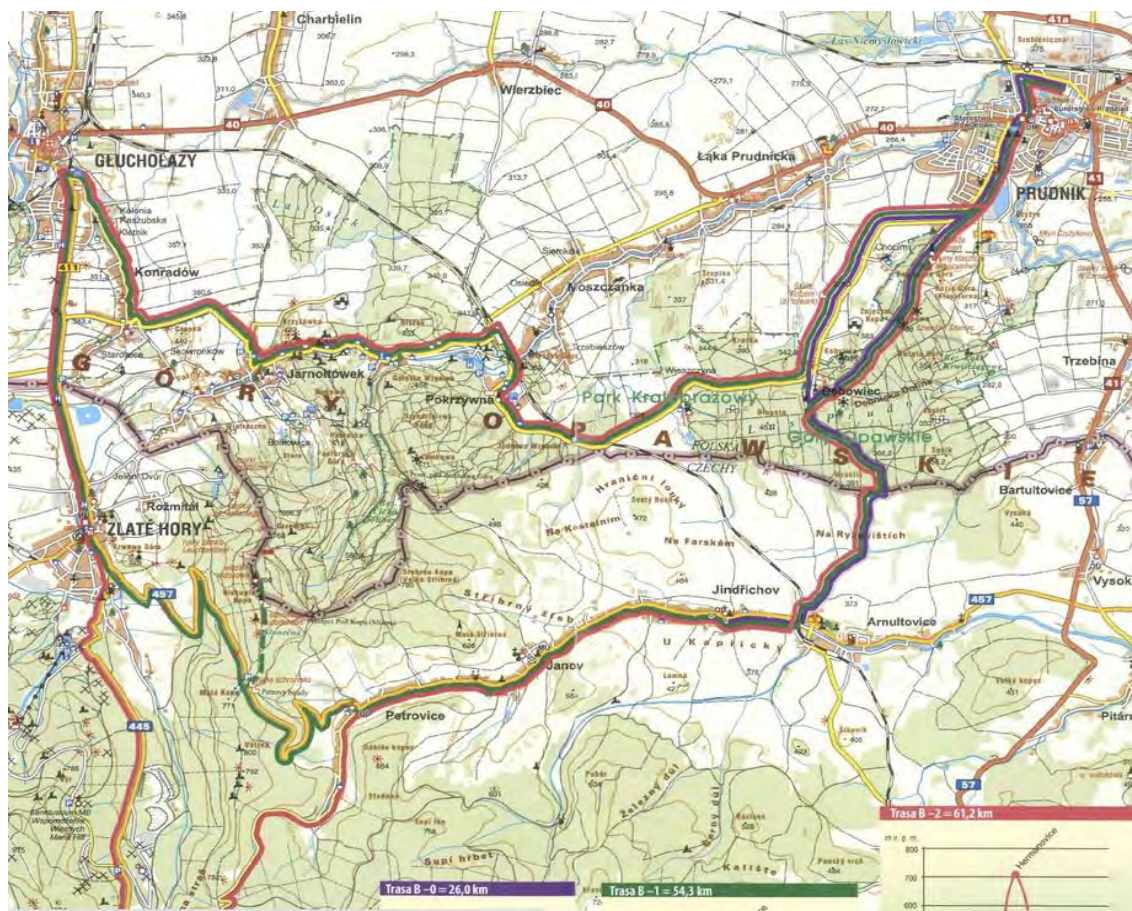
Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Zlaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyzna, Pokrzywna, Jarnołtówek, Konradów, Głuchołazy)
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową)

Poniżej przedstawiono mapę z przebiegiem ścieżek rowerowych w ramach kategorii Dzień Czeski.



Rysunek 1. Przebieg ścieżek rowerowych B-0 (kolor fioletowy), B-1 (kolor zielony), B-2 (kolor czerwony) w ramach kategorii Dzień Czeski.

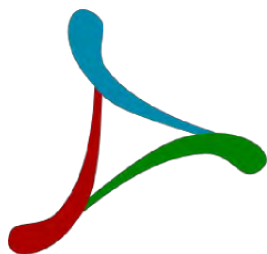


Źródło: <http://www.powiatprudnicki.pl/powiatprudnicki-rowerowe.html>

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Dzień Czeski – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Dzień Czeski B-0.

Nazwa	Dzień Czeski (trasa B – 0)
Powiat	prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Dębowiec – Góry Opawskie – granica czeska
Kolor oznakowania na mapie	czerwony, zielony, niebieski



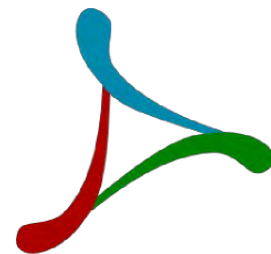
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Dzień Czeski (trasa B – 0)
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa, leśna (na odcinku Góry Opawskie piaszczysta, błotnista)
Infrastruktura na trasie	postoje rowerowe wraz z ławkami i mapami
Teren przebiegu trasy	płaska (w miejscowości: Prudnik oraz Głuchołazy) pofałdowana, górzysta (na terenie Gór Opawskich)
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	umiarkowana
Funkcja	tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązane z : - trasa B – 1 - trasa B - 2
Mapa	Przedstawiono powyżej
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">• Trasa zaczyna się w mieście, gdzie oznakowanie jest nie spójne, bądź go brak.• Kostka zamienia się w górzysty/pofałdowany leśny teren – przez Góry Opawskie aż do granicy czeskiej.• Droga bardzo dobrze i przejrzycie oznakowana w Górach Opawskich, prowadząca przez las.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Dzień czeski B-0.

Rysunek 2 Brak spójności w znakach na terenie miasta Prudnik



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

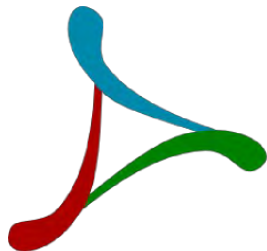
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 3 Nawierzchnia ścieżki rowerowej prowadzącej do Gór Opawskich przez las oraz jego oznakowanie

Biuro projektu:

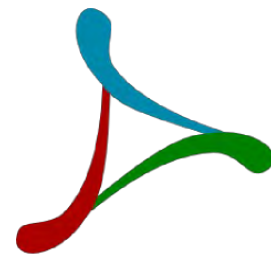
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 4 Miejsca postojowe na trasie Gór Opawskich



Biuro projektu:

48-300 Nysa

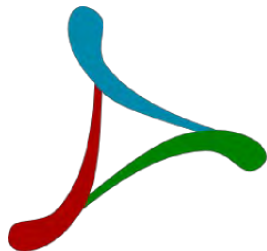
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

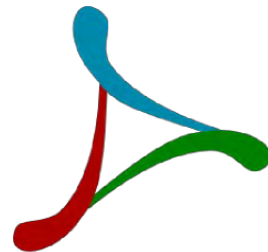
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 5 Granica czeska na trasie

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Dzień Czeski B-2.

Nazwa	Dzień Czeski
Powiat	prudnicki oraz nyski
Przebieg trasy	Prudnik – Chocim – Wieszczyzna - Park Krajobrazowy – Pokrzywna – Jarnołówek – Starowice – Konradów – Głuchołazy – DK 411 – granica czeska (do Zlate Hory)
Kolor oznakowania na mapie	czerwony, żółty, zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfaltowa oraz leśna
Infrastruktura na trasie	miejsce na postój oraz mapki ze szlakami, ławki oraz kosze na śmieci w Prudniku
Teren przebiegu trasy	pofałdowany oraz górzysty

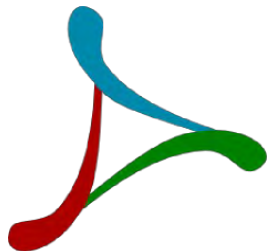


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Dzień Czeski
Przejezdność trasy	trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Umiarkowany
Funkcja	Tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, powiązane z: - trasa B – 0 - trasa B – 1
Mapa	Przedstawiono powyżej
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">• Trasa zaczyna się w mieście, gdzie występowała niespójność w znakach (na terenie miasta Prudnik), gdzie nagle się kończyły chodnik.• Od Parku krajobrazowego zaczyna się oznakowanie ścieżek.• Od miejscowości Jarnołówek droga bardzo dobrze oznakowana.• W miejscowości Głuchołazy nagle kończy się ścieżka (ul. Powstańców Śląskich) – brak oznakowania.• Brak na DK 411 (Głuchołazy) wyznaczonych pasów, wyznaczonej drogi rowerowej jednak nadal występuje szlak.

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Dzień czeski B-2.

Rysunek 6 Brak spójności w znakach na terenie miasta Prudnik

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

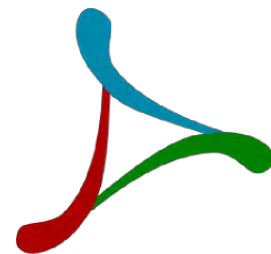


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 7 Nawierzchnia ścieżki rowerowej



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 8 Oznakowana ścieżka oddzielona od drogi asfaltowej



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

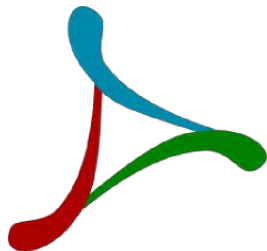
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 9 Granica czeska na trasie



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 10 Infrastruktura na trasie

Biuro projektu:

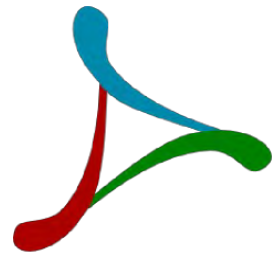
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 11 Nawierzchnia ścieżki rowerowej prowadzącej do Gór Opawskich przez las oraz jego oznakowanie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

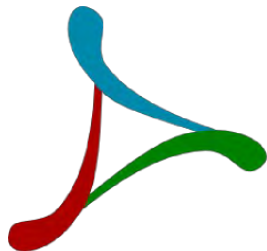
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl





Rysunek 12 Miejsca postojowe na trasie Gór Opawskich

Biuro projektu:

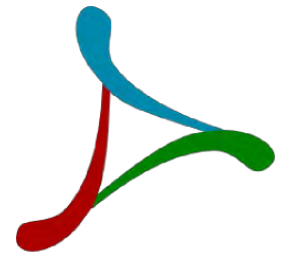
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- **Trasa D-1 o długości 87,4 km**, przebiegająca przez Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)
- Nysa – Kijów (przez: Biała Nyska, Morów, Koperniki)
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałcice, Wilamowice Nyskie, Nowy Świętów)
- Stary Las – Wierzbiec (przez: Nowy Las, Charbielin)
- Wierzbiec – Prudnik (przez: Szybowice, Niemysłowice)

- **Trasa D-2 mierząca 103,4 km**, biegnąca przez miejscowości: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Nysa – Otmuchów – Kałków – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik.

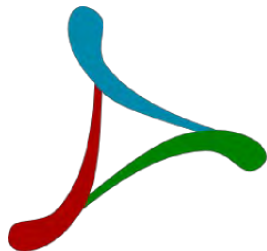
Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)
- Nysa – Otmuchów (przez: Jędrzychów, Goświnowice, Grądy, Ulanowice)
- Otmuchów – Kałków (przez: Śliwice, Broniszowice)
- Kałków – Kijów (przez: Łąka, Jarnołów)
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałcice, Wilamowice Nyskie, Nowy Świętów)

- **Trasa D-3 o długości 135,4 km (MARATON)**, przechodząca przez: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Nysa – Otmuchów – Paczków – Kałków – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)



Biurowisko projektu:

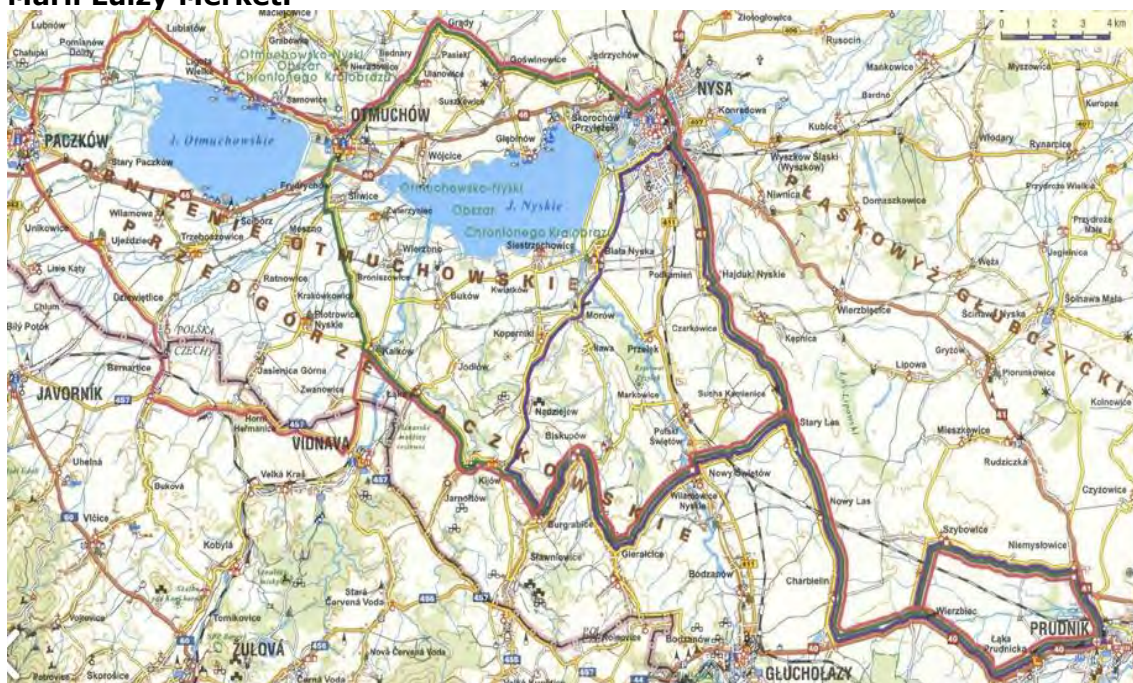
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Nysa – Otmuchów (przez: Jędrzychów, Goświnowice, Grądy, Ulanowice)
- Otmuchów – Paczków (przez: Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiatów, Pomianów Dolny)
- Paczków – Kałków (przez: Unikowice, Ujeździec, Dziewiętlice, dalsze odcinki należące do Czech)
- Kałków – Kijów (przez: Łąka, Jarnołów)
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałce, Wilamowice Nyskie, Nowy Świątów)

Poniżej przedstawiono mapę z przebiegiem ścieżek rowerowych w ramach kategorii Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert.

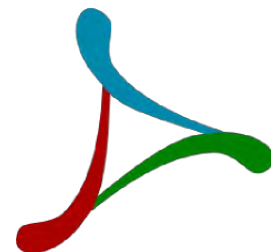
Rysunek 13. Przebieg ścieżek rowerowych D-1 (kolor fioletowy), D-2 (kolor zielony), D-3 (kolor czerwony) w ramach kategorii Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert.



Źródło: <http://www.powiatprudnicki.pl/powiatprudnicki-rowerowe.html>

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

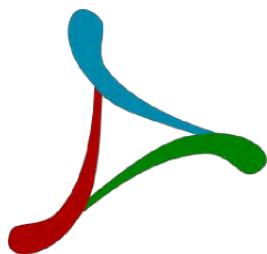
Tabela 3 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert D-1



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Trasa D – 1
Powiat	Prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Łąka Prudnicka – Wierzbiec – Głuchołazy – Charbielin – Nowy Las – Stary Las – Hajduki Nyskie – Nysa – Biała Nyska – Morów – Koperniki – Kijów – Burgrabice – Biskupów – Gierałcice – Wilamowice Nyskie – Nowy Świętów – Start Las – Nowy Las – Charbielin – Wierzbiec – Szybowice – Niemysłowice – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	niebieski, zielony, czerwony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	asfalt, kostka betonowa
Infrastruktura na trasie	<ul style="list-style-type: none"> – Barierki bezpieczeństwa, oznakowania ścieżek. – Częsty brak chodników rowerowych, występuje tylko pobocze.
Teren przebiegu trasy	Płaski
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Umiarkowany, wysoki na terenie miasta Nysa.
Funkcja	Tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, z trasami: <ul style="list-style-type: none"> – Trasa D – 2 – Trasa D – 3
Mapa	Przedstawiono powyżej
Uwagi	<ul style="list-style-type: none"> – Na terenie miejscowości Nowy Las oraz Stary Las – brak oznakowań dla rowerzystów. – Na terenie miejscowości Stary Las – nierówna wąska droga oraz ogólny kiepski stan dróg – W mieście Nysa na drodze 41 występuje zakaz wjazdu rowerem. – W mieście Nowy Świętów – brak oznakowania i ścieżek rowerowych.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert D-1

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 14 Oznakowanie w mieście Nysa



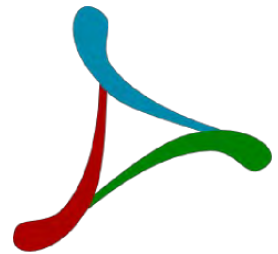
Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 15 Nawierzchnia drogi na terenie miejscowości Nowy Las



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 16 Barierki wzdłuż drogi



Biuro projektu:

48-300 Nysa

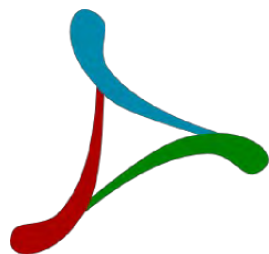
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

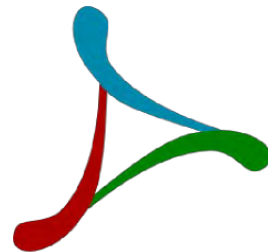


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 4 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert D-2

Nazwa	Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert (trasa D – 2)
Powiat	nyski, prudnicki
Przebieg trasy	Prudnik – Łąka Prudnicka – Wierzbiec – Głuchołazy – Charbielin – Nowy Las – Stary Las – Hajduki Nyskie – Nysa – Jędrzychów – Goświnowice – Grądy – Łąka – Ulanowice – Otmuchów – Śliwice – Broniszowice – Kałków – Kijów – Burgrabice – Biskupów – Gierałcice – Wilamowice Nyskie – Nowy Świętów – Głuchołazy – Szybowice – Niemysłowice – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	czerwony, niebieski, zielony
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	
Infrastruktura na trasie	Barierki bezpieczeństwa na trasie Głuchołazy. Brak chodników rowerowych, czasem nawet brak pobocza dla rowerów (Wierzbiec).
Teren przebiegu trasy	pofałdowany, górzysty
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	Umiarkowany, na niektórych odcinkach występuje wysoki poziom ruchu drogowego.
Funkcja	Tematyczny
Powiązania z innymi szlakami	Tak, ze szlakami: - trasa D – 3 - trasa D – 1
Mapa	Przedstawiono powyżej
Uwagi	<ul style="list-style-type: none">• W Głuchołazach występuje odcinek ścieżki dla rowerów z funduszu UE• Przeważająca część trasy brak ścieżek dla rowerzystów,



Nazwa	Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert (trasa D – 2)
	<ul style="list-style-type: none">• przeważająca część trasy składa się tylko z pobocza, bądź go brak (Wierzbiec)• w Charbielinie brak oznaczeń dla rowerzystów• Stary Las – kiepski stan dróg• Brak oznaczeń w: Charbielin, Nowy Świętów,• Odcinek trasy w Niemysłowicach jest remontowany, trudność w poruszaniu się• W Otmuchowie przejrzyste oznakowane ścieżki, tabliczki ze szlakami znajduje się w odległości 500 – 700 m

Biuro projektu:

48-300 Nysa

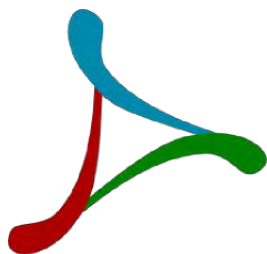
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merkert D-2

Rysunek 17 Ścieżka rowerowa dofinansowana z Unii Europejskiej

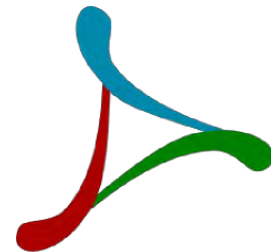
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 18 Mapa na terenie Łąki Prudnickiej



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

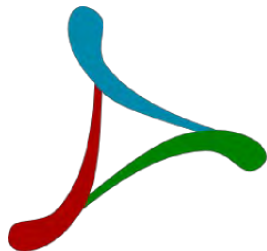
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 19 Rowerzysta podczas jazdy na terenie Grądy



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 20 Droga znajdująca się za miejscowością Wierzbiec, brak pobocza dla rowerów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 21 Ścieżka rowerowa w Kałkowie

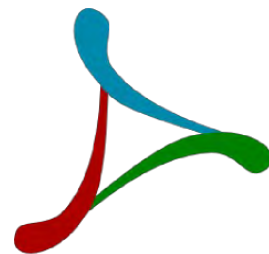


Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 22 Oznakowanie w Broniszowicach



Źródło: opracowanie własne.



Biuro projektu:

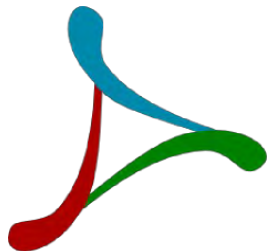
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 23 Remontowana droga w Niemysłowicach



Źródło: opracowanie własne.

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Szlakiem Jeńców Wojennych to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

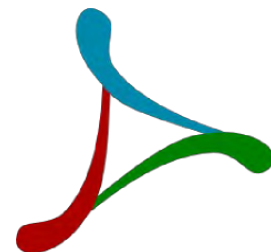
- **Trasa C-1 o dystansie 72,1 km** i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Włodary – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Włodary (przez: Kuropas, Rynarcice)
- Włodary – Prudnik (przez: Węża, Ścinawa Nyska, Ścinawa Mała, Przydroże Małe, „Szwedzka Górka”, Pleśnica, Śmicz, Miłowice, Kolnowice, Laskowiec, Czyżowice)

- **Trasa C-2 o dystansie 93,5 km** i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Bielice – Włodary – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

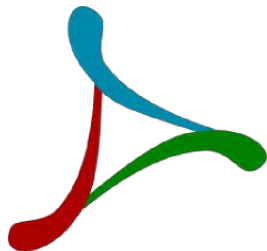
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Bielice (przez: Sowin, Łambinowice, Okopy)
- Bielice – Włodary (przez: Drogoszów, Jasienica Dolna)
- **Trasa C-3 o długości 104,6 km** i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Tułowice – Bielice – Włodary – Prudnik.

Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Bielice (przez: Sowin, Tułowice, Tułowice Małe, Lipno, Jaczowice, Grabin, Malerzowice Wielkie)
- Bielice – Włodary (przez: Drogoszów, Jasienica Dolna)

Poniżej przedstawiono mapę z przebiegiem ścieżek rowerowych **w ramach kategorii Szlakiem Jeńców Wojennych.**



Rysunek 24. Przebieg ścieżek rowerowych C-1 (kolor fioletowy), C-2 (kolor zielony), C-3 (kolor czerwony) w ramach kategorii Szlakiem Jeńców Wojennych.

Biurow projektu:

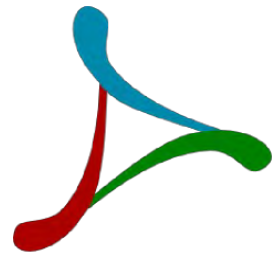
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://www.powiatprudnicki.pl/powiatprudnicki-rowerowe.html>

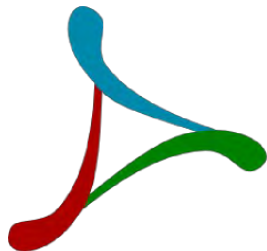
Tabela 5 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Szlakiem Jeńców Wojennych



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa	Szlakiem Jeńców Wojennych
Powiat	Prudnicki
Przebieg trasy	Jasienica Dolna – Włodary – Węża – Ścinawa Nyska – Przydroże Małe – Pleśnica – Śmicz – Kolnowice – Czyżowice
Kolor oznakowania na mapie	czerwony, zielony, niebieski
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	kostka brukowana/ asfalt/ droga polna/ droga kamienna/ droga przez las
Infrastruktura na trasie	oznakowania ścieżek
Teren przebiegu trasy	Pofałdowany
Przejezdność trasy	Tak
Ruch samochodowy na trasie	mały ruch
Funkcja	Tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Tak, z trasami: Trasa C – 1 Trasa C – 2 Trasa C – 3
Mapa	Przedstawiono powyżej
Oznakowanie trasy	– W miejscowościach: Włodary, Węża, Ścinawa – brak oznakowania. – Na pozostałych odcinkach trasy występują znaki (zaczyna się na Przydrożu Małym).
Uwagi	– Brak oznakowania na skrzyżowaniu za torami z Jasienica Dolna na Włodary. – W mieście Pleśnica pojawia się droga polna/ kamienna. – W miejscowości Milowice droga rowerowa prowadzi przez las. – W Czyżowicach pojawia się asfalt.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Szlakiem Jeńców Wojennych

Biurowisko projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 25 Przejazd kolejowy wraz z oznaczeniem dla rowerzystów w Jasienicy



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 26 Skrzyżowanie z oznakowaniem dla rowerzystów w Przydrożu Małym



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 27 Droga polna w Pleśnicy



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

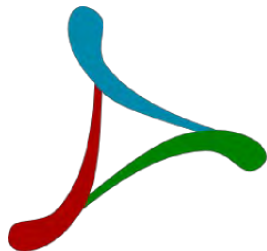
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 28 Droga kamienna w Pleśnicy wraz z jadącym rowerzystą



Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 29 Krzywy chodnik przy asfalcie na terenie miasta Śmicz

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Szlakiem Pogranicza Polsko – Czeskiego obejmują trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

- **Trasa E- 1 o długości: 51,9 km**

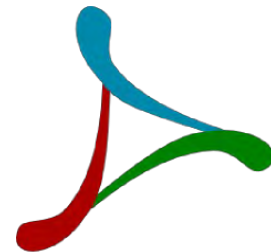
przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Hrozová (Republika Czeska) – Vysoká (Republika Czeska) – Prudnik.

- **Trasa E- 2 mierząca 80,6 km**

przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Krnov (Republika Czeska) – Pomorzowiczki – Prudnik.

- **Trasa E- 3 o odległości 117,5 km**

przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Krnov (Republika Czeska) – Branice – Krnov (Republika Czeska) – Pomorzowiczki – Prudnik.



Poniżej przedstawiono mapę z przebiegiem ścieżek rowerowych w kategorii Szlakiem Pogranicza Polsko – Czeskiego.

Rysunek 30. Przebieg ścieżek rowerowych E-1 (kolor fioletowy), E-2 (kolor zielony), E-3 (kolor czerwony) w kategorii Szlakiem Pogranicza Polsko – Czeskiego.



Biuro projektu:

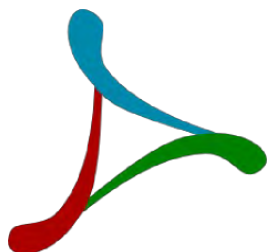
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach badania dokonano inwentaryzacji trasy rowerowej Szlakiem pogranicza Polsko – Czeskiego E-2 oraz E-3– wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 6 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Szlakiem pogranicza Polsko – Czeskiego E-2

Nazwa	Szlakiem pogranicza Polsko – Czeskiego , Trasa E-2
Powiat	Powiat prudnicki, powiat głubczycki
Przebieg trasy	Prudnik – Vysoká – Město Albrechtice – Krnov – Pomorzowiczki – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	Niebieski
Nawierzchnia (w rozbiću na odcinki)	Asfaltowa
Infrastruktura na trasie	Brak
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	Trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Mały, momentami średni
Funkcja	Widokowa, turystyczna, tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Powiązana z trasami E-1 oraz E-3.

Źródło: opracowanie własne.

Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Szlakiem pogranicza Polsko – Czeskiego E-2



Rysunek 31 Fragment trasy E-2 oraz E-3 na wzdłuż DK 38



Biuro projektu:

48-300 Nysa

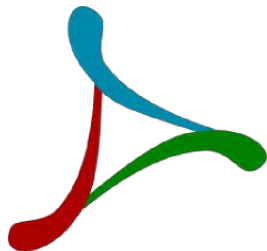
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 32 Trasy E-2 i E-3 na terenie miejscowości Tarnkowa

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.

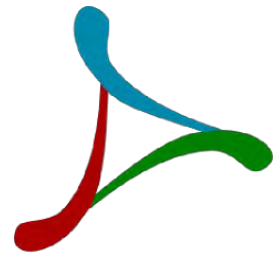
Rysunek 33 Trasa E-2 i E-3 na terenie miejscowości Pomorzowiczki



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7 Karta inwentaryzacja trasy rowerowej Szlakiem pogranicza Polsko – Czeskiego E-3

Nazwa	Szlakiem pogranicza Polsko – Czeskiego , Trasa E-3
Powiat	Powiat prudnicki, powiat głubczycki
Przebieg trasy	Prudnik – Vysoká – Město Albrechtice – Krnov – Branice – Krnov – Pomorzanki – Prudnik
Kolor oznakowania na mapie	Niebieski
Nawierzchnia (w rozbiciu na odcinki)	Asfaltowa
Infrastruktura na trasie	Brak
Teren przebiegu trasy	pofałdowany
Przejezdność trasy	Trasa przejezdna
Ruch samochodowy na trasie	Mały, momentami średni
Funkcja	Widokowa, turystyczna, tematyczna
Powiązania z innymi szlakami	Powiązana z trasami E-1 oraz E-2.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

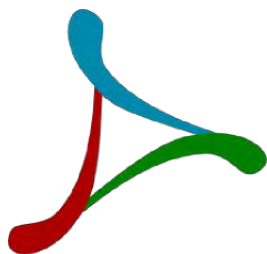
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.



Dokumentacja fotograficzna trasy rowerowej Szlakiem pogranicza Polsko – Czeskiego E-3

Rysunek 34 Oznakowanie ścieżki na terenie Republiki Czeskiej

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: opracowanie własne.



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI STRATEGICZNEJ DLA STRATEGII ROZWOJU
TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

RAPORT

PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ ILOŚCIOWYCH W II ETAPIE

ZAŁĄCZNIK 2A

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

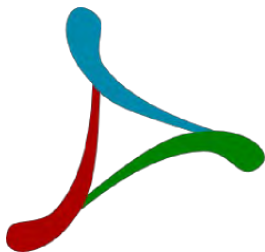
WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel	3
Spis wykresów	4
1. Raport z przeprowadzonych badań ilościowych	5
1.1. Charakterystyka badania	5
1.1.1. Ankieta audytoryjna	5
1.1.2. Analiza ekspercka	5
1.1.3. Diada	6
1.1.4. Zogniskowane wywiady grupowe	8
1.1.5. Wywiady indywidualne z przedstawicielami Partnerów	12
1.1.6. Wywiady indywidualne z przedsiębiorcami	13
1.1.7. Wywiady indywidualne z przedstawicielami placówek edukacyjnych..	16
1.1.8. Badania fokusowe	19
1.1.9. Spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi	21
1.1.10. Spotkania z mieszkańcami	22
1.1.11. Badania CATI, CAWI, PAPI wśród mieszkańców oraz przedsiębiorców	23
1.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania	30

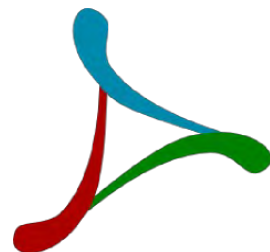


MINISTERSTWO
ROZWOJU



Spis tabel

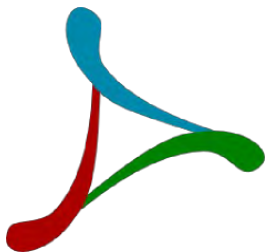
Tabela 1 Terminarze przeprowadzonych spotkań.....	13
Tabela 2 Liczba wywiadów przeprowadzonych w poszczególnych branżach.....	14
Tabela 3 Typy szkół oraz liczba przeprowadzonych wywiadów pogłębionych.....	17
Tabela 4 Ilość osób uczestnicząca w badaniach fokusowych.....	20
Tabela 5 Ilość osób uczestnicząca w spotkaniach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi.....	21
Tabela 6 Ilość osób uczestnicząca w spotkaniach z mieszkańcami.....	23
Tabela 7 Ilość przeprowadzonych ankiet w poszczególnych badaniach.....	25
Tabela 8 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CATI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców.....	25
Tabela 9 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą PAPI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców.....	26
Tabela 10 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CAWI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców.....	26
Tabela 11 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CATI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród przedsiębiorców.....	27
Tabela 12 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą PAPI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród przedsiębiorców.....	28
Tabela 13 Środki transportu wybierane przez mieszkańców.....	30
Tabela 14 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu, sytuacja w podziale na gminy.....	31
Tabela 15 Ilość podróży wykonywanych w ciągu dnia przez mieszkańców.....	33
Tabela 16 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin.....	34
Tabela 17 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji.....	35
Tabela 18 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji.....	37
Tabela 19 Obszary problemowe w transporcie publicznym w podziale na gminy.....	38
Tabela 20 Proponowane rozwiązania dotyczące dróg w poszczególnych gminach.....	40
Tabela 21 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy.....	42
Tabela 22 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy.....	43
Tabela 23 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach.....	45
Tabela 24 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach.....	48
Tabela 25 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych.....	49



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



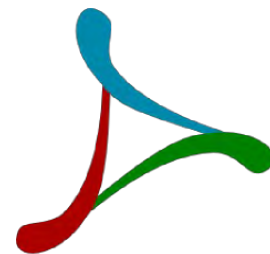
Spis wykresów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 1 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedsiębiorcami, podział wg branż	14
Wykres 2 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, podział wg typów szkół	17
Wykres 3 Rozkład próby badawczej wśród mieszkańców	29
Wykres 4 Status zawodowy mieszkańców	29
Wykres 5 Środki transportu wybierane przez mieszkańców	31
Wykres 6 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu w podziale na gminy	33
Wykres 7 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin	35
Wykres 8 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji	36
Wykres 9 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji	37
Wykres 10 Obszary problemowe w transporcie publicznym, w podziale na gminy	39
Wykres 11 Proponowane do wdrożenia rozwiązania dotyczące dróg, w podziale na gminy	41
Wykres 12 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy	43
Wykres 13 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy	45
Wykres 14 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach	47
Wykres 15 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach	49
Wykres 16 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych	50



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Raport z przeprowadzonych badań ilościowych

1.1. Charakterystyka badania

1.1.1. Ankieta audytoryjna

Ankieta audytoryjna została przeprowadzona w czerwcu 2015 r. w siedzibie Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nysie – w auli w Budynku A przy ul. Chodowieckiego 4 w Nysie. W badaniu udział wzięło 100 respondentów, z czego połowę stanowiły kobiety.

Badanie trwało 20 min, z czego 5 minut przeznaczonych było na wprowadzenie – to znaczy moderator spotkania przedstawił cele i okoliczności przeprowadzenia badania oraz instruktaż wypełnienia ankiety. Czas przewidziany na wypełnienie ankiety to 15 minut. Średnio na wypełnienie ankiety studenci potrzebowali 10 minut. Zwrotność ankiet wynosiła 100 %. Ankieta składała się z 8 części, były to:

- metryczka,
- informacje ogólne dotyczące preferencji wyboru środka lokomocji,
- informacje dotyczące transportu publicznego,
- informacje dotyczące stanu dróg,
- informacje odnośnie ścieżek rowerowych,
- informacje odnośnie pieszych ciągów komunikacyjnych,
- informacje odnośnie miejsc parkingowych,
- miejsce na zgłoszenie swoich uwag lub innych wniosków.

Respondenci opisywali sytuację komunikacyjną w miejscowościach, z których pochodzą oraz stan komunikacji w Nysie, w związku z uczęszczaniem na uczelnię w tym mieście. Arkusze ankiet w wersji papierowej oraz elektronicznej zostały przekazane Zamawiającemu. Wyniki oraz wnioski z przeprowadzonej ankiety audytoryjnej zawarte są w punkcie *1.1.11 Badania CATI, CAWI, PAPI wśród mieszkańców oraz przedsiębiorców.*

1.1.2. Analiza ekspercka

Analiza ekspercka została przeprowadzona w siedzibie Wykonawcy. Punktem wyjścia w analizie były dane o bezpieczeństwie ruchu na obszarze PN 2020 oraz wyniki badań przeprowadzonych przez Wykonawcę. Analiza służy do opracowania Nyskiej Wizji Zero.

Analiza ekspercka zgromadzonych danych dotyczyła również materiału zgromadzonego w toku badań fokusowych i konsultacji społecznych. Odnosiła się głównie do przestrzennego doszczegółowienia zaproponowanych inwestycji przez mieszkańców i przedsiębiorców. W tym przypadku, analiza również wykonywana była w siedzibie Wykonawcy.



1.1.3. Diada

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Diada jako rozmowa dwóch ekspertów została zaaranżowana w siedzibie Wykonawcy w dniu 30 maja 2015r. po uprzednio zrealizowanym wywiadzie ekspertów.

Zastosowanie Diady jako narzędzia badawczego pozwoliło na uzyskanie niezbędnej wiedzy do przygotowania kart projektów. Celem Diady było podsumowanie oraz ewentualne uszczegółowienie kwestii poruszonych w wywiadzie ekspertów, tj. 5 bloków tematycznych:

- infrastruktura pieszo-rowerowa,
- transport publiczny,
- sieć drogowa,
- parkingi,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Moderatorem spotkania był Łukasz Jaroszek, a jego rozmówcami – dwóch ekspertów:

- **Mariusz Bryła** – Kierownik Badania,
- **dr inż. Grzegorz Karoń** – adiunkt w Katedrze Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Politechniki Śląskiej w Katowicach.

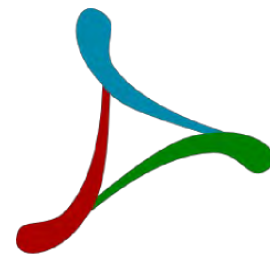
Najważniejsze wnioski dla każdego z bloków tematycznych zebrane w toku Diady przedstawiono poniżej.

Infrastruktura pieszo-rowerowa

- Widoczna jest potrzeba i konieczność budowy ścieżek rowerowych poza pasami jezdni (celem zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów, jak i samych kierowców)
- Wydzielenie ruchu rowerowego w celach rekreacyjnych i komunikacyjnych w dojazdach codziennych dom-praca-dom, dom-nauka-dom, dom-zakupy-dom.

Transport publiczny

- Transport publiczny jest jednym z systemów przewozowych na obszarach zurbanizowanych lub na obszarach o mniejszej gęstości zabudowy, który powinien być wykorzystany w sposób zrównoważony. Z racji tego, że jest to system techniczny cechujący się pewnymi zaletami, jakimi i wadami. Zaletą jest zwiększenie wykorzystania powierzchni sieci drogowej poprzez zgrupowanie pasażerów w pojeździe. Jednak wadą może być niedostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych (popytu), może to być związane z rzadką siecią transportu zbiorowego, rzadką częstotliwością kursowania i dostosowaniem częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców związanych z podróżami obligatoryjnymi do miejsc

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

pracy i nauki. System transportu szynowego jest transportem mało elastycznym.

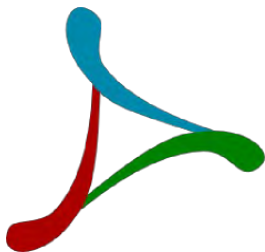
- Połączeniem transportu publicznego z innymi systemami transportowymi są parkingi typu park and ride, bike and ride. Jednak lokalizacji takich parkingów zależy od stopnia wykorzystania użytkowników.

Sieć drogowa

- Zasadniczym postulatem mieszkańców jest poprawa jakości dróg. Siatka połączeń pomiędzy gminami i poszczególnymi sołectwami jest dobrze odbierana. To, co w opinii mieszkańców jest potrzebne to budowa wewnętrznych obwodnic miejskich – celem lepszego poruszania się w obrębie miasta i pomiędzy jego dzielnicami. Ten postulat dotyczył Nysy, Prudnika i Kietrza. Mieszkańcy wskazywali też na konieczność dokończenia zaczętych już inwestycji drogowych.
- Mieszkańcy wskazywali również na konieczność dostosowania obecnie istniejących dróg do wyższych standardów. Wiele dróg charakteryzuje się wysokim stopniem zdegradowania powierzchni, złym odwodnieniem, brakiem poboczy, nasadzeniem bardzo blisko pasa jezdni – w tym zakresie potrzebne są zmiany.

Parkingi

- Parkingi jako element infrastruktury drogowej pozwalają na wykorzystanie w określony sposób tego, co oferowane jest w danej przestrzeni. Parkingi są niezbędne w centrach miasta, tak aby móc zostawić samochód i zrealizować określoną aktywność w mieście. Z tym wiążą się potrzeby sterowania dostępnością miejsc parkingowych. Obecnie widoczne jest, że niektóre obszary mają ograniczoną podaż parkingową, a zwiększony popyt parkingowy, czyli większe jest zapotrzebowanie na miejsca niż ich ilość. Narzędziem zwiększonego wykorzystania miejsc parkingowych może być stosowanie opłat za parkowanie. Wysokość opłaty i jej struktura czasowa jest tak konstruowana żeby zwiększyć rotację miejsca parkingowego. Innym narzędziem może być wprowadzenie darmowego parkowania przez jakąś jednostkę czasu – np. godzinę, a każda następna godzina jest płatna i kwota za parkowanie wzrasta. Rozwiązanie to jest wykorzystane, tak aby osoby, które dojeżdżają do swojego celu podróży, korzystały jak najkrócej z tego miejsca parkingowego. Korzystanie z darmowego parkowania przez godzinę jest mocnym bodźcem do wykreowania większej rotacji na parkingu. Natomiast opłata kolejnych godzin powinna być wysoka, tak aby ta rotacji była dosyć duża. Na papierowym zegarze parkingowym kierowca zaznacza godzinę rozpoczęcia parkowania, zegar umieszcza za szybę samochodu, kierowca zobligowuje się



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

do powrotu do auta w ramach darmowego czasu parkowania, po przekroczeniu tego czasu płaci stawkę zgodnie z przyjętą polityką opłat.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

- Bezpieczeństwo ruchu drogowego dotyczy głównie pieszego – drogi OF PN 2020 często nie mają chodników i poboczy. Pieszy zmuszony jest do poruszania się w pasie drogowym, co stwarza bardzo duże zagrożenie dla innych uczestników i naraża na niebezpieczeństwo samego pieszego.
- Proponowane działania twarde to działania mające na celu spowolnienie ruchu czy też montaż azylu dla pieszych czy szykany dla kierowców.
- Dużą wagę należy skupić również na działaniach miękkich – polegających między innymi na kampaniach informacyjnych promujących używanie odblasków podczas poruszania się po drogach, nie tylko poza terenem zabudowanym. Inne działania to bezpłatne rozdawanie odblasków i innych gadżetów, które świecą światłem odbitym. Sądzi się, że promocja i edukacja już od najmłodszych lat dzieci, przyczyni się do codziennego używania elementów odblaskowych. Widoczne jest również to, że elementy odblaskowe montowane są na odzieży codziennej.

1.1.4. Zogniskowane wywiady grupowe

Zogniskowane wywiady grupowe zorganizowano w siedzibie Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nysie w dniu 28 maja 2015 r. Spotkanie prowadził ekspert posiadający przygotowanie zawodowe i odpowiednie kompetencje i doświadczenie w moderowaniu tego typu badań.

Wywiad ekspertów moderowała Karolina Cieślak. W rozmowie udział wzięło 5 ekspertów:

- **Mariusz Bryła** – Kierownik Badania – ekspert ds. transportu,
- **Łukasz Jaroszek** – Zastępca Kierownika Badania - ekspert ds. transportu,
- **Ewelina Kumur** – Ekspert ds. transportu,
- **Adam Kotas** – Ekspert ds. transportu,
- **dr Grzegorz Karoń** – adiunkt w Katedrze Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Politechniki Śląskiej w Katowicach.

Dyskusja ekspertów została przeprowadzona zgodnie z uprzednio przygotowanym scenariuszem wywiadu. Przeprowadzono 5 odrębnych dyskusji. Przebieg dyskusji został zarejestrowany na nośniku cyfrowym. Rozmowy ekspertów dotyczyły 5 głównych bloków tematycznych, były to:

- infrastruktura pieszo-rowerowa,
- transport publiczny,
- sieć drogowa,
- parkingi,

- bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Najważniejsze wnioski dla każdego z bloków tematycznych przedstawiono poniżej.

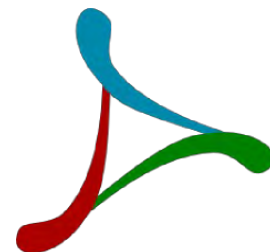
Trasy pieszo-rowerowe

Wyniki badań przeprowadzone w etapie I, pokazują, że budowa nowych ciągów rowerowych jest pożądanym kierunkiem inwestycji w opinii mieszkańców obszaru. Ważną kwestią, poruszoną podczas rozmowy ekspertów, jest kwestia technicznego rozdzielenia ciągów rowerowych od pasa jezdni (zrezygnowanie z budowania ścieżek, w bezpośrednim kontakcie z jezdnią). Badania dotyczące wypadkowości, wskazują iż największa ilość wypadków, na OF PN 2020, to wypadki pojazd-rower, natomiast około 20% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych to piesi. Ciągi pieszo-rowerowe wpłyną na poprawę bezpieczeństwa na terenach gmin. Najważniejszym aspektem budowy ciągów pieszo-rowerowych jest rodzaj nawierzchni, z której są zbudowane (pożądaną nawierzchnią są kostki betonowe bezстыkowe lub nawierzchnia bitumiczna). Trasy rowerowe można podzielić według przeznaczenia na dwie kategorie: trasy typowo turystyczne, łączące miejsca o potencjale turystycznym oraz trasy komunikacyjne, umożliwiające codzienne przejazdy na trasach dom-praca, lub dom-szkoła. Z badań przeprowadzonych na obszarze OF PN 2020, wynika iż większość osób korzysta ze ścieżek rowerowych w celach rekreacyjno-turystycznych, dlatego ścieżki rowerowe wzdłuż głównych dróg, łączące gminy, mogą zostać wytyczone obszarami leśnymi oraz miejscami rekreacyjnymi. Należy podkreślić, iż rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerzystów i samochodów, jednakże biorąc pod uwagę pieszych i rowerzystów, w tym przypadku, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszych od ruchu rowerowego.

Transport publiczny

Podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz wywiadów, mieszkańcy i przedsiębiorcy, często wskazywali przywrócenie transportu publicznego kolejowego, jako problem który w ich opinii, powinien zostać rozwiązany. Ekspertsi wskazują, iż możliwa jest renowacja infrastruktury kolejowej i przywrócenie części połączeń, jednakże są to przedsięwzięcia bardzo kosztowe, którymi zainteresowanie może okazać się nieopłacalne w stosunku do kosztów. Należy skupić się na utrzymaniu obecnie funkcjonujących połączeń kolejowych (Nysa – Brzeg) oraz polepszaniu ich parametrów (głównie technicznych oraz jakości taboru). Ekspertsi twierdzą również, iż dzisiejsze połączenia autobusowe (na terenie OF PN 2020 głównie prywatni przewoźnicy) są dobrym substytutem dla połączeń kolejowych. Należy również podkreślić, iż transport szynowy jest „rozwiązaniem sztywnym”, co oznacza brak swobodnej możliwości modyfikowania np. tras przejazdu, co nie dotyczy komunikacji autobusowej.

Z przeprowadzonych badań wynika, iż transportu publicznego na terenie gmin Partnerstwa Nyskiego 2020 nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Głównym powodem tego stanu rzeczy, jest zbyt mała częstotliwość połączeń (w skrajnych



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

przypadkach wynosi: 2 kursy dziennie). Wyniki badań wskazują również, iż 80% podróży realizowanych jest przy pomocy własnego środka transportu (najczęściej samochód), w opinii ekspertów zmiana przyzwyczajeń mieszkańców od poruszania się własnym środkiem transportu będzie trudna do zrealizowania (głównym powodem wyboru własnego środka transportu, najczęściej samochodu jest komfort, wygoda oraz poczucie wyjątkowości, które zapewnia posiadanie samochodu). Przyczyną zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń na komunikacją publiczną, mogłaby być zmiana siatki połączeń – dostosowanie ich do potrzeb mieszkańców oraz godzin pracy oraz nauki. Drugim ważnym działaniem, które należałoby podjąć jest zmniejszenie kosztów podróży dla pasażerów. Obecnie jedynie w Nysie, gmina, partycypuje w kosztach utrzymania komunikacji (MZK Nysa), połączenia międzygminne pomiędzy gminami OF PN 2020 finansowane są w całości z budżetów powiatów (powiat nyski), dlatego bez partycypacji w kosztach gmin, rozwój połączeń, będzie utrudniony.

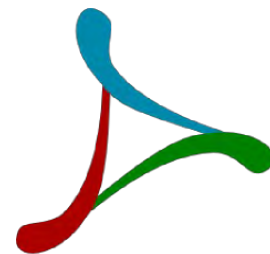
Podczas spotkań z mieszkańcami oraz w przeprowadzonych wywiadach, centra przesiadkowe integrujące różne środki transportu, od indywidualnego po zbiorowy (kolej, autobusy miejskie oraz dalekobieżne) zostały pozytywnie odebrane. Mieszkańcy wskazali ewentualne lokalizacje takich miejsc na terenie OF PN 2020. Obecnie występują tendencje do przewymiarowania tego typu przedsięwzięć, dlatego w opinii ekspertów, najważniejszym elementem, podczas fazy projektowania przyszłego centrum przesiadkowego, jest liczba użytkowników, która deklaruje chęć korzystania z możliwości swobodnej zmiany środka transportu. Według badań, obecna liczba pasażerów, gwarantuje popyt na tego typu usługi. Poprzez rozwiązania łączące potrzeby transportowe z innymi potrzebami dnia codziennego, może nastąpić zwiększenie atrakcyjności zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W opinii ekspertów, należy zmieniać, zachowania transportowe mieszkańców, aby dostosować je do zrównoważonego rozwoju transportu. Zmiana przyzwyczajeń oraz potrzeb transportowych mieszkańców• może odbywać się również wraz ze zmianami środków transportu, na przykładowo tabor o mniejszej pojemności oraz autobusy na żądanie czy teleautobusy¹, które są rozwiązaniami nowatorskimi, jednakże dobrze sprawdzają się w obszarach rozproszonych, o małej gęstości zaludnienia.

Sieć drogowa

Według badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwa Nyskiego 2020, mieszkańcy negatywnie odbierają obecny stan sieci drogowej (drogi są w bardzo złym stanie technicznym). W oczekiwaniach mieszkańców znalazły się takie przedsięwzięcia jak: poszerzenie dróg, wyodrębnienie poboczy oraz organizacja systemu odpływu wód opadowych ze skrajni drogi, co zapobiegnie ich degradacji. W opinii ekspertów, zły stan techniczny dróg jest ściśle powiązany z bezpieczeństwem ruchu drogowego i jej użytkowników (jeden z głównych powodów

¹ Idea systemu Tele-BUS polega na tym, że pasażer chcąc dojechać z punktu A do punktu B na terenie słabo skomunikowanego obszaru, dzwoni do dyspozytora systemu Tele-BUS i zamawia mały autobus na dany dzień i godzinę. Dyspozytor planuje trasę autobusu, który obsłuży zgłoszenia. Dzięki usłudze Tele-BUS, pasażer zyskuje możliwość ustalenia z przewoźnikiem czasu rozpoczęcia i zakończenia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

zdarzeń drogowych). Dobrą praktyką, podnoszenia bezpieczeństwa na drogach, jest stosowanie środków uspokajania ruchu np. azyli dla pieszych czy szykan. Na niekorzyść poprawy stanu technicznego dróg może wpłynąć zwiększenie liczby wypadków, jak pokazują ostatnie badania GDDKiA, wraz z lepszym stanem technicznym dróg, zwiększa się prędkość prowadzenia pojazdów wśród użytkowników.

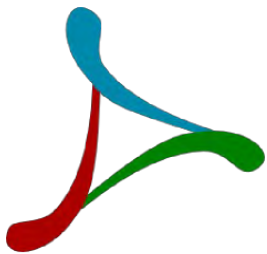
Część gmin, leżących na terenie Partnerstwa Nyskiego, to gminy typowo rolnicze. Podczas wywiadów oraz spotkań, mieszkańcy sygnalizowali, iż przyczyną degradacji dróg jest również ciężki sprzęt rolniczy. Problem ten mogłyby rozwiązać, kiedyś istniejące, drogi transportu rolnego, które ułatwiłyby rolnikom przemieszczanie się sprzętem rolniczym pomiędzy polami, bez ich udziału w degradacji dróg. Innym rozwiązaniem mogłyby być wyznaczenie szlaków transportowych dla maszyn rolniczych oraz transportu surowców (m. in. buraka cukrowego) do zakładów przetwórczych.

Inną, często poruszaną kwestią, podczas spotkań z mieszkańcami jest budowa nowych obwodnic miejscowości. Ich główną zaletą jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miast, jest zamieranie ruchu w centrum, co może prowadzić do stagnacji. Inną wskazaną wadą, przez ekspertów, są tendencje projektowe – projektowanie obwodnic dla ruchu tranzytowego, który na OF PN 2020 ma niewielki udział, natomiast główny ruch skupia się wokół Nysy, Prudnika oraz Głubczyc, jako trzech ogniw. Obwodnice dla ruchu tranzytowego, są najczęściej oddalone od miasta, dlatego nie spełniają swojej podstawowej funkcji dla mieszkańców.

Parkingi

W gminach leżących, na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwa Nyskiego 2020, można wyróżnić dwa „systemy parkingowe”: parkingi bezpłatne na obszarze całej gminy oraz parkingi płatne na obszarze całej gminy. Podczas konsultacji społecznych oraz wywiadów indywidualnych, mieszkańcy zgłaszali problem małej ilości miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrach miejscowości, dodatkowo zajętość parkingów powodują często mieszkańcy centrów miast poprzez długie postoje. Centra miast, OF PN 2020, charakteryzują się dość zwartą zabudową, a co za tym idzie, nie można wskazać miejsc, które mogłyby zostać zagospodarowane w celu zwiększenia ilości miejsc parkingowych.

Strefy płatnego parkowania, służą odpowiedniemu dystrybuowaniu miejsc parkingowych oraz wymuszają rotację parkingową. W gminach, Partnerstwa Nyskiego, zastosowanie stref płatnego parkowania upłynnia użytkowanie parkingów. Wśród rozwiązań, zaproponowanych przez ekspertów, można wskazać stopery – ręcznie ustawiane zegary przez kierowców oraz systematyczny monitoring przez osoby uprawnione. Dodatkowe korzyści, zarówno dla mieszkańców (zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej), jak i dla użytkowników indywidualnych środków transportu (możliwość pozostawienia pojazdu) może przynieść połączenie opłaty parkingowej ze zniżką lub opłatą za komunikację miejską (parkingi typu Park&Ride). Systemy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

parkowania P&R, sprawdzają się w podróżach dojazdowo-odjazdowych oraz dowozowo-odwozowych oraz podróżach transportem zbiorowym. Tego typu systemy dedykowane są głównie do obsługi połączeń dalekobieżnych, miejsc oddalonych od siebie, a ich lokalizacja powinna poruszać kwestie potrzeb transportowych mieszkańców gminy.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) charakteryzuje się jako systemy których technologie informacyjne i komunikacyjne są stosowane w dziedzinie transportu drogowego, w tym infrastruktury, pojazdów i użytkowników oraz zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, jak również ich interfejsów z innymi rodzajami transportu. Do rozwiązań z grupy ITS można zaliczyć: dynamiczne informacje pasażerskie, tablice zmiennej treści, sygnalizację świetlną, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne oraz rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego, można rozumieć jako: bezpieczeństwo związane ze zdarzeniami drogowymi lub jako bezpieczeństwo uczestników podróży (np. monitoring w pojazdach, na przystankach, w przestrzeni publicznej). W opinii ekspertów, na OF PN 2020 należy rozważyć użycie rozwiązań spowalniających ruch pojazdów, zwłaszcza w obszarze placówek edukacyjnych. Istnieje szereg rozwiązań stosowanych w tych obszarach: sygnalizacje wzbudzone oraz azyle dla pieszych a także nadzór prędkości.

Zebrane opinie i wnioski były materiałem wyjściowym do dalszych pogłębionych analiz i interpretacji przez moderatorów badań fokusowych i konsultacji społecznych.

1.1.5. Wywiady indywidualne z przedstawicielami Partnerów

Po przeprowadzonych konsultacjach społecznych Wykonawca odbył wywiady indywidualne w każdej z gmin i w każdym powiecie należącym do Partnerstwa. Potwierdzeniem odbytych rozmów są karty obecności podpisane przez przedstawicieli gminy bądź powiatu, z którymi odbyto rozmowę.

Celem rozmowy było przedstawienie efektów konsultacji społecznych w postaci listy konkretnych inwestycji oraz weryfikacja informacji zawartych w projektach. Podczas spotkania, w większości przypadków uwagi i pomysły, zgłoszone wcześniej przez mieszkańców oraz przedsiębiorców, zostały zaakceptowane przez przedstawicieli gmin i powiatów. W kilku przypadkach uwagi te zostały uznane za nieuzasadnione lub uległy niewielkiej korekcie.

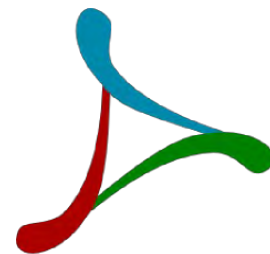


Tabela 1 Terminarze przeprowadzonych spotkań

DATA	GMINA/ POWIAT
2015-05-27	ŁAMBINOWICE
2015-05-28	KIETRZ
	GŁUBCZYCE
2015-05-29	BRANICE
	POWIAT NYSKI
2015-06-01	LUBRZA
	PRUDNIK
	GŁUCHOŁAZY
	OTMUCHÓW
	GRODKÓW
2015-06-02	KORFANTÓW
	POWIAT PRUDNICKI
	NYSA
	POWIAT GŁUBCZYCKI
2015-06-03	BIAŁA
	SKOROSZYCE
2015-06-10	PACZKÓW

Biuro projektu:

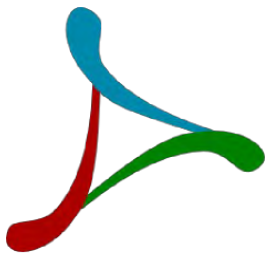
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

1.1.6. Wywiady indywidualne z przedsiębiorcami

Przeprowadzenie scenariuszy wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) z przedsiębiorcami funkcjonującymi na Obszarze Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo

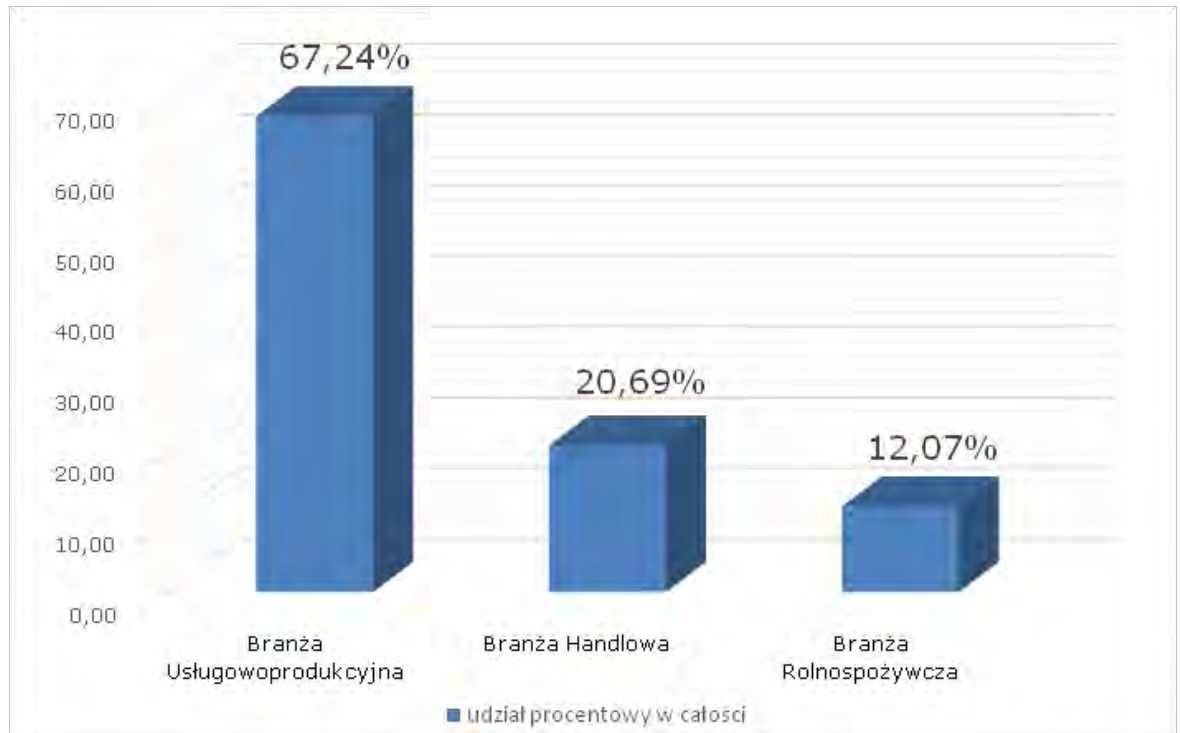


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nyskie 2020 realizowano w okresie od marca do czerwca 2015 r. Celem przeprowadzenia wywiadów indywidualnych pogłębionych (IDI) było zebranie opinii na temat obecnego stanu transportu, sieci drogowej oraz informacji na temat potrzeb inwestycyjnych w ramach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Wykres 1 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedsiębiorcami, podział wg branż



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2 Liczba wywiadów przeprowadzonych w poszczególnych branżach

Branża	Liczba wywiadów
usługowoprodukcyjna	39
handlowa	12
rolnospożywcza	7
Suma	58

Źródło: Opracowanie własne.

Scenariusze wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) zostały przeprowadzone w grupie co najmniej 50 przedsiębiorców, losowo wybranych z uprzednio przygotowanej bazy.

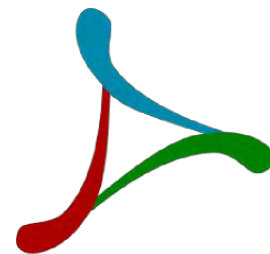
Przeprowadzone wywiady pogłębione IDI z grupą przedsiębiorców miały dać odpowiedź na pytania związane m.in. z oceną sieci drogowej gminy, komunikacji publicznej, miejsc parkingowych, analizą potrzeb inwestycyjnych, wpływem systemu transportowego na prowadzoną działalność gospodarczą oraz rekomendowanych rozwiązań w zakresie inteligentnych systemów transportowych. Do formułowania wniosków uwzględniono: 39 przedsiębiorców z branży usługowo-produkcyjnej, 12 przedsiębiorców z branży handlowej oraz 7 przedsiębiorców z branży rolno-spożywczej.

Jednym z obszarów, który wzięto pod uwagę jest wpływ systemu transportowego na prowadzenie działalności gospodarczej. Należy zauważyć, iż kluczowość systemu transportowego jest ściśle związana charakterem branży prowadzonej działalności gospodarczej. Działalność gospodarcza prowadzona w branży usługowej i handlowej charakteryzuje się większą częstotliwością przemieszczania, mobilnością uwarunkowaną dojazdami klientów oraz dostawców a także firm kurierskich. Prognozuje się, iż taki trend pozostanie niezmienny z uwagi na duże znaczenie transportu jako gałęzi gospodarki.

Kolejne wnioski, które wynikają z przeprowadzonych wywiadów pogłębionych IDI są związane z oceną jakości stanu sieci drogowej. W opinii przedsiębiorców część dróg funkcjonujących na terenie OFPN 2020 nie budzi zastrzeżeń. Ponadto wskazano również pozytywne aspekty funkcjonowania sieci drogowej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 (obwodnice), jak i negatywne aspekty sieci drogowej (brak miejsc parkingowych w szczególności w centrum gmin, zły stan techniczny obecnych parkingów, zły stan dróg gminnych, wąskie oraz nieposzerzone drogi, uciążliwy hałas związany z dużym natężeniem ruchu). Z wniosków zatem wynika, iż należy dążyć do poprawy pozostałej infrastruktury drogowej (zwłaszcza dróg gminnych i powiatowych) do wyższych standardów, związanych z poszerzeniem drogi, wydzieleniem ciągów pieszo-rowerowych a także poprawą nawierzchni oraz zwiększeniem nośności drogi.

Kolejny aspekt poruszony w trakcie przeprowadzonych dotyczy funkcjonowania komunikacji publicznej. Z ostatecznych wniosków wynika, iż komunikacja publiczna nie odgrywa istotnej roli w prowadzeniu działalności gospodarczej. Tendencja ta będzie utrzymywać się gdyż możliwość szybkiego przemieszczania się odgrywa istotną rolę w prowadzeniu działalności gospodarczej.

Warto również zwrócić uwagę na fakt, iż pożądanymi inwestycjami są inwestycje w zakresie budowy nowych ścieżek/tras rowerowych. Taką odpowiedź udzielili prawie wszyscy respondenci jednocześnie wskazując iż ścieżki rowerowe to korzystna inwestycja zarówno dla mieszkańców jak i przedsiębiorców. Prognozuje się, iż tendencja ta będzie się utrzymywać z uwagi na większą świadomość społeczeństwa związaną ze zdrowym i aktywnym trybem życia.



Biuro projektu:

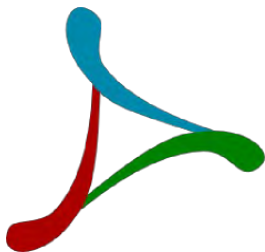
48-300 Nysa

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

Biorąc pod uwagę rozwiązania w zakresie Inteligentnych Systemów Transportowych należy zwrócić uwagę, iż kwestie te powinny być dopasowane do poszczególnej gminy, gdyż każda z gmin ma inne potrzeby związane z systemem komunikacyjnym.

Przeprowadzone wywiady wskazały również, iż budowa centrum przesiadkowego jest zasadna w większości przypadków w większych gminach (Nysa, Prudnik), aczkolwiek wskazano, iż budowa rozwiązań transportowych - centrum przesiadkowego stanie się głównym narzędziem dla mieszkańców. Wskazano, iż budowa ścieżek rowerowych jest pożądanym rozwiązaniem wymienianym jednocześnie z modernizacją i budową dróg.

System transportowy jest ważnym aspektem prowadzonej działalności gospodarczej i należy wziąć pod uwagę możliwe dostępne rozwiązania w celu jego usprawnienia pamiętając jednocześnie o podstawowym kryterium – kryterium użyteczności.

1.1.7. Wywiady indywidualne z przedstawicielami placówek edukacyjnych

Przeprowadzanie scenariuszy wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) z przedstawicielami placówek edukacyjnych na Obszarze Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowano w okresie od marca do czerwca 2015 r. Celem przeprowadzenia wywiadów indywidualnych pogłębionych (IDI) było zebranie opinii na temat obecnego stanu transportu, sieci drogowej oraz informacji na temat potrzeb inwestycyjnych w ramach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Poniższej w tabeli ujęto strukturę przeprowadzonych wywiadów z przedstawicielami placówek edukacyjnych.

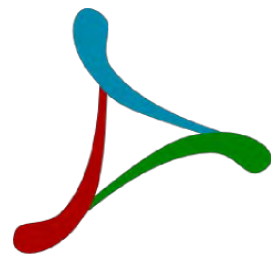


Tabela 3 Typy szkół oraz liczba przeprowadzonych wywiadów pogłębionych

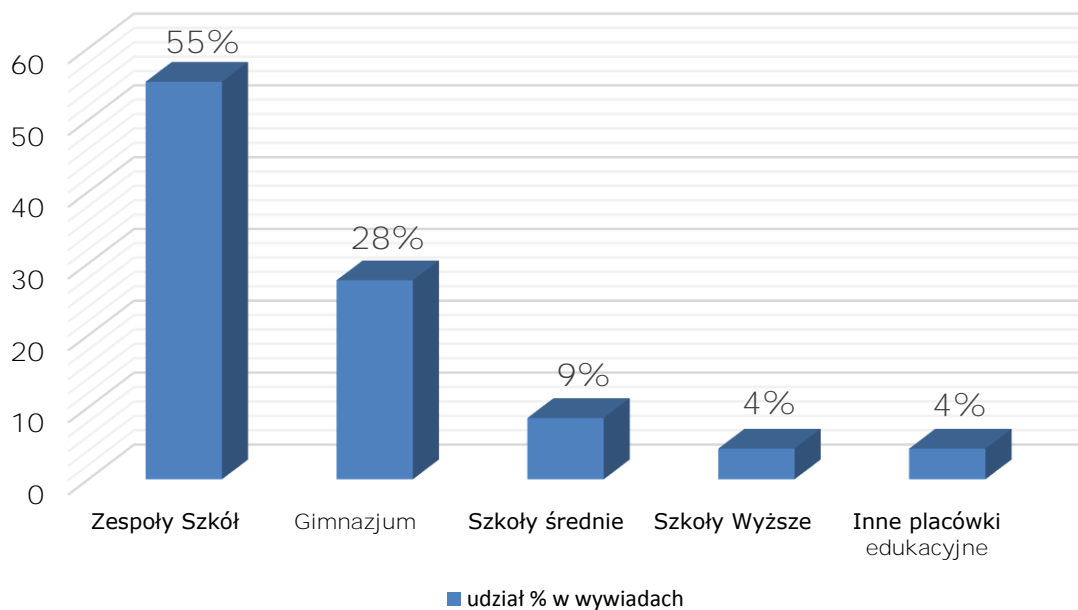
Typ szkół	Liczba wywiadów
Zespoły szkół	28
Gimnazja	14
Szkoły średnie	5
Szkoły wyższe	2
Inne placówki edukacyjne	2
Razem	51

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Strukturę scenariusza wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, w podziale wg typów, szkół przedstawia poniższy wykres.

Wykres 2 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, podział wg typów szkół



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższego wykresu wynika, że największą liczbę placówek edukacyjnych, przebadanych na obszarze OF PN 2020, stanowią zespoły szkół (55%). Przedstawiciele gimnazjów stanowili 28%, szkół średnich 9%, natomiast szkół wyższych 4%. Tyle samo (4%) przedstawiciele placówek edukacyjnych reprezentowało inne placówki edukacyjne.

Scenariusze wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) zostały przeprowadzone w grupie co najmniej 50 przedstawicieli placówek edukacyjnych, losowo wybranych z uprzednio przygotowanej bazy.

Przeprowadzone wywiady pogłębione IDI z przedstawicielami placówek edukacyjnych miały na celu zbadanie sytuacji codziennych dojazdów dzieci i młodzieży do szkół obszaru Partnerstwa Nyskiego. W tym celu dyrektorom placówek edukacyjnych zadano pytania związane z funkcjonowaniem komunikacji publicznej. Ponadto przedstawiciele placówek edukacyjnych poproszono o ocenę obecnego stanu sieci drogowej gminy, na terenie, której zlokalizowana jest szkoła oraz o wskazanie barier i ograniczeń komunikacyjnych placówki. Rozmówców poproszono również o wskazanie projektów inwestycyjnych o charakterze transportowym usprawniających funkcjonowanie szkoły.

Do formułowania wniosków uwzględniono wyniki 51 wywiadów, przeprowadzonych w następujących typach szkół: 28 zespołów szkół, 14 szkół gimnazjalnych, 5 szkół średnich, 2 szkoły wyższe oraz 2 szkoły policealne.

Dzieci i młodzież od poniedziałku do piątku w czasie roku szkolnego odbywają regularne przemieszczenia na trasie dom-szkoła-dom. Podróże przez nie wykonywane mają charakter obligatoryjny. Wobec tego, że część dzieci nie jest w stanie pieszo pokonać dystansu pomiędzy miejscem zamieszkania, a miejscem pobierania nauki (głównie szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne). Zatem komunikacja publiczna może ograć kluczową rolę w codziennych dojazdach dzieci i młodzieży do szkół.

Przeprowadzone wywiady telefoniczne wskazują, iż zasięg terytorialny miejscowości z których dojeżdżają uczniowie obejmuje cały Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020. W większości przypadków wskazana obecna liczba kursów autobusów do szkół jest wystarczająca, aczkolwiek zwiększenie częstotliwości autobusów (np. w godzinach popołudniowych) przyczyni się do wzrostu zainteresowania zajęciami pozalekcyjnymi.

Kolejne wnioski wysuwające się po przeprowadzeniu wywiadów pogłębionych IDI dotyczą miejsc postojowych dla rowerów (stojaki rowerowe). Większość placówek edukacyjnych boryka się z problemem braku stojaków rowerowych, jednocześnie wskazując, iż zwiększenie liczby stojaków przyczyni się do korzystania z rowerów wśród dzieci i młodzieży. Prognozuje się, iż wzrost liczby stojaków rowerowych umiejscowionych przed placówkami edukacyjnymi może zachęcić młodzież do korzystania z roweru w okresie wiosenno-letnim i jesiennym.

Wśród opinii dotyczących sieci drogowej zwrócono uwagę na pozytywne elementy sieci (np. obwodnice miast i miejscowości), jak również wskazywano

negatywne element, za które uznano zły stan chodników, jak i dróg gminnych, niedostateczne oznakowanie wokół placówek edukacyjnych (brak znaków ograniczenia prędkości), brak przejścia dla pieszych w okolicach placówek edukacyjnych.

Ponadto część wykazanych opinii dotyczyła również budowy, rozwijania tras/ścieżek rowerowych. Gwarancja bezpiecznego dotarcia do placówki edukacyjnej trasą/ścieżką rowerową może mieć wpływ na rozpropagowanie alternatywnego sposobu komunikacji wśród dzieci i młodzieży.

Wśród innych wniosków uzyskanych na podstawie przeprowadzonych rozmów wysuwają się kwestie związane ze skłonnością mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej. Wynika z nich, iż ludność nie jest skłonna do zmiany środka transportu z uwagi na przyzwyczajenie do szybkości przemieszczania się oraz do komfortu podróży, który daje samochód. Prognozuje się, iż tendencja ta utrzyma się w najbliższych latach.

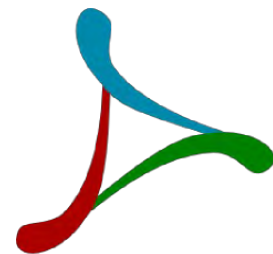
Przeprowadzone wywiady wykazały, iż budowa centrum przesiadkowego jest zasadna, jednak tylko w większych gminach, takich jak Prudnik czy Nysa.

Wśród najczęściej wymienianych propozycji inwestycji, dyrektorzy wymieniali budowę: parkingów w okolicach szkół, stojaków rowerowych, czy zatoczek dla autobusów oraz budowę bezpiecznych ścieżek rowerowych oddalonych od pasa jezdni. Zaproponowane rozwiązania przyczynią się do poprawy otoczenia placówek edukacyjnych i zwiększą bezpieczeństwo dzieci w drodze do szkół.

1.1.8. Badania fokusowe

Badania fokusowe u wszystkich Partnerów zostały przeprowadzone zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w Tabeli 4. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali przedstawiciele wszystkich gmin oraz powiatów, a także członkowie Rad Gminy i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). Wśród zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży pożarnej itp., a także placówek oświatowych.

Badania fokusowe zostały poprowadzone w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Podczas spotkania prezentowano wyniki przeprowadzonych badań, a następnie miała miejsce dyskusja z uczestnikami. Uczestnicy spotkania mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusje te przebiegały spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy.



Biuro projektu:

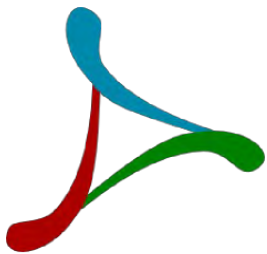
48-300 Nysa

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

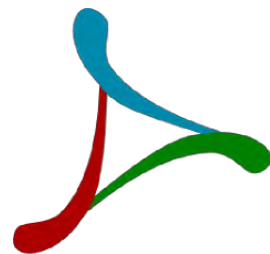
W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gmin i powiatów, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań. Wyniki oraz wnioski z tych spotkań prezentują *Karty i listy projektów* przedstawione przez Wykonawcę.

Tabela 4 Ilość osób uczestnicząca w badaniach fokusowych

Data konsultacji	Miejsce konsultacji	Liczba osób uczestniczących w badaniu
2015-03-30	powiat nyski	31
2015-04-27	gmina Lubrza	30
2015-04-28	powiat głubczycki	30
2015-04-29	gmina Branice	30
2015-05-06	gmina Kietrz	33
2015-05-07	gmina Prudnik	30
2015-05-11	gmina Głubczyce	30
2015-05-12	gmina Łambinowice	33
2015-05-14	gmina Nysa	31
2015-05-18	gmina Głuchołazy	30
2015-05-19	gmina Paczków	30
2015-05-20	gmina Korfantów	30
2015-05-21	gmina Otmuchów	31
2015-05-25	gmina Skoroszyce	31
2015-05-26	gmina Grodków	30
2015-05-27	gmina Biała	30
2015-05-28	powiat prudnicki	30
Suma		520

Źródło: Opracowanie własne.

1.1.9. Spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Po badaniach fokusowych miały miejsce spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkania te zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy reprezentowali różnorodne branże. Pierwsza część spotkań polegała na prezentacji wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusji z uczestnikami. Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz informacyjne. Uczestnicy w trakcie dyskusji omawiali zamierzenia inwestycyjne dla gmin i powiatów.

Spotkania, podobnie jak badania fokusowe, miały formę warsztatów i zostały poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkań Wykonawcy udało się zdobyć kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców. Poniżej zaprezentowano harmonogram przeprowadzonych spotkań. Wyniki oraz wnioski z tych spotkań prezentują *Karty i listy projektów* przedstawione przez Wykonawcę.

Tabela 5 Ilość osób uczestnicząca w spotkaniach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi

Data konsultacji	Miejsce konsultacji	Liczba osób uczestniczących w spotkaniu	Badania dodatkowe	Suma
2015-03-30	powiat nyski	15	73	88
2015-04-27	gmina Lubrza	3	47	50
2015-04-28	powiat głubczycki	4	62 (w tym 1 ankieta w g. Baborów)	66
2015-04-29	gmina Branice	0	50	50
2015-05-06	gmina Kietrz	4	46	50
2015-05-07	gmina Prudnik	6	44	50
2015-05-11	gmina Głubczyce	0	50	50
2015-05-12	gmina Łambinowice	9	41	50
2015-05-14	gmina Nysa	4	46	50
2015-05-18	gmina Głuchołazy	1	49	50
2015-05-19	gmina Paczków	4	46	50
2015-05-20	gmina Korfantów	0	50	50

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Data konsultacji	Miejsce konsultacji	Liczba osób uczestniczących w spotkaniu	Badania dodatkowe	Suma
2015-05-21	gmina Otmuchów	2	48	50
2015-05-25	gmina Skoroszyce	0	50	50
2015-05-26	gmina Grodków	1	52	53
2015-05-27	gmina Biała	0	50	50
2015-05-28	powiat prudnicki	1	57	58
Suma		54	861	915

Źródło: Opracowanie własne.

1.1.10. Spotkania z mieszkańcami

Ostatnimi, przewidzianymi w planie spotkaniami konsultacyjnymi były spotkania z mieszkańcami gmin i powiatów. Dla przybyłych mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne. Zaprezentowano im także wyniki przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbywała się dyskusja, podczas której moderator przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy gmin i powiatów zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w ich gminach i powiatach. Uczestnicy w trakcie dyskusji omawiali zamierzenia inwestycyjne dla gmin i powiatów.

Podsumowując, konsultacje społeczne na terenie OF PN 2020 przebiegały zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusjach i chętnie zgłaszały swoje uwagi dotyczące transportu w swoich gminach i powiatach. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowiły punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi. Poniżej zaprezentowano harmonogram przeprowadzonych spotkań. Wyniki oraz wnioski z tych spotkań prezentują *Karty i listy projektów* przedstawione przez Wykonawcę.

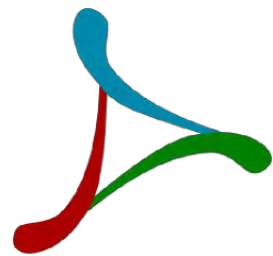


Tabela 6 Ilość osób uczestnicząca w spotkaniach z mieszkańcami

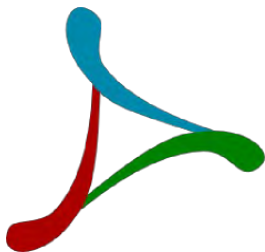
Data konsultacji	Miejsce konsultacji	Ilość osób uczestniczących w spotkaniu	Badania dodatkowe	Suma
2015-03-30	powiat nyski	2	48(z g. Kamiennik)	50
2015-04-27	gmina Lubrza	24	26	50
2015-04-28	powiat głubczycki	15	35	50
2015-04-29	gmina Branice	34	16	50
2015-05-06	gmina Kietrz	32	18	50
2015-05-07	gmina Prudnik	10	40	50
2015-05-11	gmina Głubczyce	1	49	50
2015-05-12	gmina Łambinowice	19	31	50
2015-05-14	gmina Nysa	23	27	50
2015-05-18	gmina Głuchołazy	2	48	50
2015-05-19	gmina Paczków	5	45	50
2015-05-20	gmina Korfantów	0	50	50
2015-05-21	gmina Otmuchów	0	50	50
2015-05-25	gmina Skoroszyce	1	49	50
2015-05-26	gmina Grodków	0	50	50
2015-05-27	gmina Biała	1	49	50
2015-05-28	powiat prudnicki	0	50	50
Suma		169	681	850

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

1.1.11. Badania CATI, CAWI, PAPI wśród mieszkańców oraz przedsiębiorców

Przeprowadzone badanie dotyczyło opinii na temat możliwych do wdrożenia rozwiązań, usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Zrealizowane zostało w formie wywiadów telefonicznych (CATI), ankiet internetowych (CAWI) oraz wywiadów indywidualnych (PAPI). Wywiady CATI zostały przeprowadzone wśród mieszkańców (1020 ankiet) i przedsiębiorców



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

(370 ankiet), jako uzupełnienie przeprowadzonych wcześniej konsultacji społecznych. Działanie to było konieczne w celu uzyskania właściwej próby. Również dlatego, przeprowadzono z mieszkańcami poszczególnych gmin ankiety internetowe (1065 ankiet), wywiady indywidualne (1696 ankiet), a z przedsiębiorcami wywiady indywidualne w ilości 491 ankiet. Miały one charakter anonimowy, a ich celem było zidentyfikowanie problemów i potrzeb dotyczących przestrzeni komunikacyjnej OF PN 2020. Łącznie przeprowadzono 4642 ankiety.

Wśród mieszkańców OF PN 2020 Wykonawca miał za zadanie zrealizować 1020 ankiet z każdego rodzaju badania (CATI, CAWI, PAPI) oraz zapewnić frekwencję każdorazowo 50 osób podczas konsultacji społecznych z mieszkańcami poszczególnych gmin i powiatów. Z uwagi na niską frekwencję mieszkańców podczas konsultacji społecznych, Wykonawca po uzgodnieniu z Zamawiającym, zdecydował o przeprowadzeniu dodatkowych wywiadów indywidualnych (PAPI) w celu uzyskania wymaganej próby. Ponadto pozyskane nadwyżki z każdego badania zostały rozłożone na powiaty, każdorazowo z gminy należącej do wybranego powiatu.

Podobna sytuacja miała miejsce wśród przedsiębiorców działających na terenie OF PN 2020. W tym wypadku Wykonawca miał za zadanie przeprowadzić łącznie 850 ankiet metodą CATI, PAPI oraz podczas spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Również tutaj, z uwagi na niską frekwencję podczas spotkań, Wykonawca zdecydował o przeprowadzeniu dodatkowych badań CATI i PAPI w celu uzyskania wymaganej próby, a uzyskane nadwyżki z każdej gminy zostały rozłożone także na powiaty. Zależności te, zarówno wśród mieszkańców jak i przedsiębiorców, prezentują poniższe tabele. Szczegółowe wyniki wszystkich przeprowadzonych przez Wykonawcę badań, zawiera *Tom III- Opis zastosowanych metod pozyskiwania danych*.

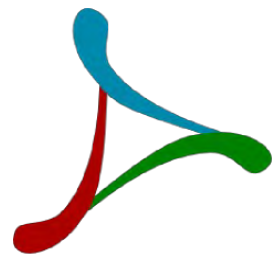


Tabela 7 Ilość przeprowadzonych ankiet w poszczególnych badaniach

Rodzaj badania		Ilość przeprowadzonych ankiet
Mieszkańcy	CATI	1 020
	PAPI	1 696
	CAWI	1 065
Przedsiębiorcy	CATI	370
	PAPI	491
Suma		4 642

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 8 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CATI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców

Gmina	Ilość ankiet CATI
Biała	80
Branice	70
Głubczyce	80
Głuchołazy	65
Grodków	60
Kietrz	90
Korfantów	70
Lubrza	80
Łambinowice	60
Nysa	100
Otmuchów	60
Paczków	65
Prudnik	80
Skoroszyce	60
Suma	1020

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 9 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą PAPI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

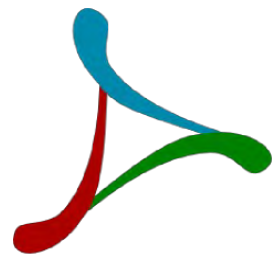
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Ilość ankiet PAPI
Biała	122
Branice	88
Głubczyce	120
Głuchołazy	108
Grodków	75
Kietrz	88
Korfantów	110
Lubrza	118
Łambinowice	91
Nysa	87
Otmuchów	110
Paczków	105
Prudnik	122
Skoroszyce	109
powiat nyski (g. Kamiennik, Pakosławice)	120
powiat głubczycki (g. Baborów)	63
powiat prudnicki (g. Głogówek)	60
Suma	1696

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 10 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CAWI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców

Gmina	Ilość ankiet CAWI
Baborów	2
Biała	60



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Ilość ankiet CAWI
Branice	80
Głubczyce	80
Głuchołazy	60
Grodków	95
Kietrz	78
Korfantów	68
Lubrza	90
Łambinowice	60
Nysa	121
Otmuchów	60
Paczków	60
Prudnik	91
Skoroszyce	60
Suma	1065

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 11 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CATI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród przedsiębiorców

Gmina	Ilość ankiet CATI
Baborów	1
Biała	0
Branice	35
Głubczyce	52
Głuchołazy	28
Grodków	52
Kietrz	46
Korfantów	0
Lubrza	19
Łambinowice	27
Nysa	46
Otmuchów	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Ilość ankiet CATI
Paczków	0
Prudnik	45
Skoroszyce	19
Suma	370

Źródło: Opracowanie własne.

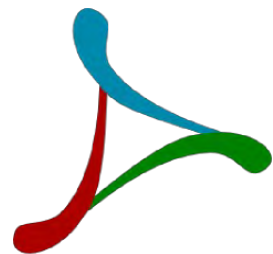
Tabela 12 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą PAPI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród przedsiębiorców

Gmina	Ilość ankiet PAPI
Biała	63
Branice	25
Głubczyce	0
Głuchołazy	25
Grodków	0
Kietrz	49
Korfantów	53
Lubrza	33
Łambinowice	25
Nysa	48
Otmuchów	50
Paczków	46
Prudnik	38
Skoroszyce	36
Suma	491

Źródło: Opracowanie własne.

Z powstałych nadwyżek w poszczególnych badaniach, Wykonawca nadwyżki te przydzielił proporcjonalnie do powiatów wchodzących w skład Partnerstwa, każdorazowo z gmin należących do danego powiatu.

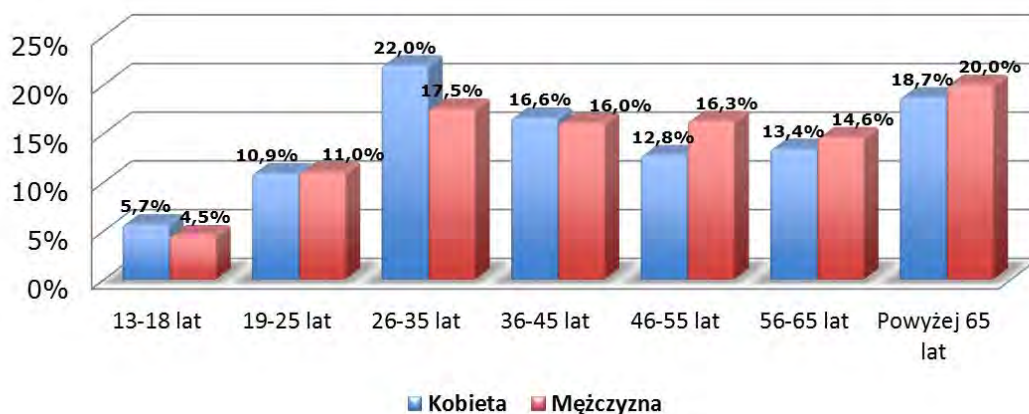
Badanie opinii na temat możliwych rozwiązań usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 przeprowadzone zostało w formie wywiadów (CATI, CAWI, PAPI oraz ankiet audytoryjnych)



z mieszkańcami i przedsiębiorcami. Poniższe zestawienia zawierają wyniki ze wszystkich przeprowadzonych badań, łącznie.

Rozkład próby badawczej prezentuje poniższa tabela. W badaniach brały udział osoby powyżej 13 roku życia.

Wykres 3 Rozkład próby badawczej wśród mieszkańców



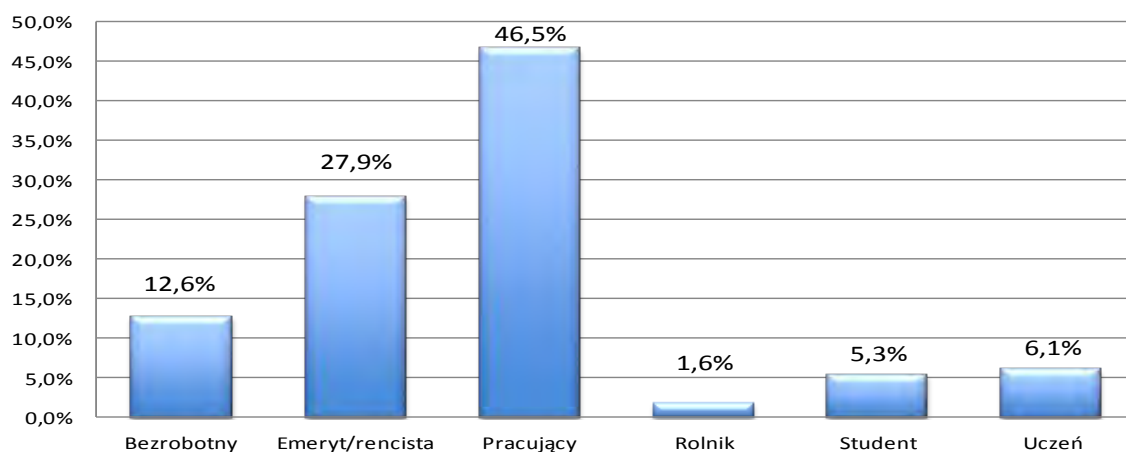
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

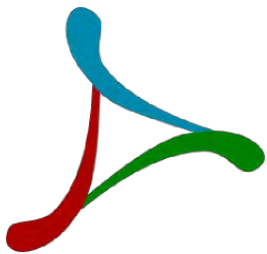
Źródło: Opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę podział na płeć respondentów, w badaniu przeważały kobiety, których udział wyniósł 56,3% ogółu badanych. Największy udział w próbie badawczej przypadł na osoby w wieku od 26 do 35 lat (ponad 20% ogółu badanych). Drugą pod względem liczebności grupą były osoby powyżej 65 roku życia (19,3%). Pozostałe grupy wiekowe uzyskały wartości udziału poniżej 17%.

Wykres 4 Status zawodowy mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Prawie połowa respondentów (46,5%) to osoby pracujące. Około jedna czwarta (27,9%) to emeryci i renciści. 12,6% respondentów badania stanowiły osoby bezrobotne. Przynależność do pozostałych grup zadeklarowało 13% respondentów.

1.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

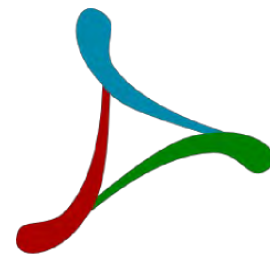
Na początku poproszono respondentów, aby określili jaki środek transportu najczęściej wybierają do podróżowania.

Tabela 13 Środki transportu wybierane przez mieszkańców

Podróż:	Udział (%)
samochodem	47,90%
pieszo	28,20%
rowerem	11,40%
autobusem	10,45%
motocyklem/ skuterem	1,13%
pociągiem	0,92%
Suma końcowa	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę środków transportu wybieranych przez wszystkich mieszkańców.

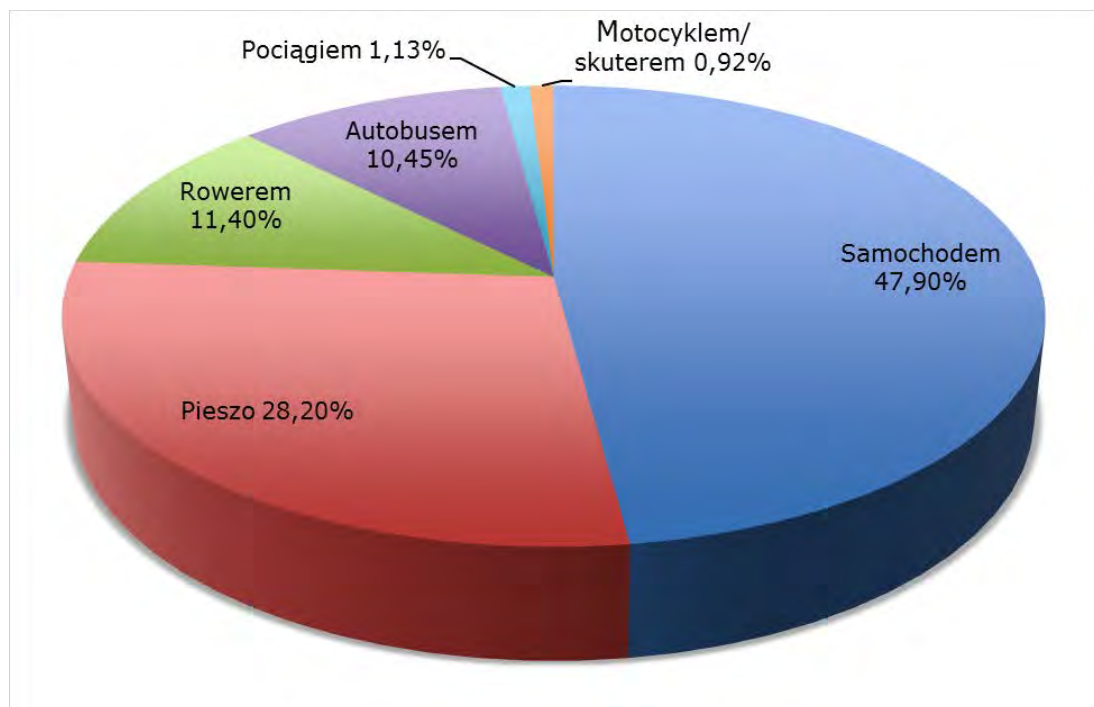


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 5 Środki transportu wybierane przez mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, że największa grupa respondentów (47,90%) do przemieszczania się wybiera samochód. Aż 28,20% respondentów przemieszcza się pieszo, a 11,40% porusza się rowerem. Autobus wybrało 10,45% respondentów. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

Sytuację dotyczącą preferencji wyboru środka transportu, w podziale na poszczególne gminy, przedstawia poniższa tabela i wykres.

Tabela 14 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu, sytuacja w podziale na gminy

Gmina	Samochodem	Pieszko	Rowerem	Autobusem	Motocyklem/skuterem	Pociągiem
Baborów	43,08%	41,54%	6,15%	9,23%	0,00%	0,00%
Biała	42,92%	31,25%	11,25%	13,75%	0,00%	0,83%
Branice	53,45%	20,26%	12,93%	13,36%	0,00%	0,00%

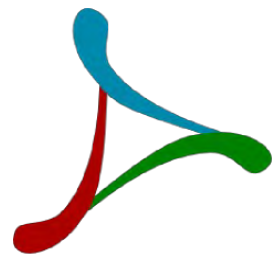


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

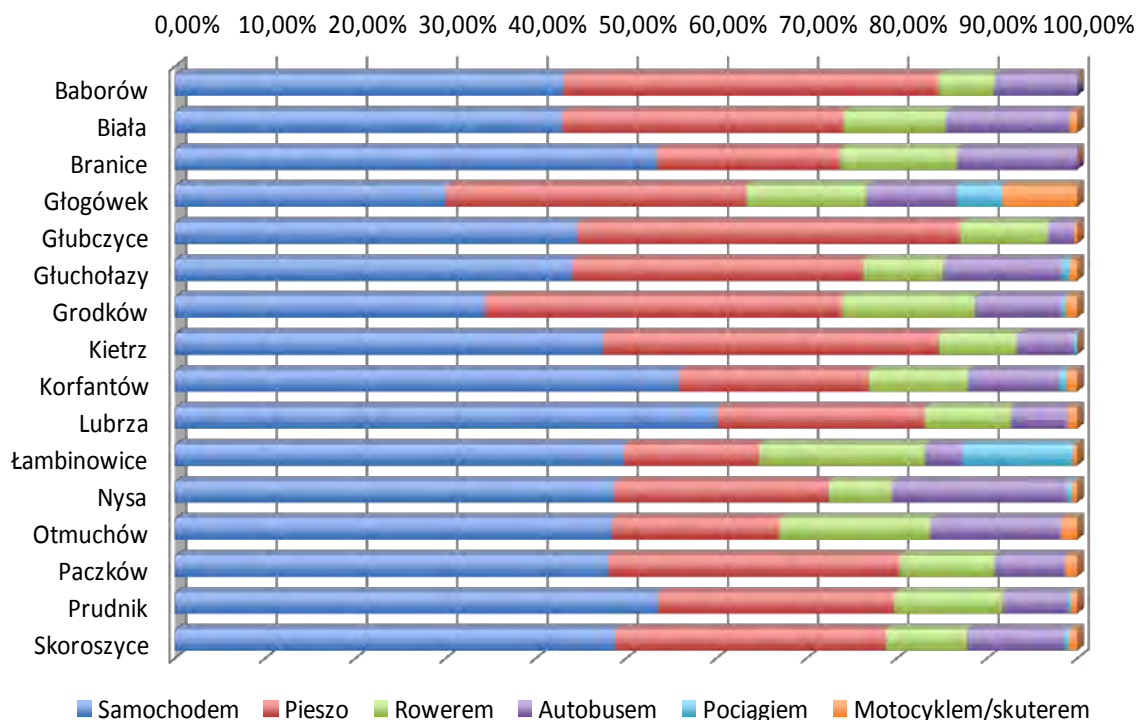
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Samochodem	Pieszko	Rowerem	Autobusem	Motocyklem/ skuterem	Pociągiem
Głogówek	30,00%	33,33%	13,33%	10,00%	5,00%	8,33%
Głubczyce	44,60%	42,45%	9,71%	2,88%	0,00%	0,36%
Głuchołazy	44,07%	32,20%	8,90%	13,14%	0,85%	0,85%
Grodków	34,35%	39,57%	14,78%	9,57%	0,43%	1,30%
Kietrz	47,45%	37,25%	8,63%	6,27%	0,39%	0,00%
Korfantów	55,87%	21,05%	10,93%	10,12%	0,81%	1,21%
Lubrza	60,21%	22,89%	9,51%	6,34%	0,00%	1,06%
Łambinowice	49,77%	15,02%	18,31%	4,23%	12,21%	0,47%
Nysa	48,70%	23,77%	6,96%	19,42%	0,58%	0,58%
Otmuchów	48,46%	18,50%	16,74%	14,54%	0,00%	1,76%
Paczków	48,03%	32,31%	10,48%	7,86%	0,00%	1,31%
Prudnik	53,61%	26,12%	12,03%	7,22%	0,34%	0,69%
Skoroszyce	48,83%	30,05%	8,92%	10,80%	0,47%	0,94%
Suma końcowa	48,40%	28,42%	11,14%	10,07%	1,07%	0,90%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 6 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu w podziale na gminy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu zapytano mieszkańców o ilość wykonywanych w ciągu dnia podróży. Pojedyncza podróż odbywana była na kierunku dom – punkt docelowy – dom. Każda z przebadanych osób mogła odbyć kilka podróży (np. z domu do pracy, następnie z pracy na zakupy, itd.).

Tabela 15 Ilość podróży wykonywanych w ciągu dnia przez mieszkańców

Ilość podróży	Udział
1 podróż	51,2%
2 podróże	32,1%
3 podróże	16,7%
Suma	100,0%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jak wynika z powyższej tabeli najczęściej osób (51,2%) odbywa tylko jedną podróż dziennie, dwie podróże odbywa 32,1% mieszkańców, natomiast najmniej osób (16,7%) podróżuje 3 razy w ciągu jednego dnia.

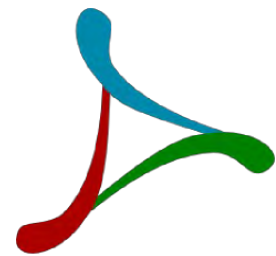
Wszystkie podróże respondentów zostały także podzielone ze względu na swój cel.

Tabela 16 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin

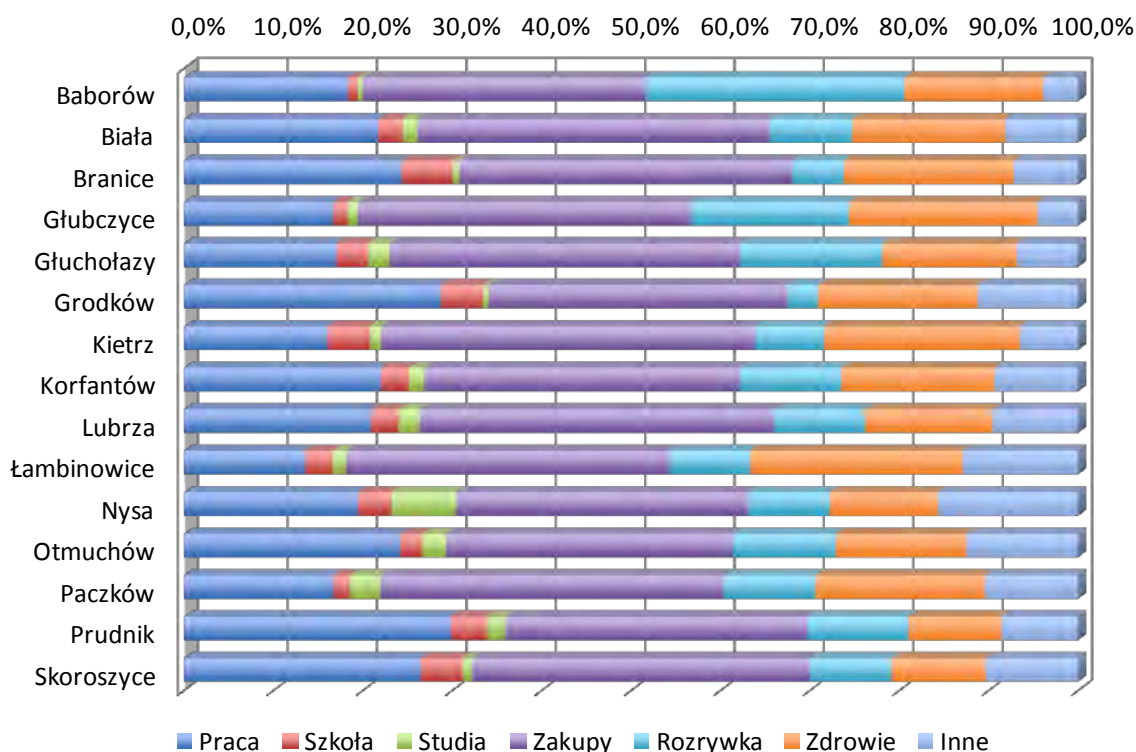
Gmina	Praca	Szkoła	Studia	Zakupy	Rozrywka	Zdrowie	Inne
Baborów	18,3%	1,1%	0,6%	31,7%	28,9%	15,6%	3,9%
Biała	21,7%	2,7%	1,6%	39,4%	9,2%	17,1%	8,2%
Branice	24,4%	5,7%	0,7%	37,3%	5,7%	19,0%	7,2%
Głubczyce	16,7%	1,6%	1,1%	37,3%	17,7%	21,1%	4,5%
Głucholązy	17,0%	3,5%	2,4%	39,2%	15,9%	15,0%	6,9%
Grodków	28,8%	4,7%	0,6%	33,4%	3,4%	17,8%	11,3%
Kietrz	16,0%	4,8%	1,2%	41,8%	7,8%	21,9%	6,5%
Korfantów	22,0%	3,1%	1,8%	35,3%	11,3%	17,2%	9,4%
Lubrza	20,9%	3,1%	2,3%	39,6%	10,2%	14,3%	9,6%
Łambinowice	13,5%	3,1%	1,5%	36,3%	9,0%	23,8%	12,9%
Nysa	19,5%	3,7%	7,3%	32,6%	9,2%	12,1%	15,7%
Otmuchów	24,2%	2,4%	2,7%	32,0%	11,5%	14,7%	12,5%
Paczków	16,7%	1,8%	3,4%	38,5%	10,2%	19,0%	10,4%
Prudnik	29,9%	4,1%	2,0%	33,8%	11,3%	10,4%	8,6%
Skoroszyce	26,4%	4,8%	1,0%	37,8%	9,1%	10,6%	10,3%
Suma końcowa	20,7%	3,5%	2,3%	36,5%	10,8%	16,7%	9,5%

Źródło: Opracowanie własne.

Wartości te zaprezentowano również na poniższym wykresie.



Wykres 7 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Jak można zauważyć na powyższym wykresie najczęstszym celem podróży respondentów były zakupy (36,5%), a najrzadszym studia (2,3%).

Następne pytanie dotyczyło wskazania przez mieszkańców zagadnień, które uważają za konieczne do modernizacji/ ulepszenia w swojej gminie/ powiecie.

Tabela 17 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji

Gmina	transport publiczny	drogi	ścieżki rowerowe	chodniki	parkingi
Biała	8,3%	27,8%	16,5%	27,2%	20,2%
Branice	13,9%	26,7%	23,3%	25,6%	10,5%
Głubczyce	5,3%	31,0%	24,4%	24,7%	14,5%
Głuchołazy	16,9%	21,6%	20,4%	25,9%	15,3%
Grodków	18,0%	15,9%	30,9%	18,5%	16,6%
Kietrz	13,5%	28,0%	19,8%	28,0%	10,7%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

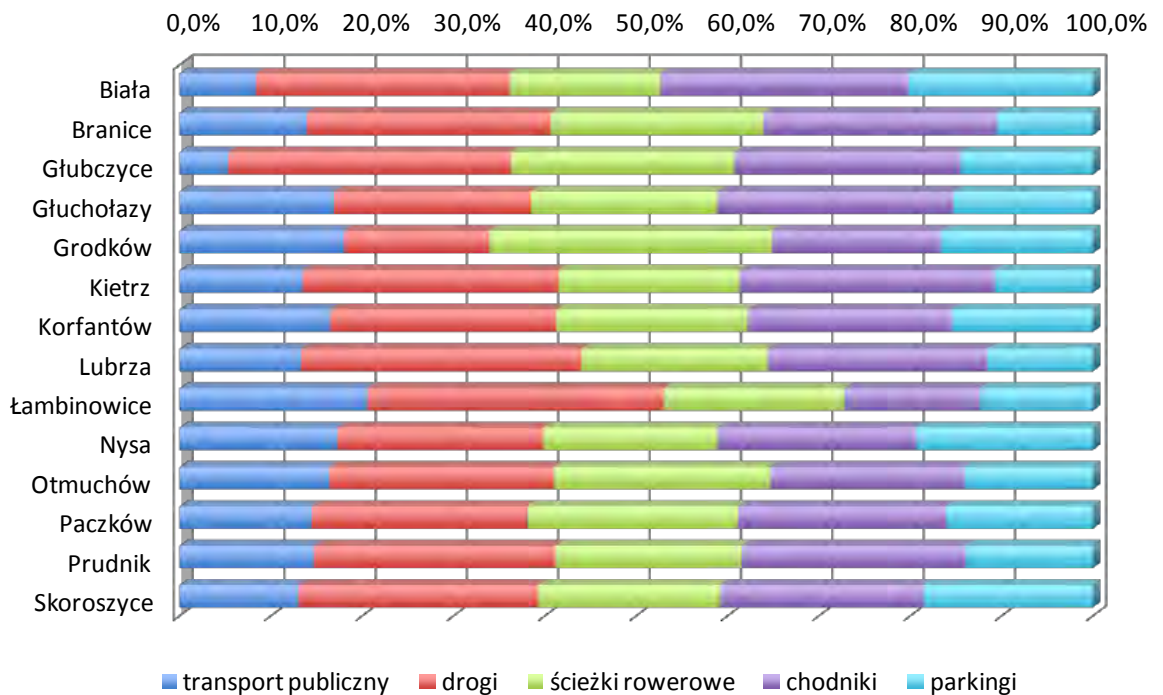
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	transport publiczny	drogi	ścieżki rowerowe	chodniki	parkingi
Korfantów	16,5%	24,8%	20,9%	22,4%	15,4%
Lubrza	13,3%	30,7%	20,4%	24,1%	11,5%
Łambinowice	20,5%	32,5%	19,7%	14,9%	12,4%
Nysa	17,3%	22,5%	19,0%	21,8%	19,3%
Otmuchów	16,4%	24,6%	23,7%	21,3%	14,0%
Paczków	14,5%	23,6%	23,1%	22,8%	16,0%
Prudnik	14,7%	26,5%	20,4%	24,6%	13,9%
Skoroszyce	13,0%	26,3%	19,8%	22,3%	18,5%
Suma końcowa	14,5%	25,8%	21,4%	23,3%	15,0%

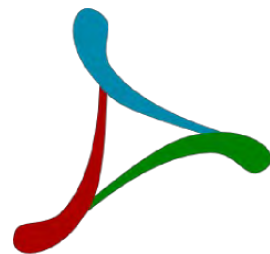
Źródło: Opracowanie własne.

Zależność tę prezentuje także poniższy wykres. Zaznaczono na nim obszary problemowe, które mieszkańcy danej gminy wytypowali do modernizacji.

Wykres 8 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji



Źródło: Opracowanie własne.



W kolejnym pytaniu mieszkańcy zostali poproszeni o odniesienie się do tych samych kwestii w kontekście zamieszkiwanego powiatu. Zależności te prezentują poniższa tabela oraz wykres.

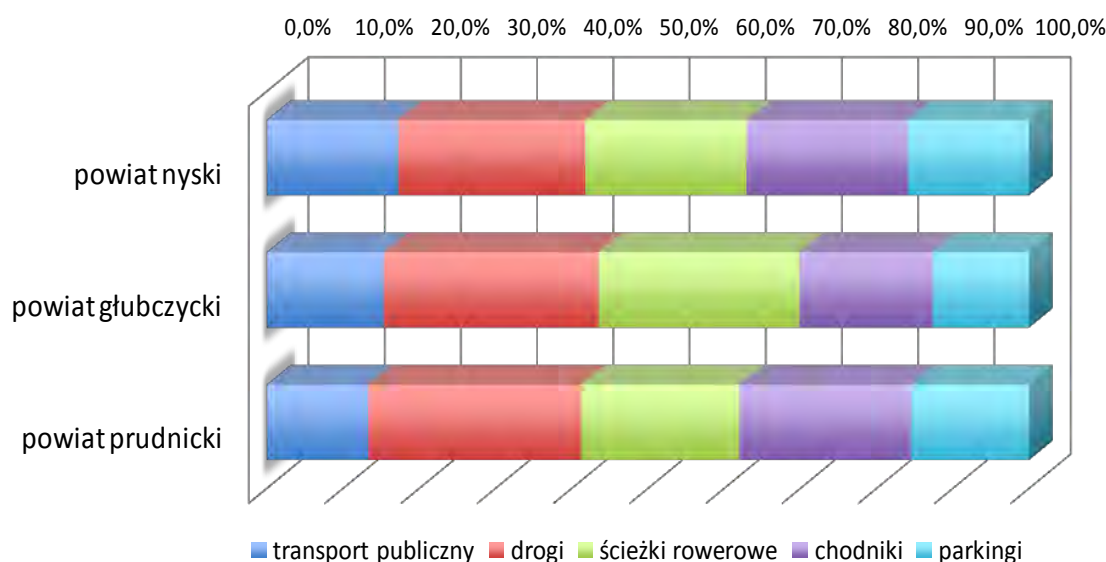
Tabela 18 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji

	powiat nyski	powiat głubczycki	powiat prudnicki
transport publiczny	17,3%	15,3%	13,3%
drogi	24,5%	28,2%	27,9%
ścieżki rowerowe	21,2%	26,4%	20,8%
chodniki	21,2%	17,5%	22,5%
parkingi	15,8%	12,6%	15,5%
suma końcowa	100%	100%	100%

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 9 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części ankiety mieszkańcy oraz przedsiębiorcy zostali poproszeni o wskazanie 3 najważniejszych problemów, dotyczących transportu publicznego w gminie, którą zamieszkują. Chodziło o wskazanie tych problemów, które powinny zostać rozwiązane w pierwszej kolejności. Wyniki zaprezentowano w tabeli poniżej.



Tabela 19 Obszary problemowe w transporcie publicznym w podziale na gminy

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

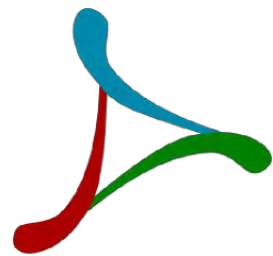
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

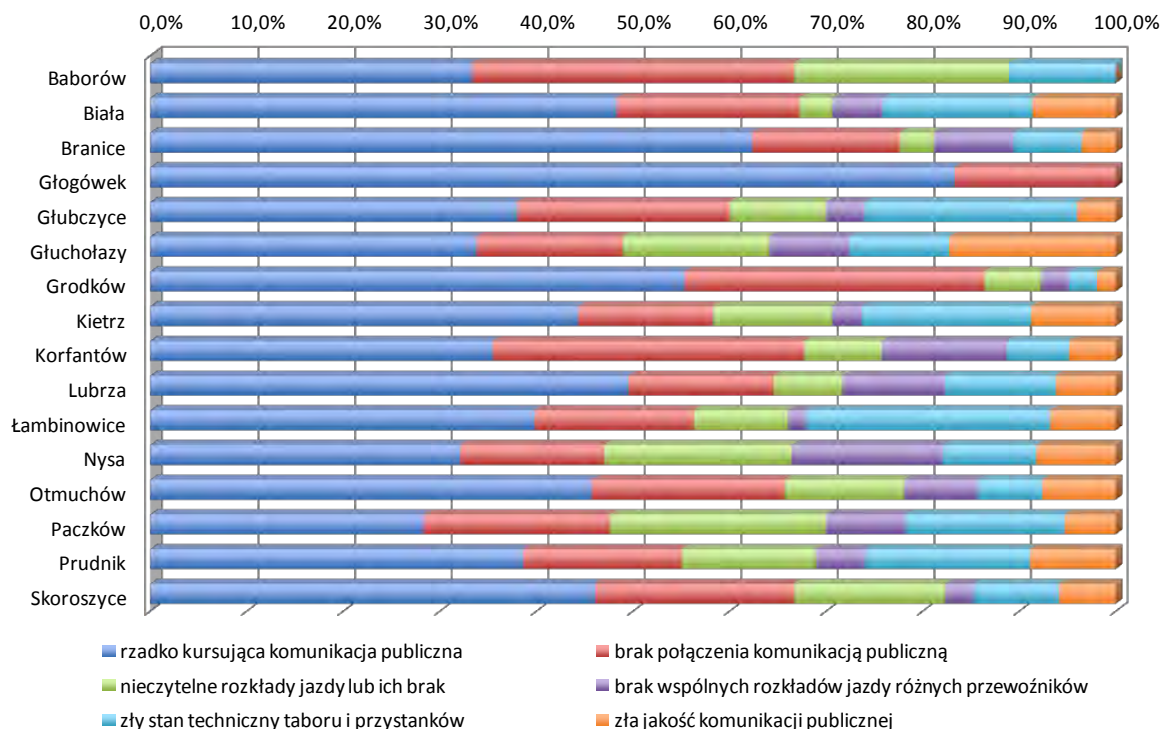
Gmina	rzadko kursująca komunikacja publiczna	brak połączenia komunikacją publiczną	nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak	brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	zły stan techniczny taboru i przystanków	zła jakość komunikacji publicznej
Baborów	33,3%	33,3%	22,2%	0,0%	11,1%	0,0%
Biała	48,3%	19,0%	3,4%	5,2%	15,5%	8,6%
Branice	62,4%	15,3%	3,5%	8,2%	7,1%	3,5%
Głogówek	83,3%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Głubczyce	38,0%	22,0%	10,0%	4,0%	22,0%	4,0%
Głuchołazy	33,8%	15,2%	15,2%	8,3%	10,3%	17,2%
Grodków	55,3%	31,1%	5,8%	2,9%	2,9%	1,9%
Kietrz	44,3%	13,9%	12,4%	3,1%	17,5%	8,8%
Korfantów	35,5%	32,3%	8,1%	12,9%	6,5%	4,8%
Lubrza	49,6%	15,0%	7,1%	10,6%	11,5%	6,2%
Łambinowice	39,8%	16,5%	9,7%	1,9%	25,2%	6,8%
Nysa	32,1%	14,9%	19,4%	15,7%	9,7%	8,2%
Otmuchów	45,7%	20,0%	12,4%	7,6%	6,7%	7,6%
Paczków	28,2%	19,4%	22,4%	8,2%	16,5%	5,3%
Prudnik	38,6%	16,5%	13,9%	5,1%	17,1%	8,9%
Skoroszyce	46,1%	20,6%	15,7%	2,9%	8,8%	5,9%
Suma końcowa	41,9%	18,5%	12,6%	6,8%	12,9%	7,3%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki te zaprezentowano również na poniższym wykresie.



Wykres 10 Obszary problemowe w transporcie publicznym, w podziale na gminy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Według powyższych danych największym problemem w obszarze funkcjonowania transportu publicznego, w opinii mieszkańców i przedsiębiorców, jest rzadko kursująca komunikacja publiczna (41,9% respondentów udzieliło takiej właśnie odpowiedzi). Natomiast najmniej istotnym z problemów jest brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników (6,8%).

Kolejnym poruszonym zagadnieniem była prośba o wskazanie rozwiązań, których wdrożenie poprawiłoby stan sieci drogowej w poszczególnych gminach.



Tabela 20 Proponowane rozwiązania dotyczące dróg w poszczególnych gminach

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

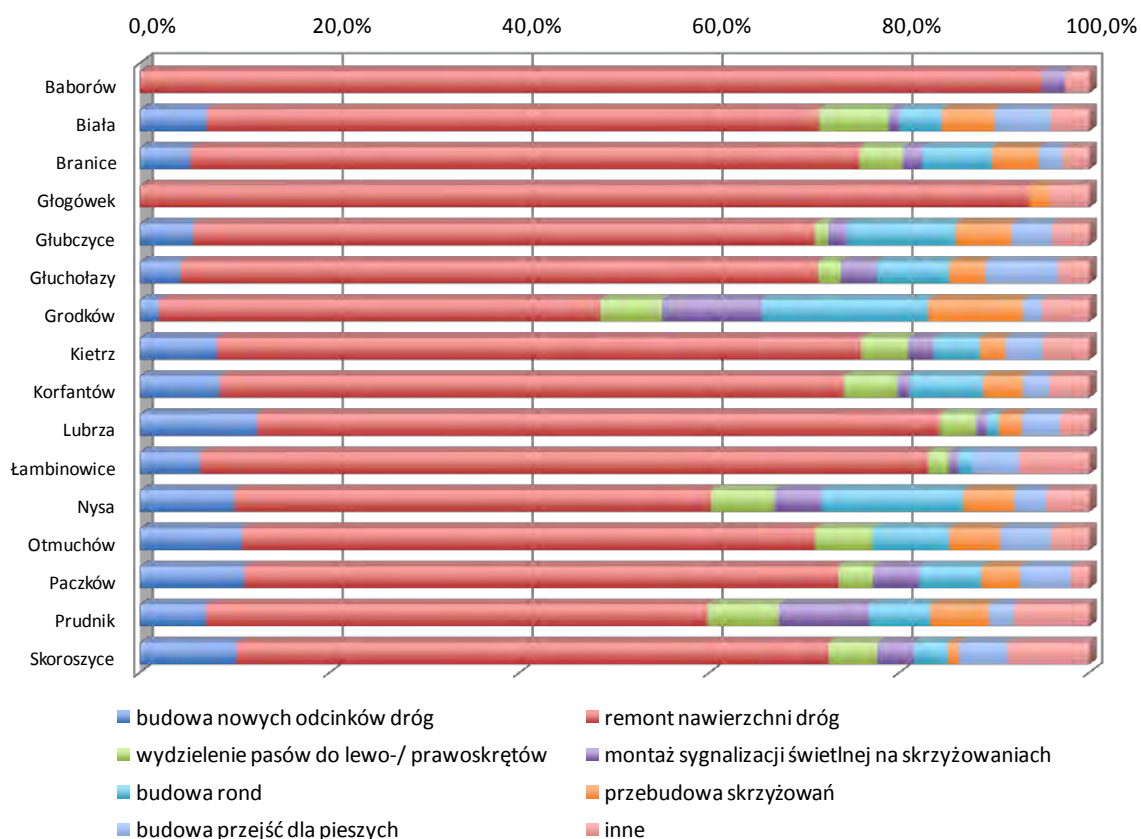
Gmina	budowa nowych odcinków dróg	remont nawierzchni dróg	wydzielenie pasów do lewo-/prawoskrętów	montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach	budowa rond	przebudowa skrzyżowań	budowa przejść dla pieszych	inne
Baborów	0,0%	95,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
Biała	7,1%	64,3%	7,4%	1,1%	4,5%	5,6%	5,9%	4,1%
Branice	5,3%	70,5%	4,5%	2,0%	7,4%	4,9%	2,5%	2,9%
Głogówek	0,0%	93,6%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	4,3%
Głubczyce	5,6%	65,6%	1,3%	2,0%	11,5%	5,9%	4,3%	3,9%
Głuchołazy	4,3%	67,1%	2,4%	3,8%	7,6%	3,8%	7,6%	3,3%
Grodków	2,0%	46,5%	6,5%	10,5%	17,5%	10,0%	2,0%	5,0%
Kietrz	8,1%	67,9%	4,9%	2,7%	4,9%	2,7%	3,9%	4,9%
Korfantów	8,4%	65,7%	5,6%	1,4%	7,7%	4,2%	2,8%	4,2%
Lubrza	12,2%	72,3%	3,7%	1,2%	1,2%	2,4%	4,0%	3,0%
Łambinowice	6,3%	76,7%	2,1%	1,1%	1,6%	0,0%	4,8%	7,4%
Nysa	10,0%	50,2%	6,6%	5,0%	14,9%	5,4%	3,3%	4,6%
Otmuchów	10,7%	60,4%	6,0%	0,0%	8,1%	5,4%	5,4%	4,0%
Paczków	11,0%	62,6%	3,7%	4,9%	6,5%	4,1%	5,3%	2,0%
Prudnik	7,0%	52,8%	7,5%	9,5%	6,4%	6,2%	2,6%	8,0%
Skoroszyce	9,7%	62,3%	5,3%	4,0%	3,6%	1,2%	5,3%	8,5%
Suma końcowa	7,6%	64,0%	4,7%	3,7%	6,9%	4,3%	4,1%	4,8%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak można zauważyć, mieszkańcy oraz przedsiębiorcy z poszczególnych gmin uważają, że priorytetem (64,0% respondentów udzieliło takiej odpowiedzi) w kwestii poprawy stanu dróg jest remont nawierzchni istniejących już odcinków. Według

respondentów najmniejszą rolę (3,7%) odegra montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach. Zależności te ukazuje także poniższy wykres.

Wykres 11 Proponowane do wdrożenia rozwiązania dotyczące dróg, w podziale na gminy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W kwestii ścieżek rowerowych respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na trzy pytania. Pierwsze pytanie dotyczyło kwestii rozwoju sieci tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym (dojazd do pracy, do szkoły, na zakupy).



Tabela 21 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy

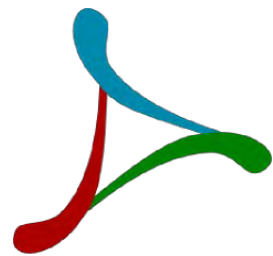
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

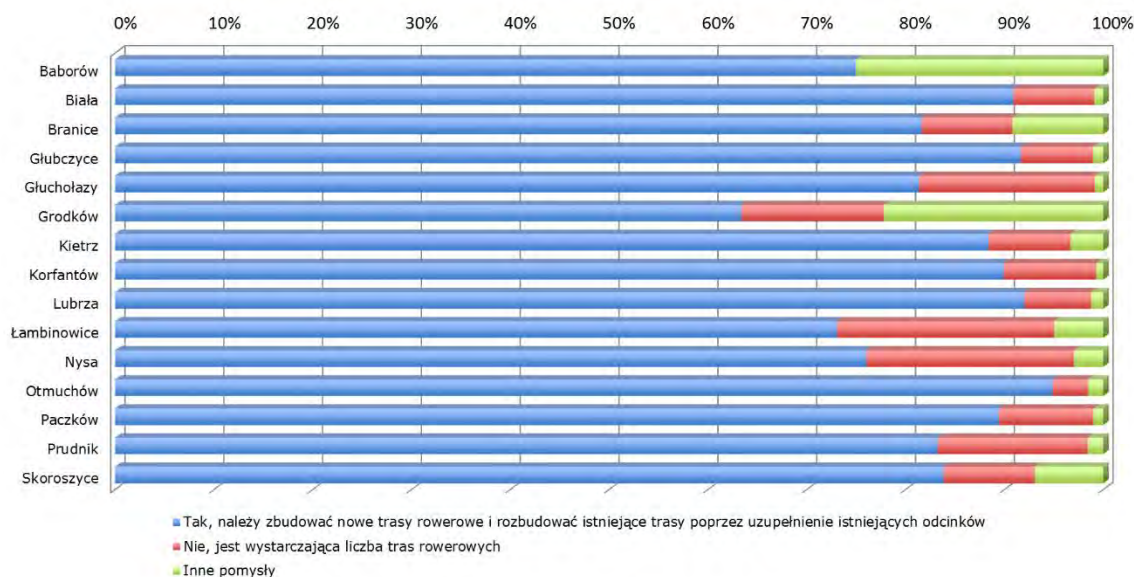
Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Baborów	75,0%	0,0%	25,0%
Biała	90,9%	8,2%	0,9%
Branice	81,6%	9,2%	9,2%
Głubczyce	91,7%	7,3%	1,0%
Głuchołazy	81,4%	17,8%	0,8%
Grodków	63,4%	14,4%	22,2%
Kietrz	88,4%	8,3%	3,3%
Korfantów	89,9%	9,4%	0,7%
Lubrza	92,1%	6,7%	1,2%
Łambinowice	73,0%	22,0%	5,0%
Nysa	76,1%	21,0%	2,9%
Otmuchów	94,9%	3,6%	1,5%
Paczków	89,4%	9,5%	1,0%
Prudnik	83,2%	15,2%	1,6%
Skoroszyce	85,2%	9,4%	5,5%
Suma końcowa	84,2%	11,7%	4,1%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak prezentuje powyższa tabela, większość mieszkańców oraz przedsiębiorców (łącznie 84,2%) z poszczególnych gmin, uważa że należy rozwijać sieć tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym poprzez budowę nowych tras oraz uzupełnianie odcinków pomiędzy już istniejącymi ścieżkami. Tylko 11,7% respondentów uważa, że liczba tras rowerowych jest wystarczająca i nie ma konieczności ich dalszego rozwoju. Odpowiedzi te przedstawiono również na poniższym wykresie.



Wykres 12 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Następne pytanie także dotyczyło konieczności rozwoju sieci tras rowerowych, jednak tym razem pytano o ścieżki o charakterze rekreacyjnym.

Tabela 22 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy

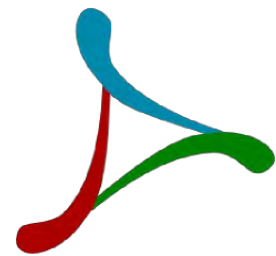
Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Baborów	100,0%	0,0%	0,0%
Biała	91,2%	4,4%	4,4%
Branice	79,3%	9,8%	10,9%
Głubczyce	94,8%	5,2%	0,0%
Głuchołazy	89,8%	9,4%	0,8%
Grodków	57,3%	18,5%	24,2%
Kietrz	89,4%	7,8%	2,8%
Korfantów	93,4%	3,3%	3,3%
Lubrza	80,6%	5,6%	13,8%

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

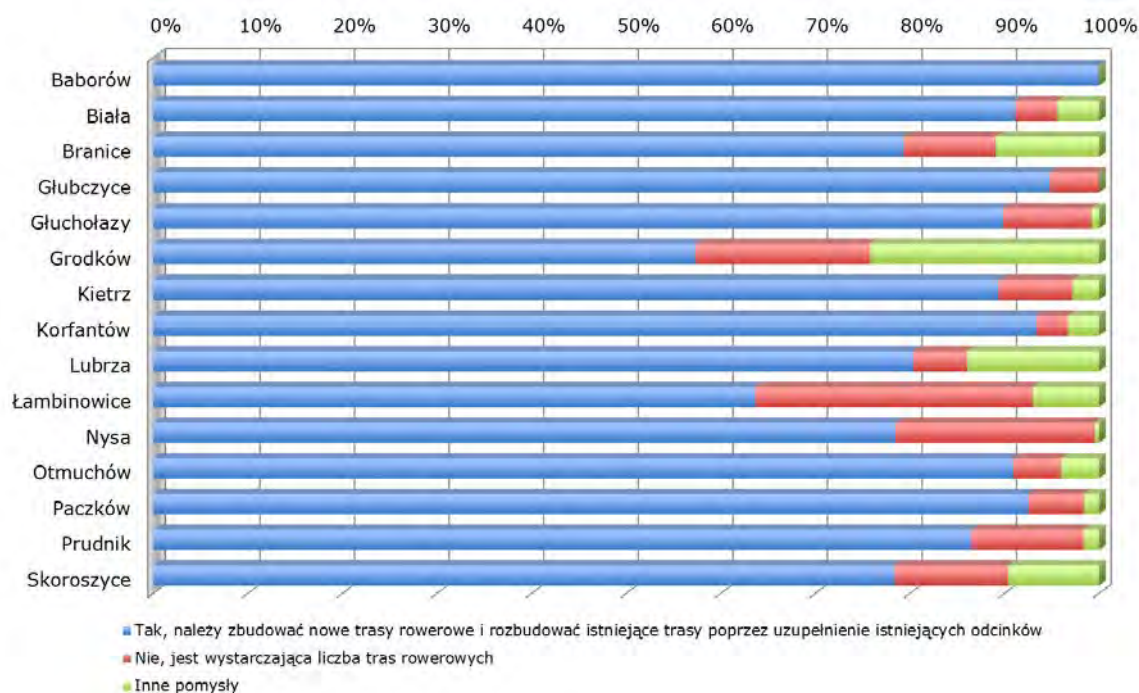
Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Łambinowice	63,6%	29,4%	7,0%
Nysa	78,5%	21,1%	0,4%
Otmuchów	91,0%	5,0%	4,0%
Paczków	92,6%	5,9%	1,6%
Prudnik	86,5%	11,9%	1,6%
Skoroszyce	79,7%	12,2%	8,1%
Suma końcowa	83,8%	10,5%	5,7%

Źródło: Opracowanie własne.

Również w tym wypadku większość respondentów (łącznie 83,8%) uważa, że należy rozwijać sieci tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym poprzez budowę nowych oraz uzupełnianie odcinków pomiędzy już istniejącymi trasami. Jedynie 10,5% osób stwierdziło, że ilość tras, istniejących w zamieszkiwanych przez nich gminach, jest wystarczająca. Dane te zaprezentowano także na poniższym wykresie.



Wykres 13 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Następnie zapytano o działania, które według respondentów przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej. Spośród zaproponowanych rozwiązań, mieszkańcy i przedsiębiorcy najliczniej (40,5%) wskazywali odpowiedź *Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki i ulice)*. Zestawienie danych dotyczących tego pytania przedstawiają poniższa tabela i wykres.

Tabela 23 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach

	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki i ulice)	Bezpieczne i powszechne parkingi rowerowe	Możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	Inne
Baborów	0,0%	33,3%	33,3%	33,3%	0,0%
Biała	16,1%	48,3%	21,7%	14,0%	0,0%
Branice	41,5%	29,3%	7,4%	15,4%	6,4%
Głubczyce	30,8%	56,2%	6,0%	7,0%	0,0%

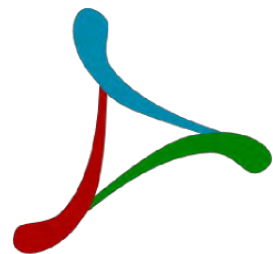


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

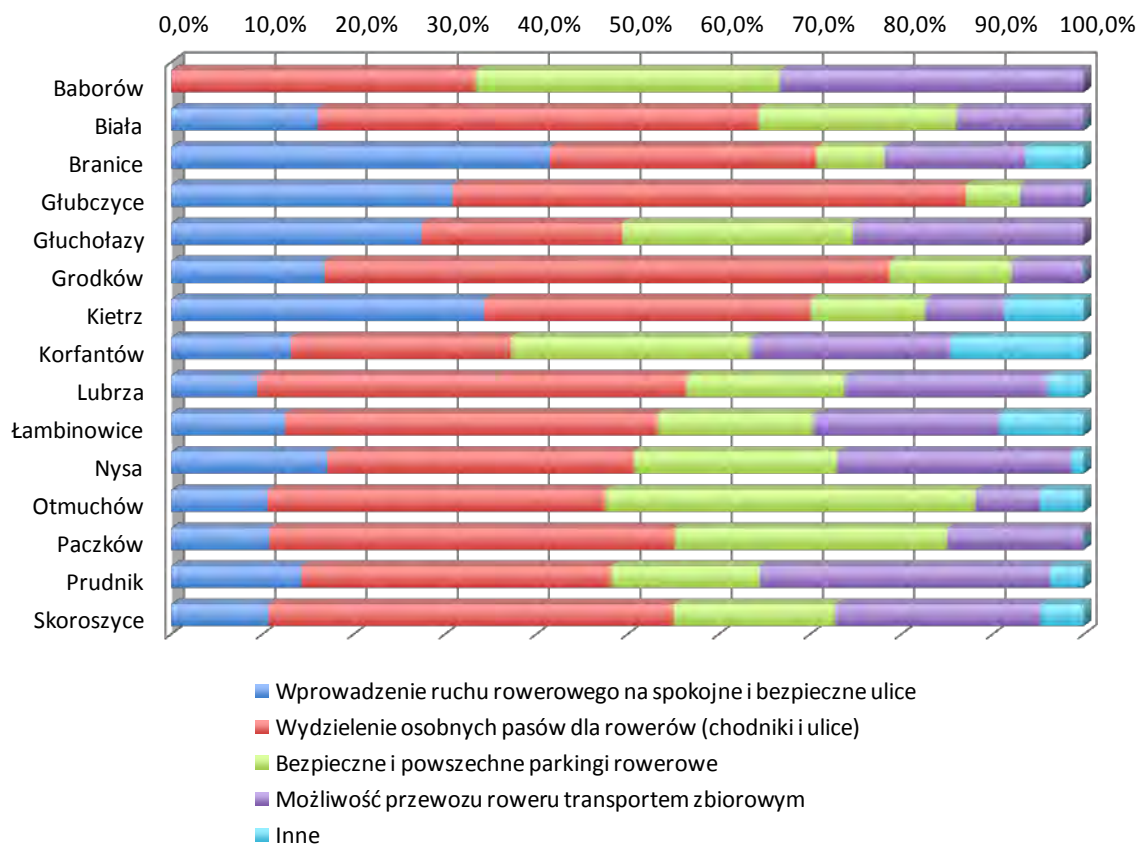
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki i ulice)	Bezpieczne i powszechne parkingi rowerowe	Możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	Inne
Głucholązy	27,5%	22,0%	25,3%	25,3%	0,0%
Grodków	16,8%	61,9%	13,4%	7,9%	0,0%
Kietrz	34,3%	35,7%	12,6%	8,7%	8,7%
Korfantów	13,1%	24,1%	26,3%	21,9%	14,6%
Lubrza	9,4%	47,0%	17,3%	22,3%	4,0%
Łambinowice	12,5%	40,8%	17,1%	20,4%	9,2%
Nysa	17,1%	33,6%	22,3%	25,7%	1,4%
Otmuchów	10,6%	37,0%	40,5%	7,0%	4,8%
Paczków	10,7%	44,4%	29,9%	15,0%	0,0%
Prudnik	14,3%	33,9%	16,3%	31,8%	3,7%
Skoroszyce	10,7%	44,4%	17,8%	22,5%	4,7%
Suma końcowa	18,7%	40,5%	19,5%	17,4%	3,9%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 14 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Kolejne pytanie dotyczyło pieszych ciągów komunikacyjnych. Respondenci zostali poproszeni o wskazanie najważniejszych działań, które mogą wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa pieszych w poszczególnych gminach.



Tabela 24 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach

Biuro projektu:

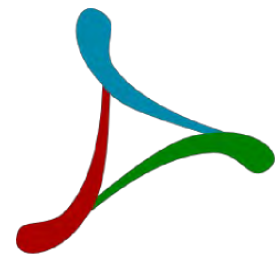
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

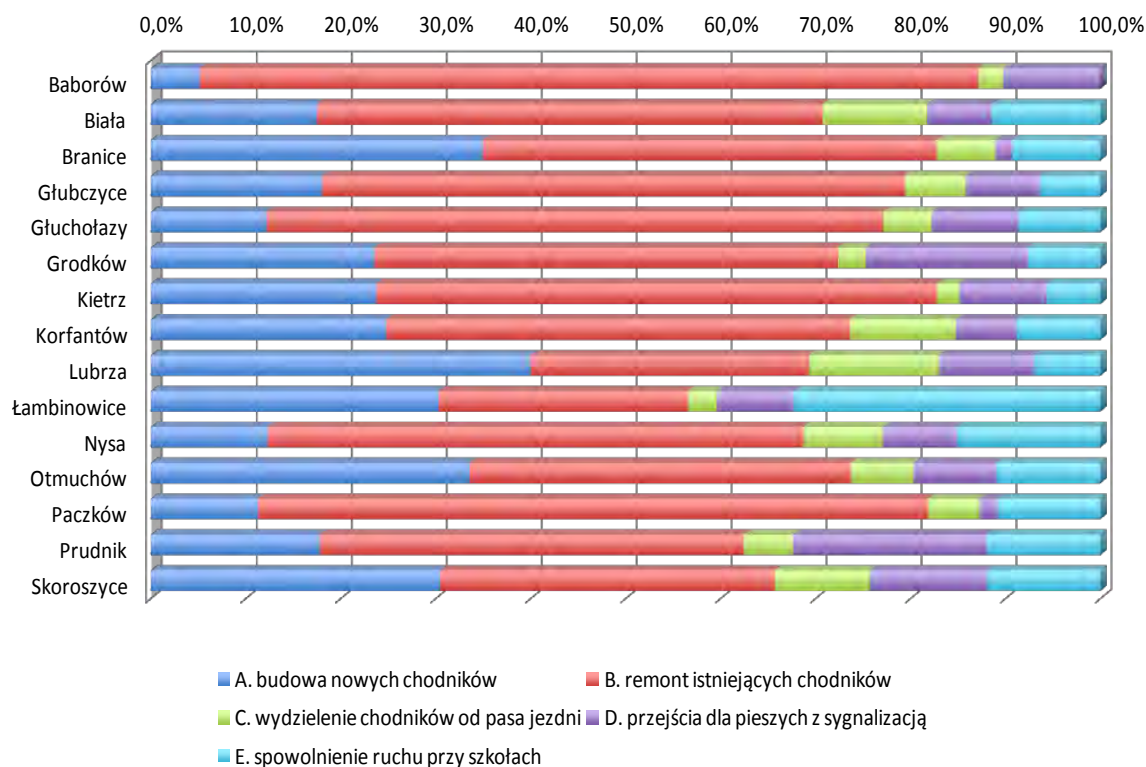
Gmina	budowa nowych chodników	remont istniejących chodników	wydzielenie chodników od pasa jezdni	przejścia dla pieszych z sygnalizacją	spowolnienie ruchu przy szkołach
Baborów	5,1%	82,1%	2,6%	10,3%	0,0%
Biała	17,5%	53,2%	11,0%	6,8%	11,4%
Branice	35,0%	47,8%	6,2%	1,8%	9,3%
Głubczyce	18,0%	61,4%	6,4%	7,7%	6,4%
Głuchołazy	12,2%	65,0%	5,1%	9,1%	8,6%
Grodków	23,5%	48,8%	2,9%	17,1%	7,6%
Kietrz	23,7%	59,1%	2,4%	9,2%	5,6%
Korfantów	24,8%	48,8%	11,2%	6,4%	8,8%
Lubrza	40,0%	29,3%	13,7%	10,0%	7,0%
Łambinowice	30,3%	26,3%	3,0%	8,1%	32,3%
Nysa	12,3%	56,4%	8,4%	7,8%	15,1%
Otmuchów	33,6%	40,1%	6,6%	8,8%	10,9%
Paczków	11,3%	70,6%	5,4%	2,0%	10,8%
Prudnik	17,8%	44,7%	5,2%	20,4%	12,0%
Skoroszyce	30,5%	35,2%	10,0%	12,4%	11,9%
Suma końcowa	23,2%	50,2%	7,0%	9,5%	10,1%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak można zauważyć, zdaniem mieszkańców i przedsiębiorców najistotniejszym działaniem, w kwestii poprawy bezpieczeństwa pieszych, jest remont istniejących chodników (50,2% respondentów udzieliło takiej odpowiedzi). Natomiast kwestia najmniej istotna (7,0% odpowiedzi) to wydzielenie chodników od pasa jezdni. Zależności te zostały ukazane na poniższym wykresie.



Wykres 15 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Ostatnie pytanie dotyczyło miejsc parkingowych. Respondenci zostali zapytani, czy w ich gminie istnieje wystarczająca ilość miejsc parkingowych, czy może należy stworzyć dodatkowe miejsca, w których mieszkańcy będą mogli pozostawić pojazd.

Tabela 25 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych

	Występuje konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych	Nie ma potrzeby tworzenia nowych miejsc parkingowych
Baborów	12,3%	87,7%
Biała	70,1%	29,9%
Branice	34,8%	65,2%
Głubczyce	55,8%	44,2%
Głuchołazy	38,8%	61,2%
Grodków	58,8%	41,2%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

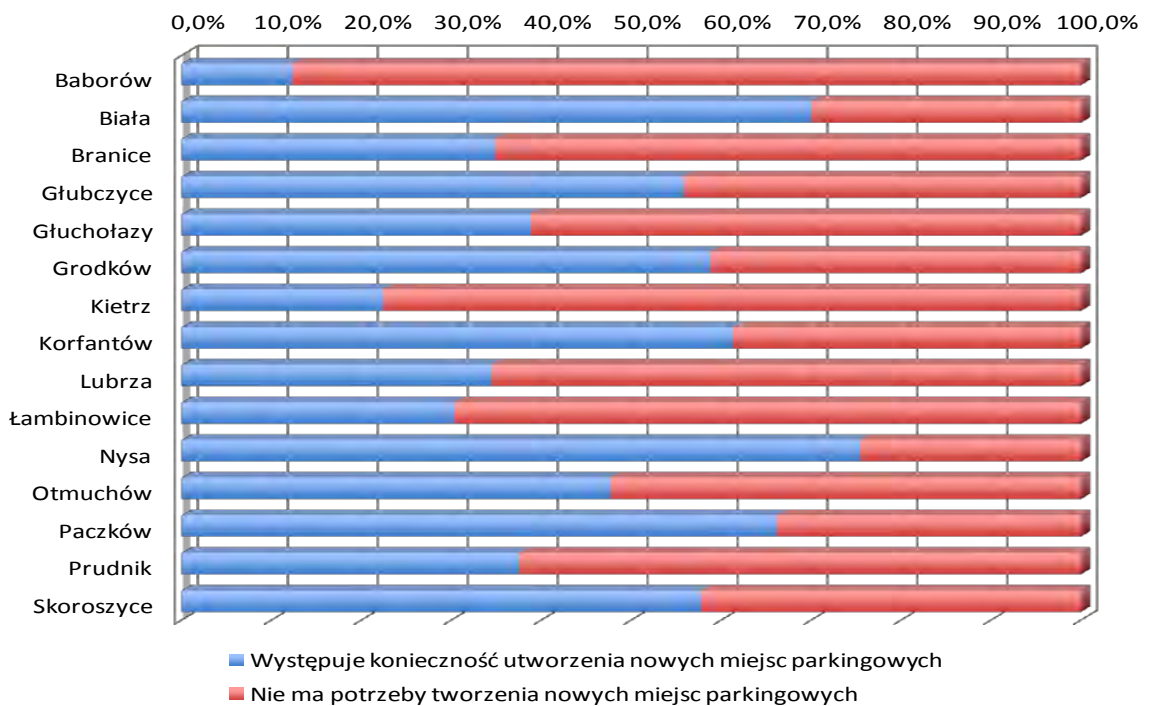
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Występuje konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych	Nie ma potrzeby tworzenia nowych miejsc parkingowych
Kietrz	22,4%	77,6%
Korfantów	61,3%	38,7%
Lubrza	34,4%	65,6%
Łambinowice	30,3%	69,7%
Nysa	75,4%	24,6%
Otmuchów	47,7%	52,3%
Paczków	66,2%	33,8%
Prudnik	37,5%	62,5%
Skoroszyce	57,8%	42,2%
Suma końcowa	47,8%	52,2%

Źródło: Opracowanie własne.

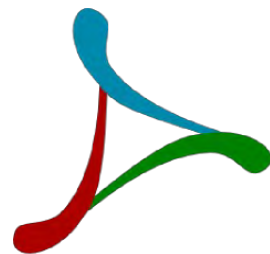
Powyższe dane prezentuje także wykres zamieszczony poniżej.

Wykres 16 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych



Źródło: Opracowanie własne.

Wnioski do badań dotyczących opinii mieszkańców i przedsiębiorców na temat możliwych rozwiązań usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1. 47,9% respondentów w codziennych podróżach korzysta z samochodu.
2. Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy jako najważniejszy obszar wymagający modernizacji wskazali drogi (25,8% respondentów).
3. Największym problemem w transporcie publicznym jest rzadko kursująca komunikacja (41,9% respondentów).
4. Według mieszkańców i przedsiębiorców najlepszym rozwiązaniem (64,0% odpowiedzi), które pomoże poprawić jakość komunikacji drogowej, jest remont nawierzchni dróg.
5. Ponad 80% osób wskazuje na konieczność rozwoju sieci tras rowerowych, zarówno o charakterze komunikacyjnym jak i rekreacyjnym.
6. Najważniejszym działaniem mogącym przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej jest, według 40,5% respondentów, wydzielenie osobnych pasów dla rowerów.
7. Rozwiązaniem, które należy wdrożyć dla poprawy stanu pieszych ciągów komunikacyjnych, jest, zdaniem większości respondentów (50,2%), remont istniejących chodników.
8. 47,8% osób zgłosiło konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych.



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI STRATEGICZNEJ DLA STRATEGII ROZWOJU
TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO
NYSKIE 2020**

TOM I

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
INTEGRACJA TRANSPORTU ZBIOROWEGO
WIZJA, CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ

ZAŁĄCZNIK 2B

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu
i Norwegii oraz środków krajowych.

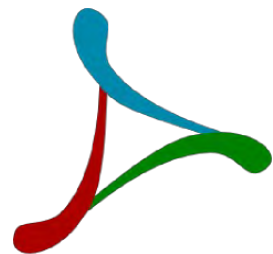




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel	4
Spis rysunków	6
Spis wykresów	8
Spis źródeł	10
Indeks skrótów	11
1 Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	12
1.1 Cel i zakres opracowania.....	12
1.2 Ogólna charakterystyka stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opolskim	13
1.3 Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020.....	19
1.3.1 Gmina Grodków	19
1.3.2 Powiat nyski	31
1.3.3 Powiat prudnicki	51
1.3.4 Powiat głubczycki.....	66
1.4 Rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.	81
1.4.1 Grodków	85
1.4.2 Powiat nyski	86
1.4.3 Powiat prudnicki	93
1.4.4 Powiat głubczycki.....	98
1.5 Nyska Wizja Zero – cele do osiągnięcia dla minimalizacji wypadków	101
1.6 Podsumowanie	134
2 Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	136
2.1 Diagnoza stanu obecnego	136
2.1.1 Struktura taryfowa przewoźników masowych (PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. i PKS w Brzegu) z wykluczeniem MZK Nysa.	136
2.1.2 Struktura taryfowa komunikacji miejskiej (MZK Nysa i Arriva Oddział Prudnik)	151
2.1.3 Struktura taryfowa PKP (Przewozy Regionalne).....	155
2.1.4 Struktura taryfowa u pozostałych przewoźników	157
2.1.5 Zestawienie cen biletów wszystkich przewoźników	158



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2.1.6	Podsumowanie, wnioski i rekomendacje	160
2.2	Koncepcja zintegrowanych przystanków przesiadkowych w głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa, zapewniających dogodnie przesiadki typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową)	162
2.2.1	Czym jest zintegrowany węzeł (przystanek) przesiadkowy	162
2.2.2	System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)	162
2.2.3	Główna grupa docelowa	162
2.2.4	Infrastruktura centrum (węzła) przesiadkowego	163
2.2.5	System informacji pasażerskiej	164
2.2.6	Logistyka	164
2.3	Aktualnie istniejące koncepcje/wzorce/wizualizacje dworców pełniących funkcję przystanków przesiadkowych	165
2.4	Rekomendacje dla OF PN 2020	186
2.4.1	Nysa – zintegrowane centrum przesiadkowe	187
2.4.2	Prudnik – węzeł przesiadkowy (centrum przesiadkowe)	189
2.4.3	Modernizacje przystanków	190
2.5	Projekt zintegrowanego systemu taryfowego na obszarze PN2020 obejmujący wszystkie gałęzie transportu zbiorowego.	191
2.5.1	Potencjalne problemy prawne	191
2.5.2	Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych	192
2.5.3	Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy	193
2.5.4	Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego	196
2.5.5	Zintegrowany system taryfowy	197
2.5.6	Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego	198
2.5.7	Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów	198
2.5.8	Dotacje i rekompensaty	199
2.5.9	Dalsza integracja transportu	200
2.5.10	Podsumowanie	200
3	Wizja, Cele i kierunki działań	203

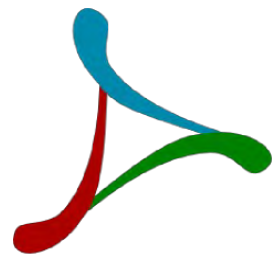


Spis tabel

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 1 Liczba wypadków, zabitych, rannych i kolizji w Grodkowie w latach 2007-2014	19
Tabela 2 Liczba wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014.....	20
Tabela 3 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników.....	22
Tabela 4 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na nazwę drogi.....	23
Tabela 5 Natężenie ruchu na głównych drogach w Grodkowie	24
Tabela 6 Natężenie ruchu na głównych drogach w Grodkowie	24
Tabela 7 Liczba wypadków w Grodkowie w latach 2007-2014, w których uczestnik poruszał się na rowerze.....	28
Tabela 8 Wypadki z udziałem rowerzystów w Grodkowie w latach 2007-2014 – podział według ulic	28
Tabela 9 Podział wypadków z rowerzystami w Grodkowie w latach 2007-2014 według miejsca zdarzenia ..	29
Tabela 10 Liczba kolizji oraz wypadków drogowych w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	31
Tabela 11 Liczba wypadków śmiertelnych i zabitych w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	32
Tabela 12 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w rozbiu na lata 2007-2014.....	34
Tabela 13 Charakterystyka wypadków śmiertelnych na DK46 w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	37
Tabela 14 Czarne punkty w powiecie nyskim.....	42
Tabela 15 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim w latach 2007-2014	43
Tabela 16 Ulice, na których zgłoszono zdarzenia z rowerzystami w latach 2007-2014	44
Tabela 17 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim ze względu na charakterystykę miejsca zdarzenia w latach 2007-2014.....	47
Tabela 18 Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	51
Tabela 19 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	52
Tabela 20 Liczba kolizji w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	52
Tabela 21 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w okresie 2007-2014.....	53
Tabela 22 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	54
Tabela 23 Liczba wypadków z udziałem pieszych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	54
Tabela 24 Podział wypadków śmiertelnych na DK40 w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	57
Tabela 25 Podział wypadków śmiertelnych na DW414 w powiecie prudnickim w latach 2007-2014.....	58
Tabela 26 Czarny punkt w powiecie prudnickim.....	61
Tabela 27 Zdarzenia z udziałem rowerzystów w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	62
Tabela 28 Ulice w powiecie prudnickim, na których doszło do zdarzeń z udziałem rowerzystów w latach 2007-2014	63
Tabela 29 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie Prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca.....	64
Tabela 30 Liczba kolizji i wypadków drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	66
Tabela 31 Liczba wypadków z pieszymi oraz ich udział w całkowitej liczbie wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	70



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 32 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	71
Tabela 33 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 w podziale na kategorię drogi	72
Tabela 34 Odcinki DW 416 w powiecie głubczyckim na których liczba zabitych była największa w latach 2007-2014	72
Tabela 35 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	73
Tabela 36 Interwencje KP PSP Głubczyce podczas wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w latach 2010-2014	77
Tabela 37 Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	78
Tabela 38 Ulice, na których dochodziło do zdarzeń z rowerzystami w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	78
Tabela 39 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca	80
Tabela 40 Ceny biletów normalnych u poszczególnych przewoźników z uwzględnieniem długości trasy (w zł)	137
Tabela 41 Statystyki cen biletów wszystkich przewoźników ogółem	139
Tabela 42 Statystyki cen biletów normalnych z wyszczególnieniem dla każdego przewoźnika	139
Tabela 43 Średnie ceny poszczególnych przewoźników w przeliczeniu na 1 km, w zależności od długości odcinka (w zł)	140
Tabela 44 Podstawowe statystyki dotyczące cen biletów miesięcznych normalnych w zależności od przewoźnika (zł)	143
Tabela 45 Ceny biletów ulgowych w rozróżnieniu na przewoźnika i rodzaj ulgi	146
Tabela 46 Podstawowe statystyki dla cen biletów ulgowych ogółem, w rozróżnieniu na wysokość ulgi	147
Tabela 47 Średnie ceny biletów ulgowych u każdego z przewoźników, ogółem oraz w przeliczeniu na 1 km przejazdu	148
Tabela 48 Podstawowe statystyki cen biletów miesięcznych z ulgą 37% oraz 49%	150
Tabela 49 Cennik biletów jednorazowych (strefowych oraz czasowych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Prudnik	152
Tabela 50 Ceny biletów okresowych (miesięcznych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie	154
Tabela 51 Podstawowe statystyki dotyczące cen biletów obowiązujących na trasach spółki Przewozy Regionalne	155
Tabela 52 Przeciętne ceny biletów w rozróżnieniu na rodzaj biletu oraz odległość	156



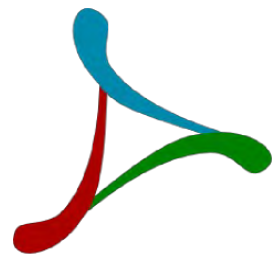
Spis rysunków

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 1 Mapa przedstawiająca zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie opolskim 2010-2012	14
Rysunek 2 Procentowy udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka	15
Rysunek 3 Zmiana prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka na drogach krajowych w latach 2005-2012... ..	16
Rysunek 4 Miejsca występowania wypadków śmiertelnych w województwie opolskim w 2014 r.	17
Rysunek 5 Mapa miejsc wystąpienia wypadków śmiertelnych w województwie opolskim w 2015 r. (styczeń, luty)	18
Rysunek 6 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz. 1	83
Rysunek 7 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz. 2	84
Rysunek 8 Miejsca czarnych punktów w Grodkowie.....	85
Rysunek 9 Skrzyżowanie ul. Otmuchowska z DW385	86
Rysunek 10 Paczków, okolice Kamienicy	87
Rysunek 11 Otmuchów, Wójcice	88
Rysunek 12 Przykład przejścia połączonego z progiem zwalniającym	89
Rysunek 13 Głuchołazy, droga krajowa nr 40	90
Rysunek 14 Przykład zniszczonej nawierzchni drogi w Korfantowie, ul. 3-go Maja.....	91
Rysunek 15 Łambinowice, skrzyżowanie DK46 z drogą na Malerzowice Wielkie.....	92
Rysunek 16 Skoroszyce, DW 401. Potrzeba stworzenia pasa dla rowerów	93
Rysunek 17 Droga z Białej do Prudnika	94
Rysunek 18 Lubrza, Aleja Lipowa	95
Rysunek 19 DW 414 Lubrza	95
Rysunek 20 Prudnik – ul. Kościuszki	96
Rysunek 21 Przykład rozwiązania problemu istnienia licznych wjazdów na posesje w ciągu ścieżki rowerowej	97
Rysunek 22 Prudnik – ul. Gimnazjalna	98
Rysunek 23 Nawierzchnia na odcinku Bogdanowice Kolonia	99
Rysunek 24 Nawierzchnia na odcinku Branice-Bliszczycze	99
Rysunek 25 Nawierzchnia w Głubczycach na ul. Sienkiewicza	100
Rysunek 26 Głubczyce DW 414	100
Rysunek 27 Przykład dobrego rozwiązania dotyczącego ruchu pieszego i rowerowego	120
Rysunek 28 Bariery drogowe stosowane w celu powstrzymania pojazdów przed najechaniem na pieszych znajdujących się na chodniku	121
Rysunek 29 Przykład lokalizacji słupków blokujących wjazd pojazdów na chodnik	123
Rysunek 30 Schemat wyznaczonego przejścia typu „zebra”	125
Rysunek 31 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z zawężonym przekrojem jezdni.....	126



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 32 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z wyspą azylu	127
Rysunek 33 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z wyspą azylu "przesunięte"	127
Rysunek 34 Schemat wyniesionego przejścia dla pieszych	129
Rysunek 35 Schemat chodnika poprzecznego	131
Rysunek 36 Schemat zawężonego wlotu na skrzyżowanie	132
Rysunek 37 Centrum przesiadkowe w Pszczynie – wizualizacja	165
Rysunek 38 Wizualizacja centrum przesiadkowego w Pszczynie	166
Rysunek 39 Dworzec PKS w Sosnowcu	167
Rysunek 40 Dworzec autobusowy w Sosnowcu	168
Rysunek 41 Zadaszona wiata i tablice informacyjne w Sosnowcu	169
Rysunek 42 Wypożyczalnia rowerów przy zintegrowanym dworcu autobusowym w Poznaniu	170
Rysunek 43 Wizualizacja zintegrowanego dworca autobusowego w Poznaniu	170
Rysunek 44 Zintegrowany dworzec autobusowy MPK w Poznaniu	171
Rysunek 45 Nowy dworzec autobusowy w Busko-Zdroju	172
Rysunek 46 Zadaszone stanowiska odjazdowe wraz z małą infrastrukturą w Busko-Zdroju	173
Rysunek 47 Widok na stanowiska odjazdowe oraz budynek dworca PKS w Wieluniu	174
Rysunek 48 Dworzec PKS w Wieluniu	174
Rysunek 49 Wizualizacje dworca PKS w Wieluniu	175
Rysunek 50 Zintegrowane Centrum Komunikacyjne w Olsztynie	176
Rysunek 51 Wizualizacja centrum przesiadkowego w Olsztynie	177
Rysunek 52 Widok od strony peronów na dworzec PKP Olsztyn Główny	178
Rysunek 53 Wizja zintegrowanego węzła wymiany pasażerskiej w Siedlcach	179
Rysunek 54 Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Cieszynie – projekt nadesłany na konkurs przez internautę	180
Rysunek 55 Wielopoziomowy parking na terenie centrum przesiadkowego w Tychach – widok wnętrza	181
Rysunek 56 Wielopoziomowy parking – widok od zewnątrz	181
Rysunek 57 Centrum przesiadkowe w Tychach – wizualizacja	182
Rysunek 58 Zadaszone stanowiska wraz z tablicami informacyjnymi	183
Rysunek 59 Parking rowerowy na terenie centrum przesiadkowego w Tychach	183
Rysunek 60 Centrum przesiadkowe w Pawłowicach	184
Rysunek 61 Centrum przesiadkowe w Pawłowicach	185
Rysunek 62 Węzeł przesiadkowy w Katowicach przy ul. Sądowej – wizualizacja	186
Rysunek 63 Powstanie związku międzygminnego	196
Rysunek 64 Struktura organizacyjna związku	197



Spis wykresów

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

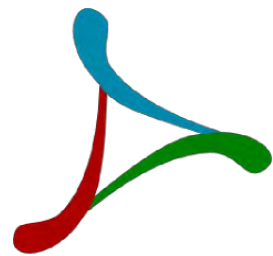
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 1 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników.....	22
Wykres 2 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie ze względu na trzeźwość uczestników.....	23
Wykres 3 Statystyka wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	32
Wykres 4 Udział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 w podziale na gminy.....	33
Wykres 5 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia/drogi.....	35
Wykres 6 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia.....	36
Wykres 7 Podział wypadków śmiertelnych ze względu na kategorię drogi.....	36
Wykres 8 Struktura wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	49
Wykres 9 Przyczyny wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	50
Wykres 10 Zmiana liczby wypadków z udziałem pieszych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014.....	55
Wykres 11 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia.....	56
Wykres 12 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia.....	56
Wykres 13 Wypadki śmiertelne w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na kategorię drogi.....	57
Wykres 14 Struktura i przyczyny wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014.....	65
Wykres 15 Liczba wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	67
Wykres 16 Liczba kolizji w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	67
Wykres 17 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	68
Wykres 18 Liczba rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	69
Wykres 19 Liczba wypadków, kolizji, zabitych i rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	71
Wykres 20 Rondo imienia Władysława Sikorskiego w Nysie.....	89
Wykres 21 Ceny biletów normalnych ogółem, w zależności od długości odcinka (mierzonej w km) oraz przewoźnika.....	137
Wykres 22 Średnia cena biletów normalnych ogółem u każdego z przewoźników (w zł).....	140
Wykres 23 Średnia cena biletów normalnych w przeliczeniu na 1 km (w zł).....	142
Wykres 24 Ceny biletów miesięcznych normalnych w zależności od długości odcinka oraz rodzaju przewoźnika.....	143
Wykres 25 Średnie ceny biletów miesięcznych na liniach poszczególnych przewoźników (w zł).....	144
Wykres 26 Ceny biletów ulgowych 37% w zależności od przewoźnika oraz długości odcinka (w zł).....	145
Wykres 27 Ceny biletów ulgowych 49% w zależności od przewoźnika oraz długości odcinka (w zł).....	145
Wykres 28 Średnie ceny biletów ulgowych (w zł).....	147
Wykres 29 Średnie ceny biletów ulgowych(w zł) w przeliczeniu na 1 km.....	148
Wykres 30 Ceny biletów miesięcznych z ulgą 37%, w zależności od długości odcinka oraz przewoźnika.....	149

Wykres 31 Średnia cena biletów miesięcznych z ulgą 49% w zależności od długości odcinka oraz przewoźnika	150
Wykres 32 Ceny biletów jednorazowych strefowych, obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Oddział w Prudniku	151
Wykres 33 Ceny biletów jednorazowych czasowych, obowiązujących na liniach MZK w Nysie.....	152
Wykres 34 Ceny biletów okresowych normalnych obowiązujących na liniach MZK Nysa.....	153
Wykres 35 Ceny biletów okresowych ulgowych obowiązujących w na liniach MZK w Nysie.....	154
Wykres 36 Średnie ceny biletów obowiązujących w spółce Przewozy Regionalne w zależności od odcinka trasy oraz rodzaju biletu.	156
Wykres 37 Ceny biletów u pozostałych przewoźników w zależności od długości odcinka	158
Wykres 38 Ceny biletów wszystkich przewoźników w zależności od długości odcinka	159
Wykres 39 Średnie ceny biletów poszczególnych przewoźników na odcinkach 1-25 km	160



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





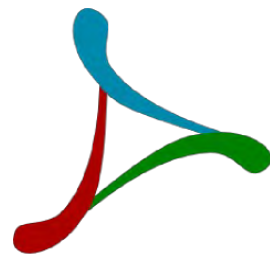
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis źródeł

1. Komenda Wojewódzka Policji w Opolu;
2. Komenda Powiatowa Policji w Brzegu, Głubczycach, Prudniku;
3. Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Głubczycach, Nysie, Prudniku;
4. Generalny Pomiaru Ruchu 2010;
5. Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2015;
6. *Raport o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2012* w woj. opolskim,
7. Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski,
8. System Ewidencji Kolidzji i Wypadków,
9. Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach w województwie opolskim,
10. Opolska Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Opolu,
11. *Podręcznik dla Organizatorów Ruchu Pieszego*, KR BRD, Warszawa 2014 r.
12. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r. (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z póź. zm.),
13. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 z dnia 23 października 2007r. (Dz. Urz. UE. L Nr 315, str. 1),
14. Wyrok ETS z 24 lipca 2003r. w sprawie Altmark Trans GmbH, Regirungsrasidium Magdeburg and Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Zb. Orz. 2003, s I-7747,
15. Ustawa – Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984r. (Dz. U. z 2012r. poz. 1173 z póź. zm.),
16. Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2011r. (Dz. U. z 2013r. poz. 1414 z póź. zm.),
17. Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego z dnia 20 czerwca 1992r. (tj. Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z póź. zm.),
18. Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990r. (Dz. U. z 2013r. poz. 594 z póź. zm.),
19. Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 11 marca 1990r. (Dz. U. z 2013r. poz. 595 z póź. zm.),

20. Ustawa o gospodarce komunalnej z dnia 20 grudnia 1996r. (Dz. U. z 2011r. Nr 45 poz. 236 z póź. zm.).



Indeks skrótów

ZIT - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

ITS - Inteligentne Systemy Transportowe

OZE - Odnawialne Źródła Energii

KSRR - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego

TEN-T - Transeuropejska sieć transportowa

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





1. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.1. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie gmin i powiatów wchodzących w skład Partnerstwa Nyskiego 2020. Na badany obszar składają się:

- gmina Grodków,
- powiat nyski (gminy: Paczków, Otmuchów, Nysa, Głuchołazy, Korfantów, Łambinowice, Skoroszyce),
- powiat prudnicki (gminy: Biała, Lubrza, Prudnik),
- powiat głubczycki (gminy: Głubczyce, Kietrz, Branice).
- Analizą objęto zagadnienia:
- ogólnej charakterystyki i tendencji w zakresie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. opolskim;
- analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020;
- identyfikacji szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych z uwzględnieniem ciągów kolizyjnych samochód-pieszy i samochód-rower
- rekomendacji działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020;
- nyskiej „Wizji Zero”.

Dane wejściowe

Opracowanie ogólnej charakterystyki stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opolskim oraz identyfikację szczególnie niebezpiecznych odcinków wykonano na podstawie:

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- danych o miejscach wypadków drogowych, udostępnionych przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu;
- danych o miejscach wypadków drogowych, udostępnionych przez Komendy Powiatowe Policji;
- danych o miejscach interwencji przy wypadkach drogowych, udostępnionych przez Komendy Powiatowe Państwowej Straży Pożarnej;
- dane informacyjne policji (objazdy dróg) uzyskanych podczas konsultacji z policją przeprowadzonych w ramach konsultacji społecznych;
- danych o natężeniu ruchu, uzyskanych z własnych badań oraz z wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2010;
- danych o statystykach wypadków zawartych w Opolskim Wojewódzkim Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2015;
- danych zawartych w *Raporcie o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2012* w woj. opolskim,
- danych zawartych w Wojewódzkim Programie Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski,
- danych o statystykach wypadków z rowerzystami w Systemie Ewidencji Kolidzji i Wypadków (SEWiK)¹;
- danych udostępnionych w ramach Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach (EuroRAP)² w województwie opolskim,
- danych udostępnionych przez Opolską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Opolu,
- danych udostępnionych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w *Podręczniku dla Organizatorów Ruchu Pieszego*, Warszawa 2014 r.

1.2. Ogólna charakterystyka stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opolskim

Drogi krajowe zarządzane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w województwie opolskim mają ok. 0,8 tys. km. Według Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach w badanym okresie (lata 2010-2012) na drogach województwa opolskiego miało miejsce 313 poważnych wypadków, w których zginęły 133 osoby, a 272 odniosły ciężkie obrażenia ciała. Większość dróg w województwie opolskim zaliczana jest do dróg o dużym ryzyku indywidualnym³. Jedyne autostrada A4 uznawana jest za drogę, na której ryzyko wystąpienia wypadku jest małe. Za drogi

¹ <http://www.sewik.pl>

² <http://www.eurorap.pl>

³ **Ryzyko indywidualne** dotyczy każdego pojedynczego użytkownika dróg i mierzone jest częstością wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi, na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek w ciągu trzech lat objętych analizą.



o najwyższym ryzyku indywidualnym uważane są: droga krajowa numer 42 i część drogi krajowej numer 46 (por. rys. 1).

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

Rysunek 1 Mapa przedstawiająca zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie opolskim 2010-2012

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

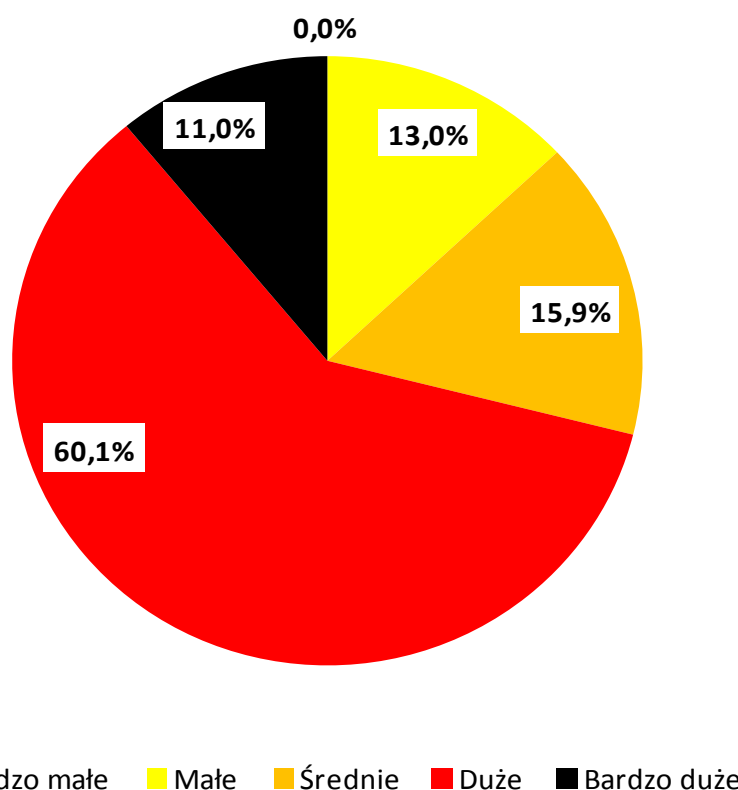
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z mapy przedstawiającej zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie opolskim w latach 2010-2012 wynika, że:

1. 11% długości dróg krajowych to „czarne” odcinki o najwyższym poziomie ryzyka,
2. 71% długości dróg krajowych to łącznie „czarne” i „czerwone” odcinki o nieakceptowalnym poziomie ryzyka,
3. 13% długości dróg krajowych spełnia kryteria stanowiące o bardzo małym i małym ryzyku, przyjęte przez EuroRAP jako poziom ryzyka akceptowanego dla podstawowej sieci dróg (por. rys. 2).

Co więcej, obliczono, że 20% wszystkich poważnych wypadków miało miejsce na „czarnych” odcinkach.

Rysunek 2 Procentowy udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka



■ Bardzo małe ■ Małe ■ Średnie ■ Duże ■ Bardzo duże

Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Rysunek, który znajduje się poniżej obrazuje zmianę długości odcinków przyporządkowanych do różnych klas ryzyka w stosunku do okresu 2005-2007. W latach 2010-2012 wystąpiły następujące zmiany:

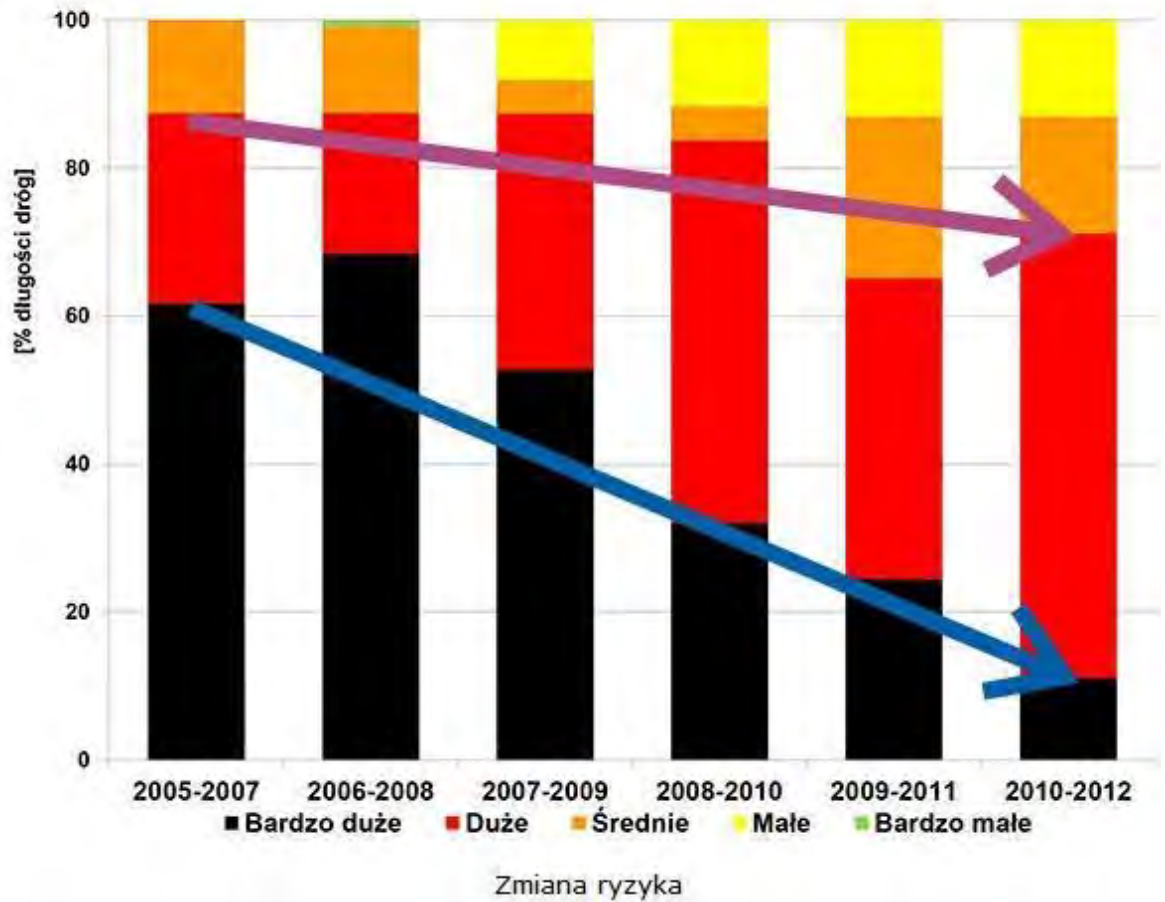


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- o 51 punktów procentowych zmniejszyła się długość „czarnych” odcinków,
- o 16 punktów procentowych zmniejszyła się łączna długość „czarnych” i „czerwonych” odcinków,
- o 13 punktów procentowych zwiększyła się łączna długość „żółtych” i „zielonych” odcinków”.

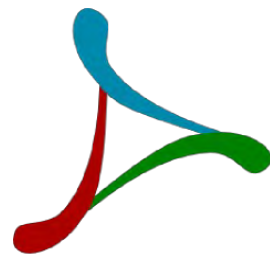
Rysunek 3 Zmiana prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka na drogach krajowych w latach 2005-2012



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Istotnymi danymi są informacje na temat miejsc wypadków śmiertelnych. Poniższe mapy obrazują rozlokowanie tych miejsc z lat 2014-2015. Widać, że miejsca wypadków zarejestrowane przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu pokrywają się z mapą ryzyka indywidualnego opracowanego przez EuroRAP.

Rysunek 4 Miejsca występowania wypadków śmiertelnych w województwie opolskim w 2014 r.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Opolu.



Rysunek 5 Mapa miejsc wystąpienia wypadków śmiertelnych w województwie opolskim w 2015 r. (styczeń, luty)

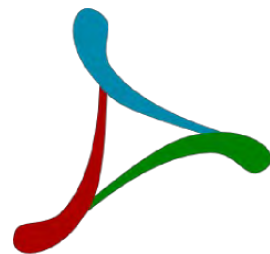
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Opolu.



1.3. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

1.3.1. Gmina Grodków

W gminie Grodków w latach 2007-2014 doszło do 99 wypadków drogowych w których zginęło 14 osób a 141 zostały ranne. W tym samym okresie doszło do 734 kolizji drogowych. Szczegółowe dane w rozbięciu na poszczególne lata zaprezentowano w poniższej tabeli.

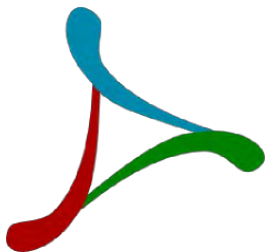
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 1 Liczba wypadków, zabitych, rannych i kolizji w Grodkowie w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2007	12	0	24	116
2008	13	2	17	86
2009	16	2	21	74
2010	14	3	14	103
2011	15	4	24	79
2012	8	0	14	74
2013	8	0	12	101
2014	13	3	15	101
Suma	99	14	141	734

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

W Grodkowie w latach 2007-2014 doszło do 12 wypadków śmiertelnych, w których zginęło 14 osób. W roku 2011 doszło do 3 wypadków śmiertelnych w których zginęły aż 4 osoby, a 2 zostały ranne. Bardzo pozytywny jest fakt, że w latach 2012-2013 nikt nie zginął w wypadku drogowym w Grodkowie. Niestety w 2014 roku w Grodkowie doszło do 3 wypadków śmiertelnych, w których śmierć poniosły 3 osoby, a 2 zostały ranne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 2 Liczba wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych
2007	0	0	0
2008	2	2	1
2009	2	2	1
2010	2	3	0
2011	3	4	2
2012	0	0	0
2013	0	0	0
2014	3	3	2
Razem	12	14	6

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu i Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Szczegółowy opis wybranych wypadków zarejestrowanych przez Komendę Powiatową Policji w Brzegu zaprezentowano poniżej:

- W dniu 07.11.2008 r., godz. 16:30, droga wojewódzka 401, m. Kolnica. Kierujący samochodem osobowym podczas wykonywania manewru skręcania doprowadził do zderzenia z drugim samochodem osobowym. W wyniku zderzenia jeden z pasażerów pojazdu sprawcy poniósł śmierć na miejscu, a drugi został ciężko ranny. Kierowcy nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 24.06.2008 r., godz. 8:50, droga wojewódzka 378, kierujący pojazdem ciężarowym zderzył się czołowo z rowerzystą. W wyniku zdarzenia rowerzysta poniósł śmierć na miejscu. Kierowcy nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 23.07.2009 r., godz. 13:00, m. Żelazna. Kierujący pojazdem osobowym w wyniku niedostosowania prędkości uderzył w drzewo. W wyniku zderzenia kierujący poniósł śmierć na miejscu. Kierowca nie znajdował się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 24.09.2009 r., godz. 15:00, droga wojewódzka 401 (15 km) kierujący samochodem osobowym zjechał na przeciwległy pas ruchu i doprowadził do zderzenia czołowego z pojazdem ciężarowym. W wyniku zderzenia sprawca



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

zdarzenia poniósł śmierć na miejscu, a pasażer został ciężko ranny. Kierowcy nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.

- W dniu 09.08.2010 r., godz. 5:55, droga powiatowa 15070 (przed m. Żelazna) kierujący motocyklem w wyniku niedostosowania prędkości doprowadził do wywrócenia się pojazdu. Kierowca poniósł śmierć na miejscu. Kierowca nie znajdował się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 28.03.2010 r., godz. 5:55, droga wojewódzka 401 (19 km) kierujący samochodem osobowym zjechał na przeciwległy pas ruchu gdzie doprowadził do zderzenia czołowego z samochodem osobowym. Sprawca zdarzenia zmarł w ciągu 30 dni od zdarzenia. Sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości alkoholowej.
- W dniu 27.10.2011 r., godz. 6:50, skrzyżowanie dróg wojewódzkich 401-385, kierujący samochodem osobowym nie udzielił pierwszeństwa przejazdu dla innego samochodu osobowego. W wyniku zderzenia sprawca i pasażer pojazdu sprawcy ponieśli śmierć na miejscu, a dwie osoby z pojazdu sprawcy zostały ciężko ranne. Kierujący nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 18.05.2011 r., godz. 14:30, droga wojewódzka 401 (15 km) kierujący samochodem ciężarowym potrącił pieszego, który wtargnął na jezdnię. Pieszy zmarł w ciągu 30 dni od dnia zdarzenia. Uczestnicy nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 09.02.2011 r., godz. 14:00, Grodków ul. Warszawska. Kierujący rowerem wjechał w bok samochodu ciężarowego (przemieszczali się w tym samym kierunku). W wyniku zdarzenia rowerzysta zmarł na miejscu. Kierujący rowerem był w stanie nietrzeźwości alkoholowej.
- W dniu 23.11.2014 r., godz. 19:20, droga wojewódzka 401, (22,2 km) kierujący samochodem osobowym nie udzielił pierwszeństwa przejazdu podczas skręcania na skrzyżowaniu, doprowadzając do zderzenia z samochodem osobowym. Sprawca zdarzenia poniósł śmierć na miejscu i dwoje pasażerów z pojazdu sprawcy doznało ciężkich obrażeń ciała.
- W dniu 25.06.2014 r., godz. 22:25, droga wojewódzka 401 (23 km), pieszy wtargnął na jezdnię wprost pod samochód ciężarowy. W wyniku zdarzenia pieszy poniósł śmierć na miejscu. Pieszy znajdował się w stanie nietrzeźwości alkoholowej.
- W dniu 20.02.2014 r., godz. 11:30, Grodków ul. Kasztanowa, piesza przechodząc w miejscu niedozwolonym weszła wprost pod samochód ciężarowy. Piesza zmarła w ciągu 30 dni od chwili zdarzenia drogowego. Uczestnicy nie znajdowali się w stanie nietrzeźwości alkoholowej.

W Grodkowie w wypadkach śmiertelnych najczęściej brały udział dwa pojazdy. Tego typu wypadki wydarzyły się 5 razy. Trzy wypadki dotyczyły zderzenia pojazdu z pieszym, a dwa – zderzenia pojazdu z rowerem.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

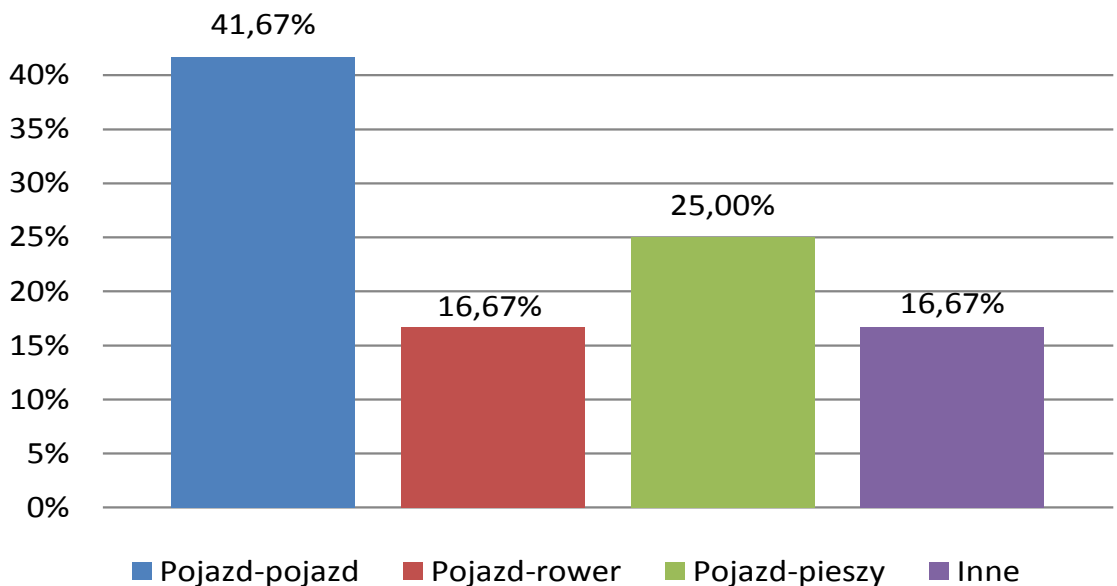
Tabela 3 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników

Pojazd-Pojazd	Pojazd-Rower	Pojazd-Pieszcy	Inne
5	2	3	2
Suma	12		

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.

Wypadki, w których uczestnikami były dwa pojazdy, stanowią niecałe 42% wszystkich wypadków śmiertelnych zaistniałych w Grodkowie w latach 2008-2014. Wypadki z udziałem pojazdów i pieszych stanowiły 25% wszystkich zarejestrowanych zdarzeń. Wypadki z udziałem pojazdów i rowerzystów dotyczyły niecałych 17% zdarzeń.

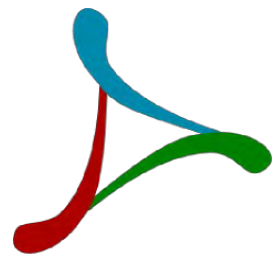
Wykres 1 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.

W większości zaistniałych wypadków (72,73%) wyniki badań trzeźwości uczestników zdarzenia nie wskazały na prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu.

Wykres 2 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie ze względu na trzeźwość uczestników



Biuro projektu:

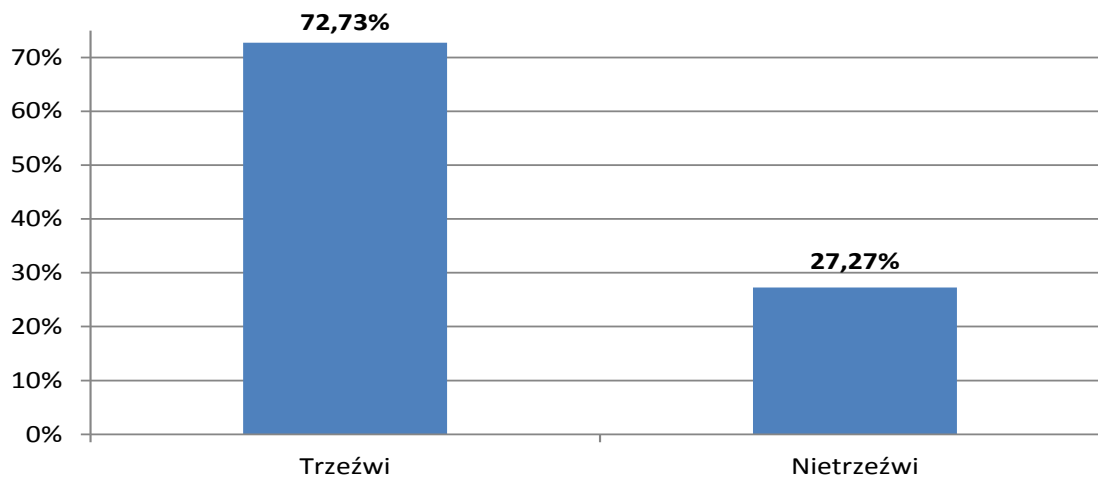
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



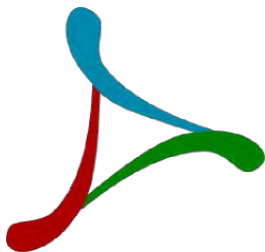
Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.

Zdecydowana większość wypadków ze skutkiem śmiertelnym, do których doszło w Grodkowie w latach 2007-2014, wydarzyła się na drodze wojewódzkiej nr 401. Jest to obwodnica, na której często pojazdy poruszają się z nadmierną prędkością. Innymi drogami, na których doszło do wypadków są drogi które krzyżują się z obwodnicą.

Tabela 4 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na nazwę drogi

Nazwa drogi	Liczba wypadków
DW 401	6
DW 401/ DW 385	1
DW 378	1
Warszawska	1
Kasztanowa	1
1 507 O	1
bd	1
Razem	12

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zgodnie z danymi uzyskanymi podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 roku oraz badaniami przeprowadzonymi przez firmę Collect Consulting S.A. widać, że największe natężenie ruchu w obrębie gminy Grodków występuje na drodze wojewódzkiej nr 401 (obwodnica) oraz drodze wojewódzkiej nr 385. Duże natężenie ruchu w połączeniu z nadmierną prędkością skutkuje dużą wypadkowością tych dróg.

Tabela 5 Natężenie ruchu na głównych drogach w Grodkowie

Numer drogi	Nazwa	Liczba pojazdów ogółem
385	Grodków – DW 401	5129
385	DW 401 – Grodków	5393
401	Młodoszowice – Grodków (Warszawska)	5296
401	Grodków – DW 385	5994
401	DW 385 – Grodków	5481
401	Grodków – Pakosławice (Sienkiewicza)	5167

Źródło: Dane Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r.

Tabela 6 Natężenie ruchu na głównych drogach w Grodkowie

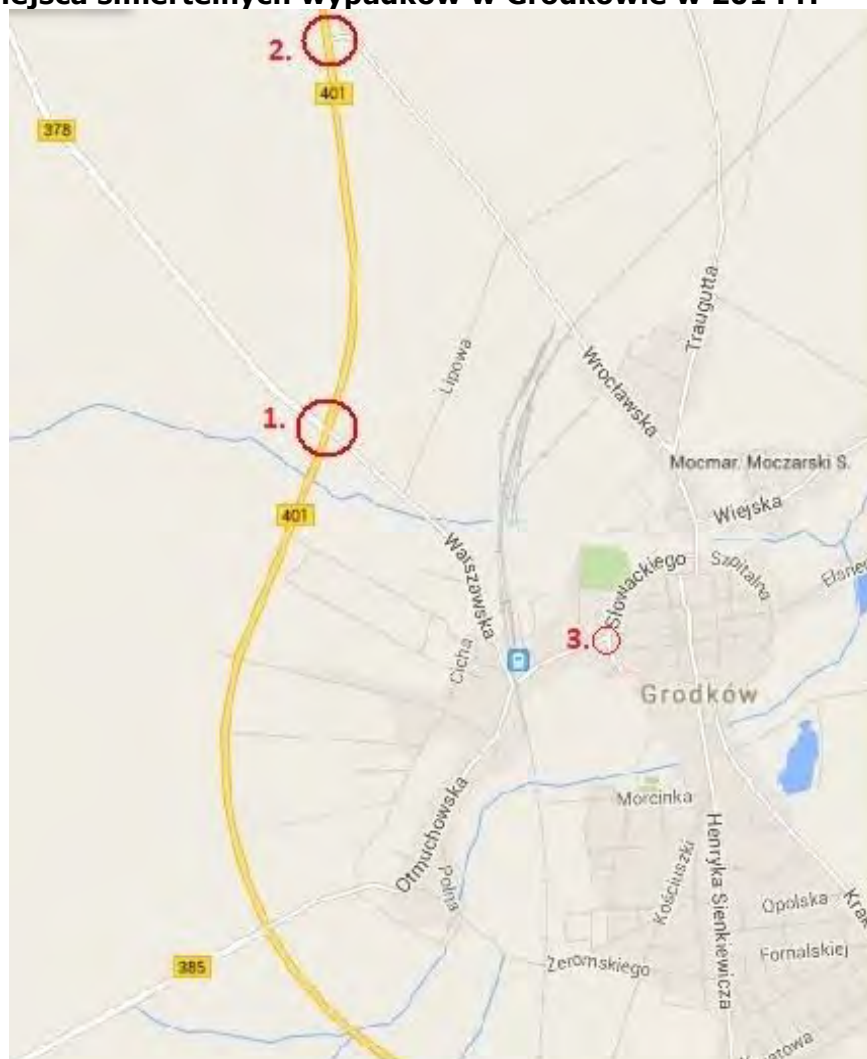
Miejsce	Liczba pojazdów
Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej	8 898
Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	11 106

Źródło: Dane z badania natężenia ruchu przeprowadzonego przez firmę Collect Consulting S.A.

Dane o wypadkach pochodzące z raportu Komendy Wojewódzkiej w Opolu za rok 2014 pokazują, w których konkretnie miejscach doszło do wypadków śmiertelnych. Są to odcinki, na których występuje duże natężenie ruchu.



Mapa 1 Miejsca śmiertelnych wypadków w Grodkowie w 2014 r.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

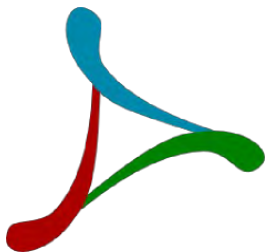
Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Miejsca wskazane przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu to odcinki obwodnicy, na których występuje duże natężenie ruchu. Pokrywają się one z miejscami wypadków zarejestrowanymi przez Komendę Powiatową Policji w Brzegu. Szczegółowy opis wypadków ze skutkiem śmiertelnym w 2014 roku w Grodkowie:

1. Rejon skrzyżowania DW401 z DW378 – obwodnica:

- najechanie na pieszego,
- uczestnicy: samochód ciężarowy - pieszy,
- zabitych: 1 pieszy,
- przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.

2. Skrzyżowanie DW401 z ul. Wrocławską



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- zderzenie pojazdów boczne,
- uczestnicy: dwa samochody osobowe,
- zabitych: 1, rannych 2,
- przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

3. Grodków – ul. Kasztanowa

- najechanie na pieszego,
- uczestnicy: samochód ciężarowy - pieszy,
- zabitych: 1 pieszy,
- przyczyny: przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym.

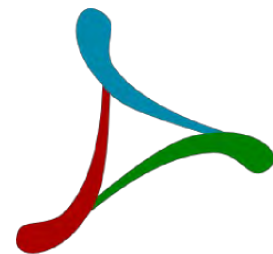
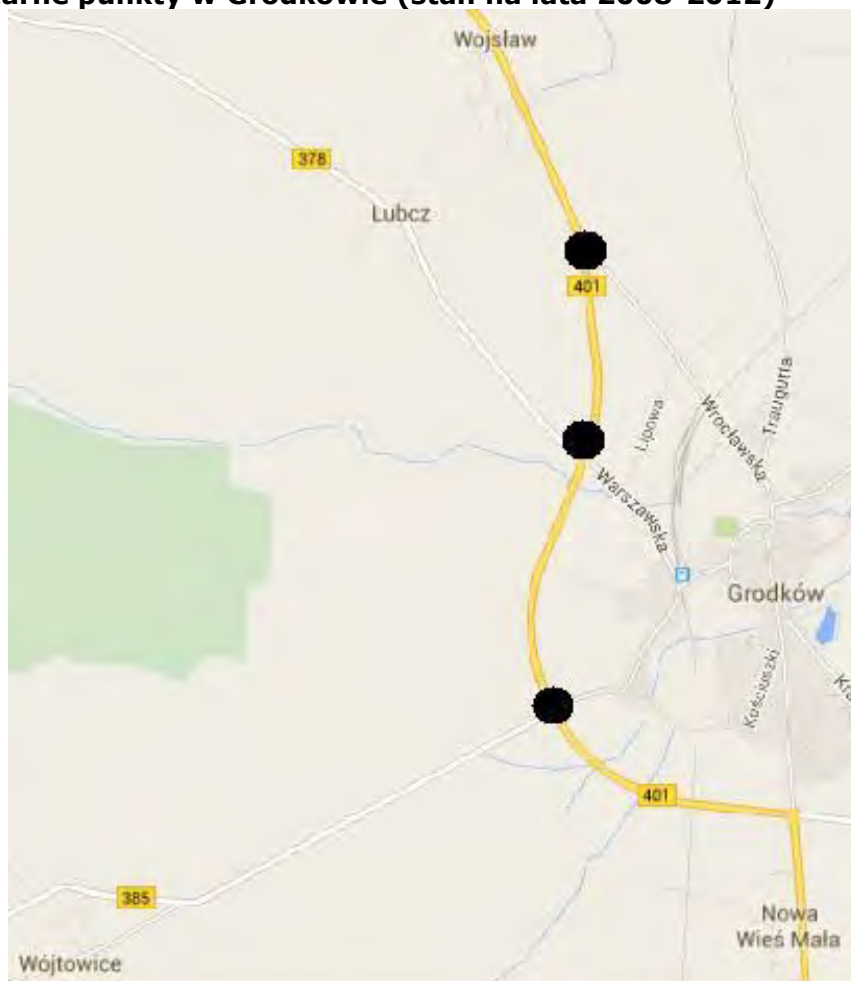
Według danych pochodzących z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu najniebezpieczniejszym miejscem w Grodkowie jest odcinek DW 401 – Obwodnica, który ma zaledwie 6,5 km długości. Do wypadków dochodzi najczęściej na zjazdach w kierunku Lubczy, Wójtowic i Wojsławia. Miejsca te są wskazane w *Raporcie o stanie BRD 2008-2012* jako tzw. „czarne punkty”.

Tylko w ciągu trzech lat na obejściu Grodkowa doszło do 8 wypadków oraz 19 kolizji. W tym roku (2015) odnotowano już dwie kolizje. Do tej pory kilkadziesiąt osób zostało rannych, a cztery poniosły śmierć na miejscu⁴. Proponowanym rozwiązaniem, mającym na celu zniwelowanie tego problemu, jest utworzenie rond zamiast skrzyżowań oraz lepsze oświetlenie zjazdów i skrzyżowań nocą.

Alternatywnym rozwiązaniem może być oznakowanie tych miejsc jako „czarny punkt” i wykonanie na jezdni oznakowania poziomego np. progów akustycznych oraz ograniczenie prędkości na obwodnicy Grodkowa.

⁴ <http://terazgrodkow24.pl/niebezpieczna-obwodnica-grodkowa/>

Mapa 2 Czarne punkty w Grodkowie (stan na lata 2008-2012)



Biuro projektu:

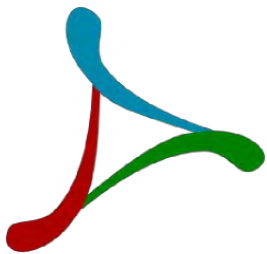
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Raportu o stanie BRD na lata 2008-2012.

Wypadki z rowerzystami – dane pochodzą z *Systemu Ewidencji Kolizji i Wypadków* z rzutu policyjnego. Statystyka wypadków z rowerzystami jest trudna do oszacowania ponieważ wiele tego typu zdarzeń nie jest zgłaszanych.

Najwięcej wypadków z udziałem rowerzystów zostało zarejestrowanych w 2013 oraz w 2008 roku. Natomiast do najmniejszej liczby wypadków z udziałem rowerzystów doszło w roku 2010 (1 wypadek). W latach 2007 i 2012 nie zgłoszono ani jednego wypadku, w którym poszkodowanym był rowerzysta.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 7 Liczba wypadków w Grodkowie w latach 2007-2014, w których uczestnik poruszał się na rowerze

Liczba zdarzeń z rowerzystami w Grodkowie									
Grodków	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
		0	4	2	1	2	0	5	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Najczęściej do wypadków z udziałem rowerzystów dochodziło na ulicy Krakowskiej, Sienkiewicza i Wrocławskiej.

Tabela 8 Wypadki z udziałem rowerzystów w Grodkowie w latach 2007-2014 – podział według ulic

Miejscowość	Ulica	Liczba zdarzeń	Razem
GRODKÓW	Kasztanowa - Sienkiewicza	1	17
	Kasztanowa	1	
	Krakowska - Szpitalna	1	
	Rynek - Mickiewicza	1	
	Krakowska	2	
	Ligonia	1	
	Rynek	1	
	Sienkiewicza - Morcinka	1	
	Sienkiewicza	2	
	Sienkiewicza - Zawadzkiego	1	
	Warszawska - Słowackiego	1	
	Warszawska	1	
	Wrocławska	2	
	Brak nazwy ulicy	1	

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Zdecydowana większość wypadków z udziałem rowerzystów w Grodkowie w latach 2007-2014 miała miejsce na jezdni. Tylko 3 zdarzenia wydarzyły się na chodniku dla pieszych.

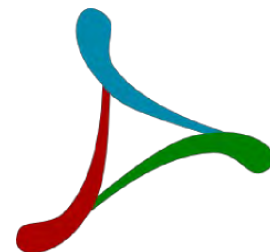


Tabela 9 Podział wypadków z rowerzystami w Grodkowie w latach 2007-2014 według miejsca zdarzenia

Miejsce zdarzenia	Ilość
Jezdnia	14
Chodnik, droga dla pieszych	3

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE

A. Liczba mieszkańców: **19 940** mieszkańców

Powierzchnia: **286 km²**

Długość dróg: **275,12 km**

Gęstość sieci drogowej: **96,2 km/100km²**

Drogi wg kategorii (długości):

– Drogi Krajowe: **brak**

– Drogi Wojewódzkie: **44,94 km**

– Drogi Powiatowe: **114,82km**

– Drogi Gminne: **115,36 km** (poza granicami miasta 90,4 km, w mieście 24,96 km)

Struktura sieci drogowej w %:

DK - **0%**

DW- **16,33%**

DP - **41,73%**

DG - **41,94%**

B. Skutki zdarzeń drogowych:

Kolizji - **734**

Wypadki - **99**

Zabitych - **14**

Rannych - **141**

C. Struktura zabitych:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Pieszycy - **3**

Rowerzystów - **2**

Kierowców samochodów osobowych - **8**

Kierowców motocykli - **1**

D. Średni wskaźnik zagrożenia w latach 2007-2014

1. Wskaźnik demograficzny 6,125 wypadków na 10 tys. mieszkańców

2. Wskaźnik demograficzny 0,879 zabitych na 10 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków - 14 zabitych na 99 wypadki=14,14 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków - 4,375 wypadków na 100 km

E. Przyczyny wypadków:

1. Wymuszenie pierwszeństwa przejazdu 25%

2. Zderzenie czołowe 25%

3. Nadmierna i nieprzystosowana do warunków panujących na drogach prędkość 17%

4. Błędy pieszych, rowerzystów 33%

F. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.

2. Propagowanie używania elementów odblaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza teren zabudowanym.

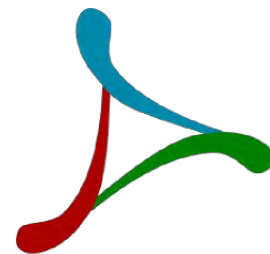
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).

4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.

5. Doraźnie oznakowanie skrzyżowań w ciągu obwodnicy Grodkowa w kierunku Wojsława, Lubczy i Wójtowic jako „czarny punkt” i wykonanie na jezdni oznakowania poziomego np. progów akustycznych oraz ograniczenie prędkości w tych miejscach.

1.3.2. Powiat nyski

Na przestrzeni lat 2007-2014 stan bezpieczeństwa na drogach w powiecie nyskim nieznacznie się polepszył. Liczba wypadków z roku na rok maleje, co jest wynikiem remontów przeprowadzonych na drogach w poprzednich latach. Śmiertelność wypadków również się zmniejszyła, ale nadal pozostaje na zbyt wysokim poziomie (około 13 osób rocznie). Zadawalający spadek odnotowano jeśli chodzi o liczbę rannych która na przestrzeni lat zmniejszyła się o 42%. Liczba kolizji spadła tylko w nieznacznym stopniu i nadal pozostaje na nieakceptowanym poziomie.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 10 Liczba kolizji oraz wypadków drogowych w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2007	109	14	136	1136
2008	114	20	137	1147
2009	110	15	141	1253
2010	86	12	95	1446
2011	109	8	134	1181
2012	93	14	125	1079
2013	91	11	110	1150
2014	75	14	78	1085
Suma	787	108	956	9477

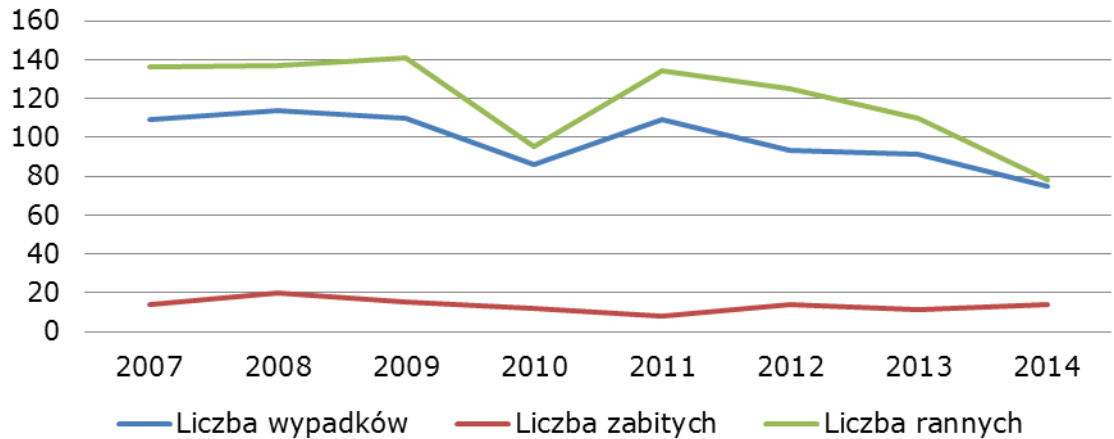
Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 3 Statystyka wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie nyskim doszło do 101 wypadków ze skutkiem śmiertelnym w których zginęło 108 osób. Niestety liczba wypadków śmiertelnych nie zmniejsza się, co należy ocenić negatywnie.

Tabela 11 Liczba wypadków śmiertelnych i zabitych w powiecie nyskim w latach 2007-2014

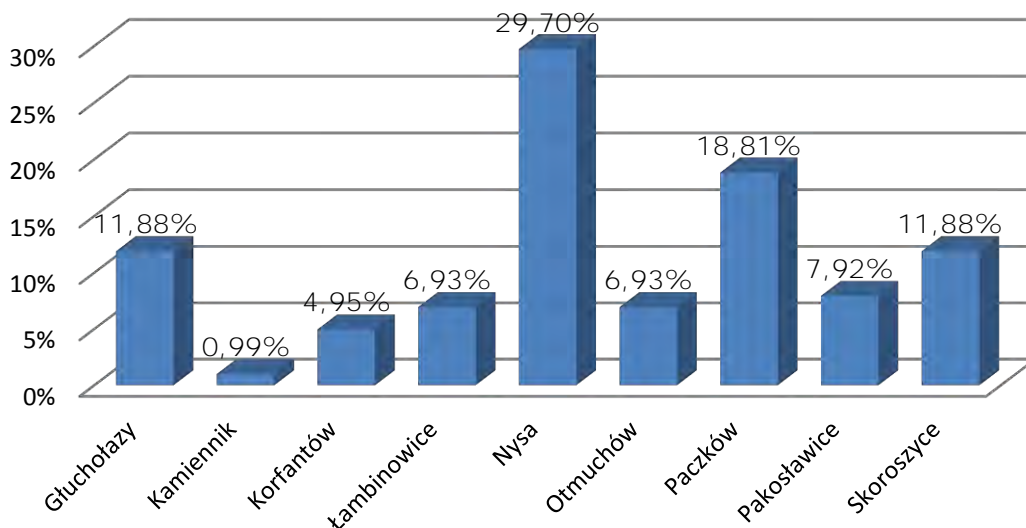
Rok	Liczba wypadków śmiertelnych	Liczba zabitych
2007	12	14
2008	19	20
2009	12	15
2010	12	12
2011	8	8
2012	14	14
2013	11	11
2014	13	14
Razem	101	108

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Do największej liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym dochodzi w Nysie (29,70%) oraz w Paczkowie (18,81%). W Głuchołazach i Skoroszycach doszło do takiej

samej ilości wypadków śmiertelnych (po 11,88%). Do najmniejszej liczby wypadków śmiertelnych doszło w Kamienniku i Korfantowie.

Wykres 4 Udział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 w podziale na gminy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

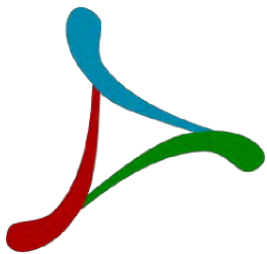
Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

W podziale na kolejne lata widać, że największy spadek liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym odnotowano w Nysie – wartość zmniejszyła się aż o 66%. Wynika to z tego, że to właśnie w Nysie jest przeprowadzanych najwięcej remontów dróg oraz działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W pozostałych gminach od początku dochodziło do znacznie mniejszej liczby wypadków, stąd różnice w ich poziomie są nieznaczne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 12 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w rozbiści na lata 2007-2014**

Gmina/Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Głuchołazy	2	2	1	1	2	1	2	1
Kamiennik	0	0	1	0	0	0	0	0
Korfantów	0	2	0	0	0	2	1	0
Łambinowice	0	2	1	1	0	0	1	2
Nysa	6	6	3	5	2	3	3	2
Otmuchów	0	2	0	2	0	1	1	1
Paczków	1	4	2	2	3	3	2	2
Pakosławice	1	0	2	1	0	2	0	2
Skoroszyce	2	1	2	0	1	2	1	3
Suma	12	19	12	12	8	14	11	13

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

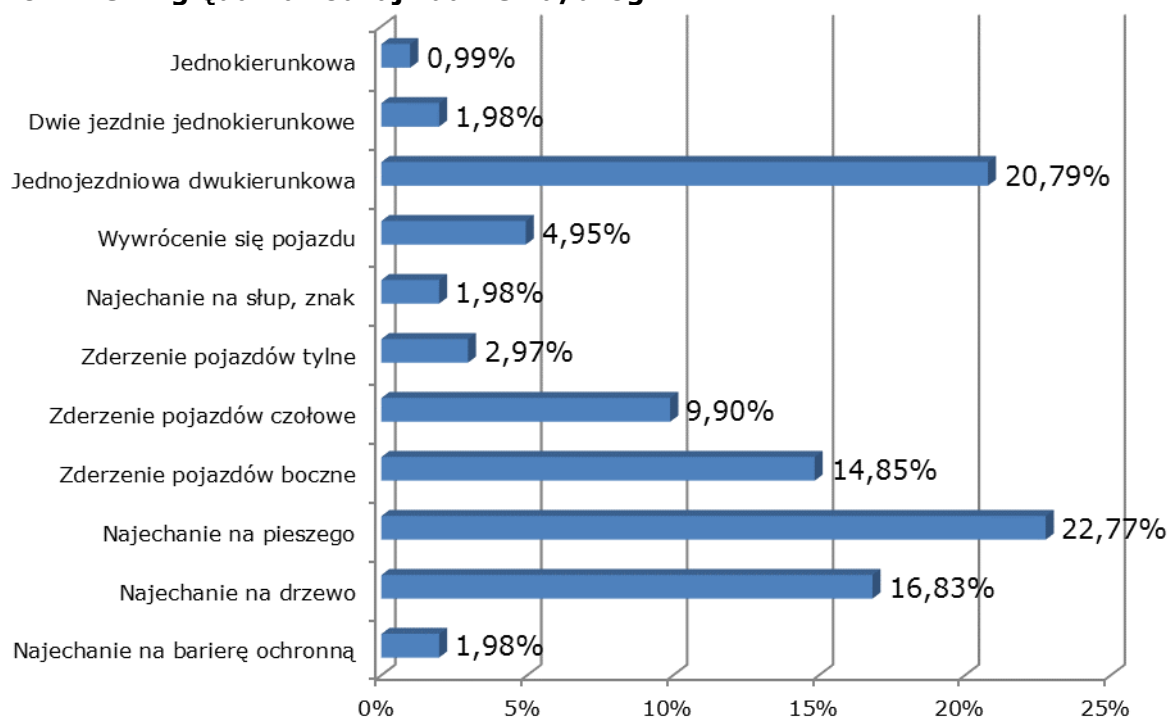
W powiecie nyskim w latach 2007-2014 do wypadków śmiertelnych najczęściej dochodziło na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej (20,79%).

Najczęstszym typem zdarzenia było najechanie na pieszego (22,77%) oraz zderzenie z drzewem (16,83%).

Wśród wypadków dotyczących dwóch pojazdów najczęściej dochodziło do zderzenia bocznych pojazdów (14,85%) oraz zderzenia czołowego pojazdów (9,9%).



Wykres 5 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia/drogi



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Miejscem w którym najczęściej dochodziło do wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 była jezdnia (85,15%) oraz przejście dla pieszych (niecałe 5%).

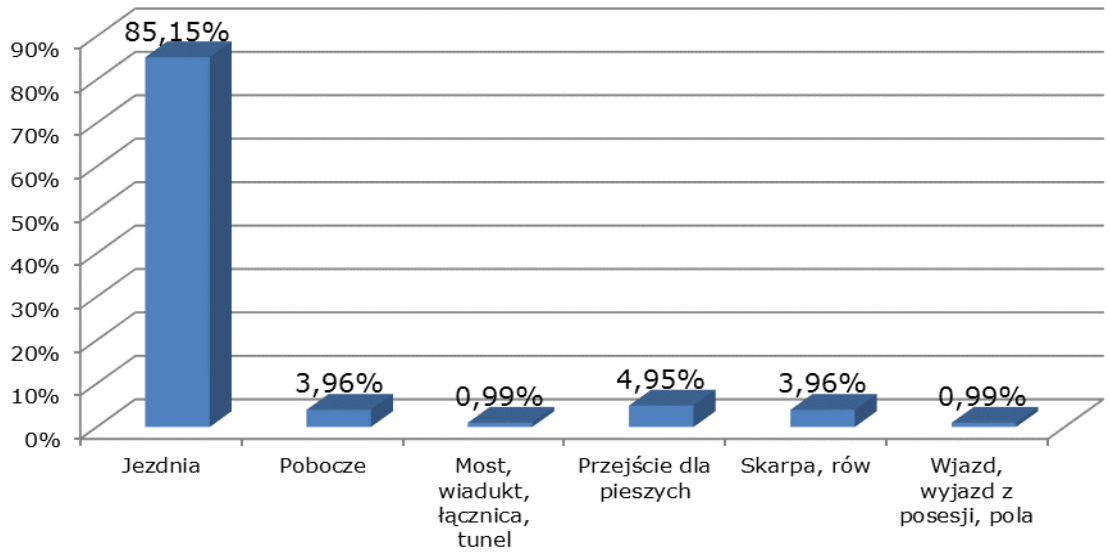


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

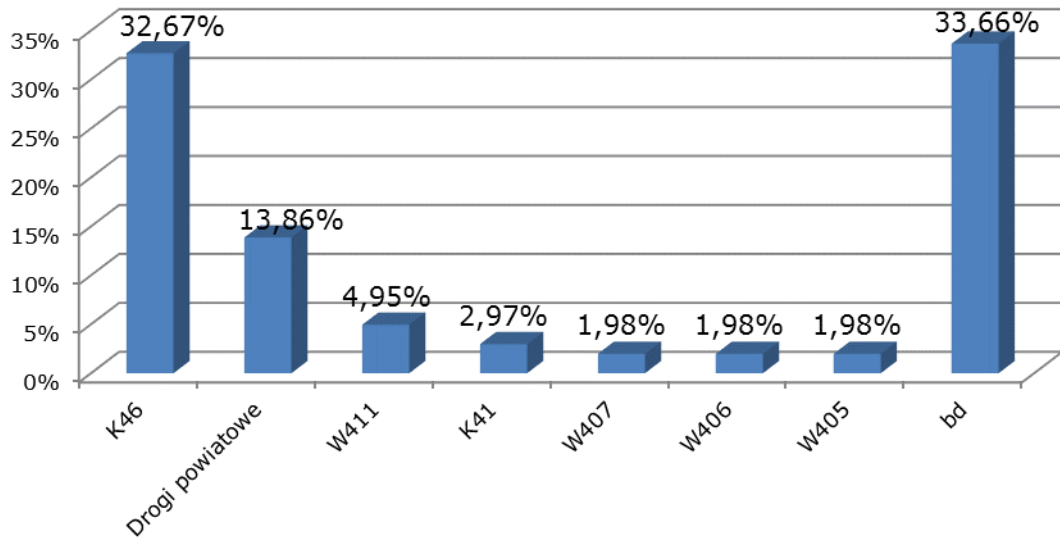
Wykres 6 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Ze statystyk za lata 2007-2014 wynika, że najczęściej do wypadków ze skutkiem śmiertelnym dochodzi na drodze krajowej nr 46 (ponad 32% wypadków). 13,86% wypadków wydarzyło się na drogach powiatowych. Rozkład pozostałych wypadków śmiertelnych ze względu na kategorię drogi zaprezentowano na poniższym wykresie.

Wykres 7 Podział wypadków śmiertelnych ze względu na kategorię drogi



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W związku z dużą wypadkowością drogi krajowej nr 46, należy skupić się na zwiększeniu jej bezpieczeństwa. Do największej liczby wypadków śmiertelnych na drodze krajowej numer 46 doszło na odcinku w Paczkowie, szczególnie około 25 i 34 kilometra drogi. Szczegóły dotyczące wypadków śmiertelnych do jakich doszło na drodze krajowej numer 46 w powiecie nyskim w latach 2007-2014 przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 13 Charakterystyka wypadków śmiertelnych na DK46 w powiecie nyskim w latach 2007-2014

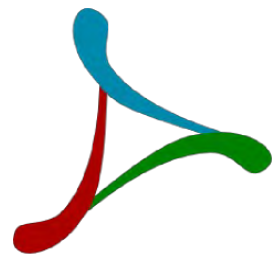
Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	Km
1	Łambinowice - obszar wiejski	Bd	K46	71,6
4	Nysa - obszar wiejski	Bd	K46	48,8
	Nysa - obszar wiejski	Głębinów	K46	48,0
	Nysa	Bd	K46	57,3
	Nysa	Bd	K46	57,2
2	Otmuchów - obszar wiejski	Bd	K46	bd
	Otmuchów	Bd	K46	44,0
14	Paczków - obszar miejski	Bd	K46	29,4
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	bd
	Paczków - obszar wiejski	Stary Paczków	K46	bd
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	38,5
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	34,5
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	34,2
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	34,4
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	27,7
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	26,3
	Paczków	Bd	K46	27,8

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

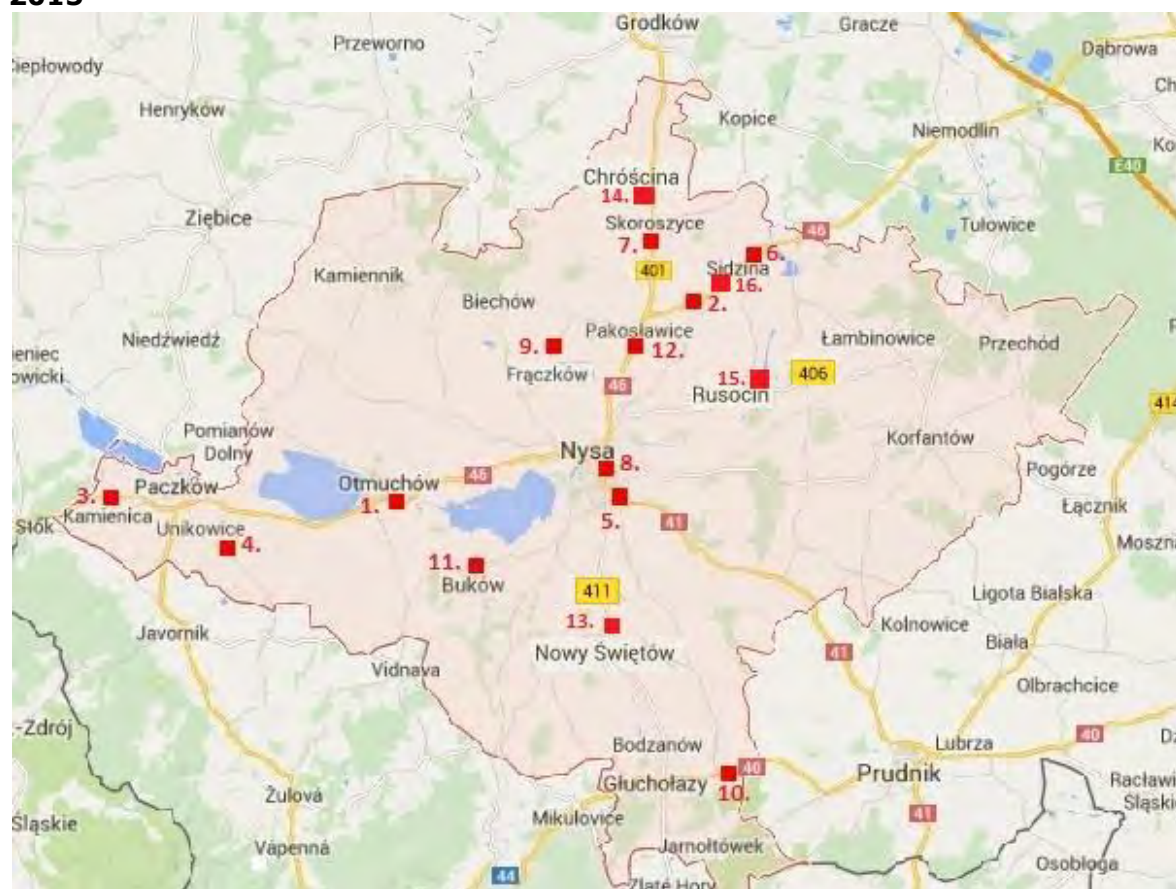
Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	Km
	Paczków	Bd	K46	35,7
	Paczków	Bd	K46	26,2
	Paczków	Bd	K46	25,5
	Paczków	Stary Paczków	K46	bd
6	Pakośławice - obszar wiejski]	Bd	K46	61,5
	Pakośławice - obszar wiejski	Pakośławice	K46	61,5
	Pakośławice - obszar wiejski	Bd	K46	63,4
	Pakośławice	Bd	K46	63,3
	Pakośławice	Bd	K46	61,0
	Pakośławice	Bd	K46	61,5
6	Skoroszyce - obszar wiejski	Sidzina-Malerzowice	K46	68,8
	Skoroszyce - obszar wiejski	Bd	K46	64,3
	Skoroszyce - obszar wiejski	Bd	K46	64,9
	Skoroszyce	Bd	K46	70,1
	Skoroszyce	Bd	K46	67,6
	Skoroszyce	Bd	K46	66,8

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Szczegółowy opis wraz z umiejscowieniem na mapie wybranych wypadków śmiertelnych za lata 2014-2015 przedstawiono poniżej. Ponad połowa wypadków dotyczyła zderzenia samochodu osobowego z niechronionymi uczestnikami ruchu (piesi i rowerzyści).



Mapa 3 Miejsca wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2014-2015



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

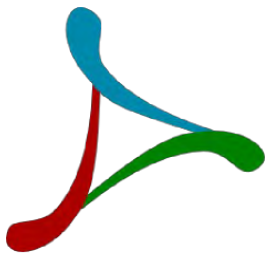
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Miejsca wypadków śmiertelnych 2014-2015 w powiecie nyskim:

1. Otmuchów, skrzyżowanie ulic Roosevelta i Mickiewicza
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy - pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.
2. DK 46 (64,9 km), droga Pakosławice-Sidzina
 - najechanie na drzewo,
 - uczestnicy: samochód osobowy,
 - zabitych: 1 kierujący,
 - przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.
3. DK 46 (26,3 km) w rejonie miejscowości Kamienica



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- zderzenie pojazdów boczne,
 - uczestnicy: dwa samochody osobowe,
 - zabitych: 1 kierujący, rannych: 1,
 - przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.
4. Gmina Paczków, droga Unikowice-Ujeździec
- najechanie na drzewo,
 - uczestnicy: samochód osobowy,
 - zabitych: 1, rannych: 1,
 - przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.
5. Nysa, ul. Piłsudskiego 7
- zderzenie pojazdów boczne,
 - uczestnicy: samochód osobowy - rower,
 - zabitych: 1 rowerzysta,
 - przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.
6. Gmina Łambinowice, DK 46 (71,6 km)
- zderzenie pojazdów boczne,
 - uczestnicy: samochód osobowy - rower,
 - zabitych: 1 rowerzysta,
 - przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.
7. Skoroszyce, DW 401 (38,4 km)
- najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy - pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.
8. Nysa, skrzyżowanie ul. Bema z ul. Kolejową
- najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód ciężarowy - pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu.
9. Gmina Pakośławice, DP, kierunek Frączków Korzekwice
- zderzenie pojazdów czołowe,
 - uczestnicy: samochód osobowy - rower,
 - zabitych: 1 rowerzysta,
 - przyczyny: nieprawidłowe wymijanie.
10. Gmina Głucholazy, DK40 (7,3 km), Trasa Charbielin-Wierzbiec

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- najechanie na pieszego,
- **uczestnicy: samochód osobowy** - pieszy,
- zabitych: 1 pieszy,
- **przyczyny: stanie lub leżenie na jezdni.**

11. Gmina Otmuchów, Trasa Buków-Kwiatków

- najechanie na drzewo,
- **uczestnicy: samochód osobowy,**
- **zabitych: 1 kierujący,**
- **przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.**

12. Pakosławice 1, DK46 (59 km)

- **zderzenie pojazdów czołowe,**
- uczestnicy: dwa samochody osobowe - autobus,
- **zabitych: 1 kierujący,**
- przyczyny: nieustalone.

13. Nowy Świętów, DW 411

- najechanie na drzewo,
- **uczestnicy: samochód osobowy,**
- zabitych -1(pasażer), rannych-1,
- **przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.**

14. Chróścina, skrzyżowanie ul. Nyskiej z ul. Ogrodową

- najechanie na pieszego,
- **uczestnicy: samochód osobowy** – pieszy,
- zabitych -1 (pieszy),
- przyczyny: nieustalona.

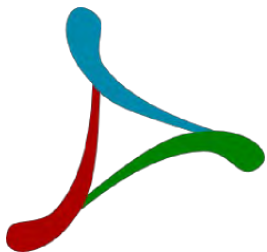
15. DW 406 (7,1km), w rejonie miejscowości Rusocin

- najechanie na drzewo,
- **uczestnicy: samochód osobowy,**
- zabitych -2 (kierujący, pasażer), rannych -1,
- **przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.**

16. Sidzina, ul. Nyska (DK46)

- najechanie na drzewo,
- **uczestnicy: samochód osobowy,**
- zabitych -1 (kierujący),
- przyczyny: nieustalona.

Miejsca niebezpieczne – *Raport o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* wskazuje kilka tzw. „czarnych punktów” w powiecie nyskim. Znajdują się one głównie na drodze krajowej numer 41 i 46. Punkty te pokrywają się z miejscami wypadków wskazanymi przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 14 Czarne punkty w powiecie nyskim

Czarne punkty według raportu o stanie BRD 2008-2012						
Lp.	Nr drogi	Liczba wypadków (2008-2012)	Wypadki z zabitymi	Ogółem zabici	Ogółem ranni	Miejsce
1	41	26	2	2	27	Nysa, ul. Asnyka, Jagiellońska, Piłsudskiego
2	41	8	1	1	3	Nysa, ul. Piłsudskiego – Kruczkowskiego
3	46	25	2	2	18	Nysa, ul. Bramy Grodkowskiej i Grodkowska
4	46	10	4	4	10	Pakośćawice
5	46	12	1	1	13	Głębinów

Źródło: Dane raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego 2008-2012.

Innym opracowaniem, które wskazuje na istnienie czarnych punktów w powiecie nyskim jest *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski*. Autorzy wskazują czarne punkty w miejscach:

- Droga krajowa nr 41 w Nysie,
- Drogi miejskie w Nysie:
 - ul. Asnyka,
 - ul. Jagiellońska,
 - ul. Piłsudskiego.

Informacje uzyskane od Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Nysie na temat wezwań straży pożarnej do miejscowych zagrożeń potwierdzają, że najczęstszym miejscem interwencji są DW411 i DK46. Szczegółowy opis miejsc wskazanych przez straż zaprezentowany jest poniżej:

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

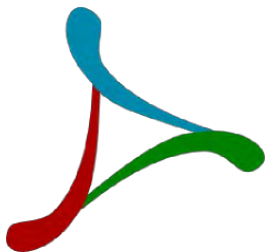
- Bodzanów, droga wojewódzka nr 411;
- Frydrychów, droga krajowa nr 46;
- Głuchołazy, ul. Kraszewskiego;
- Głębinów, droga krajowa nr 46;
- Hanuszów, droga krajowa nr 46;
- Malerzowice Wielkie, droga krajowa nr 46;
- Nysa, ul. Grodkowska;
- Nysa, ul. Otmuchowska;
- Nysa, ul. Piłsudskiego;
- Otmuchów, Obwodnica;
- Paczków, Obwodnica;
- Polski Świątów, droga wojewódzka nr 411;
- Przełęk, droga wojewódzka nr 411;
- Rusocin, droga wojewódzka nr 406;
- Sidzina, droga krajowa nr 46;
- Stary Paczków, droga krajowa nr 46;
- Wilamowa, droga krajowa nr 46;
- Wójcice, droga krajowa nr 46;
- Ścibórz, droga krajowa nr 46.

Wypadki z rowerzystami – miastami, w których najczęściej dochodzi do wypadków z rowerzystami, są Nysa i Głuchołazy. Co więcej, w Nysie z roku na rok rośnie liczba wypadków. Najbardziej do wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi w Łambinowicach i Skoroszycach.

Tabela 15 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Liczba zdarzeń z rowerzystami w powiecie Nyskim									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
Paczków	1	1	2	2	2	3	3	2	16
Otmuchów	0	0	3	0	3	2	2	2	12
Nysa	23	12	19	22	25	23	31	27	182
Głuchołazy	0	2	4	4	8	3	7	5	33
Korfantów	0	1	0	0	1	3	2	0	7
Łambinowice	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Skoroszyce	0	0	0	1	1	1	1	0	4

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Kolidacji i Wypadków (SEWiK).



Miejscami, w których najczęściej dochodziło do wypadków z udziałem rowerzystów w Nysie, były ulice: Jagiellońska, Mickiewicza i Sudecka. W Głuchołazach, do wypadków najczęściej dochodziło na ulicy Powstańców Śląskich i Grunwaldzkiej.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

Tabela 16 Ulice, na których zgłoszono zdarzenia z rowerzystami w latach 2007-2014

Miejscowość	Ulica	Liczba Zdarzeń	Razem
PACZKÓW	Armii Krajowej - Młyńska	1	16
	Armii Krajowej	2	
	Kopernika - Mickiewicza	1	
	Daszyńskiego - Kościuszki	1	
	Daszyńskiego - Staszica	1	
	Narutowicza	1	
	Rynek	1	
	Sienkiewicza - Daszyńskiego	1	
	Sienkiewicza - Jagiellońska	1	
	Staszica - Kołtataja	1	
	Staszica - Poczтовая	1	
	Staszica	2	
	Zawadzkiego	1	
Zawadzkiego - Armii Krajowej	1		
OTMUCHÓW	Grodzowska	1	12
	Krakowska - Konopnickiej	1	
	Krakowska - Warszawska	1	
	Krakowska	1	

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

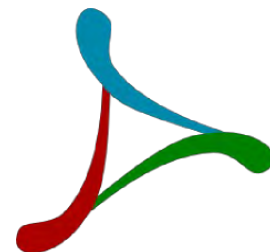
Miejscowość	Ulica	Liczba Zdarzeń	Razem
	Lipowa	2	
	1-Go Maja - Wiejska	1	
	Nyska	1	
	Sienkiewicza - Jagiełły	1	
	Warszawska - Krakowska	1	
	Warszawska	1	
	Jagiełły	1	
NYSA	Jagiellońska	15	182
	Mickiewicza	14	
	Sudecka	11	
	Prudnicka	10	
	Piłsudskiego	10	
	Asnyka	7	
	Prusa	10	
	Celna	6	
	Ujejskiego	10	
	Rodziewiczówny	7	
	Krzywoustego	6	
	Krawiecka	6	
	Wyspiańskiego	6	
	Bema	7	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Ulica	Liczba Zdarzeń	Razem
	Piastowska	6	
	Mariacka	5	
	Inne	46	
GŁUCHOŁAZY	Powstańców Śląskich	6	33
	Grunwaldzka	6	
	Skłodowskiej	3	
	Bohaterów Warszawy	2	
	Wyszyńskiego	3	
	Kraszewskiego	2	
	Jana Pawła II	2	
	Kolejowa	2	
	Inne	7	
KORFANTÓW	Leśna	1	7
	Ogrodowa	1	
	Prudnicka - Kościuszki	1	
	Prudnicka	1	
	Słowackiego	1	
	Wyzwolenia	1	
	Inne	1	
ŁAMBINOWICE	Budzieszowicka	1	2
	Inne	1	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Ulica	Liczba Zdarzeń	Razem
SKOROSZYCE	48	1	4
	Nyska - Słoneczna	1	
	Nyska - Wolności	1	
	Powstańców Śląskich - Nyska	1	

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Zdecydowana większość wypadków z udziałem rowerzystów zdarzyła się na jezdni. Jest to wynikiem braku ścieżek rowerowych i pasów ruchu dla rowerów. Do nielicznych zdarzeń doszło na chodniku lub drodze dla pieszych. Proponuje się zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poprzez budowę infrastruktury rowerowej niekolidującej z ruchem samochodowym i pieszym.

Tabela 17 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim ze względu na charakterystykę miejsca zdarzenia w latach 2007-2014

Rodzaj miejsca	Paczków	Otmuchów	Nysa	Głucholązy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce
Jezdnia	15	11	160	28	6	2	4
Chodnik, droga dla pieszych			10	5			
Przejście dla pieszych			5				
Droga dla rowerzystów		1	6				
Most, wiadukt, łącznica, tunel	1						
Wjazd, wyjazd z posesji, pola			1		1		
Razem	16	12	182	33	7	2	4

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE:

A. Liczba mieszkańców - **141 tys.**



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Powierzchnia - **1224 km²**

Długość dróg - **1111 km**

Gęstość sieci drogowej - **93km / 100 km²**

B. Drogi wg kategorii (długości):

DK - **75 km**

DW - **96 km**

DP - **595 km**

DG - **345 km**

C. Struktura sieci drogowej w %:

DK - **6,75%**

DW - **8,64%**

DP - **53,55%**

DG - **31,05%**

D. Skutki zdarzeń drogowych (2007-2014):

Kolizji - **9477**

Wypadki - **787**

Zabitych - **108**

Rannych - **956**

E. Struktura wypadków:

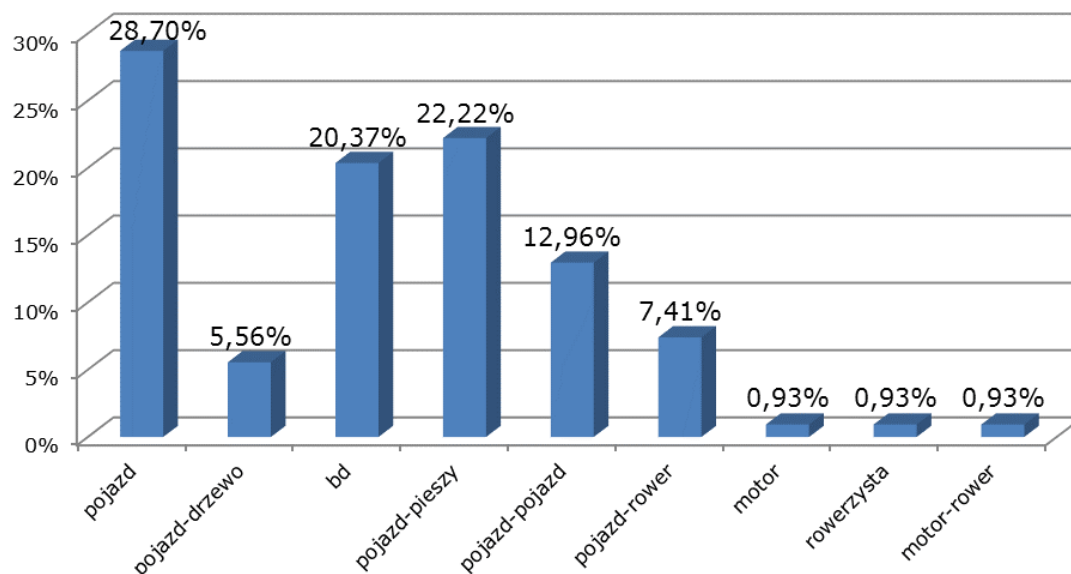


MINISTERSTWO
ROZWOJU





Wykres 8 Struktura wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

F. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

Wskaźnik demograficzny 69,75 wypadków na 100 tys. mieszkańców

Wskaźnik demograficzny 9,625 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków - 108 zabitych na 787 wypadki = 13,72 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków - 8,75 wypadków na 100 km

G. Przyczyny wypadków:

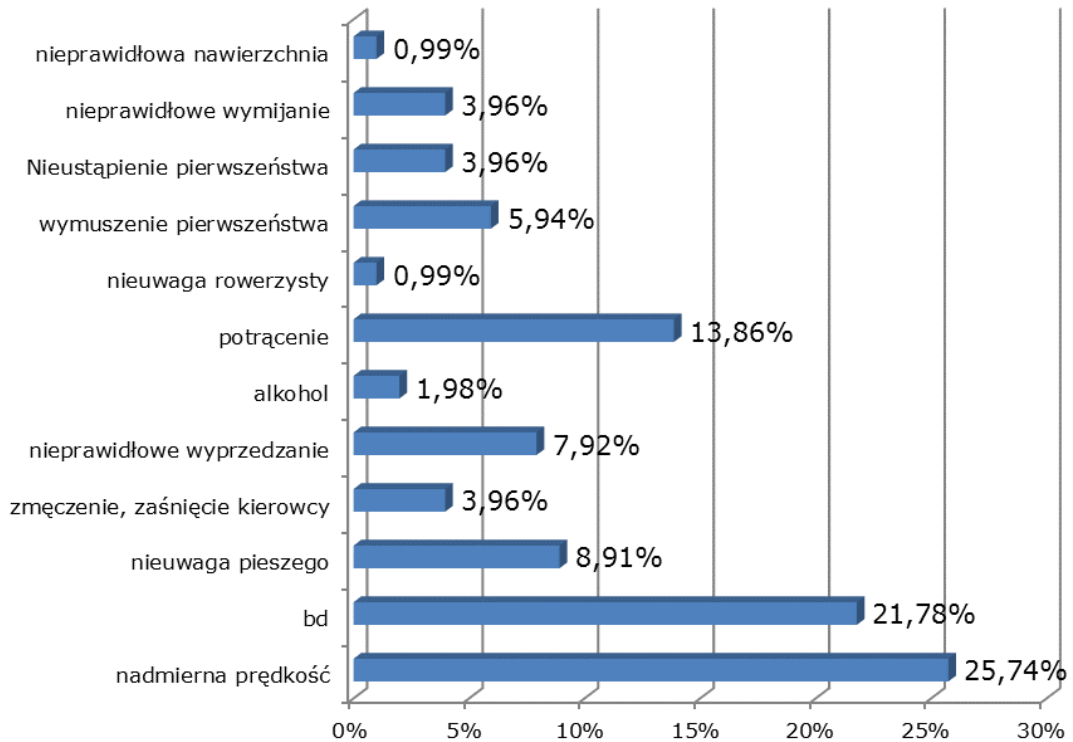


Wykres 9 Przyczyny wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Biurow projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

H. Wnioski:

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo w miastach np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych)
3. Szerokie propagowanie (poprzez szkoły, media, spotkania społeczne) używania elementów odbłaskowych w czasie poruszania się poza terenem zabudowanym od zmięchu do świtu zarówno przez pieszych i rowerzystów
4. W związku ze zmniejszeniem się komunikacji publicznej wzrosła ilość pieszych i rowerzystów poruszających się do głównych ciągów komunikacyjnych
5. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość



6. Stosowanie elementów spowalniających ruch – w tym temacie pojawiły się takie elementy na drogach wojewódzkich na terenie powiatu nyskiego niemniej jednak ich projekt i wykonanie budzi wiele zastrzeżeń (np. ostre wysokie krawężniki zamiast odpowiednich profili)
7. Utrzymanie skrzyżowań w celu uzyskania właściwej widoczności.

1.3.3. Powiat prudnicki

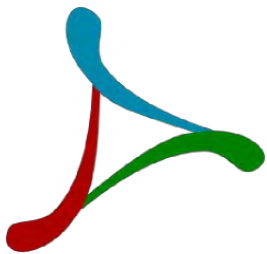
Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim z roku na rok spada. Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 258 wypadków drogowych oraz do 2462 kolizji. Zadowolające jest to, że liczba wypadków w roku 2014 zmniejszyła się w stosunku do roku 2007 o 51%. Liczba kolizji w 2014 roku jest niższa o 27% w porównaniu do roku 2010, w którym doszło do największej ich liczby w badanym okresie.

Tabela 18 Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba kolizji
2007	51	350
2008	35	307
2009	30	291
2010	37	370
2011	27	320
2012	28	296
2013	25	272
2014	25	256
Suma	258	2462

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Do największej liczby wypadków dochodzi w gminie Prudnik oraz w gminie Głogówek. Liczba wypadków w gminie Prudnik w roku 2014 zmniejszyła się w stosunku do 2007 roku o 35%. Natomiast w gminie Głogówek na przestrzeni lat liczba wypadków zmniejszyła się o 52%.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 19 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

	Gm. Biała	Gm. Głogówek	Gm. Lubrza	Gm. Prudnik
2007	8	17	6	20
2008	7	8	5	15
2009	8	5	4	13
2010	11	6	5	15
2011	5	5	1	16
2012	8	4	3	13
2013	2	6	4	13
2014	2	8	5	10
Razem	51	59	33	115

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Do największej liczby kolizji w powiecie prudnickim dochodzi w gminie Prudnik i gminie Głogówek. Niepokojący jest fakt, że liczba kolizji w Głogówku nie spada, tylko wciąż pozostaje na takim samym poziomie lub wzrasta. Natomiast w gminach Biała, Lubrza i Prudnik zauważa się spadek liczby kolizji – o 43% w Lubrzy i 32% w Białej i Prudniku.

Tabela 20 Liczba kolizji w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

	Liczba kolizji			
	gm. Biała	gm. Głogówek	gm. Lubrza	gm. Prudnik
2007	53	75	30	192
2008	29	85	27	166
2009	36	70	31	154
2010	61	104	26	179



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Liczba kolizji			
	gm. Biała	gm. Głogówek	gm. Lubrza	gm. Prudnik
2011	39	72	15	194
2012	32	73	22	169
2013	39	69	28	136
2014	36	72	17	131
Razem	325	620	196	1321

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

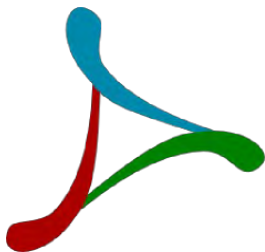
Do największej liczby wypadków śmiertelnych w latach 2007-2014 na terenie powiatu prudnickiego doszło w Głogówku, bo aż do 41,46% zdarzeń. Duża część wypadków ze skutkiem śmiertelnym wydarzyła się w Prudniku (24,39%) i w Białej (21,95%).

Tabela 21 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w okresie 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 41 wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Zgodnie z danymi pochodzącymi ze statystyk policyjnych, w Białej od roku 2013 nie doszło do ani jednego wypadku, w którym zginęliby ludzie. W Lubrzy dochodzi do najmniejszej liczby wypadków śmiertelnych. Najwyższą liczbę wypadków śmiertelnych odnotowano w Głogówku, szczególnie w roku 2008 – w miejscowości doszło wówczas do 7 wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 22 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy**

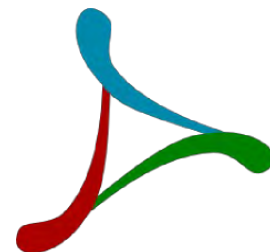
	Biała	Głogówek	Lubrza	Prudnik
2007	2	2	0	1
2008	1	7	1	2
2009	2	3	1	1
2010	3	1	1	0
2011	0	2	0	2
2012	1	1	1	2
2013	0	1	0	1
2014	0	0	1	1
Razem	9	17	5	10

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Liczba wypadków z udziałem pieszych stanowiła około 22% wszystkich wypadków. Liczba zabitych pieszych utrzymuje się na podobnym poziomie, około 2 osoby rocznie. Należy dążyć do zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych poprzez poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Zadowolający jest fakt, że wartość liczby rannych pieszych utrzymuje się na niskim poziomie od roku 2013. Liczba kolizji z udziałem pieszych pozostaje niska od 2014 roku.

Tabela 23 Liczba wypadków z udziałem pieszych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych pieszych	Liczba rannych pieszych	Liczba kolizji z pieszymi
2007	14	0	14	12
2008	10	1	11	10
2009	4	1	3	7
2010	13	2	11	6



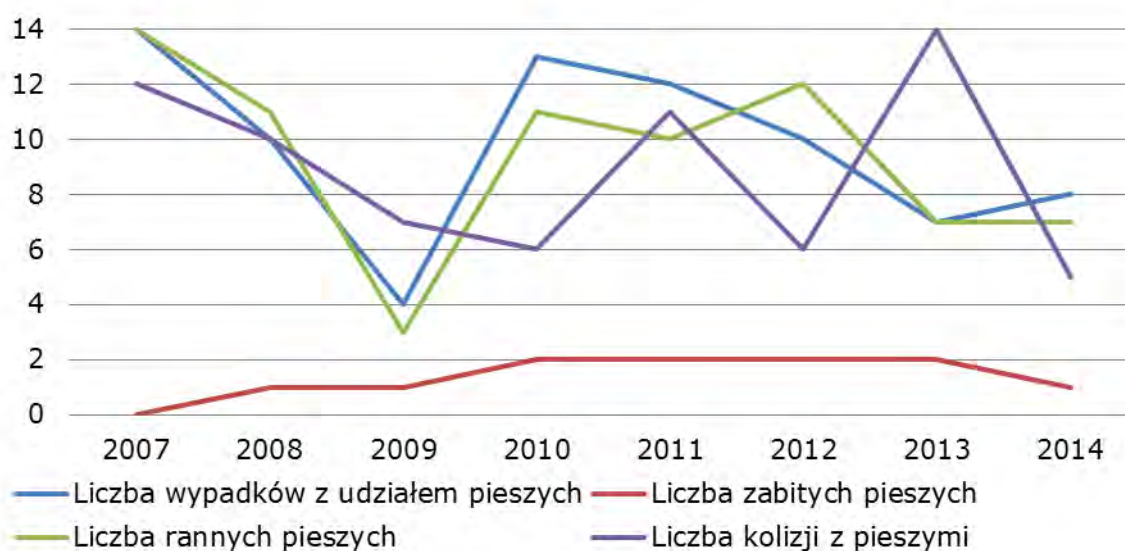
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych pieszych	Liczba rannych pieszych	Liczba kolizji z pieszymi
2011	12	2	10	11
2012	10	2	12	6
2013	7	2	7	14
2014	8	1	7	5
Suma	78	13	75	71

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

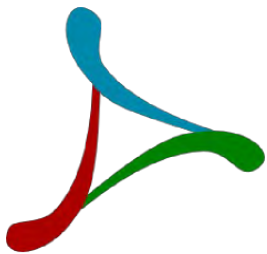
Wykres 10 Zmiana liczby wypadków z udziałem pieszych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

W powiecie prudnickim w latach 2007-2014 doszło do 41 wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Niestety ponad 26% z nich dotyczyło najechania na pieszego. Oznacza to, że bezpieczeństwo pieszych na drogach nie jest wystarczające i należy wprowadzić zmiany, które je zwiększą.

Drugim rodzajem najczęstszych wypadków było zderzenie pojazdów boczne (19,51%) i czołowe (17,07%). Razem stanowiły one 36,58% wszystkich wypadków.

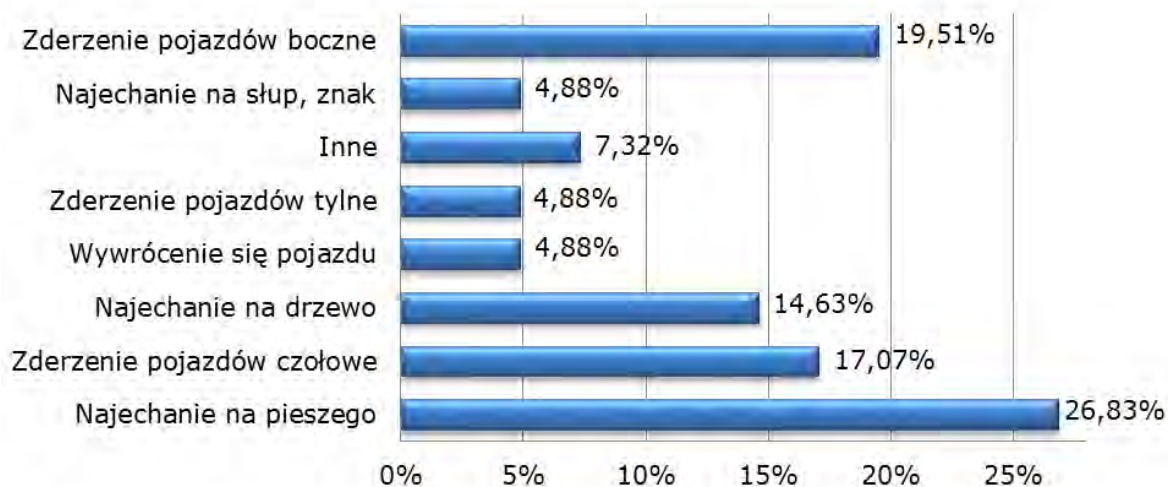


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

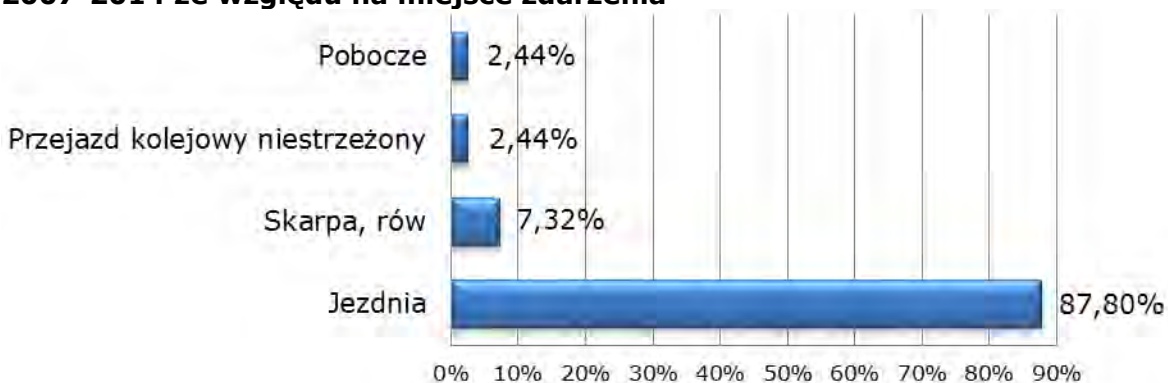
Wykres 11 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Ponad 87% wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim miało miejsce na jezdni. Do 7,32% wypadków doszło w okolicy skarp i rowów.

Wykres 12 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia

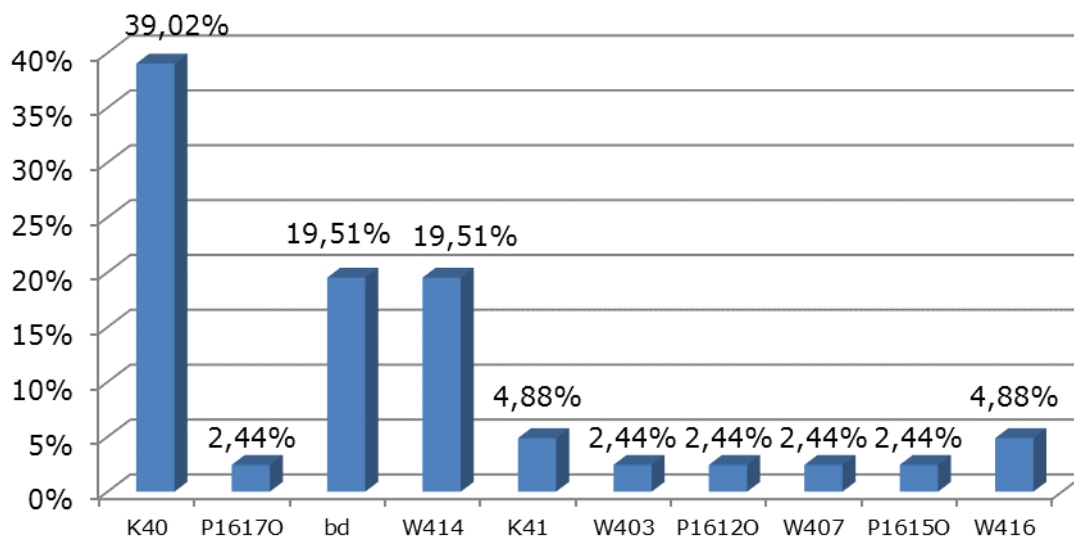


Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Największa liczba wypadków śmiertelnych (39,02%) w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 wydarzyła się na drodze krajowej nr 40. Do 19,51% wypadków doszło na drodze wojewódzkiej nr 414.



Wykres 13 Wypadki śmiertelne w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na kategorię drogi



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Najniebezpieczniejszym odcinkiem drogi krajowej nr 40 jest odcinek w Głogówku, na którym doszło do 75% spośród wszystkich wypadków. Najczęściej dochodziło do nich w okolicach 37-go kilometra drogi. Na odcinku w Prudniku doszło do 18,75% wypadków zaistniałych na drodze krajowej nr 40. Pozostałą część wypadków zarejestrowano na odcinku w Lubrzy.

Tabela 24 Podział wypadków śmiertelnych na DK40 w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	km
12	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	36,6
	Głogówek	Wierzch - Mochów	K40	37,9
	Głogówek	Biedrzychowice	K40	bd
	Głogówek	Głogówek-Stare Kotkowice	K40	42,7
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	37,4
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	36,2
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	36,7

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	km
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	37,2
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	37,1
	Głogówek	Twardawa	K40	52,8
	Głogówek	Stare Kotkowice	K40	42,5
	Głogówek	Głogówek	K40	bd
3	Prudnik	Wierzbiec	K40	9,8
	Prudnik	Prudnik	K40	bd
	Prudnik	Prudnik	K40	bd
1	Lubrza	Nowy Browieniec	K40	31,6

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

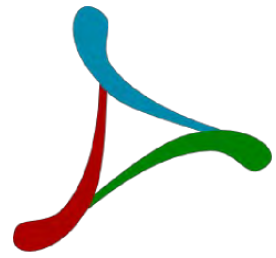
Najbardziej niebezpiecznym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 414 jest odcinek w Białej, szczególnie okolice 41-go kilometra drogi. Doszło na nim do 75% wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Kolejnym odcinkiem, na którym zdarzają się wypadki, jest ten znajdujący się w Lubrzy, około 54-go kilometra drogi.

Tabela 25 Podział wypadków śmiertelnych na DW414 w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	km
6	Biała	Bd	W414	29,0
	Biała	Biała	W414	bd
	Biała	Biała Obwodnica	W414	46,4
	Biała	Dobroszewice - Biała	W414	41,6
	Biała	Bd	W414	0,6
	Biała	Biała	W414	26,5
2	Lubrza	Trasa Prudnik -Lubrza	W414	54,6
	Lubrza	Bd	W414	54,1

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Informacje uzyskane w Komendzie Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Prudniku na temat wezwań straży pożarnej do miejscowych zagrożeń potwierdzają, że najczęstszym miejscem interwencji są DW414 i DK40. Szczegółowy opis miejsc wskazanych przez straż zaprezentowany został poniżej:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Biała:

- Trasa Biała – Lubrza DW 414: 2 interwencje,
- Trasa Biała – Krobusz DW 414: 4 interwencje,
- Trasa Dębina – Smolarnia DW 414: 2 interwencje,
- Dębina DW 414: 5 interwencji.

Gmina Prudnik:

- Trasa Łąka Prudnicka – Wierzbiec DK 40: 3 interwencje,
- Trasa Łąka Prudnicka – Prudnik DK 40: 6 interwencji,
- Rudziczka DK 41: 11 interwencji,
- Prudnik ul. Powstańców DK 40: 5 interwencji,
- Niemysłowice DK 41: 3 interwencje,
- Prudnik ul. Kościuszki DK 40: 10 interwencji.

Gmina Lubrza:

- Trasa Lubrza – Laskowice DK 40: 7 interwencji,
- Trasa Laskowice – Głogówek DK 40: 2 interwencje,
- Trasa Laskowice – Raclawice DW 417: 2 interwencje,
- Trasa Lubrza – Dobroszewice DW 414: 4 interwencje.

Zgodnie z danymi z Komendy Wojewódzkiej w Opolu w powiecie prudnickim w latach 2014-2015 doszło do śmiertelnych wypadków w czterech miejscach. Jedno z nich uznawane jest za tzw. „czarny punkt”.

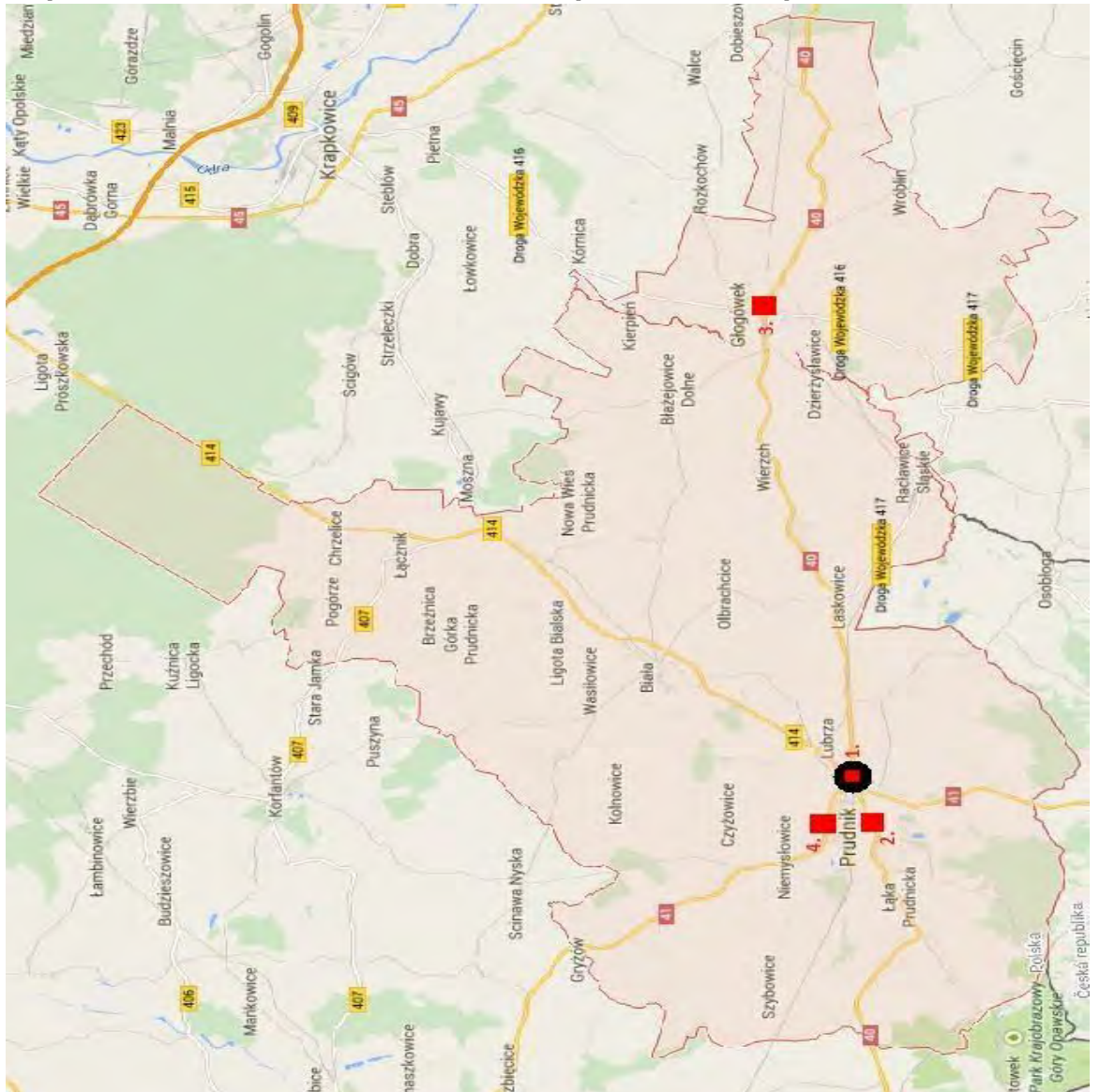


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Mapa 4 Punkt i odcinki niebezpieczne w powiecie Prudnickim



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu i Raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego 2008-2012.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 26 Czarny punkt w powiecie prudnickim

Lp.	Miejsce	Nr drogi	Liczba wypadków	Wypadki z zabytymi	Zabici	Ranni	Rodzaj zdarzenia			
							zderzenie czołowe	zderzenie boczne	zderzenie tylne	najechanie na pieszego
1	Prudnik	40	19	1	1	22	2	5	2	10

Źródło: Dane Raportu o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2008-2012.

Miejsca wypadków śmiertelnych w powiecie Prudnickim w latach 2014-2015:

1. DW 414 (54,1 km)

- najechanie na pieszego,
- uczestnicy: dwa samochody osobowe – pieszy,
- zabitych: 1 pieszy,
- przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.

2. Skrzyżowanie ul. Kościuszki z ul. Plac Wolności

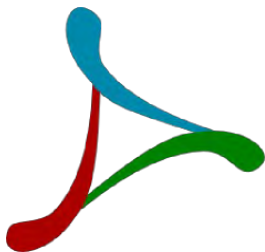
- zderzenie pojazdów czołowe,
- uczestnicy: autobus-rowerzysta,
- zabitych: 1 rowerzysta,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

3. Głogówek, ul. Plac Skargi 17

- najechanie na pieszego,
- uczestnicy: samochód osobowy – pieszy,
- zabitych: 1 pieszy,
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu.

4. Prudnik, kierunek Niemysłowie, DK41 (1 km),

- najechanie na pieszego,
- uczestnicy: samochód osobowy – pieszy,
- zabitych: 1 pieszy,
- przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadący pojazd.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Innym opracowaniem, które wskazuje na istnienie czarnych punktów w powiecie prudnickim jest *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski*. Autorzy wskazują czarne punkty w miejscach:

1. Droga krajowa nr 40 w Prudniku,
2. Drogi krajowe wewnątrzmijskie w Prudniku:
 - ul. Armii Krajowej,
 - ul. Batorego,
 - ul. Kościuszki,
 - ul. Powstańców,
3. Droga miejska w Prudniku:
 - ul. Zwycięstwa.

Wypadki z rowerzystami – w powiecie prudnickim najczęściej dochodzi do wypadków z udziałem rowerzystów w gminie Prudnik. W roku 2008 doszło tam do aż 14 wypadków z udziałem rowerzystów. Na szczęście od roku 2011 liczbę tego rodzaju wypadków cechuje tendencja spadkowa, co należy ocenić pozytywnie. Dużo mniej wypadków zgłoszono w gminie Biała. W gminie Lubrza od roku 2012 nie zgłoszono ani jednego wypadku, w którym uczestniczyłby rowerzysta.

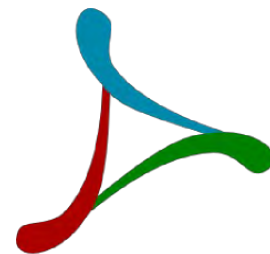
Tabela 27 Zdarzenia z udziałem rowerzystów w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Liczba zdarzeń z rowerzystami w powiecie Prudnickim									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	razem
Prudnik	8	14	7	5	9	8	7	8	66
Biała	0	1	0	0	0	1	0	0	2
Lubrza	0	0	1	1	1	0	0	0	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Najniebezpieczniejszą dla rowerzystów ulicą w Prudniku jest ulica Kościuszki, na której doszło do największej liczby wypadków z ich udziałem. Ulicą, na której sporadycznie dochodzi do wypadków z udziałem rowerzystów są ulice: Dąbrowskiego, Armii Krajowej i Nyska.

Tabela 28 Ulice w powiecie prudnickim, na których doszło do zdarzeń z udziałem rowerzystów w latach 2007-2014



Biuro projektu:

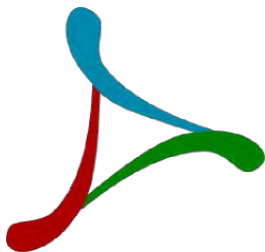
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Ulica	Liczba zdarzeń	RAZEM
PRUDNIK	Kościuszki	18	66
	Dąbrowskiego	7	
	Armii Krajowej	6	
	Nyska	6	
	Kopernika	4	
	Karola Miarki	5	
	Skowrońskiego	5	
	Batorego	4	
	Chrobrego	1	
	Inne	10	
BIAŁA	Rynek	1	2
	1-Go Maja	1	
LUBRZA	Harcerska - Szkolna	1	3
	Wolności	1	
	Obwodnica	1	

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

W powiecie prudnickim najczęstszym miejscem wypadków z udziałem rowerzystów jest jezdnia. W Prudniku sporadycznie dochodzi do wypadków na drodze dla rowerów.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 29 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie Prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca

Charakterystyka miejsca zdarzenia			
Rodzaj miejsca	Prudnik	Biała	Lubrza
Jezdnia	54	2	3
Chodnik, droga dla pieszych	2		
Przeście dla pieszych	3		
Droga dla rowerzystów	4		
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	1		
Pobocze	1		
Pas dzielący jezdnie	1		
Razem	66	2	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE:

A. Liczba mieszkańców: **56 608 mieszkańców**

Powierzchnia: **572 km²**

Długość dróg: **503,4 km**

Gęstość sieci drogowej: **88 km/100km²**

Drogi wg kategorii (długości):

- Drogi Krajowe: **57,3 km**
- Drogi Wojewódzkie: **55,6 km**
- Drogi Powiatowe: **245,3 km**
- Drogi Gminne: **145,2 km**

B. Struktura sieci drogowej w %:

DK - **11,38 %**

DW - **11,04%**

DP - **48,73%**

DG - **28,84%**



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

C. Skutki zdarzeń drogowych (KPP w Prudniku)

Kolizji - **2462**

Wypadki - **258**

Zabitych - **36**

Rannych - **290**

D. Struktura i przyczyny wypadków

Wykres 14 Struktura i przyczyny wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

E. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

Wskaźnik demograficzny 57 wypadków na 100 tys. mieszkańców

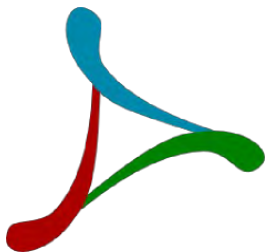
Wskaźnik demograficzny 7,95 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków- 36 zabitych na 258 wypadki= 13,95 zabitych/100wypadków

Gęstość wypadków - 6,375 wypadków na 100 km drogi

F. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odblaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza teren zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

przesunięte, ażyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).

4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.
5. Utworzenie większej liczby ciągów pieszo-rowerowych lub przebudowa już istniejących, w celu zwiększenia komfortu poruszania się pieszych i rowerzystów.

1.3.4. Powiat głubczycki

W powiecie głubczyckim do największej liczby wypadków doszło w roku 2008 (62 wypadki). Najmniej wypadków zdarzyło się w roku 2014 (23 wypadki). Liczba kolizji z biegiem lat zmniejsza się, z 253 wypadków w roku 2007, spadła do 198 wypadków w roku 2014. Liczba zabitych największa była w 2007 roku (8 zabitych), a najmniejsza w latach 2012-2013 (po 3 osoby). Największemu spadkowi uległa liczba rannych, z 87 osób w 2008 roku do 21 osób w roku 2014.

Tabela 30 Liczba kolizji i wypadków drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

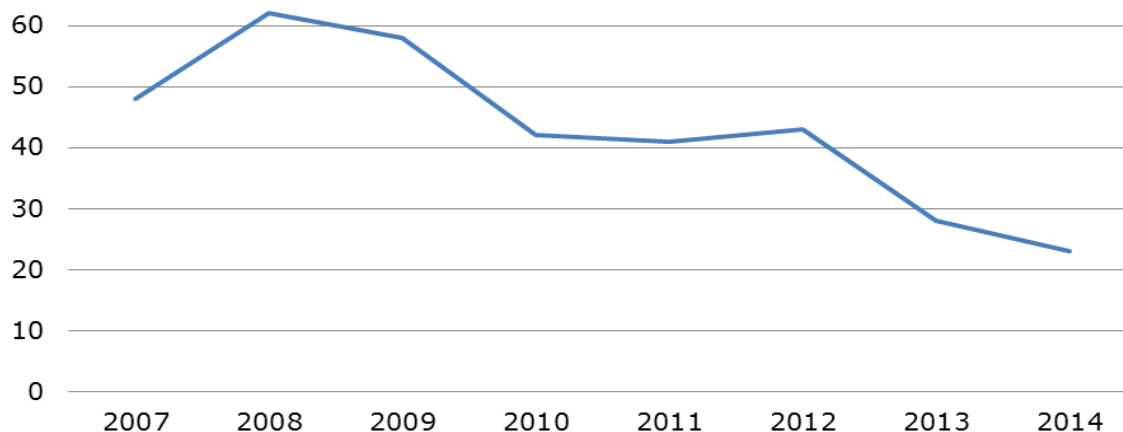
Rok	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych	Liczba Rannych	Liczba Kolizji
2007	48	8	48	253
2008	62	4	87	268
2009	58	6	64	307
2010	42	5	53	268
2011	41	4	45	219
2012	43	3	54	199
2013	28	3	23	270
2014	23	5	21	198
Razem	345	38	395	1982

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.



Liczba wypadków w powiecie głubczyckim z roku na rok spada. Porównując ich liczbę z roku 2008 z liczbą w roku 2014, zaobserwowano 63-procentowy spadek, co należy ocenić pozytywnie.

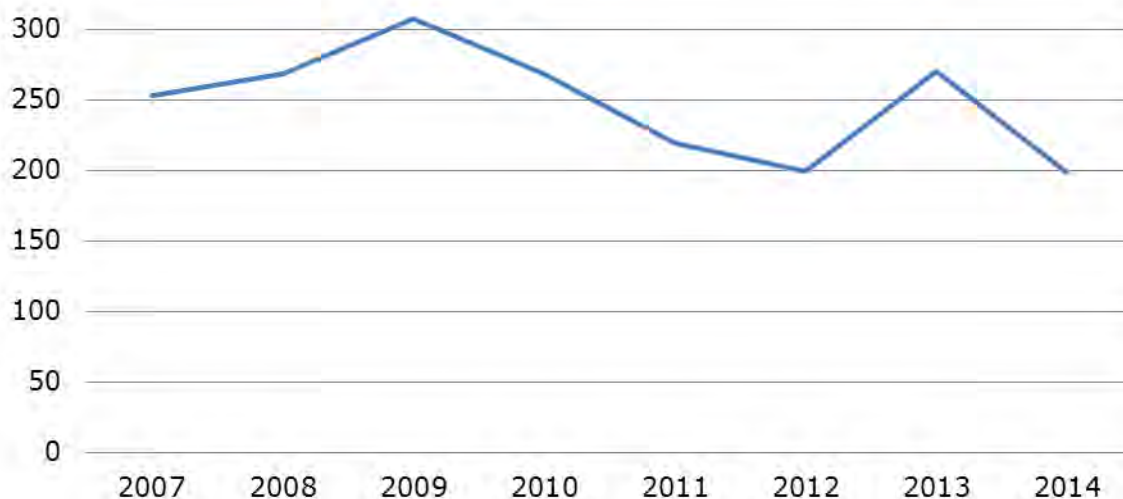
Wykres 15 Liczba wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Liczba kolizji w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014, podobnie do liczby wypadków, z roku na rok się zmniejsza. Porównując liczbę kolizji w roku 2009 z ich liczbą w roku 2014, zaobserwowano 41-procentowy spadek.

Wykres 16 Liczba kolizji w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



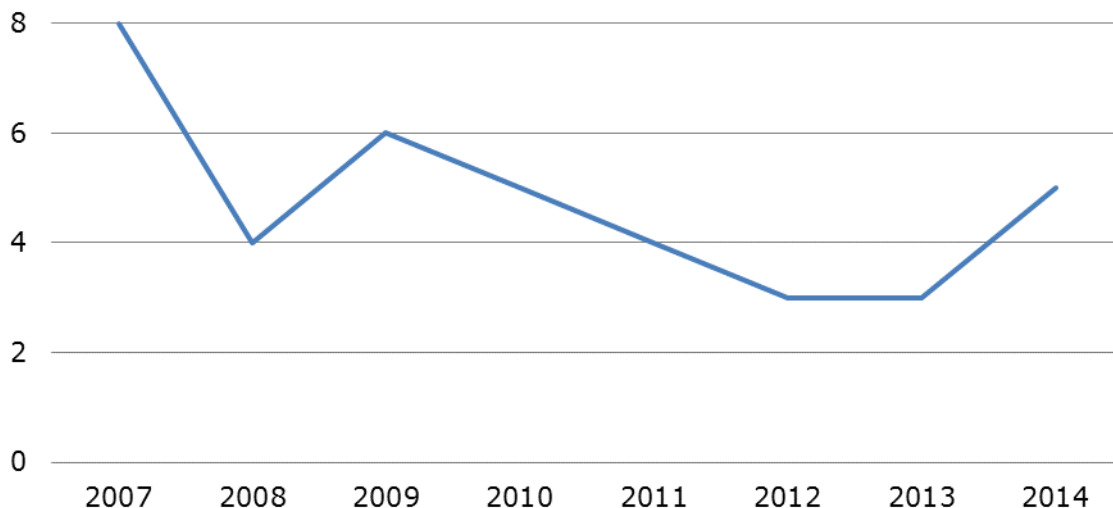
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2013 wykazywała tendencję spadkową. Niestety w roku 2014 w wyniku wypadków zmarło 5 osób. Porównując liczbę zmarłych w wypadkach drogowych w 2007 z liczbą zmarłych w roku 2013, zaobserwowano 63-procentowy spadek.

Wykres 17 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Liczba rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 systematycznie spada. Porównując liczbę rannych w 2007 roku z liczbą rannych w roku 2014, zaobserwowano 76-procentowy spadek.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



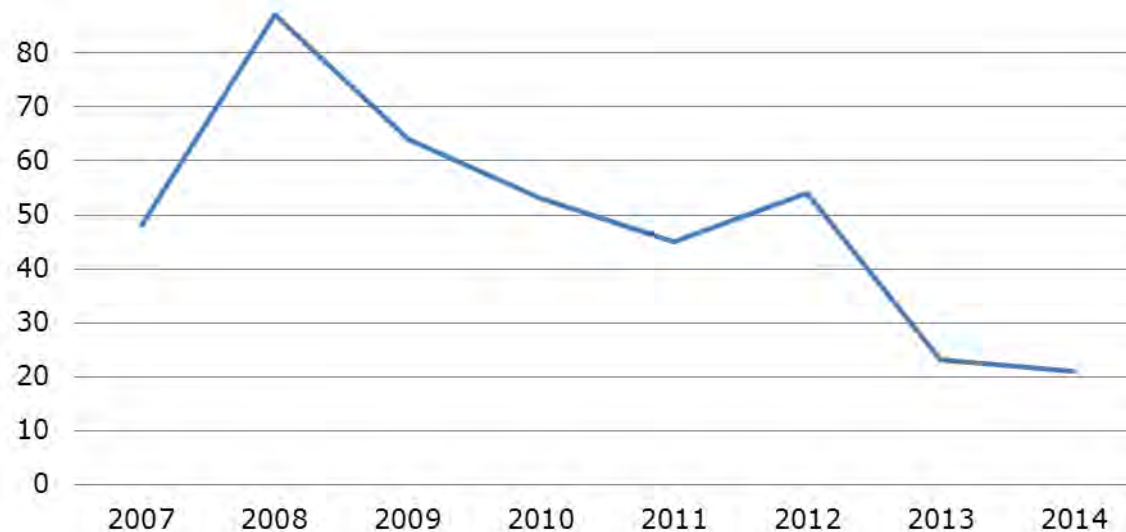


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 18 Liczba rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



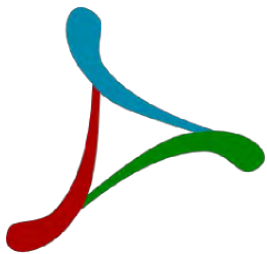
Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Analizując liczbę wypadków z udziałem pieszych zaobserwowano, że stanowią one średnio 17% wszystkich wypadków zaistniałych w powiecie głubczyckim. Najwięcej wypadków, w których brali udział piesi, wydarzyło się w roku 2009, a najmniej w 2013. Z kolei udział wypadków z pieszymi w całościowej liczbie wypadków mających miejsce w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 był największy w roku 2014 (niecałe 22%) oraz w roku 2011 (około 19,5%).

Analizując liczbę zabitych pieszych, zaobserwowano, że stanowią oni około 15% wszystkich osób zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014. Najmniej zabitych pieszych odnotowano w latach 2007-2011 a najwięcej w latach 2012-2014, co świadczy o tendencji wzrostowej śmiertelności pieszych w wypadkach, co należy ocenić negatywnie. Największy udział pieszych w całkowitej liczbie osób zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 wystąpił w latach 2012-2013 (w każdym roku po 40%).

Analizując liczbę rannych pieszych, zaobserwowano, że stanowią oni średnio około 13% wszystkich rannych poszkodowanych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014. Liczba rannych z roku na rok sukcesywnie spada, co należy ocenić pozytywnie. Największą liczbę rannych pieszych zarejestrowano w latach 2008-2009 (po 10 osób w każdym roku), a najmniejszą w roku 2013 i latach kolejnych. Największy udział pieszych w całkowitej liczbie rannych poszkodowanych w wypadkach drogowych wystąpił w roku 2011 (około 15,5%), natomiast najmniejszy w roku 2013 (jedynie około 4%).

Liczba kolizji z udziałem pieszych stanowi niewielką część wszystkich kolizji mających miejsce w powiecie głubczyckim, bo tylko około 3%. Największa liczba kolizji



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

z udziałem pieszych wystąpiła w roku 2014 (10 zdarzeń), a najmniejsza w roku 2010 (5 zdarzeń).

Tabela 31 Liczba wypadków z pieszymi oraz ich udział w całkowitej liczbie wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

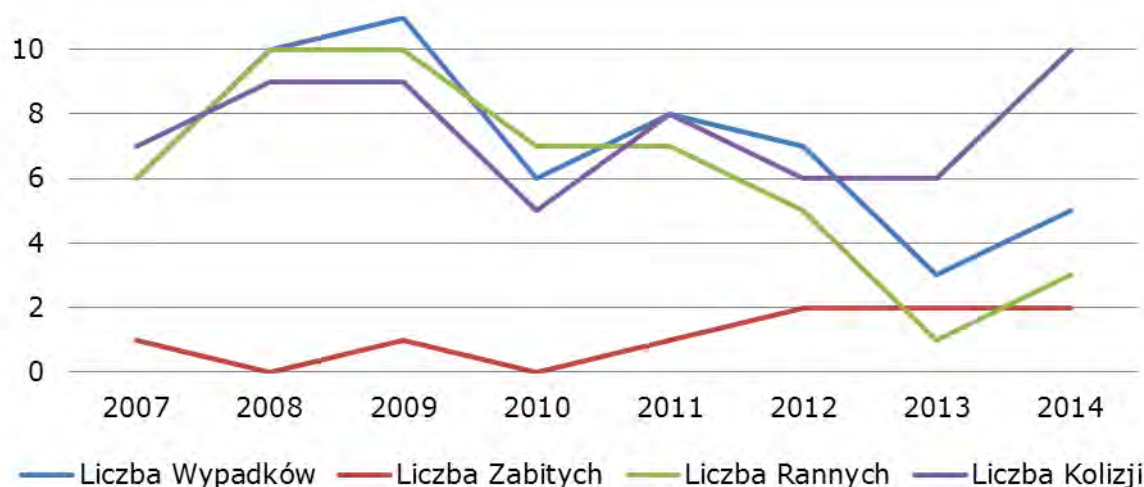
Rok	Liczba wypadków	Udział	Liczba zabitych	Udział	Liczba rannych	Udział	Liczba kolizji	Udział
2007	6	12,50%	1	7,14%	6	12,50%	7	2,77%
2008	10	16,13%	0	0,00%	10	11,49%	9	3,36%
2009	11	18,97%	1	10,00%	10	15,63%	9	2,93%
2010	6	14,29%	0	0,00%	7	13,21%	5	1,87%
2011	8	19,51%	1	16,67%	7	15,56%	8	3,65%
2012	7	16,28%	2	40,00%	5	9,26%	6	3,02%
2013	3	10,71%	2	40,00%	1	4,35%	6	2,22%
2014	5	21,74%	2	22,22%	3	14,29%	10	5,05%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Analizując zmienność (porównanie największej i najmniejszej wartości) liczby wypadków, kolizji, rannych i zabitych pieszych, zaobserwowano, że największy spadek wartości cechuje liczbę rannych. W roku 2013 zaobserwowano 90-procentowy spadek liczby rannych w porównaniu z rokiem 2008 i 2009, co należy ocenić bardzo pozytywnie. Liczba wypadków również uległa zmniejszeniu. Porównując rok 2009 z rokiem 2013 zaobserwowano 73-procentowy spadek. Pomimo spadku liczby wypadków, liczba zabitych pieszych wzrosła. I to dwukrotnie. Wypadków drogowych jest mniej, ale wzrosła liczba kolizji.



Wykres 19 Liczba wypadków, kolizji, zabitych i rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

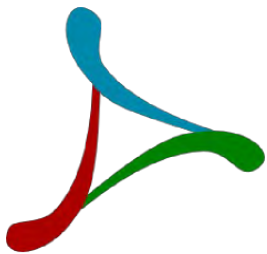
Łącznie w powiecie głubczyckim na przestrzeni lat 2007-2014 doszło do 345 wypadków drogowych. Wypadki śmiertelne stanowiły niecałe 10% wszystkich zdarzeń. Najwięcej zabitych w wypadkach drogowych zarejestrowano w Głubczycach (71,05%) oraz w Baborowie (13,16%).

Tabela 32 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Miejscowość	Liczba zabitych	Udział
Baborów	5	13,16%
Branice	3	7,89%
Głubczyce	27	71,05%
Kietrz	3	7,89%
Razem	38	100,00%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Do największej liczby zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 doszło na drodze wojewódzkiej nr 416. Stanowiły one 36,84% wszystkich zabitych, które poniosły śmierć w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 33 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 w podziale na kategorię drogi**

Nr drogi	Liczba zabitych	Udział
1 262 O	1	2,63%
1 201 C	1	2,63%
1 238 C	1	2,63%
DK 38	3	7,89%
DW 416	14	36,84%
bd	10	26,32%
droga powiatowa	2	5,26%
101169 D	3	7,89%
P1219 O	3	7,89%
Razem	38	100%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Największą ilość zabitych w wypadkach drogowych na drodze wojewódzkiej nr 416 odnotowano na odcinku w Głubczycach – 10 osób zabitych.

Tabela 34 Odcinki DW 416 w powiecie głubczyckim na których liczba zabitych była największa w latach 2007-2014

Rok	Miejscowość	Nazwa drogi	Liczba Zabitych
2007	Głubczyce	DW 416	3
2008	Głubczyce	DW 416	2
2009	Baborów	DW 416	1
2009	Głubczyce	DW 416	1
2010	Głubczyce	DW 416	1



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rok	Miejscowość	Nazwa drogi	Liczba Zabitych
2010	Głubczyce	DW 416	1
2010	Kietrz	DW 416	2
2012	Głubczyce	DW 416	1
2014	Baborów	DW 416	1
2014	Głubczyce	DW 416	1
Razem			14

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Charakterystykę wszystkich wypadków w których zginęli ludzie w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 zaprezentowano poniżej:

Tabela 35 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Rok	Miejscowość	Nazwa drogi	Liczba Zabitych
2007	Baborów	1 262 O	1
2007	Branice	1 201 C	1
2007	Branice	1 238 C	1
2007	Głubczyce	DK 38	1
2007	Głubczyce	DW 416	3
2007	Głubczyce	bd	1
2008	Głubczyce	droga powiatowa	1
2008	Głubczyce	DW 416	2
2008	Głubczyce	bd	1
2009	Baborów	DW 416	1
2009	Głubczyce	101169 D	3

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rok	Miejscowość	Nazwa drogi	Liczba Zabitych
2009	Głubczyce	DW 416	1
2009	Głubczyce	droga powiatowa	1
2010	Głubczyce	DW 416	1
2010	Głubczyce	DW 416	1
2010	Kietrz	DW 416	2
2010	Głubczyce	bd	1
2011	Baborów	bd	2
2011	Branice	bd	1
2011	Głubczyce	bd	1
2012	Głubczyce	DW 416	1
2012	Głubczyce	DK 38	1
2012	Głubczyce	bd	1
2013	Głubczyce	bd	1
2013	Głubczyce	P1219 O	1
2013	Kietrz	bd	1
2014	Baborów	DW 416	1
2014	Głubczyce	DW 416	1
2014	Głubczyce	DK 38	1
2014	Głubczyce	P1219 O	2
Razem			38

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

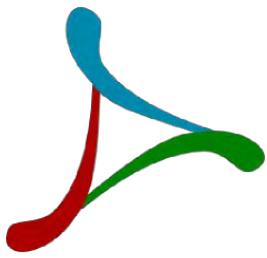
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Innym źródłem informującym o miejscach wypadków śmiertelnych, a zatem o odcinkach niebezpiecznych, w powiecie głubczyckim są dane z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu. Zostały one przedstawione w formie mapki i krótkiego opisu. W latach 2014-2015 (styczeń, luty) w powiecie głubczyckim doszło do trzech wypadków śmiertelnych, są to miejsca które pokrywają się z miejscami wskazanymi jako niebezpieczne we wcześniejszej części opracowania.

Mapa 5 Miejsca wypadków śmiertelnych w powiecie głubczyckim w latach 2014-2015



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejsca wypadków śmiertelnych w latach 2014-2015 wg danych z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu:

1. Gmina Głubczyce, DW 416 (28,3 km)
 - zderzenie pojazdów boczne,
 - uczestnicy: dwa samochody osobowe,
 - zabitych: 1 kierujący, rannych: 1,
 - przyczyny: nieprawidłowe wyprzedzanie.
2. Głubczyce, droga w kierunku miejscowości Bernacice, DW 416
 - zderzenie pojazdów tylne,
 - uczestnicy: samochód osobowy – rower,
 - zabitych: 1 rowerzysta,
 - przyczyny: nieprawidłowe wyprzedzanie.
3. Gmina Głubczyce, DK-38 (12,8 km)
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy – pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków jazdy, stanie lub leżenie na jezdni.
4. Boguchwałów, gm. Baborów, DW 416
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy - pieszy,
 - zabitych -1 (pieszy),
 - przyczyny: nieprawidłowe omijanie.
5. Bogdanowice Kolonia
 - Zderzenie pojazdów boczne,
 - Uczestnicy: dwa samochody osobowe - autobus,
 - Zabitych -2 (pasażerowie), rannych -2,
 - Przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

Kolejnym opracowaniem, które wskazuje na istnienie czarnych punktów w powiecie głubczyckim jest *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski*. Autorzy wskazują czarne punkty w miejscach:

- droga krajowa nr 38 w mieście Głubczyce,
- drogi miejskie w Głubczycach: ul. Kościelna, ul. Moniuszki, ul. Raciborska i ul. Wrocławska.

Informacje uzyskane od Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Głubczycach na temat wezwań straży pożarnej do miejscowych zagrożeń potwierdzają, że najczęstszym miejscem interwencji do wypadków śmiertelnych są DW416 i DK38. Do tragicznego wypadku doszło również w miejscowości Bogdanowice, w którym zginęły dwie osoby podczas zderzenia z autobusem. Przyczyną wypadku było

nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz nieuwaga. Nie zmienia to faktu, że nawierzchnię w tym miejscu należy wymienić. Szczegółowy opis miejsc wskazanych przez Straż Pożarną w Głubczycach zaprezentowany został w poniższej tabeli.

Tabela 36 Interwencje KP PSP Głubczyce podczas wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w latach 2010-2014

L.p.	Data i godzina przyjęcia zgłoszenia	Miejsce zdarzenia	Przypuszczalna przyczyna zdarzenia	Liczba osób	
				Poszkodowanych	Śmiertelnych
1	15-04-2010 14: 26	Kietrz-Pietrowice Wielkie, ul. Droga Wojewódzka nr 416, samochody osobowe	Nieustalona	2	1
2	17-09-2010 13: 44	Kietrz-Pietrowice Wielkie, droga wojewódzka nr 416, samochód osobowy	Nieustalona – dochodzenie prowadzi policja		1
3	06-12-2010 16: 42	Kietlice-Klisino, droga wojewódzka nr 416, samochód ciężarowy i samochód osobowy	Nieustalona – dochodzenie prowadzi policja	1	1
4	25-11-2011 13: 28	Mokre Kolonia, droga krajowa 38, samochody osobowe	Manewr wyprzedzania na skrzyżowaniu		1
5	21-01-2012 07: 39	Trasa Grobniki-Widok, droga krajowa nr 38, samochód osobowy i pieszy	Potrącenie osoby		1
6	06-07-2012 19: 45	Pomorzowiczki, samochód osobowy	Nieustalona, dochodzenie prowadzi policja		1
7	08-12-2012 17: 27	Głubczyce, ul. Raciborska, droga wojewódzka, potrącenie pieszego	Nieustalona – dochodzenie prowadzi policja		1
8	02-11-2013 21: 17	Nowa Wieś Głubczycka, samochód osobowy	Nieustalona – dochodzenie prowadzi policja		1

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

L.p.	Data i godzina przyjęcia zgłoszenia	Miejsce zdarzenia	Przypuszczalna przyczyna zdarzenia	Liczba osób	
				Poszkodowanych	Śmiertelnych
9	08-11-2014 10:13	Bogdanowice, ul. Bogdanowice Kolonia, 2 samochody osobowe i 1 autobus	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu	2	2

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Głubczycach.

Wypadki z rowerzystami – w powiecie głubczyckim do wypadków z udziałem rowerzystów najczęściej dochodziło w Głubczycach i Kietrzu. Najmniej wypadków zarejestrowano w Branicach.

Tabela 37 Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

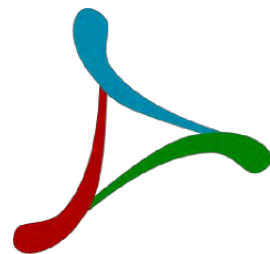
Liczba zdarzeń z rowerzystami w powiecie Głubczyckim									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
Głubczyce	4	5	4	5	10	6	9	3	46
Kietrz	1	2	2	2	1	2	0	2	12
Branice	0	1	1	0	0	1	2	1	6

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK)

W Głubczycach do wypadków z udziałem rowerzystów najczęściej dochodziło na ulicy Parkowej i Żeromskiego. W Kietrzu najbardziej niebezpieczną ulicą dla cyklistów jest ulica Głubczycka a w Branicach ul. Żymierskiego.

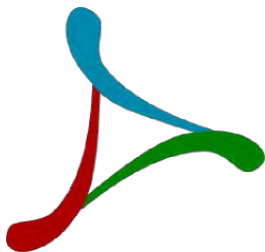
Tabela 38 Ulice, na których dochodziło do zdarzeń z rowerzystami w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Miejscowość	Ulica	Liczba zdarzeń	Razem
GŁUBCZYCE	Parkowa	8	46
	Żeromskiego	7	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Ulica	Liczba zdarzeń	Razem
	Niepodległości	4	
	Sobieskiego	4	
	Kościuszki	3	
	Chrobrego	3	
	Powstańców	3	
	Plebiscytowa	2	
	Kołątaja	2	
	Inne	10	
KIETRZ	Głowackiego	1	12
	Głubczycka	3	
	Głubczycka - Mickiewicza	2	
	Kościelna	1	
	Matejki - Wojska Polskiego	1	
	Wojska Polskiego	2	
	Zielona	1	
	Prusa	1	
BRANICE	Kościelna - Żymierskiego	2	6
	Skłodowskiej	1	
	Szpitalna	1	
	Żymierskiego	2	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Do największej liczby wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 dochodziło na jezdni oraz na chodniku.

Tabela 39 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca

Charakterystyka miejsca zdarzenia			
Rodzaj miejsca	Głubczyce	Kietrz	Branice
Jezdnia	41	11	6
Chodnik, droga dla pieszych	2		
Droga dla rowerzystów	1		
Wjazd, wyjazd z posesji, pola		1	
Pobocze	1		
Parking, plac	1		
Razem	46	12	6

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE

A. Liczba mieszkańców - **47 262 tys.**

Powierzchnia - **673 km²**

Długość dróg - **631,77 km**

Gęstość sieci drogowej - **96,85 km / 100 km²**

Drogi wg kategorii (długości):

DK - **22 km**

DW - **71,5 km**

DP - **336,47 km**

DG - **201,8 km**

Struktura sieci drogowej w %:

DK - **3,48%**

DW - **11,32%**

DP - **53,26%**



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

DG- **31,94%**

B. **Skutki zdarzeń drogowych (2007-2014):**

Kolizji - **1982**

Wypadki - **345**

Zabitych - **38**

Rannych - **395**

C. **Struktura zabitych:**

Piesi - **9**

Inni - **29**

D. **Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014**

1. **Wskaźnik demograficzny 91,125 wypadków na 100 tys. mieszkańców**

2. **Wskaźnik demograficzny 8,04 zabitych na 100 tys. mieszkańców**

Ciężkość wypadków- 38 zabitych na 345 wypadki= 11 zabitych/100 wypadków

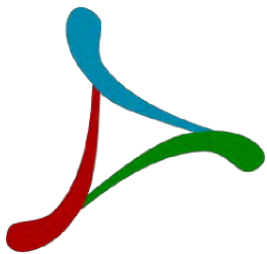
Gęstość wypadków - 6,625 wypadków na 100 km

E. **Wnioski**

1. **Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.**
2. **Propagowanie używania elementów odblaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza teren zabudowanym.**
3. **Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).**
4. **Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów - szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.**

1.4. Rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 najczęstszą przyczyną wypadków jest nadmierna prędkość. W celu zmniejszenia prędkości z jaką poruszają się kierowcy, zaleca się zastosowanie środków uspokojenia ruchu. Należą do nich:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- odcinkowe zmiany rodzaju nawierzchni na drogach dwupasmowych dwukierunkowych,
- progi zwalniające,
- wyspy z odgiętym torem jazdy lub naprzemienne wyznaczanie miejsc parkingowych - w centrum wyłącznie na jezdni, równoległe do krawężnika.
- zwięźenie przekroju pasów ruchu z wprowadzeniem środkowej wysepki kanalizującej kierunku ruchu,
- optyczne zawężenie pasów ruchu za pomocą oznakowania poziomego
- ronda.

W celu likwidacji miejsc niebezpiecznych na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020, w odniesieniu zarówno do ruchu samochodowego jak i do ruchu pieszego oraz rowerowego, proponuje się ogólne działania dotyczące:



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- poprawy szorstkości nawierzchni na skrzyżowaniach i przed przejściami dla pieszych,
- budowę przejść dla pieszych z azylem „przesunięte”,
- unowocześnienie istniejących przejść poprzez zamontowanie ostrzegawczych świateł wmontowanych w jezdnię,
- lepsze oświetlenie przejść w nocy,
- usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp.
- zastosowanie lusterek drogowych w miejscach słabo widocznych dla kierujących,
- budowę ścieżek rowerowych i pasów pieszo-rowerowych,
- ścinka poboczy umożliwi przystosowanie drogi do ruchu pieszego i rowerowego.

Rysunek 6 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz. 1





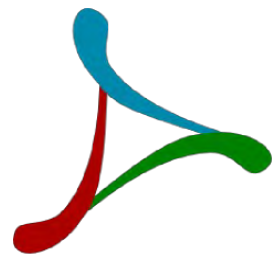
Rysunek 7 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz. 2

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl





1.4.1. Grodków

Najbardziej niebezpiecznym miejscem w Grodkowie jest odcinek DW 401 – Obwodnica, który ma zaledwie 6,5 km długości. Do wypadków dochodzi najczęściej na zjazdach w kierunku Lubczy, Wójtowic i Wojsławia.

We wszystkich trzech czarnych punktach proponuje się utworzenie rond w miejsce skrzyżowań oraz lepsze oświetlenie zjazdów i skrzyżowań nocą. Alternatywnym rozwiązaniem może być oznakowanie tych miejsc jako „czarny punkt” i wykonanie na jezdni oznakowania poziomego np. progów akustycznych oraz ograniczenie prędkości na obwodnicy Grodkowa.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

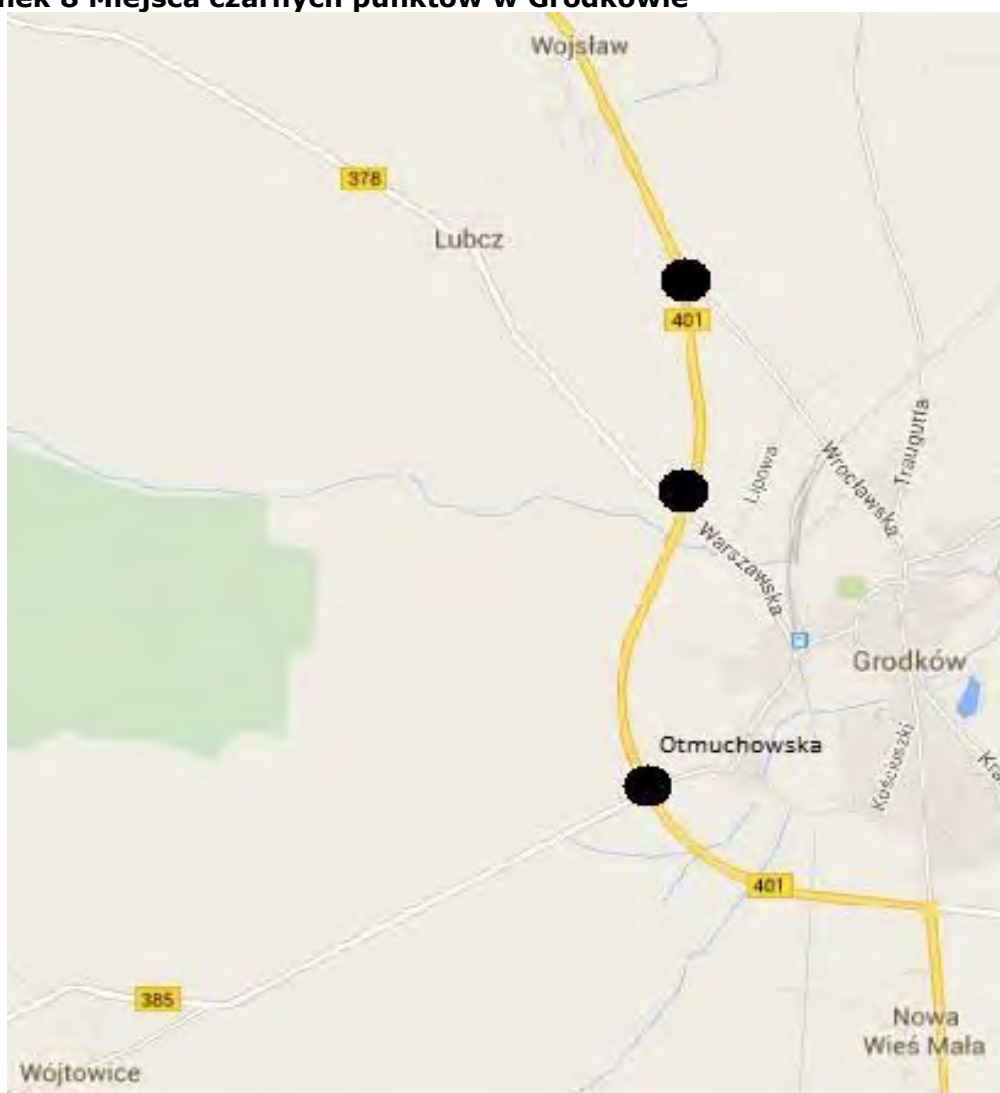
ul. Kolejowa 15

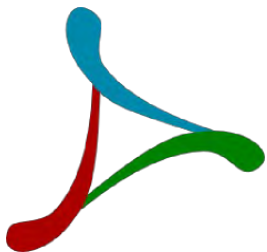
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 8 Miejsca czarnych punktów w Grodkowie





Rysunek 9 Skrzyżowanie ul. Otmuchowska z DW385

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.4.2. Powiat nyski

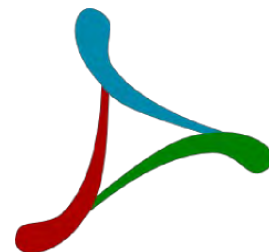
Paczków

W Paczkowie niebezpieczna jest obwodnica (DK46), cały odcinek od Frydrychowa po Kamienicę. Najbardziej odczuwalny jest brak lewoskrętów oraz ograniczeń prędkości przy skrzyżowaniach. Proponuje się zwiększenie liczby lewoskrętów na tej drodze oraz wprowadzenie ograniczenia prędkości w pobliżu skrzyżowań.

Na DK 46 w rejonie miejscowości Kamienica, znajduje się nasyp który znacznie ogranicza widoczność. Proponuje się zniwelowanie go. W tym miejscu kierujący poruszają się z nadmierną prędkością, zaleca się wprowadzenie znaków ograniczających prędkość. W celu zwiększenia bezpieczeństwa na skrzyżowaniu, proponuje się wprowadzenie oświetlenia.

Co więcej, proponuje się ustawienie fotoradaru w miejscowości Ścibórz, przez którą przebiega droga krajowa 46.

Rysunek 10 Paczków, okolice Kamienicy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Otmuchów

Obwodnica Otmuchowa w ciągu DK46 – wyjazd na obwodnicę pomimo wybudowania sygnalizacji świetlnej nadal jest niebezpieczny.

Skrzyżowanie w kierunku Wójcic uznawane jest za bardzo niebezpieczne. Aby zwiększyć jego bezpieczeństwo, zaleca się jego przebudowę, oświetlenie oraz budowę chodnika.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 11 Otmuchów, Wójcice



Nysa

DK41 przy Vendo Parku – cykle świateł są niedostosowane do ruchu, zaleca się ich regulację. Proponuje się rozbudowanie w tym miejscu infrastruktury drogowej o ścieżki rowerowe. Przejścia dla pieszych są usytuowane w niedogodnych dla pieszych miejscach, proponuje się ich przesunięcie.

W centrum Nysy potrzebna jest poprawa oświetlenia przejść dla pieszych, ponieważ piesi nie są wystarczająco widoczni na drodze. Zaleca się usytuowanie przejść na wzniesionych progach zwalniających, co spowoduje, że kierujący pojazdem będą musieli zwolnić do 30km/h. Ponadto rekomenduje się wprowadzenie dodatkowych sygnalizatorów na chodniku i pasie rozdzielającym. Sygnalizatory bramowe nie są dostatecznie widoczne przy jeździe pod słońce. Azyl dla pieszych jest za wąski, proponuje się jego poszerzenie.

Rysunek 12 Przykład przejścia połączonego z progiem zwalniającym



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

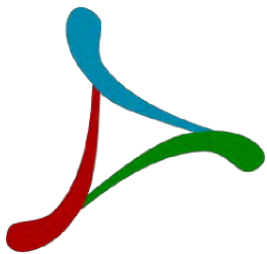


Ronda – proponuje się odsunięcie przejść dla pieszych od rond, co zmniejszy korki tworzące się w momencie, gdy na przejściu pojawi się pieszy. W związku ze dużym natężeniem ruchu w Nysie, ronda, które nie są przystosowane do takiej ilości pojazdów, tworzą korki. Zaleca się ich powiększenie, co doprowadzi do zwiększenia ich przepustowości.

Wykres 20 Rondo imienia Władysława Sikorskiego w Nysie



W związku z częstym zakorkowaniem centrum Nysy, rekomendowane jest utworzenie specjalnych pasów dla autobusów oraz dostosowanie dla nich sygnalizacji świetlnej w taki sposób, aby pojazdy mogły omijać korki.



Głuchołazy

W Głuchołazach najbardziej niebezpiecznym miejscem jest DK40, odcinek Głuchołazy-Prudnik przez Wierzbiec. Należałoby stworzyć pobocze dla pieszych i rowerzystów, które byłyby oddalone od skrajni drogi.

Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

Rysunek 13 Głuchołazy, droga krajowa nr 40

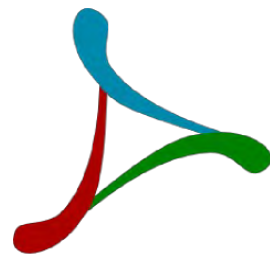
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Korfantów

Stan dróg w Korfantowie jest w większości niezadowolający, co zwiększa niebezpieczeństwo dla uczestników ruchu. Zaleca się modernizację nawierzchni m.in. na ulicach: Szkolnej, Kilińskiego, 3-go Maja (na odcinku do ośrodka zdrowia), Targowej oraz Parkowej.

Rysunek 14 Przykład zniszczonej nawierzchni drogi w Korfantowie, ul. 3-go Maja



Biuro projektu:

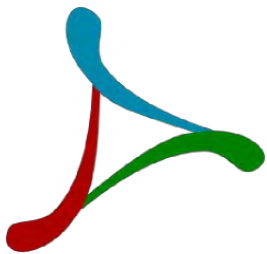
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Łambinowice

Uwagę należy zwrócić na skrzyżowanie drogi krajowej nr 46 (72,2 km) z drogą powiatową nr 1536 O, prowadzącą do miejscowości Malerzowice Wielkie. Z uwagi na występujące na skrzyżowaniu łuki, pionowy i poziomy oraz duże natężenie ruchu pojazdów ciężkich, dojeżdżających do znajdujących się w pobliżu żwirowni, skrzyżowanie to jest uznawane za jedno z najniebezpieczniejszych na DK46. Potwierdzają to statystyki, z których wynika, że w ciągu ostatnich pięciu lat miały tu miejsce 54 zdarzenia drogowe, w tym 9 wypadków, w których 2 osoby zginęły, a 13 zostało rannych. Znaczną poprawę bezpieczeństwa, można uzyskać poprzez wybudowanie na skrzyżowaniu pasa do lewoskrętu (jadąc z miejscowości Grabin) oraz wybudowanie pasa ruchu powolnego przy wyjeździe z Malerzowic w kierunku Niemodlina (wzniesienie).



Rysunek 15 Łambinowice, skrzyżowanie DK46 z drogą na Malerzowice Wielkie

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Skoroszyce

W celu poprawy bezpieczeństwa, zaleca się wybudowanie obwodnicy wsi Stary Grodków (w ciągu drogi 401). Pozostałe trasy na terenie gminy to drogi lokalne, powiatowe i gminne, często nieutwardzone co zaleca się zmienić.

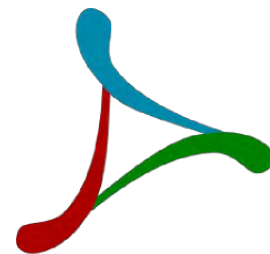
Istnieje potrzeba remontów dróg pomiędzy niektórymi wsiami oraz rozbudowa infrastruktury w nowopowstających osiedlach.

Na terenie gminy istnieje ponadto potrzeba budowy i modernizacji chodników wzdłuż dróg. Brak odpowiedniej infrastruktury dla pieszych zmniejsza bezpieczeństwo osób, które z nich korzystają.

Mieszkańcy gminy Skoroszyce często korzystają z rowerów. Istnieje ścieżka relacji Grodków – Stary Grodków, nadal jednak brakuje tu tras rowerowych przy głównych ciągach komunikacyjnych (drodze wojewódzkiej i krajowej). Zaleca się uzupełnienie brakujących odcinków.

Oprócz naprawy nawierzchni dróg w gminie Skoroszyce, proponuje się również zadbanie o infrastrukturę towarzyszącą (przejścia i oświetlenie).

Rysunek 16 Skoroszyce, DW 401. Potrzeba stworzenia pasa dla rowerów



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.4.3. Powiat prudnicki

Biała

Droga z Białej do Prudnika (ul. Prudnicka) nie jest bezpiecznym miejscem dla pieszych i rowerzystów. Zaleca się utworzenie pasa pieszo-rowerowego, który będzie oddalony od skrajni drogi, stanowiąc w ten sposób bezpieczną strefę ruchu dla osób, które nie poruszają się samochodami.



Rysunek 17 Droga z Białej do Prudnika

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Lubrza

Aleja Lipowa jest niebezpieczna ze względu na dużą ilość drzew rosnących w skrajni drogi. Są to zabytkowe okazy lip. Nie można poszerzyć drogi ani wyciąć drzew. W tym miejscu obowiązuje znak ograniczający prędkość do 60km/h. W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, zaleca się postawienie w tym miejscu fotoradaru który zmniejszy prędkość z jaką będą poruszać się kierowcy.



Rysunek 18 Lubrza, Aleja Lipowa



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

DW 414 – droga wojewódzka w Lubrzy jest niebezpiecznym miejscem, w którym zarejestrowano śmiertelny wypadek z udziałem pieszego. Rekomendowane jest lepsze oznakowanie drogi i oświetlenie przejścia dla pieszych w miejscu przedstawionym na poniższym zdjęciu.

Rysunek 19 DW 414 Lubrza





Prudnik

Na ulicy Kościuszki dochodzi do największej liczby wypadków z udziałem rowerzystów. W celu zwiększenia ich bezpieczeństwa, proponuje się poszerzenie drogi o pas pieszo-rowerowy.

Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

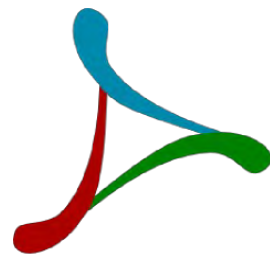
Rysunek 20 Prudnik – ul. Kościuszki

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Ścieżki rowerowe – w Prudniku ścieżki rowerowe nie są komfortowe ze względu na częste wahania wysokości powstałe w wyniku występowania wjazdów do posesji. Przykład rozwiązania tego problemu, przedstawia poniższa fotografia.

Rysunek 21 Przykład rozwiązania problemu istnienia licznych wjazdów na posesje w ciągu ścieżki rowerowej



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Prudnik ul. Gimnazjalna – ulica Gimnazjalna oddziela szkołę od biblioteki, z której korzystają uczniowie. Niestety nie ma w pobliżu przejścia dla pieszych, w związku z czym uczniowie nie mogą bezpiecznie przekraczać drogi. Proponowanym rozwiązaniem tego problemu jest utworzenie przejścia dla pieszych.



Rysunek 22 Prudnik – ul. Gimnazjalna

Biuro projektu:

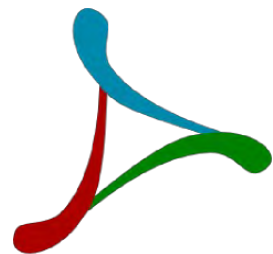
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



1.4.4. Powiat głubczycki

Bogdanowice-Kolonia w powiecie Głubczyckim, stan nawierzchni na skrzyżowaniu w kierunku Głubczyc jest w złym stanie, proponuje się wymianę nawierzchni na nową.



Rysunek 23 Nawierzchnia na odcinku Bogdanowice Kolonia



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nawierzchnia drogi z Branice do Głubczyc (szczególnie odcinek Branice-Bliszczycze) jest w niezadowalającym stanie, co stwarza ryzyko wypadku. Proponowanym rozwiązaniem jest wymiana nawierzchni na nową.

Rysunek 24 Nawierzchnia na odcinku Branice-Bliszczycze





Zaleca się wymianę nawierzchni na ulicach Niepodległości i Sienkiewicza w Głubczycach.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 25 Nawierzchnia w Głubczycach na ul. Sienkiewicza

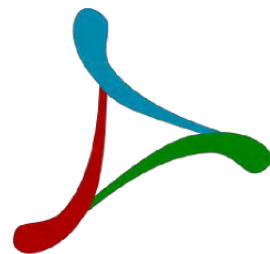


Droga wojewódzka 416 jest wąska, w związku z czym dochodzi na niej do wypadków z udziałem rowerów i innych pojazdów. Powinno się poszerzyć ją o ścieżkę rowerową, która byłaby oddalona od skrajni drogi.

Rysunek 26 Głubczyce DW 414



1.5. Nyska Wizja Zero – cele do osiągnięcia dla minimalizacji wypadków



Cel główny

Uwzględniając:

- wyniki przeprowadzonych analiz i diagnozę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych i wojewódzkich na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020,
- działania programowane w ramach Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Opolski 2005,
- doświadczenia z realizacji programów unijnych na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak też doświadczenia poszczególnych państw w tym zakresie (w szczególności Szwecji (Wizja ZERO) i Holandii (Zrównoważone bezpieczeństwo), tj. państw, gdzie wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ze wszech miar godny naśladowania), zaproponowano następujący cel główny (strategiczny) Nyskiej Wizji Zero:

Celem głównym jest osiągnięcie zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci drogowej partnerstwa, polegającej na znacznym ograniczeniu liczby wypadków, w szczególności z ofiarami śmiertelnymi.

Realizacja celu w formie ilościowej to zmniejszenie liczby wypadków i wypadków z ofiarami śmiertelnymi o co najmniej 50% w okresie do 2022 r. Aktualnie liczba wypadków w latach 2007-2014 na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020 wynosi:

- powiat nyski – 787,
- powiat prudnicki – 258,
- powiat głubczycki – 345,
- gmina Grodków – 90.
- Razem: 1 480.

Liczba wypadków w okresie do roku 2022 nie powinna być większa niż 740.

Aktualnie liczba wypadków śmiertelnych w latach 2007-2014 na obszarze Partnerstwa Nyskiego wynosi:

- powiat nyski – 101,
- powiat prudnicki – 44,
- powiat głubczycki – 31,
- gmina Grodków – 12.
- Razem: 188.

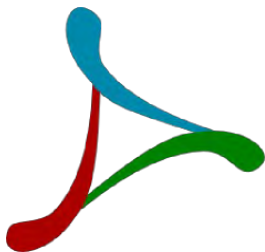
Pożądane jest, aby liczba wypadków śmiertelnych do roku 2022 nie była większa niż 94 wypadki, co stanowiłoby zmniejszenie skutków w porównaniu do okresu 2007-2014 r. o ok. 50%.

Postać liczbowa celu zaproponowano dla okresu przyszłych 7 lat uwzględniając dane ze statystyk policji z okresu ostatnich 7 lat.

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

Realizacja tej optymistycznej prognozy wymaga kontynuacji wielokierunkowych działań zmniejszających dotychczasowy poziom wypadkowości i śmiertelności na drogach.

Cele pośrednie – etapowanie

Chcąc usystematyzować działania profilaktyczne zapobiegające wypadkom na terenie gmin i powiatów wchodzących w skład Partnerstwa Nyskiego, wyróżnione zostały 2 etapy w realizacji celu głównego: I – do 2018 r. i II – do 2022 r.

Cel ilościowy dla etapu I, to obniżenie liczby wypadków o 22% (do poziomu 1302 w 2018 r.) oraz liczby wypadków śmiertelnych o 18% (do poziomu 154 wypadki w 2018 r.). Etap II zakłada obniżenie o 50% liczby wypadków w stosunku do okresu 2007-2014 (do poziomu 740 w 2022 r.) oraz liczby wypadków śmiertelnych również o 50% (do poziomu 94 w 2022 r.).

Podobnie jak w przypadku celu głównego, osiągnięcie prognozowanych wartości wymagać będzie intensywnych zabiegów instytucji i organizacji odpowiedzialnych za stan bezpieczeństwa na drogach.

Cele szczegółowe

Uwzględniając wyniki wcześniejszych analiz i diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego, realizacja celu głównego mającego charakter strategiczny, wymaga zastosowania odpowiednio ukierunkowanych środków działania. Ponieważ skuteczność tych działań będzie wymagać kompleksowego, wielokierunkowego podejścia, wyodrębniono przedmioty/podmioty, które powinny być poddane oddziaływaniu czy też użyte w działaniach.

Z tego względu wyróżniono 5 celów szczegółowych, pomocniczych w realizacji celu głównego, których osiągnięcie warunkowane jest skutecznością działań priorytetowych, wykonywanych w następujących dziedzinach:

- organizacyjnej (d1),
- edukacyjnej (d2),
- nadzorowania ruchu (d3),
- infrastrukturalnej (d4).

Postulowane (wstępnie – do weryfikacji) zadania w poszczególnych dziedzinach, związane z realizacją wyróżnionych celów i ich priorytetów przedstawiono w dalszej części opracowania.

Cele szczegółowe i ich priorytety są następujące:

Dostosowanie istniejącego systemu organizacyjnego bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego do potrzeb realizacji celu generalnego i celu pośredniego, które to cele zostały wyrażone liczbą wypadków i ofiar; dostosowanie powinno zdynamizować i rozszerzyć obszarowo planowane działania w granicach Partnerstwa.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Dostosowanie powinno dać pełniejszą integrację środowisk i być odniesione do jednostek administracji rządowej i samorządowej wraz z działającymi w tych jednostkach osobami funkcyjnymi. Powinno polegać też ono na włączeniu w nurt prac organizacji pozarządowych (również mediów) działających na polu związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego, jak również przyczynić się do wzajemnych powiązań poszczególnych jednostek podczas wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (obowiązki statutowe i kompetencje).

W realizacji tego celu priorytetami są:

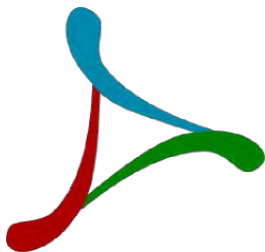
- A.1 doprowadzenie do zadań, optymalnej struktury organizacyjnej bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Partnerstwa Nyskiego,
- A.2 zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego przez tę strukturę (w tym promocja idei bezpieczeństwa ruchu drogowego za pośrednictwem dostępnych środków – informacje, banery, media, konkursy itp.).

Kształtowanie bezpiecznych postaw użytkowników dróg w zakresie uczestniczenia w ruchu drogowym w zakresie popularyzacji idei bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez informacje, promocję tej idei oraz edukację ludzi, ze szczególnym naciskiem na nieprzekraczanie bezpiecznej prędkości, stosowanie pasów bezpieczeństwa oraz niestosowanie używek (np. alkoholu). Edukacja dzieci i młodzieży w szkołach (zasady ruchu drogowego, obowiązki pieszych, konkursy wiedzy, miasteczka ruchu drogowego) powinna być ciągła. Podobnie, szkolenia dla osób skierowanych na uzupełnienie wiedzy lub chcących poprawić swoje umiejętności jako uczestników ruchu drogowego, powinny być organizowane cały czas. Ważna jest ich dostępność, co oznacza, że kursy powinny być organizowane na szczeblu gminnym. Ponadto, edukację należy również oprzeć o wiedzę na temat korzyści wynikających ze stosowania zabezpieczeń typu pasy ochronne.

Przy realizacji tego celu priorytetami o zróżnicowanej strukturze, wynikającej z przyczyn zagrożenia wypadkowego i minimalizacji jego skutków, są:

- B.1. młodzi kierowcy,
- B.2. prędkość jazdy,
- B.3. pasy bezpieczeństwa,
- B.4 walka z nietrzeźwością uczestników ruchu i stosowaniem przez nich wszelkiego rodzaju środków odurzających.

Wdrożenie warunków umożliwiających bezpieczne korzystanie z dróg przez pieszych, dzieci i rowerzystów. Z praktyki wynika, że skuteczną poprawę bezpieczeństwa osiąga się najczęściej poprzez zapewnienie segregacji poziomej (lub pionowej) ruchu pieszego i rowerzystów od ruchu pojazdów samochodowych. Skuteczne jest również wymuszenie ograniczonej prędkości ruchu pojazdów w miejscach, gdzie najczęściej dochodzi do kolizji – przecinania się torów ruchu pieszych, rowerzystów i innych pojazdów, a więc w pierwszej kolejności na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerów oraz na ich skrzyżowaniach. W wybranych przypadkach uzasadnione jest wprowadzenie sygnalizacji świetlnej. W terenie zabudowanym



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

przydatne może być wprowadzenie (nowych) stref ruchu uspokojonego lub stref ruchu pieszego.

Podczas realizacji tego celu, priorytetowo należy skierować działania (zadania) na niechronionych uczestników ruchu:

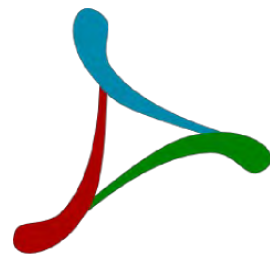
- C.1. pieszych,
- C.2. dzieci,
- C.3. rowerzystów.

Utrzymanie, eksploatacja i budowa bezpiecznej infrastruktury drogowej – poprawa stanu utrzymania dróg i prowadzenie kontroli warunków drogowych z odpowiednim reagowaniem w razie potrzeby w odniesieniu do parametrów geometrycznych (wraz z pewnymi korektami geometrii typu wydzielony pas w lewo, stosowanie rozwiązań typu drogi wybaczące błędy kierującym) i cech nawierzchni, widoczności podłużnej i poprzecznej, nadmiernej dostępności jezdni drogi z otaczającego zagospodarowania w stosunku do wymagań wynikających z klasy funkcjonalno-technicznej tej drogi oraz włączenie do ruchu nowych odcinków dróg, zwłaszcza dwujezdniowych i bezkolizyjnych, których realizacja jest poprzedzona audytem Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dokumentacji wykonawczej oraz usprawnianie stosowanych metod zarządzania ruchem z wykorzystaniem, w miarę możliwości finansowych, nowoczesnych technologii ITS w zarządzaniu. Ponadto działaniami, które należy podjąć podczas realizacji tego celu, jest usprawnienie nadzoru ruchu, zwłaszcza nad zachowaniami kierujących pojazdami (np. fotoradary, prewencyjne działania policji).

Priorytetami w realizacji tego celu są:

- D.1. techniczne i funkcjonalne przeglądy dróg (w szczególności w miejscach niebezpiecznych),
- D.2. efektywne zarządzanie ruchem, w szczególności na najbardziej obciążonych odcinkach dróg,
- D.3. stosowanie bezpieczniejszych rozwiązań dla sieci drogowej miejskiej i zamiejskiej,
- D.4. bezpieczne otoczenie dróg (bariery energochłonne, pobocze wolne od przeszkód itp.).

Zadania, które należy przeprowadzić w poszczególnych dziedzinach, związane z realizacją wyróżnionych celów i ich priorytetów przedstawiono w poniższych tabelach.



Cel A – priorytety A.1 i A.2

Dziedzina d1 Struktury systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
1.A.1/1	Powołanie Powiatowych rad BRD i powiatowych inspektoratów BRD	A	A.1
1.A.2/2	Wypracowanie zasad współpracy między instytucjami, które będą wdrażać strategię		A.2
1.A.2/3.	Utworzenie systemu informacji o BRD, ciągły monitoring stanu BRD, raporty z monitoringu i komunikacja społeczna		
1.A.2/4	Zapewnienie środków finansowych na wykonanie zadań		

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

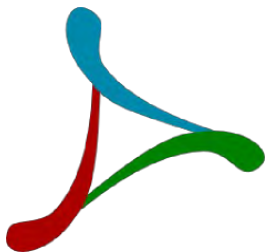
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel B – Priorytet B1 (Młodzi kierowcy)

Dziedzina d2 i d3 (edukacja i nadzór nad ruchem)

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.B.1/1	Przygotowanie odpowiednich materiałów edukacyjnych pod kątem młodych kierowców	B	B.1
d 2.B.1/2	Uzupełniające szkolenie aktywnych kierujących wykonywane po pewnym czasie od uzyskania prawa jazdy	B	B.1
d 2.B.1/3	Wzmoczenie kontroli drogowej młodych kierowców	B	B.1

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel B – Priorytet B2 (Prędkość jazdy)**Dziedzina d2.** Edukacja w zakresie uświadomienia potrzeby i ukazania skutków przestrzegania bezpiecznej prędkości w ruchu drogowym

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d.2.B.2/1	Przygotowanie odpowiednich materiałów edukacyjnych dla kierujących	B	B.2
d.2.B. 2/2	Przygotowanie materiałów informacyjnych dla uczestników ruchu drogowego dot. bezpiecznej prędkości	B	B.2
d.2.B.2/3	Zorganizowanie kampanii poświęconej bezpiecznej prędkości w obszarach Partnerstwa	B	B.2
d.2.B.2/4	Lokalne konkursy ze znajomości przepisów	B	B.2
d.2.B.2/n	Inne, służące realizacji priorytetu	B	B.2

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem drogowym

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.B.2/1	Ustalenie (weryfikacja) zasad kontroli prędkości, ze szczególnym uwzględnieniem drogowych odcinków niebezpiecznych na terenie poszczególnych miejscowości i poza nimi	B	B.2
d3.B.2/2	Zwiększenie liczby stanowisk automatycznej kontroli prędkości, w szczególności na trasach o dużym udziale ruchu turystycznego i miejscach/odcinkach niebezpiecznych	B	B.2



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

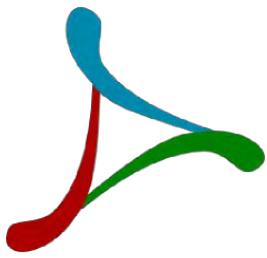
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.B.2/4	Zwiększenie nadzoru nad ruchem pojazdów na terenach zurbanizowanych (miejscowości)	B	B.2
d3.B.2/n	Inne działania	B	B.2

Dziedzina d4. Infrastruktura drogowa

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.B.2/1	Dokonanie przeglądu dróg pod kątem weryfikacji zasadności zastosowanych ograniczeń/ podwyższeń prędkości, w celu wdrożenia zasady wiarygodności stosowanych limitów oraz stosowanego oznakowania (aspekt jednorodności)	B	B.2
d4.B.2/2	Zarządzanie prędkością w obszarach zurbanizowanych	B	B.2
d4.B.2/3	Spowalnianie prędkości ruchu na drogach wlotowych i na terenie miejscowości bez obwodnic (rejon koncentracji wypadków)	B	B.2
d4.B.2/4	Uspokajanie ruchu na drogach w obszarach mieszkaniowych	B	B.2
d4.B.2/5	Dokonanie przeglądu miejsc niebezpiecznych na drogach pod kątem właściwego użytkowania drogi przez uczestników ruchu	B	B.2
d4.B.2/6	Poprawa bezpieczeństwa na odcinkach jednojezdniowych gdzie występowały dotychczas zderzenia czołowe (segregacja kierunków – znaczne ograniczenie prędkości)	B	B.2

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

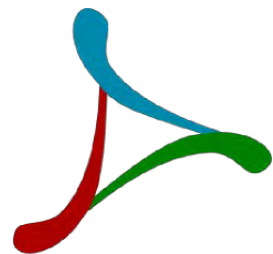
Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.B.2/7	Segregacja ruchu pojazdów i pieszych/rowerzystów (chodniki, wygrodzenia, sygnalizacja świetlna zwykła i akomodacyjna, przejścia dla pieszych na innym poziomie, przejścia labiryntowe itp.)	B	B.2
d4.B.2/n	Inne zabiegi	B	B.2

Cel B – Priorytet B3 (Pasy bezpieczeństwa)**Dziedzina d2: Edukacja**

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.B3/1	Przygotowanie materiałów i akcje informujące o obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa i korzyściach, które z tego wynikają	B	B.3
d 2.B3/n	Inne działania (np. zachęcanie do montowania pasów w pojazdach, które nie posiadają takiego wyposażenia)	B	B.3

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.B.3/1	Prowadzenie kontroli używania pasów bezpieczeństwa	B	B.3
d 3.B3/n	Inne działania kontrolne	B	B.3



Cel B – Priorytet B4 (Alkohol i inne używki)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.B.4/1	Przygotowanie materiałów do prowadzenia akcji edukacyjnej	B	B.4
d 2.B.4/2	Akcje informacyjne w mediach lokalnych poświęcone priorytetowi	B	B.4

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 3.B.4/1	Przygotowanie zasad (miejsca, zakres) kontroli trzeźwości	B	B.4
d 3.B.4/2	Wzmoczenie kontroli trzeźwości kierujących	B	B.4

Cel C – Priorytet C1 (Piesi)

Dziedzina d2: Edukacja w zakresie bezpiecznych zachowań

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.C.1/1	Przygotowanie materiałów edukacyjnych (zasady poruszania się, plakaty, odbłaski, inne środki)	C	C.1
d2.C.1/2	Edukacja w zakresie zasad ruchu pieszego (zachowania w ruchu, przekraczanie jezdni)	C	C.1



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3 C.1/1	Przeгляд miejsc, w których dochodziło do potrażeń pieszych i opracowanie wniosków (m.in. weryfikacja czy usytuowanie przystanków autobusowych przy wąskich jezdniach jest bezpiecznie oddalone od skrajni drogi)	C	C.1
d3 C.1/2	Wzmocnienie nadzoru nad ruchem pieszym, w szczególności w miejscach potrażeń pieszych (niezależnie od tego kto był winny)	C	C.1

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.C.1/3	Opracowanie projektowe wniosków z ww. przeglądu (zmiany i uzupełnienia w organizacji ruchu, dodatkowe wyposażenie odcinków dróg w chodniki, przejścia dla pieszych, nakierowanie ruchu na przejście)	C	C.1
d4.C.1/n	Inne działania	C	C.1

Cel C – Priorytet C2 (Dzieci)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2 C.2/1	Przygotowanie materiałów edukacyjnych (zasady poruszania się, plakaty, obowiązkowe odbłaski, inne środki)	C	C.2



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

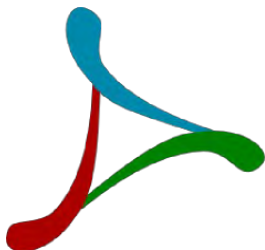
Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2 C.2/2	Edukacja szkolna nt. zasad ruchu pieszego (zachowania się w ruchu, przekraczania jezdni, korzystania z poboczy itp.)	C	C.2

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.C.2/1	Przeгляд dróg, którymi dzieci docierają do szkół (szczególnie pod kątem miejsc oczekiwania na gimbusy, przystanków transportu zbiorowego) i opracowanie wniosków	C	C.2
d3.C.2/2	Zwiększony nadzór w zakresie sposobu docierania dzieci do szkół w celu eliminacji błędnych/niebezpiecznych zachowań	C	C.2

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.C.2/1	Analiza wniosków z dokonanego przeglądu	C	C.2
d4.C.2/2	Opracowanie projektowe wniosków z ww. przeglądu (oznakowanie, sygnalizacja świetlna, chodniki, przejścia przez jezdnię bez i z sygnalizacją, azyle na jezdniach szerszych niż 7 m itp.)	C	C.2
d4.C.2/3	Wdrożenie usprawnień	C	C.2



Cel C – Priorytet C3 (Rowerzyści)

Dziedzina d2: Edukacja

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

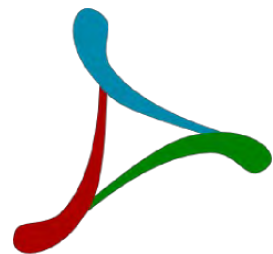
Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2.C3/1	Przygotowanie dla użytkowników rowerów materiałów edukacyjnych i programu szkoleń, akcji bezpiecznych zachowań, we współpracy z klubami cyklistów	C	C.3
d2.C3/2	Szkolenia i inne działania	C	C.3

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 3.C.3/1	Przegląd dotychczasowych miejsc potrażeń rowerzystów i opracowanie wniosków	C	C.3
d 3.C.3/2	Uruchomienie nadzoru ruchu w rejonach potrażeń	C	C.3

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 4.C.3/1	Analiza wniosków z przeglądu (ocena warunków ruchu rowerowego w obszarach partnerstwa)	C	C.3
d 4.C.3/2	Przygotowanie programu poprawy sytuacji	C	C.3



Cel D – Priorytet D1 (Przeglądy dróg)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2.D1/1	Opracowanie (ew. weryfikacja) zasad prowadzenia technicznych i funkcjonalnych przeglądów dróg (oraz obiektów) pod kątem zagrożenia BRD	D	D1
d2.D1/2	Ew. szkolenia kadry do prowadzenia przeglądów	D	D1

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel D – Priorytet D2 (zarządzanie ruchem)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2.D2/2	Przygotowanie	D	D.2
d2.D2/2	Informowanie społeczeństwa o planowanych działaniach (formy do wypracowania)	D	D.2
d2.D2/n	Inne działania	D	D.2

Dziedzina d3: Nadzór ruchu

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.D2/1	Krytyczna ocena obowiązujących zasad zarządzania ruchem przez zarządy drogowe	D	D.3

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

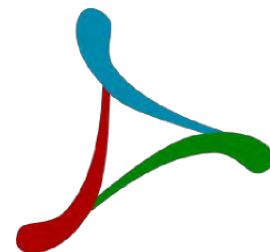
Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.D2/2	Wypracowanie zasad zarządzania w nawiązaniu do posiadanych środków technicznych	D	D.3
d 3.D2/3	Przygotowanie kadry do wykonywania nowych obowiązków	D	D.3
d3.D2/4	Intensyfikacja nadzoru ruchu wg przyjętych zasad	D	D.3
d3.D2/n	Inne działania	D	D.3

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.D2/1	Przegląd stanu i funkcjonowania systemów oznakowania dróg (szczególnie limitowania prędkości, zjawiska nadmiaru znaków) i jego ocena	D	D.3
d4.D2/2	Uzupełnienie brakujących elementów	D	D.3
d4.D2/3	Rozszerzenie systemu oznakowania dynamicznego dróg – w pierwszej kolejności odcinki o dużym natężeniu ruchu i największym zagrożeniu wypadkowym (znaki zmiennej treści, elektroniczny monitoring sytuacji drogowych w wybranych rejonach)	D	D.3
d2.D2/n	Inne działania	D	D.3

Cel D – Priorytet D3 (Bezpieczniejsze rozwiązania stosowane w sieci drogowej miejskiej i zamiejskiej)

Dziedzina d4: Infrastruktura



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 4.D.3/1	Eliminacja miejsc najbardziej niebezpiecznych, w szczególności skrzyżowań, środkami niewymagającymi większych nakładów finansowych (usuwanie nieprawidłowości geometrii skrzyżowań i stref je poprzedzających, usuwanie błędów w oznakowaniu, poprawa widoczności – wycinka krzewów).	D	D.3
d 4.D.3/2	Jw. lecz w przypadku niezbędnych i kosztowniejszych działań (przebudowa kolizyjnych skrzyżowań na małe ronda)	D	D.3
d 4.D.3/3	Objęcie audytem BRD projektów budowy, przebudowy dróg, w szczególności o prognozowanym dużym SDR (średnim dobowym ruchu)	D	D.3
d 4.D.3/4	Uspokajanie ruchu w strefach zamieszkania	D	D.3

Cel D – Priorytet D4 (Bezpieczne otoczenie drogi)

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 4.D.4/1	Przeгляд otoczenia drogi w rejonach wypadków związanych z najechaniem na przeszkody	D	D.4
d 4.D.4/1	Usuwanie przeszkód	D	D.4



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Opolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w planie na lata 2015-2016 wyznaczyła zadania dla poszczególnych jednostek organizacyjnych administracji rządowej (i nie tylko) w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opolskim, a tym samym na terenie Partnerstwa Nyskiego. Skrupulatnie realizowanie wyznaczonych zadań wpłynie pozytywnie na osiągnięcie wyżej wymienionych celów w przewidzianej formie i czasie. Zadania wyznaczone przez Opolską Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obejmują następujące działania:

1. Zadanie pod nazwą „Bezpieczny człowiek” koordynowane ma być przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, Kuratorium Oświaty oraz Inspektorat Transportu Drogowego.

a) Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Komendę Wojewódzką Policji w Opolu** będą obejmować następujące obszary tematyczne:

„Bezpieczna trasa” i „Bezpieczny weekend” – zapewnianie bezpieczeństwa kierującym i pieszym w czasie wyjazdów świątecznych i weekendowych. Ujawnianie i piętnowanie nieprawidłowych zachowań kierujących, pieszych oraz eliminowanie z ruchu kierujących znajdujących się w stanie po spożyciu alkoholu lub innego środka odurzającego. „Alkohol i narkotyki” – ujawnianie i eliminowanie z ruchu kierujących znajdujących się w stanie nietrzeźwości bądź będących pod wpływem środków odurzających. Działania cykliczne – jednodniowe. „Pasy” – egzekwowanie od kierujących jazdy z zapiętymi pasami bezpieczeństwa oraz stosowanie fotelików dla dzieci. Działania cykliczne – jednodniowe. „Truck” i „Bus” oraz „Bezpieczny autokar” – ujawnianie i eliminowanie nieprawidłowości związanych z wykonywaniem usługi transportu osób (szczególnie dzieci i młodzieży) i rzeczy. „Bezpieczne wakacje” – zapewnianie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, w tym w miejscowościach wypoczynkowych. „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” – kształtowanie bezpiecznych postaw pieszych i rowerzystów na docinkach dróg bez wydzielonych chodników i ścieżek rowerowych. „Bezpieczna droga do szkoły” – czuwanie nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym w rejonach szkół i drogach prowadzących do placówek oświatowych, w początkowym okresie nauki następującym po przerwie wakacyjnej.

b) Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego** będą obejmować następujące obszary tematyczne:

Organizacja turniejów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i motoryzacyjnych. „Bezpieczny rowerzysta” – organizacja sprawdzenia kwalifikacji na kartę rowerową z wykorzystaniem miasteczka ruchu drogowego. „Pierwsza pomoc przedmedyczna” – szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy prowadzone dla młodzieży szkolnej i kierowców. „Bezpieczna droga do szkoły” – organizacja imprez związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego dla uczniów klas pierwszych w szkołach podstawowych. „Bezpieczny młody kierowca” – organizacja prezentacji multimedialnych związanych z bezpieczeństwem na drogach w szkołach ponadgimnazjalnych. „Bądź widoczny na drodze” – akcja skierowana do uczniów klas

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

pierwszych w szkołach podstawowych, mająca na celu rozpowszechnienie używania elementów odblaskowych. Skoordynowane działania prewencyjne w zakresie zmniejszania liczby ofiar wypadków śmiertelnych i wypadków na drogach. Wykorzystanie wszelkich środków medialnych do propagowania właściwych zachowań na drodze oraz szkolenie kadr w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pomoc dla szkół: pedagogiczna, programowa i materialna w zakresie wychowania dla bezpieczeństwa. Reedukacja kierowców oraz tworzenie materiałów edukacyjnych w celu podnoszenia świadomości w zakresie skutków wypadków drogowych. Zorganizowanie szkolenia dla przedstawicieli starostw, odpowiedzialnych za nadzór Ośrodków Szkolenia Kierowców i Stacji Diagnostycznych. Wykorzystanie do szkoleń na kartę rowerową miasteczka ruchu drogowego na terenie WORD Opole.

- c) Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Kuratorium Oświaty** będą obejmować poniższe obszary tematyczne:

Akademia Bezpiecznego Kierowcy – „Przyhamuj, życie przed Tobą”. Profilaktyka agresji i przemocy w szkole (inspirowanie szkół i placówek oświatowych do podejmowania systematycznych działań profilaktycznych i wychowawczych mających na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych). Edukacja włączająca uczniów niepełnosprawnych (promowanie działań edukacyjnych mających wpływ na kulturę i bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego – Turniej dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego dla szkół specjalnych). Organizacja konferencji dla dyrektorów szkół oraz nauczycieli wychowania komunikacyjnego (cel: integracja i ujednoczenie systemu nauczania pierwszej pomocy w województwie opolskim). Warsztaty pierwszej pomocy dla uczniów szkół województwa opolskiego. Pokaz pierwszej pomocy w wypadkach komunikacyjnych (I LO w Prudniku – mistrzostwa województwa).

- d) Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Inspektora Transportu Drogowego** będą obejmować działania polegające na przeprowadzeniu kontroli uprawnień oraz czasu pracy kierowców zawodowych.

2. Kolejne zadanie, pod nazwą „Bezpieczne drogi”, koordynowane ma być przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego.

Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego** będą obejmować monitorowanie efektów stosowania środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zarządców dróg. Co więcej, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego będzie odpowiedzialny za dokonywanie przeglądu dróg i dokumentowanie zadań do wykonania oraz za klasyfikację odcinków niebezpiecznych.

3. Kolejne zadanie, pod nazwą „Bezpieczna prędkość”, koordynowane będzie przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu. Działania w tym obszarze opierać się będą głównie na egzekwowaniu od kierujących stosowania się do obowiązujących ograniczeń prędkości oraz spowolnienia i uspokojenia ruchu. Działania będą cykliczne – jednodniowe.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zadanie „Bezpieczny dojazd” koordynowane będzie przez **Inspektorat Transportu Drogowego**. Działania wykonywane w jego ramach będą obejmować kontrole masy, wymiarów i nacisków na osie pojazdów ciężarowych i dokonywane będą w wyznaczonych punktach. Kontrole autobusów dowożących dzieci i młodzież do szkół – akcja „GIMBUS”. Kontrola stanu technicznego pojazdów oraz kontrola pojazdów pod kątem poziomu emisji szkodliwych substancji w spalinach, a także jakości paliwa w zbiorniku. Działania edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowane do dzieci i młodzieży szkół podstawowych i ponadpodstawowych. „Stolik Inspekcyjny” – działania o charakterze edukacyjnym dla użytkowników pojazdów konstrukcyjne przeznaczonych do przewozu pow. 9 osób wraz z kierowcą i samochodów ciężarowych o dmc pow. 3,5 t.

- Ostatnim zadaniem są działania z obszaru „Ratownictwo”. Koordynatorem takich zadań ma być **Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego**. Działania mają obejmować propagowanie umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej wśród instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów (rajd sprawnościowy). Co więcej, planuje się stworzenie systemu ratowania ofiar wypadków drogowych pod nazwą „Złota godzina” oraz utworzenia systemu form pomocy ofiarom wypadków drogowych⁵.

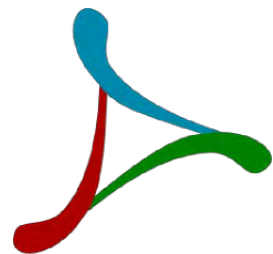
Bezpieczeństwo pieszych

Pieszak jest pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego, ale niestety bardzo często staje się ofiarą zderzenia z pojazdem. Na terenie Partnerstwa Nyskiego 2020 wypadki z udziałem pieszych stanowią około 20% wszystkich wypadków. Dochodzi do nich najczęściej w złożonych okolicznościach – wskutek występowania wielu czynników związanych zarówno z zachowaniem użytkowników drogi, jej konstrukcją, wyposażeniem i rodzajem otoczenia, jak i z pojazdem biorącym udział w zdarzeniu. Przyczyną większości wypadków drogowych z udziałem pieszych są błędy popełniane przez kierowców i pieszych w obszarach konfliktowych, błędy planistyczne i projektowe, popełnione przy konstruowaniu drogi, źle utrzymana infrastruktura drogowa i urządzenia ochronne dla pieszych oraz brak dobrych, systemowych rozwiązań.

Poprawa bezpieczeństwa pieszych powinna być przeprowadzana między innymi na poziomie powiatowym i gminnym. Na poziomie lokalnym zaleca się zastosowanie następujących działań i interwencji:

- „Przeprowadzanie okresowej, gminnej diagnozy stanu bezpieczeństwa pieszych.
- Przeprowadzanie, w obszarach zagrożonych, obserwacji i oceny aktywności pieszych (audyt dostępności pieszej).
- Tworzenie planów (programów ruchu pieszego) i wsparcie instytucji (szkół, zakładów pracy, szpitali itp.) w tworzeniu planów bezpiecznego dojścia do miejsc użyteczności publicznej.

⁵ <http://wrbrd.opole.pl/page/56,plan-pracy.html>



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- *Poddawanie lokalnych projektów drogowych (transportowych) audytowi ze szczególnym zwróceniem uwagi na bezpieczeństwo pieszych.*
- *Stosowanie w gminie dobrych praktyk w zakresie środków uspokajania ruchu i skutecznych środków ochrony pieszych (przewodniki opracowane na poziomie centralnym).*
- *Wspieranie finansowe inicjatyw obywatelskich służących ochronie pieszych w ruchu drogowym i zahamowaniu procesu ograniczania przestrzeni pieszych.*⁶

Urządzenia i działania dla poprawy bezpieczeństwa pieszych poruszających się wzdłuż drogi. Działanie to może być realizowane poprzez:

- *„oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów na drogach tworzących podstawową sieć dróg krajowych i wojewódzkich,*
- *budowę ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż zamiejskich dróg tranzytowych i dróg dojazdowych do miejscowości,*
- *budowę chodników w miejscach przejścia dróg przez miejscowości.*

Do realizacji tego działania stosuje się następujące środki:

- *budowa ciągów pieszo-rowerowych poza koroną drogi,*
- *wydzielenie ciągów pieszo-rowerowych w koronie drogi,*
- *budowa chodników i dróg rowerowych na odcinkach znajdujących się w obszarach zabudowy.*⁷

⁶ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 57.

⁷ Ibidem, s. 75.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Rysunek 27 Przykład dobrego rozwiązania dotyczącego ruchu pieszego i rowerowego

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

Urządzenia dla poprawy bezpieczeństwa pieszych poruszających się wzdłuż drogi:

Bariery i wygradzenia

Balustrady dla pieszych i wygradzenia należą do grupy systemów powstrzymujących pieszych lub innych użytkowników drogi przed wtargnięciem na jezdnię lub inny niebezpieczny obszar oraz przed upadkami z wysokości. Urządzenia te ustawia się zwykle wzdłuż krawędzi chodnika lub ścieżki dla rowerzystów, w miejscach wymagających zabezpieczenia przed wejściem pieszych na jezdnię (przejścia dla pieszych i chodniki w pobliżu szkół oraz innych obiektów publicznych). Wygradzenia ustawia się także w celu zabezpieczenia przed wpadnięciem pieszego do rowu albo upadku z obiektu mostowego lub wysokiej skarpy.

„Pozytywne aspekty stosowania barier i wygradzeń:

- *bariery ochronne fizycznie chronią pieszych przed najechaniem przez pojazdy,*
- *eliminują przypadki nagłego wtargnięcia pieszych na jezdnię,*
- *kanalizują ruch pieszych, kierując ich twarzą w stronę nadjeżdżającego potoku samochodów (stosowanie na przesuniętych przejściach dla pieszych),*
- *w obszarach szkolnych eliminują wbieganie dzieci na jezdnię (tylko ogrodzenia segmentowe),*



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- eliminują niechciane parkowanie na chodnikach; wygradzenia segmentowe pełne chronią pieszych przed ochlapaniem wodą opadową.

Negatywne aspekty stosowania barier i wygradzeń:

- bariery ochronne ograniczają przestrzeń pobocza i chodnika oraz mogą ograniczać widoczność i dostępność (dla pojazdów i pieszych). W przypadku stosowania drogowych barier ochronnych na drodze bez wydzielonego chodnika poza jezdnią, stanowią one zagrożenie dla pieszych, którzy nie mają szans na uniknięcie najechania przez wypadający z drogi pojazd.¹⁸

Rysunek 28 Bariery drogowe stosowane w celu powstrzymania pojazdów przed najechaniem na pieszych znajdujących się na chodniku



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.⁹

Słupki i elementy blokujące

Słupki wygradzające można stosować w celu przeciwdziałania wjeżdżaniu na chodnik i parkowaniu pojazdów, na skrzyżowaniach i odcinkach między skrzyżowaniami, gdzie chodniki znajdują się przy krawędzi jezdni.

„Pozytywne aspekty stosowania słupków i elementów blokujących:

Słupki i elementy blokujące wjazd pojazdów na chodnik umożliwiają:

- fizyczne oddzielenie przestrzeni dla pojazdów od przestrzeni dla pieszych,

⁸ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 179.

⁹ Ibidem, s. 181.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

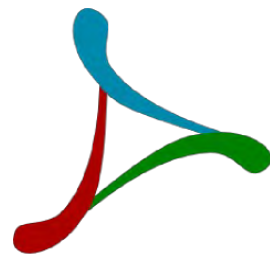
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- ograniczenie zajeżdżania na chodniki zwisem przednim pojazdów ciężarowych przy realizacji relacji skrętnej,
- ograniczenie zajeżdżania na chodniki tylnym kołem długich pojazdów ciężarowych przy realizacji relacji skrętu w prawo,
- ograniczenie parkowania w obszarze skrzyżowania,
- przy połączeniu słupków łańcuchami, redukcję wkraczania pieszych na skrzyżowanie poza obszarem wyznaczonych do tego miejsc.

Aspekty negatywne zastosowania słupków i elementów blokujących:

- stanowią barierę zmniejszającą szerokość chodnika,
- mogą stanowić utrudnienia dla osób niewidomych i niedowidzących,
- zbyt niskie (poniżej 0,6 m) urządzenia mogą być trudno dostrzegalne dla kierowców i mogą być niszczone."

Rysunek 29 Przykład lokalizacji słupków blokujących wjazd pojazdów na chodnik



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

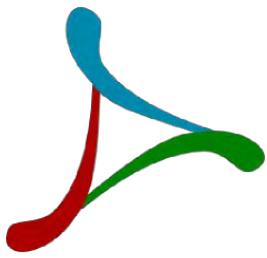
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Przechodzenie pieszego w poprzek drogi należy do najbardziej ryzykownych zachowań uczestników ruchu drogowego. Do wypadków z pieszymi najczęściej dochodzi na jezdni (60% wypadków z pieszymi). Kolejnymi niebezpiecznymi lokalizacjami są przejścia dla pieszych – 30% oraz chodniki – 4%. Udział ofiar rannych w zdarzeniach, do których doszło na ww. elementach drogi, przedstawia się podobnie jak dla wypadków. Natomiast w przypadku ofiar śmiertelnych rozkład ten różni się, gdyż: na jezdni jest aż 79%, na przejściach dla pieszych – 17%, a na poboczach 1% ogółu ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Aby zwiększyć bezpieczeństwo pieszych podczas przekraczania jezdni, należy skupić się na budowie większej ilości przejść dla pieszych albo przebudowie już istniejących. Istotnymi problemami bezpieczeństwa pieszych, przechodzących w poprzek drogi, są:



Biuro projektu:

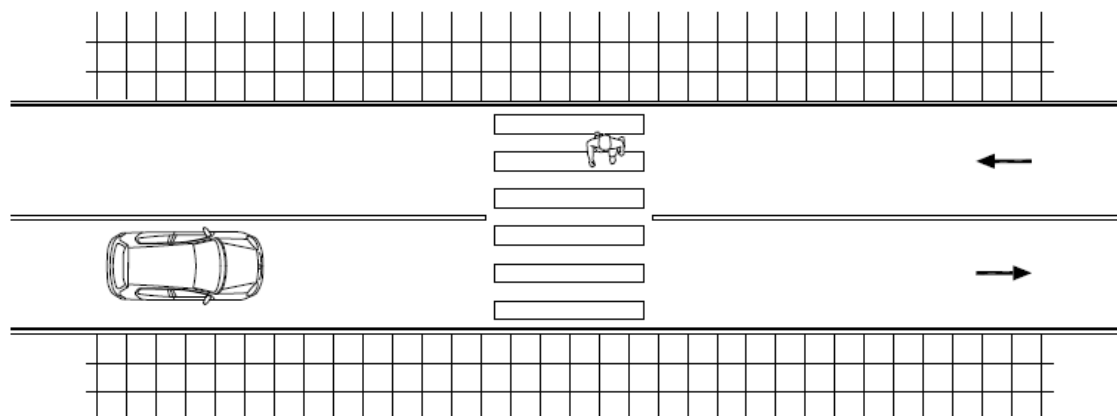
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- brak ochrony pieszych na przejściach dla pieszych (brak wysp azylu chronionych krawężnikami, nieskuteczna ochrona przez wyspy azylu malowane, brak przejazdów dla rowerzystów itp.);
- zbyt długie przejścia dla pieszych, w szczególności bardzo niebezpieczne przejścia na ulicach cztero- lub sześciopasowych bez pasa dzielącego, a czasem jeszcze z torami tramwajowymi pośrodku;
- brak ułatwień dla pieszych (takich jak: sygnalizacja świetlna wzbudzana przez pieszych, kładki dla pieszych);
- wystawianie kierowców jadących z dużą prędkością na ryzyko najechania na pieszego (wyznaczone przejścia dla pieszych w miejscach charakteryzujących się brakiem widoczności pieszego, brakiem ograniczeń prędkości lub brakiem możliwości ich egzekwowania);
- brak kontaktu wzrokowego pieszy-kierowca (brak widoczności przejścia, dojeżdżający do przejścia pojazd w cieniu innego pojazdu, źle zorganizowane, przesunięte przejście dla pieszych).
- Wyróżnić można następujące rodzaje wyznaczonych przejść dla pieszych:
 - typu „zebra”,
 - z zawężeniem jezdni,
 - z wyspą azylu dla pieszych,
 - wyniesione,
 - z sygnalizacją świetlną.

Wyznaczone przejście dla pieszych typu „zebra”

Rysunek 30 Schemat wyznaczonego przejścia typu „zebra”



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Wyznaczone przejścia dla pieszych typu „zebra” stosuje się:

- w obrębie skrzyżowania,
- między skrzyżowaniami,
- w miejscu przecięcia samodzielnego ciągu pieszego z drogą,
- w przypadku dość dużego natężenia ruchu pieszego lub kołowego.

Wyznaczone przejście dla pieszych ma następujące zalety:

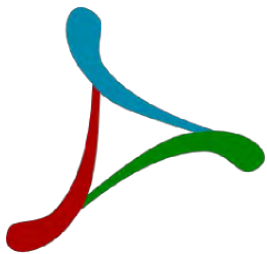
- daje pierwszeństwo pieszym znajdującym się na przejściu,
- umożliwia kanalizację ruchu pieszego,
- informuje kierowców o miejscu przechodzenia pieszych przez drogę.

Wyznaczone przejście dla pieszych ma następujące wady:

- wprowadzenie kanalizacji ruchu pieszego wymusza na pieszych konieczność korzystania z tego rozwiązania, co uniemożliwia przechodzenie w dowolnym miejscu i wydłuża drogę, a co za tym idzie, powoduje straty czasu;
- pieszy na wyznaczonym przejściu dla pieszych często traci czujność i nie zachowuje zasady ograniczonego zaufania w stosunku do kierowców, co prowadzi do wypadków drogowych.

Szacunkowe koszty realizacji takiego rozwiązania są bardzo małe.¹⁰

¹⁰ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 190.



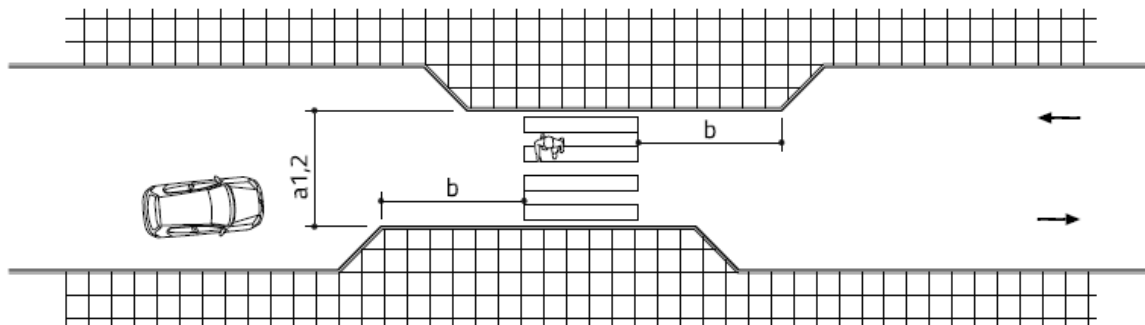
Przejście dla pieszych z zawężonym przekrojem jezdni

Rysunek 31 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z zawężonym przekrojem jezdni

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Stosuje się:

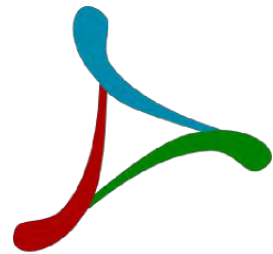
- na drogach klasy Z, L, D;
- przy obiektach generujących duży ruch pieszego (szkoły, kościoły) i niewielki ruch kołowy;
- gdy natężenie ruchu w godzinie szczytu wynosi w przekroju do 600 pojazdów;
- gdy prędkość pojazdów jest mniejsza niż 50 km/h (kiedy zastosowano uzupełniające uspokojenie ruchu);
- gdy zachowano pełną widoczność dla kierowcy po przeciwnej stronie zawężenia.

Nie stosuje się:

- na drogach wyższych klas;
 - gdy występuje ograniczona widoczność w obszarze zawężenia;
 - przy dużym natężeniu ruchu samochodowego.
- Przejścia dla pieszych z zawężeniem przekroju jezdni mają następujące zalety:*
- skracają długość drogi przejścia dla pieszych i czas przejścia;
 - skracają czas oczekiwania pieszego na przejście przez jezdnię;
 - powodują redukcję prędkości i uspokojenie ruchu;
 - umożliwiają odzyskanie przestrzeni publicznej na odcinkach dróg przechodzących przez miejscowości (w miejscach wąskiej zabudowy zawężenie jezdni staje się często jedyną szansą na wybudowanie chodnika) przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu.

Przejścia dla pieszych z zawężeniem przekroju jezdni mają następujące wady:

- zwiększenie emisji spalin i hałasu;
- zwiększenie strat czasu użytkowników pojazdów;

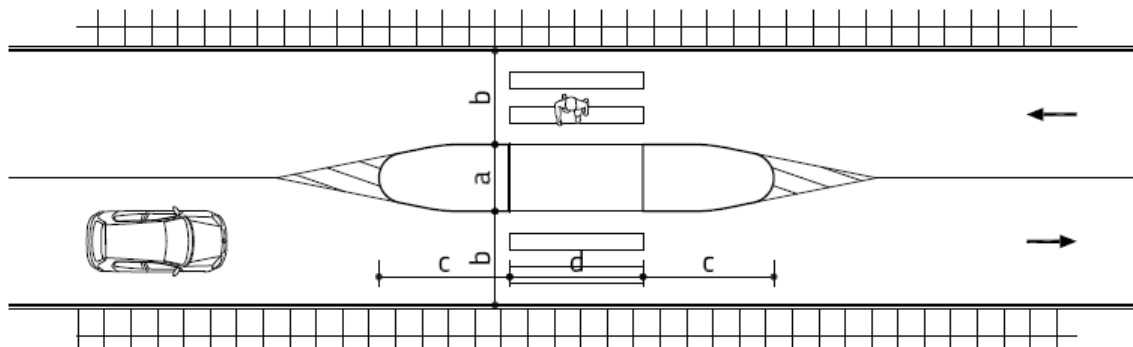


- w niektórych przypadkach obserwuje się zwiększenie prędkości pojazdów w strefie zwężenia wynikające z chęci przejazdu przed pojazdem jadącym z przeciwnej strony.

Szacunkowe koszty realizacji są małe lub umiarkowane.¹¹

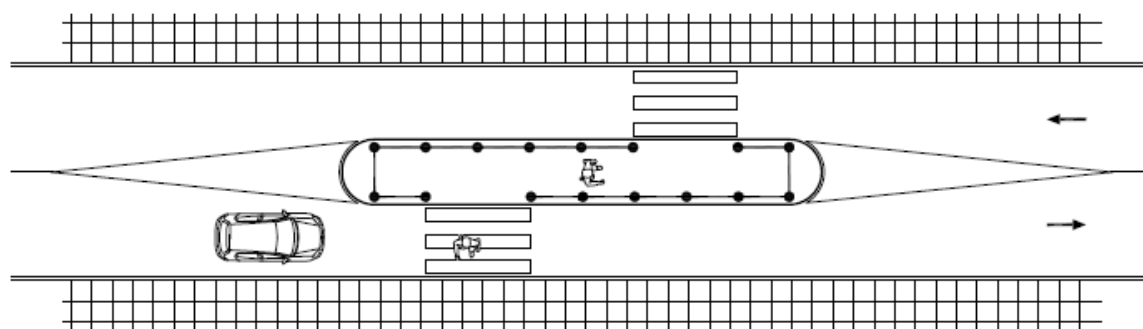
Przejście dla pieszych z wyspą azylu oraz przejście dla pieszych z wyspą azylu „przesunięte”

Rysunek 32 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z wyspą azylu



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

Rysunek 33 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z wyspą azylu „przesunięte”

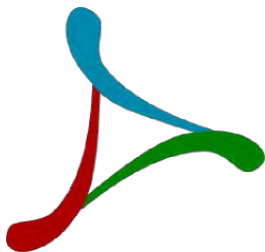


Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Przejścia dla pieszych z wyspą azylu stosuje się:

- na drogach klasy L, Z, G i wyjątkowo na istniejących drogach GP;
- w obszarze zabudowy i poza obszarem zabudowy;
- w miejscach, które generują duże natężenie ruchu pieszych, np. w okolicach kościołów, szkół itp.

¹¹ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 192



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przesunięte przejścia dla pieszych z wyspą azylu stosuje się:

- na drogach wielopasowych;
- w obszarach szkolnych.

Nie stosuje się na drogach wyższych klas technicznych.

Wyspa azylu ma następujące zalety:

- ułatwienie pieszym przekraczania jezdni – pieszy etapowo przekracza jezdnię i droga przez nią jest znacznie krótsza, dodatkowo pieszy może obserwować pojazdy nadjeżdżające z jednego kierunku podczas każdego etapu wkraczania na jezdnię;
- przesunięcie przejścia na wyspie azylu wymusza na pieszych zwrócenie się w kierunku nadjeżdżającego pojazdu i szybką reakcję na nadjeżdżający pojazd znajdujący się w polu widzenia;
- odgięcie toru jazdy pojazdów powoduje redukcję prędkości pojazdu zbliżającego się do przejścia;
- fizyczne rozdzielenie pasów ruchu uniemożliwia zmianę pasa ruchu przez kierowców w obszarze przejścia dla pieszych;
- podniesienie czytelności przejścia w szczególności przy wytartym oznakowaniu poziomym lub złych warunkach widoczności czy warunkach atmosferycznych (np. woda na jezdni).

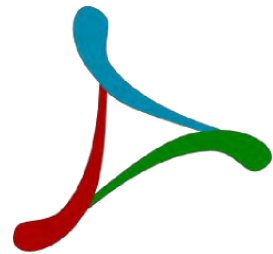
Wyspa azylu ma następujące wady:

- źle zaprojektowana, wykonana lub oznakowana powoduje najechania pojazdów na elementy wyspy;
- możliwe zwiększenie emisji spalin;
- wzrost poziomu hałasu (hamowanie i przyspieszanie).

Przesunięte przejście dla pieszych w wielu przypadkach wymaga stosowania wygrodzeń. Natomiast, z uwagi na wydłużenie się przejścia dla pieszych, w przypadku jednoczesnego stosowania sygnalizacji świetlnej powstaje przejście dwuetapowe, co powiększa straty czasu pieszych.

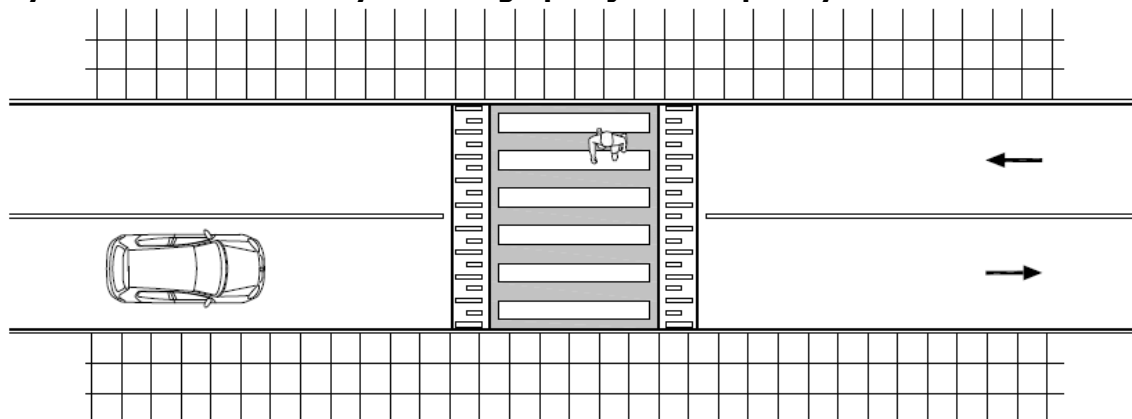
Szacunkowe koszty realizacji są małe lub umiarkowane.¹²

¹² Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 194.



Wyniesione przejście dla pieszych

Rysunek 34 Schemat wyniesionego przejścia dla pieszych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Stosuje się:

- na drogach klasy Z, L, D;
- w obszarach zabudowy;
- w strefach TEMPO 30;
- w obszarach zamieszkania;
- na obszarach szkolnych i osiedlach mieszkaniowych.

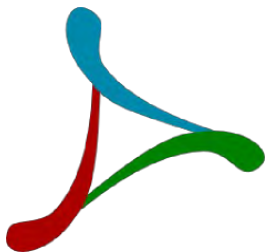
Nie stosuje się:

- na drogach klasy GP, G i wyższych klas technicznych;
- na drogach krajowych;
- na ulicach z trasami transportu zbiorowego (w przypadku skosu pochylenia wyspy <1:30)
- na wjazdach do miast – jako pierwszego elementu uspokojenia ruchu.

UWAGI: Wyniesione przejście powinno być zawsze dobrze widoczne. W związku z powyższym należy zadbać o to, aby kolor wyniesienia był odmienny od koloru nawierzchni jezdni, a oznakowanie zawsze czytelne. W przeciwnym wypadku wybudowanie wyniesionego przejścia może przynieść odwrotny efekt i pogorszy się poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taka geometria może zaskakiwać kierujących i może być szczególnie niebezpieczna dla motocyklistów.

Wyniesione przejście dla pieszych powoduje:

- zmniejszenie prędkości pojazdów w obszarze przejścia;
- wzrost udziału kierowców ustępujących pierwszeństwa pieszym na przejściu;



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

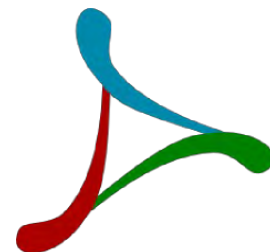
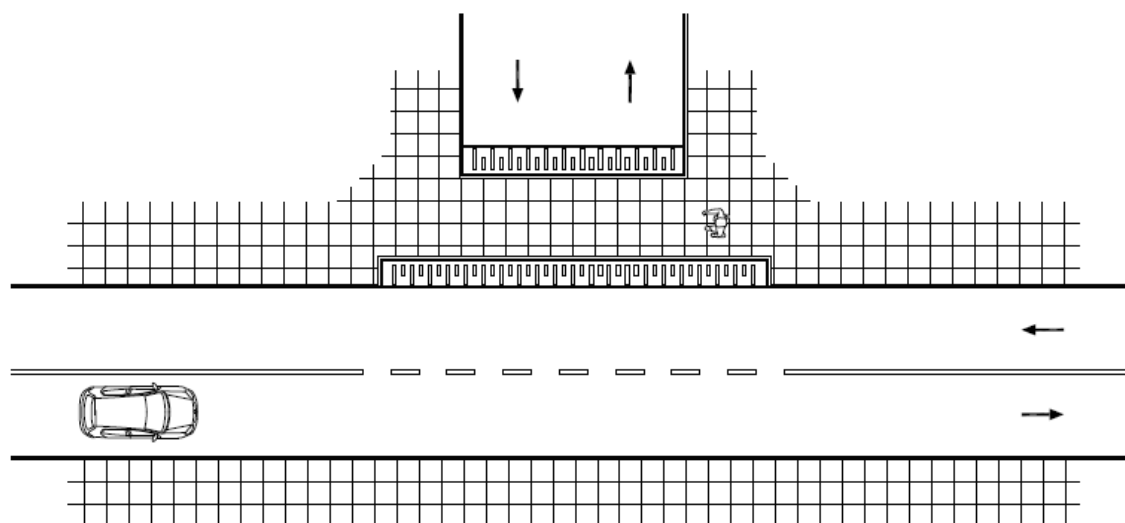
- skrócenie czasu oczekiwania pieszych na przejście przez jezdnię;
 - ułatwienie przechodzenia przez przejście dla pieszych osobom niepełnosprawnym oraz osobom z wózkami dziecięcymi.
 - redukcję wypadków z udziałem pieszych o od 20 do 60%.
- Niestety wyniesione przejście dla pieszych powoduje także:*
- wzrost emisji hałasu (nie dotyczy najazdu sinusoidalnego);
 - wzrost emisji spalin (nie dotyczy najazdu sinusoidalnego);
 - często powstające problemy z odwodnieniem;
 - w przypadku przejść realizowanych w technologii kostki betonowej, mniejszą trwałość oznakowania poziomego niż na nawierzchniach mineralnoasfaltowych; dlatego należy zakładać konieczność częstego odnawiania oznakowania poziomego.

*Szacunkowe koszty realizacji są bardzo małe lub małe.*¹³

¹³ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 196.

Chodnik poprzeczny

Rysunek 35 Schemat chodnika poprzecznego



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Stosuje się:

- na drogach klasy L, D, wyjątkowo na drogach klasy Z;
- w strefach 30 km/h;
- na obszarach szkolnych i osiedlach mieszkalnych.

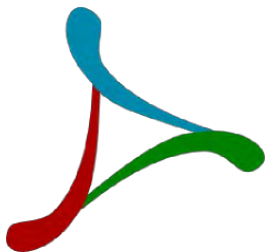
Nie stosuje się:

- na drogach klasy GP, G i wyższych klas technicznych;
- na drogach krajowych;
- na ulicach z trasami transportu zbiorowego.

UWAGI: Wyniesiony chodnik poprzeczny (albo wyniesiony wlot drogi podrzędnej, podporządkowanej) powinien być zawsze dobrze widoczny. W związku z powyższym należy zadbać o to, aby jego kolor był odmienny od koloru nawierzchni, a oznakowanie zawsze czytelne. Możliwe jest stosowanie tego rozwiązania na ulicach z trasami transportu zbiorowego przy wykorzystaniu najazdów sinusoidalnych o odpowiednim nachyleniu ($\geq 1:30$).

Nieuporządkowane wjazdy dróg i ulic bocznych do dróg zbiorczych lub tranzytowych, szczególnie te, które zlokalizowane są w granicach małych miejscowości, stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Chodnik poprzeczny jest rozwiązaniem eliminującym te zagrożenia, może być stosowany na wlotach poprzecznych do ulic głównych, zbiorczych lub lokalnych o małym obciążeniu ruchem.

Chodnik poprzeczny umożliwia:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- drastyczne zmniejszenie prędkości pojazdów przejeżdżających przez chodnik;
- wzrost udziału kierowców ustępujących pierwszeństwa pieszym na chodniku;
- skrócenie czasu oczekiwania pieszych;
- poprawę bezpieczeństwa pieszych.

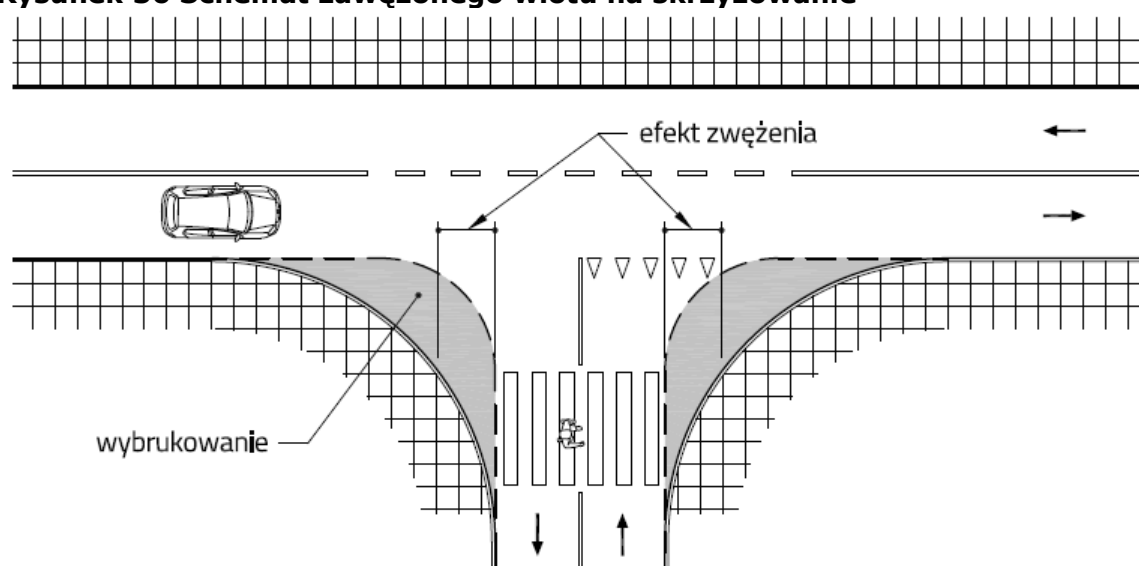
Niestety chodnik poprzeczny powoduje także:

- wzrost emisji hałasu, (należy rozważyć stosować w obszarze bliskiej zabudowy mieszkaniowej) oraz emisji spalin (problem nie dotyczy przypadku zastosowania najazdu sinusoidalnego);
- często powstające problemy z odwodnieniem.

*Szacunkowe koszty realizacji są małe lub umiarkowane.*¹⁴

Zawężony wlot na skrzyżowaniu

Rysunek 36 Schemat zawężonego wlotu na skrzyżowaniu

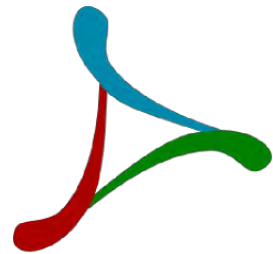


Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

Zawężenie wlotu na skrzyżowaniu poprzez zmniejszenie promieni skrętów pozwala na skrócenie długości przejścia dla pieszych. To rozwiązanie stosuje się:

- na wlotach klasy L, D, Z oraz G (wyjątkowo wariant 2);
- w strefach 30 km/h;
- w obszarach zamieszkania;

¹⁴ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 198.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- na obszarach szkolnych i terenach osiedli mieszkalnych.

Nie stosuje się na drogach klasy G, GP i wyższych klas technicznych.

UWAGI: Rozwiązanie można stosować w obszarach wymagających uspokojenia ruchu oraz w miejscach, gdzie parametry skrzyżowania są zbyt bogate w stosunku do struktury i natężenia ruchu pojazdów. W Polsce nie jest to jeszcze zbyt popularne rozwiązanie, dlatego załączono tylko przykłady obce.

Zmniejszenie promieni skrętu na skrzyżowaniu powoduje:

- mniejszą długość przejść dla pieszych;
- poprawę wzajemnej widoczności pieszych i kierowców;
- redukcję prędkości pojazdów.

Niestety zmniejszenie promieni skrętu na skrzyżowaniu może spowodować utrudnienia dla incydentalnie pojawiających się pojazdów ciężarowych, które muszą wykonywać manewry skrętu wykorzystując całą powierzchnię skrzyżowania¹⁵.

¹⁵ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 200.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.6. Podsumowanie

Wypadki drogowe i ich ofiary są wielkim, a zarazem niedostrzeganym przez społeczeństwo, problemem zdrowia publicznego, wymagającym zdecydowanych, stałych, wielokierunkowych działań prewencyjnych. Czynnikiem mającym decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego są: człowiek, droga i pojazd. Wśród nich – jako czynnik sprawczy wypadków – na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek; inne czynniki mają tu dużo mniejsze znaczenie. Według Komendy Głównej Policji to właśnie zachowanie człowieka na drodze i nieprzestrzeganie przepisów drogowych najczęściej prowadzi do wypadków. Główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze powiatów i gmin wchodzących w skład Partnerstwa Nyskiego 2020, to niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego. Przede wszystkim jazda z nadmierną prędkością oraz niestosowanie się do przepisów ruchu drogowego. Co więcej, duży wpływ na wypadkowość ma niska jakość infrastruktury drogowej, brak przebudowy kolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych.

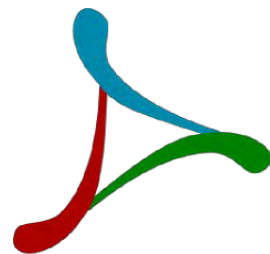
Podstawowym grzechem kierowców jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego; nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu; nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie, wymijanie; nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami. Z analizy danych o wypadkach śmiertelnych wynika, że problem przemieszczania się kierowców będących pod wpływem alkoholu nie jest duży.

Około 20% wypadków, do których dochodzi na terenie Partnerstwa Nyskiego, to wypadki z udziałem pieszych. Bezpieczeństwo tych uczestników ruchu jest ogromnie ważne, ponieważ śmiertelność pieszych jest bardzo duża. Najczęstszymi powodami wypadków z udziałem pieszych jest nieostrożne wejście na jezdnię przed nadjeżdżającym pojazdem, nieprawidłowe przekraczanie jezdni, przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu. Wielu tego typu wypadków można uniknąć dzięki wybudowaniu odpowiedniej infrastruktury dla pieszych, takiej jak przejścia dla pieszych czy ciągi pieszo-rowerowe.

W celu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego należy konsekwentnie realizować zadania, które mają na celu modernizację infrastruktury drogowej na terenie Partnerstwa Nyskiego – należy poprawić jakość dróg i likwidować miejsca niebezpieczne. Należy skupić się również na edukacji społeczeństwa w kierunku pożądanych zmian zachowań, zapewniających bezpieczeństwo na drogach. Trzeba wzmacniać społeczną świadomość dotyczącą nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego.

Głównym zadaniem Wizji Zero jest zrealizowanie jej ilościowego celu głównego w okresie do 2022 r. (tj. zmniejszenie liczby wypadków ogółem oraz liczby wypadków śmiertelnych o 50%). Będzie to wymagać podjęcia wielokierunkowych działań i realizacji wielu zadań warunkujących osiągnięcie celów szczegółowych, aby wystąpił efekt synergii. Propozycje zadań wymagają weryfikacji pod kątem możliwości ich realizacji przez instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dopiero kompleksowa realizacja wszystkich działań może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego skutkiem będzie mniejsza liczba wypadków oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





2. Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.1. Diagnoza stanu obecnego

2.1.1. Struktura taryfowa przewoźników masowych (PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. i PKS w Brzegu) z wykluczeniem MZK Nysa.

Bilety normalne jednorazowe

Wśród największych przewoźników obsługujących teren OF PN 2020 wyróżnia się następujące firmy: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. oddział w Prudniku oraz PKS w Brzegu. Z uwagi na inną specyfikę Miejskiego Zakładu Komunikacji w Nysie, która swoim zasięgiem obejmuje jedynie miasto Nysa oraz okoliczne miejscowości, w analizie porównawczej spółka nie będzie ujmowana, ze względu na ograniczoną porównywalność danych.

Jak widać na zamieszczonym poniżej wykresie, we wszystkich analizowanych spółkach ceny biletów wznoszą proporcjonalnie wraz ze wzrostem przejechanej odległości, co jest zjawiskiem prawidłowym. Ceny biletów poszczególnych przewoźników utrzymują się na zbliżonym poziomie (od 3 zł na najkrótszych trasach do 16 zł na trasach o długości około 70 km). Najtańsze bilety sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie (ceny niższe od wartości średniej). Najdroższe (powyżej wartości średniej) stawki za przejazd na krótszych odległościach (do 13 km) obowiązują na liniach przewoźnika PKS w Głubczycach oraz PKS w Brzegu, natomiast na dłuższych odległościach (od 14 km) najdroższe bilety sprzedaje PKS w Brzegu (znacznie powyżej wartości średniej) oraz Arriva oddział w Prudniku.

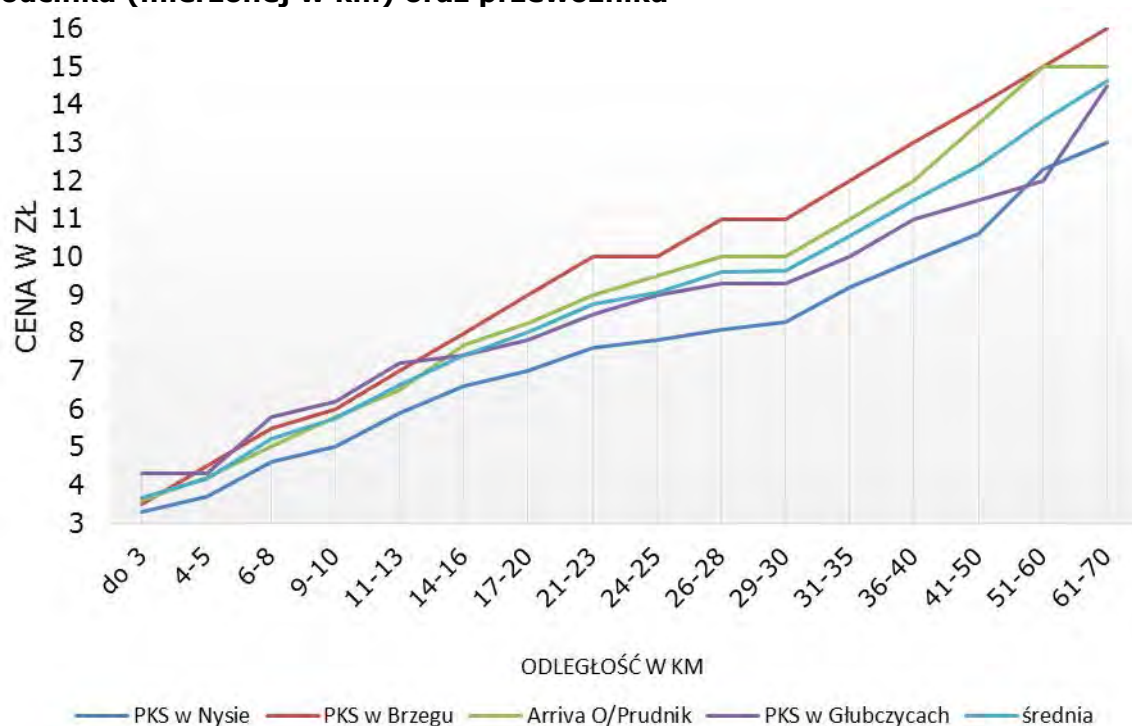


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 21 Ceny biletów normalnych ogółem, w zależności od długości odcinka (mierzonej w km) oraz przewoźnika



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 40 Ceny biletów normalnych u poszczególnych przewoźników z uwzględnieniem długości trasy (w zł)

Odległość w km	Cena w zł				
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Średnia
do 3	3,30	4,30	3,50	3,60	3,68
4-5	3,70	4,30	4,50	4,20	4,18
6-8	4,60	5,80	5,50	5,00	5,23
9-10	5,00	6,20	6,00	5,80	5,75
11-13	5,90	7,20	7,00	6,50	6,65
14-16	6,60	7,40	8,00	7,67	7,42



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Odległość w km	Cena w zł				
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Średnia
17-20	7,00	7,80	9,00	8,25	8,01
21-23	7,60	8,50	10,00	9,00	8,78
24-25	7,80	9,00	10,00	9,50	9,08
26-28	8,10	9,30	11,00	10,00	9,60
29-30	8,30	9,30	11,00	10,00	9,65
31-35	9,20	10,00	12,00	11,00	10,55
36-40	9,90	11,00	13,00	12,00	11,48
41-50	10,60	11,50	14,00	13,50	12,40
51-60	12,30	12,00	15,00	15,00	13,58
61-70	13,00	14,50	16,00	15,00	14,63

Źródło: Opracowanie własne.

Ogólnie rzecz biorąc, średnia cena biletów na odcinkach nieprzekraczających 70 km wynosi 8,79 zł. Dla połowy przypadków cena biletu nie jest wyższa niż 8,75 zł. Maksymalna cena biletu to 16 zł za przejazd na odcinku o długości 61-70 km autobusami PKS w Brzegu. Najniższa cena biletu to 3,30 zł za przejazd komunikacją PKS Nysa na odcinku nieprzekraczającym 3 km.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 41 Statystyki cen biletów wszystkich przewoźników ogółem

Statystyki cen biletów	zł
średnia cena	8,79
mediana cen	8,75
cena maksymalna	16,00
cena minimalna	3,30

Źródło: Opracowanie własne.

Na odcinkach do 70 km najdroższą średnią cenę biletów normalnych odnotowano dla spółki PKS w Brzegu (9,72 zł), natomiast najniższą dla PKS w Nysie (7,68 zł).

Tabela 42 Statystyki cen biletów normalnych z wyszczególnieniem dla każdego przewoźnika

Przewoźnicy	Statystyki	Średnia cena (zł)	Cena max. (zł)	Cena min. (zł)
PKS Nysa	za 1 km	0,46	1,65	0,20
	ogółem	7,68	13,00	3,30
PKS Głubczyce	za 1 km	0,50	1,72	0,22
	ogółem	9,01	14,50	4,30
PKS Brzeg	za 1 km	0,56	1,75	0,24
	ogółem	9,72	16,00	3,50
Arriva Sp. Z o.o.	za 1 km	0,53	1,80	0,23
	ogółem	9,13	15,00	3,60

Źródło: Opracowanie własne.

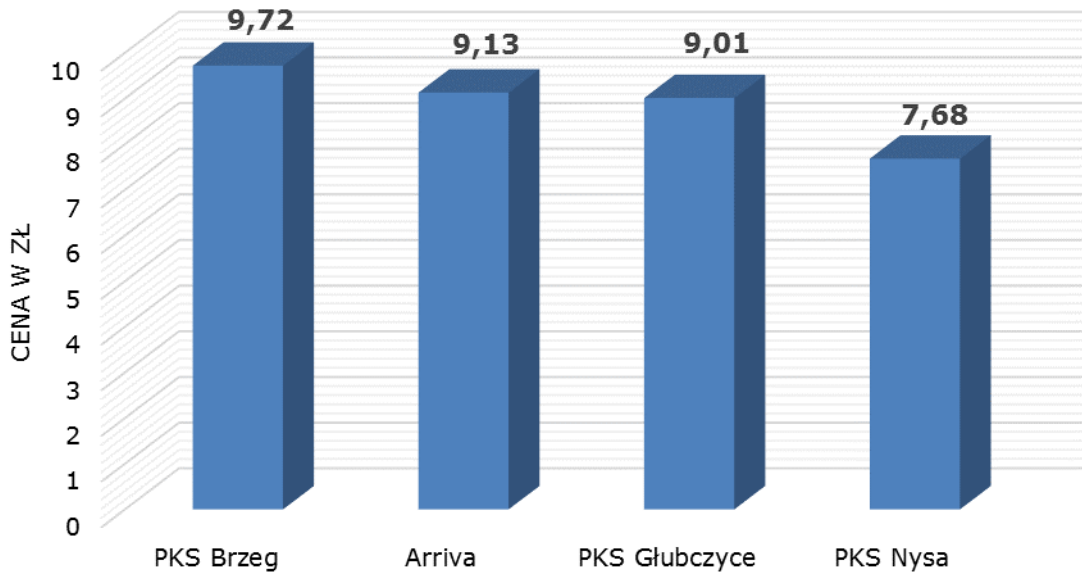


Wykres 22 Średnia cena biletów normalnych ogółem u każdego z przewoźników (w zł)

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Średnie ceny za 1 km przejazdu wahają się pomiędzy 46 gr a 56 gr. Najwyższe ceny za 1 km odnotowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Brzegu, gdzie średnia cena wynosi 56 gr i ceny biletów odchylają się od średniej przeciętnej o 40 gr. Najniższe wartości odnotowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Nysie, gdzie średnia cena za 1 km przejazdu wynosi 46 gr, a ceny za przejazd tej odległości odchylają się od średniej przeciętnej o 35 gr.

Tabela 43 Średnie ceny poszczególnych przewoźników w przeliczeniu na 1 km, w zależności od długości odcinka (w zł)

Odległość w km	Cena w zł/1 km			
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva
do 3	1,65	2,15	1,75	1,80
4-5	0,82	0,96	1,00	0,93
6-8	0,66	0,83	0,79	0,71
9-10	0,53	0,65	0,63	0,61



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Odległość w km	Cena w zł/1 km			
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva
11-13	0,49	0,60	0,58	0,54
14-16	0,44	0,49	0,53	0,51
17-20	0,38	0,42	0,49	0,45
21-23	0,35	0,39	0,45	0,41
24-25	0,32	0,37	0,41	0,39
26-28	0,31	0,36	0,42	0,37
29-30	0,29	0,32	0,38	0,34
31-35	0,28	0,30	0,36	0,33
36-40	0,26	0,29	0,34	0,32
41-50	0,23	0,25	0,31	0,30
51-60	0,22	0,22	0,27	0,27
61-70	0,20	0,22	0,24	0,23

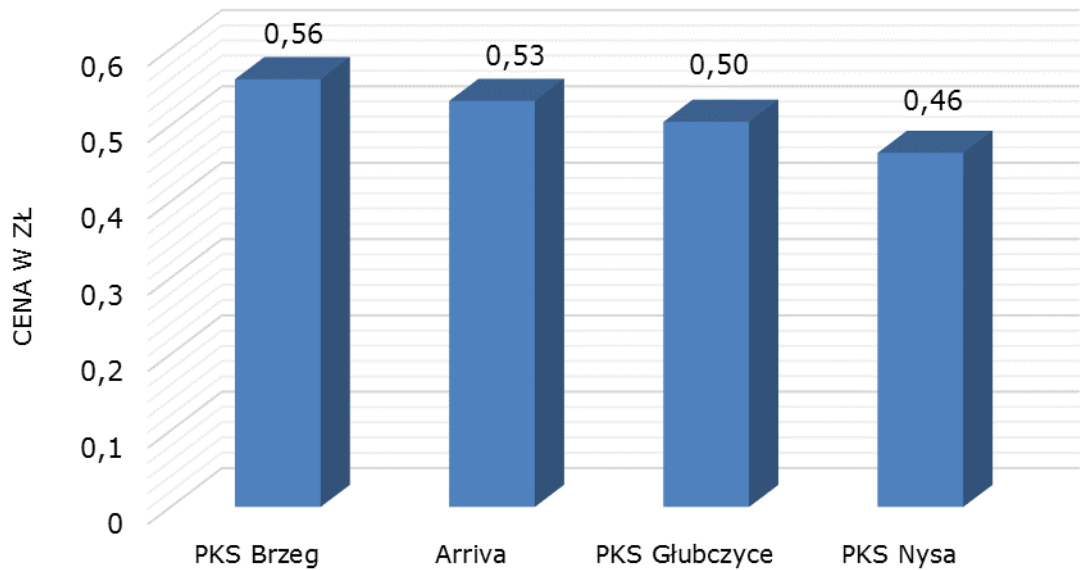
Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 23 Średnia cena biletów normalnych w przeliczeniu na 1 km (w zł)



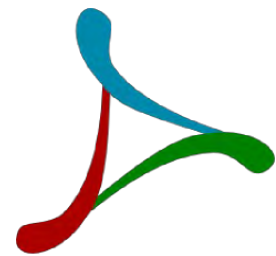
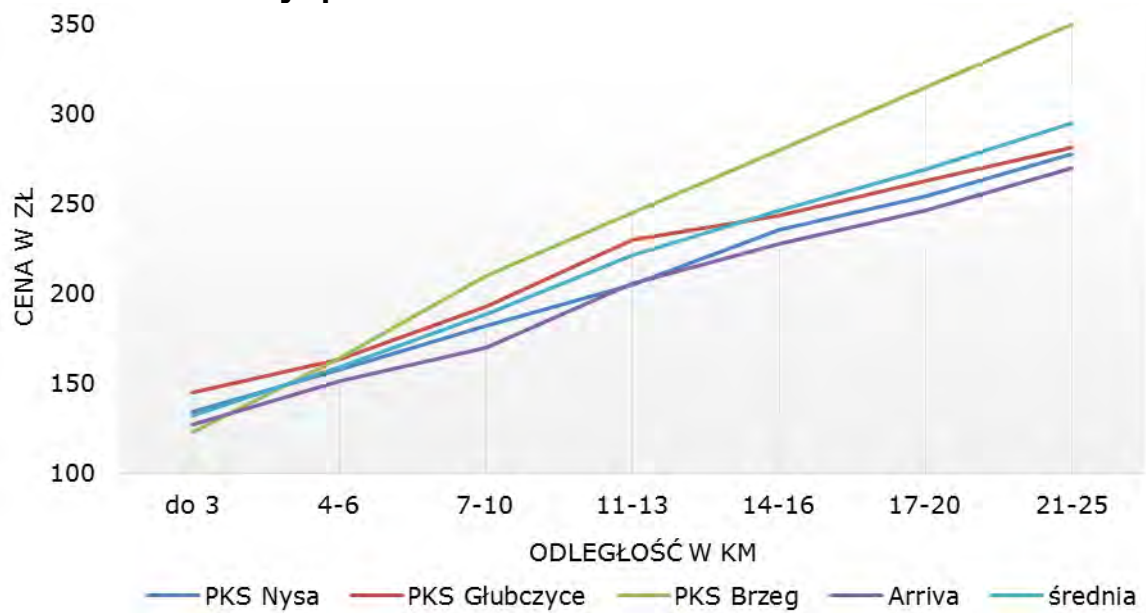
Źródło: Opracowanie własne.

Wraz ze wzrostem długości trasy przeciętna cena za 1 km przejazdu maleje u każdego z przewoźników. Na krótszych trasach najniższe średnie stawki za 1 km oferują Arriva oddział w Prudniku oraz PKS w Nysie, natomiast na dłuższych – PKS w Nysie i PKS w Głubczycach. Na dłuższych trasach najdroższe bilety obowiązują u przewoźnika Arriva sp. z o.o. oraz w PKS w Brzegu.

Bilety normalne miesięczne

Bilety miesięczne na odcinkach nieprzekraczających 25 km mieszczą się w przedziale od 122,50 zł (na najkrótszych trasach, tj. do 3 km) do 350 zł (na najdłuższych trasach, tj. 21-25 km). Średnia cena biletów miesięcznych, obowiązujących na liniach przewoźników o długości nieprzekraczającej 25 km, wynosi około 216,01 zł. Ceny odchylają się od średniej przeciętnie o 59,34 zł. Najdroższe ceny biletów, znacznie przekraczające średnią cenę na danej linii, sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu. Najtańsze bilety sprzedawane są przez spółkę Arriva (oddział w Prudniku).

Wykres 24 Ceny biletów miesięcznych normalnych w zależności od długości odcinka oraz rodzaju przewoźnika



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 44 Podstawowe statystyki dotyczące cen biletów miesięcznych normalnych w zależności od przewoźnika (zł)

	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Ogółem
Cena średnia (zł)	206,53	216,81	241,00	199,70	216,01
Cena maksymalna (zł)	277,85	281,00	350,00	269,81	350,00
Cena minimalna (zł)	133,92	145,00	122,50	127,45	122,50

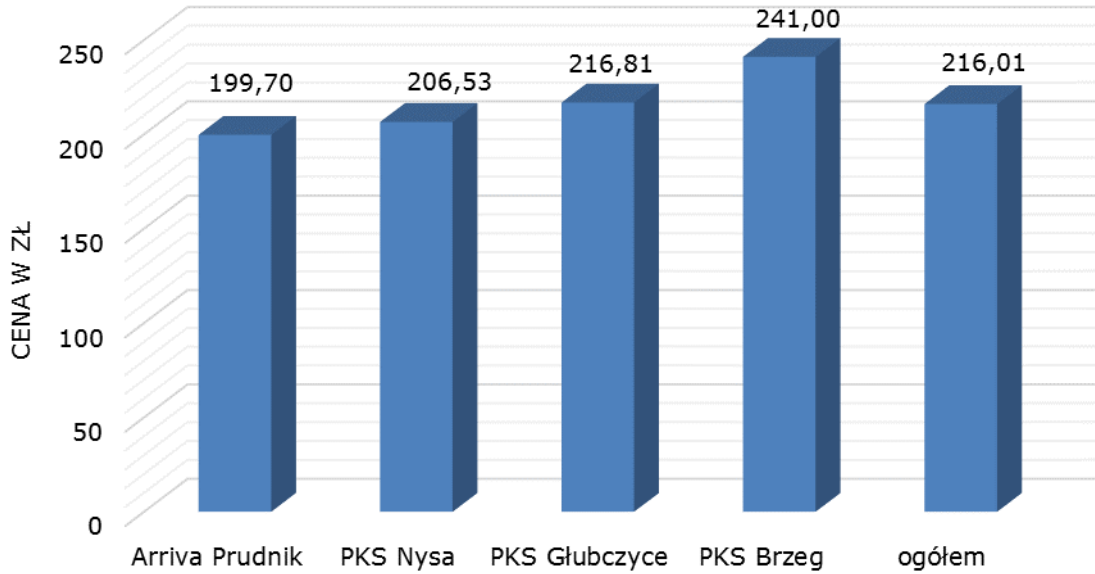
Źródło: Opracowanie własne .



Wykres 25 Średnie ceny biletów miesięcznych na liniach poszczególnych przewoźników (w zł)

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

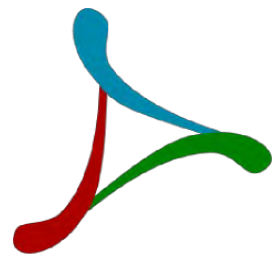
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



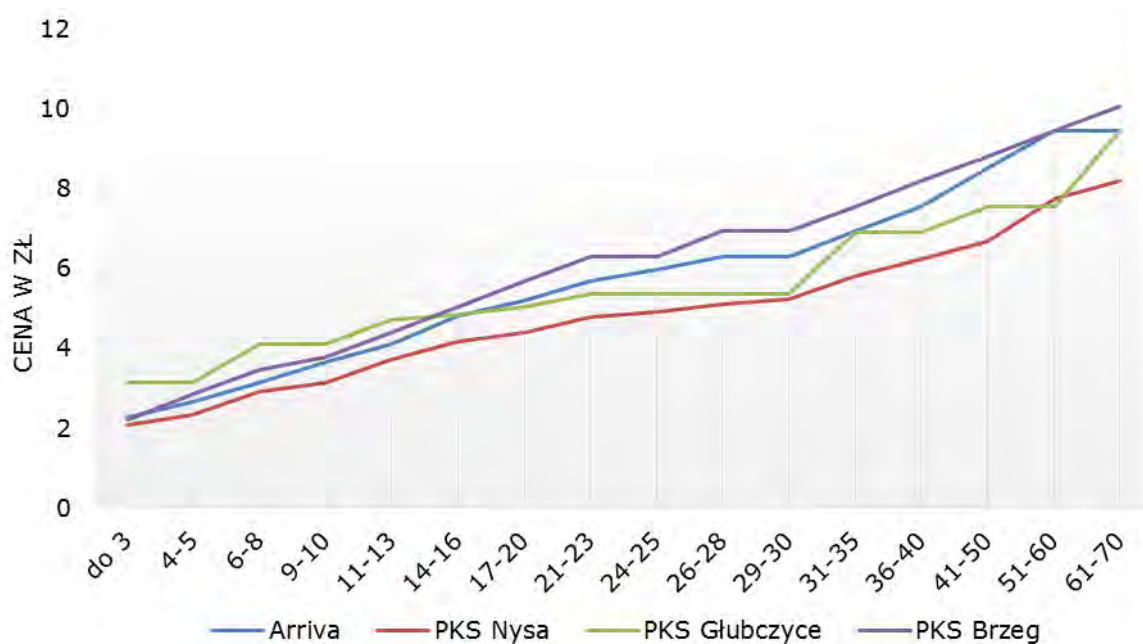
Źródło: Opracowanie własne.

Bilety ulgowe jednorazowe

Wśród przewoźników obowiązują również bilety ulgowe. Arriva spółka z o.o. PKS w Nysie, PKS w Głubczycach oraz PKS w Brzegu posiadają w cenniku ulgi ustawowe, tj.: 37%, 49%, 78%, 93% oraz 95%. PKS w Nysa oraz PKS w Głubczycach posiadają dodatkowo ulgę 51%, natomiast PKS w Brzegu oferuje dwie dodatkowe ulgi handlowe 50% (na trasach z terenu Gminy Lubsza do Brzegu – dla osób, które ukończyły 70 lat i są zameldowane na terenie Gminy Lubsza) oraz 70% (na trasach z terenu Gminy Skarbimierz do Brzegu – dla emerytów i rencistów zameldowanych na terenie Gminy Skarbimierz). Arriva spółka z o.o. w swoim cenniku posiada dodatkowo ulgę handlową w wysokości 30%.



Wykres 26 Ceny biletów ulgowych 37% w zależności od przewoźnika oraz długości odcinka (w zł)



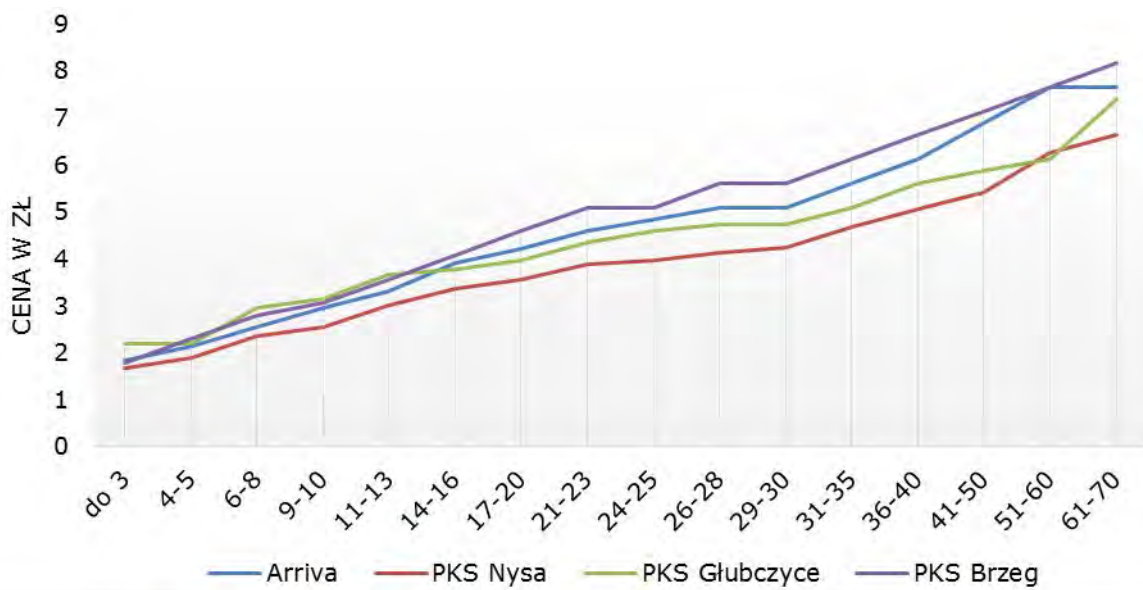
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 27 Ceny biletów ulgowych 49% w zależności od przewoźnika oraz długości odcinka (w zł)



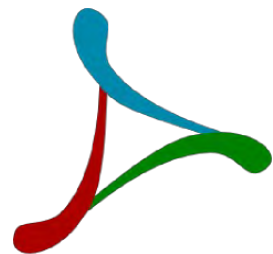
Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 45 Ceny biletów ulgowych w rozróżnieniu na przewoźnika i rodzaj ulgi**

Odległość w km	Arriva		PKS Nysa		PKS Głubczyce		PKS Brzeg	
	37%	49%	37%	49%	37%	49%	37%	49%
do 3	2,27	1,84	2,08	1,68	3,15	2,19	2,21	1,79
4-5	2,65	2,14	2,33	1,89	3,15	2,19	2,84	2,3
6-8	3,15	2,55	2,90	2,35	4,10	2,96	3,47	2,81
9-10	3,65	2,96	3,15	2,55	4,10	3,16	3,78	3,06
11-13	4,10	3,32	3,72	3,01	4,73	3,67	4,41	3,57
14-16	4,83	3,91	4,16	3,37	4,83	3,77	5,04	4,08
17-20	5,20	4,21	4,41	3,57	5,04	3,98	5,67	4,59
21-23	5,67	4,59	4,79	3,88	5,36	4,34	6,30	5,10
24-25	5,99	4,85	4,91	3,98	5,36	4,59	6,30	5,10
26-28	6,3	5,10	5,10	4,13	5,36	4,74	6,93	5,61
29-30	6,3	5,10	5,23	4,23	5,36	4,74	6,93	5,61
31-35	6,93	5,61	5,80	4,69	6,92	5,1	7,56	6,12
36-40	7,56	6,12	6,24	5,05	6,92	5,61	8,19	6,63
41-50	8,51	6,89	6,68	5,41	7,56	5,87	8,82	7,14
51-60	9,45	7,65	7,75	6,27	7,56	6,12	9,45	7,65
61-70	9,45	7,65	8,19	6,63	9,45	7,4	10,08	8,16

Źródło: Opracowanie własne.

Z punktu widzenia uczniów i studentów najdroższe przejazdy obowiązują na liniach PKS w Brzegu oraz Arriva o/Prudnik (odległości od 13 do 70 km), a na krótszych trasach (odległość do 13 km) najdroższe bilety sprzedawane są przez PKS w Głubczycach.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Najbardziej przyjaznym przewoźnikiem dla studentów jest PKS w Nysie oraz PKS w Głubczycach, gdzie odnotowano najtańsze bilety.

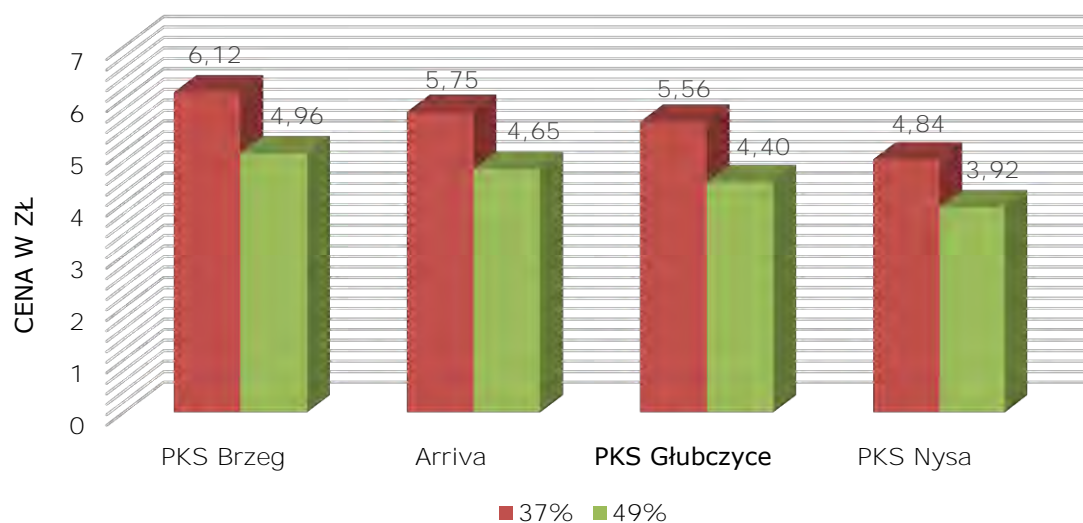
Ogólnie rzecz biorąc, ceny biletów ulgowych na odcinku do 70 km, mieszczą się w przedziale od 1,68 zł na najkrótszych trasach do 12 zł na trasach najdłuższych, a średnia cena biletów ulgowych 37% wynosi około 5,57 zł. Ceny biletów z ulgą 37% odchylają się od średniej przeciętnej o 2,07 zł. Średnia cena biletów ulgowych 49% wynosi 4,48 zł, natomiast przeciętnie ceny biletów z ulgą 49% odchylają się od średniej ceny przeciętnie o 1,68 zł.

Tabela 46 Podstawowe statystyki dla cen biletów ulgowych ogółem, w rozróżnieniu na wysokość ulgi

Statystyki	37%	49%
średnia	5,57	4,48
mediana	5,36	4,47
max.	10,08	8,16
min.	2,08	1,68

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 28 Średnie ceny biletów ulgowych (w zł)



Źródło: Opracowanie własne.

Na odcinkach do 70 km, wśród biletów ulgowych najdroższe stawki za 1 km przejazdu obowiązują dla spółki Arriva oddział w Prudniku (42 gr/km) oraz PKS



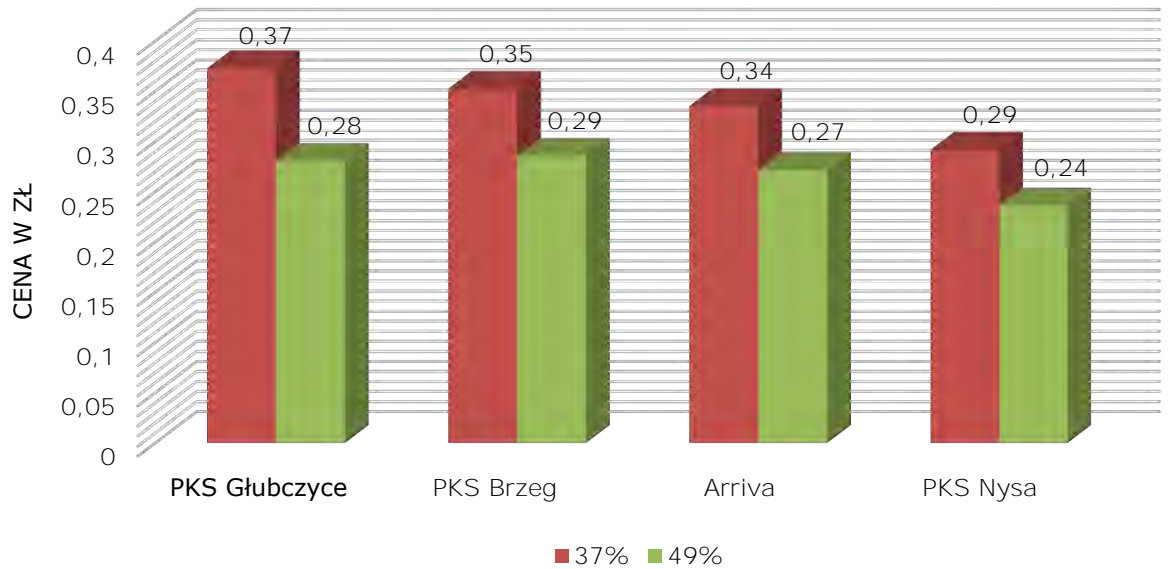
Głubczyce (ulga 37% - 37 gr/km). Najniższe stawki za przejazd tej odległości obowiązują u przewoźników PKS w Nysie (24 gr/km) i PKS w Głubczycach (28 gr/km).

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 29 Średnie ceny biletów ulgowych (w zł) w przeliczeniu na 1 km



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 47 Średnie ceny biletów ulgowych u każdego z przewoźników, ogółem oraz w przeliczeniu na 1 km przejazdu

	Ulga	37%	49%
Arriva	ogółem	5,75	4,65
	za 1 km	0,34	0,27
PKS Nysa	ogółem	4,84	3,92
	za 1 km	0,29	0,24
PKS Głubczyce	ogółem	5,56	4,40
	za 1 km	0,37	0,28
PKS Brzeg	ogółem	6,12	4,96
	za 1 km	0,35	0,29

Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





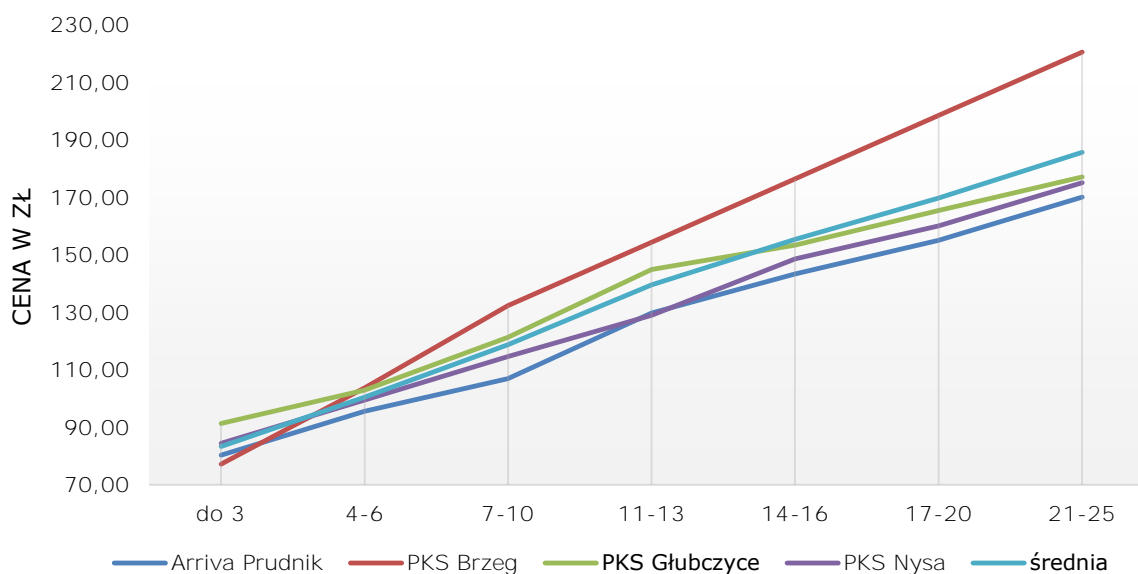
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Bilety miesięczne ulgowe

Ceny biletów miesięcznych z ulgą 37% należą mieszczą się w przedziale od 77,18 zł (na najkrótszych odległościach, tj. do 3 km) do 220,50 zł (na najdłuższych odległościach, tj. 21-25km). Najdroższe bilety, znacznie wyższe od wartości średniej, sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu, natomiast najniższe – przez spółkę Arriva.

Wykres 30 Ceny biletów miesięcznych z ulgą 37%, w zależności od długości odcinka oraz przewoźnika



Źródło: Opracowanie własne.

Ceny biletów miesięcznych z ulgą 49% na odległościach nieprzekraczających 25 km mieszczą się w przedziale od 62,48 zł (na najkrótszych trasach, tj. do 3 km) do 178,50 zł (na najdłuższych trasach, tj. 21-25 km). Najdroższe bilety, znacznie wyższe od średniej ceny sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu, natomiast najtańsze przez spółkę Arriva.

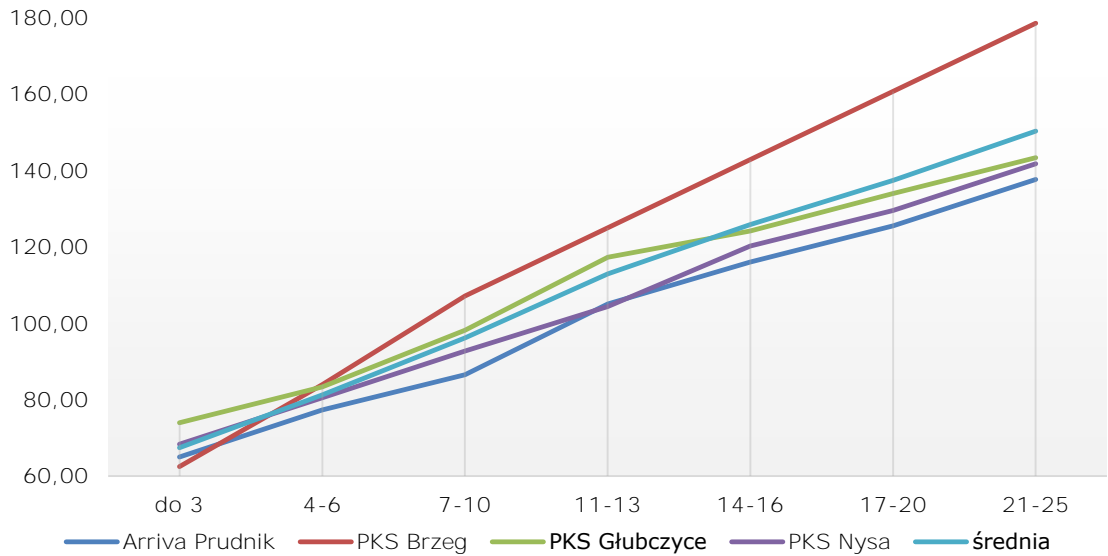


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 31 Średnia cena biletów miesięcznych z ulgą 49% w zależności od długości odcinka oraz przewoźnika



Źródło: Opracowanie własne.

Średnia cena biletów z ulgą 49% wynosi 110,17 zł. Przeciętnie ceny odchylają się od średniej o około 30,27 zł.

Tabela 48 Podstawowe statystyki cen biletów miesięcznych z ulgą 37% oraz 49%

	Ulgą	Średnia	Minimum	Maksimum
Arriva Prudnik	37%	125,81	80,29	169,98
	49%	101,85	65,00	137,60
PKS Brzeg	37%	151,83	77,18	220,50
	49%	122,91	62,48	178,50
PKS Głubczyce	37%	136,59	91,35	177,03
	49%	110,60	73,95	143,31
PKS Nysa	37%	130,11	84,37	175,05
	49%	105,33	68,30	141,70



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Ulga	Średnia	Minimum	Maksimum
Ogółem	37%	136,09	77,18	220,50
	49%	110,17	62,48	178,50

Źródło: Opracowanie własne.

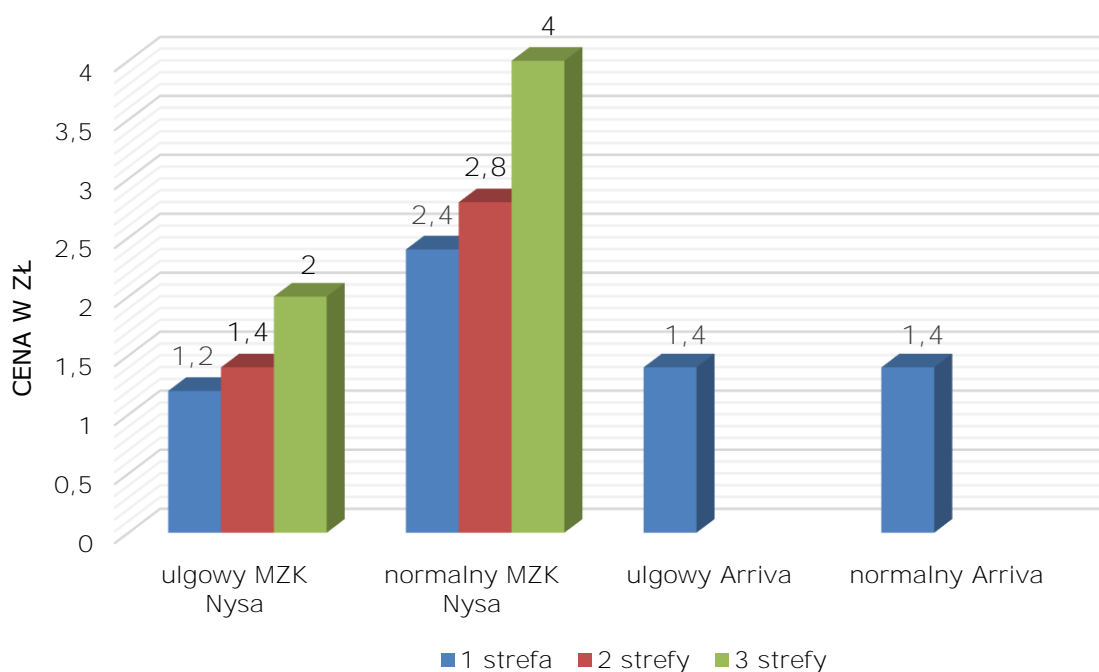
2.1.2. Struktura taryfowa komunikacji miejskiej (MZK Nysa i Arriva Oddział Prudnik)

Komunikację na terenie miasta i gminy Nysa zapewnia spółka MZK w Nysie, natomiast na terenie miasta Prudnik – Arriva oddział w Prudniku.

U przewoźnika MZK w Nysie istnieje podział na 3 strefy. Cena biletu na terenie jednej strefy wynosi 2,40 zł, natomiast bilet ulgowy odpowiednio 50% wartości biletu normalnego, czyli 1,20 zł. Bilet 2-strefowy kosztuje 2,80 zł. Bilet obejmujący zasięgiem 3 strefy kosztuje 4 zł, natomiast ulgowy 2 zł.

Z kolei na terenie Prudnika cena biletu normalnego wynosi 1,40 zł, jednak od tej ceny nie są przewidziane żadne ulgi.

Wykres 32 Ceny biletów jednorazowych strefowych, obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Oddział w Prudniku



Źródło: Opracowanie własne.

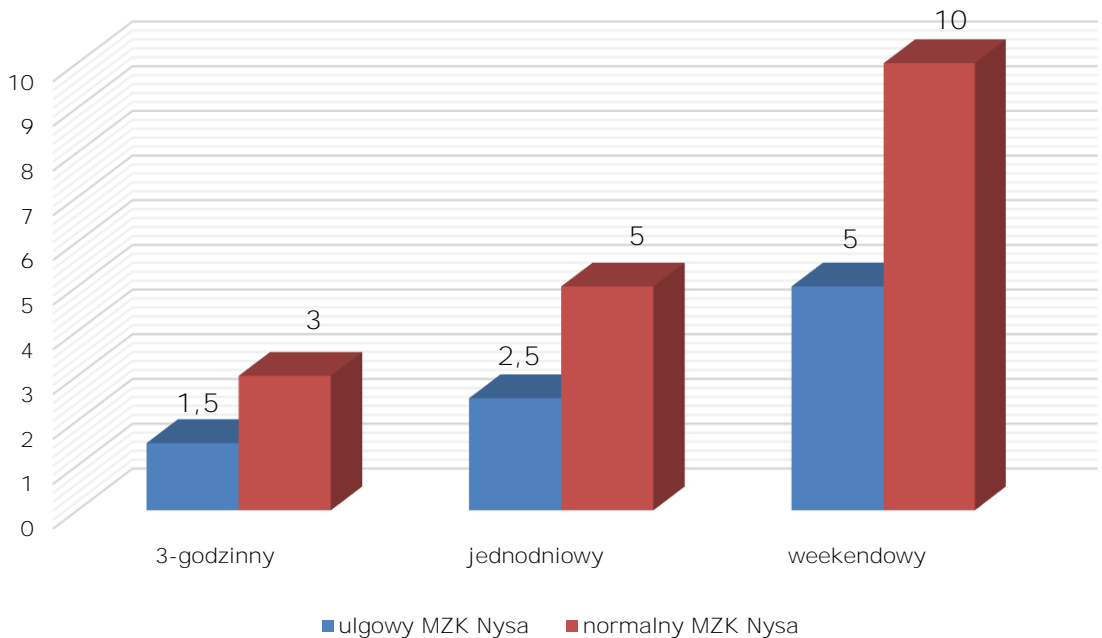


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W punktach sprzedaży MZK w Nysie oferowane są również bilety czasowe: 3-godzinny, jednodniowy oraz weekendowy (ważny od piątku od godziny 17:00 do godziny 23:59 w niedzielę), których cena mieści się w przedziale 3 – 10 zł. Dla biletów czasowych również przewidziane są ulgi w wysokości 50% wartości biletu normalnego.

Wykres 33 Ceny biletów jednorazowych czasowych, obowiązujących na liniach MZK w Nysie



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 49 Cennik biletów jednorazowych (strefowych oraz czasowych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Prudnik

	MZK Nysa		Arriva Prudnik	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
1 strefa	2,4	1,2	1,4	1,4
2 strefy	2,8	1,4	brak	
3 strefy	4	2		
3-godzinny	3	1,5		

Strona 152 z 205



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	MZK Nysa		Arriva Prudnik	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
jednodniowy	5	2,5		
weekendowy	10	5		

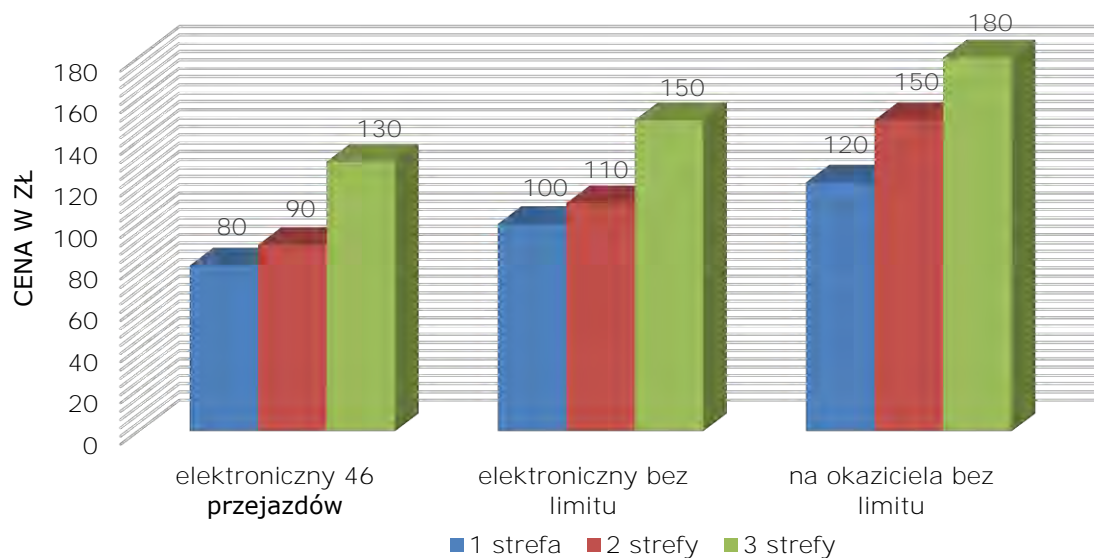
Źródło: Opracowanie własne.

Wśród biletów okresowych, obowiązujących w taryfie MZK Nysa, wyróżnia się:

- bilety elektroniczne miesięczne imienne uprawniające jedną osobę do 46 przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 80 zł, 90 zł i 130 zł);
- bilety miesięczne imienne bez limitu przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 100 zł, 110 zł, 150 zł);
- bilet na okaziciela bez limitu przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 120 zł, 150 zł, 180 zł).

W przypadku spółki Arriva Odział w Prudniku bilet miesięczny na terenie miasta kosztuje 35 zł, natomiast ulgowy 17,50 zł.

Wykres 34 Ceny biletów okresowych normalnych obowiązujących na liniach MZK Nysa



Źródło: Opracowanie własne.

Ceny biletów ulgowych stanowią odpowiednio 50% ceny biletu normalnego i przedstawione zostały na wykresie poniżej.

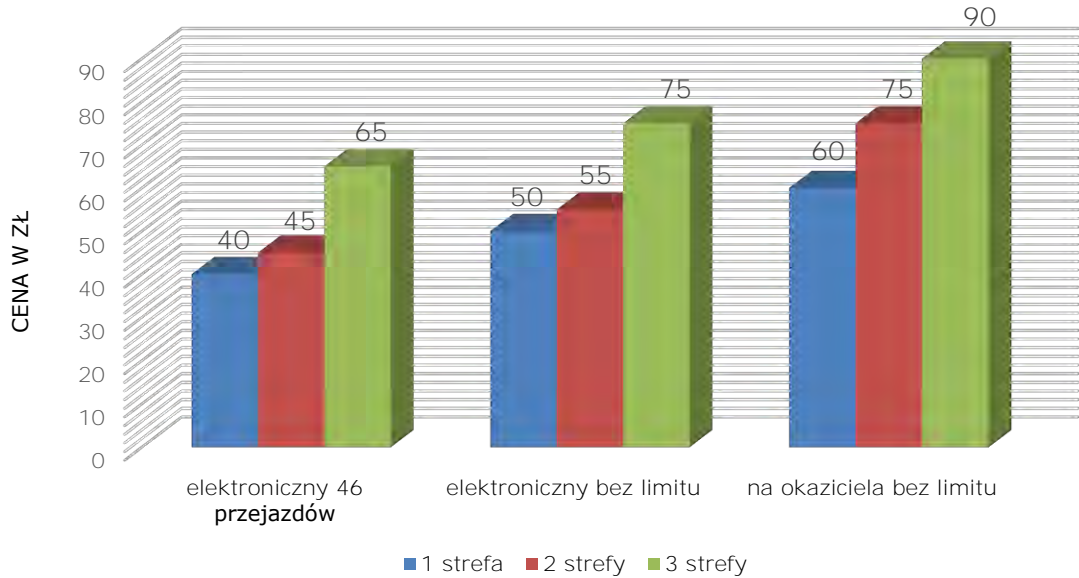


Wykres 35 Ceny biletów okresowych ulgowych obowiązujących w na liniach MZK w Nysie

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 50 Ceny biletów okresowych (miesięcznych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie

	Rodzaj biletu	1 strefa	2 strefy	3 strefy
normalny (zł)	elektroniczny 46 przejazdów	80	90	130
	elektroniczny bez limitu	100	110	150
	na okaziciela bez limitu	120	150	180
ulgowy (zł)	elektroniczny 46 przejazdów	40	45	65
	elektroniczny bez limitu	50	55	75
	na okaziciela bez limitu	60	75	90

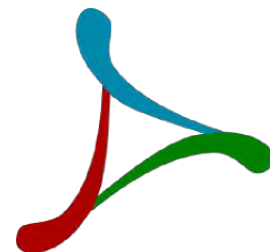
Źródło: Opracowanie własne.

Wśród pozostałych biletów okresowych oferowanych przez MZK w Nysie wyróżnia się:



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza obwodu do szkół podstawowych i gimnazjów, do 46 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w dwóch strefach (cena 9 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza gminy Nysa do szkół podstawowych i gimnazjów, do 46 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w dwóch strefach (cena 13 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza obwodu do szkół podstawowych i gimnazjów, do 92 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w trzech strefach (cena 22 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza gminy Nysa do szkół podstawowych i gimnazjów, do 92 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w trzech strefach (cena 30 zł).

2.1.3. Struktura taryfowa PKP (Przewozy Regionalne)

Średnia stawka za bilety normalne spółki Przewozy Regionalne na trasach przebiegających przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 wynosi 9,84 zł (za bilety na trasach nieprzekraczających 70 km). Spółka Przewozy Regionalne uwzględni również ulgi ustawowe – 37% (uczniowie) i 51% (studenci), dla których średnie ceny biletów wynoszą odpowiednio 6,20 zł i 4,82 zł.

Tabela 51 Podstawowe statystyki dotyczące cen biletów obowiązujących na trasach spółki Przewozy Regionalne

Statystyki	Normalny (zł)	Ulga 37% (zł)	Ulga 51% (zł)
średnia	9,84	6,20	4,82
maksimum	16,1	10,14	7,89
minimum	4	2,52	1,96

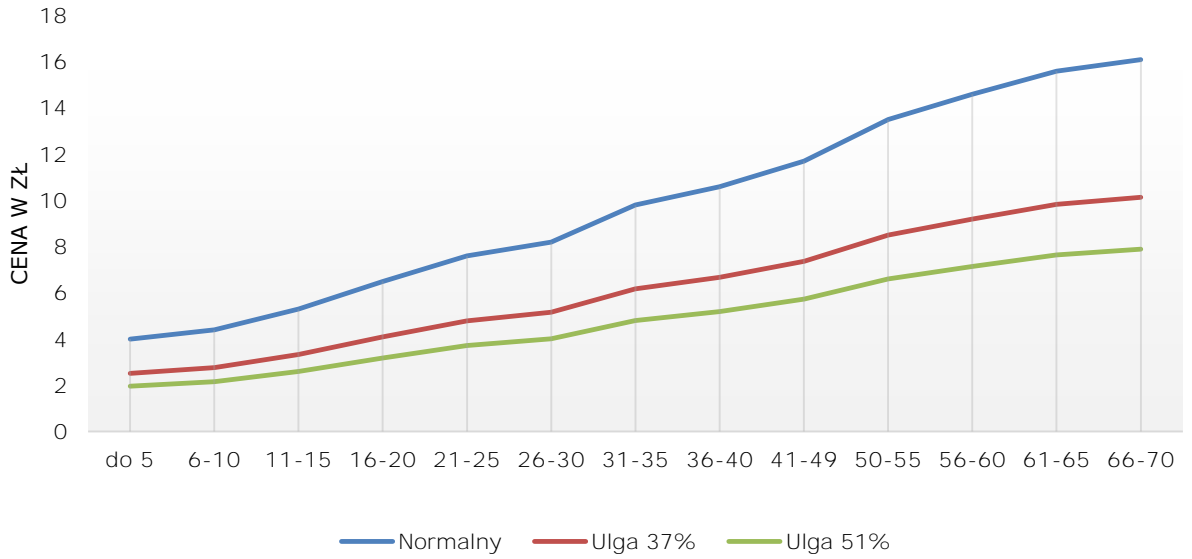
Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 36 Średnie ceny biletów obowiązujących w spółce Przewozy Regionalne w zależności od odcinka trasy oraz rodzaju biletu.



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 52 Przeciętne ceny biletów w rozróżnieniu na rodzaj biletu oraz odległość

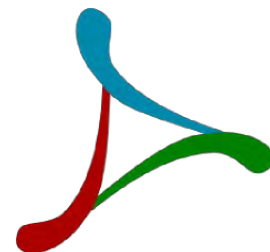
	Normalny (w zł)	Ulga 37% (w zł)	Ulga 51% (w zł)
do 5	4	2,52	1,96
6-10	4,4	2,77	2,16
11-15	5,3	3,34	2,6
16-20	6,5	4,09	3,18
21-25	7,6	4,79	3,72
26-30	8,2	5,17	4,02
31-35	9,8	6,17	4,8
36-40	10,6	6,68	5,19
41-49	11,7	7,37	5,73
50-55	13,5	8,5	6,61

Strona 156 z 205



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Normalny (w zł)	Ulga 37% (w zł)	Ulga 51% (w zł)
56-60	14,6	9,2	7,15
61-65	15,6	9,83	7,64
66-70	16,1	10,14	7,89

Źródło: Opracowanie własne.

2.1.4. Struktura taryfowa u pozostałych przewoźników

Na podstawie udostępnionych zezwoleń zidentyfikowano pozostałych przewoźników realizujących kursy przez obszar Partnerstwa Nyskiego. Są to następujące spółki:

- „BUS Jan Dąbrowski”;
- Trans-Ekspres Rafał Cholewiński;
- Usługi Transportowe Auto-Komis-Skup-Sprzedaż Samochodów Zygmunt Józef;
- Euro-Bus Kurowski Bogdan;
- Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski;
- Nyski Bus.

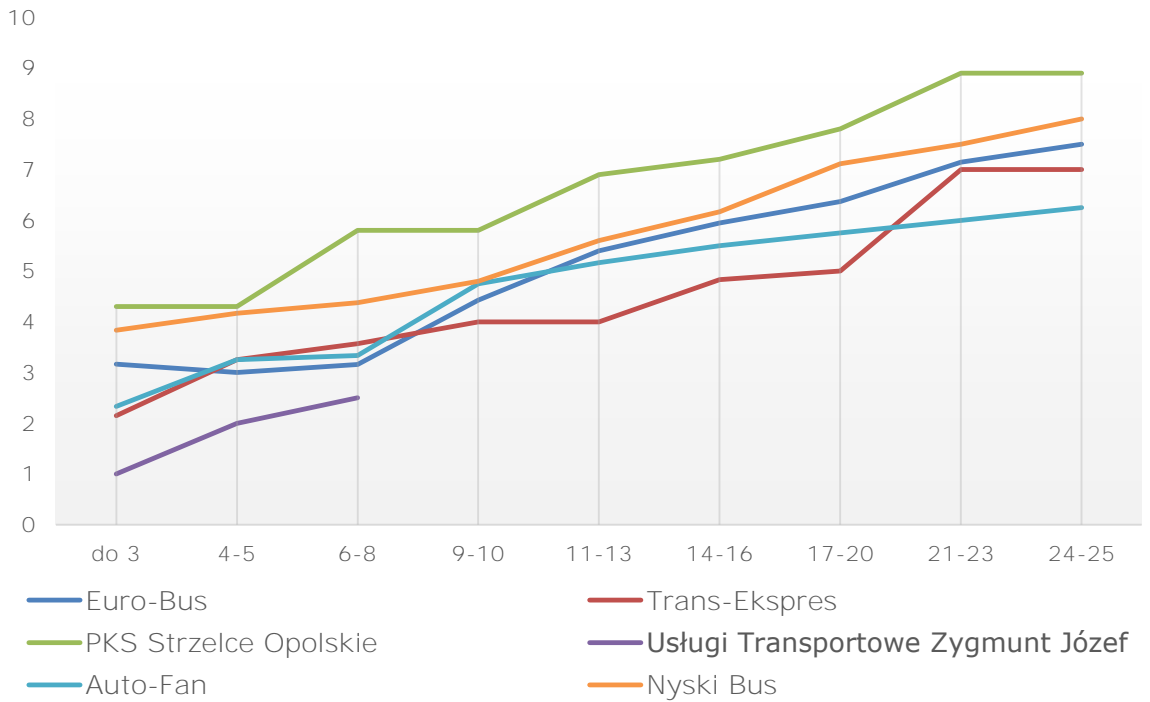


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 37 Ceny biletów u pozostałych przewoźników w zależności od długości odcinka



Źródło: Opracowanie własne.

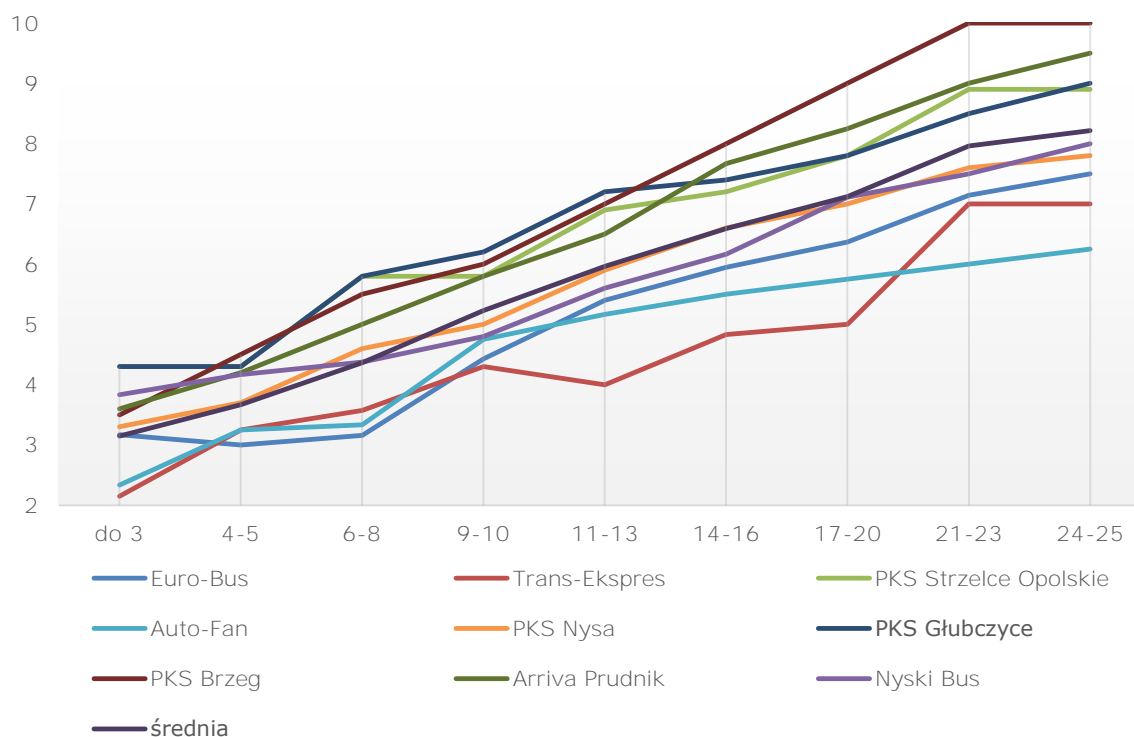
Spośród pozostałych przewoźników, których cenniki zostały udostępnione, na krótszych trasach najtańsze przewozy organizuje firma „Usługi Transportowe Zygmunt Józef”, natomiast najdroższe PKS Strzelce Opolskie. Równie wysokie ceny biletów na najdłuższych trasach (tj. powyżej 20 km) oferują firmy Nyski Bus oraz Euro-Bus.

2.1.5. Zestawienie cen biletów wszystkich przewoźników

Spośród wszystkich badanych przewoźników najniższe ceny (poniżej wartości średniej) oferują głównie prywatni przewoźnicy. PKS w Nysie pobiera opłaty za korzystanie z usług transportowych na zbliżonym poziomie do wartości średniej. Na odcinkach do 3 km oraz 10-25 km najniższe opłaty za przejazd pobierają firmy Trans-Ekspres oraz Auto-Fan. Jedynie na odcinku trasy o długości 4-8 km najtańsze bilety sprzedawane są przez Euro-Bus.



Wykres 38 Ceny biletów wszystkich przewoźników w zależności od długości odcinka



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Najwyższe średnie ceny biletów na odcinkach nieprzekraczających 25 km zaobserwowano u przewoźników: PKS w Brzegu, PKS w Głubczycach, PKS w Strzelcach Opolskich oraz w Oddziale firmy Arriva w Prudniku. Średnie ceny biletów spółki Nyski Bus oraz PKS w Nysie są bardzo zbliżone do średniej ceny biletów wszystkich przewoźników ogółem. Najniższe średnie ceny biletów sprzedawane są u przewoźników prywatnych, tj. Euro-Bus, Auto-Fan oraz Trans-Ekspres.

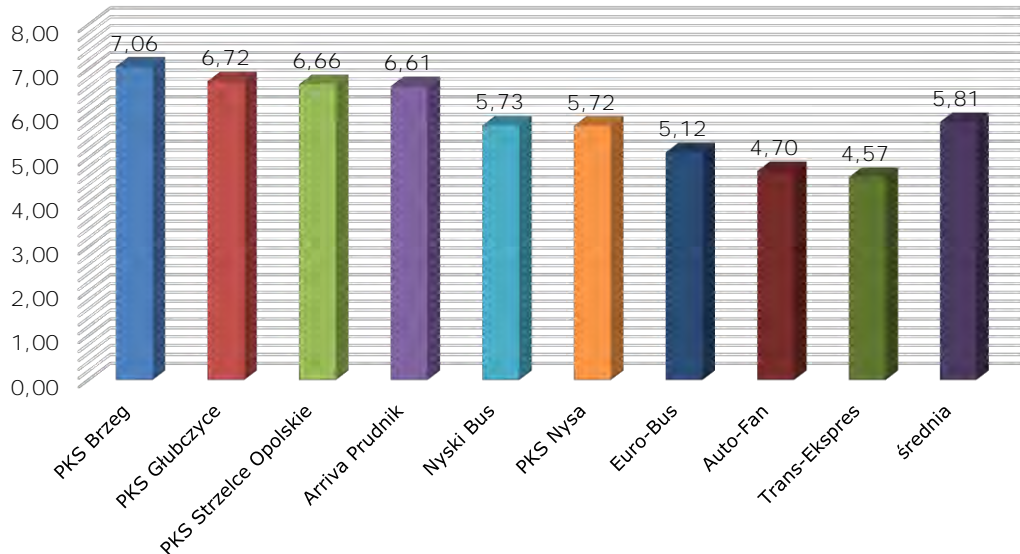


Wykres 39 Średnie ceny biletów poszczególnych przewoźników na odcinkach 1-25 km

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

2.1.6. Podsumowanie, wnioski i rekomendacje

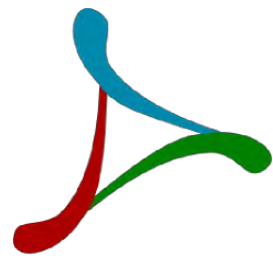
Ze względu na specyfikę obszaru, wdrożenie zintegrowanego systemu taryfowego na OF PN 2020 może być zadaniem niezwykle trudnym, ponieważ charakteryzuje się on znacznym rozproszeniem. Przedsięwzięcie jest jednak możliwe do realizacji. Ideą zintegrowanego systemu taryfowego powinno być wprowadzenie jednego biletu, który będzie ważny na liniach wszystkich przewoźników. Taki bilet zapewni pasażerom wygodę korzystania ze środków transportu publicznego oraz niższe koszty przejazdu, co, jak potwierdzono w toku przeprowadzanych badań ankietowych, jest jedną z determinant wzrostu zainteresowania transportem zbiorowym. Aktualnie, wśród osób korzystających z komunikacji publicznej tylko 8% mieszkańców wskazało, że korzystają z niej ze względu na niskie koszty. Takie wyniki pozwalają wnioskować, że transport zbiorowy wcale nie jest postrzegany przez korzystających jako tańsza alternatywa, a raczej jako jedyna możliwość przemieszczania się (w przypadku braku posiadania prawa jazdy i własnego środka transportu). Okiem mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej, podróż wcale nie jest też komfortowa (tylko 7% osób twierdzi, że korzysta z komunikacji publicznej ponieważ jest ona wygodna). Tak niskie oceny dwóch wspomnianych determinant wyboru środków transportu sprawiają, że należy opowiedzieć się za wprowadzeniem działań mających na celu poprawę wygody i opłacalności korzystania z komunikacji zbiorowej.

W związku z powyższym, rekomenduje się tworzenie związków przedsiębiorstw, w ramach których oferowany będzie wspólny bilet. Takie rozwiązanie niewątpliwie sprawi, że transport będzie dla pasażerów bardziej opłacalny i wygodny. W razie przesiadek podróżni nie będą musieli ponownie stać w kolejce po zakup jednorazowego biletu.

W przypadku braku możliwości wprowadzenia wspólnego, jednego biletu na całym obszarze Partnerstwa Nyskiego, rekomenduje się ujednoczenie (bądź dążenie do ujednoczenia) cen biletów tak, aby u każdego z przewoźników ceny na podobnych odległościach były równe lub przynajmniej zbliżone. Można wprowadzić wspólną identyfikację wizualną u wszystkich 4 przewoźników (tj. PKS Nysa, PKS Głubczyce, MZK Nysa i Arriva Prudnik).

Dodatkowo zaleca się wprowadzenie wspólnej strony internetowej, na której dostępny będzie wspólny rozkład jazdy (jasny, czytelny, zgodny z faktyczną realizacją kursów, aktualizowany na bieżąco, z wyszukiwarką połączeń). Wspólny rozkład jazdy powinien w prosty sposób umożliwiać uzyskanie informacji, który przewoźnik obsługuje daną trasę. Rozkład powinien również być zamieszczony na każdym przystanku.

Dobrym rozwiązaniem mogłoby być umiejscowienie przy większości przystanków automatów biletowych. Dzięki temu pasażer mógłby zakupić bilet na przejazd u dowolnie wybranego przez siebie przewoźnika (automaty wyposażone w funkcję wyboru przewoźnika). Takie automaty można zamieścić w głównych punktach miast (centrum, ważniejsze dzielnice), przy dworcach autobusowych oraz na głównych przystankach w mniejszych gminach i sołectwach (po jednym na każdym przystanku). Dodatkowo, takie rozwiązanie można uczynić jeszcze bardziej atrakcyjnym poprzez umożliwienie pasażerowi zakupu biletu uwzględniającego przesiadkę na linie innego przewoźnika (utworzenie specjalnego modułu w automatach, który umożliwia na etapie późniejszego rozliczenia proporcjonalny podział zysków między dwoma przewoźnikami).



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2. Koncepcja zintegrowanych przystanków przesiadkowych w głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa, zapewniających dogodną przesiadkę typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową).

2.2.1. Czym jest zintegrowany węzeł (przystanek) przesiadkowy

Zintegrowane węzły przesiadkowe są to miejsca umożliwiające dogodną zmianę środka transportu. Wyposażone są one w niezbędną do obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się z rozkładami jazdy, trasą linii komunikacyjnej lub całą siecią komunikacyjną.

Ideą węzłów przesiadkowych (przystanków przesiadkowych) jest połączenie komunikacji kolejowej, autobusowej regionalnej, miejskich autobusów oraz transportu indywidualnego, co jest możliwe dzięki istnieniu przydworcowych parkingów samochodowych i rowerowych. Ważne, aby przesiadki były wygodne dla pasażerów, to jest odległość jaką należy pokonać między dwoma środkami transportu była ograniczona do minimum, była zlokalizowana na jednym poziomie oraz nie wymagała przechodzenia przez ruchliwe ulice.

2.2.2. System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)

Ważne, aby na terenie Obszaru Funkcjonalnego wprowadzić system Bike&Ride (B&R), który miałby obejmować:

- parkingi rowerowe oraz udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu;
- połączenie sieci tras rowerowych z węzłami przesiadkowymi;
- wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi należącymi do systemu Bike&Ride.

2.2.3. Główna grupa docelowa

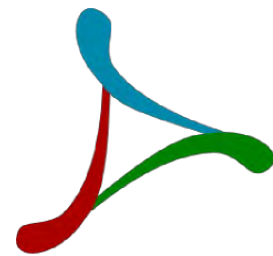
Przy planowaniu centrum przesiadkowego ważne jest, aby przesiadka *door-to-door* była dosłownie przesiadką, gdzie pojazdy są ustawione drzwi w drzwi – tak, aby przejście z jednego środka transportu do drugiego było jak najmniej odczuwalne, a czas oczekiwania ograniczony do minimum. Najczęstsze powody podróży to praca, szkoła, zakupy i zdrowie. Jednak priorytetowo powinny być potraktowane osoby pracujące oraz uczące się, gdyż tylko one odbywają podróż codziennie, względnie o stałych porach dnia. Zatem to właśnie do tych grup powinna być przede wszystkim kierowana strategia. Co więcej, osoby, których najczęstszym powodem podróży są zakupy, posiadają zazwyczaj własny samochód, którym podróż jest znacznie wygodniejsza. Dzieje się tak dlatego, że wracając z większych zakupów ogromnym trudem jest dotarcie ze wszystkimi nabytymi towarami od sklepu do przystanku autobusowego, a później od przystanku docelowego do domu. Powoduje to, że osoby robiące zakupy wolą podjechać

samochodem pod sam sklep, gdyż odległość na jakiej muszą wówczas dźwigać zakupy jest znacznie mniejsza. Podobnie w przypadku osób, które najczęściej podróżują w celach zdrowotnych – wskazano wprawdzie, że z tego powodu podróżuje 15% badanych, jednak ze względu na nieregularny charakter podróży, nie należy traktować jako priorytetu obsługę tego typu podróży.

2.2.4. Infrastruktura centrum (węzła) przesiadkowego

Jak już wspomniano, priorytetem powinno być dostosowanie transportu publicznego do wymagań osób pracujących i uczących się/studiujących, gdyż tylko takie osoby podróżują regularnie o stałych porach dnia. W związku z powyższym, w planowaniu zagospodarowania terenu wokół przystanku przesiadkowego priorytetem nie powinno być zaplecze handlowe i gastronomiczne (tj. sklepy, bary, restauracje), gdyż osoby dojeżdżające w godzinach porannych do pracy lub szkoły (oraz w powrotnych trasach do domu) chcą tę trasę pokonać jak najszybciej, bez żadnych dodatkowych przeszkód. W związku z tym nie mają oni czasu ani ochoty na poranne oczekiwanie przy kawie, śniadaniu (które wolą zjeść w domu – również dlatego, że jest bardziej opłacalne), ani też zakupy, które potem trzeba dźwigać. Podróż poranna powinna być jak najszybsza, gdyż długie oczekiwanie na przesiadkę, powoduje tylko i wyłącznie niechęć do transportu publicznego. Podobnie jest z podróżą powrotną, gdyż każda osoba spieszy się do swojego domu, rodziny, dzieci, obowiązków. Dlatego też osobom tym zależy na sprawnej, nieodczuwalnej przesiadce i jak najszybszym powrocie do domu. Jeżeli oczekiwanie na przesiadkę będzie zajmowało zbyt dużo czasu, wówczas tacy pasażerowie zamienią transport publiczny na transport własnym samochodem.

Przesiadka z jednego środka transportu w drugi nie powinna stanowić żadnego problemu, przejście powinno być przestronne, tak aby ludzie nie musieli się przeciskać między sobą, pomiędzy przechodzącymi nie powinny znajdować się żadne przeszkody (takie jak kosz na śmieci, barierki itp.). W związku z tym przystanki przesiadkowe powinny cechować się przede wszystkim prostotą, tak aby przemieszczenie się pomiędzy środkami transportu nie nastroczało problemów i było dokonywane w sposób intuicyjny. Ponieważ OF PN nie charakteryzuje się tak dużą gęstością zaludnienia jak inne regiony Polski, przystanki przesiadkowe powinny być stosunkowo małe, ale też przejrzyste, tak aby ryzyko, że pasażer wsiądzie do nieodpowiedniego autobusu było ograniczone do minimum. Ważne jest również, aby miejsca, gdzie odbywa się przesiadka *door-to-door*, były miejscami zadaszonymi, tak aby w przypadku złych warunków atmosferycznych przesiadka również była nieuciążliwa, komfortowa. Planując infrastrukturę przystanków przesiadkowych, należy mieć na uwadze, aby stanowiska były dostosowane do typu pojazdów jakie będą na nie wjeżdżać, ponieważ duże autobusy mają inne możliwości skrętu niż małe mikrobusy. Autobusy różnią się również wysokością, zatem wysokość zadaszenia wiat również powinna być odpowiednio dostosowana.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2.5. System informacji pasażerskiej

Jak wspomniano wyżej, ludźmi, do których głównie powinna być kierowana strategia, są osoby pracujące oraz uczące się/studiujące. W związku z tym, że osoby te stale zamieszkują na terenie OF PN 2020, nie potrzebują one specjalnego zaawansowanego systemu informacji, ponieważ obszar ten jest im doskonale znany. Specjalne, zaawansowane technologicznie tablice oraz stacjonarne punkty informacji są zbędne, co nie oznacza jednak, że system informacji nie powinien w ogóle istnieć. Rozkłady jazdy autobusów umieszczone na przystankach oraz odpowiednie oznakowanie to rozwiązania, które koniecznie muszą być wprowadzone na odpowiednim poziomie. Warto wspomnieć, że najczęstszymi pasażerami będą ludzie dojeżdżający codziennie do pracy i miejsca nauki, zatem to głównie do ich preferencji należy dostosować wszystkie ww. aspekty podróży. Osoby te będą przesiadać się intuicyjnie, w związku z czym ważne jest, aby autobusy przyjeżdżały i odjeżdżały w sposób harmonijny, zawsze korzystając z tych samych stanowisk.

2.2.6. Logistyka

Ważnym zadaniem powinno być zintegrowanie odjazdów autobusów z przyjazdami pociągów (tam gdzie kolej jeszcze funkcjonuje) oraz odjazdami innych autobusów, co zwiększy możliwości komunikacji publicznej i w efekcie przyczyni się do wzrostu zainteresowania nią wśród pasażerów. Ważne również, aby jeden autobus nie odjeżdżał dopóki nie przyjedzie środek transportu (drugi autobus lub pociąg) z pasażerami, którzy mają zamiar się przesiąść.

2.3. Aktualnie istniejące koncepcje/wzorce/wizualizacje dworców pełniących funkcję przystanków przesiadkowych

Budując przystanki przesiadkowe należy wzorować się na tych już istniejących.

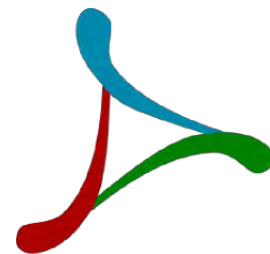
Pszczyna

Rysunek 37 Centrum przesiadkowe w Pszczynie – wizualizacja



Źródło: Witryna internetowa pszczyna.naszemiasto.pl.

W Pszczynie planowane centrum przesiadkowe zlokalizowane ma być przy dworcu PKP, na terenie którego znajdować się będzie pawilon główny z poczekalnią, kasami, informacją, zapleczem socjalnym i toaletami. Obok postawiony jest pawilon boczny ze stojakami dla rowerów oraz zejście do galerii „Schron”, jak również pawilony przystankowe. Obok pawilonów znajdują się stanowiska dla autobusów dalekobieżnych, komunikacji lokalnej oraz taksówek, a także miejsca parkingowe. Pasażerowie przyjeżdżający pociągiem mogą przesiąść się na autobus, ponieważ stanowiska autobusowe zlokalizowane są tuż przy peronach.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Rysunek 38 Wizualizacja centrum przesiadkowego w Pszczynie

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Witryna internetowa pszczyna.naszemiasto.pl.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Sosnowiec

Aktualnie dworzec autobusowy w Sosnowcu pełni rolę pewnego rodzaju węzła przesiadkowego, z którego autobusy odjeżdżają m.in. do Dąbrowy Górniczej Strzemieszyc, Ząbkowic, Wojkowic, Bytomia, Mysłowic, Jaworzna oraz najdalszych dzielnic Sosnowca – Maczek i Rudnej. Oprócz tego, w centrum miasta Sosnowiec znajduje się czynny dworzec kolejowy, z którego wykonywane są odjazdy pociągów oraz autobusów do większości dzielnic miasta oraz miast sąsiadujących (Katowice, Mysłowice, Czeladź, Dąbrowa Górnicza). Oprócz autobusów istnieje również infrastruktura tramwajowa. Godziny odjazdów autobusów są dostosowane do godzin przyjazdów innych autobusów, tak aby czas oczekiwania na przesiadkę nie był długi.

Rysunek 39 Dworzec PKS w Sosnowcu



Źródło: Witryna internetowa <http://wikimapia.org/>.

Na dworcu znajdują się 4 stanowiska z zadaszeniem. Autobus danej linii, jadąc w odpowiednim kierunku podjeżdża zawsze na to samo stanowisko. Na dworcu znajdują się nowoczesne elektroniczne tablice informujące o godzinach odjazdów autobusów oraz tradycyjne rozkłady jazdy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Rysunek 40 Dworzec autobusowy w Sosnowcu

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Witryna internetowa fotopolska.eu.

Rysunek 41 Zadaszona wiata i tablice informacyjne w Sosnowcu



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Poznań

W Poznaniu powstał Zintegrowany Dworzec Autobusowy, do którego elementów zaliczają się: pasaż, poczekalnia i kasy, dyspozytornia, zaplecze sanitarno-socjalne oraz parking rowerowy Bike&Ride. Perony są zadaszone, a wiaty połączone z pasażem.



Rysunek 42 Wypożyczalnia rowerów przy zintegrowanym dworcu autobusowym w Poznaniu

Biurow projektu:

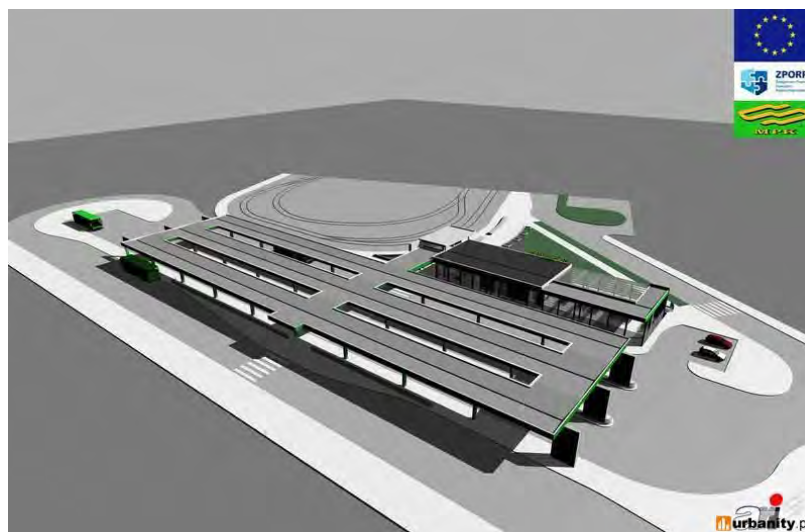
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



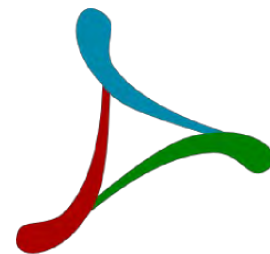
Źródło: Witryna internetowa www.poznan.pl.

Rysunek 43 Wizualizacja zintegrowanego dworca autobusowego w Poznaniu



Źródło: Witryna internetowa www.urbanity.pl.

Rysunek 44 Zintegrowany dworzec autobusowy MPK w Poznaniu

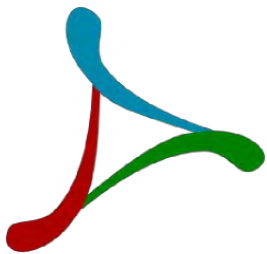


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Witryna internetowa www.lepszypoznan.pl.



Busko-Zdrój

Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W mieście Busko-Zdrój zbudowano nowy dworzec autobusowy, który jest „punktem zerowym”, tzn. przystankiem początkowym, z którego rozpoczynają kursy zarówno autobusy PKS, jak również prywatni przewoźnicy. W budynku dworca znajduje się poczekalnia z bufetem, kasy biletowe, stanowisko dyżurnego ruchu oraz pomieszczenia sanitarne.

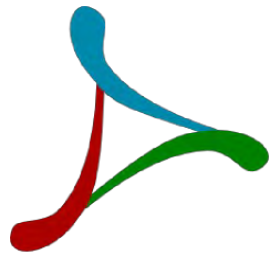
Rysunek 45 Nowy dworzec autobusowy w Busko-Zdroju



Źródło: Witryna internetowa www.busko.com.pl.

Przed budynkiem znajdują się stanowiska, z których odjeżdżają wszystkie autobusy. Stanowiska są zadaszone, na terenie wokół dworca rozmieszczone są liczne ławki oraz kosze na śmieci. Oprócz tego znajdują się tu osobne miejsca postojowe dla autobusów, dzięki czemu oczekują one na swój planowy odjazd poza stanowiskami.

Rysunek 46 Zadaszone stanowiska odjazdowe wraz z małą infrastrukturą w Busko-Zdroju



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Witryna internetowa www.busko.com.pl.



Wieluń

Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W Wieluniu zbudowano nowy dworzec na terenie którego znajdują się nowe stanowiska i podjazdy dla autobusów.

Rysunek 47 Widok na stanowiska odjazdowe oraz budynek dworca PKS w Wieluniu



Źródło: Witryna internetowa www.pks-wielun.pl.

Stanowiska zaprojektowane zostały w systemie skośnym, dzięki czemu autobusom łatwiej jest wyczołgać ze stanowiska. W pobliżu 10 stanowisk autobusowych znajduje się osobny parking dla autobusów.

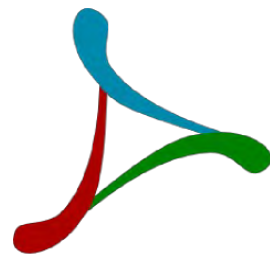
Rysunek 48 Dworzec PKS w Wieluniu



Źródło: Witryna internetowa www.pks-wielun.pl.

We wnętrzach budynku znajdują się: poczekalnia, kasy biletowe, toalety i kiosk.

Rysunek 49 Wizualizacje dworca PKS w Wieluniu



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Witryna internetowa www.pks-wielun.pl



Olsztyn

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Projekt Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Olsztynie ma na celu harmonijne połączenie nowoczesnego dworca kolejowego z dworcem autobusowym, a także przystankami komunikacji miejskiej. Przedsięwzięcie opiera się na synergii transportu pasażerskiego, usług i handlu. Główna myśl przyświecająca partnerom projektu to stworzenie miejsca funkcjonalnego, wzbogacającego olsztyńską przestrzeń, spełniającego międzynarodowe standardy – stworzenie symbolu Warmii i Mazur.

Rysunek 50 Zintegrowane Centrum Komunikacyjne w Olsztynie



Źródło: Witryna internetowa www.portalsamorzadowy.pl.



Rysunek 51 Wizualizacja centrum przesiadkowego w Olsztynie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Witryna internetowa www.olsztyn.com.pl.

W planie dworca znajduje się parking samochodowy, zadane stanowiska, z których odjeżdżają autobusy, a także zadane perony kolejowe wraz z elektronicznymi tablicami informacyjnymi.



Rysunek 52 Widok od strony peronów na dworzec PKP Olsztyn Główny

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

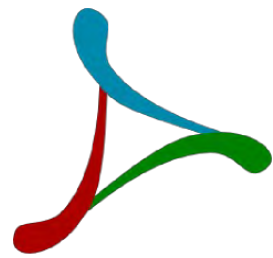
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Witryna internetowa www.propertynews.pl.

Siedlce

W Siedlcach zintegrowany węzeł wymiany pasażerskiej stworzony został tuż przy budynku dworca PKP. W jego pobliżu znajdować się będzie dworzec autobusowy z zadaszonymi stanowiskami. Parking dla autobusów znajduje się w innej części centrum przesiadkowego. Dodatkowo planuje się wdrożenie systemu Park&Ride, co umożliwi budowa wielopoziomowego parkingu w pobliżu węzła przesiadkowego. W skład węzła będą również wchodzić centra handlowo-usługowe.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 53 Wizja zintegrowanego węzła wymiany pasażerskiej w Siedlcach



Źródło: Witryna internetowa www.spin.siedlce.pl.



Cieszyn

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

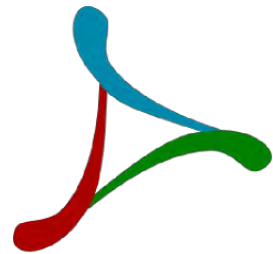
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W Cieszynie zorganizowano konkurs, w ramach którego internauci nadsyłali projekty zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Jeden z projektów doskonale obrazuje elementy (i ich układ) jakie powinny zawierać węzły przesiadkowe. Co najważniejsze, tuż przy dworcu PKP znajdują się stanowiska, z których odjeżdżać miałyby autobusy i busy. Bezpośrednio w pobliżu węzła znajdują się parkingi, na których podróżni mogą pozostawić swoje samochody i wygodnie przesiąść się w inny środek transportu.

Rysunek 54 Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Cieszynie – projekt nadesłany na konkurs przez internautę



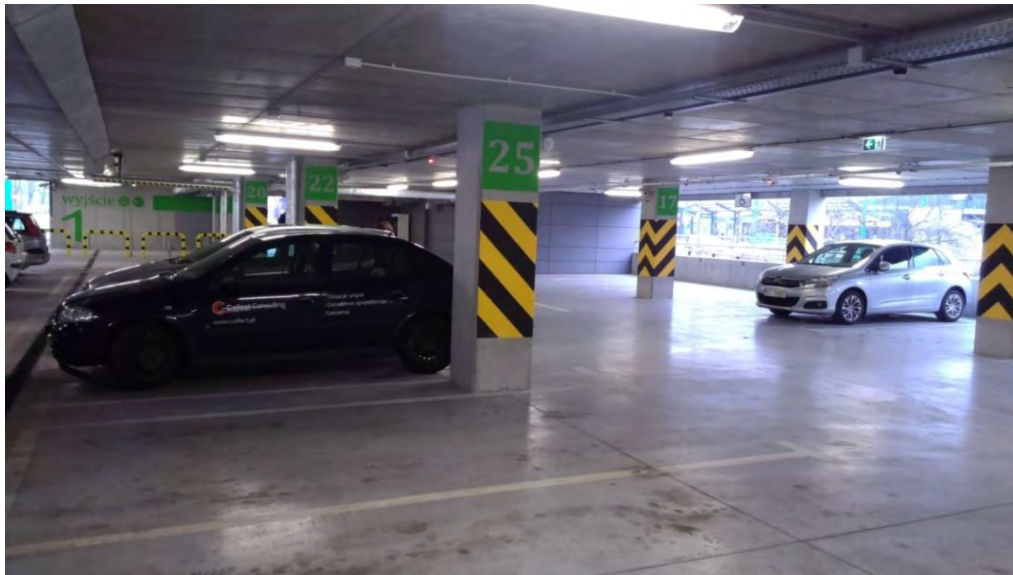
Źródło: Witryna internetowa www.gazetacodzienna.pl.



Tychy

W Tychach istnieje system Park&Ride, który został stworzony poprzez budowę wielopoziomowego parkingu samochodowego w pobliżu węzła komunikacji publicznej.

Rysunek 55 Wielopoziomowy parking na terenie centrum przesiadkowego w Tychach – widok wewnątrz



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 56 Wielopoziomowy parking – widok od zewnątrz



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 57 Centrum przesiadkowe w Tychach – wizualizacja

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Witryna internetowa www.umtychy.pl.

Na terenie centrum przesiadkowego znajdują się zadaszone stanowiska, z których odjeżdżają autobusy. Zostały one wyposażone w elektroniczne tablice informacyjne.



Rysunek 58 Zadaszone stanowiska wraz z tablicami informacyjnymi



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 59 Parking rowerowy na terenie centrum przesiadkowego w Tychach



Źródło: Opracowanie własne.

Na terenie centrum przesiadkowego istnieje również parking rowerowy, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie stanowisk autobusowych.



Pawłowice

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

Centrum przesiadkowe w Pawłowicach jest doskonałym przykładem rozwiązania jakie powinno zostać stworzone w mniejszych miejscowościach. Autobusy dowożą mieszkańców do centrum przesiadkowego, gdzie pasażerowie mogą przesiąść się w inny autobus. Na terenie centrum stworzony został również parking rowerowy. Przystanki są zadane.

Rysunek 60 Centrum przesiadkowe w Pawłowicach

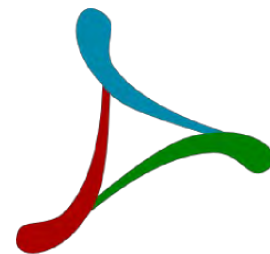


Źródło: Witryna internetowa www.wiadomosci.pless.pl

Rysunek 61 Centrum przesiadkowe w Pawłowicach



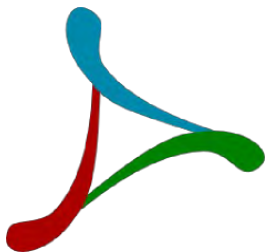
Źródło: Witryna internetowa www.wiadomosci.pless.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Katowice

W Katowicach stworzonych zostanie kilka węzłów przesiadkowych. Jedno z nich powstanie przy ulicy Sądowej, gdzie znajdować będzie się 8 stanowisk autobusowych. Całość będzie zadaszona. W pobliżu znajdować się będzie duży parking.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

Rysunek 62 Węzeł przesiadkowy w Katowicach przy ul. Sądowej – wizualizacja



Źródło: Witryna internetowa www.m.katowice.gazeta.pl

2.4. Rekomendacje dla OF PN 2020

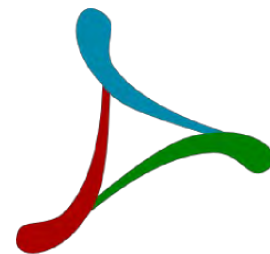
Dwa węzły przesiadkowe powinny znajdować się w Nysie oraz Prudniku. W każdym z wymienionych miast powinien powstać węzeł przesiadkowy zlokalizowany na terenie dworca PKP. W skład węzła powinny wchodzić: dworzec PKS, wypożyczalnia oraz parking dla rowerów, a także odpowiednio duży parking samochodowy. Wszystko to w celu wdrożenia systemów Park&Ride oraz Bike&Ride.

Główną celem przedsięwzięcia jest zapewnienie transportu relacji powiat-powiat, powiat-gmina, gmina-gmina, gmina-sołectwo. Parkingi rowerowe zlokalizowane tuż przy centrum przesiadkowym mają pozwolić na dojazd z końcowego przystanku do miejsca docelowego, tj. pracy, domu, szkoły itp. Pociągi PKP miałyby zapewnić pasażerom transport na dłuższych odległościach.

Do węzłów przesiadkowych w Nysie oraz Prudniku pasażerowie mogliby dojechać z poszczególnych gmin autobusami/mikrobusami. Tam, powinny znajdować się mniejsze węzły komunikacji publicznej. W gminach, w których nie ma połączenia kolejowego, ale jest dworzec autobusowy (wyszczególnienie poniżej) proponuje się stworzenie mniejszego węzła komunikacji publicznej, wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów i samochodów. Osoby dojeżdżające z różnych miejsc

komunikacją publiczną będą mogły przesiąść się albo w inny autobus, którym dojadą do celu, albo wypożyczyć rower. Rekomenduje się przebudowę dworców i przystanków w Branicach, Głubczycach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie, Paczkowie i Skoroszycach.

W gminach, w których nie ma dworca autobusowego (wymienione w tabeli poniżej), proponuje się stworzenie większego przystanku autobusowego wraz ze specjalną zatoką w centrum miejscowości lub w innym, najbardziej odpowiednim miejscu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gminy posiadające dworzec autobusowy	Gminy nie posiadające dworca autobusowego
Gmina Głubczyce	Gmina Biała
Gmina Głuchołazy	Gmina Branice
Gmina Grodków	Gmina Kietrz
Gmina Nysa	Gmina Korfantów
Gmina Otmuchów (umowny)	Gmina Łambinowice (brak dworca autobusowego, ale istnieje stacja PKP Łambinowice)
Gmina Paczków	Gmina Lubrza
Gmina Prudnik	Gmina Skoroszyce (jest dworzec PKP)

W poszczególnych sołectwach powinny znajdować się nowe wiaty przystankowe, które dają pasażerom komfort oczekiwania na autobus w sytuacji pogorszonych warunków atmosferycznych. Wiaty przystankowe należy zamontować w większości miejscowości (sołectw), w których kursuje komunikacja publiczna.

W pierwszej kolejności należy skupić się na odpowiednim zaplanowaniu infrastruktury dworcowej na terenie OF PN 2020. Dobrą praktyką jest wykup przez gminy od PKP terenów, na których wybudowane są dworce, a następnie remont budynków. Poszczególne gminy wchodzące w skład Partnerstwa mogą wspólnie prowadzić działania zmierzające do negocjowania z PKP remontu torów położonych na terenie Partnerstwa.

2.4.1.Nysa – zintegrowane centrum przesiadkowe

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Nysie **jest jedną z** kluczowych i najbardziej zasadnych inwestycji na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020. Miasto Nysa, jako stolica powiatu nyskiego, jest pewnego rodzaju generatorem ruchu, ponieważ



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

znajduje się tu najwięcej jednostek administracji publicznej i samorządowej oraz placówek zdrowotnych i obiektów rekreacyjnych. Uzasadnioną lokalizacją centrum przesiadkowego są okolice dworca kolejowego w Nysie, ponieważ występuje tam stosunkowo dobre połączenie z innymi miastami województwa opolskiego, relacji Nysa – Opole oraz Nysa – Brzeg. Ponadto dworzec PKP znajduje się stosunkowo blisko dworca PKS, co zdecydowanie ułatwi integrację transportu kolejowego z publicznym transportem autobusowym. Co więcej, przy ulicy Raclawickiej, gdzie usytuowane są dworce PKP i PKS, znajduje się odpowiednio duża przestrzeń umożliwiająca budowę wielopoziomowego parkingu samochodowego. To z kolei pozwoli na wdrożenie systemu Park&Ride. Ważne, by istniejące w Nysie centrum przesiadkowe integrowało wszystkie możliwe środki transportu, w tym również transport rowerowy.

Ważną kwestią dla budowy centrum przesiadkowego w Nysie jest zintegrowanie PKS w Nysie z MZK w Nysie tak, aby Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej zapewniało mieszkańcom gmin wchodzących w skład powiatu oraz gmin z nim sąsiadujących dojazd z/do centrum przesiadkowego w Nysie. MZK powinno z kolei zapewniać transport z centrum przesiadkowego do poszczególnych dzielnic miasta Nysa i/lub sąsiadujących sołectw, a także dojazd z wszystkich dzielnic Nysy i sąsiednich miejscowości do centrum przesiadkowego.

Kolejnym argumentem przemawiającym za budową zintegrowanego centrum przesiadkowego w Nysie jest istniejąca sieć drogowa. Ulica Raclawicka ma przebieg równoległy do drogi krajowej 41. W pobliżu przebiega DK 46 i DW 407. W związku z tym, istnieją odpowiednie uwarunkowania dla przyłączenia do centrum przesiadkowego kursów dalekobieżnych, wykraczających poza granice województwa opolskiego. W ten sposób z centrum przesiadkowego korzystaliby również studenci szkół wyższych, których największy odsetek pochodzi z województwa opolskiego i dolnośląskiego. Skrzyżowanie DK 41 i DK 46 w Nysie, znajdujące się w pobliżu planowanego centrum przesiadkowego, jest skrzyżowaniem dla którego w toku badań odnotowano największą ilość przejeżdżających samochodów osobowych.

Wśród podstawowych niedogodności wskazywanych przez mieszkańców powiatu nyskiego najczęściej pojawiały się korki oraz niedostateczna liczba miejsc parkingowych. Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego niewątpliwie powinna przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu na terenie miasta oraz zwiększenia powierzchni parkingowych.

Oprócz zadaszonych stanowisk autobusowych powinna powstać tu również poczekalnia wraz z zapleczem sanitarnym, kasy biletowe, parkingi rowerowe (zadaszone) oraz samochodowe, a także stanowiska dla postoju taksówek. Można również stworzyć wypożyczalnię rowerów. Ważnym elementem węzła przesiadkowego jest zamieszczenie elektronicznych wyświetlaczy z informacją pasażerską oraz automatów biletowych. Ewentualnie można wydzielić miejsca dla lokali handlowych, jednak warto pamiętać, że jeśli chcemy zapewnić przesiadki *door-to-door*, to system powinien być tak dostosowany, aby pasażerowie nie mieli czasu na zakupy. Ważne, aby od węzła przesiadkowego w Nysie odchodziła wysokiej jakości infrastruktura dróg rowerowych i dojazdowych. Oprócz transportu kolejowego priorytetem powinno być

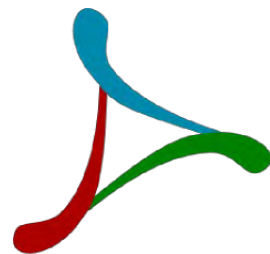
zapewnienie dobrego połączenia pomiędzy Nysą a wszystkimi gminami powiatu nyskiego i ich miejscowościami, czyli:

- gminą Paczków,
- gminą Otmuchów,
- gminą Kamiennik,
- gminą Pakosławice,
- gminą Skoroszyce,
- gminą Łambinowice,
- gminą Korfantów,
- gminą Głuchołazy.

Ważne jest również zapewnienie transportu pomiędzy powiatami należącymi do Partnerstwa, zatem należy utrzymać dobre połączenie pomiędzy Nysą a Grodkowem (powiat brzeski), powiatem prudnickim oraz powiatem głubczyckim. Należy zwiększyć również liczbę kursów do Głuchołaz, Otmuchowa i Paczkowa, ponieważ jak wynika z badań, na liniach tej relacji zaobserwowano zwiększony ruch. Na nyskich parkingach zaobserwowano pojazdy zarejestrowane na terenie miasta Opole, Wrocław oraz powiatów: prudnickiego, brzeskiego, opolskiego. Świadczy to o istnieniu ruchu pomiędzy wymienionymi powiatami i koniecznością utrzymywania dobrego połączenia pomiędzy miejscowościami, tak, aby w przyszłości podróżujący byli skłonni zamienić samochód na komunikację publiczną.

2.4.2. Prudnik – węzeł przesiadkowy (centrum przesiadkowe)

W Prudniku dworzec PKP jest obecnie oddalony od dworca autobusowego o 1,2 km. Centrum przesiadkowe powinno zostać utworzone na terenie dworca PKP, tak aby zapewnić pasażerom dogodną przesiadkę *door-to-door*. Takie usytuowanie umożliwi połączenie pomiędzy komunikacją regionalną (kolej), podmiejską i miejską (autobusy odjeżdżające do poszczególnych gmin i sołectw oraz autobusy zapewniające transport na terenie miasta). Na terenie węzła przesiadkowego powinny zostać zbudowane zadane stanowiska autobusowe, miejsca postoju dla TAXI. Umieszczenie wypożyczalni rowerowej umożliwi przyjeżdżającemu do Prudnika wypożyczyć rower i to nim udać się do miejsca ostatecznego celu podróży, tj. miejsca pracy, nauki itp. (pod warunkiem, że będzie ono jedynie nieznacznie oddalone od dworca). Konieczne jest, aby na terenie węzła przesiadkowego istniał zadany parking rowerowy (na potrzeby wdrożenia systemu Bike&Ride), na którym pasażerowie mogliby bezpiecznie pozostawić swój rower i przesiąść się w komunikację publiczną. Dla zapewnienia popularności korzystania z systemu Bike&Ride niezbędna jest rozbudowa dróg rowerowych oraz dróg dojazdowych prowadzących do węzła przesiadkowego ze strategicznych punktów. Ważnym elementem węzła przesiadkowego są elektroniczne tablice przekazujące informację pasażerską, automaty biletowe, kasy biletowe oraz poczekalnia wraz z zapleczem sanitarnym. Priorytetowe linie komunikacyjne z miasta Prudnik jakie powinny powstać, to połączenia do następujących gmin:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- gmina Biała,
- gmina Lubrza,
- gmina Głogówek.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.4.3. Modernizacja przystanków

Głubczyce

W Głubczycach najważniejszym działaniem jest przebudowa dworca autobusowego, tak aby mógł on pełnić funkcję zintegrowanego punktu przesiadkowego, gdzie podróżni będą mogli dogodnie zmienić swój środek transportu. Konieczna jest budowa zadaszenia nad stanowiskami autobusowymi, aby w razie złej pogody pasażerowie mogli komfortowo przesiąść się w inny środek transportu. Bardzo ważne, aby na dworcu w Głubczycach infrastruktura była dostosowana do obowiązujących standardów, tj. aby znajdowały się tam: poczekalnia, zaplecze sanitarne, parkingi dla samochodów i rowerów oraz, aby zapewniony był system informacji pasażerskiej, kasy biletowe i automaty biletowe.

W Głubczycach priorytetowym połączeniem powinna być linia między Głubczycami a gminą Kietrz, gminą Branice oraz gminą Baborów, gdyż według badań największa liczba podróży zamiejscowych wśród osób pracujących występuje na wyżej wymienionych trasach.

Pozostałe gminy z dworcami

W pozostałych miejscowościach, w których znajdują się dworce, tj. w Branicach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie i Paczkowie zaleca się przebudowę dworców, tak aby mogły one pełnić funkcję mniejszych centrów przesiadkowych. W Branicach, gdzie istnieje mały dworzec, konieczny jest remont budynku, tak aby został on dostosowany do pełnienia funkcji przystanku przesiadkowego. Podobne remonty dworców dla wspomnianego celu należy wykonać w Otmuchowie i Paczkowie. W Głuchołazach i Grodkowie, Skoroszycach, Chróście i Starym Grodkowie należy wyremontować teren wokół dworca, aby po remoncie mógł on pełnić funkcję przystanku przesiadkowego, w którym zostanie zintegrowany transport kolejowy wraz z transportem autobusowym i/lub transportem prywatnym samochodowym. Najbardziej odpowiednim rodzajem tzw. „mini-przystanku/węzła przesiadkowego” jest przystanek przesiadkowy wzorowany na rozwiązaniu, które zostało zastosowane w miejscowości Pawłowice.

Pozostałe gminy bez dworców oraz sołectwa

Oprócz wymienionych miejscowości konieczne jest zapewnienie transportu z powiatu do każdej gminy, a następnie z gmin do poszczególnych sołectw. Również przy mniejszych węzłach przesiadkowych w poszczególnych gminach należy zintegrować ze sobą rozkłady jazdy autobusów, tak aby czas oczekiwania na przesiadkę nie przekraczał 15 minut. Czas przesiadki powinien zostać ograniczony do minimum, co jednocześnie skróci całkowity czas podróży. W miejscowościach, gdzie nie ma dworców,

ale zamieszkuje je stosunkowo duża liczba mieszkańców, należy stworzyć większe przystanki autobusowe wraz z zatokami.

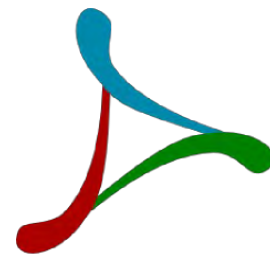
2.5. Projekt zintegrowanego systemu taryfowego na obszarze PN2020 obejmujący wszystkie gałęzie transportu zbiorowego.

Odpowiedzialność za prawidłowe zorganizowanie lokalnego transportu leży przede wszystkim w kompetencji gminy i powiatu. Szczególnie istotne dla funkcjonowania regionu jest umożliwienie mieszkańcom przemieszczania się nie tylko w ramach zamkniętego obszaru, ale również pomiędzy gminami i powiatami. Ze względu na umiejscowienie i specyfikę, część gmin nie jest w stanie samodzielnie zapewnić lokalnego transportu, stąd konieczne jest zacieśnienie współpracy pomiędzy gminami oraz powiatami w tym zakresie. Realizacji potrzeb podróżnych nie sprzyja wielość przewoźników i różnorodność taryf przez nich stosowanych. Aby wypracować rozwiązania konieczne dla realizacji celów Partnerstwa, zalecane jest utworzenie na obszarze jego działalności zintegrowanego systemu taryfowego. Niniejsze opracowanie zawiera kilka propozycji rozwiązań, zróżnicowanych ze względu na możliwości finansowe Partnerów oraz zakres planowanej integracji.

2.5.1. Potencjalne problemy prawne

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego na terenie Partnerstwa Nyskiego 2020 jest zadaniem niezwykle trudnym i wymagającym dużego zaangażowania ze strony Partnerów. Dotychczas występujące w Polsce rozwiązania nie odpowiadają w pełni specyfikacji obszaru objętego Partnerstwem. Zintegrowane systemy taryfowe stosowane są najczęściej na obszarach aglomeracji miejskich (Kraków, Gdańsk) bądź w skupiskach miast i gmin miejskich (KZK GOP), w których integracja następuje w ramach komunikacji miejskiej, ewentualnie komunikacji miejskiej i kolei. Teren Partnerstwa charakteryzuje różnorodność obszarów, na których organizowany jest transport – tylko w jednej gminie funkcjonuje komunikacja miejska (MZK Nysa), w pozostałych gminach publiczny transport zbiorowy organizowany jest w ramach umów zawieranych przez organizatorów z operatorami (PKS Głubczyce, PKS Brzeg, Arriva Prudnik, PKS Nysa) oraz przewozów komercyjnych.

Obowiązujący stan prawny nie pozwala na pełną integrację taryfową, ze względu na konieczność honorowania ustawowych i samorządowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Komunikacja miejska, gminne i powiatowe przewozy pasażerskie oraz kolej zobowiązane są stosować odmienne reżimy prawne, stąd na dzień dzisiejszy nie istnieje możliwość całkowitego ujednoczenia taryfy – np. studenci podróżujący komunikacją miejską mogą korzystać z 50% zniżki, jednak kiedy poruszają się komunikacją gminną, nieobjętą komunikacją miejską, przysługuje im zniżka w wysokości 51%. Nie ma zatem na dzień dzisiejszy, przy obecnym sposobie organizacji transportu publicznego, prawnej możliwości wprowadzenia jednej spójnej taryfy przewozowej na całym obszarze Partnerstwa. Nie wyklucza to jednak przynajmniej częściowego zintegrowania stawek taryfowych stosowanych przez przewoźników, a co za tym idzie, wspólnej organizacji transportu lokalnego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.5.2. Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych

Zintegrowanie taryfowe na obszarze Partnerstwa to przede wszystkim wyzwanie dla Partnerów. Obszar Partnerstwa to zarówno gminy jak i powiaty o różnej wielkości. Organizacja transportu lokalnego dla tak zróżnicowanego obszaru wymaga czasu, wysiłku i chęci ze strony Partnerów dla wypracowania kompromisu.

Rozwiązaniem najprostszym, inicjującym współpracę pomiędzy Partnerami, jest zawiązanie porozumienia transportowego przez przewoźników lokalnych. Jest to opcja korzystna zwłaszcza dla jednostek samorządu terytorialnego, które posiadają podmioty wewnętrzne wykonujące transport publiczny. Celem tych podmiotów jest przede wszystkim realizowanie zadań publicznych w zakresie wykonywania przewozów regularnych, dlatego często są to jednostki nierentowne, dotowane przez samorząd, stanowiące duże obciążenie dla lokalnego budżetu.

Zakres zawartego porozumienia może być różny – zależy od woli i potrzeb przewoźników. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest wzajemne honorowanie biletów na wybranych przez przewoźników liniach komunikacyjnych czy odcinkach tras. Porozumienie może obejmować zarówno bilety jednorazowe jak i miesięczne, w zależności od specyfiki trasy. Wybrane bilety obydwu przewoźników będą obowiązywały także w autobusach drugiego przewoźnika. W porozumieniu przewoźnicy ustalają przede wszystkim sposób rozliczania tak wykonywanych przewozów – podziału zysków uzyskanych z tytułu wykonanych przewozów. Zaletą takiego rozwiązania jest brak oddziaływania na dotychczas stosowane przez przewoźników ulgi.

Kolejna propozycja to zawarcie porozumienia przez przewoźników lokalnych, celem utworzenia dodatkowego, wspólnego biletu. Bilet ten uprawniałby podróżnych do korzystania z transportu na trasach wskazanych przez przewoźników – sygnatariuszy porozumienia, z możliwością przesiadania się w ramach przewozów różnych przewoźników. Byłaby to oferta alternatywna dla aktualnych ofert przewoźników, która nie wpływałaby na obecnie stosowane taryfy, ulgi czy rozkład jazdy. Jak wynika z przeprowadzonych badań, podróżni wskazują konieczność posiadania kilku biletów jako szczególnie uciążliwą w ramach transportu lokalnego. Wspólny bilet stanowiłby znaczne ułatwienie dla dotychczasowych podróżnych i byłby sposobem na pozyskanie nowych klientów.

Proponowany bilet może przyjąć dowolną formę, zarówno biletu jednorazowego jak i miesięcznego. Rozwiązaniem optymalnym zdaje się być bilet czasowy, uprawniający do swobodnego przemieszczania się transportem organizowanym przez przewoźników w czasie wskazanym na bilecie, z dowolną liczbą przesiadek (np. bilet kilkugodzinny lub całodniowy).

Powyższe rozwiązanie nie generuje dodatkowych kosztów, poza tymi niezbędnymi do stworzenia biletu (opracowanie graficzne, druk) oraz ustalenia jego ceny i sposobu podziału zysku ze sprzedaży. Poza niewątpliwymi zaletami, jakimi jest prostota i niewielki koszt, należy zaznaczyć, że taki bilet miałby charakter komercyjny i stanowiłby dodatkowy przychód dla przewoźników. Rozwiązanie nie stanowiłoby zatem

przewozu o charakterze użyteczności publicznej i w konsekwencji nie podlegałoby dotowaniu z budżetu z tytułu stosowanych ulg.

2.5.3. Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy

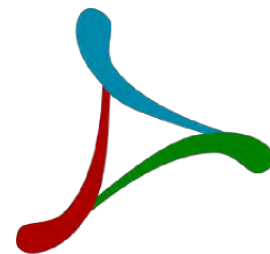
a) Gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Obowiązek zapewniania mieszkańcom gminnych przewozów pasażerskich często jest sporym obciążeniem dla gminy i jej budżetu. Gmina rzadko posiada własny tabor i środki zapewniające jej samodzielną obsługę transportu lokalnego. W przypadku kiedy gmina nie posiada podmiotu wewnętrznego – przewoźnika będącego własnością gminy, gmina jako organizator transportu ma obowiązek w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dokonania wyboru operatora, który będzie wykonywał przewozy na jej rzecz.

Zasadniczo gmina obowiązana jest dokonać wyboru przewoźnika w sposób otwarty - poprzez procedurę przetargową na podstawie ustawy Prawo Zamówień Publicznych lub w drodze koncesji na usługi. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku implementacji Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, przewiduje jednak wyjątkowe okoliczności, w których gmina może samodzielnie dokonać wyboru przewoźnika i bezpośrednio zawrzeć z nim umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy, organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę w przypadku gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględniając powyższe, gminy mogą niekiedy bezpośrednio zdecydować się na przewoźnika, który będzie realizował przewozy zgodnie z ich potrzebami i oczekiwaniami. Niezależnie od trybu, gmina może skorzystać z usług podmiotu całkowicie komercyjnego - takiego wyboru dokonała gmina Prudnik, która korzysta z usług Arriva Oddział Prudnik na wybranych liniach komunikacyjnych (wybrany w drodze przetargu nieograniczonego). Alternatywnie organizator może nawiązać



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

współpracę z którymś z podmiotów wewnętrznych należących do okolicznych jednostek samorządu terytorialnego.

Powyższe porozumienie pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego w praktyce składa się z dwóch etapów. Strony inicjują współpracę poprzez podjęcie odpowiednio przez gminę i powiat uchwał w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Następnie, już z udziałem podmiotu wewnętrznego – przewoźnika, zawierają trójstronną umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Obecnie Powiat Nyski poprzez Radę Powiatu podjął uchwały o nawiązaniu współpracy z Gminą Pakosławice oraz Gminą Skoroszyce, których ostatecznym rezultatem ma być wykonywanie przez PKS Nysa gminnych przewozów pasażerskich na terenie tych gmin.

Powyższe rozwiązanie niesie ze sobą bezsporne korzyści zarówno w strefie finansowej, jak i w zakresie rozwoju Partnerstwa. Niewątpliwie zlecenie przewozów podmiotom lokalnym będącym własnością samorządów jest niekiedy jedynym ratunkiem dla ich funkcjonowania, gdyż w kontekście zmieniającej się charakterystyki współczesnego transportu, coraz bardziej opierającego się na transporcie indywidualnym, podmioty te często borykają się z problemami finansowymi, a ich zadłużenie stanowi obciążenie dla samorządowych budżetów. Podmioty takie jak PKS Nysa wykonują również powiatowe przewozy pasażerskie na terenie gmin. Zasadnym wydaje się więc zlecenie wykonywania dodatkowego transportu jednostce, która częściowo funkcjonuje już w obszarze lokalnego transportu. Jest to również rozwiązanie niewątpliwie korzystne ze względu na możliwą lokalną współpracę pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, co zwiększa integrację transportową regionu.

b) Integracja wielu podmiotów w świetle wykonywania publicznego transportu zbiorowego

Współpraca w zakresie publicznego transportu zbiorowego może przyjmować różnorodny kształt organizacyjny. Jednym z możliwych rozwiązań jest nawiązanie współpracy pomiędzy przewoźnikami, poprzez zawiązanie porozumienia taryfowego lub utworzenie związku przewoźników. Na terenie Partnerstwa funkcjonuje 5 głównych przewoźników: MZK Nysa (w zakresie komunikacji miejskiej na terenie gminy Nysa) oraz PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg oraz Arriva Oddział Prudnik. W obecnej sytuacji faktyczno-prawnej mało prawdopodobnym jest, aby wszyscy przewoźnicy dobrowolnie zawiazali współpracę. Część z nich stanowi jednostki zewnętrzne wobec gmin i działa na podstawie umów zawartych z gminami lub powiatami. Są to przede wszystkim przedsiębiorcy działający w oparciu o konkurencyjność prezentowanych ofert.

Lokalny transport, stanowi zadanie własne gminy o charakterze obowiązkowym. Może być on organizowany przez gminę samodzielnie, lub w drodze porozumienia gmin czy związku międzygminnego. Gminy posiadające zdolność do samodzielnego zapewnienia transportu zbiorowego na swoim obszarze to przeważnie duże gminy o charakterze miejskim, posiadające wystarczające zaplecze w postaci samorządowego zakładu budżetowego czy spółki komunalnej, za pomocą których gmina jest w stanie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

zapewnić mieszkańcom transport publiczny. Gminy, które nie są zdolne do wykonywania transportu, wybierają jedną z form współpracy z gminami ościennymi, np. w drodze porozumienia, w którym gmina powierza innej wykonywanie zadań publicznych objętych porozumieniem. Druga gmina przyjmuje wówczas na siebie prawa i obowiązki związane z zadaniami gminy pierwszej, mając często obowiązek uczestniczenia w kosztach realizacji powierzonego zadania – czyli wykonywania przewozów regularnych.

Porozumienia wskazane powyżej funkcjonują już obecnie na terenie Partnerstwa Nyskiego. MZK Nysa realizuje obsługę komunikacji miejskiej na terenie miasta Nysa. Jest podmiotem wewnętrznym, spółką komunalną, której wyłącznym właścicielem jest gmina Nysa. Posiada własny tabor i strukturę organizacyjną, sprawnie funkcjonującą na terenie gminy. Niewątpliwie racjonalnym jest więc nawiązywanie współpracy z Nysą przez gminy ościenne (takie jak Otmuchów), które nie są zdolne samodzielnie zapewnić transportu na swoim terenie bez ponoszenia kosztów znacznie przewyższających ich możliwości finansowe. W takim porozumieniu, gminy przenoszą wykonywanie transportu publicznego na gminę zobowiązującą się, ustalając jednocześnie ewentualną odpłatność za wykonywanie usług. Analogiczne rozwiązanie mogą stosować gminy w porozumieniu z innymi operatorami, np. z PKS'ami świadczącymi usługi przewozowe.

Należy jednak pamiętać, że w zakresie wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na drodze porozumienia powiat może scedować wykonywanie zadań z zakresu przewozów lokalnych na gminę, ale nigdy odwrotnie.

Wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich – przewozów międzygminnych niewykraczających poza granicę powiatu – należy do zadań własnych powiatu. Podobnie jak w przypadku gmin, powiaty mogą zawierać stosowne porozumienia z powiatami sąsiadującymi, celem przekazania jednemu z nich wykonywania transportu międzygminnego. Podobnie jak w przypadku porozumień gminnych, zawierane porozumienie powinno określać przede wszystkim podział kosztów realizacji zadań publicznych i ewentualny podział przychodów czerpanych z przewozów.

Proponowanym rozwiązaniem, najkorzystniejszym z punktu widzenia zacieśniania współpracy pomiędzy Partnerami, jest utworzenie związku międzygminnego pomiędzy gminami - Partnerami. Jest to opcja najdalej idąca w zakresie integracji, pozwalająca na wspólne decydowanie przez gminy o kierunku rozwoju lokalnego transportu, nie tylko w zakresie utworzenia wspólnej taryfy przewozowej, ale potencjalnie również wspólnych rozkładów jazdy, organizacji węzłów przesiadkowych, dystrybucji i promocji usług etc.

Związek międzygminny uważany jest za najbardziej zaawansowaną formę współdziałania jednostek samorządu terytorialnego. Utworzenie związku skutkuje bowiem powstaniem odrębnej osoby prawnej. Ponadto, przepisy prawa dopuszczają ponadto do udziału w związkach międzygminnych również miasta na prawach powiatu. Zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego określają, które zadanie należące do zakresu ich działania będzie wykonywane wspólnie i w tym celu tworzą związek, na który przenoszą wykonywanie tego zadania. Warto podkreślić, że od momentu utworzenia to związek przejmuje na siebie odpowiedzialność za realizację przekazanych zadań. Związek działa w oparciu o przyjęty przez rady zainteresowanych gmin statut.

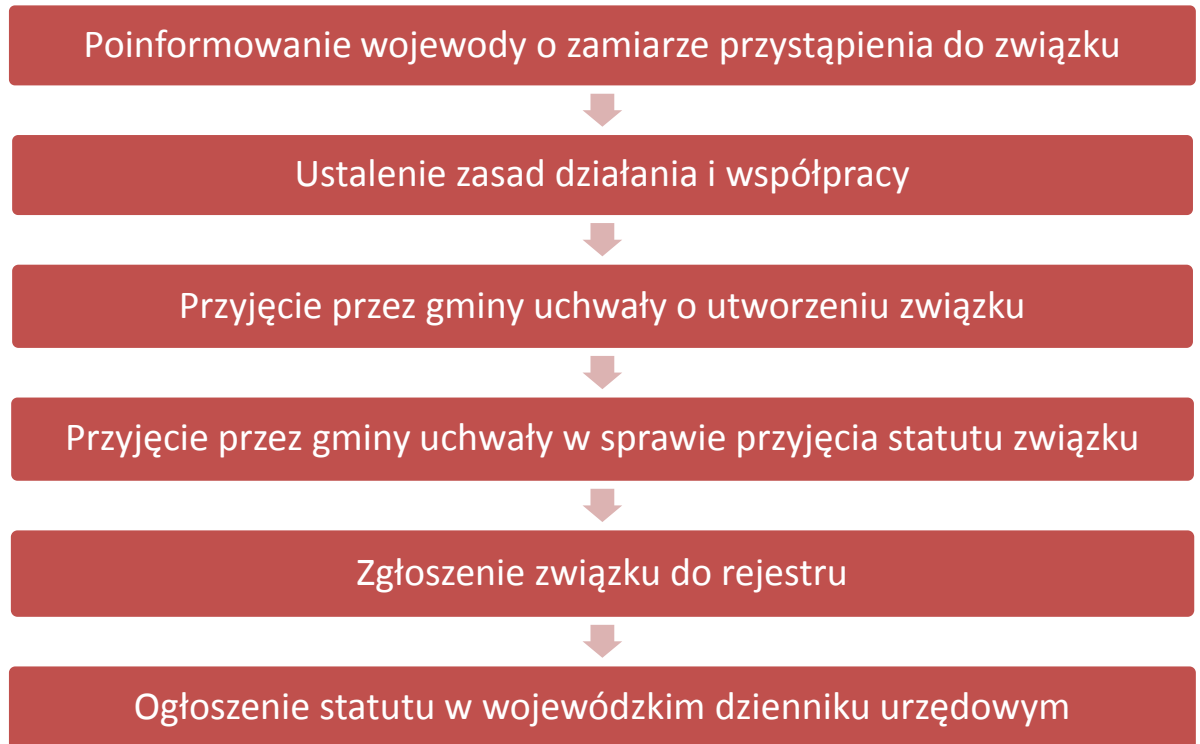


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Organem stanowiącym i kontrolnym związku jest Zgromadzenie związku, w którego skład wchodzi wójtowie gmin (burmistrzowie, prezydenci miast) wchodzących w skład w związku. Spośród swoich członków zgromadzenie wybiera Zarząd związku, który będzie operował jako organ wykonawczy. Po zarejestrowaniu związku, z dniem ogłoszenia statutu związek międzygminny nabywa osobowość prawną i może rozpocząć wykonywanie działalności w ramach realizacji celów, dla których został powołany.

Rysunek 63 Powstanie związku międzygminnego.

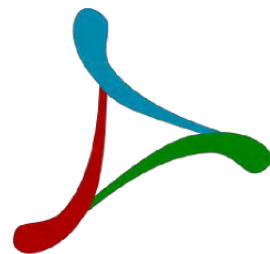


2.5.4. Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Powołanie związku nie powoduje automatycznie integracji w zakresie transportu lokalnego. To w jakich obszarach nastąpi przekazanie kompetencji związkowi zależy od skłonności gmin do integracji oraz ich chęci do aktywnego udziału w tworzeniu i realizacji wspólnej polityki transportowej. Istotną rolę odgrywać będą również możliwości finansowe gmin – członków związku.

Zgromadzenie związku międzygminnego to najistotniejszy organ z punktu widzenia integracji. Jest organem stanowiącym i kontrolnym związku, decydującym o kierunkach, w jakich zmierzać będą działania związku, w szczególności realizacja zadań statutowych. Poza podejmowaniem uchwał o charakterze „organizacyjnym”, tj. w sprawach dotyczących członkostwa w związku, planowania finansowego, zasad zarządzania majątkiem, wysokości stawki dla obliczenia składki członkowskiej gmin etc.,

to do zgromadzenia należeć będzie uchwalenie wspólnej taryfy za usługi transportu lokalnego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 64 Struktura organizacyjna związku

	• GMINY
Organ stanowiąco-kontrolny	• Zgromadzenie
Organ wykonawczy	• Zarząd
Aparat pomocniczy	• Biuro

Związek międzygminny może utworzyć w ramach swojej struktury jednostkę organizacyjną – zarząd transportu, która zajmie się analizą aktualnych potrzeb transportowych związku, planowaniem i realizacją usług przewozowych oraz ogólną organizacją działań związku.

Poprzez zawiązanie przez gminy związku międzygminnego i przystąpienie do tego związku, gminy przekazują związkowi swoje prawa i obowiązki, które łączą się z wykonywaniem zadania publicznego, które zostało przez gminy związkowi powierzone. Oznacza to, że związek wykonuje je we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność, przy pomocy swoich organów. W kontekście utworzenia zintegrowanej taryfy to związek (a nie gminy) podpisywałby umowy z operatorami transportu lokalnego. Przewoźnik, który byłby zainteresowany wykonywaniem przewozów, musiałby uwzględnić taryfy ustalone przez związek, a zatem konkurencja pomiędzy przewoźnikami opierałaby się nie na kryterium ceny, ale przede wszystkim na jakości świadczonych usług.

Działalność związku nie musi ograniczać się do ujednoczenia taryfy. W przypadku pozytywnego odzewu ze strony gmin i porozumienia w sprawie pogłębienia integracji transportowej, utworzona jednostka organizacyjna mogłaby zająć się również projektowaniem linii komunikacyjnych, ustalaniem rozkładów jazdy, kontrolowaniem jakości usług przewozowych czy zawieraniem umów z przewoźnikami.

2.5.5. Zintegrowany system taryfowy

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego w dużej mierze zależy od określenia przez członków związku potrzeb właściwych dla ich obszaru. Należy uwzględnić zróżnicowany potencjał społeczny i gospodarczy gmin, odmienne doświadczenia posiadane przez gminy w zakresie organizacji i zarządzania transportem, zróżnicowany poziom cen, ilości i jakości organizowanych lub zamawianych usług publicznego transportu zbiorowego przez poszczególne gminy, a także przewidywane rozbieżne oczekiwania gmin, co do pożądanej ilości i jakości transportu, oraz kosztów jego funkcjonowania.

W obecnej sytuacji docelową integrację można podzielić na dwie sfery: komunikacji miejskiej oraz transportu lokalnego w zakresie przewozów regularnych. Jedynie gmina miejska Nysa posiada infrastrukturę i jednostkę organizacyjną realizującą



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

komunikację miejską w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Funkcjonuje ona na stosunkowo ograniczonym terenie i, ze względu na uregulowania prawne, stosuje stawki taryfowe ustalone niezależnie przez Radę Miasta Nysa, z uwzględnieniem szeregu ulg wynikających z przepisów szczególnych. W pozostałym obszarze Partnerstwa przewozy regularne wykonywane są przez przewoźników wybranych przez gminy do wykonywania gminnych przewozów pasażerskich i właśnie w tym zakresie zachodzi wyraźna możliwość integracji systemu taryfowego.

Gminy, po dokonaniu analizy finansowej i wzajemnego zapotrzebowania na połączenia pasażerskie, mogą określić wspólną taryfę dla przewozów lokalnych, która stopniowo zostanie wdrożona na terenie partnerstwa. Jak wynika z analizy przedstawionej w rozdziale poprzedzającym, każdy przewoźnik obecnie stosuje własną taryfę i jak wynika z zestawienia, o ile średnie ceny biletów normalnych Arriva Sp. z o.o. oraz PKS Głubczyce są do siebie zbliżone, tak różnica pomiędzy cenami oferowanymi przez PKS Nysa i PKS Brzeg wynosi ok. 2 złote. Jest to sytuacja niekorzystna przede wszystkim dla podróżnych. Wprowadzenie wspólnej taryfy z pewnością zadowoli pasażerów, ponadto może być to pierwszy krok do wprowadzenia wspólnego systemu biletowego w przyszłości.

2.5.6. Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Stosownie do sposobu integracji wybranego przez Partnerów, koniecznym może okazać się podzielenie obszaru Partnerstwa Nyskiego na strefy taryfowe, np. strefę miejską, podmiejską i obwodową. Niezbędne jest również określenie rodzaju systemu taryfowego ściśle związanego z rodzajem przyjętej integracji. W zależności od wybranego rozwiązania, korzystnym może okazać się przyjęcie systemu opartego na biletach jednorazowych, działających na obszarze ograniczonym do jednej lub kilku linii komunikacyjnych (rozwiązanie wskazane dla małych obszarów integracji, np. w ramach porozumień międzygminnych), na biletach czasowych, ważnych na wielu liniach komunikacyjnych w ograniczonym przedziale czasowym (zaleca się np. w przypadku porozumień taryfowych przewoźników) oraz system mieszany, będący połączeniem obu tych rozwiązań, z możliwym również zastosowaniem dodatkowego wspólnego biletu (optymalny system dla związku międzygminnego).

2.5.7. Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów

Nie sposób wskazać obecnie konkretnych rozwiązań kwotowych w zakresie podziału środków ze sprzedaży biletów we wspólnej taryfie, gdyż jak wskazano w analizie, nie ma możliwości dokonania całkowitej integracji taryfowej. Wysokość ewentualnego dochodu zależeć będzie bezpośrednio od rozwiązania przyjętego przez członków Partnerstwa. Czynniki takie jak przewidywane przychody ze sprzedaży, wydatki będące w zasięgu gmin/powiatów przeznaczonych na realizację i organizację usług przewozowych czy możliwość pokrycia z własnego budżetu ewentualnej różnicy pomiędzy przychodami a wydatkami różnią się dla każdej z proponowanych metod integracji. W przypadku utworzenia dodatkowej taryfy nie znajdują zastosowania przepisy

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

o ulgach ustawowych, co oznacza brak dotacji do ulg z budżetu państwa. Z kolei rozwiązanie w postaci transportowego związku międzygminnego wymaga od członków związku deklaracji co do szacunkowej partycypacji w wykonywaniu transportu – czy to poprzez udostępnienie środków czy wysokości składki członkowskiej wpłacanej na rzecz związku przez Partnerów. Dlatego dopiero z chwilą dokonania przez Partnerów wyboru kształtu systemu taryfowego i źródła jego regulacji możliwe będzie dokonanie rachunku finansowego i przeliczenie ewentualnych zysków i kosztów integracji. Wskazać można, że w transporcie publicznym zbiorowym, sposób obliczania przewozów oparty jest na przyjętej przez przewoźnika jednostce rozliczeniowej. Podstawowymi jednostkami rozliczeniowymi mogą być:

- Liczba wozokilometrów realizowana na terenie każdej z gmin
- Liczba pasażerów w poszczególnych kursach
- Wielkość (pojemność) taboru
- Struktura mieszana obejmująca część lub wszystkie wykazane jednostki w określonej strukturze procentowej

Przyjęta ostateczna struktura finansowania transportu publicznego jak i ewentualny podział zysków ze sprzedaży biletów powinna odzwierciedlać charakter realizowanych przewozów jak i korzyści wynikające z jego funkcjonowania.

2.5.8. Dotacje i rekompensaty

Podobnie jak w przypadku podziału środków ze sprzedaży biletów, nie sposób na stan obecny przedstawić dokładnej analizy wyznaczania wysokości dotacji i rekompensat. Przykładowo, w obecnym stanie prawnym nie stosuje się dotacji z budżetu jednostek samorządu terytorialnego spółkom komunalnym, wykonującym zadania związane z publicznym transportem drogowym. W przypadku wyboru rozwiązania opartego na funkcjonowaniu spółki komunalnej zastosowanie znajdują rekompensaty przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007. Z kolei wspólny bilet regionalny utworzony z inicjatywy przewoźników ma charakter komercyjny, a co za tym idzie nie otrzymuje wsparcia z środków publicznych. Problem rekompensat wiąże się ściśle z wymaganiami stawianymi krajom członkowskim przez prawodawstwo unijne, m.in. w ww. rozporządzeniu. Parametry, na podstawie których określana jest rekompensata muszą zostać wyraźnie określone z góry, wielkość rekompensaty musi opierać się na szacunkowo określonych kosztach, a ponadto przedsiębiorca beneficjent musi zostać wybrany w określonym trybie. Na etapie poszukiwania optymalnych rozwiązań wskazanie jednoznacznego sposobu wyznaczania wysokości dotacji i rekompensat jest niemożliwe.

Tryby w jakich udzielane są świadczenia usług w transporcie publicznym, ze względu na konieczność implementacji prawa unijnego do polskiego porządku prawnego, odpowiadają trybom regulowanym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym i wspomnianym już w niniejszym opracowaniu, tj. tryb przetargowy, koncesji, oraz tryby „bezpośrednie” – korzystanie z usług podmiotu wewnętrznego, świadczenia nieprzekraczające progów określonych w rozporządzeniu oraz wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Niezależnie od procedury, zgodnie z rozporządzeniem obliczenie rekompensaty wymaga określenia:

- jednoznacznie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które musi wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, jak również obszar geograficzny, którego zobowiązania te dotyczą;
- z góry, w sposób obiektywny i przejrzysty parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty oraz rodzaj i zakres wszelkich ewentualnie przyznanych praw wyłącznych, w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty,
- określają zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług.

Ponadto w przypadku udzielenia wykonywania lokalnego transportu pasażerskiego bezpośrednio, bez przeprowadzenia przetargu zastosowanie mają zawarte w załączniku do rozporządzenia szczegółowe zasady mające zastosowanie do przyznawania rekompensaty w powyższych przypadkach.

2.5.9. Dalsza integracja transportu

Jak już zostało to wcześniej podkreślone, działalność związku międzygminnego utworzonego przez Partnerów celem wykonywania publicznego transportu zbiorowego nie musi ograniczać się do wprowadzenia wspólnej taryfy. Gminy na etapie tworzenia związku określają zadania i cele jakie realizować będzie związek. Wydaje się naturalnym, iż w przypadku osiągnięcia porozumienia co do ujednoczenia taryfy za przewozy lokalne, kolejnym krokiem byłoby wprowadzenie spójnych graficznie biletu i rozkładu jazdy. Wskazana jest również koordynacja układu linii komunikacyjnych na terenie Partnerstwa, co niewątpliwie ułatwi wykonywanie przewozów, w szczególności w sytuacji, w której linia obejmuje więcej niż jedną gminę. Sporym udogodnieniem dla pasażerów byłoby utworzenie wspólnego, zsynchronizowanego rozkładu jazdy – wybierani przez organizatora według właściwej procedury operatorzy przewozów wykonywaliby je na określonych liniach, według określonego przez związek rozkładu.

W przypadku utworzenia przez związek międzygminny zarządu transportu, który pełniłby funkcję niejako koordynatora systemu transportu, organ ten dysponowałby analizami transportu i informacjami na temat lokalnych potrzeb transportowych. Z punktu widzenia realizacji zadań i potrzeb lokalnych gminy, korzystne jest dążenie do integracji transportu zbiorowego i transportu indywidualnego. Tworzenie centrów przesiadkowych czy parkingów dla samochodów, infrastruktury rowerowej może stanowić dodatkową korzyść z integracji w przyszłości.

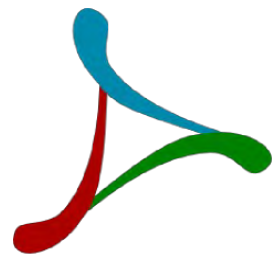
2.5.10. Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, obszar Partnerstwa Nyskiego jest obszarem zróżnicowanym i niejednorodnym w zakresie realizowanych usług transportowych. Wielość niezależnych przewoźników nie sprzyja funkcjonalności transportu lokalnego - wiąże się z różnymi biletami, w różnych cenach, brakiem zsynchronizowanych rozkładów jazdy, nieopłacalnością wykonywania przewozów na

niektórych liniach komunikacyjnych. Aby poprawić efektywność transportu publicznego i zachęcić podróżnych do korzystania z transportu zbiorowego zalecane jest podjęcie przez Partnerów działań zmierzających do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych.

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego jest realną szansą na zacieśnienie współpracy pomiędzy Partnerami w zakresie transportu. Pomimo częściowych przeszkód prawno-organizacyjnych, w szczególności dotyczących ulg ustawowych, możliwe jest częściowe zharmonizowanie działalności transportowej, w zakresie określonym przez Partnerów. Zależnie od zaangażowania i woli Partnerów niniejsze opracowanie proponuje szereg rozwiązań prawnych, umożliwiających integrację na obszarze Partnerstwa. Od rozwiązania zakładającego poszerzenie obecnej oferty przewozowej – wzajemne honorowanie biletów, wspólny bilet, z jednoczesnym utrzymaniem dotychczasowego status quo w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego - opcja ta jest w dużej mierze zależna od przewoźników i wyrażenia przez nich chęci podjęcia współpracy, po rozwiązanie, które zakłada utworzenie niezależnego podmiotu, który przejąłby organizowanie transportu lokalnego. Gminy przekazując związkowi decydowanie o kształcie polityki transportowej regionu Partnerstwa i czynnie współpracując w ramach związku mają szansę na zbudowanie spójnego systemu transportu publicznego, odpowiadającego nie tylko ich indywidualnym potrzebom, ale i zbiorowym wymaganiom stawianym przez Partnerstwo.

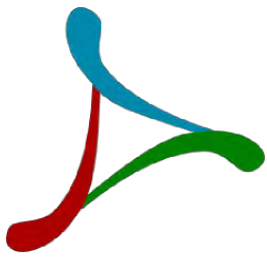
Biorąc pod uwagę specyfikę regionu, zdolność finansową członków Partnerstwa oraz aktualny stan prawny, optymalne rozwiązanie będzie znajdować się pośrodku, pomiędzy wspomnianymi powyżej rozwiązaniami. Najprostsze funkcjonalnie zdaje się zawieranie porozumień pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za transport. Porozumienia międzygminne, międzypowiatowe oraz porozumienia pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego, można określić jako swoisty kompromis, spełniający zarówno warunek integracji pomiędzy Partnerami, jak i nieobciążający radykalnie budżetów samorządowych. Porozumienie zakłada przekazanie wykonywania transportu lokalnego przez podmiot odpowiedzialny innemu podmiotowi. Część Partnerów posiada własne zaplecze komunikacyjne w postaci własnego taboru. Z kolei część gmin charakteryzuje mała powierzchnia i ograniczony budżet. Wszystkie te podmioty jednakowo obciążone są obowiązkiem wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na poziomie gminnym i powiatowym. Nawiązanie współpracy w postaci porozumienia jednocześnie zapewnia jednej z jego stron dodatkowy dochód, a drugiej pozwala na zawarcie umowy na korzystniejszych warunkach bez konieczności organizowania własnego taboru czy dokonywania wyboru w drodze przetargu, który nie gwarantuje wyboru oferty mieszczącej się w granicach możliwości finansowych organizatora przewozów transportu zbiorowego. Takie porozumienie umożliwia zapewnienie obsługi transportowej przynajmniej na minimalnym poziomie, a ponadto w przypadku dalszego rozwoju przewozów i zwiększenia ilości pasażerów, pozwala na stopniowe redukcje kosztów własnych organizatora i zwiększenie samofinansowości wykonywanych przewozów.



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

Należy również zaznaczyć, że Partnerzy realizując działania zmierzające do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych powinni mieć na uwadze, że znaczna część pasażerów to ludzie zagrożeni wykluczeniem społecznym oraz osoby niepełnosprawne, co nie może zostać pominięte przy kreowaniu cen biletów na transport publiczny. Niezależnie od wyboru sposobu integracji wykonywania przewozów, podmioty odpowiedzialne winny również dążyć do radykalnego odmłodzenia taboru – m.in. przez pozyskanie środków zewnętrznych na zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Wszystkie proponowane rozwiązania umożliwiają nawiązanie współpracy i otwierają drogę do dalszej integracji. Żadne z rozwiązań nie ogranicza nowym Partnerom udziału we wspólnym publicznym transporcie zbiorowym, niezależnie od wybranej formy i zakresu integracji. Być może działania ustawodawcy umożliwią ponadto pełną integrację taryfową w niedalekiej przyszłości.



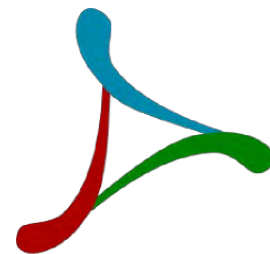
MINISTERSTWO
ROZWOJU



3. Wizja, Cele i kierunki działań

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacją publiczną, komunikacją drogową oraz infrastrukturą pieszo-rowerową.

WIZJA



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

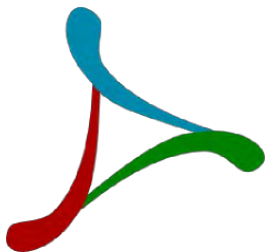
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

System komunikacyjny OF PN do roku 2030 umożliwi mieszkańcom swobodę przemieszczania się, bez względu na wybrany środek transportu, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie to miejsce przyjazne dla mieszkańców i biznesu o wysokiej jakości, spójności i dostępności do systemu komunikacyjnego. To miejsce sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się towarów i osób - indywidualnie bądź zbiorowo, z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

System transportowy na obszarze Partnerstwa Nyskiego w roku 2030 cechować będzie:

- **Nowoczesność** – wykorzystywanie nowoczesnych i inteligentnych systemów i technologii zarówno w zakresie organizacji, nadzoru i sterowania ruchem, jak również nowoczesny i ekologiczny tabor przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych;
- **Atrakcyjność** – dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców i turystów;
- **Konkurencyjność** systemu komunikacji publicznej w zakresie kosztowym, czasowym oraz jakości usługi i obsługi;
- **Efektywność** systemu transportu w zakresie optymalnego wykorzystania infrastruktury oraz organizacji ruchu zapewniający sprawne i bezpieczne przemieszczanie towarów i osób na obszarze Partnerstwa;
- **Spójność** – zagwarantowanie dostępności komunikacji publicznej na linii siedziba gminy – miasto powiatowe oraz na linii sołectwo – siedziba gminy;
- **Możliwość integracji** – sposobność powiązania systemu komunikacji publicznej działającej na terenie OF PN z innym systemem komunikacji publicznej innych jednostek terytorialnych bądź obszarów funkcjonalnych;
- **Rozwój zrównoważony systemu komunikacyjnego** – przy zagwarantowaniu możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń przy zastosowaniu następujących zasad ograniczenie emisji CO₂ i odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów oraz minimalizację wykorzystanie gruntów, a także ograniczenie natężenie hałasu.

Cele i kierunki działań

Z uwagi na fakt, iż Partnerstwo Nyskie to obszar funkcjonalny, poniższe cele mają charakter jednolity dla całego obszaru oraz przyczynią się do poprawy spójności i dostępności komunikacyjnej OF PN 2020, z zachowaniem zasad rozwoju zrównoważonego.

Obszar funkcjonalny to wyodrębniony przestrzennie obszar, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi oraz społeczno – gospodarczymi. Planowane działania w ramach Strategii mają charakter działań wewnętrznych, jaki i zewnętrznych. **Jednak działania o charakterze zewnętrznym.**

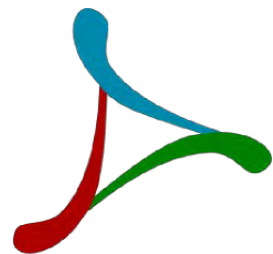
Priorytetem rozwoju OF PN 2020 jest stworzenie efektywnego systemu transportowego na jego obszarze.

Cele strategiczne i cele szczegółowe to pożądaný stan, którego osiągnięcie składa się na realizację priorytetu. Wyróżniono następujące cele strategiczne:

1. Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN (**KOMUNIKACJA PUBLICZNA**)
2. Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN (**KOMUNIKACJA DROGOWA**)
3. Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN (**INFRASTRUKTURA PIESZO-ROWEROWA**)

Cele szczegółowe w ramach komunikacji publicznej (KOMUNIKACJA PUBLICZNA):

1. Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.
2. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.
3. Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).



Cele szczegółowe w ramach komunikacji drogowej (KOMUNIKACJA DROGOWA):

1. Poprawa jakości systemu drogowego.
2. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.
3. Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

Cele szczegółowe w ramach infrastruktury pieszo-rowerowej (INFRASTRUKTURA PIESZO-ROWEROWA):

1. Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.
2. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.

Spodziewane korzyści dla Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 z realizacji celów i zadań Strategii Rozwoju Transportu OF PN:

- Stworzenie efektywnego i spójnego systemu transportowego odzwierciadlającego rzeczywiste powiązania funkcjonalne.
- Stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych sposobów komunikacji w opozycji do transportu samochodowego – rozwój systemu komunikacji rowerowej.
- Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną (zwiększenie liczby użytkowników) dzięki poprawie efektywności komunikacji publicznej.
- Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców – promocja korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Zakup nowoczesnego i ekologicznego niskoemisyjnego taboru przystosowanego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych oraz dostosowanego do rzeczywistych potoków pasażerskich.
- Niwelacja niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez budowę ciągów pieszych i rowerowych.
- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej obszaru OF PN poprzez budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci miejsc odpoczynkowych.
- Budowa nowych ciągów dróg z dala od zabudowy mieszkaniowej – wprowadzenie ruchu tranzytowego.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI STRATEGICZNEJ DLA STRATEGII ROZWOJU
TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

TOM II

STUDIUM KOMUNIKACYJNE

ZAŁĄCZNIK 2C

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

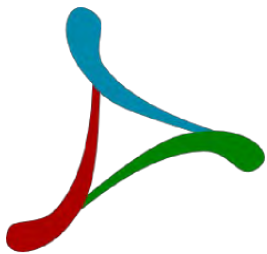
WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



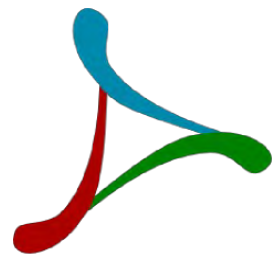


Spis treści

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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.....	16
2.2.1. Komunikacja publiczna	16
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.....	43
2.5.3. Infrastruktura rowerowa	44
2.6. Gmina Głuchołazy	45
2.6.1. Komunikacja publiczna	45
Zakup i wprowadzenie nowoczesnego taboru.....	48
2.6.2. Komunikacja drogowa i parkingi.....	49
2.6.3. Infrastruktura rowerowa	53
2.7. Gmina Korfantów	55



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.7.1. Komunikacja publiczna	55
2.7.2. Komunikacja drogowa i parkingi	58
2.7.3. Infrastruktura rowerowa	62
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	80
2.10.1. Komunikacja publiczna	80
2.10.2. Komunikacja drogowa i parkingi	82
2.10.3. Infrastruktura rowerowa	87
2.11. Gmina Paczków	91
2.11.1. Komunikacja publiczna	91
2.11.2. Komunikacja drogowa i parkingi	93
2.11.3. Infrastruktura rowerowa	98
2.12. Gmina Skoroszyce	100
2.12.1. Komunikacja publiczna	100
2.12.2. Komunikacja drogowa i parkingi	103
2.12.3. Infrastruktura rowerowa	106
2.13. Powiat głubczycki	108
2.13.1. Komunikacja publiczna	108
2.13.2. Komunikacja drogowa i parkingi	110
2.13.3. Infrastruktura rowerowa	112
2.14. Gmina Branice	113
2.14.1. Komunikacja publiczna	113
2.14.2. Komunikacja drogowa i parkingi	116
2.14.3. Infrastruktura rowerowa	120
2.15. Gmina Kietrz	122

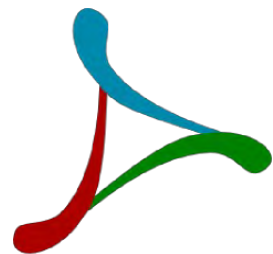


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.15.1.	Komunikacja publiczna	122
2.15.2.	Komunikacja drogowa i parkingi	124
2.15.3.	Infrastruktura rowerowa	128
2.16.	Gmina Głubczyce	131
2.16.1.	Komunikacja publiczna	131
2.16.2.	Komunikacja drogowa i parkingi	132
2.16.3.	Infrastruktura rowerowa	136
2.17.	Gmina Grodków	138
2.17.1.	Komunikacja publiczna	138
2.17.2.	Komunikacja drogowa i parkingi	139
2.17.3.	Infrastruktura rowerowa	141
2.18.	Podsumowanie i rekomendacje	142
3.	Analiza ruchu rowerowego w kontekście dojazdów do pracy oraz turystyki i rekreacji – określenie zapotrzebowania i kierunków rozwoju tras rowerowych	146
4.	Analiza polityki parkingowej ze wskazaniem zapotrzebowania na powstanie nowych miejsc parkingowych, w tym parkingów dostosowanych do postoju samochodów przewożących materiały niebezpieczne	152
5.	Analiza ruchu towarowego na OF PN 2020 oraz wskazanie rozwiązań ograniczających negatywne skutki transportu towarowego w obszarach zurbanizowanych.	156
6.	Ogólna charakterystyka terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe oraz pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne dokonana pod kątem połączeń komunikacyjnych.	158
6.1.	Tereny przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne	158
6.2.	Tereny przeznaczone pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne	160
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.	162
7.	Innowacyjne rozwiązania w transporcie publicznym	164
8.	Analiza ekonomiczna planowanych inwestycji liniowych	169
8.1.	Podstawowe założenia	169
8.2.	Koszty czasu w przewozach towarowych	171



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

8.3. Koszty wypadków drogowych	172
8.4. Koszty emisji toksycznych składników spalin	172
8.5. Koszty użytkowników i środowiska	173
9. Analiza finansowa	175
9.1. Nakłady na realizację projektu	176
9.2. Program sprzedaży. Kalkulacja przychodów ze sprzedaży	177
9.3. Określenie luki w finansowaniu	177
10. Wyniki analizy ekonomicznej.....	178
10.1. Analiza kosztów i korzyści.....	178



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

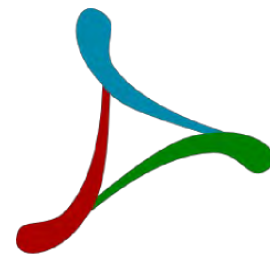
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel

Tabela 1 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie prudnickim	146
Tabela 2 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie nyskim	147
Tabela 3 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie głubczyckim	148
Tabela 4 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w Gminie Grodków	148
Tabela 5 Szacowana max. liczba potencjalnych użytkowników ścieżek rowerowych w wieku 13-65+	149
Tabela 6 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020	160
Tabela 7 Macierz relacji w dostępie mieszkańców do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych	162
Tabela 8 Założenia do analizy finansowej i ekonomicznej	176
Tabela 9 Nakłady na realizację projektu WI	176
Tabela 10 Struktura osiągniętych korzyści	178
Tabela 11 Wskaźniki ekonomiczne inwestycji	181

Spis wykresów

Wykres 1 Graficzne przedstawienie struktury korzyści	180
Wykres 2 Zestawienie wszystkich kosztów i korzyści projektu	183



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru PN 2020

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.• Niezadawalający stan obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów).• Niskie nakłady przeznaczone na rozwój i utrzymanie sieci dróg wszystkich kategorii – ograniczone budżety na realizacje inwestycji.
SZANSE	ZAGROŻENIA



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TRANSPORT DROGOWY

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• 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

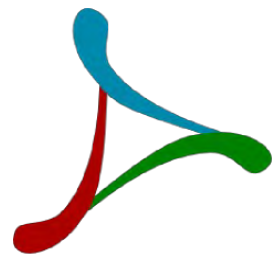
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Obszar Partnerstwa Nyskiego obsługiwany głównie przez: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg.• Występowanie prywatnych przewoźników na analizowanym obszarze.• Istnienie komunikacji miejskiej w Nysie i Prudniku.• Lokalnie występujące	<ul style="list-style-type: 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 Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Prudnik.• Niedostosowanie rozkładów jazdy do

Strona 8 z 183



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none">• Możliwość łatwego rozbudowania infrastruktury punktowej.• Zawarcie porozumienia Powiatu nyskiego z Gminą Pakosławice i Gminą Skoroszyce w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego	<p>godzin funkcjonowania dużych zakładów pracy na terenie OF PN.</p> <ul style="list-style-type: none">• 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 ościenne.• Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, przedsiębiorców	<ul style="list-style-type: none">• Zmniejszająca się liczba kursów komunikacji PKS.• Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej.

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

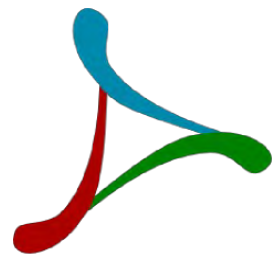
i samorządów.

- **Polityka proekologiczna Unii Europejskiej – wytyczne unijne dotyczące miejskich polityk transportowych.**
 - **Możliwość integracji komunikacji publicznej i kolei.**
 - **Rosnące koszty indywidualnej komunikacji samochodowej.**
- 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 kolejowych i zagospodarowania	<ul style="list-style-type: none">• Wąski przekrój pasa drogowego, niepozwalający na budowę tras



INFRASTRUKTURA ROWEROWA

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

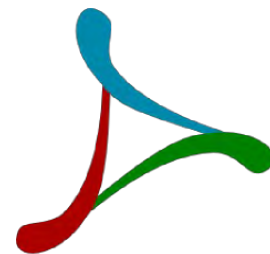
2.1.1. Komunikacja publiczna

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 z trwalszych materiałów. Poprawa stanu technicznego taboru autobusowego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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:

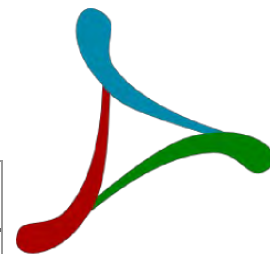
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg gminnych	<ul style="list-style-type: none">– Lubrza: ul. Nowej Naprawy, ul. Wolności– Prudnik: ul. Chopina, ul. Traugutta, ul. Sybiraków– Dytmarów– Rudziczka– Ścinawa– Łąka Prudnicka – Moszczanka– Prudnik – Preżynka,– Trzebina – Skrzypiec,– Krobusz – Radostynia,– Krobusz – Gostomia,– Gostomia – Nowa Wieś.	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
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	<p>Wydzielenie pasów do skrętu w lewo, budowa ronda oraz sygnalizacji świetlnej</p>
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– Prudnik – Biała– Prudnik ul. Wiejska– Prężynka – droga powiatowa	<p>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</p>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	Przeprawa mostowa: – 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:

- 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:

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

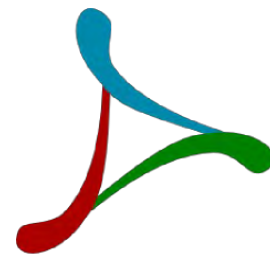
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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 – były tereny zalewowe – tama) Montaż stojaków rowerowych w Prudniku: <ul style="list-style-type: none">– Bank Zachodni ul. Piastowska– przy Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 1 ul. Gimnazjalna– przy instytucjach użyteczności publicznej: Urząd Miasta oraz Starostwo Powiatowe– w Parku Miejskim w Prudniku	Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków rowerowych na terenie powiatu prudnickiego.

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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, Wilków).- Pogórze - Nysa- Radostynia - Biała - Prudnik - Opole- Grabina - Biała - Prudnik - Nysa	BRAK KURSÓW/ POŁĄCZEŃ KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ POMIĘDZY POSZCZEGÓLNYMI MIEJSCOWOŚCIAMI	Wystąpienie do przewoźników o zwiększenie liczby kursów.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

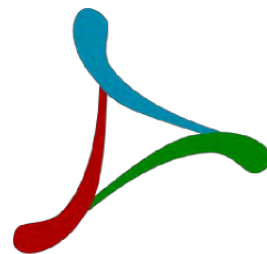
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
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 Prudniku)	1. Dostosowanie godzin i częstotliwości kursowania komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców: zwiększenie ilości połączeń w godzinach szczytów porannych i popołudniowych, zamiana obecnego taboru (autobusy o pojemności ok. 50 os.) na tabor o mniejszej pojemności – np. busy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		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.
Zniszczone tablice z rozkładami jazdy, zły stan taboru i przystanków	1. Sołectwa gminy Biała 2. Sołectwa gminy Biała 3. Gmina Biała: Mokra, Miłowice	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.



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 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	1. Pogórze – Nysa (2 przesiadki) 2. Opole – Radostynia – Biała – Prudnik/ Grabina – Biała – Prudnik – Nysa	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.

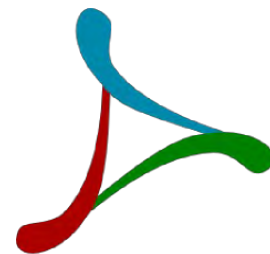
2.2.2. Komunikacja drogowa i parkingi

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).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	- Rynek – Biała - Centrum – Nysa	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH	Wytyczenie nowych terenów zgodnie z MPZP.
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:

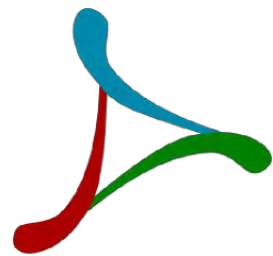
Problem	Lokalizacja	Rozwiązanie problemu
Brak oświetlenia ulicznego, chodników oraz przejść dla pieszych	1. Biała: ul. Staszica, ul. Opolska, ul. Kochanowskiego 2. Biała: ul. Staszica oraz sołectwa gminy 3. Gmina Biała: sołectwa	1. Montaż oświetlenia ulicznego przy ulicach Staszica, Opolskiej i Kochanowskiego w Białej (inwestycja priorytetowa). 2. Budowa ciągów pieszych

Strona 22 z 183



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Rozwiązanie problemu
	gminy	na terenie sołectw gminy oraz przy ulicy Staszica w 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,	Remont nawierzchni dróg, przebudowa odcinków, modernizacja poboczy: rowów odwadniających, wysypanie poboczy tłuczniem, renowacja zieleni wzdłuż dróg, montaż oświetlenia.



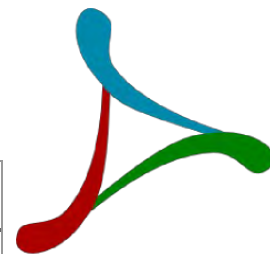
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Rozwiązanie problemu
	<p>ul. Szynowice (inwestycja priorytetowa)</p> <ul style="list-style-type: none">- 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	<p>Biała: Rynek, ul. Wałowa, ul. Nyska</p> <p>Ligota Bialska – kościół, Gostomia – kościół, Łącznik – kościół</p>	<p>Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach Rynku i ul. Nyskiej w Białej, w Gostomii, Ligocie Bialskiej przy kościele.</p> <p>Budowa parkingu na 10 miejsc w Białej przy ul. Wałowej (inwestycja priorytetowa zawarta w MPZP). Remont istniejącego parkingu w Łączniku przy kościele.</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, 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

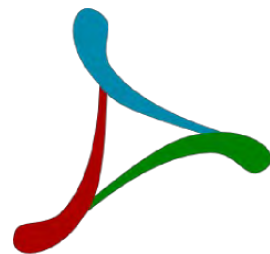
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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	1. Biała – granica gminy w kierunku Opola 2. Rynek w Białej oraz	1. Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
pozostawienia roweru	teren przy kościołach, budynkach użyteczności publicznej, sklepach itd.	wojewódzkiej 414 o łącznej długości około 25 km z elementami małej architektury i oświetlenia. 2. Montaż stojaków rowerowych w Białej – na rynku.

Analiza potrzeb zewnętrznych

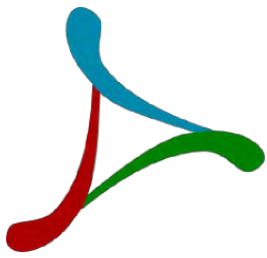
Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem dotyczący infrastruktury rowerowej:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek rowerowych oraz konieczność montażu stojaków rowerowych	1. Gmina Biała trasa: Gostomia – Żabnik – Krobosz – 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 jest do poruszania się własnym środkiem transportu (samochód, rower). Do

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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.

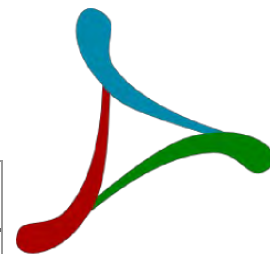
Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Lubrza zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

Przyczyny problemu	Problem	Rozwiązanie
ROZKŁAD JAZDY MPK – Arriva sp. z o.o.	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA MIEJSKA	DOSTOSOWANIE DO POTRZEB MIESZKAŃCÓW
BRAK POŁĄCZEŃ Z OŚCIENNYMI MIEJSCOWOŚCIAMI	BRAK POŁĄCZENIA KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ	UTWORZENIE POŁĄCZEŃ LOKALNYCH
NISZCZENIE/WANDALIZM	NIECZYTELNE ROZKŁADY JAZDY LUB ICH BRAK	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 w celu zwiększenia



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		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:

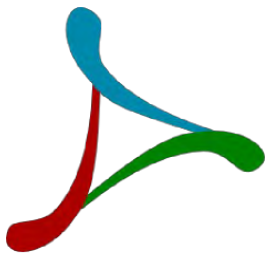
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak trasy komunikacyjnej (komunikacja publiczna)	Łąka Prudnicka – Moszczanka – Wierzbiec – Szybowice – Prudnik - INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ PRUDNIK	Zorganizowanie pętli komunikacyjnej pomiędzy sołectwami Łąka Prudnicka, Moszczanka, Wierzbiec, Szybowice a Prudnikiem (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 niezadowolającego 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 Lubrza 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:

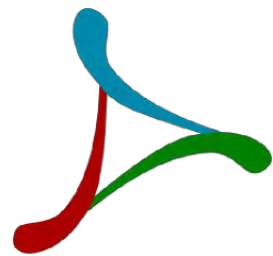
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan nawierzchni dróg	1. Gmina Lubrza: ul. Wolności , ul. Nowej Naprawy 2. Gmina Lubrza: drogi gminne w sołectwie	1. Remont nawierzchni ulic w gminie Lubrza: ul. Wolności – ok. 2,2 km, ul. Nowej

Strona 30 z 183



MINISTERSTWO
ROZWOJU





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>



Biuro 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

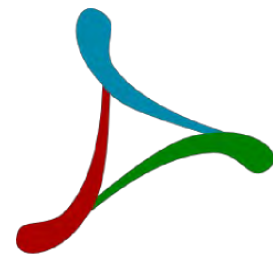
Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem:

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:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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- rowerowego oraz ścieżek rowerowych	1. Droga wojewódzka 414 w granicach administracyjnych	1. Budowa ciągu pieszo-rowerowego o dł. 5 km.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	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	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

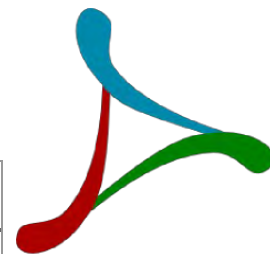
2.4.1. Komunikacja publiczna

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 - ul. Andersa - ul. Monte Casino - do wyjazdu na	Zorganizowanie tras komunikacji publicznej, w celu poprawy jakości świadczonych usług.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	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 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

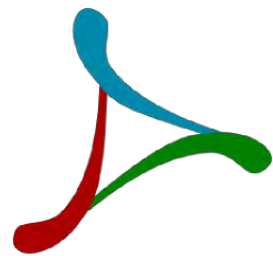
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak odpowiedniej ilości tras komunikacyjnych	Trasa Prudnik-Opole	Utworzenie dodatkowych kursów lub powiększenie taboru na przejazdy do Opola w niedziele i poniedziałki (szczególnie ważne dla osób studiujących w tym mieście).

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,	Remont nawierzchni ulic i chodników.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

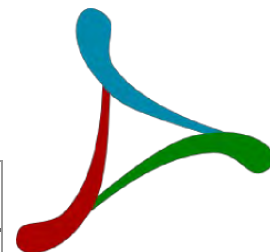
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	ul. Tuwima, drogi dojazdowe przy ul. Nyskiej znajdujące się na terenie byłych zakładów przemysłu włókienniczego „FROTEX” będącym własnością Gminy Prudnik. Moszczanka, Wierzbiec, Rudniczka, Niemysłowice, Czyżowice, Piorunkowice, Mieszkowice, Szybowice.	
Nieodpowiednie 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):	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



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	poprzez ul. Nyską – ul. Słowiczą w Prudniku i drogę wewnętrzną w Łące Prudnickiej. 3) Trasa 3: 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).	(DK nr 40). Ad.2) Przebudowa ul. Słowiczej w Prudniku, przebudowa drogi wewnętrznej do 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.	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
	Dąbrowskiego – al. Lipowa – ul. Łącznicza – do ul. Wiejskiej (DK 41).	
Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych na terenie gminy	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)	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.	Budowa dwóch obwodnic Prudnika: wschodniej i zachodniej, zlokalizowanych zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Prudnika.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

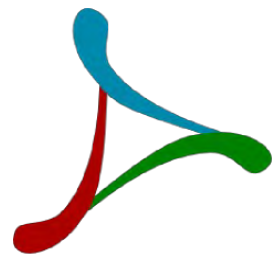
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	2) Obwodnica zachodnia - łącząca drogę DK 41 na odcinku biegnącym w kierunku Nysa z drogą DK 40 w kierunku Głuchołaz.	

2.4.3. Infrastruktura rowerowa

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
Niedostateczna ilość ścieżek rowerowych oraz brak spójnego systemu tras rowerowych w mieście i na terenie gminy.	Gmina Prudnik: 1) Trasa 1: ul. Dąbrowskiego - ul. Poniatowskiego - klasztor Ojców Franciszkanów. 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. 3) Trasa 3: Prudnik - Łąka Prudnicka wzdłuż drogi DK 40.	Ad. 1) Budowa ścieżki pieszo - rowerowej wzdłuż ul. Poniatowskiego w nawiązaniu do istniejącej ścieżki na Al. Lipowej i na ul. Dąbrowskiego. 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. Ad.3)



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<p>4) Trasa 4: od ul. Skowrońskiego - wzdłuż drogi za kościółem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki - ul. Andersa – ul. Monte Casino – do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40) - w kierunku Lubrza - Biała wzdłuż drogi wojewódzkiej. nr 414.</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 Rudziczkę wzdłuż drogi DK 41- zjazd na drogę w kierunku Ścinawy Małej.</p>	<p>Przebudowa istniejącego chodnika na ścieżkę pieszo-rowerową. Ad.4)</p> <p>Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż drogi za kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki, wzdłuż ul. Andersa, ul. Monte Casino w nawiązaniu do 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. 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. Ad.6)</p> <p>Budowa odcinka drogi rowerowej pomiędzy</p>

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		Prudnikami ul. Nyska a Niemysłowicami w kierunku Rudziczki wzdłuż drogi DK 41 do rozwidlenia z drogą w kierunku Ścinawy Małej; wyznaczenie i oznakowanie trasy rowerowej na drodze w kierunku do Ścinawy Małej.

2.5. Powiat nyski

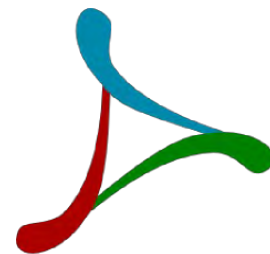
2.5.1. Komunikacja publiczna

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.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego	<ul style="list-style-type: none">– DP nr 1672 O– DP nr 1205 O– DP nr 1531 O– DP nr 1555 O– Giełczyce – 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 Pokrzywnao Jarnołtóweko Korfantów – Budzieszowice	<ul style="list-style-type: none">– DP nr 1672 O: odcinek Wierzbice – 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.– Giełczyce: przebudowa drogi po przeprowadzeniu montażu sieci kanalizacji sanitarnej – realizacja przebudowy w 2015r. w ramach



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

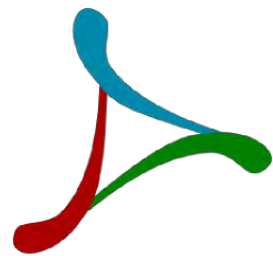
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych.</p> <ul style="list-style-type: none">- Mroczkowa: przebudowa dróg dojazdowe do DP nr 1542 O.- Korfantów – Budzieszowice- planowana przebudowa drogi w 2016r. w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych- 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:



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 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:

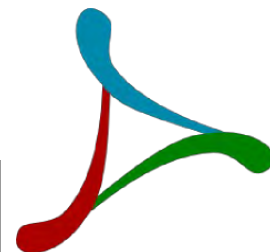


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Kolonia Jagiellońska	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Autobus relacji Głuchołazy – Sławniowice, mógłby jechać przez Kolonię Jagiellońską (i/lub autobus Nysa – Głuchołazy – Jesenik).
	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		



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Zbyt mała wielkość liter w zapisie rozkładów		NIECZYTELNY ROZKŁAD JAZDY LUB JEGO BRAK	Dopasowanie rozmiaru pisma do potrzeb głównych użytkowników – osób starszych
	<ul style="list-style-type: none">– Przewoźnik prywatny FUN– Przewoźnik z Nysy → Nyski Bus– Przewoźnik PKS– Przewoźnik z Prudnika → Arriva	BRAK WSPÓLNYCH ROZKŁADÓW JAZDY RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW	Wprowadzenie wspólnej informacji dotyczącej godzin odjazdów na Dworcu Głównym w Głuchołazach.
Tabor nieprzystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, brak autobusów niskopodłogowych		ZŁY STAN TECHNICZNY TABORU	Zakup i wprowadzenie taboru niskopodłogowego.
Brak 2 wiat	ul. Powstańców Śląskich, Głuchołazy	ZŁY STAN TECHNICZNY PRZYSTANKÓW	
Kiepska jakość, wyeksploatowane autobusy i busy, np. brak klimatyzacji niemożność otwarcia okna		NISKA JAKOŚĆ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	Propozycja uruchomienia darmowego przejazdu na terenie gminy Głuchołazy – za pokazaniem dowodu rejestracyjnego. – Sugestia wykorzystania autobusów



Biuro projektu:

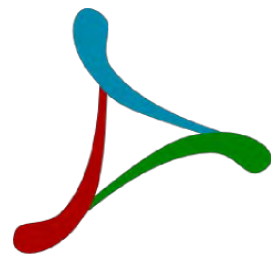
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
			szkolnych w sytuacji, gdy nie są eksploatowane oraz przewożenia innych pasażerów na kursach szkolnych. Zakup i wprowadzenie nowoczesnego taboru.

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 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



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

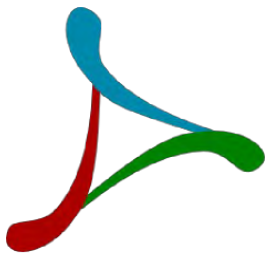
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>samochodów. Inwestycja zapisana w MPZP. Prowadzone są rozmowy z PKP nt. przejęcia budynku dworca przez gminę. Jednocześnie, w 2016 r. PKP ma wyremontować linię kolejową Opole – Nysa i przyspieszyć podróż Głuchołazy – Nysa – Opole. Infrastruktura stacji wymaga remontu.</p> <p>Drugim przystankiem przeznaczonym do remontu jest Pokrzywna, tutaj również planowany jest parking dla samochodów.</p>

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.

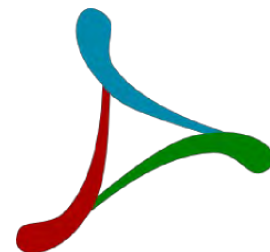
Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Głuchołazy zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej oraz parkingów:

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Droga powiatowa: Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie – Czechy	ZŁY STAN DRÓG	
	Mikulovice – Głuchołazy – Sławce		Obwodnica dla ruchu granicznego z Czechami (została uwzględniona w ramach perspektyw 2020). Obwodnica do Nysy.
Odcięty ruch z kopalni na DK40	Charbielin – Jarnołówek		
Brak ronda w Głuchołazach	Głuchołazy, koło przystanku BUS, obok sklepu Netto	NIEBEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	
	szpital skrzyżowanie	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	Rozważenie montażu sygnalizacji świetlnej.
Przewężenie	Głuchołazy ul. Boh. Warszawy/ Sikorskiego		Wytyczenie dwóch pasów ruchu, budowa azylu 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
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 budowy nowych ciągów komunikacyjnych	<ol style="list-style-type: none">1. Droga powiatowa Charbielin – Jarnołówek2. 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).	<ol style="list-style-type: none">1. Konieczna budowa drogi relacji Charbielin – 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



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		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:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Remont nawierzchni dróg oraz budowa nowych odcinków	<ol style="list-style-type: none">1. Droga powiatowa relacji Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Jarnołówek – 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.

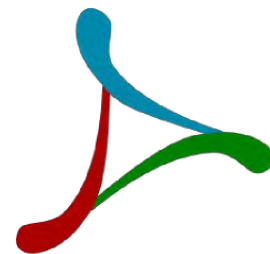
2.6.3. Infrastruktura rowerowa

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:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Kwestia nawierzchni ścieżek rowerowych → ASFALT	Głuchołazy – Podlesie – Jarnołówka – Pokrzywna – Czechy	BRAK ŚCIEŻEK ROWEROWYCH O CHARAKTERZE REKREACYJNYM	Koncepcja projekt w ramach Programu Polsko-Czeskie Pogranicze → teren gminy Głuchołazy z Jarnołówką, 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	



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

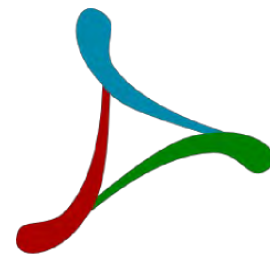
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
		BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERU TRANSPORTEM PUBLICZNYM	Propozycja przewozu roweru w szynobusie, zwiększenie częstotliwości kursowania szynobusów w weekendy
		BRAK MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	Punkty przystankowe, infrastruktura odpoczynkowa. Połączenie ścieżek rowerowych z drogami leśnymi.
	Na terenie gminy przebiega trasa MTB Maja Włoszczowska – jest to trasa górska .	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.



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, 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">1. Głuchołazy – Podlesie – Jarnołówki – Pokrzywna – Czechy2. DK 40 (od granicy państwa do gminy Prudnik) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ PRUDNIK3. DW 411 (od granicy państwa do gminy Nysa) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ NYSA	<ol style="list-style-type: none">1. Budowa ciągu pieszo-rowerowego (powstała już koncepcja budowy takiej ścieżki, jako odnogi ścieżki prowadzącej do Nysy).2. Budowa ścieżki 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:

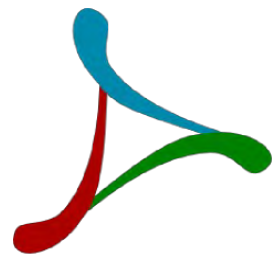
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak wystarczającej ilości kursów, rozkład niedopasowany do potrzeb mieszkańców	Gmina Korfantów wraz z sołectwami	Dostosowanie kursów do godzin zajęć lekcyjnych oraz 2-zmianowej pracy w zakładach.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>Zwiększenie liczby kursów komunikacji publicznej relacji:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Korfantów – Łambinowice (dworzec kolejowy)2. Korfantów – Tułowice lub Korfantów – Budziszowice3. Korfantów Szpital – Włodary – Nysa Szpital4. Przechód – Korfantów – Prudnik5. Przechód – Nysa6. Przechód – Niemodlin7. Przechód – Opole <p>Stworzenie kursów z Korfantowa do sąsiadujących centrów gmin oraz stworzenie kursów z Korfantowa do poszczególnych sołectw położonych na terenie gminy Korfantów.</p>
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, Gryżów, Myszowice, Niesiebudowice, Pleśnica, Przydroże Małe, Rączka, Ścinawa Mała, Ścinawa Nyska, Węża, Wielkie Łąki,	Utworzenie czytelnych rozkładów jazdy (niestosowanie niezrozumiałych skrótów), utworzenie wspólnej mapy przewozów oraz



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	Włodary, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Rzymkowice, Przydroże Wielkie, Rynarcice, Przechód, Stara Jamka, Puszyna	<p>połączonych rozkładów jazdy, zakup nowego taboru, budowa nowych wiat, remont i budowa zatoczek.</p> <p>Poprawa nawierzchni zatoki autobusowej: Jegielnica, Ścinawa Mała (ul. Rynek), Węża, Włodary (ul. Leśna), Kuźnica Ligocka(I), Rynarcice.</p> <p>Budowa zatoki autobusowej: Rączka.</p> <p>Wymiana wiat: Gryżów</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">- Gryżów(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)

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

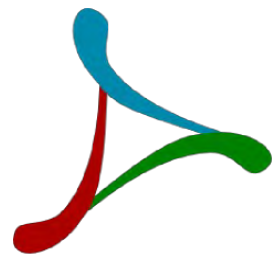
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>1605)</p> <ul style="list-style-type: none">- Niesiebudowice (DP 1532)- Pleśnica (DP 1527)- Węża- Włostowa- Kuźnica Ligocka- Rzymkowice (przystanki n/ż)- Przydroże Wielkie- Przechód- Stara Jamka. <p>Ustawienie bariery ochronnej przed wiatą: Niesiebudowice, Puszczyca.</p> <p>Oznaczenie przystanku: Przydroże Małe, Ścinawa Nyska, Węża, 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 zadowolająca. 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:

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

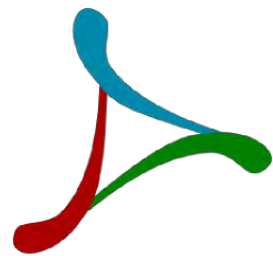
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg	Korfantów	<p>Modernizacja dróg wojewódzkich i powiatowych na terenie Partnerstwa Nyskiego, a w szczególności pilna modernizacja odcinków:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Korfantów – Niemodlin DW 405,2. Dobrzyków – droga gminna,3. Ligota Ścinawska – Jegielnica – Gryżów (około 7 km, nr 1529),4. Wierzbice – Wielkie Łąki (nr 1605, długość 5,277 km),5. Przydroże Wielkie – Śmicz – droga powiatowa, odcinek o długości około 3 km (nr 1527),6. Droga Węza – Jasienica Dolna – droga powiatowa, odcinek o długości 6,5 km (nr 1531),7. Włostowa – droga powiatowa 1555, odcinek o długości około 2 km,8. Droga Stara Jamka – Kolonia Otocka – droga powiatowa, odcinek o długości około 3 km (nr 1528),9. Rzymkowice – Przechód – droga powiatowa 1206 (około 8 km),10. Korfantów – Ścinawa – droga powiatowa 1530



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		(około 10 km), 11. Wierzbięcice – Gryzów – droga 1672 (odcinek o długości 1,625 km), 12. Korfantów – Kuźnica Ligocka (DP 1524, długość 6,3 km).
Niebezpieczne skrzyżowania	<ol style="list-style-type: none">1. Korfantów, skrzyżowanie ulicy Opolskiej z Wyzwolenia2. DW 405 Korfantów – Niemodlin przy zjeździe do Włostowej3. Gryzów – wykonanie małego ronda w pobliżu przystanku przy DP 1529	Przebudowa skrzyżowania w Korfantowie koło kościoła (ul. Opolska, Wyzwolenia) oraz na DW 405 przy zjeździe do Włostowej. Wykonanie małego ronda w 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	Budowa przejść dla pieszych w miejscowościach: – Stara Jamka – Przechód Budowa chodników: Stara



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	(Ligota Ścinawska), Przydroże Wielkie, Myszowice, Rzymkowice, Przechód, Puszyna	Jamka, Przechód (kościół), Korfantów (Uljanowska), Kuropas, Rynarcice, Włodary, Gryżów, Rączka, Przydroże Małe (Ligota Ścinawska), Przydroże Wielkie, Myszowice, Rzymkowice, Przechód (wzdłuż DW 407), centrum Korfantowa do Uljanówki, Puszyna (dojście do przystanku autobusowego).
Brak miejsc parkingowych	Korfantów	Budowa miejsc parkingowych w Korfantowie: 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	1. Korfantów – Prudnik przez Białą (DW 407 do DW 414) 2. Korfantów – Nysa przez Włodary 3. Biała – Węża – droga powiatowa, odcinek o długości około 9 km	Remont nawierzchni dróg wraz z wymianą podbudowy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	(nr 1205) 4. Droga Korfantów – Biała – droga powiatowa, odcinek o długości 6 km (nr 1526).	

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 Myszwice, 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.

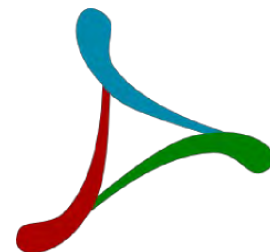
Analiza potrzeb wewnętrznych

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	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

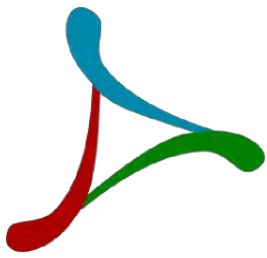
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek rowerowych	<ol style="list-style-type: none">1. Korfantów – Zamek w Mosznej (15 km)2. Korfantów – Park w Lipnie (18 km)3. Korfantów – Nysa – Otmuchów jezioro (40 km)	<p>Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym z Korfantowa do poszczególnych 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 pogłębnym, 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

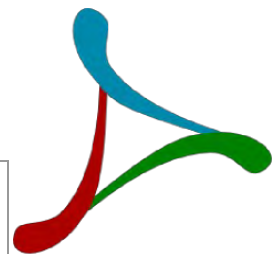
ul. Kolejowa 15

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, Drogosłów, Mańkowice, Sowin, Lasocice	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Zwiększenie liczebności taboru, budowa nowoczesnych przystanków i wiat.
Nieopłacalność dla przewoźnika, małe zainteresowanie kursem.	Łambinowice – Niemodlin, Drogosłów–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 PRYZSTANKÓW	Szukanie środków zewnętrznych, obniżenie cen biletów celem zwiększenia liczby podróżnych. Zwiększenie patroli



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
			policii, w celu 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, Drogoszków, 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, Drogoszków, 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

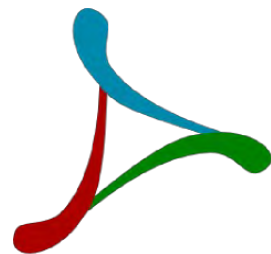


Biuro projektu:

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">- Łambinowice – ul. Dworcowa- Łambinowice – ul. Powstańców Śl.- Okopy – droga powiatowa- Piątkowice Małe – droga powiatowa- Drogoszów – 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



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		powiatowa – 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:



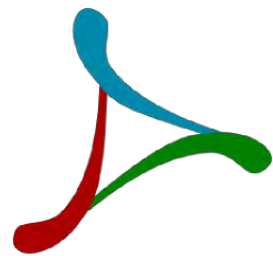
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

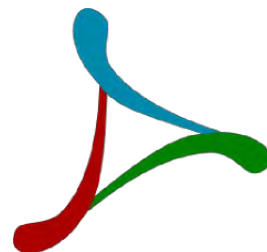
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Remont dróg	<ol style="list-style-type: none">1. Łambinowice: ulice: Polna (około 400 m), Parkowa (około 400 m), Akacyjowa (około 400 m), Szkolna (około 1 km), Wiśniowa, Klonowa, Dworcowa (0,4 km)2. Bielice: działka drogowa 566 przy posesji 106, 108, 110, 112-116 (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. Drogoszów – Piątkowice (około 3 km)11. Piątkowice – Mańkowice (około 2,7 km)12. Łambinowice, ulica	<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.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	Dworcowa (droga gminna)	<p>7. Remont drogi 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	<p>1. Łambinowice, ul. Zawadzkiego (przy policji)</p> <p>2. Łambinowice, ul. Powstańców Śląskich (przy hali sportowej)</p>	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
	3. Lasocice w pobliżu kościoła (obecnie prywatny 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 Sidzią. 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

**Biuro projektu:**

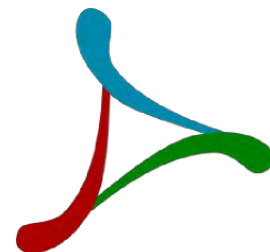
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

i rowerowe: Skrajem Dawnej Puszczy oraz Śladami Pamięci. Ścieżka Skrajem Dawnej 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),
- 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),



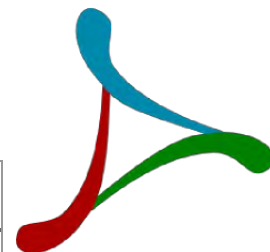
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- 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-handlowe i inkubator przedsiębiorczości.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
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 5,5 km)5. Miejscowości w pobliżu Jeziora Nyskiego: Nysa –	<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 – Skorochów który już istnieje).</p>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	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 – Rudawa – Bodzanów – Głuchołazy INWESTYCJA REALIZOWANA WSPÓLNIE Z GMINĄ GŁUCHOŁAZY	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 naspach kolejowych nieczynnych linii kolejowych	Gmina Nysa	Budowa ścieżek rowerowych na nasypach dawnych linii kolejowych.

2.9.3. Komunikacja drogowa i parkingi

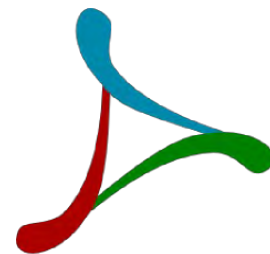
Zdaniem mieszkańców oraz przedsiębiorców system drogowy odgrywa kluczową rolę w ich życiu. System ten nie jest najlepiej oceniany pod względem infrastruktury. Mieszkańcy wskazują, że istniejące odcinki dróg są w bardzo złym stanie technicznym, ponadto drogi są wąskie i uszkodzone. Zbyt duża ilość pojazdów 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.

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 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.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

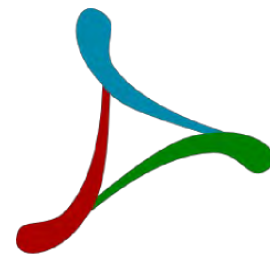
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg powiatowych	<ul style="list-style-type: none">– Wierzbiewice – Domaszkowice (3 km)– Wierzbiewice – 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.
Zły stan dróg gminnych	Gmina Nysa <ol style="list-style-type: none">1. Biała Nyska – Podkamień2. Podkamień – Hajduki Nyskie3. 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	<ul style="list-style-type: none">– 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 Wierzbiewice 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



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		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).
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	Ad.1. Budowa wielopoziomowego parkingu w Nysie, na terenie planowanego centrum przesiadkowego. Ad.2. Zakrycie terenów rzeki przy szpitalu i kościele i przeznaczenie ich na parking. Ad.4., Ad.5. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych na potrzeby turystyczne. Ad.3. Budowa wielopoziomowego parkingu w rejonie centrum Nysy.

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	– Wierzbice – Domaszkowice (3 km)	Remont nawierzchni dróg powiatowych o łącznej



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">– Wierzbięcice – Kępnica (3,5 km)– Sękowice – Regulice (3 km)	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 Wierzbięcice poprzez budowę obwodnicy.

2.10. Gmina Otmuchów

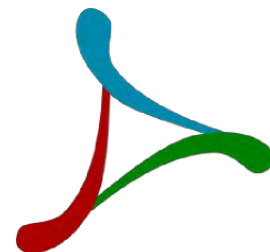
2.10.1. Komunikacja publiczna

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
	<ol style="list-style-type: none">1. Meszno2. Sarnowice3. Lubiatów	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Zwiększyć częstotliwość kursów zwłaszcza w godz. 7:00 – 10:00.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	4. Lasowice 5. Ligota Wielka		
	– 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.
	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	Połączenia: 1. Otmuchów – Kałków 2. Otmuchów – Wierzbno 3. Wierzbno – Nysa przez Buków 4. Kijów- Nysa	Zwiększenie częstotliwości kursowania (liczby kursów) pomiędzy Otmuchowem a sołectwami gminy oraz sołectwami a Nysą, w szczególności



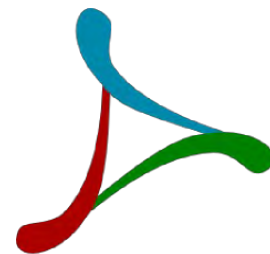
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
miejsowości Jarnołów	5. Jarnołów	w porannych i popołudniowych godzinach szczytów (dotychczasowa liczba kursów: 2 dziennie). Wydłużenie trasy autobusu do końca miejscowości Jarnołów.
Zły stan infrastruktury przystankowej oraz rozkładów jazdy	Gmina Otmuchów, w szczególności sołectwa: Wójcice, Jasienica Górna, Piotrowice Nyskie, Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiatów.	Modernizacja stanu technicznego przystanków autobusowych: remont wiat przystankowych, zatoczek oraz elementów małej architektury. Ujednoczenie rozkładów jazdy. Synchronizacja rozkładów jazdy różnych przewoźników i ich ujednoczenie.
Brak połączeń pomiędzy sołectwami gminy a Otmuchowem i Nysą	1. Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie 2. Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów – Nysa 3. Jarnołów – Otmuchów – Nysa 4. Skomunikowanie sołectwa Kijów z Otmuchowem oraz Nysą 5. 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 –



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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:

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.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

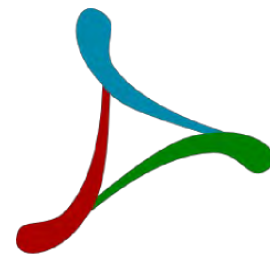
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Brak 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 finansowych	Krakowska, Sarnowice przystanek PKS, Łąka przystanek PKS, Maciejowice Kościół Buków obok przystanku	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	Wyznaczenie przejść dla pieszych. Wyznaczenie przejść dla pieszych 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:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

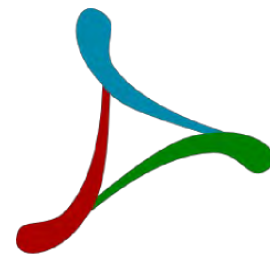
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niebezpieczne skrzyżowania	<ol style="list-style-type: none"> Gmina Otmuchów, Wójcice Otmuchów, skrzyżowanie ulicy Krakowskiej z ulicą Warszawską 	<ol style="list-style-type: none"> Z uwagi na częste kolizje rekomenduje się zmianę skrzyżowania na skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Przebudowa 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	<p>Odcinki dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> Kijów – Nysa (około 16 km) Wierzbno – Zwierzyniec Wierzbno – Kałków (około 4 km). <p>INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ NYSA</p>	Oznakowanie skrajni jezdni: wymalowanie pasów skrajnych jezdni.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zła kondycja techniczna poboczy oraz brak systemu odwadniającego drogę	<ol style="list-style-type: none">1. Gmina Otmuchów: Kijów, Wierzbno2. Gmina Otmuchów	<ol style="list-style-type: none">1. Modernizacja poboczy w miejscowościach Kijów oraz Wierzbno: utwardzenie kamieniem, prace konserwacyjne zieleni.2. Modernizacja poboczy pod względem systemu odwadniającego: odtworzenie rowów odwadniających.
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. Meszno – Ratnowice (odcinek około 3 km)2. Sarnowice – Ligota Wielka (odcinek około 3 km).3. Lasowice– Lubiatów	Modernizacja dróg na sumarycznym odcinku około 65 km w sołectwach gminy Otmuchów: wymiana podbudowy, nawierzchni, ponowne



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

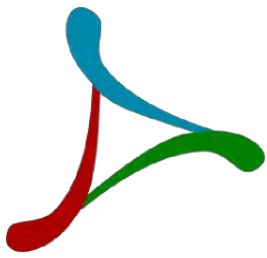
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	(odcinek około 4 km). 4. Grądy – Malerzowice Małe (odcinek około 3 km) 5. Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie (odcinek około 2 km) 6. Wójcice 7. Buków – Kałków (odcinek około 4 km) 8. Maciejowice – Ligota (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)	oznakowanie pionowe i poziome.

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:

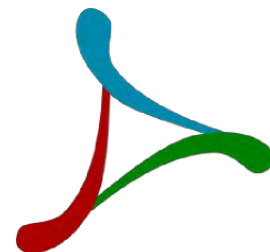


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
<p>Brak porozumienia lokalnych samorządów lub brak środków finansowych.</p> <p>Posiadane środki są niewystarczające</p> <p>Brak jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej</p>	<p>Brak w: Wójcicach, Grądach, Mesznie, Sarnowice – Lubiatów, Lasowice</p> <p>Jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Kozielno</p> <p>Jarnołów – granica z Czechami</p> <p>Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów</p> <p>Buków – Kałków – Otmuchów</p> <p>Wierzbno – Otmuchów</p> <p>Kijów – Nysa</p> <p>Kijów – Jarnołów</p> <p>Kijów – Sławniowice</p> <p>Kijów – Burgrabice</p>	<p>BRAK ŚCIEŻEK O CHARAKTERZE REKREACYJNYM</p>	<p>Budowa ścieżek.</p> <p>Połączenie istniejących ścieżek z nowymi ścieżkami rowerowymi planowanymi wzdłuż brzegów jezior.</p> <p>Stworzenie nowych ścieżek.</p> <p>Pozyskiwanie środków unijnych – projekt dotyczący budowy ścieżek.</p> <p>Budowa.</p>
	<p>Otmuchów – Paczków</p> <p>Otmuchów – Kałków</p> <p>Sarnowice – Paczków</p> <p>Nieradowice – Otmuchów</p> <p>Jarnołów – granica</p>	<p>BRAK TRASY WZDŁUŻ ZNACZĄCYCH DRÓG</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
	z Czechami Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów Buków – Kałków – Otmuchów Wierzbno – Kałków Wierzbno – Nysa Kijów – Nysa		
		BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERU TRANSPORTEM PUBLICZNYM	
	Grądy, Meszno, Lubiatów, Lasowice	BRAK MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	
		NIEBEZPIECZNE 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	



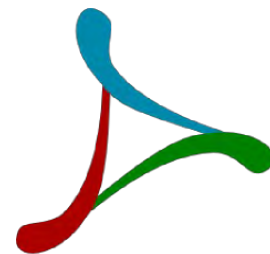
Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżki rowerowej o charakterze rekreacyjnym wokół Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	Przedłużenie istniejącej ścieżki wokół Jeziora Otmuchowskiego (około 20 km).
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. Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów (około 7 km)6. Wierzbno – 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 Jarnońtowem – około 15 km2. Kałków, Buków, Wierzbno, Wierzbno 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. Meszna2. Lubiatów3. Lasowice	Montaż stojaków na rowery w miejscach często uczęszczanych (okolice przystanków autobusowych).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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 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, niepunktualność, niedostosowana liczba kursów do potrzeb, nierentowność	Kursy powiatowe – publiczne: Paczków – Unikowice – Ujeździec – Dziewiętilice – 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, niepunktualność, niedostosowana liczba kursów do potrzeb, nierentowność Mała liczba pasażerów, nierealizowanie ustawy o transporcie publicznym	Połączenia z miejscowościami w obrębie gminy: Lisie Kąty, Kozielnio	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.



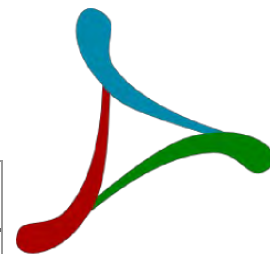
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązane
Wandalizm	Wszystkie przystanki w gminie	NIECZYTELNY ROZKŁAD JAZDY LUB JEGO BRAK	Zobowiązanie przewoźników do aktualizacji i uzupełnienia 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



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		peronów, wiat przystankowych, zamieszczenie informacji pasażerskiej oraz dynamicznej informacji pasażerskiej. 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.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

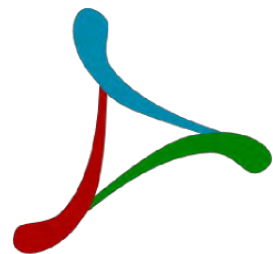
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązane
Brak oznakowania, ograniczony teren	Skrzyżowania dróg powiatowych i krajowych	BRAK WYDZIELONYCH PASÓW DO SKRĘTU W LEWO	Projekt, pozyskanie środków finansowych, realizacja.
	Skrzyżowania dróg powiatowych i krajowych	NIEBIEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	Ograniczenie prędkości, 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	– Paczków, ul. Daszyńskiego: remont chodnika,	Remont ciągów pieszych z uwzględnieniem wymiany podbudowy,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

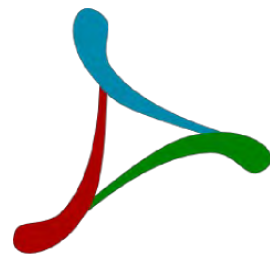
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<p>miejscowe poszerzenie (na odcinku około 500 m)</p> <ul style="list-style-type: none">– Paczków, ul. Młyńska: remont ciągu pieszego i krawężników (nierówna nawierzchnia)– Paczków, ul. Kościuszki: remont chodników, uzupełnienie brakujących części na całej 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	<p>nawierzchni i remontu krawężników lub budowa i montaż elementów małej architektury wraz z oświetleniem (w szczególności w miejscowości Wilamowa przy DK nr 46).</p>
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	<p>Paczków:</p> <ul style="list-style-type: none">• ul. Daszyńskiego• Rynek <p>Kamienica:</p> <ul style="list-style-type: none">• okolice szkoły <p>Wilamowa:</p> <ul style="list-style-type: none">• okolice przystanku na DK nr 46 w kierunku Starego Paczkowa <p>Tereny sołectw w okolicach szkół</p>	<p>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.</p>



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;">Niebezpieczne skrzyżowania oraz brak pasów do lewoskrętów</p>	<p>Paczków:</p> <ul style="list-style-type: none">• ul. Sienkiewicza, Jagiellońska, Kopernika• ul. Zawadzkiego, Armii Krajowej, Mickiewicza (okolice cmentarza)• ul. Młyńska Wojewódzka, Armii Krajowej• ul. Kołtątaja, Staszica <p>Skrzyżowania z DK nr 46 na terenie gminy Paczków.</p> <p>Wydzielenie pasów do lewoskrętów na skrzyżowaniach z DK nr 46.</p>	<p>Zmiana organizacji ruchu lub przebudowa skrzyżowań zakwalifikowanych jako niebezpieczne. Przeгляд zastosowanego oznakowania i jego inwentaryzacja. Montaż luster, zmiana barier przydrożnych na ażurowe wzdłuż DK nr 46.</p> <p>Wyznaczenie i oznakowanie pasów do lewoskrętów na skrzyżowaniach z DK nr 46.</p>
<p style="text-align: center;">Degradacja nawierzchni dróg</p>	<p>Paczków:</p> <ul style="list-style-type: none">• ul. Mickiewicza (około 500 m)• ul. Górnicza (około 800 m)• ul. 3 Maja (około 300 m)• ul. Górską• ul. Chrobrego• ul. Kościuszki• Rynek i okolice (około 1000 m)• ul. Kolejowa (około 700 m) <p>Kamienica – Gościce (około 5 km)</p> <p>Wilamowa</p> <p>Ujeździec</p>	<p>Remont nawierzchni dróg gminnych i powiatowych, przebudowa odcinków, modernizacja poboczy: rowów odwadniających, wysypanie poboczy tłuczniami, renowacja zieleni wzdłuż dróg.</p> <p>INWESTYCJA REALIZOWANA PRZY UDZIALE POWIATU NYSKIEGO (drogi powiatowe).</p>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

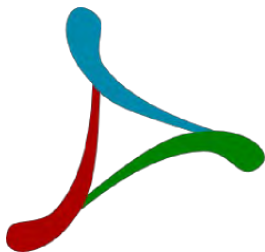
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	Dziewiętlice Kamienica Paczków – Lisie Kąty (około 6 km: droga powiatowa 3 km i gminna 3 km) Wilamowa – Trzeboszowice (około 2 km) 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

Biuro projektu:

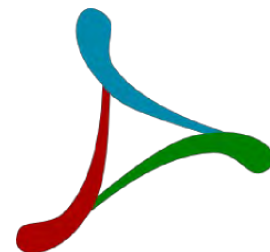
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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:

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 – Dziewiętilice – 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.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

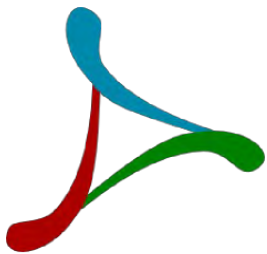
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
		BRAK (LUB OGRANICZONA ILOŚĆ) MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	
	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 uchwytów 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:

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów rowerowych oraz niespójne oznakowanie istniejących ścieżek	<ul style="list-style-type: none">- Paczków – Kozielno – Topola – Doboszewice (Topola i Doboszewice zlokalizowane są w województwie dolnośląskim)- Paczków – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice	<p>Paczków – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice:</p> <ul style="list-style-type: none">- Budowa ścieżki o długości około 25 km na terenie gmin Paczków i Otmuchów wzdłuż głównych dróg powiatowych. <p>Paczków – Kozielno – Topola – Doboszewice:</p> <ul style="list-style-type: none">- Budowa ścieżki rowerowej przy udziale gminy Kamieniec Ząbkowicki (woj. dolnośląskie).- Ujednolicenie oznakowania istniejących ścieżek rowerowych na terenie gminy Paczków.

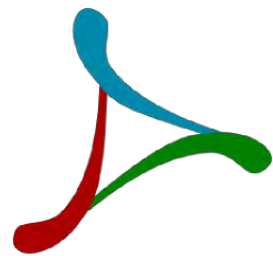
2.12. Gmina Skoroszyce

2.12.1. Komunikacja publiczna

W opinii mieszkańców i przedsiębiorców gminy Skoroszyce, komunikacja publiczna na jej terenie działa w sposób satysfakcjonujący, występują połączenia ze Skoroszyce 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	1. Skoroszyce – Opole przez Sidzinę 2. Skoroszyce – Sidzina przez Gielczyce	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 Gielczyce. 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	1. Modernizacja przystanków osobowych kolejowych w miejscowościach Skoroszyce, Chróścina i Stary Grodków. Budowa wiat lub poczekalni oraz elementów małej architektury. Poprawa nawierzchni peronów. – Skoroszyce: remont istniejącej poczekalni. – Chróścina – postawienie nowej wiaty, pełniącej 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
		postawienie nowej wiaty/ poczekalni. 2. Modernizacja przystanków autobusowych na terenie gminy Skoroszyce: renowacja wiat i elementów małej architektury. <ul style="list-style-type: none">– Sidzina: usytuowanie 3 nowych wiat przystankowych.– Giełczyce: remont istniejącego przystanku.– Skoroszyce: remont istniejącego przystanku.– Czarnolas: remont istniejącego przystanku.– Stary Grodków: rozgruzowanie nieczynnego przystanku, oświetlenie peronu autobusowego.

Analiza potrzeb zewnętrznych

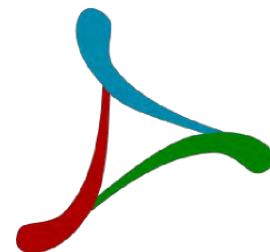
Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujący problem:

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 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:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan lub brak dróg publicznych	<p>a) Skoroszyce:</p> <ul style="list-style-type: none">– 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 <p>b) Gmina Skoroszyce:</p> <p>Chróstcina</p> <ul style="list-style-type: none">– pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Kasztanowa– budowa drogi o nawierzchni asfaltowej do osiedla Zacisze położonego wzdłuż drogi woj. nr 401	<p>Przebudowa lub budowa dróg publicznych zlokalizowanych w gminie Skoroszyce.</p>

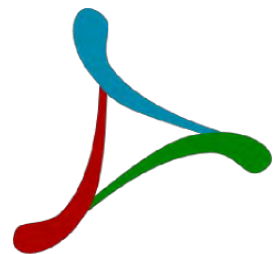


Biuro projektu:

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 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 drogi dojazdowej prowadzącej do przystanku przy DP nr 1543- Brzeziny: 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 równoległej do DP i prowadzącej do DP nr 1540</p> <ul style="list-style-type: none">– Brzeziny: przebudowa drogi wewnętrznej na działce nr 184 i 497– Giełczyce: 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– Sidzina ul. Radziechowska– Stary Grodków – droga polna w stronę Kopic	<p>Budowa ciągów pieszych na terenie gminy Skoroszyce.</p>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

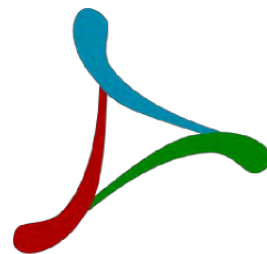
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
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) – 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>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 – Chróstcina: trasa obok cmentarza, Park Chróstcina, 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 Chróstcina – 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 małej architektury, odpowiednie oznakowanie.



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	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.

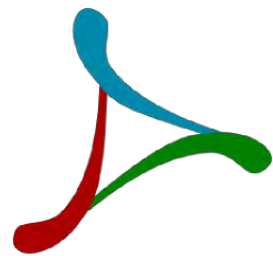
2.13. Powiat głubczycki

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:

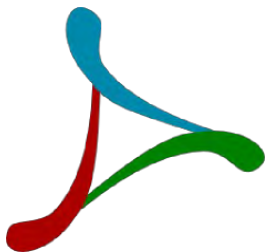
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan taboru PKS Głubczyce, propozycja zamiany autobusów na busey	Kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	Wymiana taboru obsługującego kursy na terenie powiatu głubczyckiego. Zamiana autobusów na busey 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

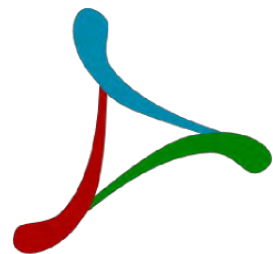
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan taboru PKS Głubczyce, konieczność zamiany autobusów na busy	Kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	Wymiana taboru obsługującego kursy na terenie powiatu głubczyckiego. Zamiana autobusów na busy, na trasach gdzie liczba przewożonych osób 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

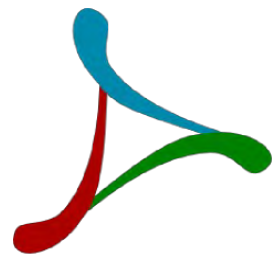
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan nawierzchni dróg	Droga powiatowa : Głubczyce – Włodzienin – Dzbańce – Dzbańce Osiedle – Wódka – Uciechowice – Wiechowice – Republika Czeska (27,5 km).	Przeście graniczne dla pojazdów wielkotonowych (wymagana zgoda Czech).

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 Branice) – Nowa Cerekiew



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		(gmina Kietrz) – Baborów – Bliszczycze – granica z Czechami. Ścieżka o łącznej długości 32 km. 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. Popularyzowanie rowerów oraz uruchomienie i prezentowanie informacji dotyczących atrakcji turystycznych. Rozmieszczenie przy ścieżkach elementów małej architektury i odpowiedniego oznakowania.

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.

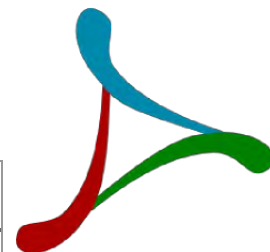
Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Branice zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:



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 GŁUBCZYCE	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA MIEJSKA	OBNIŻENIE CEN, A W PRZYPADKU BRAKU TAKIEJ MOŻLIWOŚCI, ZE WZGLĘDÓW FINANSOWYCH – ZWIĘKSZENIE FINANSOWANIA PRZEZ GMINY I POWIAT GŁUBCZYCKI
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 – PODNIENIE 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 Branic do sołectw gminy	Wprowadzenie większej ilości kursów pomiędzy sołectwami gminy w bardziej dogodnych dla mieszkańców godzinach (więcej kursów porannych i popołudniowo-wieczornych).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

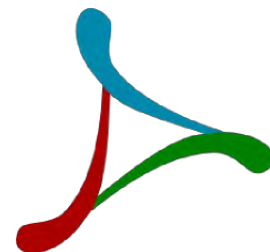
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan zatoczek autobusowych oraz wiat przystankowych	<ol style="list-style-type: none">1. Zajeżdźnia autobusowa w centrum Branic2. Zajeżdźnia przystankowa w Lewicach3. Brak wiat przystankowych: Wiechowice, Niekazanice – Kałduny, Jędrzychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc, trasa z Uciechowic do Wiechowic przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz)4. Brak zatoczki autobusowej: Włodzienin Kolonia	<ol style="list-style-type: none">1. Wykonanie remontu budynku przystanku autobusowego przy zajeżdźni autobusowej oraz wykonanie chodników i remont nawierzchni w zajeżdźni autobusowej w centrum Branic.2. Remont nawierzchni asfaltowej w zajeżdźni przystankowej w Lewicach.3. Montaż nowej wiaty przystankowej na trasie z Uciechowic do Wiechowic (przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz) oraz w miejscowościach Wiechowice, Niekazanice – Kałduny, Jędrzychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc).4. Wykonanie zatoczki przy przystanku autobusowym w miejscowości Włodzienin – Kolonia – ok. 60 m²

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 Branice.



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 PARAMETERÓW 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

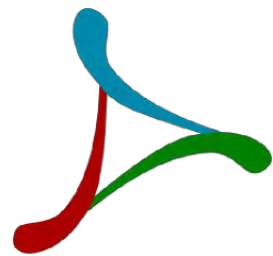
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

PRZYCZYNY PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH: 1. OKOLICE BANKU SPÓŁDZIELCZEGO, 2. DYSKONTU SPOŻYWCZEGO BIEDRONKA 3. SZPITALA	Ad. 1) DOKOŃCZENIE REALIZACJI ZADANIA, Ad. 2) WYTYCZENIE Z TYŁU OBIEKTU + BUDOWA Ad. 3) WYTYCZENIE + BUDOWA , BRAK PARKINGU PRZY UL. ŻYMIERSKIEGO I SŁOWACKIEGO
Lokalizacja: PRZY ULICACH OGRODOWA I SZPITALNA	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	POPRAWIĆ OZNAKOWANIE ISTNIEJĄCYCH PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH

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
Zły stan nawierzchni dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich	Gmina Branice: – droga Głubczyce – Wiechowice (Opava), – DW 419 na terenie gminy Branice – renowacja mostów granicznych	– 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

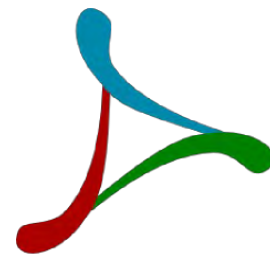
Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

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 DOKUMENTACJI 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 OZNAKOWANIE

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:

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Lokalizacja	Opis projektu
Budowa ciągów rowerowych	Gmina Branice: – Branice – Uvalno (CZ) – Boboluszki – Branice – Włodzienin	– Budowa ścieżki rowerowej łączącej sołectwo Branice z czeskim Uvalnem (około 10 km). – 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.

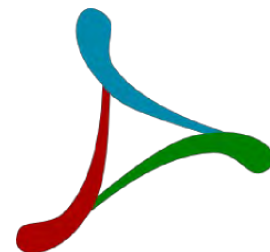
2.15. Gmina Kietrz

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

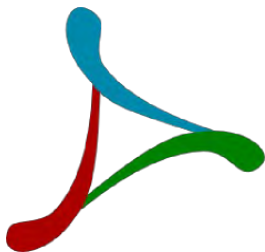


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
			możliwością korzystania 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:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

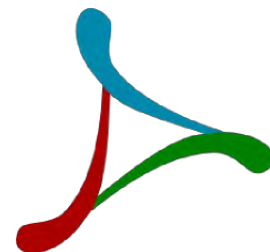
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak przystanku głównego w Kietrzu	Kietrz, Rynek ul. Długa	Budowa przystanku przesiadkowego (głównego przystanku) w okolicach Rynku w Kietrzu, modernizacja peronów autobusowych i wiat wraz z elementami małej architektury, budowa parkingu dla rowerów (montaż 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 MDK).	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.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

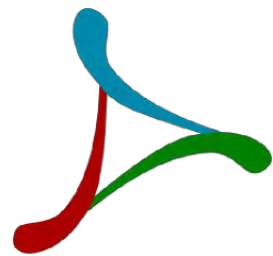
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
	Kietrz ulice: Fabryczna, Wojska Polskiego, Kościuszki i Głubczycka	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH, BRAK PARKINGU DLA SAMOCHODOÓW CIĘŻAROWYCH	Budowa nowych parkingów. Budowa takich objektów poprzez uczestniczenie w projektach unijnych.
	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: – Drogi powiatowe i wojewódzkie wokół Rynku, ul. Długa – Kietrz: ul. Zielona – DW nr 420 Kietrz – Piłszcz Budowa dróg: – Budowa obwodnicy Kietrza	– Drogi powiatowe i wojewódzkie wokół Rynku, ul. Długa Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku około 10 km w centrum Kietrza, remont ulicy dłuższej na odcinku około 700 m. – Kietrz: ul. Zielona Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku około 600 m. – DW nr 420 Kietrz – Piłszcz Remont nawierzchni i modernizacja drogi



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		wojewódzkiej nr 420 na odcinku około 15 km. – Budowa obwodnicy Kietrza Od okolic ulicy Zielonej (wjazd od sołectwa Kozłówki) do punktu 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 Głubczyce – Wojnowice – Kietrz Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku (około 25 km)



Biuro projektu:

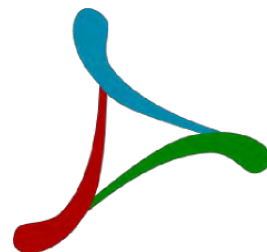
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<ul style="list-style-type: none">- Droga Kietrz – Księżę Pole – Baborów	<p>prowadzącym z Głubczyc przez sołectwo Wojnowice do Kietrza INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ GŁUBCZYCE</p> <ul style="list-style-type: none">- Droga wojewódzka nr 416 Racibórz – Kietrz – Głubczyce <p>Remont nawierzchni i modernizacja drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku około 40 km prowadzącym z Głubczyc przez Kietrz do Raciborza INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINAMI RACIBÓRZ, GŁUBCZYCE</p> <ul style="list-style-type: none">- Droga Kietrz – Branice <p>Remont nawierzchni i modernizacja drogi Kietrz – Branice na odcinku około 22 km INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BRANICE</p> <ul style="list-style-type: none">- Droga Kietrz – Księżę Pole – Baborów <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:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
Ekonomia	<ul style="list-style-type: none">– Kietrz – Nasiedle – Branice– Kietrz – Wojnowice– Kietrz – Baborów– Kietrz – Pilszcz – Opawa– Kietrz – Ściborzyce Wlk. – granica państwa– Połączenie w jedną całość już istniejących dróg rowerowych.	BRAK ŚCIEŻEK ROWEROWYCH O CHARAKTERZE REKREACYJNO-EDUKACYJNYM	Budowa nowych ścieżek rowerowych i renowacja już istniejących . 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 zniżek 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



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
		NIEBEZPIECZNE ŚCIEŻKI ROWEROWE	Poprawa jakości nawierzchni
	Kietrz ul. Głowackiego w stronę Gródczanek	NIESPÓJNA SIĘĆ ŚCIEŻEK/ TRAS ROWEROWYCH	Połączenie poszczególnych tras
		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:

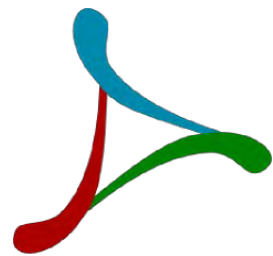
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów rowerowych	<ul style="list-style-type: none">Księżę Pole – Kozłówki – Kietrz – Lubotyń – Pilszcz (wzdłuż biegnącej linii kolejowej) – Opawa (CZ) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BABORÓW ORAZ MIASTEM OPAWA (CZ) <ul style="list-style-type: none">ścieżka łącząca Kietrz z Branicami i Głubczycami	<ul style="list-style-type: none">Księżę Pole – Kozłówki – Kietrz – Lubotyń – Pilszcz (wzdłuż biegnącej linii kolejowej) – Opawa (CZ): Wytyczenie, oznakowanie i utwardzenie ciągu rowerowego o długości około 30 km. <ul style="list-style-type: none">ścieżka łącząca Kietrz z Branicami i Głubczycami Budowa ścieżki rowerowej o długości około 12 km z Kietrza do Branic i Głubczyc wzdłuż istniejącej drogi INWESTYCJA WSPÓLNA

Strona 130 z 183



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		Z GMINAMI BRANICE I GŁUBCZYCE, POŁĄCZENIE Z INNYMI PROJEKTAMI.

2.16. Gmina Głubczyce

2.16.1. Komunikacja publiczna

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.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

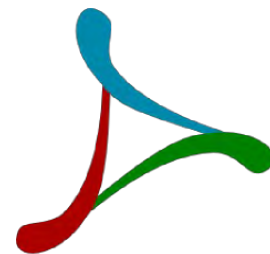
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Mała ilość kursów oraz niejednoznaczny rozkład jazdy – brak wspólnego rozkładu jazdy różnych przewoźników	Gmina Głubczyce	Rozważenie wprowadzenia większej ilości kursów pomiędzy sołectwami oraz pomiędzy Głubczycami a innymi gminami. Ujednolicenie rozkładów jazdy, wykonanie rozkładów z trwalszych materiałów. Skoordinowanie 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:

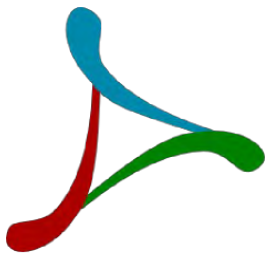
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

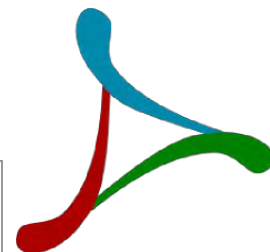
Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy i propozycje ich rozwiązania:



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.

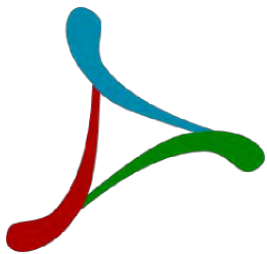


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	nowopowstałym osiedlu domów jednorodzinnych przy ul. Wrocławskiej	<ol style="list-style-type: none">4. Modernizacja obwodnicy sołectwa Grobniki w ciągu drogi krajowej nr 38 po śladzie drogi transportu rolnego (część północna).5. Modernizacja drogi pomiędzy sołectwem Gadzowice a przysiółkiem sołectwa Lwowiany – Marysieńka Las, na odcinku około 3 km.6. Budowa dróg transportu rolnego (np. z sołectwa Równe do sołectwa Zopowy Osiedle – około 2,5 km) na terenie gminy Głubczyce.
Mała ilość miejsc parkingowych	<ol style="list-style-type: none">1. Przebudowa i zwiększenie ilości miejsc parkingowych przy ulicach Niepodległości, Powstańców Śląskich, Krętej, Warszawskiej Kozielskiej, Staszica, Sudeckiej, Karpackiej i Świętokrzyskiej2. Utworzenie parkingów:<ul style="list-style-type: none">– ul. 1 Maja (obok dyskontu spożywczego Biedronka)– ul. Sienkiewicza– ul. Wodna– ul. Staszica i Warszawska (w okolicach szkoły muzycznej)– ul. Dzierżonia	Przebudowa ulic w celu pozyskania terenów pod budowę miejsc parkingowych. Budowa nowych lub remont istniejących parkingów.



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 następujący problem:

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:

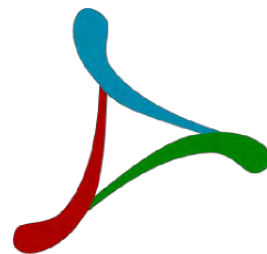
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów rowerowych	<ol style="list-style-type: none">1. Gmina Głubczyce: ul. Dworcowa – Gołuszowice – Gadzowice – Lwowiany – Głubczyce2. Gmina Głubczyce: droga Zawiszyce – Głubczyce	<ol style="list-style-type: none">1. Budowa ciągu rowerowego od ulicy Dworcowej w Głubczycach przez Gołuszowice, Gadzowice, Lwowiany aż do Głubczyc, o łącznej długości około 10 km.2. Budowa ścieżki rowerowej

Strona 136 z 183



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		o łącznej długości około 5 km, przy drodze z Zawiszyc do Głubczyc.
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	Zawiszyc	Zamontowanie stojaków rowerowych w sołectwie Zawiszyc.

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 Kolonia, 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 WSPÓLNA Z GMINĄ BRANICE



2.17. Gmina Grodków

2.17.1. Komunikacja publiczna

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

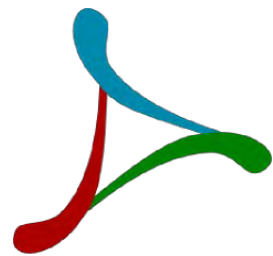
Komunikacja publiczna w gminie Grodków nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. Większość osób, ze względu na małą częstotliwość kursowania autobusów, zmuszona jest do poruszania się własnym środkiem transportu (samochód, rower). Do większości miejsc można dojechać komunikacją publiczną – w gminie istnieje 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.
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 trzymianowym, np. Agro-As Grodków, Przetwórstwo sp. z o.o.).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

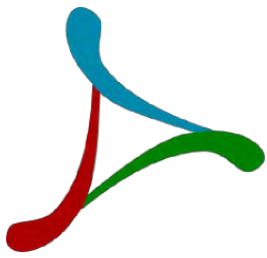
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak węzła przesiadkowego	Działki numer 163/3 oraz 163/4 w Grodkowie	Remont dworca wraz z placem, obejmujący m.in. prace nad: elewacją zewnętrzną, poczekalnią, punktem informacyjnym, toaletami, pomieszczeniami usługowymi oraz miejscami postojowymi i parkingowymi, 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.

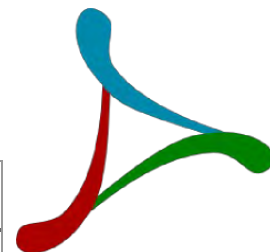
Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

**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 – Gałączyce, około 5 km <p>Budowa dróg z uzbrojeniem na terenach mieszkalnictwa jednorodzinnego:</p> <ul style="list-style-type: none">– ul. Krakowska– ul. Kościuszki– ul. Raclawicka– 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 (Raclawska, 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	<p>Ciągi rowerowe:</p> <ul style="list-style-type: none">– z Grodkowa do miejscowości Nowa Wieś Mała (uzupełnienie istniejącej sieci tras – ul. Wrocławska, Sienkiewicza) <p>Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych:</p> <ul style="list-style-type: none">– Grodków – Wójtowice – Gałązczyce – do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin)	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

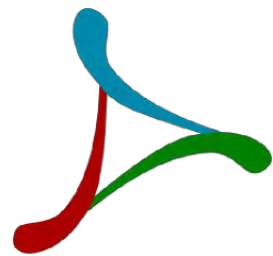
Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<ul style="list-style-type: none">– Lipowa – Osiek Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań)– ciąg pieszo-rowerowy ulicami Słowackiego – Kasztanową – Szkolną – Morcinka – Kościuszki - Konopnickiej – Żeromskiego – Sienkiewicza	
Brak miejsc bezpiecznego 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 pieszych i rowerzystów, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszych od ruchu rowerowego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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. Eksperci wskazują, że możliwa jest renowacja infrastruktury kolejowej i przywrócenie części połączeń, jednakże są to przedsięwzięcia bardzo kosztowe, których realizacja może okazać się nieopłacalna w stosunku do kosztów. Należy skupić się na utrzymaniu obecnie funkcjonujących połączeń kolejowych oraz polepszaniu ich parametrów (głównie technicznych) oraz jakości obsługującego je taboru. Eksperci twierdzą również, że działające na terenie OF PN 2020 połączenia autobusowe (głównie prywatni przewoźnicy) są dobrym substytutem dla połączeń kolejowych. Należy 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 przyzwyczajeń 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 przyzwyczajeń 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

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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. Ekspertci 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 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 całodzienne

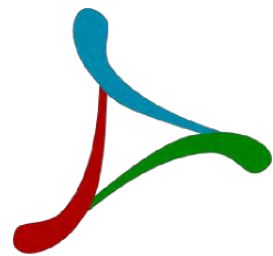
postoje. Centra miast OF PN 2020 charakteryzują się dość zwartą zabudową, a co za tym idzie, nie zawsze można wskazać miejsca, które mogłyby zostać wykorzystane w celu zwiększenia ilości miejsc parkingowych.

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



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.

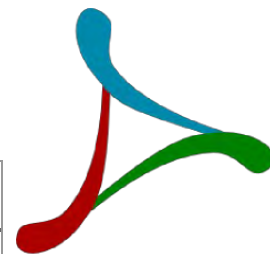
W toku zbierania danych dotyczących potrzeb inwestycyjnych jeśli chodzi o budowę infrastruktury rowerowej, inwestycje te podzielono na kilka typów:

- **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.

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.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Powiat prudnicki

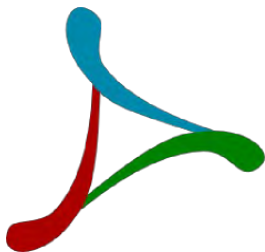
Rowerowa infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej np.: urząd, bank, poczta, szkoła publiczna lub w miejscach rekreacji – Park Miejski w Prudniku, Rynek w Białej.
-----------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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 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.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 3 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie głubczyckim

Powiat głubczycki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	<ul style="list-style-type: none">- wzdłuż DW 416- wzdłuż DW 420
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">- Głubczyce – Branice – Czechy,- Głubczyce – Baborów – Kietrz – Czechy,- Branice – Uvalno (CZ),- Kietrz – Trebom (CZ),- budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Branicami i jego sołectwami,- budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Kietrzem i jego sołectwami,- Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim w Głubczycach.
Rowerowa infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej.

Źródło: Opracowanie własne.

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 – Gałączyce - 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 – Jarnołówek – 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

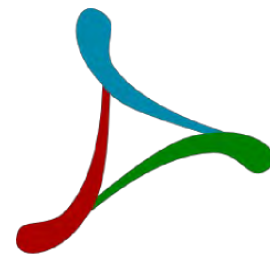
W poniższej tabeli przedstawiono szacowaną liczbę potencjalnych użytkowników ścieżek rowerowych, których budowę planuje się w ramach Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Zestawienie przedstawiono w podziale na poszczególne gminy Partnerstwa.

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

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

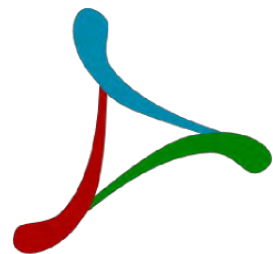
Gmina OF PN 2020	Odsetek osób deklarujących korzystanie z roweru²	Szacowana max. liczba potencjalnych użytkowników ścieżek rowerowych w wieku 13-65+
Branice	15,6%	935
Głubczyce	11,5%	2346
Głuchołazy	8,7%	1892
Grodków	16,0%	2779
Kietrz	9,9%	983
Korfantów	12,5%	1017
Lubrza	12,6%	485
Łambinowice	20,0%	1375
Nysa	7,4%	3766
Otmuchów	19,8%	2408
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 rejonny 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,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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.
- 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. Jarnołówki, 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;
- 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).

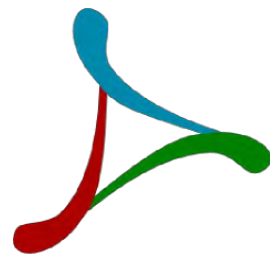
Ponadto należy mieć na uwadze, że przy lokalizowaniu parkingów dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, stosuje się Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Najważniejsze wytyczne przy lokalizowaniu parkingów dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

1. Usytuowanie parkingu w odległości nie mniejszej niż:

- 30 m - od budynków i urządzeń inżynierskich 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:



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

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.

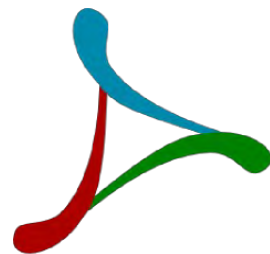
3. Szerokość jezdni manewrowej przy stanowiskach postojowych:

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 podmokłych 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, zaopatrzone w urządzenia do przejmowania 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.

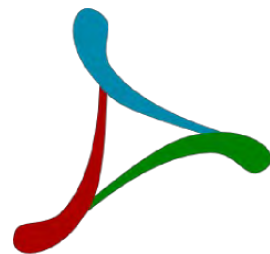
Rozpatrując skłonność potencjału transportu do powodowania na obszarach zurbanizowanych złych skutków należy przede wszystkim zwrócić uwagę na trzy kwestie, a mianowicie:

- 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 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 eliminującej 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.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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.

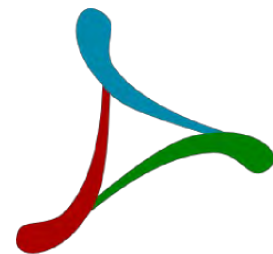
Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020 jest strategią zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju, rozumianego jako zapewnienie równowagi pomiędzy rozwojem gospodarczym, osiągnięciem celów społecznych i ochrony środowiska.

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.

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

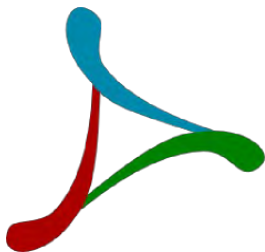
zlokalizowane blisko centrów miast, ponieważ są to obszary dobrze skomunikowane drogowo i z reguły z dobrze funkcjonującą komunikacją publiczną. Problemem jaki można zaobserwować na takich terenach jest deficyt miejsc parkingowych. Tereny oddalone od centrów miejscowości są przeznaczone głównie pod budownictwo 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 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;



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- 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.

Tabela 6 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020

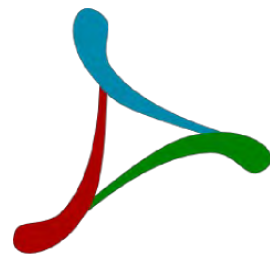
Lokalizacja	Powierzchnia całkowita terenów inwestycyjnych (w ha)	Rodzaj Specjalnej Strefy Ekonomicznej
Grodków	9,42	WSSE
Nysa	169,54	WSSE
Otmuchów	16,98	WSSE
Prudnik	12,57	WSSE
Kietrz	7	KSSE
Głuchołazy	4,6	KSSE

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



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.

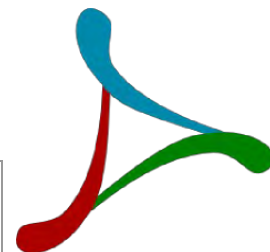
Na podstawie przeprowadzonych badań, konsultacji społecznych oraz spotkań z ekspertami, wszystkie inwestycje planowane do realizacji w ramach OF PN 2020 podzielono na 6 kategorii:

- 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
Budowa ścieżek rowerowych	2	1	2	4	9



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Rynek pracy	Usługi edukacyjne	Obiekty kultury i sportu	Obiekty turystyczne	SUMA
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.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

7. Innowacyjne rozwiązania w transporcie publicznym

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.

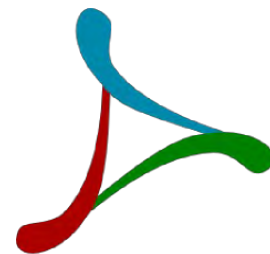
Nowoczesne systemy dystrybucji informacji o ofercie przewozowej

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,
 - wybór linii komunikacyjnej umożliwiający przejście do rozkładów jazdy na poszczególnych przystankach (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- 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 wiadomości z telefonu komórkowego i podaniu w niej numeru przystanku (umieszczonego na tablicy przystankowej z rozkładem jazdy), otrzymywałby powiadomienie o możliwych lub prognozowanych utrudnieniach w najbliższych połączeniach transportu publicznego. By zwiększyć dostępność takiej formy powiadomień, na przystankowej tablicy z rozkładem jazdy należy także zamieścić numer przystanku zapisany kodem Braille'a. Dzięki temu również osoby niewidome i słabowidzące będą miały dostęp do szerszego zakresu informacji pasażerskiej.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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 **wyposażenie 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, nieuchronnie stanie się wyposażenie 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 byłiby 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**.

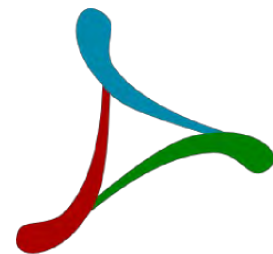
Sukcesywnie w autobusach powinno wymieniać się zwykłe tablice kierunkowe na **elektroniczne wyświetlacze kierunku jazdy z możliwością dynamicznego informowania w trakcie podróży o kolejnych przystankach**. Wdrażane powinny być też tablice elektroniczne bądź monitory LCD (w górnej części pojazdu) wyświetlające przede wszystkim:

- docelowy kierunek jazdy wraz z numerem linii,
- bieżącą lokalizację na trasie,
- 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

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

ochrony środowiska) powinno się dążyć do wymiany lub modernizacji wieloletniego taboru autobusowego. Mocno wyeksploatowane pojazdy wykazują zwiększoną emisję spalin oraz hałasu. Nierzadko zdarzają się też wycieki olejów i płynów eksploatacyjnych z silników, skrzyń korbowych, mechanizmów różnicowych oraz innych zbiorników lub przewodów. Stąd ważnym działaniem jest stopniowa wymiana taboru na młodszy, bardziej nowoczesny, spełniający ustalone normy emisji spalin (od 2009 r. pojazdy produkowane są zgodnie z normą EURO 5) oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego.

Wartym rozważenia jest wprowadzenie do obsługi poszczególnych tras autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym. Obserwowany obecnie dynamiczny rozwój konstrukcji autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym, pozwala założyć znaczący wzrost ich udziału w obsłudze transportowej miast i aglomeracji w najbliższym czasie. Dowodzą tego zagraniczne oraz krajowe praktyki związane z wdrażaniem taboru elektrycznego, np. w Jaworznie, Krakowie, Zielonej Górze, Warszawie, Ostrołęce itd. Eksploatacja takich autobusów wymaga dostosowania organizacji transportu do specyfiki zastosowanego taboru. Dotychczasowe doświadczenia, związane z wdrażaniem autobusów elektrycznych do praktyki eksploatacyjnej oraz z wykonywaniem przez ten tabor przewozów pasażerów wskazują, że organizacja publicznego transportu zbiorowego i autobusowy tabor elektryczny są ze sobą dość silnie powiązane, m.in. w zakresie:

- organizacji zaplecza technicznego zajezdni autobusowej, którego zadaniem jest zapewnienie sprawnej, niezawodnej i efektywnej bieżącej eksploatacji taboru,
- układu funkcjonującej sieci linii autobusowych,
- organizacji pracy autobusów na danych liniach, a więc w zakresie realizowanego rozkładu jazdy.

Zasadniczym ograniczeniem eksploatacyjnym autobusów elektrycznych jest ich zasięg możliwy do osiągnięcia na jednym cyklu ładowania (ok. **100 km**). Wymaga to umożliwienia doładowania baterii podczas dobowej obsługi linii (przy średnim dobowym przebiegu wynoszącym ok. **300 km**). Dodatkowo, wymagane jest zapewnienie odpowiedniego czasu doładowania baterii, wynikającego z ograniczeń technologicznych zastosowanych baterii i systemu doładowania, ograniczonego planem pracy autobusu na linii (czasy postoju na przystankach pośrednich oraz w punktach krańcowych linii). Możliwe warianty doładowywania baterii na trasie to: ładowanie za pomocą pantografu (na wybranym przystanku), ładowanie z gniazdka (stacja ładowania plug-in) oraz ładowanie indukcyjne (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**



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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

8.1. Podstawowe założenia

Opracowanie wykonano na podstawie następujących dokumentów:

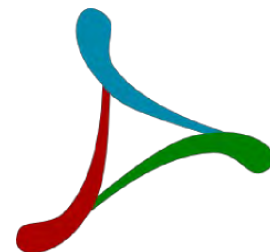
- Przewodnik do Analizy Kosztów i Korzyści projektów inwestycyjnych – Komisja Europejska, czerwiec 2008.
- Wytyczne w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód, MRR wrzesień 2011.
- Dane stałe do analizy ekonomicznej – aktualizacja 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:

- 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 W1, **określający koszty inwestycyjne, konieczne do poniesienia w kolejnych latach realizacji inwestycji oraz koszty utrzymania nowego lub przebudowywanego odcinka drogi**.



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

- 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:

$$K_e = L * \sum_{j=1}^5 k_{ej}(V_{pdrj}, T, S) * 365 * SDR_j,$$

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.

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.

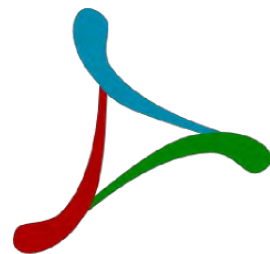
Koszty czasu w przewozach towarowych dla samochodów dostawczych oraz samochodów ciężarowych zostały policzone na postawie wzoru:

$$K_{ck} = L * \sum_{j=1}^3 \frac{k_{ck}}{V_{pdrj}} * 365 * SDR_j$$

gdzie:

K_{ck} – roczne koszty czasu w przewozach towarowych w [PLN],

k_{ck} – jednostkowy koszt czasu w przewozach towarowych w [PLN/godz],





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

V_{pdjr} – 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:

$$K_w = L * w_{wa} * k_w * 365 * \sum_{j=1}^5 \left(\frac{SDR_j}{1000000} \right)$$

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:

$$K_s = L * \sum_{j=1}^5 k_{sj} (V_{pdrj}, T, S) * 365 * SDR_j,$$

gdzie:

K_s – roczne koszty emisji toksycznych spalin 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].

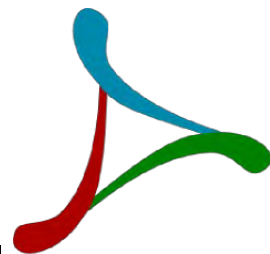
Źródło: Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2008 r., str. 29.

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, W1 – 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



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],

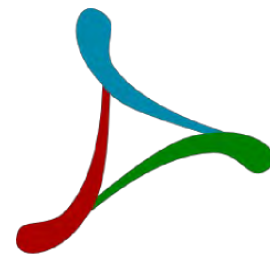
b_t – roczne koszty czasu w przewozach towarowych w [PLN],

bc_t – 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.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

9. Analiza finansowa

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.

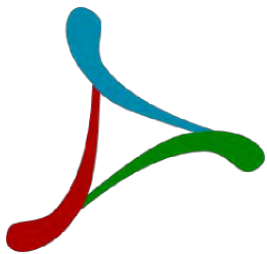
Przeprowadzając analizę finansową, w pierwszej kolejności określono niezbędne założenia, a następnie dokonano analizy poszczególnych składowych, skupiając się na:

- 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 4080552biuro@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.

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.

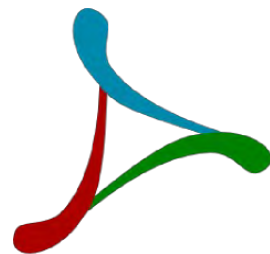
9.3. Określenie luki w finansowaniu

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.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



10. Wyniki analizy ekonomicznej

10.1. Analiza kosztów i korzyści

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

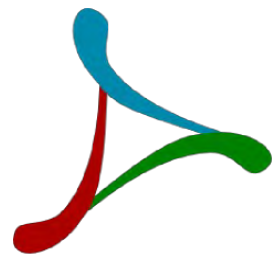
Wskaźniki ENPV i ERR

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.

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
2032	-53 499 159	-284 859 829	253 955 439	243 577 799	-1 519 351	157 654 899	65 508 867



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
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.

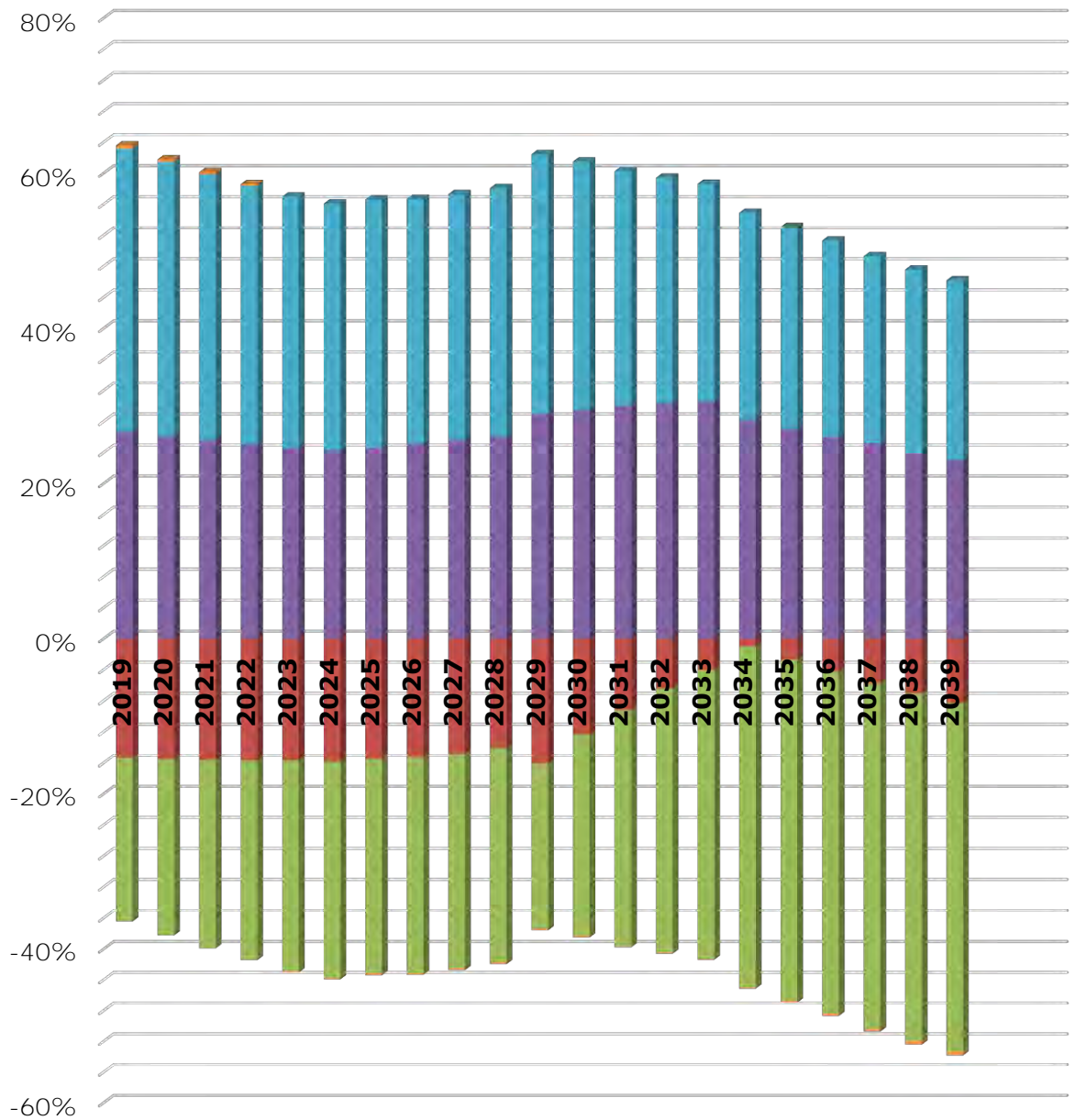


Wykres 1 Graficzne przedstawienie struktury korzyści

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

Źródło: Opracowanie własne.

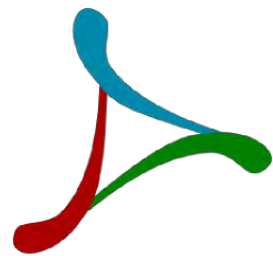


Tabela 11 Wskaźniki ekonomiczne inwestycji

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%	26,95%
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	-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



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 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%	
			906						
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

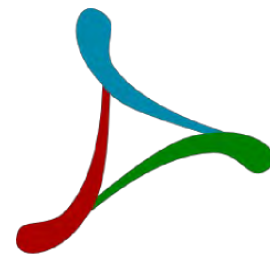
Źródło: Opracowanie własne.

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.

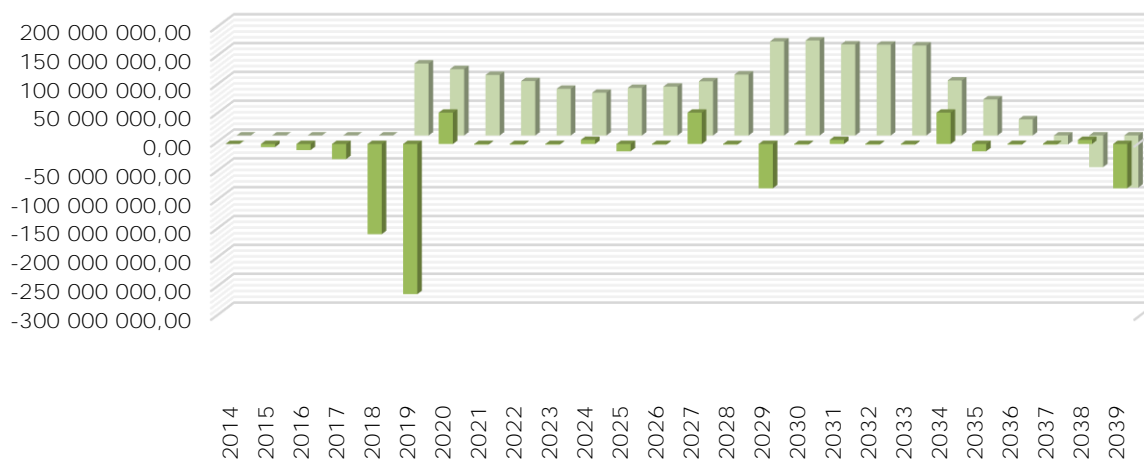
EIRR jest stopą graniczną, przy której bieżąca wartość przyszłych przychodów jest równa poniesionym nakładom. Miernik ten określa zatem maksymalną stawkę procentową jaką projekt może zapłacić za wykorzystanie środków, jeżeli ma odzyskać zainwestowane środki i poniesione w ciągu całego okresu funkcjonowania 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.



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI STRATEGICZNEJ DLA STRATEGII ROZWOJU
TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

TOM III
OPIS ZASTOSOWANYCH METOD POZYSKIWANIA DANYCH

ZAŁĄCZNIK 2D

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





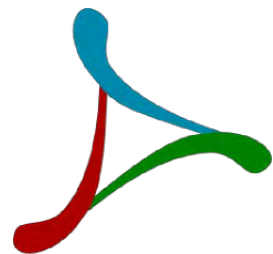
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis Treści

Spis Treści	2
Spis tabel	5
Spis wykresów	10
1 Konsultacje społeczne	12
1.1 Gmina Lubrza	12
1.1.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	12
1.1.2 Opis konsultacji	13
1.2 Gmina Branice	17
1.2.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	17
1.2.2 Opis konsultacji	18
1.3 Gmina Kietrz	22
1.3.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	22
1.3.2 Opis konsultacji	23
1.4 Gmina Prudnik	27
1.4.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	27
1.4.2 Opis konsultacji	28
1.5 Gmina Głubczyce	33
1.5.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	33
1.5.2 Opis konsultacji	34
1.6 Gmina Łambinowice	37
1.6.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	37
1.6.2 Opis konsultacji	38
1.7 Gmina Nysa	41
1.7.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	41
1.7.2 Opis konsultacji	42
1.8 Gmina Głuchołazy	47
1.8.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	47
1.8.2 Opis konsultacji	48
1.9 Gmina Paczków	52
1.9.1 Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	52



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1.9.2	Opis konsultacji	53
1.10	Gmina Korfantów	57
1.10.1	Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	57
1.10.2	Opis konsultacji	58
1.11	Gmina Otmuchów	62
1.11.1	Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	62
1.11.2	Opis konsultacji	63
1.12	Gmina Skoroszyce	67
1.12.1	Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	67
1.12.2	Opis konsultacji	68
1.13	Gmina Grodków	71
1.13.1	Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	71
1.13.2	Opis konsultacji	72
1.14	Gmina Biała	76
1.14.1	Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	76
1.14.2	Opis konsultacji	77
1.15	Powiat prudnicki	80
1.15.1	Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	80
1.15.2	Opis konsultacji	81
1.16	Powiat nyski	84
1.16.1	Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	84
1.16.2	Opis konsultacji	85
1.17	Powiat głubczycki	89
1.17.1	Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych	89
1.17.2	Opis konsultacji	90
2	Wywiady indywidualne pogłębione (IDI)	94
2.1	Branża usługowo produkcyjna	97
2.2	Branża handlowa	130
2.3	Branża rolnospożywcza	142
2.4	Edukacja	152
2.5	Wywiady Indywidualne	182
3	Ankieta audytoryjna	183



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4 Wywiad ekspertów	184
5 Diada	185
6 Badanie wśród mieszkańców i przedsiębiorców obszaru objętego projektem	186
6.1 Charakterystyka badania	186
6.2 Podsumowanie wyników uzyskanych z badania	200



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Spis tabel

Tabela 1 Typy szkół oraz liczba przeprowadzonych wywiadów pogłębionych	96
Tabela 2 Środki transportu, którymi realizuje się podróże służbowe (branża usługowo produkcyjna)	100
Tabela 3 Częstotliwość wykonywania podróży służbowych wg odpowiedzi respondentów – branża usługowo produkcyjna	101
Tabela 4 Rodzaje środków transportu wraz z częstotliwością i wskazaniem osób przyjeżdżających do przedsiębiorców funkcjonujących na obszarze OFPN 2020 - branża usługowo produkcyjna	101
Tabela 5 Prezentacja problemów komunikacyjnych, które zostały najczęściej wymienione przez przedsiębiorców działających w branży usługowo produkcyjnej na terenie Nysy, Lubrzy oraz powiatu głubczyckiego	106
Tabela 6 Propozycja rozwiązania problemów komunikacyjnych wskazanych przez przedsiębiorców działających w branży usługowo produkcyjnej w wybranych gminach	107
Tabela 7 Najczęstsze miejsca parkowania przedsiębiorców branży usługowo produkcyjnej	108
Tabela 8 Opinie respondentów (branża usługowo produkcyjna) związane z rozwijaniem ścieżek rowerowych – czy należy rozwijać ścieżki rowerowe na terenie Partnerstwa?	112
Tabela 9 Projekty inwestycyjne, których oczekują przedsiębiorcy od władz samorządowych	115
Tabela 10 Propozycje inwestycji oraz pomocy wskazane przez przedsiębiorców	117
Tabela 11 Najczęstsze odpowiedzi dotyczące rekomendowanych przez przedsiębiorców rozwiązań ITS	120
Tabela 12 Opinie respondentów dotyczące koncepcji centrów/ przystanków przesiadkowych	124
Tabela 13 Zamierzenia inwestycyjne wskazane przez przedsiębiorców z branży usługowo- produkcyjnej, które należy zrealizować w pierwszej kolejności	129
Tabela 14 Rola systemu transportowego – branża handlowa	130
Tabela 15 Środki transportu biorące udział w realizacji podróży służbowych – branża handlowa	131
Tabela 16 Częstotliwość wykonywania podróży służbowych wg odpowiedzi respondentów – branża handlowa	132
Tabela 17 Rodzaje środków transportu wraz z częstotliwością i wskazaniem osób przyjeżdżających do przedsiębiorców funkcjonujących na obszarze OFPN 2020 – branża handlowa	132
Tabela 18 Najczęstsze miejsca parkowania przedsiębiorców branży handlowej	135
Tabela 19 Opinie respondentów (branża handlowa) związane z rozwijaniem ścieżek rowerowych	137
Tabela 20 Projekty inwestycyjne, których oczekują przedsiębiorcy branży handlowej od władz samorządowych	138
Tabela 21 Propozycje inwestycji oraz form pomocy wskazane przez przedsiębiorców – branża handlowa	138
Tabela 22 Najczęstsze odpowiedzi dotyczące rekomendowanych przez przedsiębiorców rozwiązań ITS (branża handlowa)	139
Tabela 23 Opinie respondentów (branża handlowa) dotyczące koncepcji centrów/przystanków przesiadkowych	140
Tabela 24 Zamierzenia inwestycyjne wskazane przez przedsiębiorców z branży handlowej, które należy zrealizować w pierwszej kolejności	142
Tabela 25 Środki transportu, którymi realizowane są podróże służbowe – branża rolno spożywcza	144

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

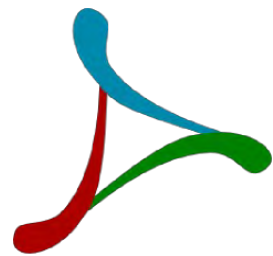


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 26 Częstotliwość wykonywania podróży służbowych – branża rolnospożywcza	144
Tabela 27 Miejsca, w których najczęściej parkują przedsiębiorcy działający w branży rolnospożywczej	147
Tabela 28 Opinie respondentów (branża rolnospożywcza) związane z rozwijaniem ścieżek rowerowych ...	148
Tabela 29 Projekty inwestycyjne, których realizacji oczekują od władz samorządowych przedsiębiorcy działający w branży rolnospożywczej	149
Tabela 30 Propozycje inwestycji oraz formy pomocy wskazane przez przedsiębiorców – branża rolnospożywcza	149
Tabela 31 Opinie respondentów (branża rolnospożywcza) dotyczące koncepcji centrów/ przystanków przesiadkowych.....	150
Tabela 32 Zamierzenia inwestycyjne, które należy zrealizować w pierwszej kolejności, wskazane przez przedsiębiorców działających w branży rolnospożywczej.....	151
Tabela 33 Rodzaje problemów związane z kursowaniem autobusów	154
Tabela 34 Preferencje uczniów w zakresie środka transportu	156
Tabela 35 Struktura odpowiedzi na pytanie dotyczące projektów inwestycyjnych, których realizacji badani oczekują od władz samorządowych.....	158
Tabela 36 Propozycje projektów inwestycyjnych wskazanych przez przedstawicieli placówek edukacyjnych.....	159
Tabela 37 Pomysły przedstawicieli szkół średnich na przeciwdziałanie problemom	163
Tabela 38 Określenie problemu związanego z komunikacją publiczną.....	168
Tabela 39 Inne środki transportu, które wybierają uczniowie	170
Tabela 40 Problemy wskazane przez przedstawicieli placówek edukacyjnych w wybranych gminach.....	173
Tabela 41 Wykaz odpowiedzi na pytanie związane z pomysłami wobec projektów inwestycyjnych, których realizacji badani oczekują od władz samorządowych	175
Tabela 42 Propozycje inwestycji wskazane do realizacji przez przedstawicieli placówek edukacyjnych	176
Tabela 43 Najczęstsze odpowiedzi dotyczące rekomendowanych rozwiązań związanych z funkcjonowaniem komunikacji publicznej	176
Tabela 44 Najczęściej padające odpowiedzi dotyczące działań, które skłoniłyby uczniów do korzystania ze ścieżek rowerowych	177
Tabela 45 Charakterystyka placówek edukacyjnych wyższych, policealnych oraz centrum kształcenia	178
Tabela 46 Kierunki, z jakich dojeżdżają studenci/uczniowie.....	179
Tabela 47 Godziny funkcjonowania placówek edukacyjnych i dostosowanie rozkładu jazdy autobusów do godzin lekcyjnych	180
Tabela 48 Liczba uczestników konsultacji społecznych z mieszkańcami oraz z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi.....	187
Tabela 49 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych w poszczególnych powiatach z mieszkańcami.....	188
Tabela 50 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych w poszczególnych powiatach z przedsiębiorcami..	189
Tabela 51 Rozkład próby badawczej wśród mieszkańców	201
Tabela 52 Status zawodowy mieszkańców w podziale na gminy.....	202
Tabela 53 Środki transportu wybierane przez mieszkańców	204
Tabela 54 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu, sytuacja w podziale na gminy.....	205



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 55 Ilość podróży wykonywanych w ciągu dnia przez mieszkańców	207
Tabela 56 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin	207
Tabela 57 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji	217
Tabela 58 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji	218
Tabela 59 Obszary problemowe w transporcie publicznym w podziale na gminy	219
Tabela 60 Gmina Biała	221
Tabela 61 Gmina Branice	223
Tabela 62 Gmina Głubczyce	224
Tabela 63 Gmina Głuchołazy	225
Tabela 64 Gmina Grodków	226
Tabela 65 Gmina Skoroszyce	227
Tabela 66 Gmina Łambinowice	227
Tabela 67 Gmina Kietrz	228
Tabela 68 Gmina Otmuchów	229
Tabela 69 Gmina Paczków	229
Tabela 70 Gmina Lubrza	230
Tabela 71 Gmina Korfantów	231
Tabela 72 Gmina Prudnik	233
Tabela 73 Gmina Nysa	234
Tabela 74 Proponowane rozwiązania dotyczące dróg w poszczególnych gminach	236
Tabela 75 Gmina Biała	238
Tabela 76 Gmina Branice	239
Tabela 77 Gmina Głubczyce	240
Tabela 78 Gmina Głuchołazy	242
Tabela 79 Gmina Grodków	243
Tabela 80 Gmina Skoroszyce	245
Tabela 81 Gmina Łambinowice	245
Tabela 82 Gmina Kietrz	246
Tabela 83 Gmina Otmuchów	247
Tabela 84 Gmina Paczków	248
Tabela 85 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy	249
Tabela 86 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy	251
Tabela 87 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach	254
Tabela 88 Gmina Biała	255



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

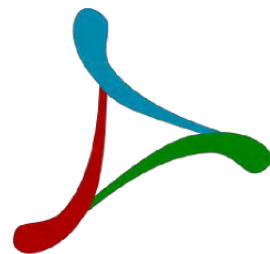
Tabela 89 Gmina Branice.....	257
Tabela 90 Gmina Głubczyce.....	258
Tabela 91 Gmina Głuchołazy.....	260
Tabela 92 Gmina Grodków.....	261
Tabela 93 Gmina Skoroszyce.....	263
Tabela 94 Gmina Łambinowice.....	264
Tabela 95 Gmina Kietrz.....	265
Tabela 96 Gmina Otmuchów.....	265
Tabela 97 Gmina Paczków.....	266
Tabela 98 Gmina Lubrza.....	267
Tabela 99 Gmina Korfantów.....	268
Tabela 100 Gmina Prudnik.....	269
Tabela 101 Gmina Nysa.....	270
Tabela 102 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach.....	271
Tabela 103 Gmina Biała.....	272
Tabela 104 Gmina Branice.....	273
Tabela 105 Gmina Głubczyce.....	274
Tabela 106 Gmina Głuchołazy.....	276
Tabela 107 Gmina Grodków.....	277
Tabela 108 Gmina Skoroszyce.....	277
Tabela 109 Gmina Łambinowice.....	278
Tabela 110 Gmina Kietrz.....	279
Tabela 111 Gmina Otmuchów.....	280
Tabela 112 Gmina Paczków.....	280
Tabela 113 Gmina Lubrza.....	281
Tabela 114 Gmina Korfantów.....	282
Tabela 115 Gmina Prudnik.....	283
Tabela 116 Gmina Nysa.....	283
Tabela 117 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych.....	284
Tabela 118 Gmina Biała.....	286
Tabela 119 Gmina Branice.....	287
Tabela 120 Gmina Głubczyce.....	287
Tabela 121 Gmina Głuchołazy.....	289
Tabela 122 Gmina Grodków.....	290
Tabela 123 Gmina Skoroszyce.....	290



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Tabela 124 Gmina Łambinowice.....	291
Tabela 125 Gmina Kietrz.....	292
Tabela 126 Gmina Otmuchów.....	293
Tabela 127 Gmina Paczków.....	294
Tabela 128 Gmina Lubrza.....	294
Tabela 129 Gmina Korfantów.....	295
Tabela 130 Gmina Prudnik.....	296
Tabela 131 Gmina Nysa.....	296



Biuro projektu:

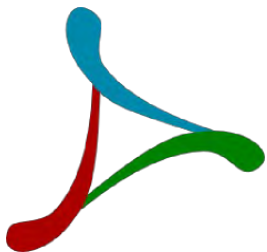
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





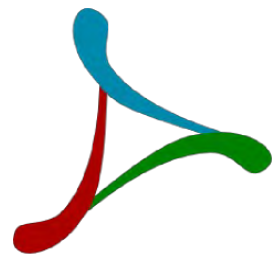
Spis wykresów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 1 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedsiębiorcami, podział wg branż	96
Wykres 2 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, podział wg typów szkół	97
Wykres 3 Struktura realizowanych podróży służbowych w branży usługowo-produkcyjnej – zasięg terytorialny	99
Wykres 4 Ocena komunikacji publicznej przez przedsiębiorców działających w branży usługowo-produkcyjnej	105
Wykres 5 Struktura realizowanych podróży służbowych w branży handlowej – zasięg terytorialny	131
Wykres 6 Ocena komunikacji publicznej przez przedsiębiorców działających w branży handlowej	134
Wykres 7 Struktura podróży służbowych realizowanych przez przedsiębiorców działających w branży rolno-spożywczej – zasięg terytorialny	143
Wykres 8 Ocena komunikacji publicznej przez przedsiębiorców działających w branży rolno-spożywczej	146
Wykres 9 Struktura środków transportu, z których korzystają uczniowie	153
Wykres 10 Struktura problemów związanych z dotarciem przez uczniów do szkoły za pomocą komunikacji publicznej	155
Wykres 11 Struktura użytkowania przez uczniów środków lokomocji	155
Wykres 12 Zdanie respondentów na temat stanu sieci dróg w najbliższym otoczeniu placówki	157
Wykres 13 Struktura odpowiedzi na pytanie dotyczące obecności stojaków rowerowych na terenie placówek edukacyjnych (podane w procentach)	158
Wykres 14 Struktura występowania niedopasowanych kursów do godzin funkcjonowania szkoły	162
Wykres 15 Struktura rozmieszczenia przystanków, oraz związanych z tym problemów	166
Wykres 16 Struktura placówek pod kątem typu użytkowanego zbiorowego środka transportu	167
Wykres 17 Struktura placówek pod kątem wielkości użytkowania komunikacji publicznej	167
Wykres 18 Procentowy wykaz wskazujący na dostosowanie kursów autobusowych do funkcjonowania placówek	168
Wykres 19 Skala problemów dotyczących dotarcia ucznia zarówno do szkoły jak i ze szkoły	170
Wykres 20 Opinia respondentów na temat stanu sieci dróg w najbliższym otoczeniu placówki	171
Wykres 21 Skłonność przedstawicieli placówek edukacyjnych do korzystania z komunikacji publicznej	181
Wykres 22 Rozkład próby badawczej wśród mieszkańców	201
Wykres 23 Status zawodowy mieszkańców w podziale na gminy	203
Wykres 24 Środki transportu wybierane przez mieszkańców	204
Wykres 25 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu w podziale na gminy	206
Wykres 26 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin	209
Wykres 27 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja praca, cz. 1	210
Wykres 28 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja praca, cz. 2	210
Wykres 29 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja szkoła, cz. 1	211



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

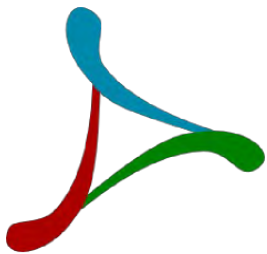
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 30 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja szkoła, cz. 2.....	211
Wykres 31 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja studia, cz. 1.....	212
Wykres 32 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja studia, cz. 2.....	212
Wykres 33 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zakupy, cz. 1.....	213
Wykres 34 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zakupy, cz. 2.....	213
Wykres 35 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja rozrywka, cz. 1.....	214
Wykres 36 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja rozrywka, cz. 2.....	214
Wykres 37 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zdrowie, cz. 1.....	215
Wykres 38 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zdrowie, cz. 2.....	215
Wykres 39 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja inne, cz. 1.....	216
Wykres 40 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja inne, cz. 2.....	216
Wykres 41 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji.....	218
Wykres 42 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji.....	219
Wykres 43 Obszary problemowe w transporcie publicznym, w podziale na gminy.....	221
Wykres 44 Proponowane do wdrożenia rozwiązania dotyczące dróg, w podziale na gminy.....	237
Wykres 45 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy.....	251
Wykres 46 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy.....	253
Wykres 47 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach.....	255
Wykres 48 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach.....	272
Wykres 49 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych.....	285



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Konsultacje społeczne

1.1. Gmina Lubrza

1.1.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

W ramach przygotowań do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Lubrza, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 27 kwietnia 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Lubrza (34 osoby na badanie fokusowe oraz 107 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Lubrza jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1050 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach.

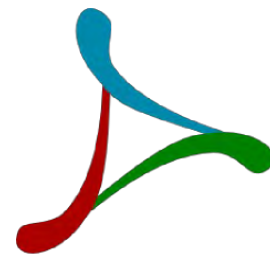
Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekt zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Lubrza.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 107 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 56 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych imienne (do 34 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Lubrza 1050 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

1.1.2.Opis konsultacji



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Lubrza badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 27 kwietnia 2015 r. w Urzędzie Gminy Lubrza przy ul. Wolności 73 w sali nr 104. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Wójt Gminy Lubrza oraz pracownicy Urzędu Gminy Lubrza, a także członkowie Rady Gminy i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). Wśród zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży pożarnej itp., a także placówek oświatowych.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało ono poprowadzone w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkuosobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Uczestnicy spotkania mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Lubrza w badaniu w fokusowym łącznie uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Lubrza oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Lubrza, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Od godziny 16:00 do 17:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Lubrza. Reprezentowali oni różnorodne branże. Pierwsza część spotkania polegała na prezentacji wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusji z uczestnikami. Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

informacyjne. Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: 2 osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz 1 osoba, która pojawiła się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w gminie Lubrza. W spotkaniu z przedsiębiorcami uczestniczyły 3 osoby.

O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapeczek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

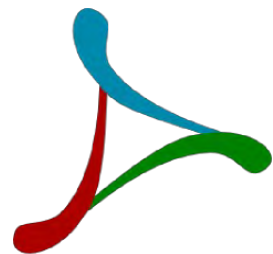
Spotkanie, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się zdobyć kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Lubrza, które trwało od godziny 18:00 i miało formę zbliżoną do dwóch poprzednich. Dla przybyłych, łącznie 24 mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne. Zaprezentowano im także wyniki przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy gminy Lubrza zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w gminie.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano zamierzenia inwestycyjne dla gminy Lubrza.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Lubrza przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi dotyczące transportu w gminie. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Lubrza:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

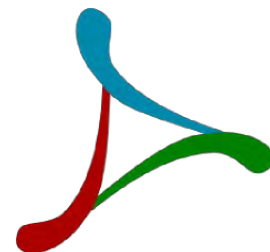


Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





1.2. Gmina Branice

1.2.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Branice, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 20 kwietnia 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Lubrza (34 osoby na badanie fokusowe oraz 107 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Branice jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1050 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Branice.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji na badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi, poprzez wysłanie do interesariuszy, zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 126 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 66 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych imienne (do 35 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Branice 1050 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.2.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Branice badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 29 kwietnia 2015 r. w Wiejskim Domu Kultury w Branicach przy Placu Wolności 1. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Wójt Gminy Branice oraz pracownicy Urzędu Gminy Branice, a także członkowie Rady Gminy i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało ono poprowadzone w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanych prezentacji Power Point. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W badaniu fokusowym w gminie Branice brało udział 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, na której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci „szwedzkiego stołu”. Podczas przerwy dla uczestników została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Przez ostatnią godzinę badania fokusowego zostały zaprezentowane zamierzenia inwestycyjne dla gminy Branice oraz odbyła się dyskusja z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe, które są konieczne do rozstrzygnięcia na obszarze gminy Branice oraz przedstawiali swoje wizje rozwiązań.

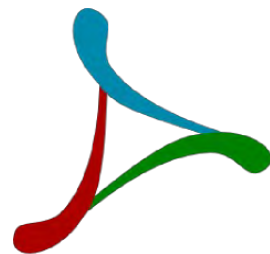
Następnie, od godziny 16:00 do 17:30, miało nastąpić spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Branice. Reprezentowali oni różnorodne branże. Pomimo zaproszeń listownych oraz kontaktu telefonicznego Wykonawcy z 66 firmami, spotkanie to nie cieszyło się zainteresowaniem ze strony osób, które miały wziąć

w nim udział. W ciągu całego czasu, przewidzianego na dane spotkanie, nie pojawił się nikt z zaproszonych osób.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Branice od godziny 18:00 i miało ono formę zbliżoną do poprzedniego. Dla przybyłych, w ciągu wyznaczonego czasu, łącznie 34 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano uzyskane wyniki z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Kolejno odbyła się dyskusja, podczas której moderator spotkania przytaczał także problemy zgłoszone przez poprzednią grupę. Mieszkańcy gminy Branice zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w gminie.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano także zamierzenia inwestycyjne dla gminy Branice.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Branice przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Branice:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

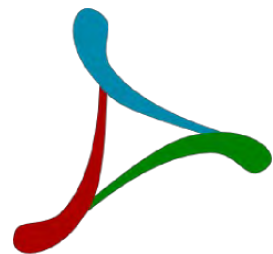
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



1.3. Gmina Kietrz

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.3.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Kietrz, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 5 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Kietrz (30 osób na badanie fokusowe oraz 211 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Kietrz jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

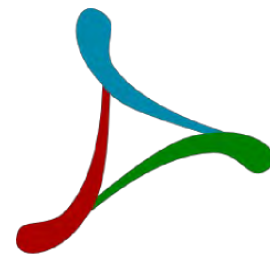
Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Kietrz.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny ze wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych interesariuszami (w przypadku przedsiębiorstw było to 211 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 95 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych imienne (do 30 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozproszdził na terenie całej gminy Kietrz 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

1.3.2. Opis konsultacji



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Kietrz badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 6 maja 2015 r. w Urzędzie Miejskim w Kietrz przy ulicy 3 Maja 1, w sali nr 40. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Kietrza oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Kietrz, a także członkowie Rady Miejskiej i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży miejskiej itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkuosobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Kietrz w badaniu fokusowym łącznie uczestniczyły 33 osoby.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Kietrz oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Kietrz, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Od godziny 16:00 do 17:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Kietrz. Reprezentowali oni różnorodne branże. Pierwsza część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami. Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz informacyjne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiły się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w gminie Kietrz. W spotkaniu z przedsiębiorcami uczestniczyły 4 osoby.

O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

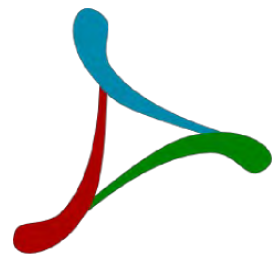
Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Kietrz, które trwało od godziny 18:00 i miało formę zbliżoną do dwóch poprzednich. Dla przybyłych, łącznie 32 mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano uzyskane wyniki z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy gminy Kietrz zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w gminie.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano także zamierzenia inwestycyjne dla gminy Kietrz.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Kietrz przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Kietrz:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.4. Gmina Prudnik

1.4.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

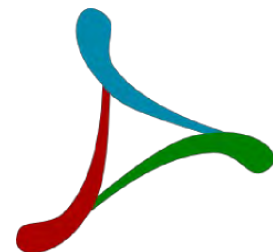
W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Prudnik, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 7 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Prudnik (48 osób na badanie fokusowe oraz 179 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Prudnik jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Prudnik.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 179 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 88 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych imienne (do 48 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Prudnik 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.4.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Prudnik badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 7 maja 2015 r. w Prudnickim Ośrodku Kultury przy ulicy Kościuszki 1a w Prudniku. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Prudnika oraz pracownicy Urzędu Miasta Prudnik, a także członkowie Rady Miejskiej i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkuosobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Prudnik w badaniu fokusowym łącznie uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Prudnik oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Prudnik, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Następnie od godziny 16:00 do 17:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Prudnik. Reprezentowali oni różnorodne branże. Pierwszą część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami. Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz

informacyjne. Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiły się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w gminie Prudnik. Łącznie na spotkaniu z przedsiębiorcami uczestniczyło 6 osób.

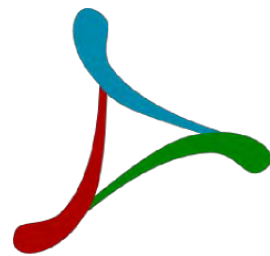
O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapeczek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Prudnik, które trwało od godziny 18:00 i miało formę zbliżoną do dwóch poprzednich. Dla przybyłych, łącznie 10 mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne. Zaprezentowano uzyskane wyniki z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy gminy Prudnik zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w gminie.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano także zamierzenia inwestycyjne dla gminy Prudnik.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Prudnik przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Prudnik:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

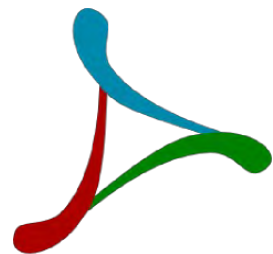
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.5. Gmina Głubczyce

1.5.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

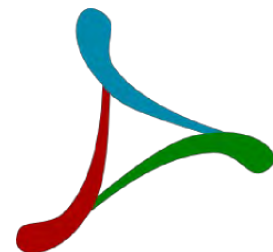
W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Głubczyce, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 11 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Kietrz (81 osób na badanie fokusowe oraz 548 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Głubczyce jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

W przypadku przeprowadzenia rekrutacji na badania fokusowe, konsultacje z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Głubczyce.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 548 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 52 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych imienne (do 81 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Głubczyce 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.5.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Głubczyce badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 11 maja 2015 r. w Miejskim Ośrodku Kultury w Głubczycach przy ulicy Kościuszki 24. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Głubczyc oraz pracownicy Urzędu Miejskiego, a także członkowie Rady i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży miejskiej itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkuosobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Głubczyce badaniu w fokusowym łącznie uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Głubczyce oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Głubczyce, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Następnie od godziny 16:00 do 17:30 miało nastąpić spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Głubczyce. Reprezentowali oni różnorodne branże. Pomimo zaproszeń listownych oraz kontaktu telefonicznego Wykonawcy z 52 przedsiębiorstwami, spotkanie to nie cieszyło się zainteresowaniem ze strony firm

działających na obszarze gminy Głubczyce. W ciągu całego przewidzianego na nie czasu, nie pojawił się nikt z zaproszonych osób.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Głubczyce, które trwało od godziny 18:00. Frekwencja była dość niska. Przybył tylko 1 mieszkaniec, dla którego przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano mu uzyskane wyniki z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się rozmowa podczas której moderator spotkania przytaczał także problemy zgłoszone podczas porannego spotkania.

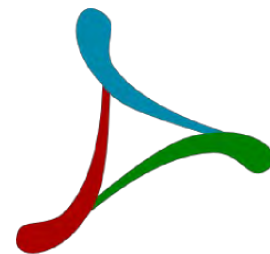
O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do rozmowy i zaprezentowano zamierzenia inwestycyjne dla gminy Głubczyce.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Głubczyce przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowić będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Głubczyce:



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.6. Gmina Łambinowice

1.6.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

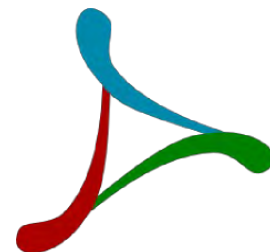
W ramach przygotowań do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Łambinowice, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 12 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę (37 osób na badanie fokusowe oraz 105 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Łambinowice jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Łambinowice.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 105 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 51 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych imienne (do 37 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozproszdził na terenie całej gminy Łambinowice 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



1.6.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

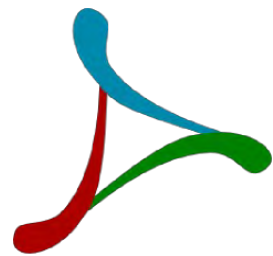
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Łambinowice badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami odbyło się dnia 12 maja 2015 r. w Urzędzie Gminy Łambinowice przy ul. gen. Zawadzkiego 29 w sali konferencyjnej. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Wójt Gminy Łambinowice oraz pracownicy Urzędu Gminy Łambinowice, a także członkowie Rady Gminy i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży pożarnej, itp.

Jako pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 10:00 do 13:00, które zostało poprowadzone w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę w po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Łambinowice w badaniu fokusowym łącznie uczestniczyły 33 osoby.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Łambinowice oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Łambinowice, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Od godziny 14:00 do 15:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Łambinowice. Reprezentowali oni różnorodne branże. Pierwsza część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz informacyjne. Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiły się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w gminie Łambinowice. W spotkaniu przedsiębiorcami uczestniczyło 9 osób.

O godzinie 14:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Dzięki temu możliwe było przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Łambinowice, które zaczynało się od godziny 16:00 i miało formę zbliżoną do dwóch poprzednich. Dla przybyłych, łącznie 19 mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano uzyskane wyniki z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy gminy Łambinowice zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w gminie.

O godzinie 16:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano także zamierzenia inwestycyjne dla gminy Łambinowice.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Łambinowice przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.



Dokumentacja fotograficzna przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Łambinowice:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.

1.7. Gmina Nysa

1.7.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

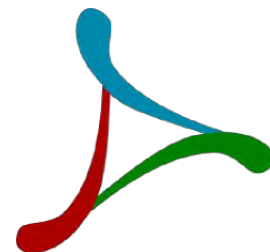
W ramach przygotowań do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Nysa, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 14 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Nysa (111 osób na badanie fokusowe oraz 834 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Nysa jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Nysa.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 834 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 102 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane i dostarczone osobiście zaproszenia. W przypadku badań fokusowych imienne (do 111 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Nysa 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.7.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Nysa badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 14 maja 2015 r. w Urzędzie Miejskim w Nysie przy ulicy Kolejowej 15 w sali nr 200. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Miasta Nysa oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Nysie, a także członkowie Rady i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży pożarnej itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkuosobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Nysa w badaniu w fokusowym łącznie uczestniczyło 31 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Nysa oraz odbyła się dyskusja z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Nysa, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Następnie, od godziny 16:00 do 17:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Nysa. Reprezentowali oni różnorodne branże. Pierwszą część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami. Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz

informacyjne. Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiły się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w gminie Nysa. W spotkaniu z przedsiębiorcami uczestniczyły 4 osoby.

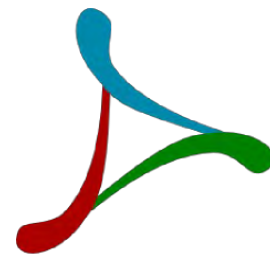
O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapeczek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Nysa, które trwało od godziny 18:00 i miało formę zbliżoną do dwóch poprzednich. Dla przybyłych, łącznie 23 mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano im wyniki uzyskane z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy gminy Nysa zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w gminie.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano także zamierzenia inwestycyjne dla gminy Nysa.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Nysa przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Nysa:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

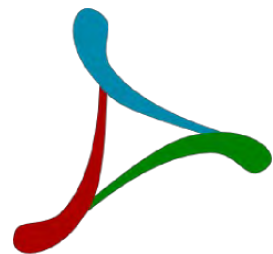
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.8. Gmina Głuchołazy

1.8.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

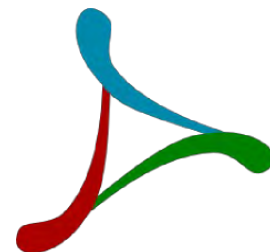
W ramach przygotowań do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Głuchołazy, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 18 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Głuchołazy (47 osób na badanie fokusowe oraz 100 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Głuchołazy jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Głuchołazy.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 100 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 52 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych imienne (do 47 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprosił na terenie całej gminy Głuchołazy 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.8.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Głuchołazy badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 18 maja 2015 r. w Urzędzie Miejskim w Głuchołazach przy ulicy Rynek 15 w sali nr 24. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Miasta Głuchołazy oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Głuchołazach, a także członkowie Rady i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Głuchołazy w badaniu fokusowym uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Głuchołazy oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Głuchołazy, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Od godziny 16:00 do 17:30 miało nastąpić spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Głuchołazy. Reprezentowali oni różnorodne branże. Pomimo zaproszeń listownych oraz kontaktu telefonicznego Wykonawcy z 52 przedsiębiorstwami, spotkanie to nie cieszyło się zainteresowaniem ze strony firm działających na obszarze

gminy. W ciągu całego przewidzianego na dane spotkanie czasu, pojawił się tylko 1 przedsiębiorca. Pierwsza część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz rozmowa z uczestnikami. Podczas spotkania były zapewnione materiały biurowe oraz informacyjne.

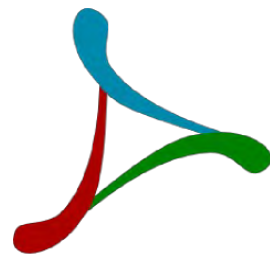
O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której zapewniono obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapeczek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, powrócono do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłego przedsiębiorcę.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Głuchołazy, które trwało od godziny 18:00 i miało formę zbliżoną formę do dwóch poprzednich. Dla przybyłych, łącznie 2 mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano im wyniki uzyskane z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator spotkania przytaczał również problemy zgłoszone podczas wcześniejszych spotkań. Mieszkańcy gminy Głuchołazy zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w gminie.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano również zamierzenia inwestycyjne dla gminy Głuchołazy.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Głuchołazy przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Osoby uczestniczyły w dyskusji i zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowić będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Głuchołazy:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

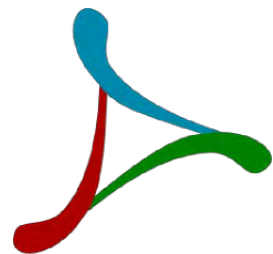
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

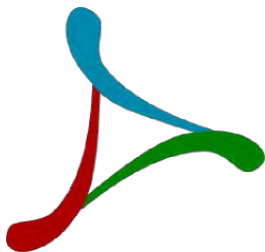


Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





1.9. Gmina Paczków

1.9.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W ramach przygotowań do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Paczków, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 19 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Paczków (45 osób na badanie fokusowe oraz 225 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Paczków jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

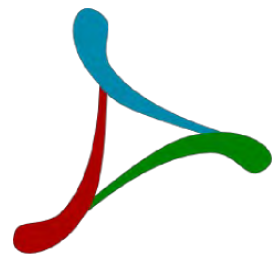
Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Paczków.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 225 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 60 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych imienne (do 45 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Paczków 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

1.9.2. Opis konsultacji



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Paczków badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 19 maja 2015 r. w Urzędzie Miejskim w Paczkowie przy ulicy Rynek 1 w sali nr 12. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe jako grupa docelowa, zaproszenia otrzymali: Burmistrz Miasta Paczkowa oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Paczkowie, a także członkowie Rady i sołtysi poszczególnych sołectw. W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa, m.in. policji itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Paczków badaniu w fokusowym łącznie uczestniczyły 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Paczków oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Paczków, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Od godziny 16:00 do 17:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Paczków. Reprezentowali oni różne branże. Pierwsza część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami. Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz informacyjne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiły się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w gminie Paczków. W spotkaniu z przedsiębiorcami uczestniczyły 4 osoby.

O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

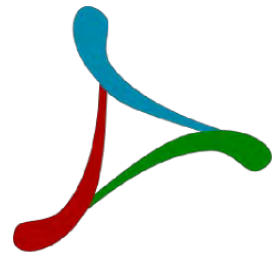
Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Paczków od godziny 18:00 i miało ono formę zbliżoną do dwóch poprzednich. Dla przybyłych, łącznie 5 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano uzyskane wyniki z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator spotkania przytaczał także problemy zgłoszone w poprzednich grupach. Mieszkańcy gminy Paczków zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w gminie.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano także zamierzenia inwestycyjne dla gminy Paczków.

Podsumowując konsultacje społeczne w gminie Paczków przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Paczków:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.10. Gmina Korfantów

1.10.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

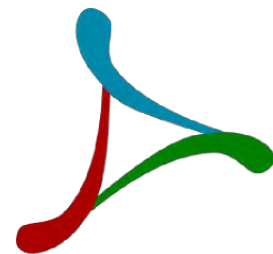
W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Korfantów, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 20 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Korfantów (56 osób na badanie fokusowe oraz 92 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Korfantów jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Korfantów.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała polegać na wysłaniu do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw były to 92 firmy) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 51 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych, imienne (do 56 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Korfantów 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych skierowanych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.10.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Korfantów badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 20 maja 2015 r. w Miejsko-Gminnym Ośrodku Kultury w Korfantowie przy ulicy Rynek 10. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Korfantowa oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Korfantowie, a także członkowie Rady i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. straży pożarnej itp. oraz placówek oświatowych.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Korfantów w badaniu fokusowym łącznie uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Korfantów oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Korfantów, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

W godzinach 16:00 do 17:30 miało odbyć się spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Korfantów. Reprezentowali oni różne branże. Pomimo zaproszeń listownych oraz kontaktu telefonicznego Wykonawcy ze 51 przedsiębiorstwami, spotkanie to nie cieszyło się zainteresowaniem ze strony firm działających na obszarze gminy

Korfantów. W ciągu całego przewidzianego na dane spotkanie czasu, nie pojawiła się żadna z zaproszonych osób.

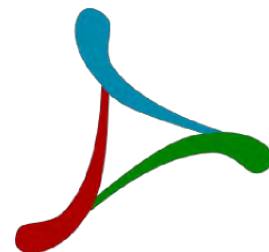
Ostatnimi przewidzianymi w planie konsultacjami miało być spotkanie z mieszkańcami gminy Korfantów od godziny 18:00. Na spotkanie to zapraszani byli mieszkańcy, którzy pomimo zaproszeń rozprawdzonych przez Poczta Polską, nie przybyli w danym dniu. Spotkanie nie cieszyło się więc zainteresowaniem ze strony osób mieszkających na obszarze gminy Korfantów. W ciągu całego przewidzianego na nie czasu, nie pojawiła się żadna spośród zaproszonych osób.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Korfantów przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowić będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Korfantów:



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



1.11. Gmina Otmuchów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.11.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Otmuchów, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 21 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Otmuchów (100 osób na badanie fokusowe oraz 245 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Otmuchów jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

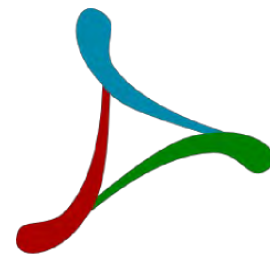
Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Otmuchów.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała polegać na wysłaniu do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było 245 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 52 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych, imienne (do 100 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Otmuchów 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych skierowanych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

1.11.2. Opis konsultacji



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Otmuchów badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 21 maja 2015 r. w Zamku w Otmuchowie przy ulicy Zamkowej 4 w sali Rycerskiej. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Otmuchowa oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Otmuchowie, a także członkowie Rady i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji itp. oraz placówek oświatowych.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Otmuchów w badaniu fokusowym łącznie uczestniczyło 31 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Otmuchów oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Otmuchów, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Od godziny 16:00 do 17:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Otmuchów. Reprezentowali oni różne branże. Pierwsza część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami. Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz informacyjne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiły się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w gminie Otmuchów. W spotkaniu z przedsiębiorcami uczestniczyły 2 osoby.

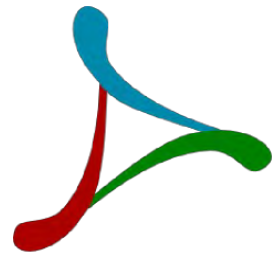
O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapeczek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym, miało być spotkanie z mieszkańcami gminy Otmuchów, które zaplanowane było na godzinę 18:00. Na spotkanie to zapraszani byli mieszkańcy, którzy pomimo zaproszeń rozprowadzonych przez Poczta Polską nie pojawili się na konsultacjach w danym dniu. Spotkanie to nie cieszyło się więc zainteresowaniem ze strony osób mieszkających na obszarze gminy Otmuchów. W ciągu całego przewidzianego na nie czasu nie pojawiła się żadna spośród zaproszonych osób.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Otmuchów przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowić będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Otmuchów:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.12. Gmina Skoroszyce

1.12.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

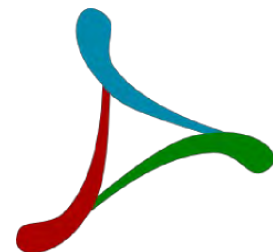
W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Skoroszyce, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 25 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Skoroszyce (35 osób na badanie fokusowe oraz 85 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Skoroszyce jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Skoroszyce.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała polegać na wysłaniu do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 85 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 54 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych, imienne (do 35 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Skoroszyce 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych skierowanych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.12.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Skoroszyce badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 25 maja 2015 r. w Pawilonie Sportowym w Skoroszycach przy ulicy Braterstwa Broni 5. Konsultacje społeczne założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Wójt Gminy Skoroszyce oraz pracownicy Urzędu Gminy Skoroszyce a także członkowie Rady Gminy i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji itp. oraz placówek oświatowych.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Skoroszyce w badaniu fokusowym łącznie uczestniczyło 31 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Skoroszyce oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Skoroszyce, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Następnie, od godziny 16:00 do 17:30 miało mieć miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Skoroszyce. Reprezentowali oni różne branże. Pomimo zaproszeń listownych oraz kontaktu telefonicznego Wykonawcy



z 54 przedsiębiorstwami, spotkanie to nie cieszyło się zainteresowaniem ze strony firm działających na obszarze gminy Skoroszyce. W ciągu całego przewidzianego na nie czasu, nie pojawiła się żadna z zaproszonych osób.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Skoroszyce, które zaczynało się od godziny 18:00. Frekwencja była dość niska, przybył tylko 1 mieszkaniec, dla którego przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano mu wyniki uzyskane z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się rozmowa podczas której moderator spotkania przytaczał także problemy zgłoszone wcześniej, tego samego dnia.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do rozmowy, podczas której zaprezentowano m.in. zamierzenia inwestycyjne dla gminy Skoroszyce.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Skoroszyce przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Skoroszyce:



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.13. Gmina Grodków

1.13.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

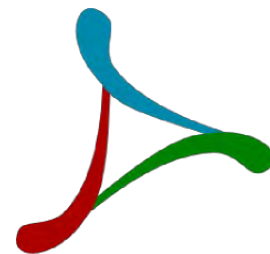
W ramach przygotowań do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Grodków, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 26 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Grodków (75 osób na badanie fokusowe oraz 494 przedsiębiorstwa na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Grodków jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Grodków.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała polegać na wysłaniu do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 494 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 57 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych, imienne (do 75 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Grodków 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych, skierowanych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.13.2. Opis konsultacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminie Grodków badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 26 maja 2015 r. w Urzędzie Miejskim w Grodkowie przy ulicy Warszawskiej 29, w sali nr 35-36. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Grodkowa oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Grodkowie, a także członkowie Rady i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży miejskiej, itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W gminie Grodków w badaniu fokusowym łącznie uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Grodków oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Grodków, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Następnie od godziny 16:00 do 17:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Grodków. Reprezentowali oni różne branże. Pierwszą część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja

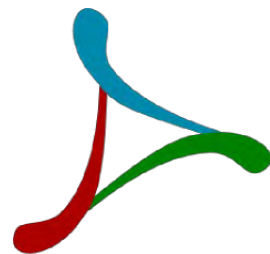
z uczestnikami. Spotkanie to nie cieszyło się dużym zainteresowaniem – przybyła na nie tylko 1 osoba. Zostały jej zapewnione materiały biurowe oraz informacyjne.

O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której zapewniono obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapeczek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji i omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całej gminy.

Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie rozmowy, a także pozyskanie od przybyłej osoby opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłego przedsiębiorcę.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym miało być spotkanie z mieszkańcami gminy Grodków, którego początek był przewidziany na godzinę 18:00. Na spotkanie to zapraszani byli mieszkańcy, którzy pomimo zaproszeń rozprowadzonych przez Poczta Polską nie pojawili się w danym dniu. Spotkanie nie cieszyło się więc zainteresowaniem ze strony osób mieszkających na obszarze gminy Grodków. W ciągu całego przewidzianego na dane spotkanie czasu, nie pojawiła się żadna z zaproszonych osób.

Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Grodków przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowić będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Grodków:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

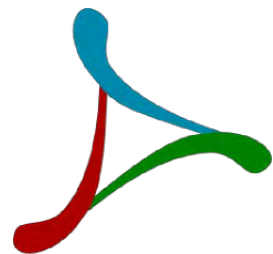
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

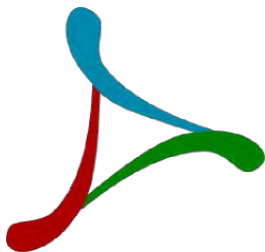
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



1.14. Gmina Biała

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1.14.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

W ramach przygotowań do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w gminie Biała, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 27 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez gminę Biała (56 osób na badanie fokusowe oraz 108 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał całą gminę Biała jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez gminę Biała.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała polegać na wysłaniu do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 108 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 53 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych, imienne (do 56 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całej gminy Biała 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych, skierowanych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

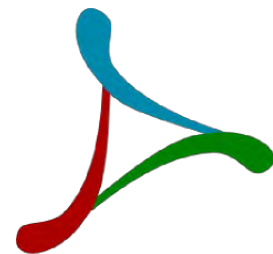
1.14.2. Opis konsultacji

W gminie Biała badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 27 maja 2015 r. w Urzędzie Miejskim w Białej przy ulicy Rynek 10 w sali widowiskowej. Konsultacje społeczne założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Burmistrz Białej oraz pracownicy Urzędu Miejskiego w Białej, a także członkowie Rady i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkuosobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W badaniu fokusowym w gminie Biała uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla gminy Biała oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gminy Biała, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Od godziny 16:00 do 17:30 miało nastąpić spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez gminę Biała. Reprezentowali oni różne branże. Pomimo zaproszeń listownych oraz kontaktu telefonicznego Wykonawcy ze 53 przedsiębiorstwami, spotkanie to nie cieszyło się zainteresowaniem. W ciągu całego przewidzianego na dane spotkanie



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

czasu, nie pojawiła się żadna z zaproszonych osób.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami gminy Biała, które rozpoczęło się o godzinie 18:00. Frekwencja była dość niska – przybył tylko 1 mieszkaniec, dla którego przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano mu wyniki uzyskane z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się rozmowa, podczas której moderator spotkania przytaczał także problemy zgłoszone wcześniej, tego samego dnia.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do rozmowy, podczas której zaprezentowano m.in. zamierzenia inwestycyjne dla gminy Biała.

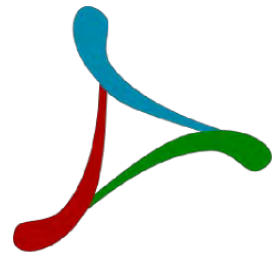
Podsumowując, konsultacje społeczne w gminie Biała przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowić będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w gminie Biała:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

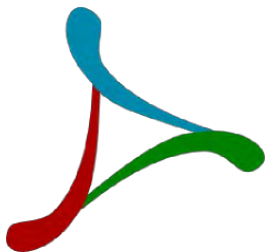
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



1.15. Powiat prudnicki

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1.15.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w powiecie prudnickim, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 28 maja 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez powiat prudnicki (151 osób na badanie fokusowe oraz 981 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał cały powiat prudnicki jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1000 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera .

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez powiat prudnicki.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 981 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować ze 80 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych, imienne (do 151 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprowadził na terenie całego powiatu prudnickiego 1000 sztuk zaproszeń bezimiennych, skierowanych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

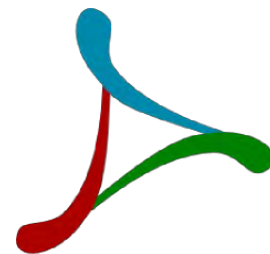
1.15.2. Opis konsultacji

W powiecie prudnickim badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 28 maja 2015 r. w Starostwie Powiatowym w Prudniku przy ulicy Kościuszki 76. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Starosta powiatu prudnickiego, Burmistrzowie Białej i Prudnika, Wójt Gminy Lubrza oraz pracownicy Starostwa Powiatowego, Urzędów Miejskich w Białej i Prudniku oraz Urzędu Gminy Lubrza, a także członkowie Rad i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży miejskiej, itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W powiecie prudnickim w badaniu fokusowym uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Podczas przerwy dla uczestników została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla powiatu prudnickiego oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze powiatu prudnickiego, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Od godziny 16:00 do 17:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez powiat prudnicki. Reprezentowali oni różne branże. Pierwsza część spotkania to



Biuro projektu:

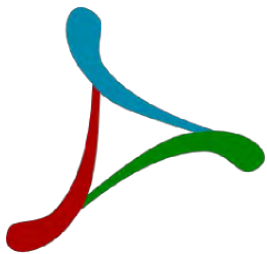
48-300 Nysa

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

prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami. Spotkanie nie cieszyło się dużym zainteresowaniem ze strony przedsiębiorców – przybyła na nie tylko 1 osoba. Zostały jej zapewnione materiały biurowe oraz informacyjne.

O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której zapewniono obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapeczek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do rozmowy, podczas której omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całego powiatu.

Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie rozmowy, a także pozyskanie od uczestnika opinii i uwag zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych informacji, które zostały zgłoszone przez przybyłego przedsiębiorcę.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym miało być spotkanie z mieszkańcami powiatu prudnickiego od godziny 18:00. Na spotkanie zapraszani byli mieszkańcy, którzy pomimo zaproszeń rozprowadzonych przez Poczta Polską nie pojawili się w danym dniu. Spotkanie to nie cieszyło się więc zainteresowaniem ze strony osób mieszkających na obszarze powiatu prudnickiego. W ciągu całego przewidzianego na nie czasu, nie pojawiła się żadna spośród zaproszonych osób.

Podsumowując, konsultacje społeczne w powiecie prudnickim przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowić będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna przeprowadzonych konsultacji społecznych w powiecie prudnickim:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



1.16. Powiat nyski

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1.16.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w powiecie nyskim, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 30 marca 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez powiat nyski (30 osób na badanie fokusowe oraz 713 przedsiębiorstw na spotkanie z liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał cały powiat nyski jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 700 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez powiat nyski.

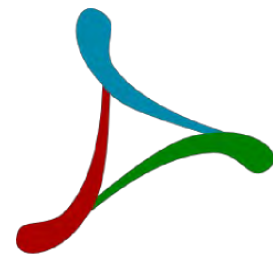
Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 713 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 72 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych, imienne (do 30 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca we własnym zakresie rozprowadził na terenie powiatu nyskiego 700 sztuk zaproszeń bezimiennych, skierowanych do mieszkańców.

Dodatkowo, Wykonawca zamieścił na stronach internetowych wszystkich gmin oraz powiatów wchodzących w skład OF PN 2020, ogłoszenie informujące o celu, dacie

i miejscu wybranego spotkania. Zamieszczony został tam również formularz zgłoszeniowy, poprzez który zainteresowani mogli się zarejestrować na konkretne konsultacje.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.16.2. Opis konsultacji

W powiecie nyskim badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 30 marca 2015 r. i odbyło się w Centrum Kształcenia Praktycznego w Nysie przy ulicy Orkana 6 w sali nr 31. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Starosta powiatu nyskiego, Burmistrzowie oraz Wójtowie gmin wchodzących w skład powiatu nyskiego, a także pracownicy Starostwa Powiatowego, Urzędów Miejskich i Urzędów Gmin oraz członkowie Rad i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży miejskiej, itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 09:00 do 12:00, i zostało ono poprowadzone w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W powiecie nyskim w badaniu fokusowym uczestniczyło 31 osób.

o przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla powiatu nyskiego oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze powiatu nyskiego, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Następnie od godziny 13:00 do 14:30 miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez powiat nyski. Reprezentowali oni różne branże. Pierwsza część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami. Wszystkim obecnym osobom zapewniono materiały biurowe oraz informacyjne. Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiły się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w gminie powiecie nyskim. W spotkaniu z przedsiębiorcami uczestniczyło łącznie 15 osób.

O godzinie 13:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji, podczas której omówione zostały zamierzenia inwestycyjne dla całego powiatu.

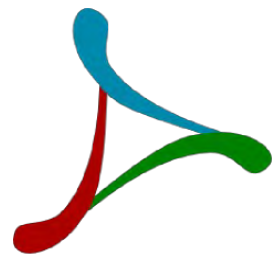
Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz informacji zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami powiatu nyskiego, które rozpoczynało się o godzinie 15:00 i miało formę zbliżoną do dwóch poprzednich. Dla przybyłych 2 mieszkańców przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano im wyniki uzyskane z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator spotkania przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy powiatu nyskiego zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w powiecie.

O godzinie 15:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano m.in. zamierzenia inwestycyjne dla powiatu nyskiego.

Podsumowując, konsultacje społeczne w powiecie nyskim przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi dotyczące obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.

Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w powiecie nyskim:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1.17. Powiat głubczycki

1.17.1. Wprowadzenie do konsultacji i badań fokusowych

W ramach przygotowania do przeprowadzenia badań fokusowych oraz spotkań z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami w powiecie głubczyckim, Wykonawca poinformował Zamawiającego o proponowanej dacie spotkania tj. 28 kwietnia 2015 r. Zarezerwowano również salę potrzebną do przeprowadzenia ww. konsultacji. Zamawiającemu przedstawiono listę proponowanych interesariuszy, która następnie została zaakceptowana przez powiat głubczycki (152 osoby na badanie fokusowe oraz 840 przedsiębiorstw na spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi). Jeśli chodzi o spotkanie z mieszkańcami, Wykonawca wskazał cały powiat głubczycki jako potencjalny obszar kolportażu zaproszeń bezimiennych w ilości 1050 sztuk. Zostało to zaakceptowane przez Partnera.

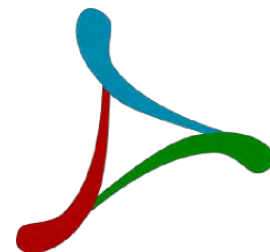
Podczas przeprowadzania rekrutacji osób, które miały wziąć udział w badaniach fokusowych, konsultacjach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi oraz mieszkańcami, zostały przeprowadzone działania mające na celu jak najskuteczniejsze zachęcenie ww. grup do aktywnego uczestnictwa w spotkaniach. Wykonawca przesłał do Zamawiającego projekty zaproszeń na badania i konsultacje przygotowane dla poszczególnych grup. Ostateczna wersja została zaakceptowana przez powiat głubczycki.

Zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego dla przetargu nieograniczonego pn.: Opracowanie Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, Wykonawca został zobowiązany do przeprowadzenia aktywnej rekrutacji uczestników badania fokusowego oraz spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Rekrutacja miała mieć formę wysłania do interesariuszy zaproszeń w formie elektronicznej i/lub papierowej.

Z uwagi na małą skuteczność takiej metody, Wykonawca zdecydował się w pierwszej kolejności na kontakt telefoniczny z interesariuszami wskazanymi przez poszczególnych Partnerów kluczowych (w przypadku przedsiębiorstw było to 840 firm) oraz rozesłanie zaproszeń drogą elektroniczną. Telefonicznie udało się skontaktować z 80 przedsiębiorstwami. Następnie zostały rozesłane zaproszenia w wersji papierowej. W przypadku badań fokusowych, imienne (do 152 osób).

W przypadku spotkań z mieszkańcami, specyfikacja istotnych warunków zamówienia przewiduje kolportaż bezimiennych zaproszeń wśród minimum 600 mieszkańców u każdego z Partnerów, poprzez dostarczenie ich do skrzynek pocztowych. Wykonawca rozprosił na terenie całego powiatu głubczyckiego 1050 sztuk zaproszeń bezimiennych, skierowanych do mieszkańców. Działanie to odbyło się przy współpracy z Poczta Polska S.A.

Dodatkowo, Wykonawca zamieścił na stronach internetowych wszystkich gmin



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

oraz powiatów wchodzących w skład OF PN 2020, ogłoszenie informujące o celu, dacie i miejscu wybranego spotkania. Zamieszczony został tam również formularz zgłoszeniowy, poprzez który zainteresowani mogli się zarejestrować na konkretne konsultacje.

1.17.2. Opis konsultacji

W powiecie głubczyckim badanie fokusowe oraz spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami, organizacjami społecznymi i mieszkańcami miało miejsce dnia 28 kwietnia 2015 r. w Starostwie Powiatowym w Głubczycach przy ulicy Kochanowskiego 15 w sali nr 109. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii, zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali: Starosta powiatu głubczyckiego, Burmistrzowie Kietrza i Głubczyc, Wójt Gminy Branice oraz pracownicy Starostwa Powiatowego, Urzędów Miejskich w Kietrze i Głubczycach, Urzędu Gminy Branice, a także członkowie Rad i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). W grupie osób zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży miejskiej itp.

Pierwsze odbyło się badanie fokusowe, trwające od godziny 12:00 do 15:00 i zostało poprowadzone ono w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Na początku spotkania, po przywitaniu wszystkich przybyłych osób, nastąpiła prezentacja wyników przeprowadzonych badań, a następnie dyskusja z uczestnikami. Ci, mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Każdy z uczestników został również poproszony o wypełnienie, przygotowanej przez Wykonawcę, ankiety. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz z moderatorem na forum. Dyskusja ta przebiegała spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy. W ciągu całego spotkania zauważyć można było dwie grupy – osoby, które brały udział w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiały się na krótką chwilę po to, aby zgłosić swoje uwagi i problemy związane z obszarem transportu. W badaniu fokusowym w powiecie głubczyckim uczestniczyło 30 osób.

Po przeprowadzeniu 1,5 godziny spotkania miała miejsce przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci szwedzkiego stołu. Została przygotowana kawa, herbata, woda mineralna, kanapki dekoracyjne oraz słodkie przekąski. Ostatnia godzina badania fokusowego przebiegła pod znakiem prezentacji zamierzeń inwestycyjnych dla powiatu głubczyckiego oraz dyskusji z uczestnikami. W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze powiatu głubczyckiego, które, ich

zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań.

Następnie, od godziny 16:00 do 17:30, miało miejsce spotkanie z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkanie to zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy zostali wytypowani przez Wykonawcę i zaakceptowani przez powiat głubczycki. Reprezentowali oni różne branże. Pierwszą część spotkania to prezentacja wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusja z uczestnikami. Wszystkim obecnym osobom zapewniono materiały biurowe oraz informacyjne. Podobnie jak podczas badania fokusowego, tutaj również wydzieliły się dwie grupy: osoby, które uczestniczyły w spotkaniu od początku do końca oraz osoby, które pojawiły się jedynie na krótką chwilę, by zgłosić swoje uwagi i zastrzeżenia co do sposobu funkcjonowania transportu w powiecie głubczyckim. W spotkaniu z przedsiębiorcami uczestniczyły 4 osoby.

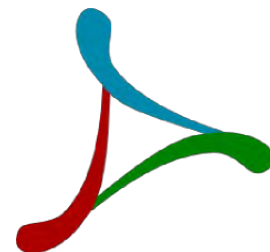
O godzinie 16:45 odbyła się przerwa kawowa, podczas której uczestnicy mieli zapewnioną obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Po krótkiej degustacji, uczestnicy powrócili do dyskusji, podczas której omówione zostały m.in. zamierzenia inwestycyjne dla całego powiatu.

Spotkanie to, podobnie jak badanie fokusowe, miało formę warsztatów i zostało poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz informacji zwrotnych. Podczas spotkania Wykonawcy udało się pozyskać kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców.

Ostatnim, przewidzianym w planie spotkaniem konsultacyjnym było spotkanie z mieszkańcami powiatu głubczyckiego, które rozpoczęło się o godzinie 18:00 i miało formę zbliżoną do dwóch poprzednich. Dla przybyłych, 15 mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne, a następnie zaprezentowano im wyniki uzyskane z przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbyła się dyskusja, podczas której moderator spotkania przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy powiatu głubczyckiego zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w powiecie.

O godzinie 18:45 miała miejsce krótka przerwa kawowa, która zawierała obsługę cateringową w postaci kawy, herbaty, wody mineralnej, kanapek dekoracyjnych oraz słodkich przekąsek. Następnie powrócono do dyskusji, podczas której zaprezentowano m.in. zamierzenia inwestycyjne dla powiatu głubczyckiego.

Podsumowując, konsultacje społeczne w powiecie głubczyckim przebiegły zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusji i chętnie zgłaszały swoje uwagi z obszaru transportu. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowią będą punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonych konsultacji społecznych w powiecie głubczyckim:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



2. Wywiady indywidualne pogłębione (IDI)

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przeprowadzanie scenariuszy wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) z przedsiębiorcami oraz z przedstawicielami placówek edukacyjnych na Obszarze Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowano w okresie od marca do czerwca 2015 r. Celem przeprowadzenia wywiadów indywidualnych pogłębionych (IDI) było zebranie opinii na temat obecnego stanu transportu, sieci drogowej oraz informacji na temat potrzeb inwestycyjnych w ramach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Miejscowości objęte badaniem prezentuje poniższe zestawienie:

- Nysa,
- Biała,
- Branice,
- Głubczyce,
- Głuchołazy,
- Grodków,
- Kietrz,
- Korfantów,
- Lubrza,
- Łambinowice,
- Otmuchów,
- Paczków,
- Prudnik,
- Skoroszyce.

Podczas badania **przedsiębiorcy** zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in:

- branży, w której działa ich przedsiębiorstwo;
- roli systemu transportowego w prowadzonej przez nich działalności gospodarczej;
- sposobu realizacji podróży służbowych firmie i określenia częstotliwości ich wykonywania;
- informacji dotyczących sposobu realizowania podróży (i ich częstotliwości) przez osoby przyjeżdżające do siedziby firmy z zewnątrz (dostawcy, klienci, kooperanci
- oceny sieci drogowej gminy, na terenie której prowadzona jest działalność gospodarcza;
- oceny funkcjonowania komunikacji publicznej;
- możliwości dotarcia do miejsca prowadzonej działalności komunikacją publiczną;
- najczęściej wybieranego miejsca parkowania samochodu;
- opinii dotyczącej rozwijania sieci tras rowerowych w ramach OF PN 2020;
- określenia pozytywnych elementów charakteryzujących komunikację samochodową i komunikację publiczną, na terenie gminy, w której prowadzona jest działalność gospodarcza;



Biuro projektu:

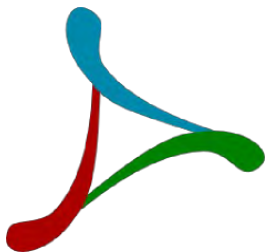
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- określenia jakich projektów inwestycyjnych oczekują od władz samorządowych;
- podania propozycji inwestycji infrastrukturalnych;
- rekomendowanych rozwiązań Inteligentnych Systemów Transportowych;
- opinii dotyczącej zintegrowanych centrów/ przystanków przesiadkowych, a także ich lokalizacji oraz sposobu w jaki można by przekonać mieszkańców do korzystania z takiego rozwiązania;
- uszeregowania w skali od 1 do 3 pilności realizowania zaproponowanych zamierzeń inwestycyjnych, które planuje się przeprowadzić w ramach OF PN 2020, a które dotyczą poprawy jakości przestrzeni komunikacyjnej badanego obszaru.

Podczas badania **przedstawiciele placówek edukacyjnych** zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in:

- placówki edukacyjnej, którą reprezentują;
- możliwości dojazdu do nich przez uczniów oraz pracowników szkoły komunikacją publiczną;
- wskazania miejscowości, z których dojeżdżają uczniowie oraz określenie długości pokonywanych dystansów w km;
- określenia liczby kursów oraz wskazania pojemności autobusów wypuszczanych na trasy, a także określenia stopnia dopasowania aktualnego rozkładu jazdy do godzin funkcjonowania placówki;
- określenia skali problemu związanego z trudnością dojazdu do i ze szkoły przez uczniów (jeżeli występuje);
- wskazania innych, alternatywnych sposobów dotarcia do szkoły;
- oceny sieci drogowej w najbliższym otoczeniu placówki edukacyjnej;
- wskazania barier i ograniczeń komunikacyjnych związanych z lokalizacją placówki edukacyjnej oraz sposobów ich pokonania;
- określenia, czy przy danej szkole zlokalizowane są stojaki rowerowe oraz czy możliwe jest bezpieczne pozostawienie rowerów na terenie placówki;
- określenia jakich projektów inwestycyjnych oczekuje się od władz samorządowych;
- podania propozycji koniecznych inwestycji infrastrukturalnych;
- określenia możliwych do przeprowadzenia działań, które mogą skłonić mieszkańców do zmiany środka transportu z samochodu na komunikację publiczną;
- opinii dotyczącej zintegrowanych centrów/ przystanków przesiadkowych, a także ich lokalizacji oraz sposobu w jaki można by przekonać mieszkańców do korzystania z takiego rozwiązania;
- uszeregowania w skali od 1 do 3 pilności realizowania zaproponowanych zamierzeń inwestycyjnych, które planuje się przeprowadzić w ramach OF PN 2020, a które dotyczą poprawy jakości przestrzeni komunikacyjnej badanego obszaru.

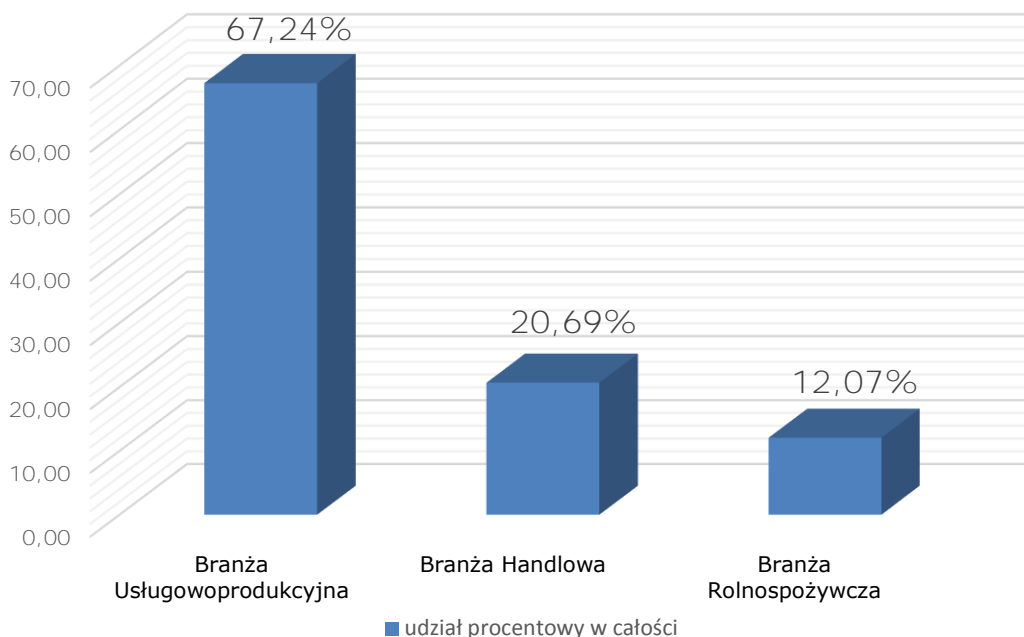


Wykres 1 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedsiębiorcami, podział wg branż

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



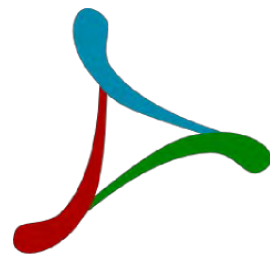
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Powyższy wykres przedstawia strukturę wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedsiębiorcami wg branż, natomiast poniższej w tabeli ujęto strukturę przeprowadzonych wywiadów z przedstawicielami placówek edukacyjnych.

Tabela 1 Typy szkół oraz liczba przeprowadzonych wywiadów pogłębianych

Typ szkoły	Liczba wywiadów
Zespoły szkół	28
Gimnazja	14
Szkoły średnie	5
Szkoły wyższe	2
Inne placówki edukacyjne	2
Razem	51

Źródło: Opracowanie własne.

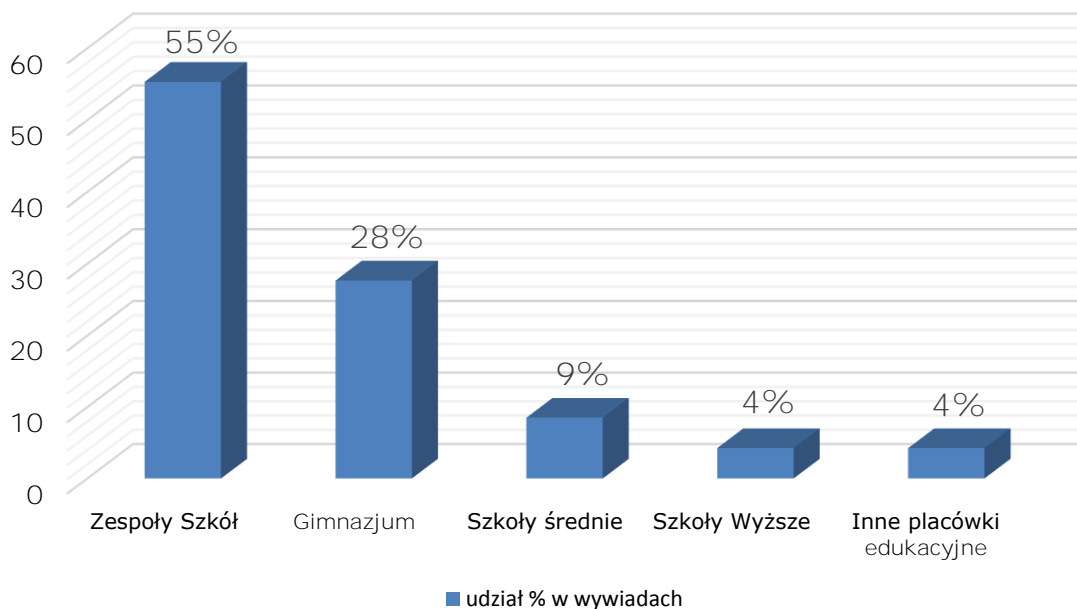


Strukturę scenariusza wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, w podziale wg typów, szkół przedstawia poniższy wykres.

Wykres 2 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, podział wg typów szkół

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Powyższy wykres przedstawia strukturę wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, w podziale wg typów szkół. Wynika z niego, że największą liczbę placówek edukacyjnych, przebadanych na obszarze OF PN 2020, stanowią zespoły szkół (55%). Przedstawiciele gimnazjów stanowili 28%, szkół średnich 9%, natomiast szkół wyższych 4%. Tyle samo (4%) przedstawiciele placówek edukacyjnych reprezentowało inne placówki edukacyjne.

Scenariusze wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) zostały przeprowadzone w grupie co najmniej 50 przedsiębiorców oraz 50 przedstawicieli placówek edukacyjnych, losowo wybranych z uprzednio przygotowanej bazy.

2.1. Branża usługowo produkcyjna

Z przeprowadzonych wywiadów indywidualnych pogłębionych (IDI), którym poddani zostali przedsiębiorcy, wynika, że najczęściej firm działających na terenie OF PN 2020 działa w branży usługowo-handlowej (67,24%). W wywiadach pogłębionych wzięły udział przedsiębiorstwa, które świadczyły następujące rodzaje usług:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

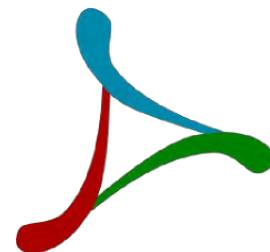
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- usługi budowlane/ nadzory/ projekty,
- usługi rachunkowe (biuro rachunkowe),
- komunikacja miejska/ transport publiczny/ transport towarowy/ przewóz osób/ przewoźnik prywatny BUS/ transport ciężarowy/ transport materiałów sypkich,
- bezpieczeństwo publiczne,
- catering /organizacja imprez plenerowych/mała gastronomia,
- doradztwo/ szkolenia,
- produkcja ogrodzeń/ budownictwo,
- serwis ogumienia,
- zakład produkcji drzewnej – tartak/ obróbka drewna, zakład stolarski,
- przewóz rzeczy artykuły spożywcze/ firma usługowo produkcyjna,
- serwis RTV,
- ochrona osób i mienia,
- masarnia –produkcja,
- usługi transportowe,
- usługi geodezyjne,
- usługi pogrzebowe, zakład kamieniarski/ nagrobki,
- apteka,
- usługi magazynowe, wykończeniowe, rozbiórkowe,
- pielęgnacja terenów zielonych,
- stadnina koni,
- branża usługowa – drukarnia,
- usługi budowlane/ transport międzynarodowy,
- usługi/ branża motoryzacyjna,
- pośrednictwo w zakresie obsługi ubezpieczeniowej.

Scenariusz wywiadu pogłębionego dla przedsiębiorców zawierał pytania dotyczące systemu komunikacyjnego oraz jego wpływu na prowadzoną działalność. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że infrastruktura transportowa odgrywa kluczową rolę w prowadzeniu działalności gospodarczej, które zlokalizowane są w większych miejscowościach OF PN 2020. System transportowy dla przedsiębiorców, m.in. z Nysy, Głubczyc, Prudnika, Korfantowa, Otmuchowa, Łambinowic, Lubrzy, Kietrza, Uciechowic, Głuchołaz, Grodkowa, Paczkowa, Białej i Skoroszyc, jest istotnym czynnikiem wpływającym na prowadzoną działalność usługową. Jednocześnie przeprowadzone badania wykazały, iż dla części przedsiębiorców z gminy: Lubrza, Branice, Skoroszyce, Prudnik, Paczków, Głuchołazy, Grodków oraz Biała system transportowy nie odgrywa kluczowej roli. Z powyższych informacji wynika, iż system transportowy odgrywa ważną lub kluczową rolę w zależności od charakteru prowadzonej działalności. Przedsiębiorcy prowadzący działalność o charakterze np. stacjonarnym częściej wskazywali, iż system transportowy nie odgrywa dla nich kluczowej roli.

Przedsiębiorców zapytano również o najczęstsze kierunki podróży służbowych. Na poniższym wykresie przedstawiono strukturę odpowiedzi dotyczących zasięgu terytorialnego realizowanych podróży służbowych.

Wykres 3 Struktura realizowanych podróży służbowych w branży usługowo-produkcyjnej – zasięg terytorialny



Biuro projektu:

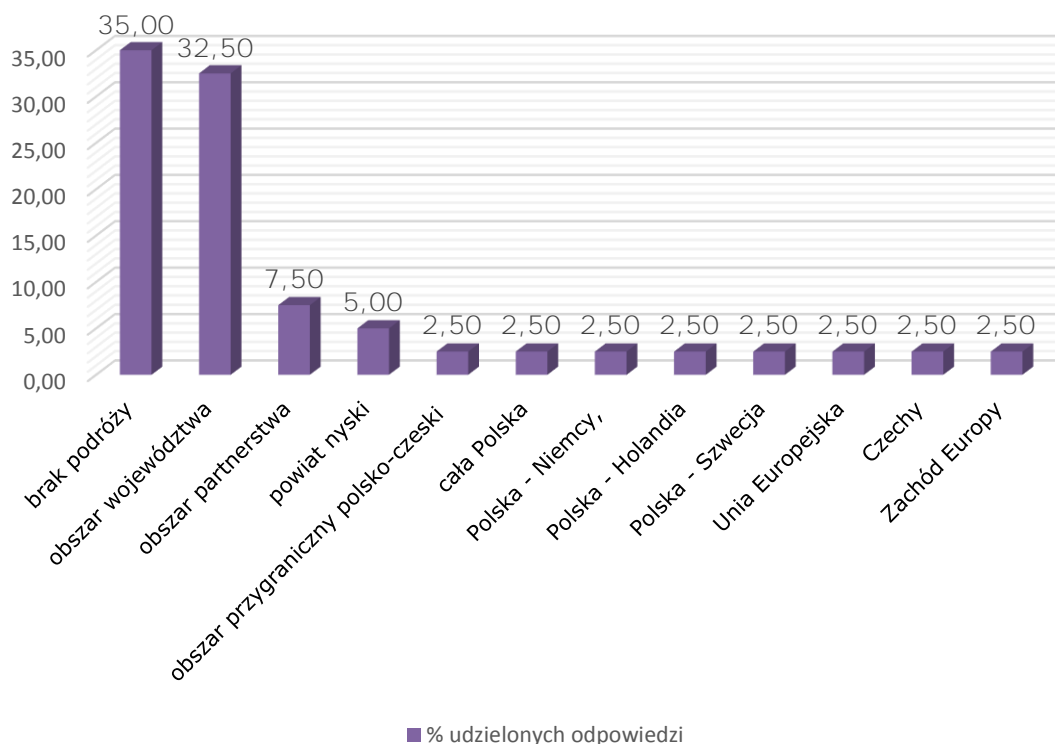
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

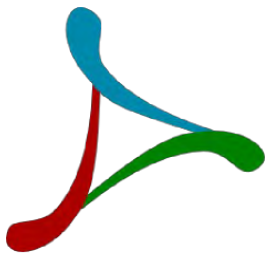
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wywiadów przeprowadzonych z przedsiębiorcami.

Z powyższego wykresu wynika, że najczęściej przedsiębiorców (35,00%) nie realizuje podróży służbowych. Może to wynikać z tego, że są to działalności stacjonarne, wykonywane w siedzibie firmy i nie wiążą się one z koniecznością przemieszczania towarów, osób oraz usług. Obecny rozwój techniki teleinformatycznej pozwala na zdalne załatwianie pewnych spraw i ogranicza potrzeby mobilności przedsiębiorców. Również dostawy towarów i usług odbywają się obecnie w ramach wyspecjalizowanych łańcuchów dostaw, które realizowane są przy wsparciu wyspecjalizowanych firm dostawczych i kurierskich. Na drugim miejscu znalazły się podróże służbowe realizowane w obrębie województwa – dotyczy to 32,50% udzielonych odpowiedzi. Świadczyć to może o lokalnym i regionalnym wymiarze prowadzonej działalności. Podróże realizowane jedynie w obrębie obszaru Partnerstwa Nyskiego OF PN 2020 to zaledwie 7,5 % wskazań. Jedynie 5% odpowiedzi dotyczy podróży służbowych realizowanych najczęściej w obrębie powiatu nyskiego. Powyższe wyniki potwierdzają, że podróże służbowe są nieodzowną częścią prowadzonych działalności gospodarczych. Natomiast ukierunkowanie podróży świadczy raczej o tym, że zasięg oddziaływania analizowanych przedsiębiorstw jest regionalny, z silnym oddziaływaniem na rynek lokalny.

Przedsiębiorców zapytano również o realizację podróży zagranicznych. Głównym

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

powodem, dla którego zadano pytanie, była potrzeba określenia oddziaływania przedsiębiorstw na obszar pogranicza polsko-czeskiego. Otrzymane wyniki są jednoznaczne – 2,5 % podróży realizowanych jest za granicą. Wyniki nie pokazują dominujących kierunków. Można mówić o kierunku zachodnim – Niemcy, Holandia, Czechy. W przypadku Republiki Czeskiej odpowiedzi rozgraniczono na dwie kategorie – podróże dalsze w głąb Czech oraz podróże bliskie i ramach pogranicza polsko-czeskiego. Zgromadzone wyniki świadczą o małej współpracy gospodarczo-handlowej polsko-czeskiego pogranicza. Przeszkód w przygranicznych kontaktach handlowych można upatrywać w barierze językowej, uwarunkowaniach formalno-prawnych oraz względach kulturowych. Wydaje się jednak, że główną barierą jest po prostu niekorzystna różnica kursowa polska złotówka – czeska korona. Przedsiębiorcy przedstawiali pogląd, że to Czechom jest taniej robić zakupy w Polsce, niż Polakom w Czechach.

W poniższej tabeli ujęto środki transportu, którymi realizowane są podróże służbowe.

Tabela 2 Środki transportu, którymi realizuje się podróże służbowe (branża usługowo produkcyjna)

Środek transportu	% ogółem
Własny samochód firmowy.	62,07 %
Samochód ciężarowy.	13,79 %
Bus.	10,34 %
Samochód dostawczy.	10,35 %
Komunikacja publiczna.	3,45 %
Razem	100%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań.

Z powyższej tabeli wynika, że podróże służbowe najczęściej wykonywane są własnym samochodem firmowym – taką odpowiedź wskazało 62,07% respondentów. Udzielający odpowiedzi wskazali również samochód ciężarowy (13,79%), samochód dostawczy (10,35%) oraz bus (10,34%). Najrzadziej wymieniono komunikację publiczną.

W poniższej tabeli ujęto częstotliwość wykonywania podróży służbowych wg wskazanych odpowiedzi respondentów.

Tabela 3 Częstotliwość wykonywania podróży służbowych wg odpowiedzi respondentów – branża usługowo produkcyjna

Jak często?	% ogółem
Kilka razy dziennie.	28,21 %
Kilka razy w tygodniu.	30,77 %
Kilka razy w miesiącu.	7,69 %
Sporadycznie.	15,38 %
Brak odpowiedzi/ realizowanych podróży.	17,95 %
Razem	100%

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań.

Z powyższej tabeli wynika, że częstotliwość wykonywania podróży służbowych jest bardzo zróżnicowana. Najczęściej wskazywaną przez przedsiębiorców odpowiedzią jest wykonywanie podróży służbowych kilka razy w tygodniu (30,77%). Duży odsetek przedsiębiorców wykonuje podróże służbowe kilka razy dziennie (28,21%). Sporadycznie podróże służbowe są wykonywane przez 15,38% przedsiębiorców, natomiast całkowity brak odbywanych podróży wskazało 17,95% respondentów.

Poniżej w tabeli przedstawiono rodzaje środków transportu jakimi dojeżdża się do firmy, wraz z częstotliwością ich kursowania oraz wskazaniem tego, kto przyjeżdża do przedsiębiorców funkcjonujących na obszarze OF PN 2020.

Tabela 4 Rodzaje środków transportu wraz z częstotliwością i wskazaniem osób przyjeżdżających do przedsiębiorców funkcjonujących na obszarze OFPN 2020 - branża usługowo produkcyjna

Częstotliwość	% udzielonych odpowiedzi	Osoba przyjeżdżająca do firmy	Rodzaj środka transportu
Kilka razy dziennie	16,22 %	Dostawcy, klienci.	Samochód dostawczy, samochód własny.
Kilka razy w tygodniu	43,24 %	Dostawcy, klienci.	Samochód (bus) dostawczy, samochód własny, samochód służbowy, bus, samochody ciężarowe.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Częstotliwość	% udzielonych odpowiedzi	Osoba przyjeżdżająca do firmy	Rodzaj środka transportu
Kilka razy w miesiącu	32,43%	Dostawcy, kurierzy, klienci.	Bus, samochód własny, autobusy, rowery, kurierzy, samochody ciężarowe.
Sporadycznie	8,11	Dostawcy, firma kurierska.	Samochód własny.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wywiadów przeprowadzonych z przedsiębiorcami.

Odpowiedzi związane z częstotliwością, i rodzajem środka transportu stanowiły charakterystykę przedsiębiorstw w układzie komunikacyjnym analizowanego obszaru w ramach bloku wstępnego. Z udzielonych odpowiedzi wynika, że system transportowy spełnia istotną rolę podczas prowadzenia działalności w branżach usługowo-produkcyjnych. Wiąże się to z koniecznością odbywania podróży służbowych – 65% respondentów twierdzi, że realizuje podróże służbowe w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Głównymi środkami transportu, z których korzystają badani, są: samochód własny, samochód ciężarowy, bus oraz samochód dostawczy. Z odpowiedzi respondentów wynika, że odbywają oni podróże służbowe kilka razy w tygodniu, a nawet kilka razy dziennie. Jeśli chodzi o przyjazdy osób z zewnątrz to najczęściej odbywają się one kilka razy w tygodniu – są to głównie dostawcy i klienci poruszający się samochodem (busem) dostawczym, samochodem własnym, samochodem służbowym, busem lub samochodem ciężarowym.

Drugim blokiem pytań, który zadano respondentom był blok dotyczący diagnozy, skupiający się wokół analizy stanu obecnego systemu komunikacyjnego. Jednym z pytań, które zadano respondentom była ocena stanu sieci drogowej gminy, na terenie której jest prowadzona przez nich działalność gospodarcza. Przedsiębiorcy działający na terenie **Nysy oraz powiatu nyskiego** w przeważającej części wskazali, że stan dróg nie jest najlepszy. Ponadto przedsiębiorcy, z którymi przeprowadzono wywiady telefoniczne wskazali, że istnieją odcinki dróg, które wymagają modernizacji/przebudowy. Są to drogi m.in. w kierunku Prudnika i Nysy.

Probleмами, na które zwracają uwagę respondenci są: korki, brak obwodnicy Nysy oraz duża ilość samochodów.

Stan nawierzchni nie jest zadowalający (w opinii respondentów sytuacja bierze się to stąd, że normy jakościowe nawierzchni są zaniżane, wybór wykonawcy prac następuje w oparciu o prawo zamówień publicznych – gdzie wygrywa najtańsza ze złożonych ofert, co niestety odbija się na jakości nawierzchni dróg oraz bezpieczeństwie użytkowników).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Niektórzy przedsiębiorcy zwrócili uwagę na to, że stan sieci drogowej wymaga poprawy. Szczególnie jeśli chodzi o drogi w stronę Regulic, a także te, prowadzące z Wyszkowa Śląskiego w kierunku Niwnicy.

Rozwiązaniem rekomendowanym przez część przedsiębiorców, dotyczącym usprawnienia komunikacji publicznej, jest wyznaczenie pasów dla busów na drogach charakteryzujących się największym natężeniem ruchu w Nysie. Dzięki temu autobus będzie mógł ominąć korki i być bardziej konkurencyjny czasowo względem indywidualnego transportu samochodowego.

Jeden z przedsiębiorców ocenił, że w dobrym stanie znajdują się drogi powiatowe i gminne na terenie Nysy. Pogląd ten był jednak odosobniony – zdecydowana część przedsiębiorców oceniała stan tych dróg jako niedostateczny, wskazując fragmenty wymagające pilnej naprawy: ul. Stara, ul. Równa, teren na Mroczkową – gmina Skoroszyce - przedsiębiorca z miejscowości Chróścina (obecnie tamtejsza droga jest wąska).

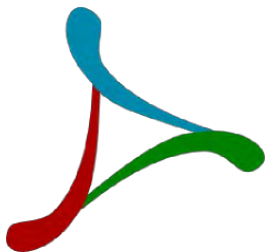
Przedsiębiorcy prowadzący działalność na terenie **Głuchołaz** wskazywali, że zauważają i odczuwają zły stan nawierzchni. Największe problemy komunikacyjne występują zimą - wtedy w całej gminie występują utrudnienia komunikacyjne związane z pokonaniem górskich podjazdów. Ponadto wskazano na zły stan nawierzchni, dużą liczbę dziur m.in. na odcinku z Jarnołówka do Głuchołaz oraz w stronę Prudnika. Respondenci wskazali również pozytywne aspekty sieci drogowej. Jako odcinek charakteryzujący się dobrym stanem technicznym uznano drogę prowadzącą z Głuchołaz do Nysy (DW 411).

Jeden z respondentów zwrócił uwagę na to, że sieć drogową gminy Głuchołazy należy poprawić w okolicach ul. Karłowicza oraz ul. Chopina. W tym miejscu bowiem dochodzi bardzo często do wypadków i kolizji.

Odmienne opinie dotyczące sieci drogowej zostały przekazane przez przedsiębiorców w **Otmuchowie**. Część z nich uznała, że nie ma zastrzeżeń do sieci drogowej gminy, ani do najbliższego otoczenia siedziby swojej firmy. Inni z kolei zadeklarowali, że stan dróg jest niezadowolający. Dodano, że drogi w Otmuchowie są ogólnie w złym stanie. Szczególnie widocznie jest to na obrzeżach gminy, natomiast w samym centrum stan sieci drogowej jest znacznie lepszy.

Przedsiębiorcy działający w branży usługowo-produkcyjnej w **Branicach** najczęściej wskazywali, że sieć drogowa gminy w najbliższym otoczeniu funkcjonowania przedsiębiorstwa jest nie najgorsza. W całej gminie w przeważającej części stan sieci drogowej nie wygląda dobrze i jest to zakres, w którym należałoby dokonać zmian – remontów.

W gminie **Lubrza** przedsiębiorcy udzielający wywiadów indywidualnych najczęściej nie byli zadowoleni ze stanu sieci drogowej gminy. Zwracali uwagę na zły stan niektórych dróg oraz na fakt, że w pewnych miejscach przeprowadzane są permanentne remonty. W ich opinii sieć drogowa gminy jest dobra tylko w kierunku Nysy, natomiast w stronę Opola pozostawia wiele do życzenia. Zdaniem jednego z przedsiębiorców, droga prowadząca na Krapkowice również wymagałaby



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

modernizacji. Rozmówca zwrócił uwagę na wymagające remontu boczne drogi gminne o charakterze dróg wiejskich oraz na trasę Biała – Ścinawa. Tylko nieliczni zwrócili uwagę na uciążliwy hałas w najbliższym otoczeniu przedsiębiorstwa spowodowany dużym natężeniem ruchu na obwodnicy Lubrzy.

W gminie **Prudnik** osoby prowadzące własną działalność gospodarczą oceniły sieć drogową gminy pozytywnie. Przedsiębiorcy zauważyli, że wiele dróg zostało w ostatnim czasie naprawionych i zmodernizowanych. Również w najbliższym otoczeniu ich firm sieć drogową jest w dobrym stanie technicznym. Respondenci wskazali, że w najgorszym stanie są drogi boczne, wiodące od centrum gminy. Wyliczono też drogi, których stan należałoby naprawić: są to drogi biegnące na Prężynę, Szybowice, Rudziczkę, Niemysłowice. Tylko niewielka część respondentów wskazuje na tragiczny stan parkingów np. parking na ul. Kościuszki, w okolicach cmentarza.

Przedsiębiorcy prowadzący działalność na terenie **Głubczyc oraz powiatu głubczyckiego** wskazywali, że stan sieci drogowej gminy nie jest zadowalająca. Głównymi problemami wskazanymi przez przedsiębiorców były remonty, zły stan dróg oraz rzadkie połączenia komunikacyjne. Przedsiębiorcy biorący udział w badaniu wskazali, iż najlepiej wyglądają drogi wojewódzkie, natomiast drogi powiatowe i gminne wymagają modernizacji. Jako przykład wskazali ulicę Niepodległości oraz ulicę Sienkiewicza. Pojawiła się również informacja, że koniecznością było by zmodernizowanie drogi powiatowej z Branic do Głubczyc.

Respondenci prowadzący działalność gospodarczą w **Kietrzu** ocenili jakość sieci drogowej gminy jako bardzo przeciętną. Niektórzy z przedsiębiorców nie chcieli wypowiadać się na ten temat. Może to świadczyć o tym, że w kwestii modernizacji drog pozostało jeszcze wiele do zrobienia.

Sieć drogową gminy **Skoroszyce** została różnie oceniona przez poszczególnych respondentów. Wśród ankietowanych 50% osób wskazało, iż w dobrym stanie są drogi wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Jeden z przedsiębiorców stwierdził, że najbliższej okolicy siedziby jego firmy stan techniczny dróg jest zły, mowa tu o ulicach: Starej oraz Równej. Ponadto wskazano boczne drogi jako wymagające natychmiastowego remontu – chodzi o ulice: Powstańców, Kolejową, Braterstwa. Respondenci zauważyli również, że przejazd przez te ulice jest bardzo wąski i niebezpieczny, bo brakuje tam chodników. Poza wyżej wymienionymi utrudnieniami respondenci nie zgłosili więcej uwag.

Pod względem sieci drogowej na terenie gminy **Paczków** został oceniony przez przedsiębiorców dobrze (dotyczy to zarówno dróg powiatowych jak i gminnych). Zastrzeżenia dotyczące stanu sieci dotyczyły konkretnych ulic, chodzi o ulice: Górską, Górnica oraz Prusicką. Ponadto, na terenie gminy jest jedno skrzyżowanie, które w opinii przedsiębiorców wymaga szybkiej modernizacji (skrzyżowanie ul. Kopernika z ulicą Zawadzkiego oraz ul. Wojska Polskiego).

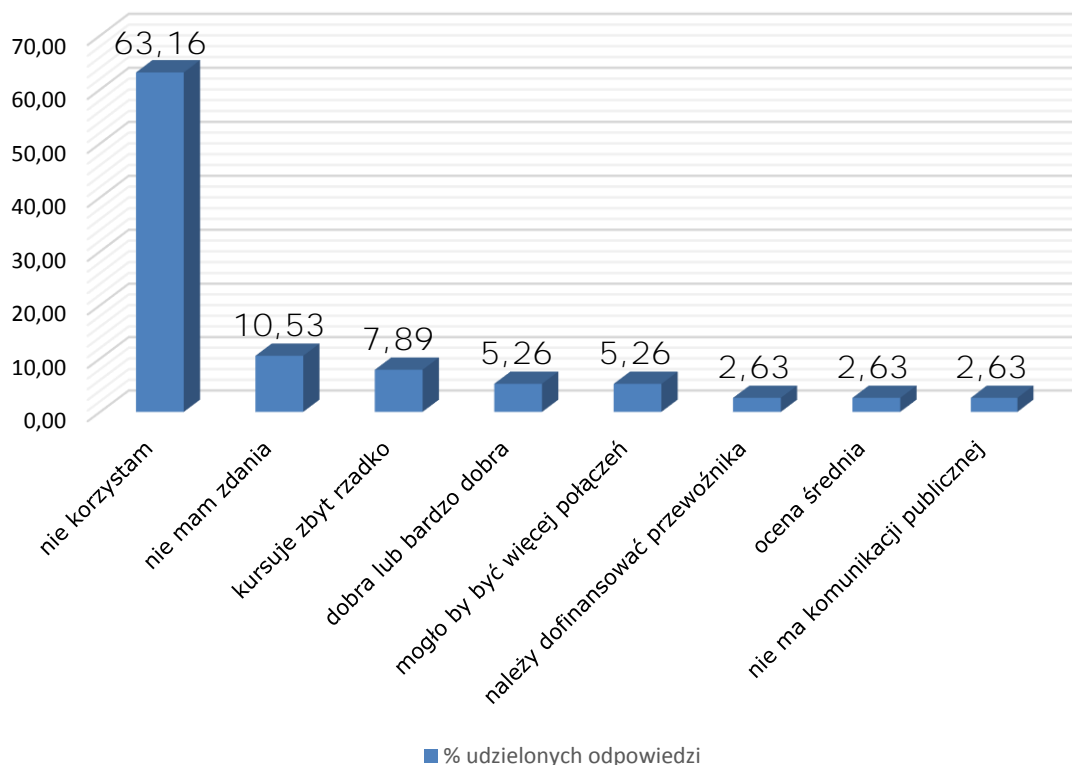


Przedsiębiorców zapytano również o ocenę komunikacji publicznej działające na obszarze prowadzonej przez nich działalności. Poniższy wykres przedstawia strukturę najczęściej udzielonych odpowiedzi.

Wykres 4 Ocena komunikacji publicznej przez przedsiębiorców działających w branży usługowoprodukcyjnej

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

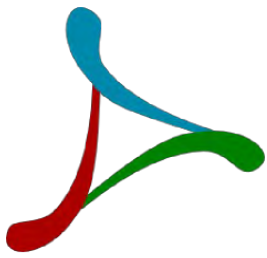
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wywiadów telefonicznych.

Z powyższego wykresu wynika, iż największy odsetek odpowiedzi (63,16%) dotyczył przedsiębiorców, którzy nie korzystali z komunikacji publicznej. Zaledwie 10,53% badanych nie miało zdania na ten temat. Negatywnych opinii dotyczących zbyt rzadkiego kursowania komunikacji publicznej zostało udzielonych 7,89%, natomiast pozytywne o komunikacji publicznej wypowiedziało się 5,26%. Tyle samo przedsiębiorców wskazało, że mogłoby funkcjonować więcej połączeń komunikacji publicznej (zarówno dotyczącej autobusów i pociągów). Najrzadziej wyrażone opinie dotyczyły oceny funkcjonowania komunikacji publicznej jako „średniej”. Niezbyt często padały także deklaracje, że na danym terenie nie ma komunikacji publicznej oraz że istnieje konieczność dofinansowania przewoźnika.

Pytaniem połączonym z oceną komunikacji publicznej było pytanie dotyczące **możliwości dotarcia do miejsca prowadzonej działalności gospodarczej komunikacją publiczną**, a także zlokalizowania w pobliżu tego miejsca przystanku



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

autobusowego bądź kolejowego. Prawie wszyscy biorący udział w badaniu (96,55% respondentów) wskazało, że w pobliżu miejsca prowadzonej działalności jest zlokalizowany przystanek autobusowy bądź kolejowy. Tylko 3,45% przedsiębiorców stwierdziło, że w pobliżu nie znajduje się żaden przystanek komunikacji publicznej. Zapewne jest to pewne utrudnienie dla osób, które chciałyby się dostać do przedsiębiorstwa publicznym środkiem transportu – głównie dotyczy to pracowników.

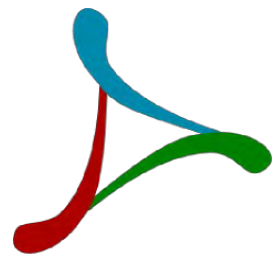
W tabeli 4 zaprezentowano problemy komunikacyjne najczęściej wymienione przez przedsiębiorców działających na terenie Nysy, Lubrzy oraz powiatu głubczyckiego, natomiast w tabeli 5 ujęto propozycję rozwiązania problemów komunikacyjnych wskazanych przez przedsiębiorców w wybranych gminach.

Tabela 5 Prezentacja problemów komunikacyjnych, które zostały najczęściej wymienione przez przedsiębiorców działających w branży usługowo produkcyjnej na terenie Nysy, Lubrzy oraz powiatu głubczyckiego

Gmina	Problemy komunikacyjne
Nysa	Konieczność synchronizacji rozkładów autobusów z potrzebami mieszkańców, zwiększenie liczby kursów oraz jej częstotliwości.
Nysa	Zły stan dróg oraz otoczenia wokół drogi w mniejszych miejscowościach.
Nysa	Duża ilość kolizji spowodowana małymi umiejętnościami użytkowników.
Nysa	Mała ilość parkingów.
Nysa	Słabe oznakowania na rondach (poziome); źle opisane ronda, brak oznakowania na jezdni; często są to ronda o małej powierzchni.
Nysa	Mała przepustowość przepraw mostowych.
Lubrza	Problemy komunikacyjne: zły stan dróg (przy ul. Wolności w miejscowości Lubrza, oznakowanie przy przejściach znajdujących się niedaleko szkół.
Lubrza	Brak ścieżek rowerowych z gminy Lubrza do gminy Prudnik.
Lubrza	Zły stan dróg w miejscowości Trzebinia – gmina Lubrza.
powiat głubczycki	Respondent wskazuje, iż jakość dróg jest sprawą nadrzędną, kluczową.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów telefonicznych.

Tabela 6 Propozycja rozwiązania problemów komunikacyjnych wskazanych przez przedsiębiorców działających w branży usługowo produkcyjnej w wybranych gminach



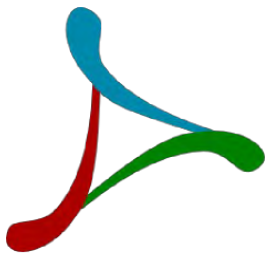
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Propozycja rozwiązania problemów
Nysa	Synchronizacja rozkładów jazdy autobusów z potrzebami mieszkańców/ częstsze kursowanie.
Nysa	Wybranie droższego wykonawcy przeprowadzającego modernizację dróg.
Nysa	Przedsiębiorca wskazał, iż należy przede wszystkim zmodernizować drogi i dokonać ich generalnego remontu, łącznie z wymianą podbudowy drogi.
Nysa	Budowa obwodnicy Nysy.
Lubrza	W opinii respondenta należałoby zmodernizować drogi (w gminie ze wskazaniem na ul. Wolności), a także wybudować bezpieczną ścieżkę rowerową z gminy Lubrza do gminy Prudnik.
Lubrza	Respondent wskazał, że do tej pory część drzew została już wycięta, jednakże zlokalizowany blisko drogi pomnik przyrody jest niebezpieczny do użytkowników drogi. Ponadto na odcinku Lubrza – Prudnik brakuje ścieżek rowerowych; gdyby były – część mieszkańców (w tym sam respondent) na pewno by z nich korzystała.
Lubrza	W opinii respondenta należy zmodernizować drogi. Respondent wskazał również na problem drogi krajowej przebiegającej przez „wioskę oraz na rozwiązanie, polegające na budowie obwodnicy Trzebiny.
Powiat głubczycki	Ze względu na korki, które tworzą się przy zbiegu ulic Moniuszki z Sosnowską, dobrym rozwiązaniem byłoby rondo.
powiat głubczycki	Respondent wskazał, że aby przeciwdziałać problemowi w postaci złego stanu dróg, należałoby od podstaw zmodernizować ich stan łącznie z wymianą podbudowy, a nie tylko łątać dziury. To nic nie daje – i tak powstają następne.

Źródło: Opracowanie własne nam podstawie przeprowadzonych wywiadów.



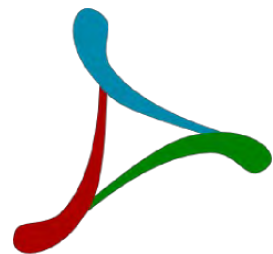
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jednym z pytań zawartych w scenariuszu wywiadu indywidualnego pogłębionego było to, dotyczące miejsca najczęstszego parkowania oraz prośba określenia czy dane miejsce parkingowe spełnia oczekiwania respondenta. Odpowiedzi na to pytanie ujęto w poniższej tabeli.

Tabela 7 Najczęstsze miejsca parkowania przedsiębiorców branży usługowo produkcyjnej

Miejsce parkowania wskazane przez respondentów	Gmina	Miejsce spełnia/nie spełnia oczekiwań	Inne/dodatkowe opinie
Parking koło mostu – (Rz. Ścinawa Niemodlińska / ul. Wyzwolenia)	Korfantów	Parking spełnia moje oczekiwania, ale stan techniczny jest zły (dziurawy).	Brak
Pod firmą	Otmuchów	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Respondent wskazał, iż jest mało parkingów na terenie Otmuchowa; w opinii osoby należałoby wprowadzić parkingi czasowe.
Miejsce parkingowe przy większych sklepach w Lubrzy	Lubrza	Miejsce nie spełnia oczekiwań, ponieważ brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.	Brak
Przy dużych sklepach, wzdłuż ulicy, ponieważ nie ma parkingów	Głubczyce	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań, ponieważ brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.	Brak
Koło Lidla, oraz koło targu w Głuchołazach – parkingi bezpłatne, koło Lidla w lepszym stanie, koło targu w gorszym	Powiat głubczycki (Głubczyce)	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań.	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

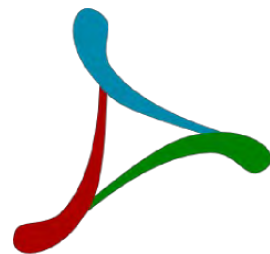
Miejsce parkowania wskazane przez respondentów	Gmina	Miejsce spełnia/nie spełnia oczekiwań	Inne/dodatkowe opinie
Przy ul. Kościuszki oraz Gdańskiej, pod firma ul. Kochanowskiego	Powiat głubczycki (Głubczyce)	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań.	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.
Za Urzędem Gminy Branice	Branice	Parking spełnia moje oczekiwania.	Brak
Pod firmą (ul. Wrocławska 6) jest bezpłatny oraz są miejsca	Powiat głubczycki	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań.	Stan techniczny parkingu jest zły.
Koło ośrodka zdrowia, koło Kościoła	Kietrz	miejsce spełnia moje oczekiwania, parking jest bezpłatny.	Brak
Pod Urzędem oraz Ośrodkiem Zdrowia	Skoroszyce	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Pod firmą, ul. Długa 13, Kietrz	Kietrz	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań.	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.
Pod firmą; poza firmą osoba nie ma "ulubionych" miejsc, w których najczęściej parkuje	Prudnik	Miejsce pod firmą spełnia oczekiwania, poza firmą nie spełnia oczekiwań.	Poza firmą brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych, stan techniczny parkingu jest zły; nie ma parkingów na TIRy, brakuje miejsc parkingowych.
Pod firmą (ul. Parkowa) jest to parking bezpłatny	Prudnik	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejsce parkowania wskazane przez respondentów	Gmina	Miejsce spełnia/nie spełnia oczekiwań	Inne/dodatkowe opinie
Przed firmą (przed zakładem) oraz pod Lidlem i pod Kauflandem	Prudnik	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Na parkingu przy Orliku	Łambinowice	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Pod firmą	Łambinowice	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Na placu przy domu, gdyż tam działa firma	Lubrza	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Na drodze gminnej na poboczu (nawierzchnia utwardzona)	Łambinowice	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Pod siedzibą firmy	Łambinowice	Miejsce spełnia moje oczekiwania	Brak
Najczęściej parkuję w pobliżu Urzędu Skarbowego oraz ZUSU	Nysa	Miejsce spełnia moje oczekiwania	Brak
Pod firmą oraz na rynku	Głuchołazy	Miejsce pod firmą spełnia moje oczekiwania, natomiast rynek w Głuchołazach został wskazany przez respondentkę jako zakorkowany i jest tam mało miejsc parkingowych.	Stan parkingów jest zły; parkingi są ciasne, stan krawężników przy parkingach jest zły – wysokie krawężniki, ul. Solidarności.
Najczęściej parkuję przy ul. Wyszyńskiego	Głuchołazy	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejsce parkowania wskazane przez respondentów	Gmina	Miejsce spełnia/nie spełnia oczekiwań	Inne/dodatkové opinie
(parking jest płatny w sobotę, respondent wskazał, iż w innych gminach nie płaci się za parking. Opłaty też są pobierane na ul. Skłodowskiej)			
Pod firmą oraz na rynku	Paczków	Pierwsze miejsce spełnia moje oczekiwania, natomiast na drugim brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.	Brak
Pod firmą (przy biurze)	Paczków	Miejsce spełnia oczekiwania respondenta.	Osoba wskazała, że w gminie Paczków dostrzega problem z miejscami parkingowymi.
Pod firmą (ok. ul. Mickiewicza)	Paczków	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Respondent dostrzega problem z miejscami parkingowymi w Paczkowie; zwraca uwagę, że nie ma miejsc parkingowych, nie ma także parkingów.
Pod Urzędami: Gminy oraz Urzędem Pocztowym	Skoroszyce	Miejsce spełnia oczekiwania.	Brak

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Jedno z pytań, które zadano respondentom (przedsiębiorcom) dotyczyło rozwijania ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020. Wszyscy udzielający odpowiedzi respondenci są zgodni, że ścieżki rowerowe są bardzo dobrym pomysłem i należy rozwijać trasy dla cyklistów na terenie całego OF PN 2020. W poniższej tabeli przedstawiono udzielone przez respondentów odpowiedzi.

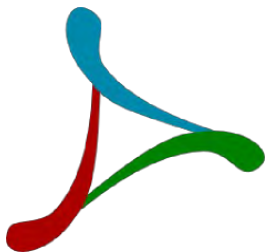


Tabela 8 Opinie respondentów (branża usługowoprodukcyjna) związane z rozwijaniem ścieżek rowerowych – czy należy rozwijać ścieżki rowerowe na terenie Partnerstwa?

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

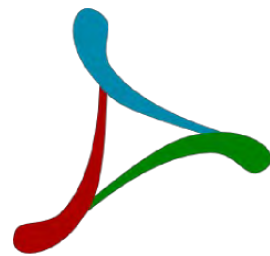
Odpowiedzi respondentów	Udział procentowy
Nie, gdyż nie korzystam z roweru.	17,86 %
Tak, pomimo że nie korzystam z roweru, widzę potrzebę inwestycji w infrastrukturę rowerową. (Respondent wskazuje przykłady tras – trasa rowerowa wokół Jeziora Otmuchowskiego, trasa rowerowa w kierunku miejscowości Gościce, trasy rowerowe w Paczkowie).	14,29 %
Tak, należy rozwijać sieć tras rowerowych, ale są pilniejsze inwestycje.	7,14 %
Tak, należy rozwijać sieć tras rowerowych, ale w tej chwili są pilniejsze inwestycje. (Respondent wskazuje przykłady tras: Czechy – Racibórz – Kietrz – Pietrowice, trasa rowerowa w stronę miejscowości Czarnolas, trasy rowerowe wiodące z miejscowości Giełczyce w stronę Brzezin).	10,71 %
Tak, należy zbudować trasę rowerową łączącą... (wskazano konkretne trasy).	50,00 %

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z powyższej tabeli wynika, że najwięcej respondentów (50%) opowiedziało się za budową wskazanych już konkretnie tras/ ścieżek rowerowych. Wynika z tego, że inwestowanie w ścieżki rowerowe/ trasy rowerowe są działaniem pożądanym na obszarze OFPN 2020. Tylko 7,14% badanych wskazuje, że należy rozwijać sieć tras rowerowych, ale są w tej chwili pilniejsze inwestycje.

Wśród propozycji tras rowerowych/ ścieżek wskazanych przedsiębiorców znalazły się następujące rozwiązania:

- trasa rowerową w kierunku: Myszowice, Włodary, Kuropas;
- wokół Jeziora Otmuchowskiego, w stronę parku;
- trasa rowerowa łącząca: Głubczyce – Gołuszowice, Głubczyce – Zawiszycy;
- trasa rowerowa w Kietrzach łącząca: odcinek 2-3 km, nie wskazano dokładnie trasy, jednakże zwrócono uwagę na jej długość;
- trasa rowerowa Głuchołazy – Prudnik;
- trasa rowerowa biegnąca na: Nysę, Głuchołazy, Łąkę Prudnicką;

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- trasa rowerowa łącząca: gminę Prudnik oraz gminę Białą, Prudnik oraz Łąkę Prudnicką, a także w stronę Moszczanki;
- trasa rowerowa łącząca: drogę główną z osiedlem wzdłuż parku przy Pandorze, aż do Lewiatana w Łambinowicach;
- trasa rowerowa biegnąca w stronę miejscowości Sowin oraz w stronę Stadionu;
- trasa rowerowa łącząca Mańkowice – Piątkowice;
- trasa rowerową łącząca nowe trasy/ ścieżki rowerowe, ale nie wskazano konkretnych tras w Nysie;
- trasa rowerowa łącząca: Pokrzywnę z Głuchołazami przez Skowronków, wzdłuż drogi powinny być ścieżki rowerowe;
- trasa rowerowa biegnąca przez: Jarnołówkę w stronę Złotego Potoku oraz Jarnołówkę w stronę Konradowa, a także Jarnołówkę – Pokrzywna;
- ścieżki rowerowe w stronę Złotego Stoku oraz w kierunku Nysy byłyby ścieżkami uczęszczanymi przez mieszkańców.

Ponadto respondenci wskazywali, że bardzo ważna jest promocja tras rowerowych oraz ścieżek rowerowych.

Przedsiębiorcy zostali zapytani o pozytywne elementy komunikacji samochodowej oraz publicznej, które można wskazać (na terenie gminy, w której prowadzona jest działalność gospodarcza). Uzyskano następujące opinie na temat komunikacji:

- Osoba odpowiadająca na pytanie wskazała, że komunikacja publiczna jest potrzebna do przemieszczania się w szczególności osób starszych;
- Budowa obwodnicy Nysy powinna odciążyć miasto, gdyż przełoży się to na zmniejszenie ruchu kołowego w mieście. Jest to bardzo dobre rozwiązanie poprawiające jakość komunikacji w mieście;
- Respondent odniósł się tylko do komunikacji samochodowej, gdyż tylko w tej kwestii mógł się wypowiedzieć, jako że z niej korzysta. Wskazał, że napływ tanich samochodów z zagranicy powoduje, iż po mieście porusza się wielu użytkowników. Przekłada się to na większą mobilność mieszkańców, ale jednocześnie zwiększa się natężenie ruchu i tworzą się korki – powiat nyski – Nysa;
- Przedsiębiorca wskazał, że poprawiła się jakość jednej z dróg w Korfantowie;
- Ronda zamiast skrzyżowań wymuszają dobre zachowania na drodze. Ponadto pozytywne aspekty to poprawa jakości dróg, respondent wskazuje też na powstanie nowych odcinków dróg w Nysie;
- Pozytywnym aspektem komunikacji publicznej jest jej cena (najtańsza forma transportu), natomiast komunikacji samochodowej – możliwość szybkiego przemieszczania się;
- W Otmuchowie respondent zwrócił uwagę na zwiększenie się w ostatnim czasie liczby parkingów. Jest to pozytywne zjawisko, jednak, jego zdaniem, parkingów wciąż jest za mało. Wskazuje też, że parkingi w Otmuchowie są bezpłatne – co jest plusem (dla porównania w Nysie obowiązuje płatna strefa parkowania);



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Respondent ilość parkingów jako pozytywny element komunikacji, nie ma problemów z parkowaniem, są zajezdnie autobusowe (Lubrza);
- Obwodnica, ze względu na odciążenie ruchu w mieście (Lubrza);
- Respondent ocenia pozytywnie obwodnicę Prudnika (droga krajowa nr 41). Wskazał również na pozytywny aspekt ścieżki rowerowej (korzysta z niej bardzo dużo osób, uprawiających różne sporty – są to nie tylko rowerzyści, ale również rolkarze, osoby chodzące z kijkami do nordic walking oraz biegacze) (Lubrza);
- Obwodnica (rondo na ul. Moniuszki) odciążająca ruch ciężki (Nysa);
- Obwodnica Nysy wyprowadzi ruch tranzytowy z miasta;
- Wybudowanie obwodnicy, remonty dróg (powiat głubczycki – Głubczyce);
- Obwodnica, która spełnia swoją funkcję oraz swoje zadania (odciąża ruch) – (powiat głubczycki – Głubczyce);
- Obwodnica, która znacząco odciąża ruch (mniejsze korki w centrum) – (powiat głubczycki – Głubczyce);
- Respondent ocenia pozytywnie oddaną do użytku obwodnicę, która znacząco odciąża ruch. W mieście zmniejszyły się korki – (powiat głubczycki – Głubczyce);
- Respondentka wskazała na funkcjonowanie w gminie gimbusów, z których korzystają jej dzieci – takie rozwiązanie jest bardzo dobre, gdyż gwarantuje dzieciom dojazd do i z szkoły (Łambinowice);
- Respondent wskazał, iż do elementów pozytywnych może zaliczyć drogi gminne – nie ma do nich zastrzeżeń (Łambinowice);
- Jest coraz gęstsza sieć dróg w gminach i powiatach. Drogi wymagają jednak remontu (są dziury i to bardzo niebezpiecznie) lub całkowitego przebudowania (drogi są wąskie oraz są mają źle wyprofilowane zakręty). Przedsiębiorca nie może przewozić ładunków po niektórych drogach – blokują go obostrzenia przewozu tonażu (Lubrza);
- Jeden z respondentów jako pozytywny aspekt komunikacji wskazuje jeden funkcjonujący parking, jest to jedyny element pozytywny (Łambinowice);
- Dobrze funkcjonujące autobusy szkolne w Łambinowicach;
- Respondentka wskazuje na połączenia autobusowe z Nysy oraz ilość miejsc parkingowych, która w jej opinii jest wystarczająca;
- Respondentka wskazała, że pozytywnym elementem jest budowa bocznych gminnych dróg – w ostatnim czasie pojawia się ich coraz więcej (Głuchołazy);

Powyższe opinie uzyskane od respondentów stanowią 69,23% wszystkich uzyskanych odpowiedzi. Pozostałe odpowiedzi, które zostały udzielone (30,77%) to odpowiedzi w których respondenci wskazywali, że nie mają zdania lub trudno im wskazać pozytywne aspekty sieci drogowej. Bądź ich nie dostrzegają.

Blok II, będący blokiem diagnozy, miał odpowiedzieć na pytania związane z analizą stanu obecnego. Z odpowiedzi respondentów wynika, iż sieć drogowa w centrum większości gmin nie budzi zastrzeżeń. Zastrzeżenia w większości dotyczą peryferii gmin – obszarów wiejskich. Przedsiębiorcy udzielający odpowiedzi na pytania



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

wskazali również, że nie korzystają z komunikacji publicznej (63,16% odpowiedzi) lub też nie mają zdania (10,53%). Jednocześnie, na pytanie czy do ich firmy można dojechać komunikacją publiczną, ogromna część przedsiębiorców (96,55%), wskazała że w pobliżu jest zlokalizowany przystanek autobusowy lub kolejowy. Przedsiębiorcy wskazali również, że najczęściej wykorzystywanymi przez nich miejscami parkingowymi są miejsca przed firmą (tutaj stan miejsc parkingowych jest zadowolający) oraz inne miejsca (parkingi przed sklepami, urzędami, wskazywali też nazwy konkretnych ulic). W tym drugim przypadku ocena stanu miejsc parkingowych była zróżnicowana. Respondenci wskazali też, iż rozwiązania typu ścieżki rowerowe/trasy rowerowe są bardzo dobrą inwestycją i należy je rozwijać na obszarze partnerstwa nyskiego.

Trzeci blok pytań – blok prognozy, związany był z analizą potrzeb inwestycyjnych.

Pierwsze pytanie, które zadano respondentom dotyczyło projektów inwestycyjnych w aspekcie transportowym, których przedsiębiorcy oczekiwali od władz samorządowych. Uzyskane odpowiedzi zostały ujęte w tabeli poniżej.

Tabela 9 Projekty inwestycyjne, których oczekują przedsiębiorcy od władz samorządowych

Gmina	Oczekiwane projekty
Nysa	Duże inwestycje – rozbudowa sieci drogowej przede wszystkim.
Nysa	Karta miejska, którą można płacić za transport autobusem bądź zapłacić za parking; dynamiczna informacja pasażerska, aplikacje na telefony, rozwiązanie systemowe realizowane we współpracy z innymi ościennymi gminami.
powiat nyski – Nysa	Budowa obwodnicy, która jest dobrym zamierzeniem, jeżeli całkowite koszty realizacji inwestycji nie pochłaniają przeznaczonego na ten cel budżetu gminy.
Nysa	Odbudowa/ modernizacja dróg w gminie.
Nysa	Projekty związane z lepszym oznakowaniem rond.
Otmuchów	Ścieżki rowerowe, budowa parkingu/ów.
Skoroszyce	Ścieżki rowerowe.
Lubrza	Budowa kolejnej obwodnicy Trzebiny, która wpłynęłyby na funkcjonowanie transportu tranzytowego z Republiki Czeskiej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

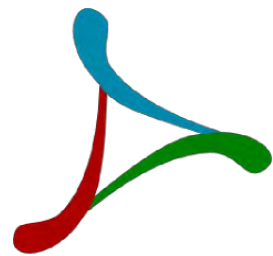
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Oczekiwane projekty
powiat głubczycki – Głubczyce	Respondent przede wszystkim oczekuje od władz samorządowych projektów, które będą miały związek z poprawą jakości dróg w gminie Głubczyce.
Kietrz	Respondent oczekuje od władz samorządowych budowy obwodnicy Kietrza.
Prudnik	Respondent oczekuje projektów dotyczących: ścieżek rowerowych, budowy nowych parkingów, oraz bliższego wjazdu/ zjazdu na autostradę A4.
Prudnik	Respondentka w sposób ogólny wskazała, iż brakuje parkingów, które są bezpłatne.
Lubrza	Rozwiązaniem dla właściciela firmy może być wykorzystanie kolei w przewozie towaru. W gminie jest czynna linia kolejowa lecz brakuje zwrotnicy. Chodzi o możliwość wykorzystania tzw. transportu intermodalnego – łamanego. Gdzie cały załadunek umieszcza się bezpośrednio na auta, a następnie przenosi się je na kolej. Takie rozwiązania są możliwe lecz w gminie Łambinowice gdzie jest zwrotnica kolejowa. Potrzeba jest raczej nie do rozwiązania.
Łambinowice	Modernizacja dróg gminnych.
Głuchołazy	Respondentka wskazała, że dobrym rozwiązaniem byłaby budowa obwodnicy, aby rozładować ruch w Głuchołazach. Obwodnica powinna przebiegać przez Opole, Nysę oraz Głuchołazy.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące oczekiwanych od władz samorządowych projektach inwestycyjnych, wskazano również odpowiedź: „nie mam zdania” oraz „nie ma takich projektów”. Odsetek badanych odpowiadających w ten sposób był znaczący i wynosił 53,85%.

Tabela 10 Propozycje inwestycji oraz pomocy wskazane przez przedsiębiorców



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

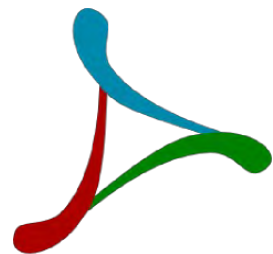
Gmina	Jak samorząd może pomóc?/ propozycje inwestycji
Nysa	W opinii respondenta samorząd nie jest w stanie pomóc przedsiębiorcom. Gdyż wiele gmin jest zadłużonych z powodu nietrafionych inwestycji (np. rozbudowa starego obiektu, zamiast podjęcia innych inwestycji dla osób młodych – np. basen miejski).
Nysa	Częstsze kursowanie, zintegrowane węzły komunikacyjne (przesiadkowe) oraz parkingi.
Nysa	Tak, samorząd może pomóc przedsiębiorcom pod względem systemu komunikacyjnego poprzez budowę dróg i rond. Parkingi istnieją, natomiast w opinii respondenta nie widać, aby miasto inwestowało w drogi.
Nysa	Są to kwestie związane z bezpieczeństwem tzn.: wprowadzić pas do lewo i prawoskrętu, lepsze oznakowanie dróg i skrzyżowań.
Otmuchów	Ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe w rejonie Jeziora Otmuchowskiego. Respondent wskazał też odpowiedź – porządek. Problemem jest brak utrzymanego porządku np. brak wykoszenia traw przy drogach.
Otmuchów	Budowa parkingu pomiędzy klasztorem sióstr a kościołem – istnieje niewykorzystane miejsce, które mogłoby spełniać funkcję parkingu. Ponadto osoba wskazuje ul. Krakowską jako przykład miejsca, w którym brakuje parkingów (np. w sytuacji pogrzebu samochody ustawiają się na jednym pasie, tym samym powodując trudność w poruszaniu się).
Łambinowice	Respondent wskazał na modernizację drugiego odcinka ul. Zielonej, która w jego opinii tego wymaga. Ponadto wskazał, że dobrym rozwiązaniem byłyby tramwaje (lecz nie uważa, aby było możliwe wprowadzenie ich do miasta).
Lubrza	Respondent uważa, iż nie ma takich propozycji inwestycji, jednakże wszyscy użytkownicy, z którymi się spotkał narzekają na komunikację publiczną.
Lubrza	Respondent wskazał, iż nie ma żadnych problemów pod względem systemu komunikacyjnego, jest dobre dojście do jego firmy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Jak samorząd może pomóc?/ propozycje inwestycji
	Osoba wskazała, że na obwodnicy w gminie można poruszać się z max. prędkością 60 km/h. W opinii respondenta taka obwodnica – będąca trasą szybkiego ruchu powinna umożliwiać poruszanie się z prędkością co najmniej 90 km.
Lubrza	Remonty dróg, utrzymanie dróg istniejących, poprawa drogi wiodącej do siedziby przedsiębiorstwa w Trzebini.
powiat głubczycki – Głubczyce	Respondent wskazał aspekty złego stanu dróg – droga krajowa z Kędzierzyna Koźła do Głubczyc wymaga, w opinii respondenta, remontu. Wskazał również na zły stan nawierzchni dróg w Głubczycach (ul. Wiejska).
powiat głubczycki – Głubczyce	Nacisk na projekty, które przyczynią się do poprawy jakości dróg.
powiat głubczycki – Głubczyce	Nie ma takich propozycji inwestycji. Respondent wskazuje, iż stan dróg w gminie Głubczyce jest bardzo zły i pod tym kątem należałoby podjąć działania.
powiat głubczycki – Głubczyce	W opinii respondentki droga wiodąca z Głubczyc do Branice powinna być poszerzona gdyż jest zbyt wąska,
Branice	Respondent wskazał, iż nie ma takich działań, które samorząd mógłby wdrożyć i pomóc tym samym przedsiębiorcom pod względem systemu komunikacyjnego.
Branice	Respondent wskazał na drogi powiatowe w stronę miejscowości: Głubczyce, Kietrz, Racibórz. Drogi te w opinii respondenta powinny zostać zmodernizowane.
Kietrz	Respondent wskazał tylko na budowę nowych obwodnic.
Uciechowice	Respondent wskazał, iż zasadniczą kwestią, jaka powinna zostać wzięta pod uwagę to poprawa stanu dróg.
powiat prudnicki	Respondentka wskazała, iż w jej opinii problemowym skrzyżowaniem jest dojazd na ul. Nyską z ul. Piastowskiej. Jej zdaniem mogłoby tam powstać rondo. Ponadto osoba wskazała, że brakuje tańszych parkingów.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Jak samorząd może pomóc?/ propozycje inwestycji
Prudnik	Respondent wskazał, że w jego ocenie powinien pojawić się zjazd na autostradę.
powiat prudnicki / Prudnik	Respondent wskazał, że rekomendowana jest budowa obwodnicy na Trzebinie. Uważa też, że powinien powstać parking pod Białym Domem w Prudniku.
Prudnik	Osoba wskazała, że istnieje skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną, na którym trudno manewrować oraz ciężko na nie wjechać (jest to skrzyżowanie u zbiegu ulic Armii Krajowej oraz Kościuszki). Wskazała także, że w całej gminie Prudnik jest mało znaków drogowych, gmina mogłaby być bardziej oznaczona.
Łambinowice	Respondentka nie ma zdania. Wskazała jedynie, że sygnalizacja świetlna znajdująca się przy szkole stwarza utrudnienia.
Branice	Respondent wskazał, iż bardzo pomocne byłoby, gdyby Wójt zadbał o drogi śródpolne. Ważne jest też połączenie z Czechami z miejscowości Bliszczycy, wzdłuż wału przeciwpożarowego, tak aby dostać się do Krnova w Czechach wzdłuż rzeki Opawy.
Łambinowice	Modernizacja drogi Mańkowice – Piątkowice, zwiększenie ogólnej liczby połączeń pomiędzy Mańkowicami, a innymi miejscowościami.
Łambinowice	Respondent wskazał na budowę obwodnicy Nysy.
Nysa	Respondentka wskazuje na potrzebę budowy parkingu na Placu Paderewskiego, a także w okolicach szpitala. Osoba wskazała, iż na obrzeżach miasta powinny istnieć obszerne parkingi płatne/bezpłatne. Osoby dojeżdżające do centrum powinny zaparkować tam samochód, natomiast dalej powinny się przemieszczać komunikacją publiczną.
Głuchołazy	Budowa obwodnicy Opole – Nysa – Głuchołazy.
Głuchołazy	Pod względem systemu komunikacyjnego respondent proponuje budowę dużego ronda w okolicach ul. Grunwaldzkiej. Ponadto respondent proponuje ją przedłużyć. Proponuje także rozwiązanie w postaci obwodnicy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

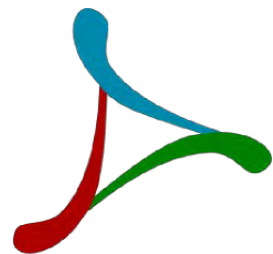
Gmina	Jak samorząd może pomóc?/ propozycje inwestycji
Paczków	Respondent nie ma zdania w tej kwestii. Po chwili namysłu dodał, iż dobrą inwestycją byłoby wybudowanie ronda na ulicy Sienkiewicza.
Paczków	Pod względem systemu komunikacyjnego respondentka wskazała, na ulepszenie połączeń komunikacyjnych pomiędzy gminą Paczków a mniejszymi miejscowościami.
Paczków	Respondent wskazał, iż raczej nie ma takiej możliwości aby samorząd pomógł przedsiębiorcom pod względem systemu komunikacyjnego.
Grodków	Parkingi – więcej miejsc np. na Rynku oraz więcej dróg jednokierunkowych ze ścieżkami rowerowymi zamiast wąskich dwukierunkowych.
Biała	Budowa nowych parkingów w gminie Biała.
Biała	Poprawa fatalnej jakości dróg w gminie Biała, zwiększenie liczby parkingów w gminie.
Skoroszyce	Osoba wskazuje na: lepszą komunikację z Nysą i Grodkowem oraz z Opolem. Wskazuje też na ścieżki rowerowe na Czarnolas oraz na Stary Grodków.

Źródło: Opracowanie własne nam podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Ze wskazanych przez respondentów odpowiedzi wynika, iż głównymi problemami są braki obwodnic, brak miejsc parkingowych, rzadkie kursowanie komunikacji publicznej, zły stan nawierzchni drogowej. W związku z tym przedsiębiorcy widzą konieczność wdrożenia takich rozwiązań jak budowa obwodnic, modernizacja dróg, budowa nowych parkingów, a także zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej.

Tabela 11 Najczęstsze odpowiedzi dotyczące rekomendowanych przez przedsiębiorców rozwiązań ITS

Gmina	Rekomendowane rozwiązania ITS
Nysa	E-bilet (cały system elektronicznych kasowników), dynamiczna informacja pasażerska połączona z systemem biletowym, GPS w autobusie, przyciski w autobusie, które w zajezdni informowałyby o awarii.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

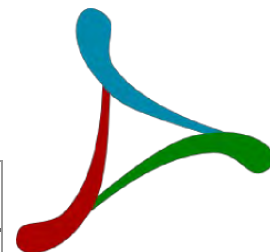
Gmina	Rekomendowane rozwiązania ITS
Korfantów	Czytelniejsze znaki drogowe, czytelniejsze tablice informacyjne, dobra widoczność luster przy skrzyżowaniach (obecnie są zamglone).
powiat nyski – Nysa	W opinii respondenta trudno wskazać dobre rozwiązania. Osoba stwierdziła, że sygnalizacja świetlna nie zawsze jest dobrym pomysłem, gdyż może w niektórych miejscach wstrzymywać ruch i powodować korki. Osoba wskazała natomiast, iż może warto byłoby zwrócić uwagę na budowę rond, które byłyby dobrym rozwiązaniem.
Nysa	Osoba wskazała, że dobrymi rozwiązaniami są sygnalizacje świetlne. Respondent zwrócił też uwagę na zbyt małą liczbę rond.
powiat nyski – Nysa	Osoba wskazała, iż dobre rozwiązania to parkingi Park&Ride oraz stwierdziła, iż lepszym pomysłem jest podziemny parking w centrum Nysy.
Nysa	Monitoring wizyjny na drogach. Odczyt tablic rejestracyjnych na drogach wylotowych.
Otmuchów	Sygnalizacja świetlna inteligentna, nie czasowa, ale taka, która dopasowuje się do natężenia samochodów.
Otmuchów	Respondent wskazał, iż dobrym rozwiązaniem byłyby ronda (np. przy zjeździe z obwodnicy poprzez sygnalizację świetlną dochodzi do wypadków). Większa ilość znaków na terenie Otmuchowa oraz zastosowanie rozwiązań na skrzyżowaniach – liczniki czasu, aby było wiadomo czy dany pojazd przejedzie przez skrzyżowanie.
Lubrza	Dobre rozwiązania to sygnalizacja świetlna w dwóch miejscach: skrzyżowanie ul. Wolności z ulicą Dożynkową oraz ul. Wolności z ul. Nowej Naprawy.
Lubrza	Rozpoznanie tablic rejestracyjnych.
Lubrza	Sygnalizacja świetlna, (wskazał też, że na drogach krajowych takiej sygnalizacji nie ma). Dodatkowo zwrócił uwagę na inne rozwiązanie – progi zwalniające.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Rekomendowane rozwiązania ITS
Lubrza	Dynamiczna informacja pasażerska oraz tablice zmiennej treści.
powiat głubczycki – Głubczyce	Rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.
Powiat głubczycki – Głubczyce	Ważenie dużych aut, ważenie pojazdów.
Powiat głubczycki – Głubczyce	Sygnalizacja świetlna oraz ostrzegawcze światła pomarańczowe.
Powiat głubczycki – Głubczyce	Monitoring potoków pasażerskich.
Branice	Rozwiązania mogłyby być wdrożone w większej miejscowości np. Nysa.
Branice	Montaż luster na skrzyżowaniach (w szczególności w gminie Kietrz – w miejscowości Gniewkowice).
Kietrz	Dynamiczna informacja pasażerska oraz sygnalizacja świetlna.
Kietrz	Dynamiczna informacja pasażerska, tablice zmiennej treści.
Branice – Uciechowice	Montaż znaków drogowych, których brakuje na obszarze, w którym prowadzili własną działalność gospodarczą.
Prudnik	Sygnalizacja świetlna (Prudnik, Nysa).
Powiat prudnicki	Tablice zmiennej treści, rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.
Prudnik	Monitoring wizyjny, dynamiczna informacja pasażerska.
Powiat prudnicki – Prudnik	Sygnalizacja świetlna byłaby dobrym rozwiązaniem.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Rekomendowane rozwiązania ITS
Prudnik	Respondent nie wskazał żadnego rozwiązania ponieważ bardziej dostrzega potrzebę rozbudowy parkingu za Rynkiem (zamiast pasu zieleni – poszerzenie parkingu). Zbyt mało miejsc parkingowych.
Lubrza	Ważenie pojazdów.
Głubczyce	Dynamiczna informacja pasażerska.
Łambinowice	Sygnalizacja świetlna. Wskazał również, iż w jego opinii przydałby się znak "uwaga zwierzęta" umiejscowiony na drodze powiatowej z Kubic do Mańkovic.
Głuchołazy	Respondentka wskazała, iż w z podanych rozwiązań nie ma takich, które by rekomendowała. Osoba wskazała, iż dobrym rozwiązaniem byłyby w niektórych miejscach ronda - np. Koło biedronki w stronę Nysy, ponieważ ruch w tym miejscu jest niebezpieczny.
Paczków	Monitoring wizyjny, monitoring potoków pasażerskich, sygnalizacja świetlna.
Głuchołazy	Rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.
Paczków	Spośród podanych rozwiązań respondent nie rekomendowałby, gdyż Paczków jest małą miejscowością wskazał, iż istnieją miejsca, w których powinny być lustra np.: od strony szpitala w Paczkowie oraz przy wyjeździe z ul. Słowackiego na ul. Staszica.
Paczków	Sygnalizacją świetlna lub zmiana pierwszeństwa przejazdu dla ul. Sienkiewicza na skrzyżowaniu z ul. Jagiellońską/Kopernika (Famad). Do dyskusji społecznej. Ponadto udroźnić wyjazd z miasta na ul. Armii Krajowej od skrzyżowania z ul. Młyńską do skrzyżowania z ul. Zawadzkiego (trasa autobusów PKS). ul. Armii Krajowej jest zawsze wypełniona samochodami; Ponadto wskazano iż ul. Polna powinna powrócić do ruchu dwukierunkowego.
Grodków	Tablice informacyjne - przede wszystkim osoba wskazuje, iż brak jest informacji w postaci tablic - gdzie, kiedy odjeżdżają busy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Rekomendowane rozwiązania ITS
Skoroszyce	W pierwszej kolejności monitoring wizyjny (na głównych skrzyżowaniach) oraz znaki ostrzegawcze, sygnalizacja świetlna, ważna jest też kwestia bezpieczeństwa i ograniczenia prędkości.

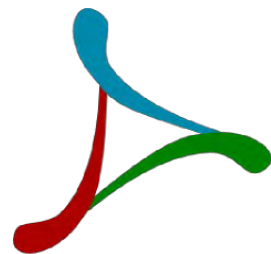
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

W scenariuszu wywiadu zawarto również pytania dotyczące działań, które skłoniłyby respondenta do korzystania z komunikacji publicznej w dojazdach do pracy, na zakupy. Zdecydowana większość z nich (82,05%) wskazała, że nie istnieje możliwość zmiany przez nich środka transportu w codziennych dojazdach np. do pracy, czy na zakupy. Jedynie 17,95% ankietowanych przedsiębiorców wskazało, iż do zmiany środka transportu mogłyby się przyczynić częstsze kursy autobusów, odpowiednie połączenia komunikacyjne, tańsze bilety oraz nowoczesny tabor.

W przeprowadzonych wywiadach telefonicznych zapytano respondentów także o to, czy spotkali się bądź słyszeli o koncepcji zintegrowanych przystanków/ centrów przesiadkowych. Koncepcja zintegrowanych przystanków/ centrów przesiadkowych zakłada integrację różnych środków transportu – transportu indywidualnego oraz transportu zbiorowego (kolej, PKS, autobus miejski). W związku z tym, że w ramach realizowanego projektu, rozważa się wybudowanie takich centrów przestankowych, zapytano ankietowanych o ewentualne miejsca, w których powinny one zostać umieszczone. Opinie na ten temat zostały ujęte w poniższej tabeli.

Tabela 12 Opinie respondentów dotyczące koncepcji centrów/ przystanków przesiadkowych

Gmina	Opinia
Nysa	To zależy od miasta, w Nysie łatwiej, aby takie rozwiązania zostały wdrożone. Aby mieszkańcy mogli korzystać z takiego rozwiązania musiałaby być zakrojona kampania reklamowa (ulotki, emisja spotów reklamowych w telewizji).
Nysa	Tak, osoba słyszała o koncepcji zintegrowanych przystanków/centrów przesiadkowych. Jeżeli takie rozwiązanie miałyby się pojawić to w mieście Nysa byłyby one zasadne.
Nysa	Tak, respondent słyszał o takiej koncepcji. Lokalizacja: Nysa + miejscowości gdzie występuje znaczący ruch.
Nysa	Respondentka wskazała, iż Nysa jest za małą gminą, aby takie rozwiązanie mogło zostać wdrożone.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

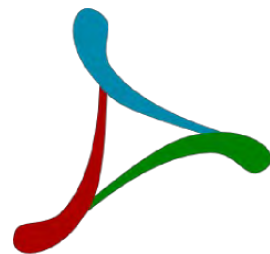
Gmina	Opinia
powiat nyski	W opinii respondenta budowa centrów przesiadkowych/przystanków jest złym pomysłem, gdyż budowa takich centrów generuje duże koszty budowy.
powiat nyski	W opinii przedsiębiorcy zasadne byłoby zlokalizowanie takich centrów przesiadkowych w Nysie, Piorunkowicach, Korfantowie.
Skoroszyce	Nie ma zdania w tym temacie.
Skoroszyce	Centra przesiadkowe zlokalizowane w większych miastach; w jaki sposób przekonać mieszkańców - poprzez dotarcie do mieszkańców: ulotka, reklama.
Korfantów	Nie słyszała ale jeśli takie rozwiązanie miałyby powstać takie centrum przesiadkowe powinno być zlokalizowane przy centrum/rynku/dworcu autobusowym.
powiat głubczycki	Respondent nie słyszał o takich rozwiązaniach. W jego opinii są to ciekawe rozwiązania, które najbardziej sprawdziłyby się w centrach miejscowości: Głubczyce, Kietrz oraz w miastach powiatowych Prudnik, Nysa.
powiat głubczycki	Tak, osoba słyszała o takich rozwiązaniach; W dużych miastach należałoby takie centra/przystanki przesiadkowe zlokalizować (np. w Nysie). W opinii respondenta takie rozwiązania nie przyjęłyby się w Prudniku, Głuchołazach.
powiat głubczycki	Nie, nie słyszała o takim rozwiązaniu. Wyjaśniła, iż na terenie gminy Głubczyce takie rozwiązanie w ogóle by się nie sprawdziło. Jeżeli już mogłaby wskazać to Nysę. Niższe ceny biletów mogłyby skłonić mieszkańców do zmian.
powiat głubczycki	W opinii respondentki, jeżeli takie centrum miałyby funkcjonować to w gminie Głubczyce.
powiat głubczycki	Respondent nie słyszał o takiej koncepcji. Nie ma zdania na ten temat. Wskazał jedynie, iż trudne połączenie jest z miejscowością Raclawice Śląskie.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Opinia
powiat głubczycki	Tak, osoba słyszała o takiej koncepcji, ale w jej opinii nie ma dogodnego miejsca na zlokalizowanie takich centrów przesiadkowych. Przekonanie mieszkańców do tego rozwiązania mogłoby być trudne.
Branice	W opinii respondenta nie ma takich rozwiązań, nie mają one racji bytu. Osoba słyszała o koncepcji zintegrowanych przystanków, ale w jej opinii na terenie partnerstwa takie rozwiązanie się nie przyjmie.
Kietrz	Tak, osoba słyszała o takiej koncepcji. W opinii respondenta takie rozwiązanie byłoby dobre w Kietrze.
Kietrz	Respondent wskazał, iż nie słyszał o takiej koncepcji zintegrowanych przystanków/centrów przesiadkowych. Osoba nie ma zdania na temat tego, gdzie takie przystanki/centra przesiadkowe powinny być zlokalizowane, oraz w jaki sposób można by przekonać do nich mieszkańców.
Prudnik	Respondent nie słyszał o takiej koncepcji, natomiast w jego opinii takie centrum przesiadkowe powinny zostać zlokalizowane koło dworców kolejowych. Gminy, które powinny takie rozwiązanie zastosować to Prudnik i Nysa. Nie jest to jednak możliwe, aby przekonać mieszkańców do tego rozwiązania.
Prudnik	Nie, osoba nie spotkała się z taką koncepcją. Wskazała, iż możliwe jest, aby takie rozwiązanie było pomocne dla mieszkańców, jednakże musiałyby być zlokalizowane w centrum gminy Prudnik tj. na dworcu PKS w Prudniku.
Prudnik	W opinii respondenta takie centra przesiadkowe mają racje bytu np. w Centrum Prudnika przy dworcu PKS. Aby przekonać mieszkańców należałoby wprowadzić darmowe kursy, wtedy, być może mieszkańcy przesiądą się z własnych samochodów i będą korzystać z centrów przesiadkowych.
Prudnik	Respondentka nie ma zdania w tym temacie.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Opinia
Łambinowice	Tak, respondentka słyszała o koncepcji zintegrowanych przystanków/centrów przesiadkowych. W opinii osoby takie centa powinny być zlokalizowane w większych gminach, wtedy byłaby większa szansa, że mieszkańcy będą z tego rozwiązania korzystać.
Łambinowice	Respondent wskazuje, iż nie słyszał o takiej koncepcji. Wskazał również, iż w miejscowości na terenie Partnerstwa są za małe aby takie centrum przesiadkowe mogło powstać. W opinii respondenta, jeżeli już takie centra miałyby powstać to ewentualnie w Nysie, w Opolu.
Łambinowice	W opinii respondenta jest to dobry pomysł, takie rozwiązania powinny być wdrożone w opinii respondenta np. w Nysie.
Łambinowice	Nie, osoba nie słyszała o takiej koncepcji. Nie potrafi też powiedzieć gdzie takie centra mogłyby być zlokalizowane. Osoba też uważa, iż mieszkańców trudno byłoby przekonać do takiego rozwiązania.
Głucholązy	Respondentka nie słyszała o takiej koncepcji. Wskazała, iż takie rozwiązanie byłoby dobre w gminach np.: Nysa oraz Głucholązy. Mieszkańców można byłoby przekonać do tego rozwiązania, jeżeli byłyby płynne połączenia, tanie rozwiązania.
Głucholązy	Osoba nie wskazała dokładnej lokalizacji przystanków/ centrów przesiadkowych. W opinii respondenta takie centrum przesiadkowe mogłyby funkcjonować w Głucholążach, w Prudniku np.: już nie.
Paczków	Respondent nie słyszał o takiej koncepcji. W opinii osoby, jeżeli takie centrum miałyby powstać to powinno być zlokalizowane w centrum Paczkowa. Inne gminy również mogłyby przyjąć takie rozwiązania przekonałaby niska cena.
Paczków	Respondentka nie słyszała o takiej koncepcji, ale uważa, że jest to bardzo dobry pomysł niekoniecznie musi zostać zrealizowany w Paczkowie takie rozwiązanie ale może również zostać uwzględnione w innych gminach. W opinii osoby, mieszkańców mogłaby przekonać do takiego rozwiązania. Sprawna komunikacja, przemyślana, podyktowana pod mieszkańców.



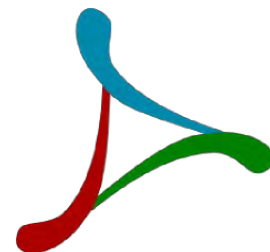
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Opinia
Paczków	Nie, osoba nie słyszała o takiej koncepcji. Wskazała też iż jeżeli by takie centrum miałyby powstać to powinno być zlokalizowane poza centrum, tak aby lepiej skomunikowane centrum z obrzeżem/obrzeżami miejscowości się stało.
Otmuchów	W Nysie takie rozwiązanie było by dobrym rozwiązaniem. Otmuchów jest zbyt małą miejscowością na budowę centrum przesiadkowego.
Otmuchów	Tak słyszał respondent. Takie rozwiązanie mogłoby funkcjonować w Nysie, natomiast w Otmuchowie nie - zbyt mała miejscowość. Aby przekonać mieszkańców do korzystania z takiego rozwiązania należałoby przeprowadzić sprawną kampanię reklamową - media, lokalna rozgłośnia radiowa, strona internetowa).
Lubrza	Lokalizacja w Prudniku w okolicach dworcach PKP.
Lubrza	W opinii respondenta mało osób korzysta np. z komunikacji miejskiej. W opinii respondenta jest coraz mniej autobusów, jeżeli takie centra miałyby powstać to w Nysie i Prudniku.
Lubrza	Osoba wskazała, iż nie słyszała o takiej koncepcji przystanków/centrów przesiadkowych, jednakże uważa, iż w gminie nie przyjmie się takie rozwiązanie. Osoby również nie będą skłonne korzystać z rozwiązania przede wszystkim ze względu na wygodę.
Lubrza	Nie, osoba nie słyszała o takiej koncepcji, iż takie rozwiązanie powinno być wdrożone w gminie Prudnik/ na głównych drogach krajowych.
Lubrza	Respondent uważa, iż jest to dobre rozwiązanie natomiast nie ma pomysłu gdzie takie przystanki powinny być zlokalizowane.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z udzielonych przez przedsiębiorców odpowiedzi wynika, że budowa centrów/przystanków przesiadkowych jest dobrym pomysłem w większych gminach: Nysa, Prudnik, Głubczyce. W opinii respondentów, aby takie centrum przesiadkowe mogło funkcjonować, należy przeprowadzić skuteczną kampanię reklamową.



Ostatnie z pytań, które zadano przedsiębiorcom dotyczyło zamierzeń inwestycyjnych, które należy zrealizować w pierwszej kolejności. Poniżej w tabeli ujęto najczęściej wskazywane odpowiedzi.

Tabela 13 Zamierzenia inwestycyjne wskazane przez przedsiębiorców z branży usługowo-produkcyjnej, które należy zrealizować w pierwszej kolejności

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wskazane odpowiedzi	% udzielonych odpowiedzi
E – ciągi pieszo-rowerowe.	50,00
F – budowa nowych dróg, przebudowa i modernizacja istniejących.	32,76
A – budowa centrów przesiadkowych.	3,45
D – zintegrowany transport publiczny.	1,72
B – budowa parkingów rowerowych.	1,72
Inne odpowiedzi	10,34

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z powyższej tabeli wynika, że najwięcej (50%) badanych osób wskazuje na budowę ciągów pieszo-rowerowych (np. ścieżki rowerowe prowadzące przez Raclawice Śląskie). Odpowiedzi te mogą wskazywać na duże zainteresowanie aktywnym i zdrowym trybem życia, istnieniem potrzeby rekreacji oraz potrzeby szybkiego przemieszczania się (szczególnie w miejscowościach, które borykają się z problemem korków). Drugą, najczęściej wskazywaną odpowiedzią, jest budowa nowych dróg, przebudowa i modernizacja istniejących (32,76%). Przedsiębiorcy działający w branży usługowo-produkcyjnej wskazywali na konieczność przebudowy/ modernizacji drogi wiodącej z Łambinowic do Tułowic, modernizacji ulicy Mickiewicza, Zawadzkiego i ulicy Konopnickiej w Paczkowie, a także drogi w stronę Unikowic oraz w stronę Cmentarza w Paczkowie. Bardzo często zwracano uwagę na zły stan otoczenia wokół dróg. Część przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na terenie OFPN 2020 wskazuje na fatalny stan dróg oraz koniecznością modernizacji nawierzchni w celu poprawy bezpieczeństwa. Niewielki odsetek respondentów wskazał na budowę centrów przesiadkowych (3,45%), zintegrowany transport publiczny (1,72%) oraz budowę parkingów rowerowych (1,72%). Wśród innych udzielonych odpowiedzi (10,34%) respondenci wskazali następujące zamierzenia inwestycyjne: synchronizacja autobusów z faktycznymi potrzebami mieszkańców, budowa chodników, budowa parkingów rowerowych oraz stworzenie wypożyczalni rowerów (np. w Prudniku Głuchołazach). Wskazano również na potrzebę darmowej komunikacji publicznej.



2.2. Branża handlowa

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Branża handlowa stanowi obok branży usługowo-produkcyjnej oraz branży rolno-spożywczej jedną z branż, którą reprezentowali prowadzący działalność gospodarczą przedsiębiorcy. Podczas przeprowadzonych wywiadów telefonicznych, 20,69% respondentów wskazało, że prowadzi działalność gospodarczą w branży handlowej. W badaniu wzięły udział następujące przedsiębiorstwa:

- sklep części samochodowe (chemia, kosmetyki),
- skup złomu,
- sprzedaż i montaż anten, sprzedaż towarów masowych (artykuły rolne, opał, środki ochrony roślin),
- działalność usługowo-handlowa (kwiaty, upominki, dekoracje),
- sprzedaż części samochodowych,
- sklep odzieżowy,
- handel (sklep obuwniczy),
- sprzedaż hurtowa i detaliczna odzieży,
- branża meblowa,
- handel elektroniczny/ hurtowy,
- tekstylia domowe.

W poniższej tabeli ujęto rolę systemu transportowego dla prowadzonej działalności gospodarczej.

Tabela 14 Rola systemu transportowego – branża handlowa

Rola systemu transportowego	% udzielonych odpowiedzi
Kluczowa lub bardzo ważna rola.	66,67 %
System transportowy nie odgrywa kluczowej roli lub działalność jest prowadzona stacjonarnie.	33,33 %

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z powyższej tabeli wynika, że 66,67% respondentów wskazało, iż rola systemu transportowego jest dla nich kluczowa lub bardzo ważna. System transportowy odgrywa ważną rolę dla przedsiębiorców działających w następujących gminach: Branice, Uciechowice, Prudnik, Nysa, Paczków i Skoroszyce. Jednocześnie z przeprowadzonych badań wynika, iż dla części przedsiębiorców (33,33%) system transportowy nie odgrywa kluczowej roli. Przedsiębiorcy, którzy wyrazili taką opinię prowadzili własną działalność gospodarczą na terenie gmin: Branice, Prudnik, Głuchołazy. Z powyższych informacji zatem wynika, iż system transportowy odgrywa ważną lub kluczową rolę w zależności od charakteru prowadzonej działalności. Przedsiębiorcy prowadzący działalność o charakterze np. stacjonarnym częściej wskazywali, iż system transportowy nie odgrywa dla nich kluczowej roli.



Przedsiębiorców zapytano też o najczęstsze kierunki podróży służbowych. Wyniki zostały ujęte na poniższym wykresie.

Wykres 5 Struktura realizowanych podróży służbowych w branży handlowej – zasięg terytorialny

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



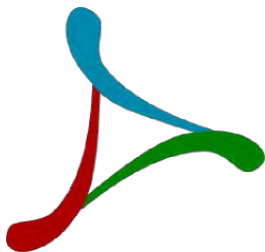
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wywiadów zrealizowanych z przedsiębiorcami.

Z powyższej struktury realizowanych podróży służbowych wynika, iż 41,67% respondentów nie wyjeżdża służbowo. Może to wynikać z faktu, że do miejsca prowadzonej działalności gospodarczej przyjeżdżają dostawcy, w związku z czym nie ma potrzeby realizowania wyjazdów/ podróży służbowych. Jednocześnie 33,33% badanych wskazuje, że podróże są realizowane głównie w obrębie województwa. Ponadto podróże realizowane są: na terenie całej Polski (16,67 % przedsiębiorców) oraz na obszarze przygranicznym polsko-czeskim (8,33% przedsiębiorców). Odsetek podróży realizowanych na obszarze przygranicznym polsko-czeskim przez handlowców jest większy od odsetka podróży na tym obszarze realizowanych przez przedsiębiorstwa z branży usługowo-produkcyjnej.

Tabela 15 Środki transportu biorące udział w realizacji podróży służbowych – branża handlowa

Rodzaj transportu	Udział procentowy
Samochód własny firmowy.	75,00%
Samochód dostawczy.	25,00%
razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższej tabeli wynika, że podróże służbowe najczęściej są wykonywane własnym samochodem firmowym – taką odpowiedź wskazało 75% respondentów. Zaś 25% respondentów wskazało na samochód dostawczy.

Tabela 16 Częstotliwość wykonywania podróży służbowych wg odpowiedzi respondentów – branża handlowa

Jak często?	% w ogółem
Kilka razy dziennie.	12,50%
Kilka razy w tygodniu.	25,00%
Kilka razy w miesiącu.	50,00%
Kilka razy na kwartał.	12,50%
Razem	100,00

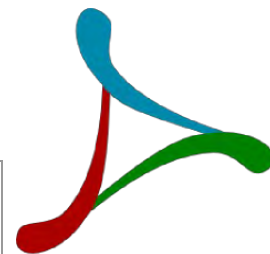
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań.

Powyższa tabela wskazuje, że częstotliwość wykonywania podróży służbowych jest zróżnicowana. Najczęściej wskazywaną przez przedsiębiorców z branży handlowej odpowiedzią jest wykonywanie podróży służbowych kilka razy w miesiącu 50,00%. Rzadziej przedsiębiorcy deklaruowali, że odbywają podróże służbowe kilka razy w tygodniu (25,00%), a także kilka razy dziennie (12,50%) oraz kilka razy na kwartał (12,50%).

Poniżej w tabeli przedstawiono rodzaje środków transportu wraz z częstotliwością i wskazaniem osób przyjeżdżających do przedsiębiorców funkcjonujących na terenie OF PN 2020 w branży handlowej.

Tabela 17 Rodzaje środków transportu wraz z częstotliwością i wskazaniem osób przyjeżdżających do przedsiębiorców funkcjonujących na obszarze OFPN 2020 – branża handlowa

Częstotliwość	% udzielonych odpowiedzi	Osoba przyjeżdżająca do firmy	Rodzaj środka transportu
Kilka razy dziennie.	50,00%	Dostawcy, klienci, kurierzy.	Samochód dostawczy, samochód własny, samochód ciężarowy, busy.
Kilka razy w tygodniu.	25,00%	Dostawcy, klienci.	Samochód własny.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

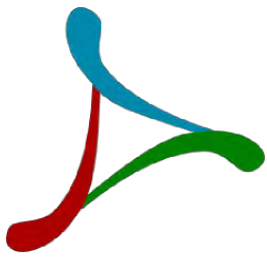
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Częstotliwość	% udzielonych odpowiedzi	Osoba przyjeżdżająca do firmy	Rodzaj środka transportu
Kilka razy w miesiącu.	25,00%	Dostawcy, klienci.	Samochód dostawczy, samochód własny.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie zrealizowanych wywiadów z przedsiębiorcami.

Odpowiedzi związane z częstotliwością oraz rodzajem środka transportu stanowiły charakterystykę przedsiębiorstw w układzie drogowym analizowanego obszaru w ramach bloku wstępnego. Z udzielonych odpowiedzi wynika, że system transportowy spełnia kluczową rolę dla 66,67 % przedsiębiorstw z branży handlowej. Istotność systemu transportowego jest powiązana z realizacją podróży służbowych – 58, 33 % respondentów odpowiada, iż realizuje podróże służbowe w ramach prowadzonej działalności gospodarczej na obszarze przygranicznym polsko-czeskim, w obrębie województwa oraz na terenie całej Polski. Głównymi środkami transportu wskazanymi przez badanych są: własny samochód firmowy oraz samochód dostawczy. Według respondentów odbywają oni podróże służbowe najczęściej kilka razy w tygodniu lub w miesiącu. Jeśli chodzi o osoby z zewnątrz, przejeżdżają one do firmy z częstotliwością kilku razy dziennie – są to głównie dostawcy, klienci oraz kurierzy poruszający się samochodem własnym, samochodem dostawczym, samochodem ciężarowym oraz busem.

Drugim blokiem pytań, który zadano respondentom był blok diagnozy, skupiający się wokół analizy stanu obecnego. Jednym z pytań, jakie zadano respondentom była prośba o ocenienie stanu sieci drogowej gminy, w której jest prowadzona działalność gospodarcza. Przedsiębiorcy działający na terenie gminy **Branice** wskazali, iż sieć drogowa gminy jest w bardzo złym stanie. Wskazali na drogę Branice – Bliszczycze jako na odcinek, który należy zmodernizować. Respondenci z gminy Branice wskazali również, że drogi są bardzo wąskie. Jako przykład dróg, które wymagały modernizacji podali drogę z Branic do Uciechowic, a także w kierunku Głubczyc oraz miejscowości Pilszcz. Przedsiębiorcy prowadzący działalność w gminie **Prudnik** wskazali, iż nie mają większych zastrzeżeń zarówno do sieci drogowej gminy jak i do najbliższego otoczenia komunikacyjnego swojej firmy. Respondenci prowadzący własne działalności gospodarcze w Nysie oceniają sieć drogową dobrze pod względem nawierzchni, natomiast główne zastrzeżenia, jakie się pojawiły, dotyczą natężenia ruchu (w tym częstych korków w godzinach szczytu porannego i popołudniowego). Ponadto, prowadzący działalność gospodarczą określili kierunki, w których stan dróg jest niezadowolający – są to drogi w stronę Domaszkowic, Krapkowic oraz w stronę miejscowości Jędrychowice. Respondenci prowadzący działalność gospodarczą w **Głuchołazach** wskazali, iż sieć drogowa gminy jest zadowolająca w odniesieniu do dróg powiatowych, nieznacznie gorzej wyglądają drogi gminne Głuchołazy – Stary Las (droga gminna 705, 818). Zarówno respondenci prowadzący własną działalność gospodarczą w gminie **Paczków** jak również w gminie



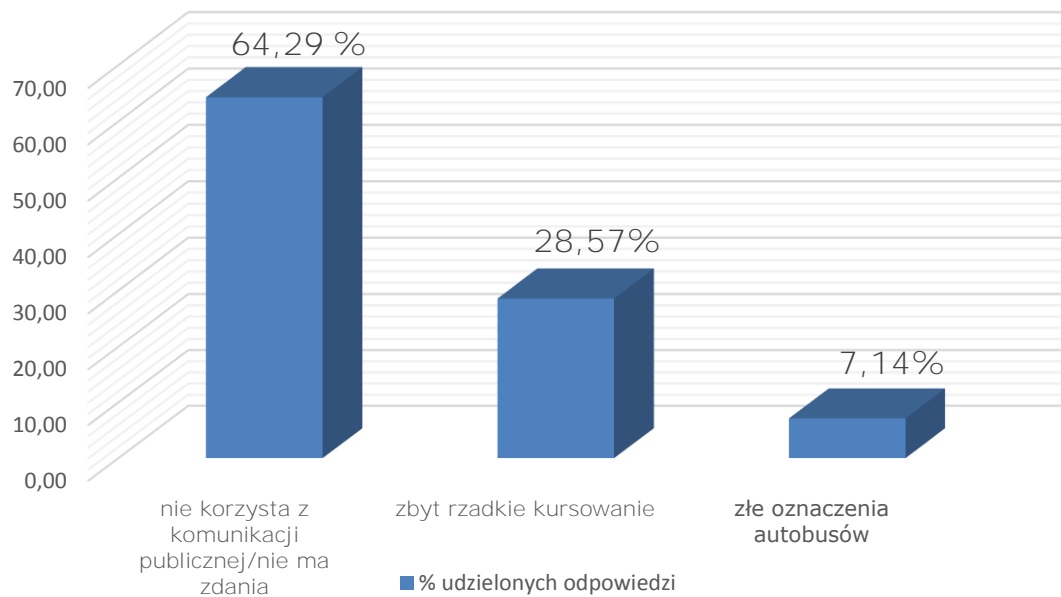
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Prudnik wskazali, iż stan sieci drogowej oceniają ogólnie dobrze, w przeciwieństwie do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na terenie gminy Skoroszyce. Respondenci z gminy **Skoroszyce** wskazali, iż stan sieci drogowej jest niezadowolający, a nawierzchnia nie spełnia ich oczekiwań. Na obszarze **powiatu głubczyckiego** prowadzący działalność gospodarczą przedsiębiorcy wskazali, że nie dostrzegają większych problemów związanych z siecią drogową.

Przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w branży handlowej zapytano również o ocenę komunikacji publicznej na terenie miejsca prowadzonej działalności. Odpowiedzi respondentów zostały zamieszczone na wykresie poniżej.

Wykres 6 Ocena komunikacji publicznej przez przedsiębiorców działających w branży handlowej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wywiadów telefonicznych.

Z powyższego wykresu wynika, że największy odsetek odpowiedzi (64,29%) dotyczył przedsiębiorców, którzy nie korzystali z komunikacji publicznej bądź też nie mieli zdania na ten temat. Prowadzący działalność wskazali również, że komunikacja publiczna kursuje zbyt rzadko (28,57% udzielonych odpowiedzi), natomiast 7,14% udzielających odpowiedzi wskazało na złe oznaczenia autobusów MZK Nysa.

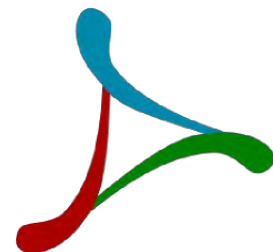
Pytaniem połączonym z oceną komunikacji publicznej było pytanie dotyczące **możliwości dojechania do pracy komunikacją publiczną**, a także zlokalizowania w pobliżu miejsca prowadzonej działalności gospodarczej przystanku autobusowego bądź kolejowego. Z udzielonych przez respondentów odpowiedzi wynika, iż w 75% przypadków istnieje możliwość dojechania do miejsca pracy/ prowadzonej działalności gospodarczej komunikacją publiczną (przede wszystkim autobusami). W odpowiedziach pojawiły się również informacje, że część respondentów nie orientuje

się czy w pobliżu miejsca prowadzonej działalności jest zlokalizowany przystanek komunikacji publicznej (16,67%). Najmniejszy odsetek odpowiedzi dotyczył wskazania braku funkcjonowania komunikacji publicznej na danym terenie (8,33%).

Jednym z pytań zawartych w scenariuszu wywiadu indywidualnego pogłębionego było pytanie dotyczące miejsca najczęstszego parkowania, a także określenie czy dane miejsce parkingowe spełnia oczekiwania respondenta. Odpowiedzi na to pytanie ujęto w poniższej tabeli.

Tabela 18 Najczęstsze miejsca parkowania przedsiębiorców branży handlowej

Miejsce parkowania wskazane przez respondentów	Gmina	Miejsce spełnia/nie spełnia oczekiwań	Inne/dodatkowe opinie
Pod domem, na ul. Niepodległości, Głubczyce, na ul. Moniuszki, Głubczyce.	Powiat głubczycki – Głubczyce	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Pod firmą – na terenie posesji.	Branice	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Duże tiry parkują na przystanku.
Na parkingu pod Biedronką w Branicach (ul. Żymierskiego 57a).	Branice	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań, ponieważ brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.	Brak
Pod firmą (Uciechowice 25).	Uciechowice	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań, ponieważ brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.	Brak
Pod firmą (ul. Skowrońskiego).	Powiat prudnicki	Moje miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak



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

Miejsce parkowania wskazane przez respondentów	Gmina	Miejsce spełnia/nie spełnia oczekiwań	Inne/dodatkowe opinie
Pod firmą (ok. ul. Powstańców Śląskich oraz pod Lidlem).	Powiat prudnicki	Parking na ul. Powstańców spełnia moje oczekiwania, natomiast parking pod Lidlem nie spełnia moich oczekiwań, ponieważ brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.	Brak
Pod firmą (Prudnik, ok. Rynku).	Prudnik	Miejsce spełnia moje oczekiwania, ponieważ jego stan techniczny jest dobry i jest pusty.	Brak
Za sklepem (koło Rynku).	Prudnik	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Na Rynku w Nysie.	Nysa	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań, ponieważ występuję zbyt duża opłata, brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych.	Brak
Pod firmą.	Głuchołazy	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak
Rynek, ul. Narutowicza, ul. Młyńska, ul. Wojska Polskiego	Paczków	Miejsce nie spełnia moich oczekiwań, gdyż brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych – rynek.	Brak
koło gminy, koło poczty.	Skoroszyce	Miejsce spełnia moje oczekiwania.	Brak

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Jedno z pytań, które zadano przedsiębiorcom dotyczyło rozwijania ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020. Wszyscy udzielający odpowiedzi respondenci są



zgodni, iż ścieżki rowerowe są bardzo dobrym pomysłem i należy rozwijać trasy rowerowe na terenie całego OF PN 2020. W poniższej tabeli przedstawiono strukturę udzielonych przez respondentów odpowiedzi.

Tabela 19 Opinie respondentów (branża handlowa) związane z rozwijaniem ścieżek rowerowych

Odpowiedzi respondentów	Udział procentowy
Nie, nie korzystam z roweru.	15,38
Nie, korzystam z roweru, ale widzę potrzebę budowy nowych tras rowerowych.	7,69
Tak, należy rozwijać sieć tras rowerowych, ale w tej chwili są pilniejsze inwestycje.	15,38
Tak należy zbudować trasę rowerową łączącą...	61,54

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Powyższa tabela obrazuje, że najwięcej odpowiedzi (61,54%) dotyczy budowy wskazanych już konkretnie tras/ ścieżek rowerowych. Wynika z tego, że inwestycje w ścieżki rowerowe/ trasy rowerowe są pożądane na obszarze OF PN 2020. Odpowiedzi respondentów niekorzystających z roweru stanowią 23,07% udzielonych odpowiedzi z czego 7,69% dotyczy osób niekorzystających z roweru, ale dostrzegających potrzebę budowy nowych tras rowerowych.

Wśród propozycji tras/ ścieżek rowerowych wskazanych przez przedsiębiorców znalazły się następujące projekty:

- trasa rowerowa łącząca Stary Grodków – Skoroszyce,
- ścieżka rowerowa z Głuchołaz w stronę Branicy,
- trasa rowerowa wzdłuż ul. Wojska Polskiego oraz ul. M. Cuire - Skłodowskiej w Nysie,
- trasa rowerowa łącząca: Czechy – Branice – Wysoką – Włodzimierz,
- trasa rowerowa łącząca Prudnik z małymi miejscowościami – Głuchołazami, Pokrzywną.

Przedsiębiorcy z branży handlowej zostali także zapytani o pozytywne elementy komunikacji samochodowej oraz publicznej, na terenie gminy, w której prowadzą działalność gospodarczą. Uzyskano następujące opinie:

- wybudowana obwodnica, odciążająca ruch (Głubczyce),
- dobra droga na odcinku Wiechowice – Włodzimierz,
- jako pozytywny aspekt w gminie Prudnik, wskazano na ronda, wyremontowane drogi oraz mosty,
- pozytywnie oceniono stan nawierzchni drogowej w Nysie.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Blok II będący blokiem diagnozy, miał odpowiedzieć na pytania związane z analizą stanu obecnego. Z odpowiedzi respondentów wynika, że sieć drogowa w centrach większości gmin nie budzi zastrzeżeń. Respondenci zadeklarowali, że nie korzystają z komunikacji publicznej (64,29% odpowiedzi). Wskazali też, że rozwiązania typu ścieżki rowerowe/ trasy rowerowe są bardzo dobrą inwestycją i należy je rozwijać na obszarze Partnerstwa Nyskiego. Większość respondentów wskazuje trasy/ ścieżki rowerowe lub kierunki które mogą zostać uwzględnione w planach rozwoju turystyki rowerowej.

W analizie potrzeb inwestycyjnych, w bloku III ujęto projekty, jakich przedsiębiorcy oczekują od władz samorządowych. Uzyskane odpowiedzi zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 20 Projekty inwestycyjne, których oczekują przedsiębiorcy branży handlowej od władz samorządowych

Gmina	Oczekiwane projekty
Branice	Projekty związane z remontami/modernizacją dróg.
Powiat prudnicki – Prudnik, Nysa	Projekty związane ze wzrostem liczby parkingów, wybudowanie obwodnicy.
Paczków	Połączenie kolejowe w kierunkach Paczków – Nysa, Nysa - Paczków.

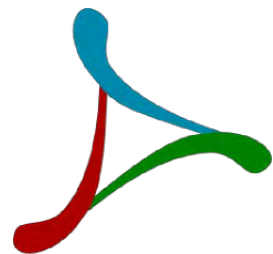
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Na pytanie dotyczące oczekiwań w zakresie projektów realizowanych przez władze samorządowe odpowiadano również: „nie mam zdania” oraz „nie ma takich projektów”. Odsetek badanych odpowiadających w ten sposób był znaczący i wynosił 58,33%.

W poniższej tabeli ujęto propozycje inwestycji oraz form pomocy, które zostały wskazane przez przedsiębiorców z branży handlowej.

Tabela 21 Propozycje inwestycji oraz form pomocy wskazane przez przedsiębiorców – branża handlowa

Gmina	Jak samorząd może pomóc? / Propozycje inwestycji
Kietrz	Światła przy drodze (oświetlenie) to dobry pomysł.
Branice	Pod kątem systemu komunikacyjnego respondent wskazał na drogi powiatowe na Głubczyce, Kietrz, Racibórz Drogi te w opinii respondenta powinny zostać zmodernizowane.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Jak samorząd może pomóc? / Propozycje inwestycji
Uciechowice	Poprawa stanu dróg.
Powiat prudnicki - Prudnik	Dojazd na ul. Nyską z ul. Piastowskiej. W opinii osoby mogłoby tam powstać rondo. Ponadto osoba wskazała, iż brakuje tańszych parkingów.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

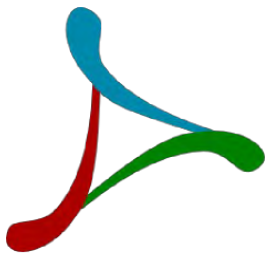
Poniżej, w tabeli zaprezentowano najczęściej pojawiające się wśród przedsiębiorców odpowiedzi, dotyczące rekomendowanych rozwiązań Inteligentnych Systemów Transportowych.

Tabela 22 Najczęstsze odpowiedzi dotyczące rekomendowanych przez przedsiębiorców rozwiązań ITS (branża handlowa)

Gmina	Rekomendowane rozwiązania ITS
Branice	Spośród wymienionych rozwiązań respondent nie wskazał żadnego rozwiązania. Jedynym rozwiązaniem, jakie zarekomendował to lustra na skrzyżowaniach (w szczególności w gminie w Gniewkowicach).
powiat prudnicki - Prudnik	Spośród podanych rozwiązań zarekomendowano: tablice zmiennej treści, rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.
powiat prudnicki - Prudnik	Sygnalizacja świetlna.
Głuchołazy	Rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.
Paczków	Sygnalizacja świetlna lub zmiana pierwszeństwa przejazdu dla ul. Sienkiewicza na skrzyżowaniu z ul. Jagiellońską/Kopernika. Ponadto udroźnić wyjazd z miasta na ul. Armii Krajowej od skrzyżowania z ul. Młyńską do skrzyżowania z ul. Zawadzkiego (trasa autobusów PKS). Ulica Armii Krajowej jest ulicą o dużym zagęszczeniu samochodów; Ponadto wskazano iż ul. Polna powinna powrócić do ruchu dwukierunkowego.
Skoroszyce	Osoba rekomendowałaby: sygnalizację świetlną, tablice informacyjne, rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

W scenariuszu wywiadu zawarto również pytania dotyczące działań, które



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

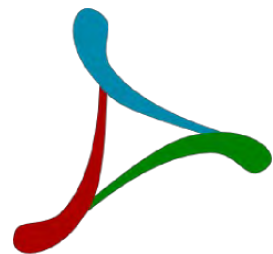
skłoniliby respondentów do korzystania z komunikacji publicznej w dojazdach do pracy, na zakupy. Prawie wszyscy respondenci (91,67%) wskazali, że nie byłoby skłonni do zmiany własnego środka transportu na komunikację publiczną. Tylko 8,33% badanych nie wypowiedziało się na ten temat. Uzyskane wyniki świadczą o tym, że charakter prowadzonej działalności gospodarczej nie pozwala przedsiębiorcom na korzystanie z komunikacji publicznej. Ważną rolę odgrywa mobilność i szybkość przemieszczania się w dotarciu do celu. Przedsiębiorców zapytano również co mogłoby skłonić ludzi do korzystania z komunikacji publicznej. Wygłoszono następujące opinie:

- czas oczekiwania na autobus jest zbyt długi,
- odpowiednie połączenie komunikacyjne mogłoby się przyczynić do zmiany środka transportu,
- dobrym pomysłem jest wprowadzenie na terenie wielu gmin rozwiązania polegającego na możliwości bezpłatnego korzystania z komunikacji, w momencie kiedy posiada się przy sobie dowód rejestracyjny własnego pojazdu,
- mieszkańców można by było przekonać do korzystania z komunikacji publicznej poprzez bezpłatne kursy, zniżki lub obniżone ceny biletów.

W przeprowadzonych wywiadach telefonicznych zapytano respondentów także o to, czy spotkali się, bądź słyszeli o koncepcji zintegrowanych przystanków/ centrach przesiadkowych. Koncepcja zintegrowanych przystanków/ centrów przesiadkowych zakłada integrację różnych środków transportu – transportu indywidualnego oraz transportu zbiorowego (kolej, PKS, autobus miejski). W związku z tym, że w ramach realizowanego projektu, rozważa się wybudowanie takich centrów przystankowych, zapytano ankietowanych o ewentualne miejsca, w których powinny zostać rozmieszczone takie przystanki/centra przesiadkowe. Opinie na ten temat zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 23 Opinie respondentów (branża handlowa) dotyczące koncepcji centrów/przystanków przesiadkowych

Gmina	Opinia
Branice	Respondent wskazał, iż na terenie Gminy Branice nie ma PKP, poza tym miejscowości są za małe aby takie centrum przesiadkowe powstały. Wskazał, iż zdecydowana większość osób które chcą się dostać w wybrane miejsce porusza się samochodem.
Uciechowice	Koncepcja ta nie jest dobrym pomysłem ze względu na to, iż na terenie Uciechowic nie ma wielu mieszkańców, poza tym osoby korzystają z własnych środków transportu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Opinia
powiat prudnicki – Prudnik	W opinii respondenta większość osób jest wygodna. Osoby mogłyby korzystać z takiego rozwiązania (w tym respondentka pod warunkiem, iż takie centrum przesiadkowe musiałyby być bardzo dobrze zintegrowane. Tzn. ze musiałyby obejmować większy obszar (wiele gmin) oraz charakteryzowałyby się bardzo dobrym i skomunikowanym połączeniem pomiędzy miejscowościami.
powiat prudnicki – Prudnik	Respondent wskazał, iż w Gminie Prudnik takie rozwiązania nie przyjęłyby się ze względu na małą liczbę mieszkańców natomiast takie rozwiązania zastosowane pomiędzy gminami byłyby dobrym rozwiązaniem i z niego by nie korzystali. Jeżeli takie centrum przesiadkowe miałyby powstać, to należałoby zwiększyć częstotliwość kursowania środków komunikacji (np. takie rozwiązanie mogłoby zostać wdrożone aż do gmin spoza powiatu np. do Czyżowic).
Prudnik	W opinii respondenta takie rozwiązania na terenie gminy Prudnik nie są dobrymi rozwiązaniami ze względu na to, iż Prudnik jest małą gminą.
Nysa	Respondenci wskazali, iż takie rozwiązanie jest bardzo dobrym rozwiązaniem. Takie centrum powinno być zlokalizowane w okolicach dworcach PKP w Nysie. Aby przekonać mieszkańców do takiego rozwiązania należałoby przedstawić graficznie (dla np.: starszych osób) zalety z korzystania takiego rozwiązania.
Głuchołazy	W opinii respondenta centra przesiadkowe powinny być zlokalizowane w ścisłym centrum miejscowości, ewentualnie na Kolonii Jagiellońskiej. W opinii osoby mieszkańców mogłoby przekonać do takiego rozwiązania dobra informacja internetowa na ten temat.
Skoroszyce	Centrum przesiadkowe np. w Skoroszycach – tak. W jaki sposób można przekonać do korzystania z tego rozwiązania - kampania reklamowa – obniżyć ceny, wprowadzić zniżki.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z udzielonych przez większość przedsiębiorców odpowiedzi wynika, iż pomysł budowy centrów/przystanków przesiadkowych niekoniecznie jest dobrym rozwiązaniem, gdyż respondenci zazwyczaj poruszają się własnym środkiem



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

transportu. Istnieją jednak opinie, wskazujące, że centrum przesiadkowe byłoby dobrym rozwiązaniem np. dla osób starszych. Aby przekonać mieszkańców do korzystania z takiego rozwiązania należy np. obniżyć ceny, wprowadzić zniżki a także przeprowadzić dobrą kampanię reklamową, zadbać o powszechność informacji.

W Scenariuszu wywiadu dla przedsiębiorców zawarto również pytanie dotyczące planowanych zamierzeń inwestycyjnych.

Tabela 24 Zamierzenia inwestycyjne wskazane przez przedsiębiorców z branży handlowej, które należy zrealizować w pierwszej kolejności

Wskazane odpowiedzi	% udzielonych odpowiedzi
E – ciągi pieszo-rowerowe.	50,00 %
F – budowa nowych dróg, przebudowa i modernizacja istniejących.	31,25 %
B – budowa parkingów rowerowych.	12,50 %
C – nowoczesne środki transportu publicznego.	6,25 %

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z powyższej tabeli wynika, że najczęściej (50%) badanych wskazuje na konieczność budowy ciągów pieszo-rowerowych (ścieżek rowerowych np. w kierunku: Prudnik – Dębowiec oraz Prudnik – Lubrza). Drugą najczęściej wskazywaną odpowiedzią jest budowa nowych dróg oraz przebudowa i modernizacja istniejących (31,25%). Część przedsiębiorców (12,50%) wskazała, że należy wziąć pod uwagę budowę parkingów rowerowych. Tylko 6,25% respondentów wskazało na nowoczesne środki transportu publicznego.

2.3. Branża rolnospożywcza

Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w branży rolno-spożywczej stanowili 12,07% osób, spośród respondentów biorących udział we wszystkich przeprowadzonych wywiadach telefonicznych (IDI). Z analizowanych wywiadów wynika, że reprezentowali oni następujące działalności gospodarcze:

- hodowla i chów drobiu,
- Spółdzielcze Gospodarstwo Rolne Bliszczycze (Gmina Branice), działa w branży rolnej – produkcja i przetwórstwo żywności,
- Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Głubczycach,
- zakład wylęgu drobiu,
- pieczarkarnia,
- rolnicza spółdzielnia produkcyjna.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

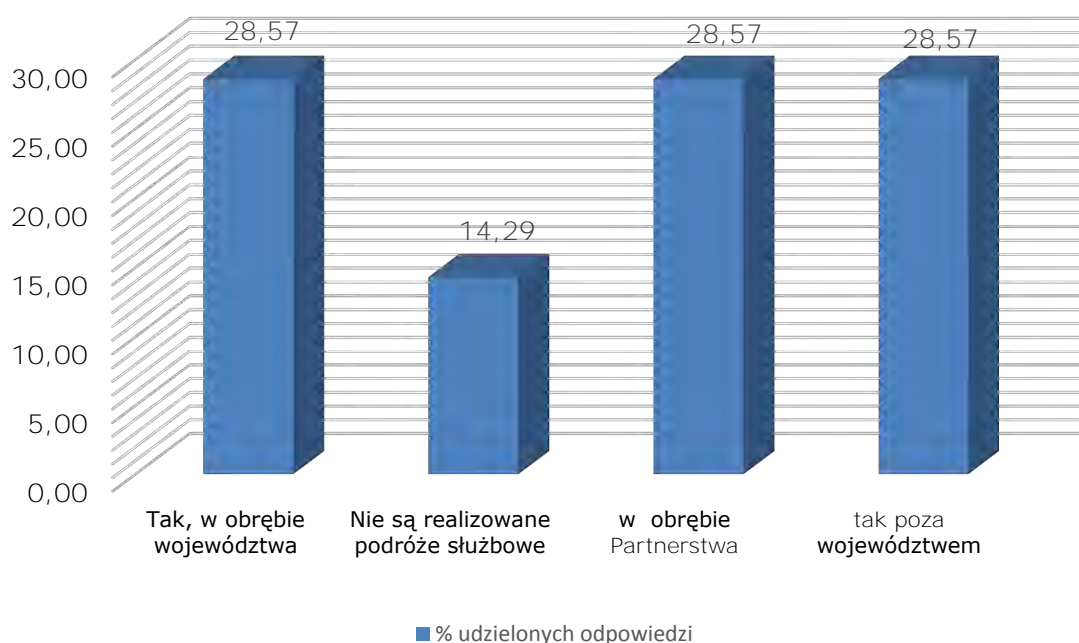
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W badaniu wzięli udział przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w Łambinowicach, Branicach, Głubczycach, Grodkowie oraz Białej.

Z przeprowadzonych wywiadów wynika, że dla 57,14% respondentów system transportowy odgrywa kluczową rolę w prowadzonej działalności gospodarczej, natomiast 42,86% respondentów wskazało, że nie ma on dla nich kluczowego znaczenia.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę podróży służbowych realizowanych przez przedsiębiorców działających w branży rolno-spożywczej.

Wykres 7 Struktura podróży służbowych realizowanych przez przedsiębiorców działających w branży rolno-spożywczej – zasięg terytorialny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wywiadów przeprowadzonych z przedsiębiorcami.

Z powyższej struktury obrazującej obszar, po którym poruszają się przedsiębiorcy podczas podróży służbowych wynika, że 28,57% respondentów realizuje podróże służbowe w obrębie województwa, 28,57% w obrębie Partnerstwa, natomiast poza województwem – 28,57% respondentów.

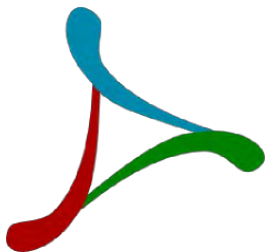


Tabela 25 Środki transportu, którymi realizowane są podróże służbowe – branża rolnospożywcza

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rodzaj transportu	Udział procentowy
Własny samochód	66,67%
Większe samochody ciężarowe	16,67%
Pojazd rolniczy (ciągnik, traktor)	16,67%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań.

Z powyższej tabeli wynika, że podróże służbowe najczęściej wykonywane są samochodem własnym – takiej odpowiedzi udzieliło 66,67% respondentów. Badani wskazali również na większe samochody ciężarowe oraz samochody rolnicze (ciągnik, traktor).

Tabela 26 Częstotliwość wykonywania podróży służbowych – branża rolnospożywcza

Jak często?	% w ogółem
Codziennie	33,33%
Kilka razy w tygodniu	16,67%
Kilka razy w miesiącu	50,00%
Razem	100,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań.

Powyższa tabela wskazuje, że częstotliwość wykonywania podróży służbowych jest zróżnicowana. Najczęściej wskazywaną przez przedsiębiorców odpowiedzią jest wykonywanie podróży służbowych kilka razy w miesiącu (50%). Rzadziej dochodzi do sytuacji, w które podróże służbowe wykonywane są codziennie (33,33%) oraz kilka razy w tygodniu (16,67%).

Kolejnym pytaniem, na które odpowiadali respondenci reprezentujący branżę rolno-spożywczą dotyczyło przyjazdów z zewnątrz – rodzaju środka transportu, częstotliwości oraz funkcji osób przyjeżdżających do firmy. Z przeprowadzonych wywiadów wynika, że do przedsiębiorstw, ze zróżnicowaną częstotliwością, przyjeżdżają przede wszystkim klienci (od codziennych przyjazdów, poprzez kilka razy w tygodniu

do kilku razy w miesiącu). Dojeżdżają oni głównie własnym środkiem transportu, natomiast w przypadku dostawców i detalistów, są to samochody ciężarowe.

Odpowiedzi na powyższe pytania stanowiły charakterystykę przedsiębiorstwa w układzie drogowym analizowanego obszaru w ramach bloku wstępnego. Z udzielonych odpowiedzi wynika, iż system transportowy odgrywa ważną rolę.

Z udzielonych odpowiedzi wynika, że dla działalności 57,14 % przedsiębiorstw z branży rolno spożywczej, system transportowy pełni kluczową rolę. Podróże służbowe są realizowane na podobnym poziomie zarówno w obrębie województwa, jak i w obrębie Partnerstwa oraz poza województwem (ok. 28%). Głównymi środkami transportu wskazanymi przez badanych są samochody własne oraz większe samochody ciężarowe, a także pojazdy rolnicze. Zgodnie z deklaracją respondentów, najczęściej podróże służbowe odbywają oni kilka razy miesiącu, inni zaś – codziennie. Jeśli chodzi o osoby przyjeżdżające do firm z zewnątrz, to najczęściej są to klienci oraz dostawcy. Przyjeżdżają oni najczęściej samochodem własnym lub samochodem ciężarowym.

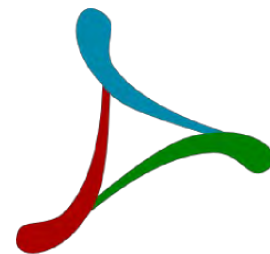
Drugim blokiem pytań, który zadano respondentom był blok dotyczący diagnozy, skupiający się wokół analizy obecnego stanu transportu. Jednym z pytań, jakie zadano respondentom była prośba o ocenę stanu sieci drogowej gminy, w której przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą.

Respondenci prowadzący działalność gospodarczą na obszarze gminy **Biała** wskazali, że sieć drogowa gminy nie wygląda najgorzej. Uznali, że należy zmodernizować drogi gminne. Wskazują również, iż należy poprawić nawierzchnię dróg, ponieważ zniszczeniu ulega sprzęt będący bazą do prowadzonej działalności. W pierwszej kolejności należy poprawić stan drogi z Chrzelic do wieży telewizyjnej oraz Podgórze do Łącznika.

Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą na terenie gminy **Grodków** wskazują, że stan sieci drogowej gminy jest przeciętna. Władze gminy starają się remontować drogi, jednak wciąż istnieją takie odcinki, które należałoby uwzględnić do modernizacji (w kierunku miejscowości Żelazna). Przedsiębiorcy zauważają również, że przy skręcie z drogi wiodącej z Młodoszowic w stronę Grodkowa brakuje oznakowania lub przynajmniej linii podwójnej ciągłej, oświetlenia (lampy) i zjazdu.

Przedsiębiorcy z gminy **Branice** stwierdzają, że sieć drogowa jest przyzwoita – głównie w centrum Branic. Na obrzeżach gminy stan sieci drogowej wygląda gorzej niż w centrum. Podobnie respondenci ocenili gminę **Głubczyce**, a także Gminę **Biała**. W tej ostatniej uznano, że stan sieci drogowej jest zadowalający – drogi główne są dobrze utrzymane, natomiast drogi łączące się z mniejszymi miejscowościami wyglądają już gorzej.

Przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w branży rolno spożywczej poproszono również o ocenę komunikacji publicznej na terenie miejsca prowadzonej przez siebie działalności. Odpowiedzi respondentów zostały zamieszczone na wykresie poniżej.



Biuro projektu:

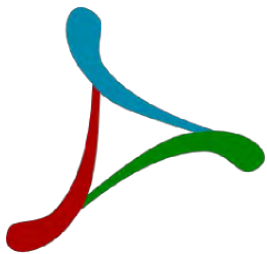
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

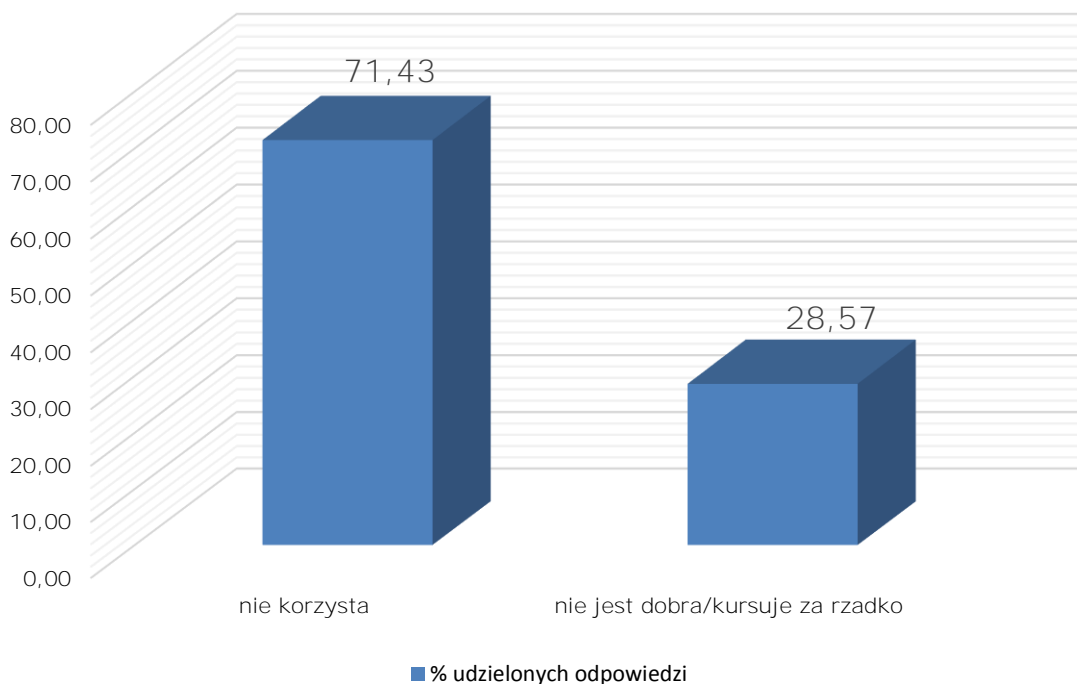


Wykres 8 Ocena komunikacji publicznej przez przedsiębiorców działających w branży rolnospożywczej

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



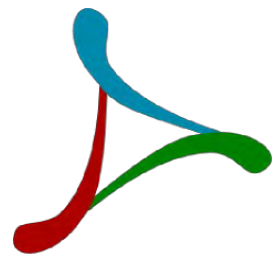
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wywiadów telefonicznych.

Z powyższego wykresu wynika, że największy odsetek przedsiębiorców (71,43%) nie korzysta z komunikacji publicznej. Prowadzący działalność wskazali również, że komunikacja publiczna kursuje zbyt rzadko oraz że jakość świadczonych w tym zakresie usług nie jest dobra (28,57% udzielonych odpowiedzi).

Przedsiębiorców zapytano również o **możliwość dojechania do ich zakładu pracy komunikacją publiczną** oraz poproszono o określenie lokalizacji przystanku autobusowego bądź kolejowego, który znajduje się w pobliżu miejsca prowadzonej działalności gospodarczej. Z udzielonych odpowiedzi wynika, że 50% respondentów wskazało, iż istnieje możliwość dojechania do miejsca pracy/ prowadzonej działalności gospodarczej komunikacją publiczną (głównie autobusami). W odpowiedziach pojawiły się również informacje o tym, że część respondentów nie orientuje się czy w pobliżu miejsca prowadzonej działalności jest zlokalizowany przystanek komunikacji publicznej (25,00%). Najmniej osób stwierdziło, że w pobliżu nie ma przystanku autobusowego (12,50%) ani kolejowego (12,50%).

Jedno z pytań zawartych w scenariuszu wywiadu indywidualnego pogłębionego dotyczyło miejsca najczęstszego parkowania, a także określenie czy dane miejsce parkingowe spełnia oczekiwania respondenta. Odpowiedzi na to pytanie ujęto w poniższej tabeli.

Tabela 27 Miejsca, w których najczęściej parkują przedsiębiorcy działający w branży rolnospożywczej



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

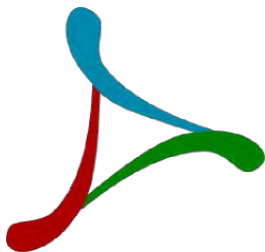
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejsce parkowania wskazane przez respondentów	Gmina	Miejsce spełnia/nie spełnia oczekiwań	Inne/dodatkowe opinie
Pod firmą (od ul. Szkolnej).	Łambinowice	Spełnia moje oczekiwania.	Brak
Pod firmą	Branice	Spełnia moje oczekiwania.	Brak
Na ul. Niepodległości, ul. Konstytucji 3 Maja, Głubczyce.	Głubczyce	Spełnia moje oczekiwania.	Brak
Koło sklepów, na osiedlu koło sklepu.	Grodków	Parking nie spełnia moich oczekiwań, ponieważ jest mało miejsc parkingowych, wyjazd z parkingu, jest za wąski, należałoby poszerzyć go o 1 metr, jadąc w stronę Biedronki jest niewykorzystany plac.	Brak
W centrum, na rynku lub pod Biedronką, koło poczty.	Grodków	Parkingi: pod Biedronką oraz na Rynku spełniają moje oczekiwania, natomiast koło poczty stan techniczny parkingu jest zły.	w Grodkowie należałoby stworzyć więcej parkingów w centrum, więcej miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych.
Najczęściej parkuję pod firmą.	Biała	Spełnia moje oczekiwania.	W opinii respondenta należy zwiększyć liczbę parkingów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jedno z pytań, które zadano przedsiębiorcom dotyczyło rozwijania ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020. Wszyscy udzielający odpowiedzi respondenci pozostają zgodni co do tego, że ścieżki rowerowe są bardzo dobrym rozwiązaniem komunikacyjnym i należy rozwijać trasy rowerowe na terenie całego OF PN 2020. W poniższej tabeli przedstawiono udzielone przez respondentów odpowiedzi.

Tabela 28 Opinie respondentów (branża rolnospożywcza) związane z rozwijaniem ścieżek rowerowych

Odpowiedzi respondentów	% udzielonych odpowiedzi
Nie, nie korzystam z roweru.	11,11%
Tak, należy rozwijać sieć tras rowerowych, ale w tej chwili są pilniejsze inwestycje.	22,22%
Tak należy zbudować trasę rowerową łączącą...	66,67%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z powyższej tabeli wynika, że najwięcej odpowiedzi (66,67%) dotyczy budowy wskazanych już konkretnie tras/ ścieżek rowerowych. Oznacza to, że inwestycje w ścieżki rowerowe/ trasy rowerowe są na terenie OF PN 2020 pożądane. Respondenci niekorzystający z roweru stanowią 11,11% badanych.

Wśród wskazanych przez przedsiębiorców propozycji utworzenia tras rowerowych/ ścieżek znalazły się następujące rozwiązania: trasa rowerowa poprowadzona tak, aby można nią było dojechać do Czeskiego Uvalna z gminy Branice wzdłuż DW 419 oraz zbudowanie trasy rowerowej w stronę miejscowości Głębocko.

Przedsiębiorcy działający w branży rolnospożywczej zostali również zapytani o pozytywne aspekty komunikacji publicznej i samochodowej, występujące na terenie gminy, w której prowadzona jest przez nich działalność gospodarcza. Uzyskano następujące opinie:

- PKP przewozy regionalne – ze względu na szybkość oraz częstotliwość kursowania.
- Obwodnica Grodkowa, która skierowała ruch poza miasto.

Blok II będący blokiem diagnozy, miał odpowiedzieć na pytania związane z analizą obecnego stanu infrastruktury komunikacyjnej. Z odpowiedzi respondentów wynika, że sieć drogowa w centrum większości gmin nie budzi zastrzeżeń. Respondenci udzielający odpowiedzi na pytania wskazali, że nie korzystają z komunikacji publicznej (71,43% odpowiedzi). Respondenci stwierdzili też, iż rozwiązania typu ścieżki rowerowe/ trasy rowerowe są bardzo dobrą inwestycją i należy je rozwijać na całym obszarze Partnerstwa Nyskiego. Większość respondentów

podaje propozycje nowych tras/ ścieżek rowerowych bądź kierunki, które mogą zostać uwzględnione w planach rozwoju turystyki rowerowej.

W zakresie analizy potrzeb inwestycyjnych ujęto projekty, jakich przedsiębiorcy mogliby oczekiwać od władz samorządowych (blok III). Uzyskane odpowiedzi zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 29 Projekty inwestycyjne, których realizacji oczekują od władz samorządowych przedsiębiorcy działający w branży rolno-spożywczej

Gmina	Oczekiwane projekty
Łambinowice	Potrzebna jest budowa/ modernizacja dróg.
Branice	Modernizacja i naprawa dróg.
Głubczyce	Poprawa stanu chodników oraz budowa miejsc parkingowych np. w okolicach Starostwa Powiatowego.
Grodków	Budowa nowych parkingów.
Biała	Budowa nowych parkingów.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

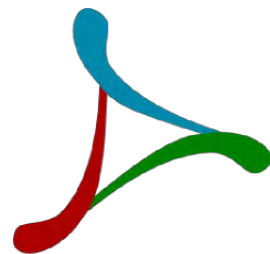
W pytaniu tym wskazywano również odpowiedź: „nie mam zdania” oraz „nie ma takich projektów”. Odsetek badanych odpowiadających w ten sposób wynosił 28,57%.

W poniższej tabeli ujęto propozycje koniecznych inwestycji oraz formy pomocy ze strony samorządu, które zostały wskazane przez przedsiębiorców działających w branży rolno-spożywczej.

Tabela 30 Propozycje inwestycji oraz formy pomocy wskazane przez przedsiębiorców – branża rolno-spożywcza

Gmina	Jak samorząd może pomóc? / propozycje inwestycji
Łambinowice	Modernizacja ul. Zielonej.
Branice	Połączenie z Czechami i z miejscowością Bliszczycy, wzdłuż wału przeciwpożarowego, tak aby dostać się do Krnova w Czechach.
Grodków	Więcej miejsc parkingowych, np. na Rynku oraz więcej dróg jednokierunkowych ze ścieżkami rowerowymi zamiast wąskich dwukierunkowych.
Biała	Budowa nowych parkingów w gminie Biała, a także poprawa fatalnej jakości dróg.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.



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

Respondenci zostali zapytani również o to, jakie rozwiązania Inteligentnych Systemów Transportowych mogą zarekomendować do wdrożenia. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, iż 71,43% badanych nie ma zdania na ten temat. 14,29% respondentów wskazało na konieczność wprowadzenia dynamicznej informacji pasażerskiej. Tyle samo respondentów (14,29%) zarekomendowało montaż tablic informacyjnych.

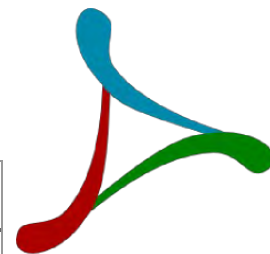
W scenariuszu wywiadu zawarto również pytania dotyczące działań, które skłoniłyby respondenta do korzystania z komunikacji publicznej w dojazdach do pracy, na zakupy. Prawie wszyscy respondenci stwierdzili, że nie byłoby skłonni do zmiany własnego środka transportu na komunikację publiczną. Tylko 14,29% badanych zastanawiałoby się nad zmianą środka transportu.

Przedsiębiorców zapytano również, co mogłoby skłonić innych ludzi do korzystania z komunikacji publicznej. Respondenci uznali, że do zmiany środka transportu mógłby się przede wszystkim przyczynić aspekt ekonomiczny.

W przeprowadzonych wywiadach telefonicznych badanych zapytano także o to, czy spotkali się kiedyś, bądź słyszeli o koncepcji zintegrowanych przystanków/ centrów przesiadkowych. Koncepcja zintegrowanych przystanków/centrów przesiadkowych zakłada integrację różnych środków transportu – transportu indywidualnego oraz transportu zbiorowego (kolej, PKS, autobus miejski). W związku z tym, że w ramach realizowanego projektu, rozważa się budowę takich centrów, zapytano ankietowanych o ewentualne miejsca, w których inwestycje te mogłyby zostać zlokalizowane. Opinie na ten temat zostały ujęte w poniższej tabeli.

Tabela 31 Opinie respondentów (branża rolnospożywcza) dotyczące koncepcji centrów/ przystanków przesiadkowych

Gmina	Opinia
Łambinowice	Tak, w opinii respondenta takie centra przesiadkowe powinny być zlokalizowane w większych gminach (Nysa, Opole). Mieszkańcy skłonni by byli skorzystać z takich rozwiązań jeśli komunikacja byłaby dla nich darmowa.
Branice	Tak, jeżeli w Głubczycach wszystkie autobusy odchodziłyby z tego samego miejsca.
Głubczyce	W Nysie jak najbardziej – okolice dworca PKP. Prudnik – również dworzec PKP. Konieczna byłaby promocja, której celem byłoby zwiększenie świadomości mieszkańców.
Grodków	Nie, ale jeśli takie rozwiązanie miałyby powstać to ewentualnie tam gdzie jest spore natężenie ruchu. Aby przekonać mieszkańców do



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Opinia
	tego rozwiązania, musiałyby być ono kompleksowe.
Grodków	W opinii respondenta najpierw należałoby przeprowadzić sondaż: gdzie dana osoba jedzie, jakie są najczęściej wybierane kierunki podróży, jak często przemieszczają się dane osoby.
Biała	Tak, powinny powstać centra przesiadkowe np. na terenie gminy Biała lub na terenie innych gmin.
Biała	Trudno powiedzieć, jeśli takie rozwiązanie miałyby funkcjonować w większych aglomeracjach/ gminach.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z udzielonych przez przedsiębiorców odpowiedzi wynika, że pomysł budowy centrów/ przystanków przesiadkowych jest w większości pomysłem dobrym. Aby przekonać mieszkańców do korzystania z centrów przesiadkowych, należy stworzyć rozwiązanie kompleksowe.

W Scenariuszu wywiadu dla przedsiębiorców zawarto również pytanie dotyczące planowanych zamierzeń inwestycyjnych.

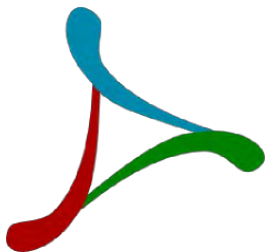
Tabela 32 Zamierzenia inwestycyjne, które należy zrealizować w pierwszej kolejności, wskazane przez przedsiębiorców działających w branży rolnospożywczej,

Wskazane odpowiedzi	% udzielonych odpowiedzi
F – budowa nowych dróg, przebudowa i modernizacja istniejących.	38,46 %
E – ciągi pieszo-rowerowe.	38,46 %
C – nowoczesne środki transportu publicznego.	15,38 %
B – budowa parkingów rowerowych.	7,69 %

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z powyższej tabeli wynika, że najwięcej (38,46% badanych osób) wskazuje na budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz tyle samo, na modernizację dróg.

Część przedsiębiorców (15,38%) wskazała, że należy wziąć pod uwagę nowoczesne środki transportu publicznego. Tylko 7,69% respondentów zwróciło uwagę



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

na konieczność budowy parkingów rowerowych.

Z wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedsiębiorcami działającymi w branży usługowo-produkcyjnej, handlowej oraz rolno-spożywczej wynika, że największy udział na rynku posiadają przedsiębiorstwa funkcjonujące w branży usługowo-produkcyjnej. Przedstawione wyniki badań obrazują charakter pożądanych zmian i potrzeb inwestycyjnych. Prawidłowa diagnoza w tym zakresie pozwoli na wybór najbardziej optymalnego rozwiązania, a tym samym wzrost zadowolenia osób korzystających z komunikacji publicznej oraz transportu. Będzie również służyć poprawie bezpieczeństwa mieszkańców.

2.4. Edukacja

Scenariusze wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) zostały przeprowadzone po wcześniejszym poinformowaniu szkół na temat realizowanej strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Informacje te zostały przekazane drogą mailową oraz poprzez wysłanie odpowiednich pism. W badaniu uwzględniono następujące typy szkół:

- gimnazjum,
- szkoły średnie,
- zespoły szkół,
- szkoły wyższe (w tym policealne).

Gimnazjum

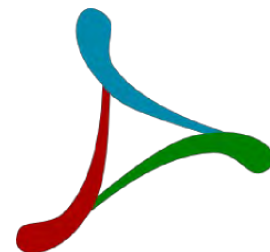
Z przeprowadzonych wywiadów indywidualnych pogłębionych (IDI) z przedstawicielami placówek edukacyjnych wynika, iż odsetek funkcjonujących gimnazjum na terenie OF PN2020 wynosi 28% w działających ogółem szkołach. W wywiadach pogłębionych wzięły udział następujące placówki gimnazjalne:

- Gimnazjum nr 1 w Prudniku
- Gimnazjum Publiczne nr 2 im. Józefa Ernera w Grodkowie
- Gimnazjum Publiczne nr 1 im. Mikołaja Kopernika w Grodkowie
- Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach
- Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach
- Gimnazjum w Korfantowie
- Gimnazjum nr 1 w Nysie
- Gimnazjum nr 2 w Nysie
- Publiczne Gimnazjum nr 5 Specjalne w Nysie
- Zespół Szkół Gimnazjalnych w Paczkowie
- Gimnazjum nr 1 w Głubczycach
- Publiczne Gimnazjum w Białej
- Gimnazjum Sportowe im. Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Nysie.

Scenariusz wywiadu pogłębionego dla szkół, zawierający pytania dotyczące systemu komunikacyjnego oraz jego wpływu na funkcjonowanie placówki wskazał ilość szkół (procentowo) oraz środek transportu, z jakiego korzystają uczniowie.

Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że większość uczniów nie ma problemu z dotarciem do szkoły, ze względu na zapewniane przez gminę autobusy szkolne. Takimi szkołami są:

- Gimnazjum nr 1 w Głubczycach
- Publiczne Gimnazjum w Białej
- Gimnazjum Sportowe im. Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego "Sokół" w Nysie
- Publiczne Gimnazjum nr 5 Specjalne w Nysie
- Gimnazjum Publiczne nr 2 im. Józefa Ernera w Grodkowie
- Gimnazjum Publiczne nr 1 im. Mikołaja Kopernika w Grodkowie
- Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach
- Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach
- Gimnazjum w Korfantowie.



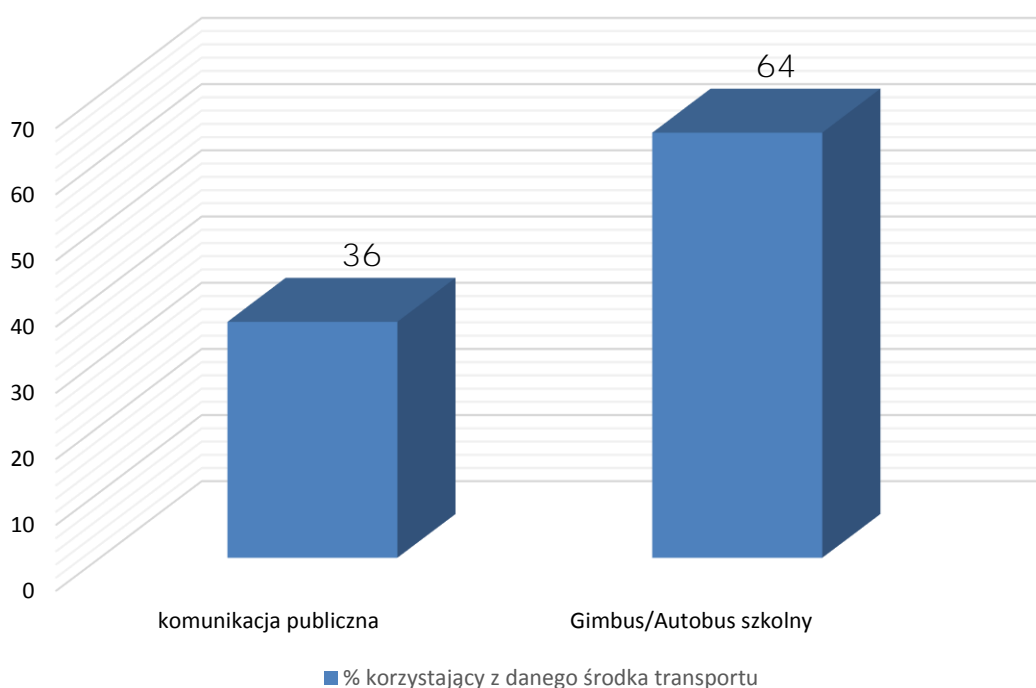
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

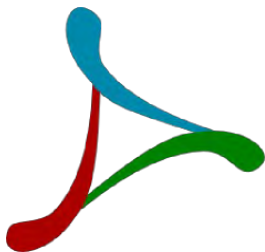
Strukturę środków transportu, z których korzystają uczniowie przedstawia poniższy wykres.

Wykres 9 Struktura środków transportu, z których korzystają uczniowie



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Z powyższego wykresu wynika, iż zdecydowana większość uczniów gimnazjum korzysta z autobusów szkolnych/gimbusów (64% udzielonych odpowiedzi). Natomiast uczniowie, którzy korzystają z komunikacji publicznej stanowią 36% ogółu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Autobusy szkolne zatrzymują się na przystankach autobusowych, które znajdują się pod samą szkołą, bądź są oddalone od niej o 100 m. do maksymalnie 600m. Czas dotarcia ucznia z przystanku na zajęcia wynosi od 1 do 5 min.

Respondenci ze szkół, którym nie zostały udostępnione autobusy szkolne, skarżą się na rzadkie kursowania autobusów, bądź brak możliwości dojazdu z pobliskich miejscowości popołudniem. Uważają też, że sobotnie kursowanie autobusów powinno być częstsze ze względu na uczniów, którzy chcieliby korzystać z atrakcji w szkole (boisko, sale gimnastyczne itp). Mowa tu o następujących placówkach edukacyjnych:

- Zespół Szkół Gimnazjalnych w Paczkowie
- Gimnazjum nr 1 w Nysie
- Gimnazjum nr 2 w Nysie.

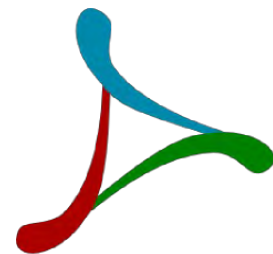
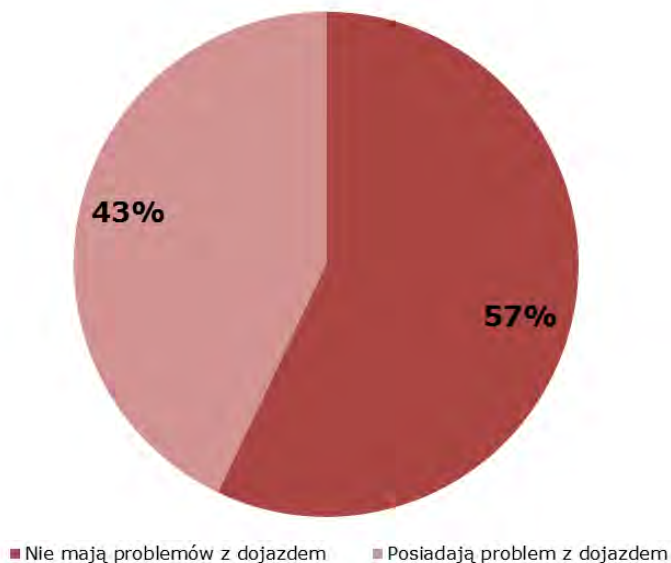
Taki problem został określony przez od 10% do nawet 40% dojeżdżających. W poniższej tabeli podane są rodzaje problemów związane z kursowaniem autobusów, z którymi borykają się wymienione powyżej placówki.

Tabela 33 Rodzaje problemów związane z kursowaniem autobusów

Rodzaj problemu	%
Problemy popołudniowe z kursowaniem autobusów.	80
Problemy ogólne z kursowaniem autobusów.	20

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Wykres 10 Struktura problemów związanych z dotarciem przez uczniów do szkoły za pomocą komunikacji publicznej



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

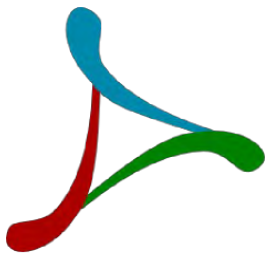
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Na poniższym wykresie kołowym przedstawiono stopień użytkowania przez uczniów masowych środków lokomocji.

Wykres 11 Struktura użytkowania przez uczniów środków lokomocji



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Respondenci odpowiedzieli, że każdy dojeżdżający do placówki uczeń, pochodzi z okolicznych miejscowości, otaczających umiejscowienie instytucji. Każdy z nich wskazał również, że pojemność autobusów jest odpowiednia, jedynie w przypadku Gimnazjum nr 1 w Nysie, zostało zgłoszone, że uczniowie ciągle narzekają na zatłoczone autobusy.

Respondenci posiadali także wiedzę na temat tego, w jaki inny sposób dociera do placówki reszta uczniów, która nie korzysta ze zbiorowych środków transportów. Osoby, których dotyczyło to pytanie, są mieszkańcami miejscowości, w których znajdują się placówki edukacyjne, bądź pochodzą z miejscowości położonych blisko miejsca docelowego (szkoły). W poniższej tabeli zostały przedstawione preferencje uczniów dotyczące używanego środka transportu.

Tabela 34 Preferencje uczniów w zakresie środka transportu

Rodzaj innego środka transportu	Udział %
Pieszko/ Odwóz przez rodziców.	53
Rowery/ Motorowery/ Skutery.	40
Nie wiem.	7

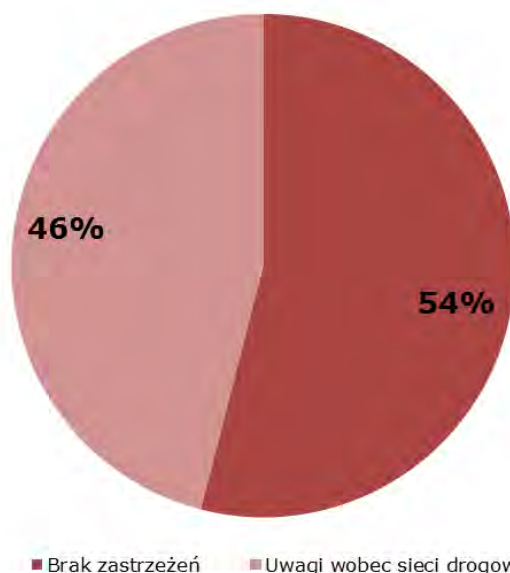
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

W kolejnym pytaniu uwzględnionym w wywiadzie, respondenci mieli ocenić stan sieci drogowej w najbliższym otoczeniu placówki edukacyjnej oraz to czy występują jakieś bariery lub ograniczenia w dotarciu do danej instytucji. Badania wykazały, że blisko połowa zapytanych miała zastrzeżenia co do sieci drogowej w najbliższym otoczeniu placówki. Osoby te uskarżały się na: brak przejścia dla pieszych pomiędzy budynkami szkoły, które znajdują się po dwóch różnych stronach ulicy oraz brak znaku „ustąp pierwszeństwa” – Gimnazjum Publiczne nr 2 im. Józefa Ernera w Grodkowie, Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach: Sieć drogowa jest przez respondentkę oceniana różnie, istnieje wiele dróg, które trzeba wyremontować np.: ul Słowackiego. Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach: respondentka uważa, iż, podrzędne ulice są dziurawe, w kiepskim stanie – powinny zostać one wyremontowane. Przedstawiciel gimnazjum w Korfantowie wskazuje, iż drogi ze Ścinawy i Jagielnicy do Korfantowa są w bardzo złym stanie. Publiczne Gimnazjum Specjalne nr 5 w Nysie: Respondent wskazuje, iż istnieje tu duży ruch, który stanowi zagrożenie. Wskazana byłaby szybka budowa obwodnicy Nysy. Podaje również, iż ul. Grodkowska jest silnie obciążona przez ruch samochodowy. Publiczne Gimnazjum w Białej: Respondent ocenia, że nawierzchnia dróg w gminie Biała wymaga poprawy. Ilość połączeń mogłaby być większa (częstsze kursowanie pojazdów). Przedstawiciele placówki edukacyjnej Gimnazjum nr 1 w Nysie wskazują, iż stan sieci drogowej nie budzi zastrzeżeń.



Na poniższym wykresie podano procentowy rozkład zdań poszczególnych osób na temat sieci drogowej

Wykres 12 Zdanie respondentów na temat stanu sieci dróg w najbliższym otoczeniu placówki



Biuro projektu:

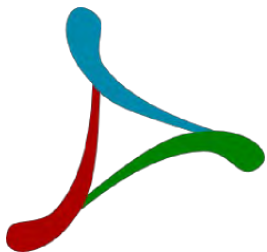
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Prawie każdy z respondentów uważa, że jego placówka jest pozbawiona wszelkich problemów lub ograniczeń związanych z lokalizacją edukacyjnej szkoły (gimnazjum nr 1 w Nysie). Część wskazuje na brak przejścia dla pieszych pomiędzy budynkami szkoły, które znajdują się po dwóch różnych stronach ulicy oraz na brak znaku „ustęp pierwszeństwa” przy Gimnazjum Publicznym nr 2 im. Józefa Ernera w Grodkowie. Respondent podejmował już działania, które miały wyeliminować ten problem – jak do tej pory nieskutecznie. Bariery i ograniczeniem dla Zespołu Szkół Gimnazjalnych w Paczkowie jest również brak miejsc parkingowych – respondent zaznacza, że koniecznym jest aby miejscowe parkingi zostały rozszerzone. Przedstawiciel szkoły w Nysie – Gimnazjum Sportowego im. Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” – wskazuje iż, ilość mostów – obecnie są 2 mosty. Bariery jest trudny, ciężki dojazd, ruch na moście. Ponadto brakuje parkingów poza szkołą (nie ma żadnego parkingu, zatoczek autobusowych). Nie może wjechać duży autobus. Ponadto w pobliżu szkoły brakuje sygnalizacji świetlnej uruchomianej ręcznie. Osoba ta proponuje, by wybudować dodatkowy most i obwodnicę.

Kolejne pytanie jakie zostało zadane badanym dotyczyło ilości stojaków rowerowych posiadanych przez placówki. Poniższy wykres obrazuje w jaki sposób respondenci odpowiadali na to pytanie.

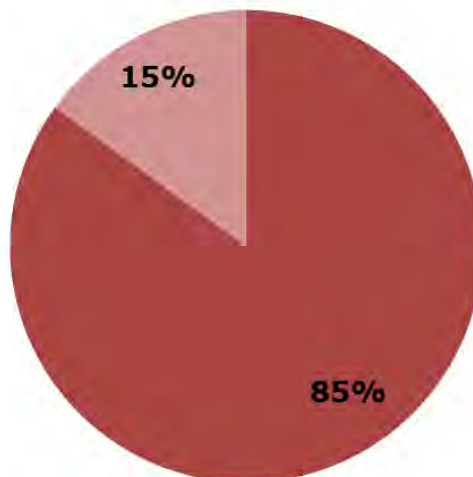


Wykres 13 Struktura odpowiedzi na pytanie dotyczące obecności stojaków rowerowych na terenie placówek edukacyjnych (podane w procentach)

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



■ Placówki posiadające stojaki rowerowe ■ Placówki nie posiadające stojaków rowerowych

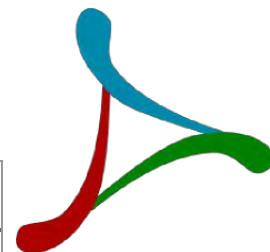
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Większość przedstawicieli placówek wskazało, iż posiadają oni stojaki rowerowe (np. gimnazjum nr 1 w Nysie) lub pomieszczenia wyznaczone do pozostawienia roweru przez ucznia (jedna placówka). Sytuacja ta powodowana jest faktem, że uczniowie chętnie korzystają ze środka transportu jakim jest rower.

Blok II - Z odpowiedzi respondentów wynika, że sieć drogowa w centrach większości gmin nie budzi zastrzeżeń. Badani wskazali, że przystanki zlokalizowane są blisko placówek edukacyjnych. Tyle samo osób odpowiedziało twierdząco na pytanie dotyczące korzystania przez uczniów z transportu zbiorowego (autobusy szkolne bądź komunikacja publiczna). Respondenci reprezentujący szkoły, w których uczniowie dojeżdżają na lekcje komunikacją publiczną, wskazują, że istnieje dość duży problem w kwestii dostosowania rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania instytucji (43% odpowiedzi). W związku z tym uczniowie mają poważny problem z dotarciem na lekcje, bądź są zmuszeni do tego, aby zwalniać się z ostatnich. Niewiele ponad połowa badanych stwierdziła, że pozostali uczniowie dostają się do szkoły pieszo, są dowożeni na lekcje przez rodziców lub korzystają z własnego samochodu (53% odpowiadających). Występuje zainteresowanie rowerem i jest ona porównywalna wobec uczniów, którzy w inny sposób trafiają do szkoły (40% odpowiedzi).

Podczas analizy potrzeb inwestycyjnych ujęto projekty, jakich respondenci mogliby oczekiwać od władz samorządowych. Uzyskane odpowiedzi zostały zaprezentowane w tabeli poniżej.

Tabela 35 Struktura odpowiedzi na pytanie dotyczące projektów inwestycyjnych, których realizacji badani oczekują od władz samorządowych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Pomysły inwestycyjne
Nysa, Głuchołazy, Korfantów, Grodków	Budowa/ rozbudowa ścieżek rowerowych.
Grodków, Nysa	Inwestowanie w PKS oraz obniżenie ceny biletów.
Głuchołazy/Nysa	Remont dróg/ budowa obwodnicy.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Na pytanie to udzielano również odpowiedzi: „nie mam zdania” oraz „nie ma takich projektów”. Odsetek badanych odpowiadających w ten sposób był znaczący i wynosił 23%. Kolejne pytanie dotyczyło projektów inwestycyjnych skierowanych do placówek edukacyjnych. Odpowiedzi wymieniono w tabelce poniżej.

Tabela 36 Propozycje projektów inwestycyjnych wskazanych przez przedstawicieli placówek edukacyjnych

Placówka	Propozycja
Publiczne Gimnazjum nr 2 w Głuchołazach	Ul. Słowackiego – remont
Publiczne Gimnazjum nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach	Budowa ścieżek rowerowych, które zachęciłyby uczniów do korzystania z rowerów
Gimnazjum nr 1 w Nysie	Zorganizowanie dowozu dla uczniów z niepełnosprawnością (w razie potrzeby).
Zespół Szkół specjalnych w Głubczycach	Budowa ścieżek rowerowych w Głubczycach
Publiczne gimnazjum nr 5 Specjalne w Nysie	Obwodnica, zmiana nazewnictwa autobusów rozwiązanie problemu dużego ruchu na ul. Grodkowskiej.
Zespół Szkół Gimnazjalnych w Nysie	Dyrektor zwraca uwagę na to, że ważną kwestią jest aspekt ekonomiczny tzn. należałoby zwiększyć częstotliwość kursów, a zmniejszyć pojemność autobusów.
Gimnazjum nr 1 w Głubczycach	Przywrócenie połączeń PKP, dodatkowe linie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Placówka	Propozycja
	połączeń autobusów miejskich.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Kolejne pytanie dotyczyło propozycji działań, które skłonią ludzi do korzystania z komunikacji publicznej. Co skłoniłoby samych respondentów do zmiany środka transportu w dojazdach do pracy, na zakupy. Ponad połowa badanych – 61% wskazuje na zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, skrócenie czasu oczekiwania na transport publiczny, niższe ceny biletów bądź zniżki dla mieszkańców. Padały również propozycje darmowych przewozów, zmniejszenia taboru, usytuowania przystanków w bliższej odległości od miejsc zamieszkania, utworzenie dodatkowych kursów w godzinach wieczornych. Tylko 8% pytanym uważa, że nie ma problemu z zainteresowaniem komunikacją publiczną. Natomiast 31% badanych przyznaje, że temat ich w ogóle nie interesuje, a to z tego względu, że cenią sobie swój własny środek transportu, który daje im możliwość pełnej swobody i mobilności w takim stopniu jakiego potrzebują.

Następnie zapytano czy istnieją takie działania/ rozwiązania, które skłoniłyby uczniów do korzystania ze ścieżek rowerowych. Respondenci posiadali zróżnicowane zdania. Występowały osoby, które przyznawały, że ich podopieczni ze względu na swoją mentalność, wygodę zupełnie rezygnują z korzystania z roweru. Nie pomagają żadne promocje, czy spotkania integracyjne organizowane w szkołach po to, by spowodować większe zainteresowanie jednośladaami (obecnie rowerem dojeżdża około 17% uczniów). Znaczna część pytanym wskazała na budowę ścieżek rowerowych, głównie tych miejskich. Wystąpiły także takie pomysły jak: promocja aktywnego trybu życia poprzez miejskie wypożyczalnie rowerowe, miejsca parkingowe dla rowerów na terenie miasta i przy instytucjach samorządowych, kulturalnych i edukacyjnych, zwiększenie ilości ścieżek rowerowych w centrum miasta i na wioskach (Hajduki Nyskie, Kępnica, Konradowa, Biała Nyska, Podkamień). Popularyzacja ruchu na świeżym powietrzu. Organizowanie wycieczek rowerowych. Logiczne połączenia ścieżek rowerowych – tak, aby nie było konieczności schodzenia z roweru. Łagodne krawężniki a najlepiej ich brak (przy przejazdach przez ulicę). Jeden z respondentów zauważył również, że rowerzyści boją się samochodów. Wynika to z faktu, iż kierowcy nie traktują rowerzystów jako uczestników ruchu w sposób należyty tzn. niektórzy kierowcy uważają, iż osoba poruszająca się samochodem ma większe prawa niż poruszająca się rowerem.

W ostatnim pytaniu, respondentów zapytano o to czy spotkali się już z koncepcją centrów/ przystanków przesiadkowych. Dla przeważającej liczby osób był to temat nieznanym. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że pomysł budowy centrów/ przystanków przesiadkowych jest dobry jeśli chodzi o zastosowanie ich w większych gminach (Prudnik, Nysa) i większych miastach OF PN 2020. Realizacja takiego projektu byłaby też ważna dla miejscowości, z którymi powstałoby wówczas lepsze połączenie: Przychód, Włodary, Przydroże. Według respondentów takie przystanki powinny być



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

umiejscowione w centrach miejscowości. Powinny być promowane reklamą, ulotkami, promocjami. 15% badanych koncepcja ta jest znana, jako najlepsze umiejscowienie takich centrów, wskazali oni następujące miejscowości: Nysa, Otmuchów, Paczków – dwie ostatnie z tego względu na utrudnione obecnie dojazdy PKS. Pozostały procent osób nie posiada zdania w tym zakresie. Jeden z respondentów skupił się na kolei i wskazał, że powinna ona oferować przejazdy do Opola, Głuchołaz i Wrocławia (Grodków).

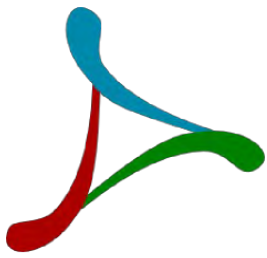
Odpowiedzi na pytania zadane w ramach bloku III – prognozującego, wykazały, że według respondentów należy skupić się na budowie ścieżek rowerowych oraz zmianie sposobu świadczenia usług przez poszczególnych przewoźników. Badani wykazali także, że zainteresowanie poruszaniem się rowerem jest wśród uczniów bardzo różne. Występuje duża liczba osób korzystających z rowerów, którym brakuje ścieżek rowerowych. Jednocześnie istnieje wielu uczniów, którzy odrzucają ten środek transportu. Pojawiło się wiele ciekawych pomysłów, które mogłyby zachęcić do korzystania z rowerów. Respondenci pochodzący z Nysy podkreślają, że ważną inwestycją dla ich miasta, jest odciążenie ruchu drogowego oraz budowa kolejnego mostu, którego brak w głównej mierze powoduje zakorkowanie miejscowości.

Szkoły Średnie

Wywiady indywidualne pogłębione (IDI) przeprowadzono również z przedstawicielami działających na terenie OF PN 2020 szkół średnich. Stanowią one 9% wszystkich tutejszych instytucji oświatowo-wychowawczych i są nimi:

- I Liceum Ogólnokształcące w Prudniku,
- Liceum Ogólnokształcące w Grodkowie,
- Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głuchołazach,
- Zespół Szkół Ogólnokształcących w Głubczycach,
- II Liceum Ogólnokształcących w Prudniku.

Scenariusz wywiadu pogłębionego dla szkół zawierał pytania dotyczące systemu komunikacyjnego oraz jego wpływu na funkcjonowanie placówki. Z udzielonych przez respondentów odpowiedzi wynika, że w każdej z placówek, przystanki autobusowe są zlokalizowane w odpowiedniej odległości szkoły (od 200 m do 500 m), tylko w jednej, występuje przypadek oddalenia o 800m/1km. Do każdej szkoły istnieje możliwość dojazdu komunikacją publiczną. Połowa respondentów wskazała, że 40% do 60% uczniów ich placówek korzysta z komunikacji publicznej. 25% nie posiada tego typu informacji. Również 25% badanych wskazuje, że jedynie niewielki odsetek uczniów korzysta z autobusów (10%). Pomimo tak częstego korzystania przez uczniów z komunikacji publicznej, występuje bardzo wysokie niedopasowanie kursów do czasu odbywania się organizowanych przez szkoły godzin lekcyjnych. Na wykresie poniżej można obserwować skalę procentową tego problemu.

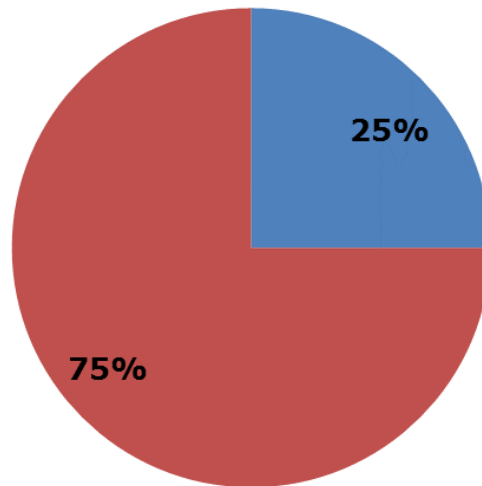


Wykres 14 Struktura występowania niedopasowanych kursów do godzin funkcjonowania szkoły

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



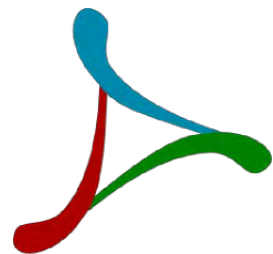
- niedopasowanie kursów autobusowych do funkcjonowania szkoły
- nie występuje żadne kolidowanie kursów wobec funkcjonowania szkoły

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Wszystkie placówki rozpoczynają lekcje o godzinie 8:00. Również połowa uczniów jest zmuszona do rezygnacji z zajęć dodatkowych. Ponad trzy czwarte (75%) respondentów zauważa, że w placówkach, które reprezentują, po obowiązkowych lekcjach odbywają się zajęcia dodatkowe. 25% badanych stwierdza, że powoduje to problemy związane z powrotem ucznia ze szkoły do domu. Natomiast 50% osób nie sądzi, aby stanowiło to przeszkodę. Pozostała część młodzieży dociera do szkoły piechotą. Występują także osoby, które korzystają z roweru bądź innego własnego środka transportu.

Zapytani o stan sieci drogowej w najbliższym otoczeniu placówki, respondenci z gminy Prudnik wskazali, że w obrębie placówki istnieją liczne ulice, które należy wyremontować. Brakuje również przejścia dla pieszych, ponieważ z jednej strony jezdni znajduje się szkoła, a z drugiej szkolna biblioteka. Przejście na drugą stronę jest uniemożliwione, a ograniczenia prędkości nie są przestrzegane przez kierowców i może to w końcu spowodować jakieś nieszczęście. Reprezentant placówki w Grodkowie zauważył, że chodnik przy szkole jest w bardzo złym stanie. Nie wprowadzono tu również ograniczenia prędkości, ze względu na to, że placówka edukacyjna mieści się przy drodze krajowej. Kolejni wskazują na inne niedogodności:

- W gminie Głuchołazy: w miejscowościach położonych przy Głuchołazach, brak chodników. Sieć drogowa w samej miejscowości jest oceniana dobrze. Respondentka wskazuje również, że często w godzinach po południowych parking na Rynku jest zatłoczony.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- W gminie Głubczyce: Dyrektor wskazał, że sieć drogowa nie jest idealna, ale problemy komunikacyjne wynikają głównie z nadmiaru pojazdów samochodowych (korki).

Respondenci mieli odpowiedzieć również na pytanie związane z barierami i ograniczeniami, związanymi z lokalizacją szkół. Większość uważa, że w szkole nie występują żadne bariery ani ograniczenia (75% pytanych). Niewielka ilość respondentów uważa, iż potrzebne jest dokonanie pewnych inwestycji, by móc się uwolnić od barier, z którymi dana placówka się boryka. Poniżej w tabeli umieszczone zostały pomysły inwestycyjne zgłaszane przez przedstawicieli w poszczególnych gminach:

Tabela 37 Pomysły przedstawicieli szkół średnich na przeciwdziałanie problemom

Gmina	Sposób przeciwdziałania
Prudnik	Utworzenie przejść dla pieszych, monitoring odcinków dróg przy placówce edukacyjnej, dostosowanie godzin kursowania autobusów.
Grodków	Lepsze oznakowanie przy szkole – głównie ograniczenia prędkości.
Głuchołazy	Budowa dodatkowych parkingów.
Głubczyce	Znalezienie dodatkowych fundusze na poprawę otoczenia wokół szkół.

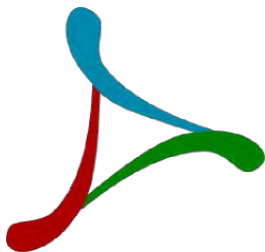
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Każdy budynek szkoły posiada stojaki rowerowe dla uczniów, którzy chcieliby dojeżdżać do szkoły rowerem.

Blok II, będący blokiem diagnozy, miał odpowiedzieć na pytania związane z analizą obecnego stanu. Z odpowiedzi respondentów wynika, że dużym problem są godziny kursowania komunikacji publicznej – ograniczają one swobodę korzystania uczniów z zajęć dodatkowych.

Analiza potrzeb inwestycyjnych została ujęta w bloku III i dotyczyła projektów, jakich przedstawiciele placówek edukacyjnych oczekują od władz samorządowych – 50% respondentów uważa, że ich miejscowości są silnie skoncentrowane na własnych środkach transportu, dlatego też należy skupić się na dobudowie dróg i parkingów. Druga połowa respondentów wskazała inne czynniki, na które należy zwrócić uwagę: dostosowanie godzin kursowania autobusów do godzin nauki szkolnej, budowa ścieżek rowerowych. Jeśli chodzi o projekty inwestycyjne oceniane pod kątem własnej placówki przedstawiciele gmin wskazują, co następuje:

- Prudnik: Dobrym rozwiązaniem byłby własny autobus, który rozwoziłby



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- uczniów do domów.
- Grodków: Wprowadzenie ograniczeń prędkości to jedyny pomysł, który przychodzi do głowy respondentce.

Na pytanie czy komunikacja publiczna cieszy się zainteresowaniem ze strony mieszkańców, 50% respondentów uważa mobilność za niezbędną, ponadto 75% respondentów zauważyło, iż należy obniżyć koszty, zwiększyć kursowanie autobusów, lepiej je dostosować, oraz dodać większy wybór miejscowości, do których można byłoby się przemieszczać.

Podobne pytanie dotyczyło ścieżek rowerowych. 50% respondentów wskazuje, że uczniowie chętnie korzystają z rowerów. Połowa badanych uważa, że w okolicach ich placówki występują ścieżki rowerowe. Druga połowa zauważa ich brak, niezależnie od tego, ich uczniowie również chętnie korzystają z rowerów. Należy jednak uzupełnić trasy z których będzie można korzystać (Grodków, Prudnik – fragmentaryczne ścieżki – wskazał respondent, Grodków).

Ostatnie pytanie dotyczyło koncepcji zintegrowanych przystanków/ centrów przesiadkowych. W ramach realizowanego projektu rozważa się budowę takich przystanków. Trzy czwarte pytanych nie słyszało o proponowanej koncepcji w ramach OF PN 2020. Po przybliżeniu im tematu, zdania były podzielone, 50% respondentów odpowiedziało, że dobrą lokalizacją byłyby dworce PKP w miejscowościach przez nich zamieszkałych, z tego jedna czwarta pytanych stwierdziła, iż to dobry pomysł na połączenie mniejszych miejscowości, które nie mają szerokiego dostępu do komunikacji publicznej z większymi miejscowościami. Druga połowa tego odsetka uważa, że dobrymi lokalizacjami dla tego typu inwestycji będą większe miejscowości – Nysa, Prudnik, Opole, Wrocław. Około 25% respondentów słyszało o wymienionym pomysle, jednak nie ma na ten temat zdania i nie chce się w tej kwestii wypowiedzieć.

Blok III będący blokiem prognozy, miał odpowiedzieć na pytania dotyczące zmian w dotychczasowym stanie sieci drogowej, jej poprawy oraz propozycji na działania inwestycyjne. Z odpowiedzi respondentów wynika, że przede wszystkim należy zauważyć ograniczenia jakie występują w komunikacji publicznej. Jako dobry pomysł został oceniona koncepcja przystanków/ centrów przesiadkowych. Osoby uważają, że dzięki takiemu rozwiązaniu można by było szybko przemieścić się do miejsc docelowych. Ich zdaniem ta koncepcja działałaby poprawnie jeśli głęboko przyjrano by się potrzebom mieszkańców, a także dzięki odpowiedniej promocji, dzięki reklamie.

Zainteresowaniem cieszą się rowery, gdyż występuje duża liczba osób, która chętnie z nich korzysta. Badani podkreślają, że należy inwestować w ścieżki rowerowe.

Zespoły Szkół (w tym szkoły średnie)

Z przeprowadzonych wywiadów indywidualnych pogłębionych (IDI) z przedstawicielami placówek edukacyjnych wynika, że najwięcej szkół funkcjonujących na terenie OF PN 2020 to Zespoły Szkół (55%):

- Zespół Gimnazjalno-Szkolny w Branicach,
- Zespół Szkół Ekonomicznych w Nysie,

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zespół Szkół w Paczkowie,
- Zespół Szkół i Placówek Oświatowych w Nysie,
- Zespół Szkół Publicznych w Lubrzy,
- Zespół Szkół w Kietrze,
- Zespół Szkół w Łambinowicach,
- Zespół Szkół i Centrum kształcenia Rolniczego w Głubczycach,
- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku,
- Zespół Szkół w Głuchołazach,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Ścinawie Małej,
- Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcących w Prudniku,
- Zespół Szkół Rolniczych i Centrum Kształcenia Praktycznego w Grodkowie,
- Specjalistyczny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Grodkowie,
- Publiczny Zespół Szkół w Jędrzejowie,
- Zespół Szkół w Skoroszycach,
- Zespół Szkół w Prudniku,
- Diecezjalne Gimnazjum i Liceum Humanistyczne w Nysie,
- Zespół Szkół Sportowych w Nysie,
- Zasadnicza Szkoła zawodowa ZSZ w Zespole Szkół Specjalnych w Młodzieżowym Ośrodku Wychowawczym w Nysie,
- Centrum Kształcenia zawodowego i ustawicznego w Nysie,
- Zespół Szkół Ogólnokształcących w Nysie,
- Zespół Szkół Technicznych w Nysie,
- „Szkoły na Kościelnej” (gimnazjum, liceum, technikum) w Paczkowie,
- Zespół Szkół w Otmuchowie,
- Zespół Szkół w Otmuchowie im. B. Chrobrego,
- Zespół Szkół Mechanicznych w Głubczycach,
- Zespół Szkół Specjalnych w Głubczycach.

Scenariusz wywiadu pogłębionego dla szkół zawierał pytania dotyczące systemu komunikacyjnego oraz jego wpływu na funkcjonowanie placówki. Z uzyskanych przez respondentów odpowiedzi wynika, że większość uczniów nie ma problemu z dotarciem do szkoły, ze względu na wliczające się w ich skład przedszkola, szkoły podstawowe oraz szkoły ponadpodstawowe (gimnazja). Do takich szkół wliczają się: Zespół Gimnazjalno-Szkolny w Branicach, Zespół Szkół Publicznych w Lubrzy, Zespół Szkół w Kietrze, Zespół Szkół w Łambinowicach, Zespół Szkolno-Przedszkolny w Ścinawie Małej, Specjalistyczny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Grodkowie, Publiczny Zespół Szkół w Jędrzejowie, Zespół Szkół w Skoroszycach, Zespół Szkół Sportowych w Nysie, Zespół Szkół w Otmuchowie im. B. Chrobrego.

Jedno z pytań, jakie zadano przedstawicielom dotyczyło tego czy uczniowie mogą dojechać do szkoły komunikacją publiczną, a także czy w pobliżu jest zlokalizowany przystanek autobusowy. Respondenci wskazali, iż autobusy szkolne zatrzymują się na przystankach autobusowych, które są oddalone o 100 m, maksymalnie 200 m, od szkoły. Występują także przypadki, w których dzieci są wysadzane od razu pod szkołą. Czas dotarcia ucznia z przystanku na zajęcia wynosi od 1 minuty do 5 minut. Niewielki odsetek przedstawicieli instytucji wskazał, że taki przystanek postawiony jest



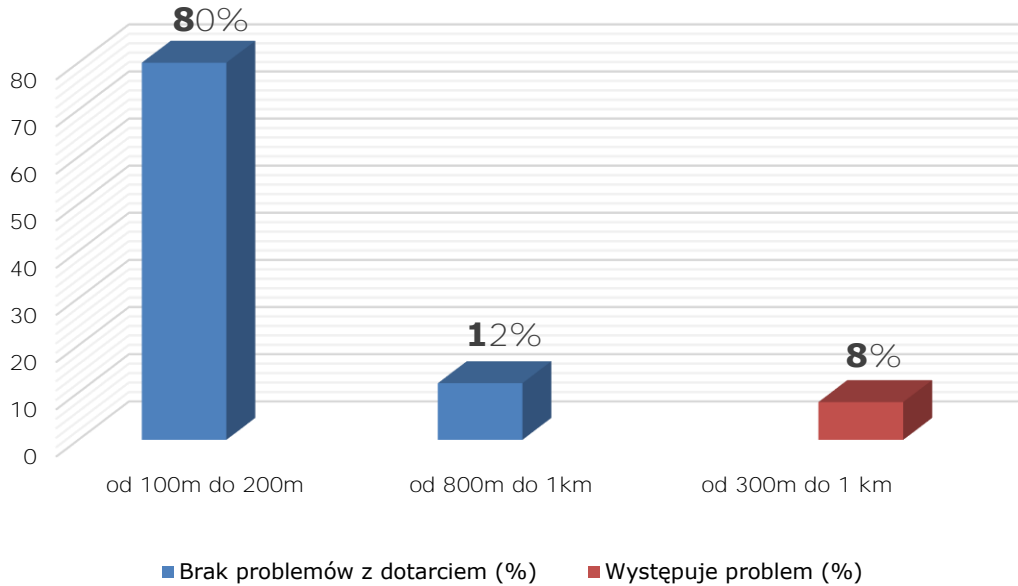
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w odległości większej niż 300m, jednak i w tych przypadkach nie występuje problem z przybyciem podopiecznych na zajęcia dydaktyczne.

Poniższy wykres przedstawia strukturę rozmieszczenia przystanków oraz związanych z tym problemów.

Wykres 15 Struktura rozmieszczenia przystanków, oraz związanych z tym problemów

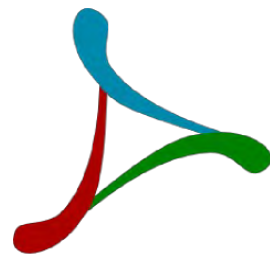


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Z powyższego wykresu wynika, że 8% badanych wskazuje istnienie problemu związanego z komunikacją. Utrudnia to pracę uczących – częste spóźnienia dzieci i konieczność usprawiedliwiania ich. Przedstawiciel Zespołu Szkół w Paczkowie zwraca uwagę na to, że uczniowie mogą dojechać do szkoły komunikacją, jednakże paradoks polega na tym, że im bliżej uczniowie mieszkają, tym mają trudniejszy dojazd. W związku z tym, często wybierają szkołę, do której mają lepsze połączenie. Przypadek ten obrazuje, jak ważne jest to, aby kursy autobusów były dobrze dopasowane. Zadowolenie uczniów, a przede wszystkim ich rodziców, w tak ważnej kwestii odgrywa dużą rolę w wyborze placówki, do której uczęszcza dziecko. Dają to bowiem poczucie wygody i bezpieczeństwa – prawni opiekunowie nie muszą się martwić czy ich dzieci się spóźniają na lekcje lub czy mają problem z dotarciem do szkoły.

Poniższy wykres przedstawia strukturę placówek, które zostały podzielone pod kątem uczniów korzystających ze zbiorowego środka transportu.

Wykres 16 Struktura placówek pod kątem typu użytkowanego zbiorowego środka transportu



Biuro projektu:

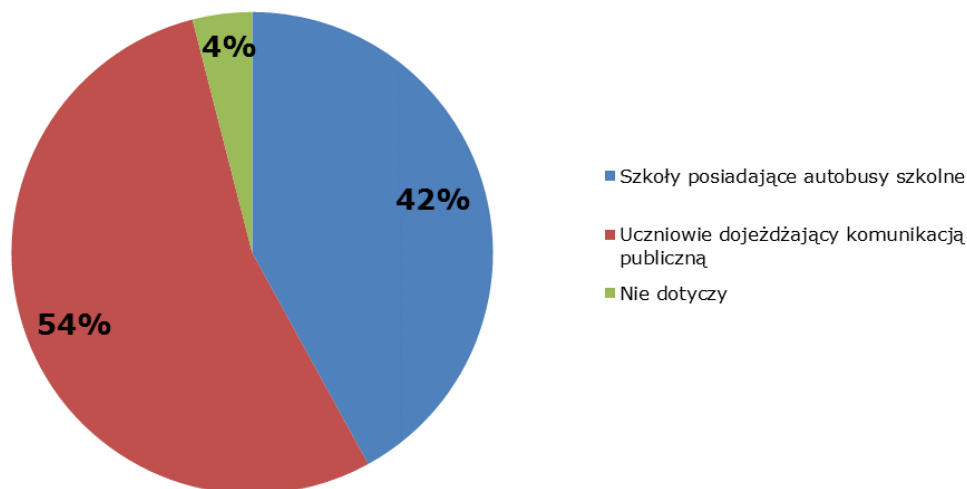
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



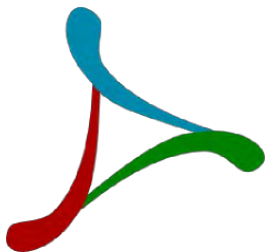
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Powyższy wykres pokazuje, jaka część uczniów korzysta z komunikacji publicznej. Szkoły posiadające dostęp do gimbusów/autobusów szkolnych (42%) w pełni wykorzystują te środki transportu. Respondenci wskazali również, iż znaczna część uczniów (54%) korzysta z komunikacji publicznej.

Wykres 17 Struktura placówek pod kątem wielkości użytkowania komunikacji publicznej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

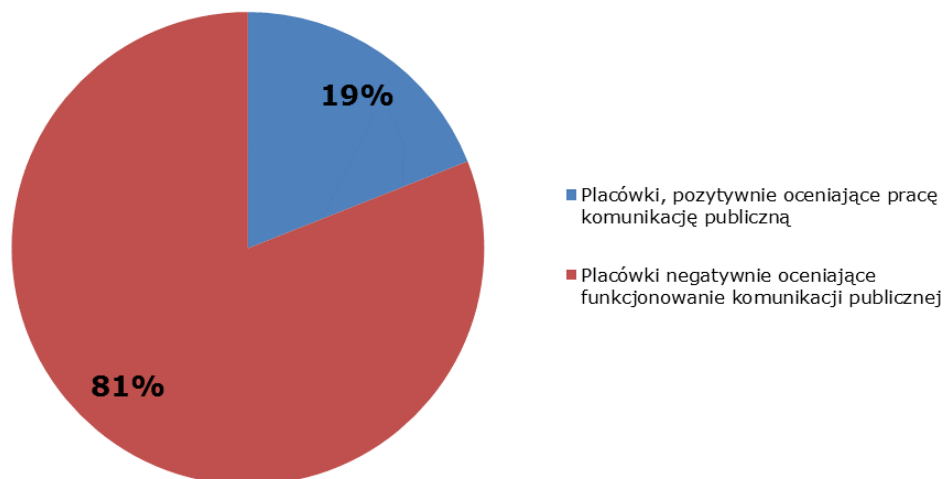


Powyższy wykres obrazuje, w jakim stopniu uczniowie korzystają z komunikacji publicznej. Są to jednostki instytucji edukacyjnych, które nie posiadają dostępu do własnych autobusów szkolnych.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

Wykres 18 Procentowy wykaz wskazujący na dostosowanie kursów autobusowych do funkcjonowania placówek

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

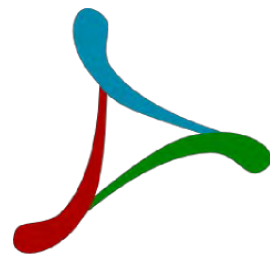
Na powyższym wykresie ukazano problematykę związaną z dostosowaniem kursów autobusowych, do godzin organizowanych lekcji. Są to placówki, w których uczniowie korzystają tylko z komunikacji publicznej. Aby lepiej ukazać problematykę związaną z komunikacją publiczną, w powyższym wykresie pominięto szkoły, które posiadają dostęp do autobusów szkolnych. Ze względu na to, iż owe instytucje nie posiadają żadnych problemów z dostosowaniem kursów.

Poniższa tabela przedstawia udział procentowy występującego (określonego) problemu związanego z komunikacją publiczną.

Tabela 38 Określenie problemu związanego z komunikacją publiczną

Rodzaj problemu	Udział procentowy %
Rzadkie kursowanie popołudniami.	38,50 %
Ogólne ograniczenie dostępu do komunikacji.	61,50 %

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rzadkie kursy popołudniowe lub całkowity ich brak, ograniczają rozwój uczniów, który chce zapewnić dana placówka. Uczniowie są zmuszeni do zwalniania się z ostatnich lekcji oraz do całkowitej rezygnacji z zajęć dodatkowych, jeśli chcą powrócić do miejsca zamieszkania o stosunkowo wczesnej porze. Jeśli nie postępowaliby w taki sposób, czas oczekiwania na transport publiczny oscylowałby w granicach 1-2 godzin. Do placówek, w których występuje ten problem, należą:

- Zespół Szkół i Placówek Oświatowych,
- Zespół Szkół w Otmuchowie,
- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Prudniku,
- Diecezjalne Gimnazjum i Liceum Humanistyczne w Nysie,
- Zespół Szkół Sportowych w Nysie,
- Zasadnicza Szkoła Zawodowa ZSZ w Zespole Szkół Specjalnych w Młodzieżowym, Ośrodku Wychowawczym w Nysie,
- Centrum Kształcenia zawodowego i ustawicznego w Nysie,
- Zespół Szkół Technicznych w Nysie,
- Zespół Szkół i Centrum Kształcenia Rolniczego w Głubczycach,

Placówki zgłaszające problem kolidowania pracy przewoźników z czasem funkcjonowania szkoły:

- Zespół Szkół Ekonomicznych w Nysie,
- Zespół Szkół w Paczkowie,
- „Szkoły na Kościelnej” (gimnazjum, liceum, technikum) w Paczkowie,
- Zespół Szkół Ogólnokształcących w Nysie,
- Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcących w Prudniku,
- Zespół Szkół Rolniczych i Centrum Kształcenia Praktycznego w Grodkowie,

Każda z tych placówek najczęściej rozpoczyna lekcje o godzinie 8:00, (najwcześniej o 7:15), a kończy o 15:00 (najpóźniej o 16:30), licząc wraz z zajęciami dodatkowymi, szkoła dla uczniów może być otwarta do godziny 17:00 (rzadziej do 18:00 lub 20:00).

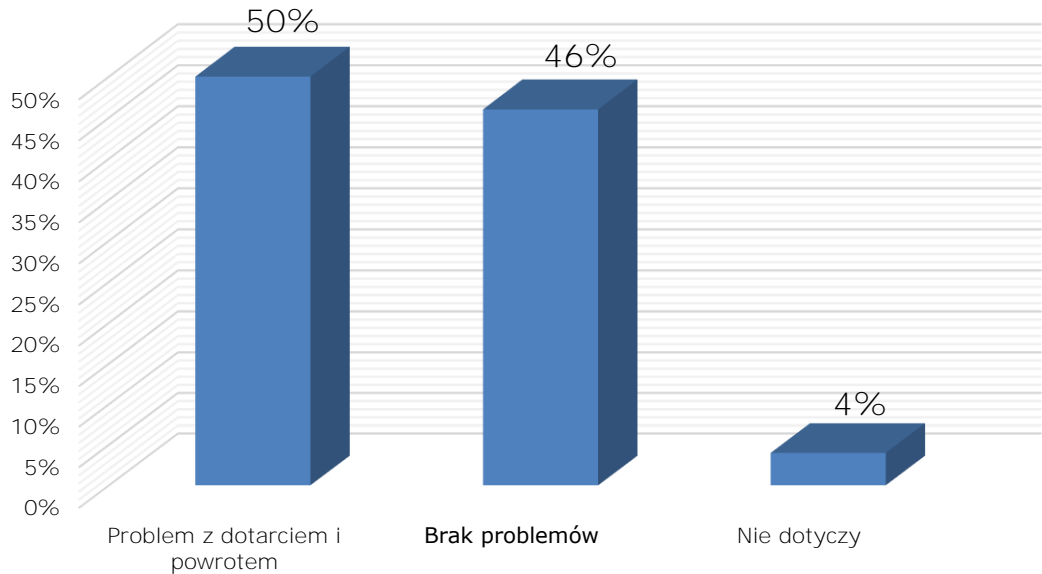


Wykres 19 Skala problemów dotyczących dotarcia ucznia zarówno do szkoły jak i ze szkoły

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



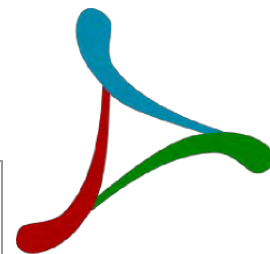
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Powyższy wykres przedstawia skalę problemu związanego z dotarciem do szkoły jak i z niej. 46% respondentów wskazuje, że ich szkoły dysponują środkiem transportu, który dowozi podopiecznych na lekcje. Dzieje się tak głównie w gimnazjach, w których funkcjonują gimbusy. Zaledwie 4% analizowanych przypadków to placówki zamknięte, które nie mogły udzielić odpowiedzi na to pytanie.

Jednak nie wszyscy uczniowie korzystają tylko z publicznego transportu zbiorowego. Przedstawiciele większości badanych placówek (wyłączając 4% szkół, które prowadzą edukację zamkniętą) wskazali, że istnieją osoby, które docierają do szkoły w inny sposób. Poniżej przedstawiono inne środki transportu, które wybierają uczniowie.

Tabela 39 Inne środki transportu, które wybierają uczniowie

Zastępczy środek transportu wybierany przez uczniów	Procent osób wybierający poszczególny środek zastępczy
Piechota lub odwożenie dzieci przez rodziców/ samodzielne dotarcie własnym samochodem (uczniowie pełnoletni).	54%
Rower lub piechota.	35%



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

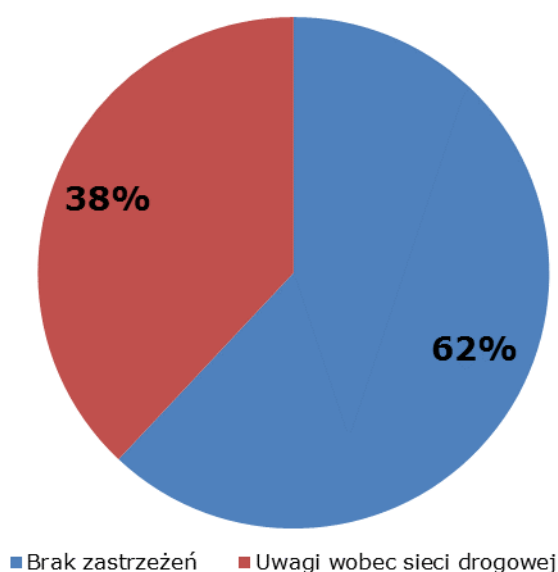
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zastępczy środek transportu wybierany przez uczniów	Procent osób wybierający poszczególny środek zastępczy
Tylko autobus.	8%
Nie dotyczy.	4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Z udzielonych odpowiedzi wynika, że najwięcej osób jest dowożonych przez rodziców lub też porusza się pieszo (54%). Uczniowie, którzy poruszają się rowerem, stanowią 35% ogółu, natomiast 8% dojeżdża do szkoły autobusami.

Wykres 20 Opinia respondentów na temat stanu sieci dróg w najbliższym otoczeniu placówki



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Respondenci zauważyli, że aby korzystać z jakichkolwiek środków transportu potrzebna jest dobra infrastruktura drogowa. Badania wykazały, że około 38% zapytanych miało zastrzeżenia co do sieci drogowej w najbliższym otoczeniu placówki. Uskarżali się oni na kiepski stan chodników, brak przejść dla pieszych w okolicy szkoły, przeciążenie ruchu drogowego (powodujące trudności z dojazdem) oraz brak miejskich ścieżek rowerowych, dzięki którym osoby korzystające z rowerów mogłyby bezpiecznie dojechać na lekcje. Placówki, które zgłosiły problemy to:

- Zespół Gimnazjalno-Szkolny w Branicach
- Zespół Szkół w Paczkowie,



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

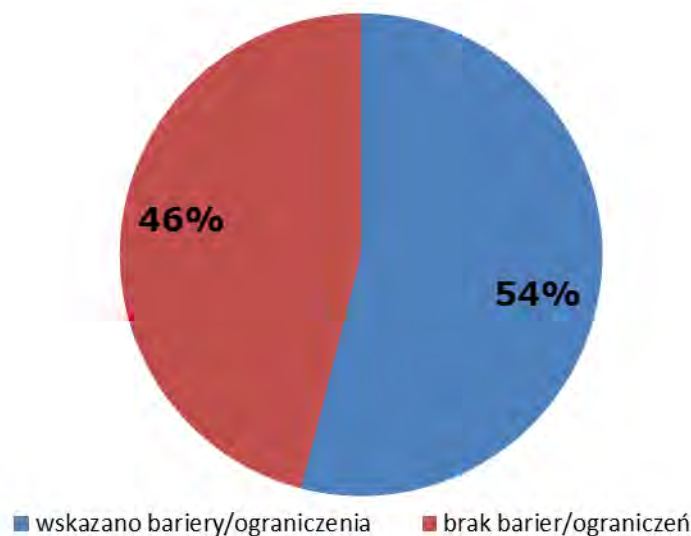
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zespół Szkół i Placówek Oświatowych,
- Zespół Szkół Publicznych w Lubrzy,
- Zespół Szkół i Centrum Kształcenia Rolniczego w Głubczycach,
- Zespół Szkół w Głuchołazach,
- Specjalistyczny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Grodkowie,
- Zespół Szkół Sportowych w Nysie,
- Zasadnicza Szkoła zawodowa ZSZ w Zespole Szkół Specjalnych w Młodzieżowym Ośrodku Wychowawczym w Nysie,
- Zespół Szkół w Otmuchowie im. B. Chrobrego.

Dyrektorzy szkół stwierdzili, że głównym problemem jest zakorkowane miasto. Wskazali ponadto na budowę obwodnicy Kłodzko – Nysa – Opole – ruch tranzytowy. Stan nawierzchni dróg oceniony został jako dostateczny. Wskazano również na to, że autobusy mają utrudniony dostęp do Zespołu Szkół w Otmuchowie.

Bariery lub ograniczenia komunikacyjne związane z lokalizacją placówki przedstawia wykres zamieszczony poniżej.

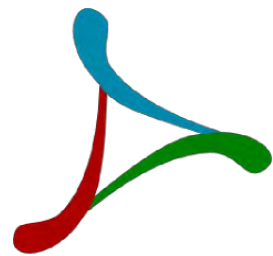
Wykres 6 Bariery i ograniczenia komunikacyjne związane z lokalizacją placówki edukacyjnej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

W poniższej tabeli przedstawiono problemy, dotyczące poszczególnych gmin bądź miejsc, które zostały zgłoszone przez respondentów w poszczególnych miejscowościach.

Tabela 40 Problemy wskazane przez przedstawicieli placówek edukacyjnych w wybranych gminach



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Wskazany problem
Branice	Brakujące miejsca parkingowe.
Nysa	Rzeka Nysa oraz dwa mosty, kiedy jeden jest nieczynny tworzą się gigantyczne korki, płatne parkingi, brak zatoczek autobusowych (respondent nie jest w stanie dokładnie wskazać gdzie), przy Zespole Szkół Sportowych w Nysie brakuje sygnalizacji świetlnej, duży ruch uliczny.
Łambinowice	Cena biletów za wysoka, ograniczona liczba kursowania autobusów.
Głubczyce	Stacja kolejowa znajduje się w bardzo złym stanie, liczba kursów jest ograniczona – brak połączeń z Raciborzem oraz Raclawicami Śląskimi.
Prudnik	Zespół Szkół Rolniczych i II Liceum Ogólnokształcące w Prudniku – brak przejścia dla pieszych pomiędzy dwoma budynkami należącymi do szkoły.
Paczków	Rzadkie kursowanie autobusów.
Otmuchów	Duży ruch uliczny (korki), brak zatoczki autobusowej przy obu Zespołach Szkół w Otmuchowie, wąska ulica przy szkołach.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Aby przeciwdziałać wyżej wykazanym problemom respondenci proponują następujące rozwiązania:

- budowa chodników/ remont istniejących, przejście dla pieszych przy szkole;
- dwa dodatkowe kursy komunikacji publicznej (jeden rano, jeden popołudniu);
- budowa kolejnego mostu;
- budowa i modernizacja chodników na terenie miejscowości Lubrza – chodzi o ulice: Opolską, Nowej Naprawy, Dożynkową;
- zwiększenie liczby kursów autobusów i pociągów, ponieważ występuje duża liczba mieszkańców, która korzysta z autobusów i nie posiada własnego środka transportu. Osoba wskazała też na konieczność powstania dodatkowej liczby kursów do Nysy i Opola;
- utworzenie nowych połączeń pomiędzy mniejszymi miejscowościami oraz większymi miastami;
- remont chodników i dróg w otoczeniu placówki;



Biuro projektu:

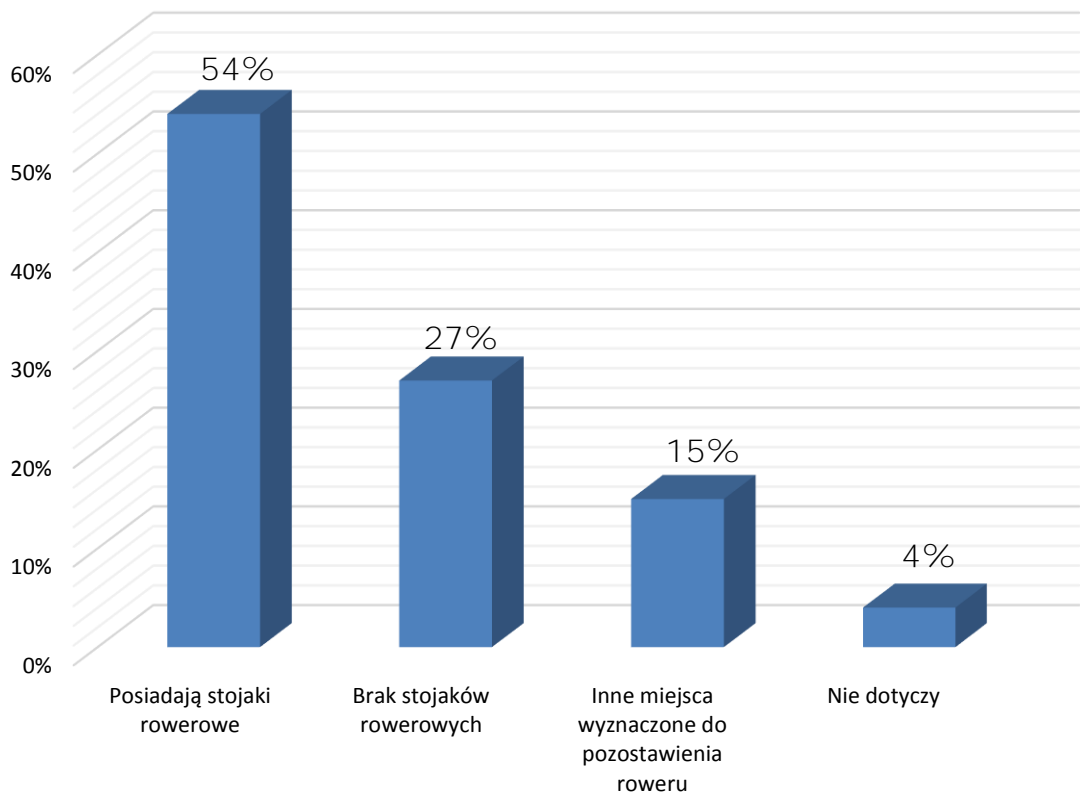
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- dostosowanie godzin kursowania autobusów do czasu funkcjonowania placówki;
- więcej miejsc parkingowych;
- wybudowanie jednego mostu i obwodnicy;
- większa liczba kursów popołudniowych;
- budowa zajezdni;
- budowa parkingu na terenie szkoły;
- budowa miejsc parkingowych na rowery.

Kolejne pytanie, jakie zostało zadane badanym dotyczyło posiadania przez placówki stojaków na rowery. Poniższy wykres obrazuje, jaka ilość szkół posiada takie stojaki lub pomieszczenie przeznaczone do przechowywania rowerów.

Wykres 6 Ilość placówek edukacyjnych wyposażonych w stojaki rowerowe



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Większość przedstawicieli placówek wskazało, że reprezentowana przez nich szkoła posiada stojaki rowerowe lub pomieszczenia wyznaczone do pozostawienia roweru przez ucznia. Jest to odpowiedź na dużą popularność rowerów wśród uczniów. Tylko 27% badanych przyznało, że ich placówki nie dysponują takim wyposażeniem. Uczniowie z tych placówek pozostawiają swoje rowery przy murkach, koło parkingów,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

lub w innych, wybranych przez siebie miejscach. Uczniowie dojeżdżający do niektórych szkół w ogóle nie korzystają przy tym z rowerów. (4% respondentów pytanie nie dotyczyło ze względu na prowadzenie przez nich placówki zamkniętej).

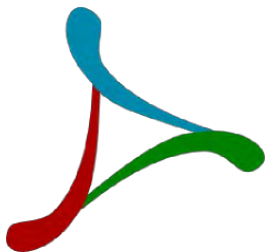
Blok II, będący blokiem diagnozy, miał odpowiedzieć na pytania związane z analizą obecnego stanu. Z odpowiedzi respondentów wynika, że sieć drogowa w centrum większości gmin nie budzi zastrzeżeń. Większość respondentów udzielających odpowiedzi na pytania wskazała, że przystanki mieszczą się blisko placówek (80% odpowiedzi). Taka sama liczba osób zadeklarowała, że uczniowie uczęszczający do ich placówek, korzystają przy tym z transportu zbiorowego. Duży problem istnieje w kwestii dostosowania rozkładów jazdy do funkcjonowania poszczególnych instytucji (52% odpowiedzi), przez co uczniowie mają poważny problem z punktualnym dotarciem na lekcje, bądź muszą zwalniać się z ostatnich zajęć. Więcej niż połowa respondentów wskazała, że uczniowie, którzy nie dojeżdżają na lekcje komunikacją publiczną, docierają do szkoły pieszo, są dowożeni przez rodziców lub korzystają z własnego auta. Część uczniów dojeżdża też do szkoły rowerem, nie jest to jednak wysoki procent młodzieży. Ponad połowa badanych nie miała zastrzeżeń co do jakości sieci drogowej. Jednak prawie ta sama liczba respondentów wskazała bariery/ ograniczenia wynikające z lokalizacji placówki. Respondenci wskazali też na rozwiązania typu: zwiększenie liczby kursów autobusowych, niższe koszty biletów. Badani wskazali, że ścieżki rowerowe są bardzo dobrą inwestycją i należy rozwijać ich sieć na obszarze Partnerstwa Nyskiego. Mogłyby one łączyć mniejsze miejscowości z większymi, a także ze szkołami, które tracą na zainteresowaniu uczniów poprzez utrudniony dojazd. szkół które tracą na zainteresowaniu wśród uczniów przez utrudniony dojazd.

Podczas analizy potrzeb inwestycyjnych (blok III) ujęto projekty, których realizacji oczekują od władz samorządowych przedstawiciele placówek edukacyjnych. Uzyskane odpowiedzi zostały zobrazowane poniższej tabeli.

Tabela 41 Wykaz odpowiedzi na pytanie związane z pomysłami wobec projektów inwestycyjnych, których realizacji badani oczekują od władz samorządowych

Gmina	Oczekiwania projektowe
Nysa, Prudnik, Głubczyce, Łambinowice, Grodków, Paczków	Projekty związane z funkcjonowaniem komunikacji publicznej.
Nysa, Otmuchów	Projekty związane z remontami/modernizacją dróg.
Nysa, Prudnik	Projekty związane ze wzrostem liczby parkingów, wybudowaniem obwodnicy.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W kwestii oczekiwanych od władz samorządowych projektów inwestycyjnych wskazano również odpowiedź: „nie mam zdania” oraz „nie ma takich projektów”. Odsetek badanych odpowiadających w ten sposób wynosił 19%.

W poniższej tabeli przedstawiono propozycje inwestycji oraz form pomocy wskazane przez przedstawicieli placówek edukacyjnych.

Tabela 42 Propozycje inwestycji wskazane do realizacji przez przedstawicieli placówek edukacyjnych

Gmina	Oczekiwania projektowe
Nysa, Prudnik, Głubczyce, Łambinowice, Grodków, Paczków	Większa ilość kursów autobusowych, niższe ceny biletów, lepsza jakość taboru.
Nysa, Otmuchów	Zatoczki autobusowe, odciążenie dwóch mostów znajdujących się w Nysie.
Nysa, Prudnik	Zwiększenie liczby parkingów, usunięcie parkingów płatnych (w Nysie).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

Poniżej w tabeli zaprezentowano najczęściej pojawiające się odpowiedzi wśród badanych związanych z wyborem działań, które ich zdaniem skłoniłyby ludzi do korzystania z komunikacji publicznej. Ogólnie wśród pytanego panuje wybór własnego środka transportu, który pozwala na mobilność, która pomaga im w prowadzonej pracy.

Tabela 43 Najczęstsze odpowiedzi dotyczące rekomendowanych rozwiązań związanych z funkcjonowaniem komunikacji publicznej

Gmina	Rekomendowane rozwiązania związane z funkcjonowaniem komunikacji publicznej
Nysa, Prudnik, Głubczyce, Łambinowice, Grodków	Należy zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów oraz obniżyć koszty biletów i poprawić jakość taboru autobusowego.
Paczków, Otmuchów	Należy dopasować rozkład jazdy do sposobu funkcjonowania mieszkańców
Skoroszyce	Brakuje kursów relacji Nysa – Wrocław – Opole.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W scenariuszu wywiadu zawarto również pytania dotyczące działań, które skłoniłyby uczniów do korzystania ze ścieżek rowerowych. Wysoka liczba badanych przyznała, że występuje wiele osób korzystających z rowerów. Budowa i modernizacja tras rowerowych pomogłaby tym osobom w wygodniejszym oraz bezpieczniejszym korzystaniu z tego środka transportu. W niektórych miejscowościach wskazano, że trzeba dobudować lub wyremontować ścieżki. Często występuje taki problem, że wytyczone zostały turystyczne ścieżki rowerowe, a brakuje ścieżek miejskich, które umożliwiałyby swobodne poruszanie się rowerem po danej miejscowości.

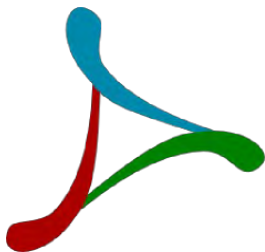
Tabela 44 Najczęściej padające odpowiedzi dotyczące działań, które skłoniłyby uczniów do korzystania ze ścieżek rowerowych

Gmina	Wskazane rozwiązania
Branice, Lubrza, Kietrz, Łambinowice, Głubczyce, Głuchołazy, Ścinawa Mała, Grodków, Skoroszyce, Jędrzejów, Otmuchów	Wskazało na brak ścieżek, lecz chęć ze strony użytkowników rowerów, zarówno uczniów jak i mieszkańców występuje.
Paczków, Nysa	Dobudowanie lub remont ścieżek.
Prudnik	Brak problemów, więc konkretne rozwiązania nie są potrzebne.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów indywidualnych.

W kolejnym pytaniu, respondentów zapytano o wiedzę dotyczącą koncepcji centrów/ przystanków przesiadkowych. Z udzielonych odpowiedzi wynika, że pomysł budowy centrów/ przystanków przesiadkowych jest dobrym rozwiązaniem dla większych gmin: Nysy, Prudnika, Opola. Inni wskazali swoje własne miejsca zamieszkania i zaproponowali połączenie mniejszych, trudnodostępnych przez komunikację publiczną gmin. Zdaniem badanych, aby takie centrum przesiadkowe mogło funkcjonować, należy przeprowadzić skuteczną kampanię reklamową.

Blok III, będący blokiem prognozy, miał dać odpowiedzi na pytania związane ze zmianami, których należy dokonać w dotychczasowym stanie sieci drogowej oraz pytania dotyczące poprawy jakości infrastruktury drogowej. Miały też paść propozycje konkretnych działań inwestycyjnych. Z odpowiedzi respondentów wynika, że przede wszystkim należy zauważyć ograniczenia jakie posiada komunikacja publiczna. Wiele osób przyznaje, że działania podejmowane w ich miejscowościach, coraz częściej skupiają się na mobilności. Własny środek transportu staje się coraz bardziej opłacalny, gdyż bilety autobusowe są drogie. Możliwość przemieszczania się w dowolne wybrane miejsce jest o wiele bardziej pożądaną niżeli rzadkie kursowanie autobusów. Wiele osób wskazało, że aby rozwiązać ten problem należy zwiększyć liczbę kursów, polepszyć tabor oraz obniżyć ceny biletów. Jako dobry pomysł został oceniona koncepcja przystanków/ centrów przesiadkowych. Badani uważają, że dzięki

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

temu można by było szybko przemieścić się w pożądane miejsce. Ich zdaniem ta koncepcja działałaby poprawnie dzięki głębokiemu przyjrzeniu się potrzebom mieszkańców oraz odpowiedniej promocji, dzięki reklamie.

Zainteresowaniem cieszą się rowery, gdyż duża liczba osób z nich korzysta. Badani zauważyli, że aby lepiej i bezpieczniej korzystać z tych rowerów, należy skupić się na inwestycjach związanych z budową ścieżek oraz miejskich tras rowerowych, dzięki którym można by było łatwo i przyjemnie poruszać się po mieście, docierając do np.: szkoły.

Szkoły Wyższe/policealne/centrum kształcenia

W bloku wstępnym przedstawiono nazwy placówek edukacyjnych, podano również informację dotyczącą tego, na jakich kierunkach kształcą się uczniowie, ilu uczniów kształci się w placówce, ile klas oddziałów liczy szkoła, a także zadano pytanie związane z ewentualnym planowanym naborem w nowym roku szkolnym. Poniżej w tabeli scharakteryzowano placówki edukacyjne: szkoły wyższe, policealne oraz centrum kształcenia.

Tabela 45 Charakterystyka placówek edukacyjnych wyższych, policealnych oraz centrum kształcenia

Gmina	Charakterystyka placówki edukacyjnej
Nysa	Państwowa Wyższa szkoła Zawodowa zlokalizowana jest przy ulicy Armii Krajowej 7. Liczba studentów ok. 4000. Studenci kształcą się na 12 kierunkach: zdrowie publiczne, zarządzanie i inżynieria produkcji, ratownictwo medyczne, pielęgniarstwo, kosmetologia, konserwacja ochrona zabytków, informatyka, finanse i rachunkowość, filologia dietetyka, bezpieczeństwo wewnętrzne. W planach jest otwarcie kierunków logistyka i transport.
Nysa	Wyższa szkoła Teologiczno-Humanistyczna im. Michała Beliny Czechowskiego w Nysie znajduje się przy ul. Poznańskiej 1 w Nysie. W placówce kształci się 500 studentów. Placówka prowadzi edukację typu zaocznego.
Nysa	Centrum Edukacyjne w Nysie znajduje się przy ul. Poznańskiej 1 w Nysie.
Branice	Zespół Szkół Medycznych w Branicach, zlokalizowany przy ulicy Szpitalnej 18 w Branicach. Zespół jest placówką edukacyjną ukształtowaną na poziomie szkoły policealnej. W szkole uczy się 95 osób w 3 oddziałach – kierunkach kształcenia. W roku szkolnym 2015/2016 rozważany jest podobny nabór.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W bloku diagnozy uwzględniono analizę stanu obecnego i analizę potrzeb. Pierwsze z pytań jakie zadano respondentom dotyczyło tego, czy uczniowie mogą dojechać do szkoły komunikacją publiczną. Zapytano także o czas dojścia do przystanku. Wszyscy respondenci wskazali, że przystanki autobusowe zlokalizowane są blisko placówki edukacyjnej, w odległości od 100 do ok. 600 m., gdzie czas dojścia na uczelnię waha się od ok. 2 do 5 minut.

Kolejnym pytaniem, jakie zadano respondentom było określenie miejscowości, z których dojeżdżają uczniowie. W poniższej tabeli określono kierunki, z jakich przyjeżdżają studenci oraz uczniowie.

Tabela 46 Kierunki, z jakich dojeżdżają studenci/uczniowie

Gmina	Skąd dojeżdżają studenci/uczniowie
Nysa	70 % to studenci z całej Polski, 30 % - z województwa. Z komunikacji publicznej korzysta mały odsetek osób.
Nysa	Studenci dojeżdżają z województwa dolnośląskiego i województwa opolskiego, są to różne miejscowości.
Branice	Uczniowie placówki to mieszkańcy powiatu głubczyckiego lub osoby spoza niego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Przedstawiciele placówek edukacyjnych zapytano również czy liczba kursów komunikacji publicznej jest wystarczająca i czy autobusy mają odpowiednią pojemność. Wszyscy udzielający odpowiedzi wskazali, że liczba kursów jest wystarczająca i studenci nie mają problemu dotarciem na uczelnię. Warto zaznaczyć, że część zajęć odbywa się w trybie weekendowym, kiedy komunikacja nie funkcjonuje lub jest ograniczona. W takim przypadku część osób jest zmuszona do zorganizowania sobie dojazdu we własnym zakresie. Zapytano również o to, w jakich godzinach funkcjonuje szkoła oraz czy rozkład jazdy autobusów jest dopasowany do godzin zajęć uczelnianych/lekcyjnych. W poniższej tabeli ujęto przedstawione odpowiedzi.

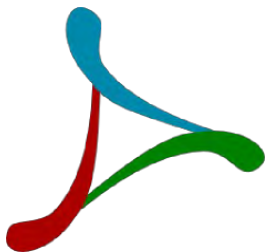


Tabela 47 Godziny funkcjonowania placówek edukacyjnych i dostosowanie rozkładu jazdy autobusów do godzin lekcyjnych

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Godziny funkcjonowania placówki oraz dopasowanie do rozkładu jazdy autobusów
Nysa	Uczelnia funkcjonuje w godzinach 8.00- 22.00. W większości studenci korzystają z własnych samochodów i komunikacji publicznej. Rozkład jest dostosowany do godzin wykładów i ćwiczeń.
Nysa	Wykłady rozpoczynają się o godzinie 8:00, a kończą o 18 lub 19, tryb szkoły – nauka zaoczna. Studenci przede wszystkim poruszają się własnym środkiem transportu, 10% uczących się mieszka w Nysie i nie ma problemu z dojazdem na zajęcia.
Branice	Szkoła działa w piątek w godzinach od 14:30 – 20:00 oraz w soboty i niedziele w godzinach 8:00 – 20:00, utrudniony dojazd dla osób korzystających z komunikacji publicznej.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.

Z powyższej tabeli wynika, że placówki edukacyjne funkcjonują w godzinach 08:00-22:00 (najpóźniej). Wszyscy badani wskazują, że rozkład jazdy autobusów jest dostosowany do godzin wykładów i ćwiczeń. W nawiązaniu do tego pytania, zapytano przedstawicieli placówek czy wśród studentów/ uczniów występują problemy związane z porannym i wieczornym dotarciem do szkoły. Na zadane pytanie respondenci odpowiedzieli, że problem dojazdów nie istnieje, albo, że nie mają takiej informacji.

Respondentom zadano również pytanie, w jaki sposób dociera do szkoły młodzież niekorzystająca z komunikacji publicznej. Wszyscy zgodnie wskazali, że ok. 90% osób korzysta z własnego środka transportu (brak osób poruszających się rowerem pomimo tego, że wszystkie szkoły posiadają stojaki rowerowe). Studenci wolą dojeżdżać własnym środkiem transportu. Należy pamiętać o tym, że większość osób przynależących do tych placówek to mieszkańcy spoza województwa oraz spoza regionu.

Przedstawicieli placówek edukacyjnych poproszono również o ocenę sieci drogowej w najbliższym otoczeniu szkoły. Respondenci z **Nysy** wskazali, iż sieć drogowa funkcjonuje dobrze: wskazano na ronda i budowaną obwodnicę. Przedstawiciele placówek edukacyjnych, nie mieli zastrzeżeń do sieci drogowej – jeżeli zastrzeżenia się pojawiały dotyczyły np. stanu chodników. Badani wskazali, że w **Branicach** stan sieci drogowej jest dobry – placówka posiada własny parking – brak

problemów z parkowaniem, a jeżeli ktoś dojeżdża komunikacją to autobus zatrzymuje się tuż obok szkoły.

Kolejnym pytaniem, jakie zadano przedstawicielom placówek edukacyjnych było wskazanie barier i ograniczeń komunikacyjnych związanych z lokalizacją placówki. Poproszono także o wskazanie sposobów zapobiegania tym problemom. Połowa osób (50%) odpowiedziała, że w Nysie brakuje miejsc parkingowych i należałoby rozwiązać ten problem.

Pytania zadane w bloku diagnozy (blok II) miały na celu przeanalizowanie obecnego stanu. Z udzielonych odpowiedzi wynika, że respondenci nie dostrzegają większych problemów związanych z dostaniem się do placówki edukacyjnej, gdyż osoby tym zainteresowane, poruszają się głównie własnym środkiem transportu.

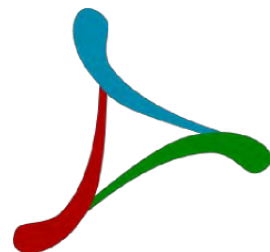
W bloku prognozy (III) zadano respondentom pytania związane z analizą potrzeb inwestycyjnych. Pierwsze z zadanych pytań dotyczyło projektów inwestycyjnych, realizacji których placówki edukacyjne/ uczelnie oczekują od władz samorządowych. Połowa badanych (50%) wskazała, że są to głównie projekty związane z budową parkingów, rozwojem komunikacji połączeń Nysa – Wrocław, pozostali natomiast nie mieli zdania w tym temacie. W kolejnym pytaniu, brzmiącym: „Jak samorząd może pomóc pod względem systemu komunikacyjnego?” 50% badanych wskazało, że należy zbudować parkingi dla użytkowników placówki.

Przedstawiciele placówek edukacyjnych zostali zapytani również o to, czy byliby skłonni do korzystania z komunikacji publicznej oraz co skłoniłoby ich do zmiany środka transportu. Odpowiedzi na to pytanie zawiera poniższy wykres.

Wykres 21 Skłonność przedstawicieli placówek edukacyjnych do korzystania z komunikacji publicznej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych wywiadów.



Biuro projektu:

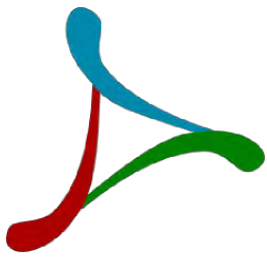
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższego wykresu wynika, że 75% badanych osób nic nie jest w stanie skłonić do zmiany środka transportu i korzystania z komunikacji publicznej. Zaś 25% osób nie ma zdania na ten temat. Wynika z tego, że mobilność (możliwość przemieszczania się własnym samochodem z punktu A do B w każdej chwili) odgrywa dla nich istotną rolę.

Przedstawiciele placówek edukacyjnych zapytano również, czy są takie działania, które skłoniłyby studentów do korzystania ze ścieżek rowerowych. Połowa (50%) badanych wskazała, że nie brakuje ścieżek rowerowych, a zarówno studenci, którzy zamieszkują Nysę, jak i mieszkańcy tej miejscowości są chętni do korzystania z rowerów. 25% badanych wskazała, iż do korzystania ze ścieżek rowerowych skłoniłaby uczniów lepiej rozwinięta sieć w tym zakresie.

Ostatnie z pytań, jakie zadano przedstawicielom placówek edukacyjnych dotyczyło koncepcji zintegrowanych przystanków/ centrów przesiadkowych. Zapytano gdzie takie centrum powinno zostać zlokalizowane oraz w jaki sposób należy przekonać mieszkańców do korzystania z tego rozwiązania. Trzy czwarte udzielających odpowiedzi (75 %) stwierdziło, że nie słyszało o takiej koncepcji. Po przybliżeniu im tematu wskazano dworzec PKS i PKP w Nysie, gdyż jest to dobry pomysł na zintegrowanie różnych rodzajów transportu. Ponadto, 25% przedstawicieli szkół wskazało, że w Branicach funkcjonuje już podobne rozwiązanie. Ich zdaniem w Głubczycach centrum powinno się znaleźć w okolicach PKS – trzeba dopasować rozkłady przewoźników i zbudować lub zorganizować parking.

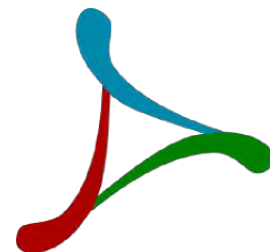
Blok III diagnozy pozwolił przeanalizować potrzeby inwestycyjne. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że przedstawiciele wyższych/policealnych placówek edukacyjnych oraz centrum kształcenia dostrzegają problem związany z małą ilością miejsc parkingowych. Wskazali oni na konieczność budowy nowych parkingów. Ich zdaniem nie istnieją możliwe do podjęcia działania, które skłoniłyby studentów do korzystania z komunikacji publicznej, gdyż większość z nich ceni sobie wygodę i mobilność.

Wywiady telefoniczne zrealizowane zarówno przez szkoły wskazują na najważniejsze problemy komunikacyjne oraz sposoby ich rozwiązania. Pokazują także, jakie projekty inwestycyjne powinny być zrealizowane.

2.5. Wywiady Indywidualne

Po przeprowadzonych konsultacjach społecznych Wykonawca odbył wywiady indywidualne w każdej z gmin i w każdym powiecie należącym do Partnerstwa. Potwierdzeniem odbytych rozmów są karty obecności podpisane przez przedstawicieli gminy bądź powiatu, z którymi odbyto rozmowę.

Celem rozmowy było przedstawienie efektów konsultacji społecznych w postaci listy konkretnych inwestycji oraz korekta ewentualnych nieścisłości zawartych w projektach.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3. Ankieta audytoryjna

Ankieta audytoryjna to narzędzie badawcze w postaci ankiety papierowej skierowanej do określonej grupy docelowej. Specyfika badania polega na zebraniu w pewnej przestrzeni, zwyczajowo w pomieszczeniu, które w jakiś sposób związane jest z badaną kategorią, wybranej lub wylosowanej grupy osób i rozdaniu im ankiet do wypełnienia.

Zdecydowano się na celowy dobór próby. W metodologii badawczej założono, że grupę docelową stanowić będą osoby z wyższym wykształceniem pochodzące w większości z terenów miejskich, gdyż cechują się one większą mobilnością. Wobec powyższego za miejsce przeprowadzenia badań ankietowych wybrano siedzibę Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nysie. Postanowiono tak dlatego, że jest to placówka szkolnictwa wyższego o znaczeniu regionalnym, oddziałująca głównie na teren Partnerstwa Nyskiego.

Ankieta audytoryjna została przeprowadzona w czerwcu 2015 r. w siedzibie Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nysie – w auli w Budynku A przy ul. Chodowieckiego 4 w Nysie. W badaniu udział wzięło 100 respondentów, z czego połowę stanowiły kobiety.

Badanie trwało 20 min, z czego 5 minut przeznaczonych było na wprowadzenie – to znaczy moderator spotkania przedstawił cele i okoliczności przeprowadzenia badania oraz instruktaż wypełnienia ankiety. Czas przewidziany na wypełnienie ankiety to 15 minut. Średnio na wypełnienie ankiety studenci potrzebowali 10 minut. Zwrotność ankiet wynosiła 100 %. Ankieta składała się z 8 części, były to:

- metryczka,
- informacje ogólne dotyczące preferencji wyboru środka lokomocji,
- informacje dotyczące transportu publicznego,
- informacje dotyczące stanu dróg,
- informacje odnośnie ścieżek rowerowych,
- informacje odnośnie pieszych ciągów komunikacyjnych,
- informacje odnośnie miejsc parkingowych,
- miejsce na zgłoszenie swoich uwag lub innych wniosków.

Respondenci opisywali sytuację komunikacyjną w miejscowościach, z których pochodzą oraz stan komunikacji w Nysie, gdzie teraz mieszkają, w związku z uczęszczaniem na uczelnię w tym mieście. Arkusze ankiet w wersji papierowej oraz elektronicznej zostały przekazane Zamawiającemu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4. Wywiad ekspertów

Zogniskowany wywiad grupowy polega na dyskusji grupy wybranych osób na moderowany przez prowadzącego temat lub grupę tematów/ zagadnień. Dzięki wprowadzeniu kontraktu grupowego uczestnicy koncentrują się na konstruktywnej dyskusji, otwartym wyrażaniu opinii i generowaniu nowatorskich rozwiązań.

Spotkania prowadził ekspert posiadający przygotowanie zawodowe i odpowiednie kompetencje i doświadczenie w moderowaniu tego typu badań.

Wywiad ekspertów moderowała Karolina Cieślak. W rozmowie udział wzięło 5 ekspertów:

- **Mariusz Bryła** – Kierownik Badania- ekspert ds. transportu,
- **Łukasz Jaroszek** – Zastępca Kierownika Badania- ekspert ds. transportu,
- **Ewelina Kumur** – Ekspert ds. transportu
- **Adam Kotas** – Ekspert ds. transportu
- **dr Grzegorz Karoń** – adiunkt w Katedrze Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Politechniki Śląskiej w Katowicach.

Dyskusja ekspertów została przeprowadzona zgodnie z uprzednio przygotowanym scenariuszem wywiadu. Przeprowadzono 5 odrębnych dyskusji. Przebieg dyskusji został zarejestrowany na nośniku cyfrowym. Rozmowy ekspertów dotyczyły 5 głównych bloków tematycznych, były to:

- infrastruktura pieszo- rowerowa,
- transport publiczny,
- sieć drogowa,
- parkingi,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zebrałe opinie i wnioski były materiałem wyjściowym do dalszych pogłębionych analiz i interpretacji przez moderatora badania.

Zastosowane narzędzie umożliwiło zgromadzenie bardzo szczegółowych danych z zakresu przedmiotu badania. Anna Lazar-Nolewajka oraz Łukasz Jaroszek byli moderatorami wszystkich przeprowadzonych w toku etapu II badań fokusowych i konsultacji społecznych z mieszkańcami, przedsiębiorcami oraz lokalnymi liderami opinii. Zgromadzona przez nich wiedza była bardzo cennym materiałem wyjściowym do dalszych rozmów i rozważań dotyczących zasadności potrzeb inwestycyjnych i możliwości ich realizacji przez gminy OF PN 2020.

Eksperti w rozmowie odwołali się do swoich doświadczeń zawodowych związanych z realizacją innych projektów transportowych w ostatnich dwóch latach – m.in. Budowa Centrum Przesiadkowego w Tychach, opracowanie Studium Zrównoważonego Transportu Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Leszczyńskiej, opracowanie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Transportem na obszarze miasta Bielsko-Biała oraz innych projektów transportowych o charakterze liniowym i punktowym.

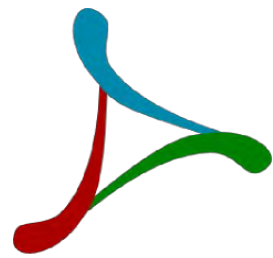
5. Diada

Diada to metoda jakościowa, specyfiką zbliżona do indywidualnego wywiadu pogłębionego. Metoda nawiązuje do indywidualnych wywiadów pogłębionych, jednak diada to wywiad prowadzony z dwojgiem uczestników jednocześnie. Tak jak IDI, diada polega na pogłębionej rozmowie prowadzonej w oparciu o scenariusz wywiadu, składający się z pytań otwartych. Jej przebieg moderuje doświadczony badacz. Zaletą diady są dodatkowe efekty wynikające z interakcji między respondentami, którzy mają możliwość dyskusji.

Moderatorem spotkania był Łukasz Jaroszek a jego rozmówcami – dwóch ekspertów:

- **Mariusz Bryła** – Kierownik Badania,
- **dr Grzegorz Karoń** – adiunkt w Katedrze Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Politechniki Śląskiej w Katowicach.

Zastosowanie Diady jako narzędzia badawczego pozwoliło na uzyskanie niezbędnej wiedzy do przygotowania kart projektów.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



6. Badanie wśród mieszkańców i przedsiębiorców obszaru objętego projektem

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

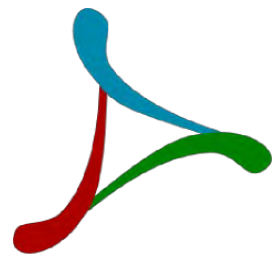
6.1. Charakterystyka badania

Przeprowadzone badanie dotyczyło opinii na temat możliwych do wdrożenia rozwiązań, usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Zrealizowane zostało w formie wywiadów telefonicznych (CATI), ankiet internetowych (CAWI) oraz wywiadów indywidualnych (PAPI). Wywiady CATI zostały przeprowadzone wśród mieszkańców (1020 ankiet) i przedsiębiorców (370 ankiet), jako uzupełnienie przeprowadzonych wcześniej konsultacji społecznych. Działanie to było konieczne w celu uzyskania właściwej próby. Również dlatego, przeprowadzono z mieszkańcami poszczególnych gmin ankiety internetowe (1065 ankiet), wywiady indywidualne (1696 ankiet), a z przedsiębiorcami wywiady indywidualne w ilości 491 ankiet. Miały one charakter anonimowy, a ich celem było zidentyfikowanie problemów i potrzeb dotyczących przestrzeni komunikacyjnej OF PN 2020. Łącznie przeprowadzono 4742 ankiety (w tym ankietę audytoryjną w ilości 100 sztuk).

Wśród mieszkańców OF PN 2020 Wykonawca miał za zadanie zrealizować 1020 ankiet z każdego rodzaju badania (CATI, CAWI, PAPI) oraz zapewnić frekwencję każdorazowo 50 osób podczas konsultacji społecznych z mieszkańcami poszczególnych gmin i powiatów. Z uwagi na niską frekwencję mieszkańców podczas konsultacji społecznych, Wykonawca po uzgodnieniu z Zamawiającym, zdecydował o przeprowadzeniu dodatkowych wywiadów indywidualnych (PAPI) w celu uzyskania wymaganej próby. Ponadto pozyskane nadwyżki z każdego badania zostały rozłożone na powiaty, każdorazowo z gminy należącej do wybranego powiatu.

Podobna sytuacja miała miejsce wśród przedsiębiorców działających na terenie OF PN 2020. W tym wypadku Wykonawca miał za zadanie przeprowadzić łącznie 850 ankiet metodą CATI, PAPI oraz podczas spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Również tutaj, z uwagi na niską frekwencję podczas spotkań, Wykonawca zdecydował o przeprowadzeniu dodatkowych badań CATI i PAPI w celu uzyskania wymaganej próby, a uzyskane nadwyżki z każdej gminy zostały rozłożone także na powiaty. Zależności te, zarówno wśród mieszkańców jak i przedsiębiorców, prezentują poniższe tabele.

Tabela 48 Liczba uczestników konsultacji społecznych z mieszkańcami oraz z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Liczba uczestników konsultacji z mieszkańcami	Liczba uczestników konsultacji z przedsiębiorcami
Biała	1	0
Branice	34	0
Głubczyce	0	0
Głuchołazy	2	1
Grodków	0	1
Kietrz	32	4
Korfantów	0	0
Lubrza	7	3
Łambinowice	19	9
Nysa	23	4
Otmuchów	0	2
Paczków	5	4
Prudnik	10	6
Skoroszyce	1	0
powiat głubczycki	15	4
powiat nyski	2	15
powiat prudnicki	0	1

Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Tabela 49 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych w poszczególnych powiatach z mieszkańcami

Biuro projektu:

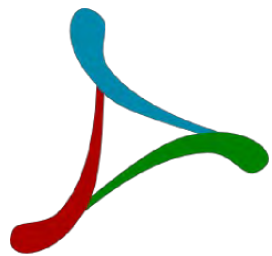
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Powiat	Gmina	Mieszkańcy								
		CATI		PAPI		CAWI		Konsultacje społeczne (uzupełnienie)		
		Nadwyżka	Suma	Nadwyżka	Suma	Nadwyżka	Suma	Nadwyżka z PAPI	Suma	
nyski	Głucholązy	5	60		60		60		50	
	Korfantów	10								
	Łambinowice									
	Nysa	40				60				
	Otmuchów									
	Paczków	5								
	Skoroszyce									
	Kamiennik					1				50
	Pakosławice					59				
prudnicki	Biała	20	60		60	0	60	13	50	
	Lubrza	20				30		15		
	Prudnik	20				30		22		
	Głogówek			60						
głubczycki	Branice	10	60		60	20	60	12	50	
	Głubczyce	20				20		10		
	Kietrz	30				18		13		
	Baborów			60		2				

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 50 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych w poszczególnych powiatach z przedsiębiorcami



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Powiat	Gmina	Przedsiębiorcy	
		CATI/PAPI	
		Nadwyżka	Suma
nyski	Głuchołazy		50
	Korfantów		
	Łambinowice		
	Nysa	48	
	Otmuchów	2	
	Paczków		
	Skoroszyce		
	Kamiennik		
	Pakosławice		
prudnicki	Biała	11	50
	Lubrza		
	Prudnik	39	
	Głogówek		
głubczycki	Branice		50
	Głubczyce		
	Kietrz	49	
	Baborów	1	

Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





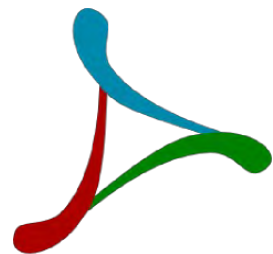
Miejscowości objęte badaniem prezentuje poniższe zestawienie:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
Baborów	Boguchwałów
	Czerwonków
	Księżę Pole
	Sucha Psina
Biała	Biała
	Chrzelice
	Gostomia
	Grabina
	Krobusz
	Ligota Bialska
	Łącznik
	Miłowice
	Mokra
	Nowa Wieś Prudnicka
	Ogiernicze
	Olbrachcice
	Otoki
	Pogórze
Prężyna	

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

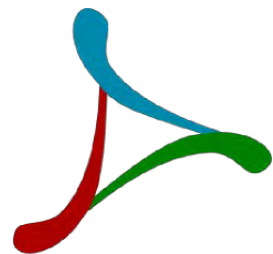
Gmina	Miejscowość
	Radostynia
	Rostkowice
	Solec
	Śmicz
	Wasiłowice
	Żabnik
Branice	Bliszczycze
	Boboluszki
	Branice
	Dzbańce
	Dzierżkowice
	Gródczany
	Jabłonka
	Lewice
	Michałkowice
	Niekazanice
	Posucice
	Uciechowice
	Wiechowice
Włodzienin	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
	Wódka
	Wysoka
Głogówek	Głogówek
	Góreczno
	Mochów
	Raławice Śląskie
	Stare Kotkowice
	Szonów
	Twardawa
	Wierzch
	Wróblin
	Zawada
	Głubczyce
Gadzowice	
Głubczyce	
Gołuszowice	
Grobniki	
Nowa Wieś Głubczycka	
Opawica	
Radynia	

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
	Równe
	Zopowy
	Zubrzyce
Głuchołazy	Bodzanów
	Charbielin
	Gierałcice
	Głuchołazy
	Konradów
	Markowice
	Nowy Las
	Nowy Świątów
	Pokrzywna
	Stary Las
	Sucha Kamienica
Grodków	Bąków
	Gałączyce
	Gnojna
	Grodków
	Jeszkotle
	Jędrzejów

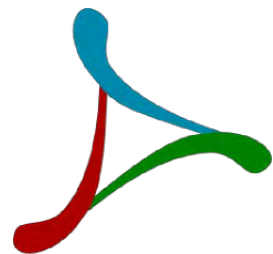


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
	Kolnica
	Młodoszowice
	Nowa Wieś Mała
	Polana
	Tarnów Grodkowski
	Więcmierzycy
	Żelazna
	Kamiennik
	Lipniki
	Dzierżysław
	Kietrz
	Kozłówki
	Nasiedle
	Nowa Cerekwia
	Pilszcz
	Rozumice
	Ściborzycy
	Ściborzycy Wielkie
Wojnowice	
Korfantów	Borek

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość	
	Gryzów	
	Korfantów	
	Kuropas	
	Kuźnica Ligocka	
	Myszowice	
	Niesiebudowice	
	Niesiebudowice	
	Piechocice	
	Przechód	
	Przydroże Małe	
	Przydroże Wielkie	
		Puszyna
		Rączka
Rynarcice		
Rzymkowice		
Stara Jamka		
Ścinawa		
Ścinawa Mała		
Ścinawa Nyska		
Węża		

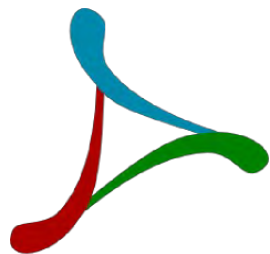


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
	Wielkie Łąki
	Włodary
	Włostowa
Lubrza	Dytmarów
	Jasiona
	Krzyżkowice
	Laskowice
	Lubrza
	Nowy Browiniec
	Prężynka
	Skrzypiec
	Trzebina
Łambinowice	Budzieszowice
	Drogoszów
	Jasienica Dolna
	Łambinowice
	Malerzowice Wielkie
	Mańkowice
	Piątkowice

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
	Sowin
	Szadurczyce
	Wierzbie
Nysa	Biała Nyska
	Buków
	Domaszkowice
	Głębinów
	Hanuszów
	Jędrzychów
	Kępnica
	Konradowa
	Koperniki
	Kubice
	Lipowa
	Morów
	Nysa
	Radzikowice
	Regulice
	Sękowice
Opole	Opole

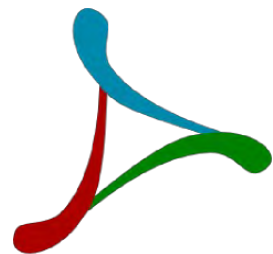


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
Otmuchów	Broniszowice
	Grądy
	Jarnołów
	Jasienica Górna
	Kańków
	Kijów
	Kwiatków
	Ligota Wielka
	Lubiatów
	Łąka
	Maciejowice
	Nieradowice
	Otmuchów
	Piotrowice Nyskie
	Ratnowice
	Rysiwice
	Sarnowice
	Śliwice
Wierzbno	
Paczków	Dziewiętilice

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
	Gościce
	Kamienica
	Kozielno
	Lisie Kąty
	Paczków
	Stary Paczków
	Trzeboszowice
	Ujeździec
	Unikowice
	Biechów
Pakośćawice	Pakośćawice
	Prusinowice
	Rzymiany
	Czyżowice
Prudnik	Łąka Prudnicka
	Mieszkowice
	Moszczanka
	Niemysłowice
	Piorunkowice
	Prudnik



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Miejscowość
	Rudziczka
	Szybowice
Skoroszyce	Brzeziny
	Chróstcina
	Czarnolas
	Giełczyce
	Makowice
	Mroczkowa
	Sidzina
	Skoroszyce
	Stary Grodków
	Zdzieszowice

Źródło: Opracowanie własne.

Podczas badania respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące m.in.:

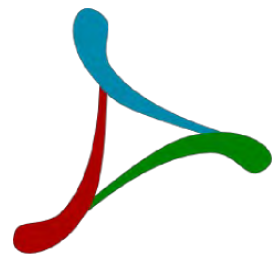
- celu najczęściej odbywanej codziennej podróży;
- preferencji wyboru środka transportu;
- oczekiwanych rozwiązań w obszarze transportu publicznego, dróg, ścieżek rowerowych, pieszych ciągów komunikacyjnych oraz parkingów.

Do realizacji badania wykorzystano formularze, które zostały wcześniej zaakceptowane przez Zamawiającego.

6.2. Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Badanie opinii na temat możliwych rozwiązań usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 przeprowadzone zostało w formie wywiadów (CATI, CAWI oraz wywiadów indywidualnych)

z mieszkańcami i przedsiębiorcami. Lista miejscowości wybranych do badania została zaprezentowana w punkcie 1.1. *Charakterystyka badania*. Rozkład próby badawczej prezentuje poniższa tabela. W badaniach brały udział osoby powyżej 13 roku życia.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

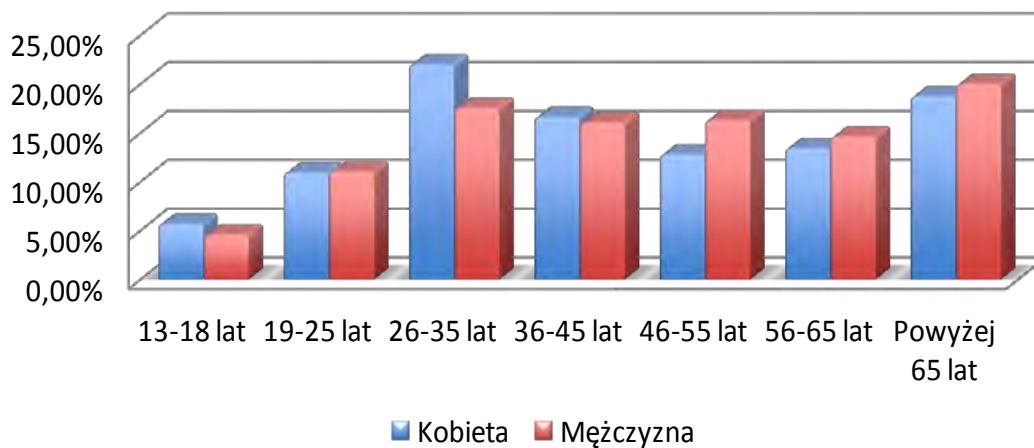
Tabela 51 Rozkład próby badawczej wśród mieszkańców

Wiek	Kobieta	Mężczyzna	Ogółem
13-18	5,66%	4,55%	5,17%
19-25	10,90%	11,01%	10,95%
26-35	21,99%	17,53%	20,27%
36-45	16,60%	16,04%	16,36%
46-55	12,76%	16,27%	14,29%
56-65	13,40%	14,60%	13,93%
Powyżej 65 lat	18,69%	20,00%	19,03%
Suma końcowa	100,00%	100,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Rozkład próby badawczej uwzględniający płeć i wiek respondentów prezentuje poniższy wykres.

Wykres 22 Rozkład próby badawczej wśród mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne.



Strukturę zawodową respondentów w podziale na miejscowości objęte badaniem prezentuje poniższa tabela.

Tabela 52 Status zawodowy mieszkańców w podziale na gminy

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

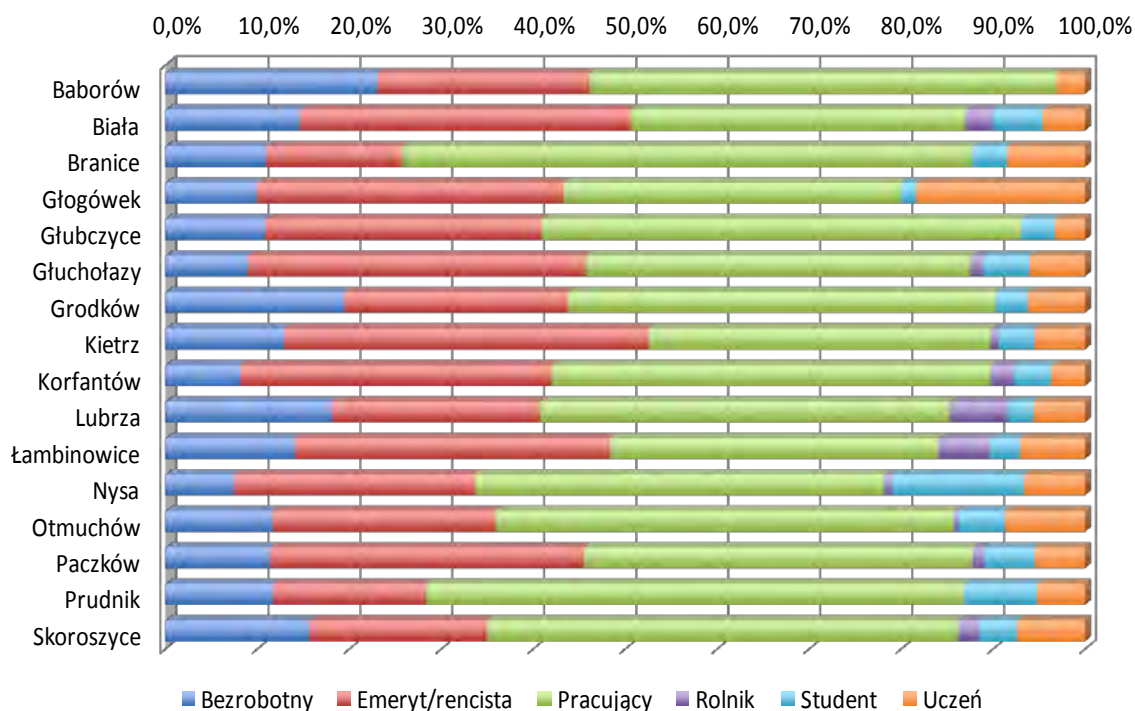
Gmina	Bezrobotny	Emeryt/ rencista	Pracujący	Rolnik	Student	Uczeń
Baborów	23,1%	23,1%	50,8%	0,0%	0,0%	3,1%
Biała	14,6%	36,0%	36,4%	2,9%	5,4%	4,6%
Branice	11,0%	14,8%	62,0%	0,0%	3,8%	8,4%
Głogówek	10,0%	33,3%	36,7%	0,0%	1,7%	18,3%
Głubczyce	10,9%	30,1%	52,2%	0,0%	3,6%	3,3%
Głuchołazy	9,0%	36,8%	41,9%	1,3%	5,1%	6,0%
Grodków	19,5%	24,3%	46,5%	0,0%	3,5%	6,2%
Kietrz	12,9%	39,6%	37,3%	0,8%	3,9%	5,5%
Korfantów	8,2%	33,9%	47,8%	2,4%	4,1%	3,7%
Lubrza	18,1%	22,6%	44,6%	6,3%	2,8%	5,6%
Łambinowice	14,1%	34,3%	35,7%	5,6%	3,3%	7,0%
Nysa	7,5%	26,1%	44,5%	0,9%	14,4%	6,6%
Otmuchów	11,7%	24,2%	49,8%	0,4%	5,2%	8,7%
Paczków	11,4%	34,2%	42,2%	1,3%	5,5%	5,5%
Prudnik	11,8%	16,6%	58,5%	0,0%	8,0%	5,2%
Skoroszyce	15,7%	19,4%	51,2%	2,3%	4,1%	7,4%
Suma końcowa	12,6%	27,9%	46,5%	1,6%	5,3%	6,1%

Źródło: Opracowanie własne.



Powyższe dane prezentuje również wykres poniżej.

Wykres 23 Status zawodowy mieszkańców w podziale na gminy



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu poproszono respondentów, aby określili jaki środek transportu najczęściej wybierają do podróżowania. Wśród możliwych odpowiedzi wskazano następujące rodzaje przemieszczania się:

- pieszo,
- autobusem,
- pociągiem
- samochodem,
- motocyklem/ skuterem,
- rowerem.

W poniższej tabeli zaprezentowano wskazaną przez respondentów strukturę odpowiedzi.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

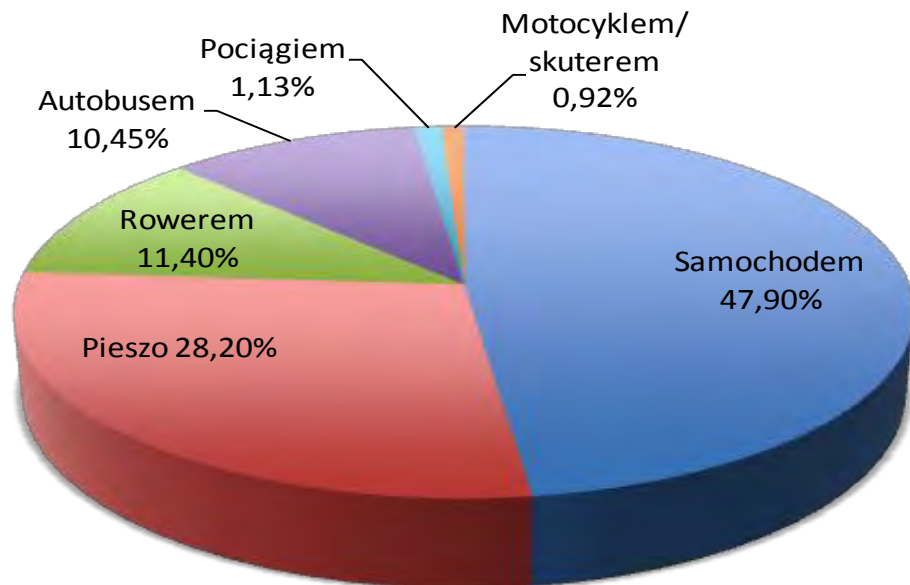
Tabela 53 Środki transportu wybierane przez mieszkańców

Podróż:	Udział (%)
samochodem	47,90%
pieszo	28,20%
rowerem	11,40%
autobusem	10,45%
motocyklem/ skuterem	1,13%
pociągiem	0,92%
Suma końcowa	100,0%

Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę środków transportu wybieranych przez wszystkich mieszkańców.

Wykres 24 Środki transportu wybierane przez mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału jasno wynika, że największa grupa respondentów (47,90%) do przemieszczania się wybiera samochód. Aż 28,20% respondentów



przemieszcza się pieszo, a 11,40% porusza się rowerem. Autobus wybrało 10,45% respondentów. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

Sytuację dotyczącą preferencji wyboru środka transportu, w podziale na poszczególne gminy, przedstawia poniższa tabela i wykres.

Tabela 54 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu, sytuacja w podziale na gminy

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Samochodem	Pieszko	Rowerem	Autobusem	Motocyklem/ skuterem	Pociągiem
Baborów	43,08%	41,54%	6,15%	9,23%	0,00%	0,00%
Biała	42,92%	31,25%	11,25%	13,75%	0,00%	0,83%
Branice	53,45%	20,26%	12,93%	13,36%	0,00%	0,00%
Głogówek	30,00%	33,33%	13,33%	10,00%	5,00%	8,33%
Głubczyce	44,60%	42,45%	9,71%	2,88%	0,00%	0,36%
Głucholazy	44,07%	32,20%	8,90%	13,14%	0,85%	0,85%
Grodków	34,35%	39,57%	14,78%	9,57%	0,43%	1,30%
Kietrz	47,45%	37,25%	8,63%	6,27%	0,39%	0,00%
Korfantów	55,87%	21,05%	10,93%	10,12%	0,81%	1,21%
Lubrza	60,21%	22,89%	9,51%	6,34%	0,00%	1,06%
Łambinowice	49,77%	15,02%	18,31%	4,23%	12,21%	0,47%
Nysa	48,70%	23,77%	6,96%	19,42%	0,58%	0,58%
Otmuchów	48,46%	18,50%	16,74%	14,54%	0,00%	1,76%
Paczków	48,03%	32,31%	10,48%	7,86%	0,00%	1,31%
Prudnik	53,61%	26,12%	12,03%	7,22%	0,34%	0,69%
Skoroszyce	48,83%	30,05%	8,92%	10,80%	0,47%	0,94%



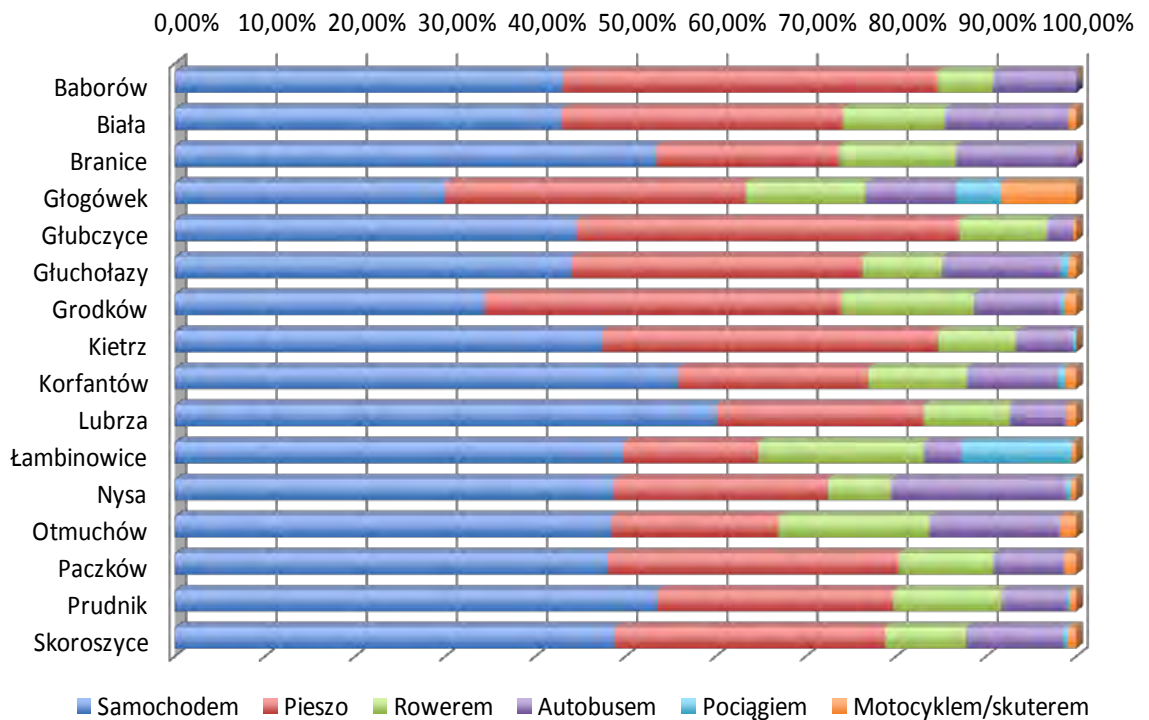
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Samochodem	Pieszko	Rowerem	Autobusem	Motocyklem/ skuterem	Pociągiem
Suma końcowa	48,40%	28,42%	11,14%	10,07%	1,07%	0,90%

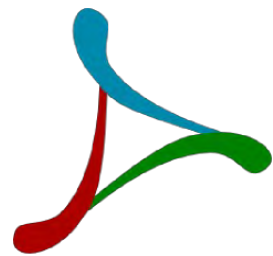
Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 25 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu w podziale na gminy



Źródło: Opracowanie własne

W kolejnym pytaniu zapytano mieszkańców o ilość wykonywanych w ciągu dnia podróży. Pojedyncza podróż odbywana była na kierunku dom – punkt docelowy – dom. Każda z przebadanych osób mogła odbyć kilka podróży (np. z domu do pracy, następnie z pracy na zakupy, itd.).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 55 Ilość podróży wykonywanych w ciągu dnia przez mieszkańców

Ilość podróży	Udział
1 podróż	51,2%
2 podróże	32,1%
3 podróże	16,7%
Suma	100,0%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak wynika z powyższej tabeli najczęściej osób (51,2%) odbywa tylko jedną podróż dziennie, dwie podróże odbywa 32,1% mieszkańców, natomiast najmniej osób (16,7%) podróżuje 3 razy w ciągu jednego dnia.

Wszystkie podróże respondentów zostały także podzielone ze względu na swój cel.

Tabela 56 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin

Gmina	Praca	Szkoła	Studia	Zakupy	Rozrywka	Zdrowie	Inne
Baborów	18,3%	1,1%	0,6%	31,7%	28,9%	15,6%	3,9%
Biała	21,7%	2,7%	1,6%	39,4%	9,2%	17,1%	8,2%
Branice	24,4%	5,7%	0,7%	37,3%	5,7%	19,0%	7,2%
Głubczyce	16,7%	1,6%	1,1%	37,3%	17,7%	21,1%	4,5%
Głuchołazy	17,0%	3,5%	2,4%	39,2%	15,9%	15,0%	6,9%
Grodków	28,8%	4,7%	0,6%	33,4%	3,4%	17,8%	11,3%
Kietrz	16,0%	4,8%	1,2%	41,8%	7,8%	21,9%	6,5%
Korfantów	22,0%	3,1%	1,8%	35,3%	11,3%	17,2%	9,4%
Lubrza	20,9%	3,1%	2,3%	39,6%	10,2%	14,3%	9,6%



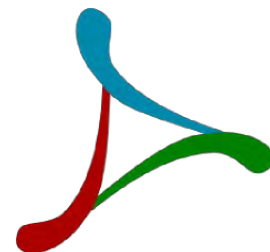
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

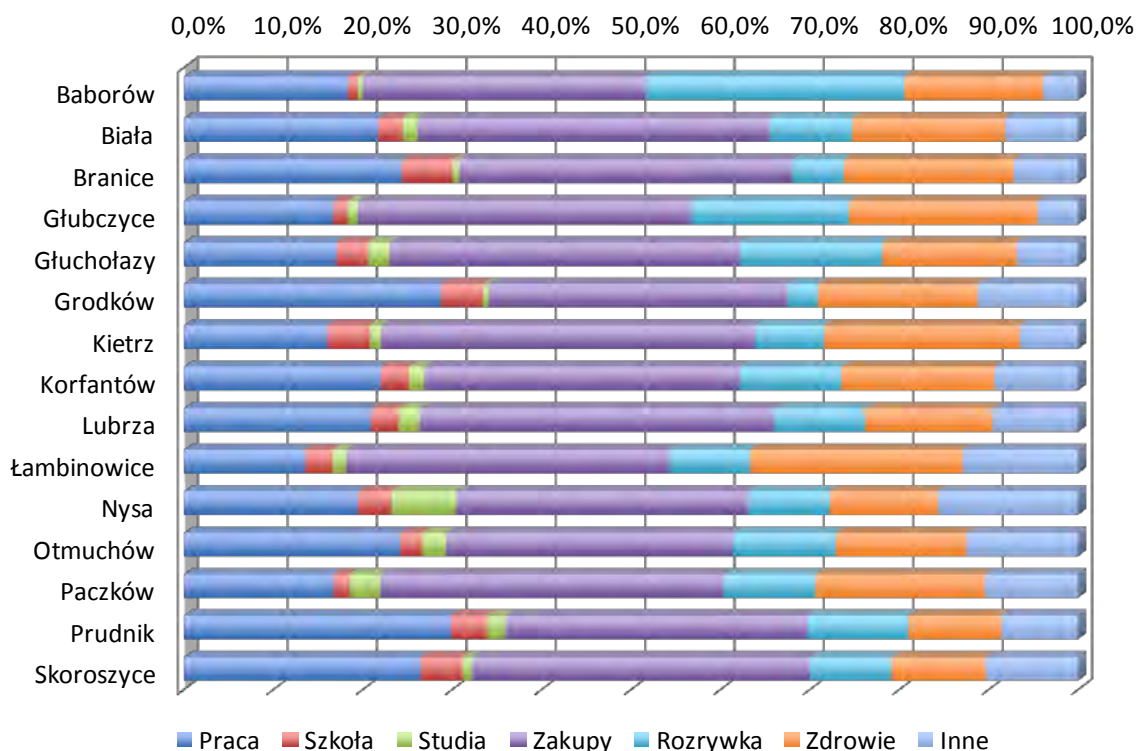
Gmina	Praca	Szkoła	Studia	Zakupy	Rozrywka	Zdrowie	Inne
Łambinowice	13,5%	3,1%	1,5%	36,3%	9,0%	23,8%	12,9%
Nysa	19,5%	3,7%	7,3%	32,6%	9,2%	12,1%	15,7%
Otmuchów	24,2%	2,4%	2,7%	32,0%	11,5%	14,7%	12,5%
Paczków	16,7%	1,8%	3,4%	38,5%	10,2%	19,0%	10,4%
Prudnik	29,9%	4,1%	2,0%	33,8%	11,3%	10,4%	8,6%
Skoroszyce	26,4%	4,8%	1,0%	37,8%	9,1%	10,6%	10,3%
Suma końcowa	20,7%	3,5%	2,3%	36,5%	10,8%	16,7%	9,5%

Źródło: Opracowanie własne.



Wartości te zaprezentowano również na poniższym wykresie.

Wykres 26 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Jak można zauważyć na powyższym wykresie najczęstszym celem podróży respondentów były zakupy (36,5%), a najrzadszym studia (2,3%).

W dalszej części opracowania, zamieszczono wykresy ilustrujące sposób przemieszczania się ludności w podziale na gminy. Uwzględniono tu również poszczególne powody, które skłaniają respondentów do podróży.

Poniżej zaprezentowano wszystkie dane – dla każdej motywacji osobno. W wierszach zamieszczono miejsca zamieszkania, w kolumnach gminy celu podróży.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 27 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja praca, cz. 1

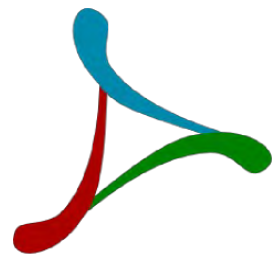
Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Gmina celu podróży							
	Biała	Branice	Głubczyce	Głuchołazy	Grodków	Kietrz	Korfantów	Lubrza
Biała	41,3%		2,5%				1,3%	
Branice		50,0%	23,2%			5,4%		
Głubczyce			70,5%			1,1%		
Głuchołazy				41,8%				
Grodków					61,3%			
Kietrz		5,3%	14,5%			48,7%		
Korfantów	0,9%						55,7%	
Lubrza	7,8%							33,0%
Łambinowice							5,4%	
Nysa				4,4%			1,5%	
Otmuchów								
Paczków								
Prudnik	7,0%			9,8%				6,3%
Skoroszyce					2,9%			
Poza OF PN 2020			8,3%			8,3%		

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 28 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja praca, cz. 2

Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Gmina celu podróży						
	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Prudnik	Skoroszyce	Poza OF PN 2020
Biała		8,8%			16,3%		30,0%
Branice							21,4%
Głubczyce					3,2%		25,3%
Głuchołazy		27,5%			4,4%		26,4%
Grodków		9,7%	1,1%			2,2%	25,8%
Kietrz							31,6%
Korfantów	0,9%	21,7%					20,9%
Lubrza		2,6%			35,7%		20,9%
Łambinowice	28,4%	33,8%					32,4%
Nysa	0,7%	72,6%	1,5%	0,7%	0,7%		17,8%
Otmuchów		52,4%	23,3%	1,0%			23,3%
Paczków	1,2%	26,8%		42,7%			29,3%
Prudnik		7,0%			53,1%		16,8%
Skoroszyce		27,2%		3,9%		42,7%	23,3%
Poza OF PN 2020		8,3%			6,3%		68,8%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 29 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja szkoła, cz. 1

Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Biała	Branice	Głubczyce	Głuchołazy	Grodków	Kietrz	Korfantów	Lubrza
	Biała	45,5%						
Branice		22,7%	63,6%					
Głubczyce			75,0%					
Głuchołazy				53,8%				
Grodków					71,4%			
Kietrz						78,6%		
Korfantów							41,2%	
Lubrza	21,1%							57,9%
Łambinowice								
Nysa								
Otmuchów								
Paczków								
Prudnik				9,5%				
Skoroszyce					15,8%			
Poza OF PN 2020	20,0%					20,0%		

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

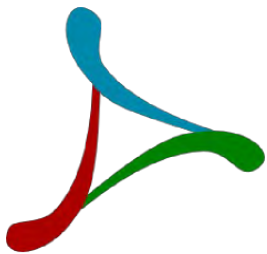
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 30 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja szkoła, cz. 2

Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Prudnik	Skoroszyce	Poza OF PN 2020
	Biała					27,3%	
Branice							13,6%
Głubczyce							25,0%
Głuchołazy		23,1%					23,1%
Grodków		7,1%					21,4%
Kietrz							21,4%
Korfantów		29,4%			11,8%		17,6%
Lubrza					5,3%		15,8%
Łambinowice	43,8%	37,5%					18,8%
Nysa		88,5%					11,5%
Otmuchów		20,0%	50,0%				30,0%
Paczków		9,1%		63,6%			27,3%
Prudnik		14,3%			61,9%		14,3%
Skoroszyce		21,1%				47,4%	15,8%
Poza OF PN 2020							60,0%



Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 31 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja studia, cz. 1

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Gmina celu podróży							
	Biała	Branice	Głubczyce	Głuchołazy	Grodków	Kietrz	Korfantów	Lubrza
Biała	16,7%							
Branice								
Głubczyce			20,0%					
Głuchołazy								
Grodków								
Kietrz						20,0%		
Korfantów								
Lubrza								
Łambinowice								
Nysa								
Otmuchów								
Paczków								
Prudnik								
Skoroszyce								
Poza OF PN 2020								

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 32 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja studia, cz. 2

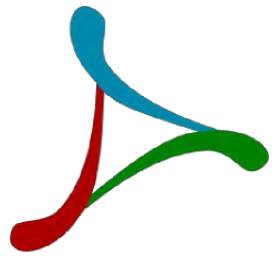
Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Gmina celu podróży						
	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Prudnik	Skoroszyce	Poza OF PN 2020
Biała		16,7%					66,7%
Branice							100,0%
Głubczyce							80,0%
Głuchołazy		50,0%					50,0%
Grodków							100,0%
Kietrz							80,0%
Korfantów		55,6%					44,4%
Lubrza		20,0%					80,0%
Łambinowice		33,3%					66,7%
Nysa		90,0%					10,0%
Otmuchów		63,6%					36,4%
Paczków		42,9%					57,1%
Prudnik		16,7%			16,7%		66,7%
Skoroszyce		20,0%					80,0%
Poza OF PN 2020							100,0%

Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Wykres 33 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zakupy, cz. 1

Gmina celu podróży	Biała	Branice	Głubczyce	Głuchołazy	Grodków	Kietrz	Korfantów	Lubrza
Gmina zamieszkania								
Biała	64,1%							
Branice		43,7%	32,5%			4,0%		
Głubczyce			82,9%					
Głuchołazy				43,9%				
Grodków					69,9%			
Kietrz			11,4%			73,1%		
Korfantów							37,9%	
Lubrza	7,7%							23,1%
Łambinowice	0,6%						1,1%	
Nysa				0,9%	1,3%		0,4%	
Otmuchów								
Paczków								
Prudnik	2,6%			2,6%			0,7%	
Skoroszyce				0,7%	11,9%			
Poza OF PN 2020			3,8%			2,6%		

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 34 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zakupy, cz. 2

Gmina celu podróży	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Prudnik	Skoroszyce	Poza OF PN 2020
Gmina zamieszkania							
Biała		2,1%			12,7%		21,1%
Branice							19,9%
Głubczyce		0,5%			0,5%		16,0%
Głuchołazy		36,0%			4,2%		15,9%
Grodków		3,5%					26,5%
Kietrz							15,5%
Korfantów	0,6%	39,7%			4,6%		17,2%
Lubrza		1,5%			52,3%		15,4%
Łambinowice	29,3%	52,5%					16,6%
Nysa		83,4%	0,4%	0,4%	0,4%		12,8%
Otmuchów		36,6%	41,5%	0,7%			21,1%
Paczków		23,9%	1,3%	56,0%			18,9%
Prudnik		15,8%			58,6%		19,7%
Skoroszyce		35,1%	0,7%			31,8%	19,9%
Poza OF PN 2020		1,3%			3,8%		88,5%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 35 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja rozrywka, cz. 1

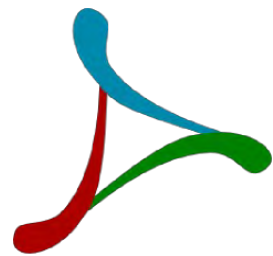
Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Gmina celu podróży							
	Biała	Branice	Głubczyce	Głuchołazy	Grodków	Kietrz	Korfantów	Lubrza
Biała	28,6%							
Branice		23,1%	3,8%					
Głubczyce			74,4%					
Głuchołazy				38,5%				
Grodków					18,2%			
Kietrz			3,0%			42,4%		
Korfantów							23,4%	
Lubrza					2,4%			31,0%
Łąbinowice								
Nysa				3,6%				
Otmuchów				4,4%				
Paczków								
Prudnik				13,2%			2,6%	5,3%
Skoroszyce					3,6%			
Poza OF PN 2020			1,5%					

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 36 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja rozrywka, cz. 2

Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Gmina celu podróży						
	Łąbinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Prudnik	Skoroszyce	Poza OF PN 2020
Biała		5,7%			14,3%		51,4%
Branice		3,8%					69,2%
Głubczyce		1,3%			1,3%		23,1%
Głuchołazy		32,3%			1,5%		27,7%
Grodków							81,8%
Kietrz							54,5%
Korfantów		36,2%			2,1%		38,3%
Lubrza		19,0%			4,8%		42,9%
Łąbinowice	11,8%	35,3%					52,9%
Nysa		62,5%		1,8%			32,1%
Otmuchów		17,8%	37,8%				40,0%
Paczków		15,4%		38,5%			46,2%
Prudnik		10,5%			21,1%		47,4%
Skoroszyce		17,9%				14,3%	64,3%
Poza OF PN 2020		3,0%			1,5%		93,9%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 37 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zdrowie, cz. 1

Gmina celu podróży	Biała	Branice	Głubczyce	Głuchołazy	Grodków	Kietrz	Korfantów	Lubrza
Gmina zamieszkania								
Biała	32,3%							
Branice		27,5%	48,4%			9,9%		
Głubczyce			85,2%	0,9%				
Głuchołazy				42,9%				
Grodków					69,6%			
Kietrz			7,4%			80,6%		
Korfantów				1,2%			34,9%	
Lubrza	9,8%						1,6%	18,0%
Łambinowice							25,5%	
Nysa					1,1%			
Otmuchów							1,7%	
Paczków				1,5%				
Prudnik		3,1%		3,1%				
Skoroszyce				9,8%	4,9%			
Poza OF PN 2020			6,3%			6,3%		

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 38 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja zdrowie, cz. 2

Gmina celu podróży	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Prudnik	Skoroszyce	Poza OF PN 2020
Gmina zamieszkania							
Biała					46,8%		21,0%
Branice							14,3%
Głubczyce					1,9%		12,0%
Głuchołazy		33,8%			6,5%		16,9%
Grodków		7,1%					23,2%
Kietrz							12,0%
Korfantów		37,3%			10,8%		15,7%
Lubrza		6,6%			42,6%		21,3%
Łambinowice	36,3%	23,5%			1,0%	1,0%	12,7%
Nysa		82,6%	1,1%		1,1%		14,1%
Otmuchów		53,4%	20,7%	1,7%			22,4%
Paczków		43,3%		35,8%			19,4%
Prudnik		34,4%			18,8%		40,6%
Skoroszyce		34,1%				19,5%	31,7%
Poza OF PN 2020					3,1%		84,4%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 39 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja inne, cz. 1

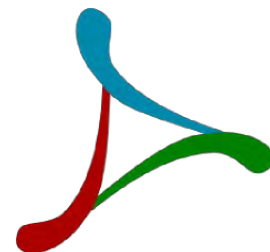
Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Gmina celu podróży							
	Biała	Branice	Głubczyce	Głucholązy	Grodków	Kietrz	Korfantów	Lubrza
Biała	48,3%						3,4%	
Branice		43,8%	9,4%			15,6%		
Głubczyce		4,5%	45,5%					
Głucholązy				41,7%				
Grodków					52,8%			
Kietrz			34,5%			37,9%		
Korfantów	2,6%						33,3%	
Lubrza	7,9%							15,8%
Łambinowice				2,3%			11,6%	
Nysa			0,9%		0,9%			
Otmuchów				2,3%	2,3%			
Paczków								
Prudnik				12,1%				9,1%
Skoroszyce				7,5%				
Poza OF PN 2020			6,7%			6,7%		

Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 40 Wykres przemieszczeń ludności w podziale na gminy – motywacja inne, cz. 2

Gmina zamieszkania \ Gmina celu podróży	Gmina celu podróży						
	Łambinowice	Nysa	Otmuchów	Paczków	Prudnik	Skoroszyce	Poza OF PN 2020
Biała		3,4%			17,2%		27,6%
Branice		6,3%					25,0%
Głubczyce		4,5%	4,5%		4,5%		36,4%
Głucholązy		25,0%			11,1%		22,2%
Grodków		11,1%				13,9%	22,2%
Kietrz							27,6%
Korfantów	2,6%	28,2%	2,6%		10,3%		20,5%
Lubrza		15,8%			39,5%		21,1%
Łambinowice	44,2%	23,3%					18,6%
Nysa	1,9%	84,0%	3,8%			0,9%	7,5%
Otmuchów		22,7%	47,7%	6,8%			18,2%
Paczków		10,8%	2,7%	64,9%			21,6%
Prudnik		18,2%			36,4%		24,2%
Skoroszyce		30,0%				42,5%	20,0%
Poza OF PN 2020		26,7%	6,7%				53,3%

Źródło: Opracowanie własne.



Następne pytanie dotyczyło wskazania przez mieszkańców zagadnień, które uważają za konieczne do modernizacji/ ulepszenia w swojej gminie/ powiecie.

Tabela 57 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji

Gmina	transport publiczny	drogi	ścieżki rowerowe	chodniki	parkingi
Biała	8,3%	27,8%	16,5%	27,2%	20,2%
Branice	13,9%	26,7%	23,3%	25,6%	10,5%
Głubczyce	5,3%	31,0%	24,4%	24,7%	14,5%
Głuchołazy	16,9%	21,6%	20,4%	25,9%	15,3%
Grodków	18,0%	15,9%	30,9%	18,5%	16,6%
Kietrz	13,5%	28,0%	19,8%	28,0%	10,7%
Korfantów	16,5%	24,8%	20,9%	22,4%	15,4%
Lubrza	13,3%	30,7%	20,4%	24,1%	11,5%
Łambinowice	20,5%	32,5%	19,7%	14,9%	12,4%
Nysa	17,3%	22,5%	19,0%	21,8%	19,3%
Otmuchów	16,4%	24,6%	23,7%	21,3%	14,0%
Paczków	14,5%	23,6%	23,1%	22,8%	16,0%
Prudnik	14,7%	26,5%	20,4%	24,6%	13,9%
Skoroszyce	13,0%	26,3%	19,8%	22,3%	18,5%
Suma końcowa	14,5%	25,8%	21,4%	23,3%	15,0%

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

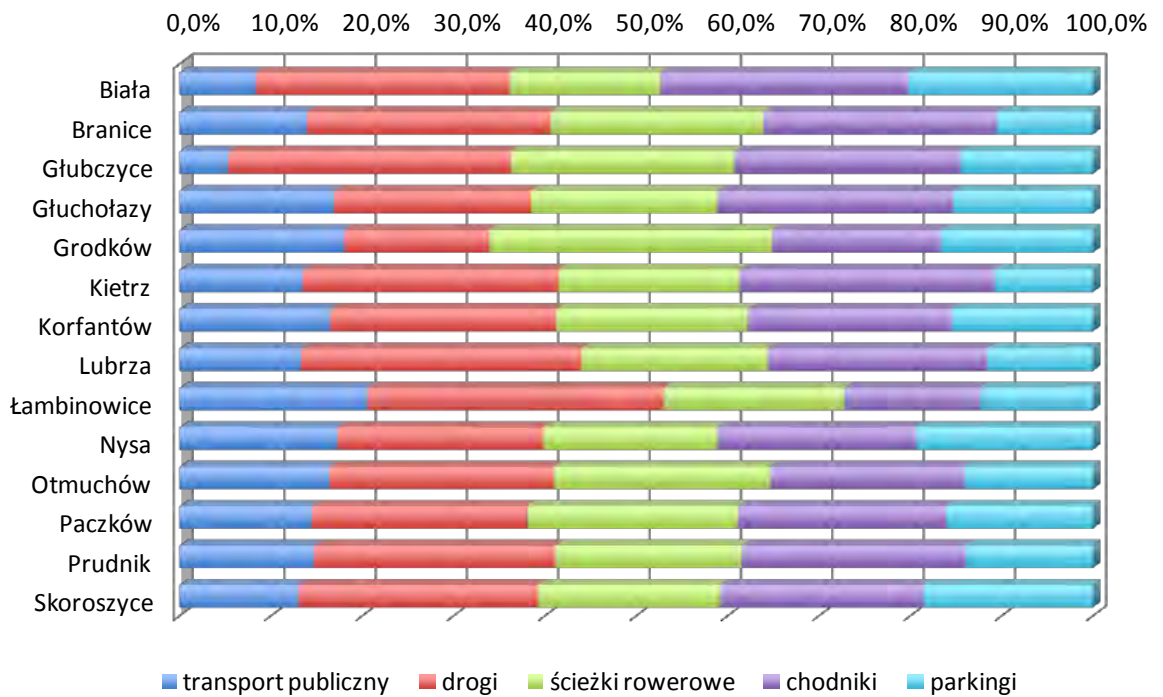
Źródło: Opracowanie własne.

Zależność tę prezentuje także poniższy wykres. Zaznaczono na nim obszary problemowe, które mieszkańcy danej gminy wytypowali do modernizacji.



Wykres 41 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

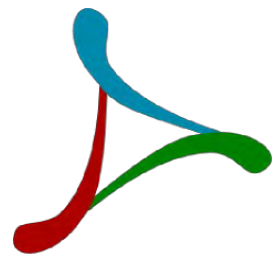
W kolejnym pytaniu mieszkańcy zostali poproszeni o odniesienie się do tych samych kwestii w kontekście zamieszkiwanego powiatu. Zależności te prezentują poniższa tabela oraz wykres.

Tabela 58 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji

	powiat nyski	powiat głubczycki	powiat prudnicki
transport publiczny	17,3%	15,3%	13,3%
drogi	24,5%	28,2%	27,9%
ścieżki rowerowe	21,2%	26,4%	20,8%
chodniki	21,2%	17,5%	22,5%
parkingi	15,8%	12,6%	15,5%
suma końcowa	100,0%	100,0%	100,0%

Źródło: Opracowanie własne.

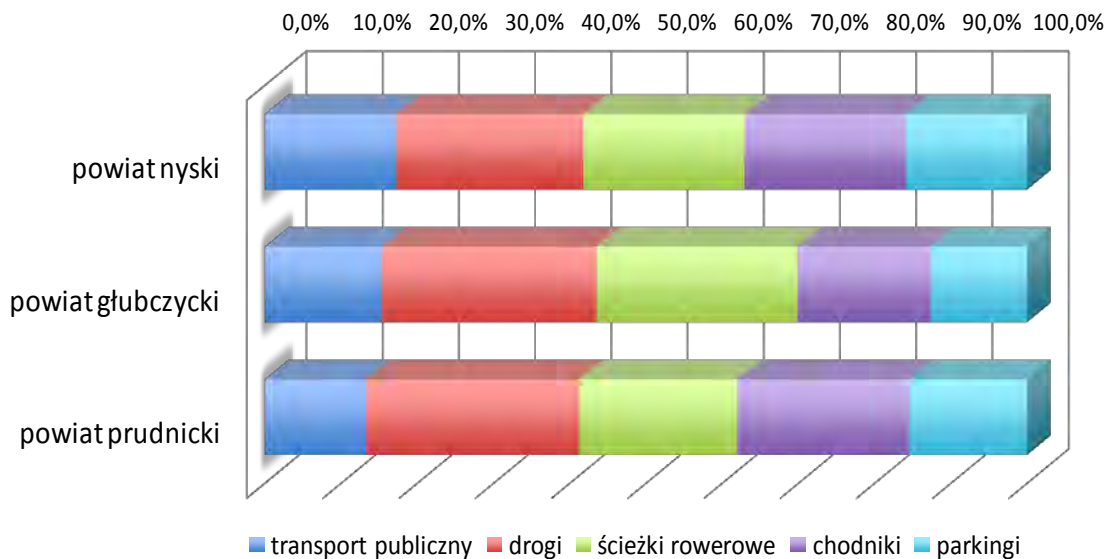
Wykres 42 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

W dalszej części ankiety mieszkańcy oraz przedsiębiorcy zostali poproszeni o wskazanie 3 najważniejszych problemów, dotyczących transportu publicznego w gminie, którą zamieszkują. Chodziło o wskazanie tych problemów, które powinny zostać rozwiązane w pierwszej kolejności. Wyniki zaprezentowano w tabeli poniżej.

Tabela 59 Obszary problemowe w transporcie publicznym w podziale na gminy

Gmina	rzadko kursująca komunikacja publiczna	brak połączenia komunikacją publiczną	nieczyste rozkłady jazdy lub ich brak	brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	zły stan techniczny taboru i przystanków	zła jakość komunikacji publicznej
Baborów	33,3%	33,3%	22,2%	0,0%	11,1%	0,0%
Biała	48,3%	19,0%	3,4%	5,2%	15,5%	8,6%
Branice	62,4%	15,3%	3,5%	8,2%	7,1%	3,5%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

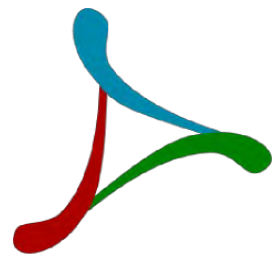
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

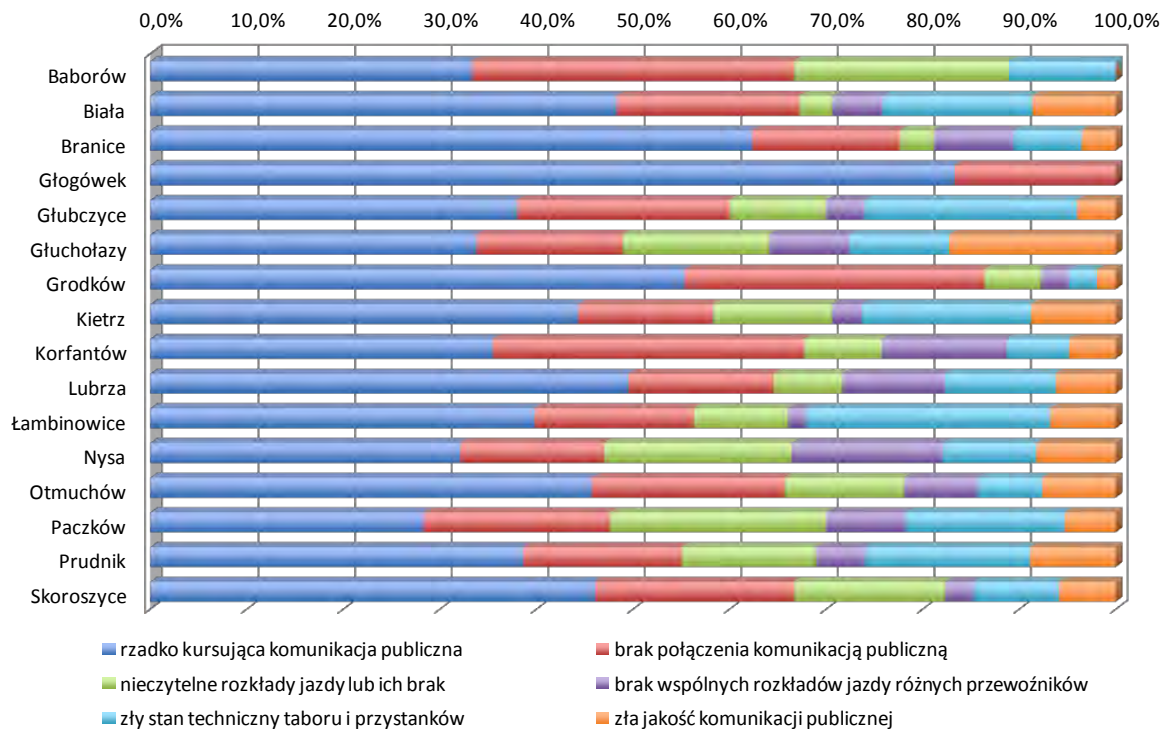
Gmina	rzadko kursująca komunikacja publiczna	brak połączenia komunikacją publiczną	nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak	brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	zły stan techniczny taboru i przystanków	zła jakość komunikacji publicznej
Głogówek	83,3%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Głubczyce	38,0%	22,0%	10,0%	4,0%	22,0%	4,0%
Głuchołazy	33,8%	15,2%	15,2%	8,3%	10,3%	17,2%
Grodków	55,3%	31,1%	5,8%	2,9%	2,9%	1,9%
Kietrz	44,3%	13,9%	12,4%	3,1%	17,5%	8,8%
Korfantów	35,5%	32,3%	8,1%	12,9%	6,5%	4,8%
Lubrza	49,6%	15,0%	7,1%	10,6%	11,5%	6,2%
Łambinowice	39,8%	16,5%	9,7%	1,9%	25,2%	6,8%
Nysa	32,1%	14,9%	19,4%	15,7%	9,7%	8,2%
Otmuchów	45,7%	20,0%	12,4%	7,6%	6,7%	7,6%
Paczków	28,2%	19,4%	22,4%	8,2%	16,5%	5,3%
Prudnik	38,6%	16,5%	13,9%	5,1%	17,1%	8,9%
Skoroszyce	46,1%	20,6%	15,7%	2,9%	8,8%	5,9%
Suma końcowa	41,9%	18,5%	12,6%	6,8%	12,9%	7,3%

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki te zaprezentowano również na poniższym wykresie.



Wykres 43 Obszary problemowe w transporcie publicznym, w podziale na gminy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Według powyższych danych największym problemem w obszarze funkcjonowania transportu publicznego, w opinii mieszkańców i przedsiębiorców, jest rzadko kursująca komunikacja publiczna (41,9% respondentów udzieliło takiej właśnie odpowiedzi). Natomiast najmniej istotnym z problemów jest brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników (6,8%).

Poniżej przedstawiono tabele zawierające szczegółowe podsumowanie odpowiedzi mieszkańców na pytania otwarte. Rozwiązywanie problemów zewnętrznych jest zadaniem zarówno gmin, jak i powiatów.

Tabela 60 Gmina Biała

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy gminą Białą, a gminami ościennymi, zwłaszcza w kierunku Prudnika, Nysy, Opola, Wrocławia, Głubczyc.	Z



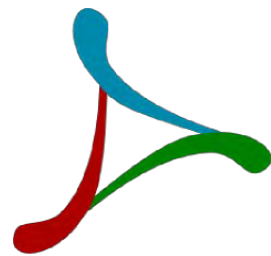
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Rzadko kursująca komunikacja publiczna w obrębie gminy Biała w kierunku sołectw Mokra, Grabina, Krobusz, Prężyna, Ogiernicze.	w
	Brak połączenia komunikacją publiczną pomiędzy gminą Biała, a Opolem i Szybowicami.	z
	Brak połączenia komunikacją publiczną w obrębie gminy Biała w kierunku sołectw Śmicz, Krobusz.	w
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak w Białej, głównie w centrum (Rynek).	w
	Zły stan techniczny taboru i przystanków oraz zła jakość komunikacji publicznej w Białej.	w
	Jako dodatkowe problemy zgłoszone przez mieszkańców w gminie Biała można wymienić: wandalizm (niszczone rozkłady jazdy), zbyt mało połączeń na obrzeżach Białej oraz drogie bilety za przejazdy komunikacją publiczną. Jako rozwiązanie wymienionych problemów mieszkańcy zaproponowali częstsze kontrole stanu przystanków, utworzenie większej liczby połączeń oraz, w niektórych przypadkach, zastąpienie obecnego taboru mniejszymi busami w celu obniżenia kosztów przejazdu.	w
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Biała, jako przybliżoną lokalizację dla realizacji projektu stworzenia centrów przesiadkowych, wskazali centrum Białej oraz kilka miejsc w Prudniku (m.in. ul. Kościuszki, ul. Wiejska, ul. Dąbrowskiego, okolice dworca PKS oraz centrum Prudnika). Kolejne miejsca to centrum Nysy oraz ul. Dworcowa w Głubczycach.	z

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 61 Gmina Branice



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy gminą Branice, a gminami ościennymi, zwłaszcza w kierunku Głubczyc, Raciborza, Kietrza, Opola, Nysy.	z
	Brak połączenia komunikacją publiczną pomiędzy gminą Branice, a Kędzierzynom-Koźle, Głubczycami, Opolem, Raciborzem.	z
	We Włodzieninie brak wspólnych rozkładów jazdy, skupiających różnych przewoźników.	w
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak w Branicach, głównie w centrum.	w
	Zły stan techniczny taboru i przystanków w Branicach i Głubczycach.	w/z
	Jako dodatkowe problemy zgłoszone przez mieszkańców w gminie Branice można wymienić: zbyt mało kursów na trasie Branice – Głubczyce – Opole, Głubczyce – Racibórz, Wiechowice – Głubczyce, Wiechowice – Racibórz. Jako rozwiązanie wymienionych problemów mieszkańcy zaproponowali zwiększenie liczby kursów oraz, w niektórych przypadkach, zastąpienie obecnego taboru mniejszymi busami w celu obniżenia kosztów przejazdu.	w
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Branice, jako przybliżoną lokalizację dla realizacji projektu stworzenia centrów przesiadkowych, wskazali centrum Branic, ulice Żymierskiego, Skłodowskiej i dworzec PKS oraz dworzec PKS w Głubczycach, a także dworzec w Kietrze.	z

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 62 Gmina Głubczyce

Biuro projektu:

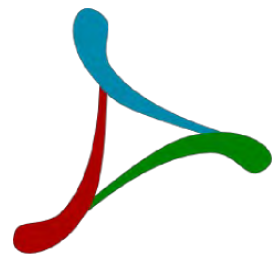
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy gminą Głubczyce, a gminami pobliskimi, zwłaszcza w kierunku Raciborza, Kędzierzyna-Koźła, Pilszcza, Opola.	z
	Brak połączenia komunikacją publiczną pomiędzy Głubzczycami a Wrocławiem, Kędzierzynom-Koźle, Pilszczem.	z
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak w Głubzczykach na Rynku i ul. 1 Maja.	w
	Zły stan techniczny taboru i przystanków oraz zła jakość komunikacji publicznej w Głubzczykach.	w
	Jako dodatkowe problemy zgłoszone przez mieszkańców w gminie Głubczyce można wymienić: brak sobotnich kursów z Głubczyc do Katowic i Raciborza oraz ogólny brak kursów w dni wolne i święta, małą ilość połączeń na trasie Głubczyce – Opole – Głubczyce, a także zawyżone ceny biletów względem jakości proponowanych usług. Jako rozwiązanie wymienionych problemów mieszkańcy zaproponowali reorganizację rozkładów jazdy oraz dopuszczenie innych przewoźników do obsługi wybranych kierunków.	w
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Głubczyce, jako przybliżoną lokalizację dla realizacji projektu stworzenia centrów przesiadkowych, wskazali tereny przy dworcu PKS w Głubzczykach oraz okolice sklepu Biedronka przy ul. Raciborskiej i szpitala przy ul. Skłodowskiej, a także ulice Moniuszki i Bałuckiego.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 63 Gmina Głuchołazy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy gminą Głuchołazy, a gminami ościennymi, zwłaszcza w kierunku Prudnika, Nysy, Opola, Wrocławia.	Z
	Brak połączenia komunikacją publiczną pomiędzy gminą Głuchołazy, a Nysą, Suchą Kamienicą, Nowym Lasem.	Z
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak w Głuchołazach, głównie na ulicy Wyszyńskiego.	W
	Zły stan techniczny taboru i przystanków oraz zła jakość komunikacji publicznej w Głuchołazach w szczególności na dworcach PKS i PKP.	W
	Jako dodatkowe problemy zgłoszone przez mieszkańców w gminie Głuchołazy można wymienić: przepelnione autobusy w kierunku Prudnika oraz Opola, zbyt drogie bilety, rzadko kursujące pociągi, brak zadaszenia na dworcu, brak korelacji połączeń komunikacyjnych pomiędzy Polską a Republiką Czeską. Jako rozwiązanie wymienionych problemów mieszkańcy zaproponowali utworzenie większej liczby połączeń oraz obniżenie cen biletów, a także remont dworca oraz przeanalizowanie rozkładów jazdy.	W
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Głuchołazy, jako przybliżoną lokalizację dla realizacji projektu stworzenia centrów przesiadkowych, wskazali centrum Głuchołaz oraz ul. Wyszyńskiego, a także dworzec PKP/PKS w Nysie i ul. Raclawicką.	Z

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 64 Gmina Grodków

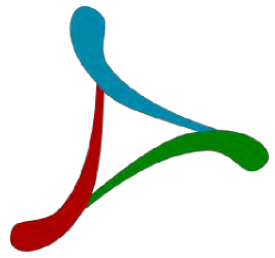
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy gminą Grodków, a gminami ościennymi, zwłaszcza w kierunku Nysy, Opola, Brzegu, Wrocławia.	z
	Brak połączenia komunikacją publiczną pomiędzy gminą Grodków a Opolem i Nysą.	z
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub jego brak w Grodkowie, głównie w centrum (Rynek) i na dworcu.	w
	Zła jakość komunikacji publicznej na trasie Grodków-Brzeg.	w
	Jako dodatkowe problemy zgłoszone przez mieszkańców w gminie Grodków można wymienić: zbyt mało kursów w godzinach popołudniowych, zbyt małą ilość połączeń z poszczególnych sołectw w gminie do Grodkowa. Jako rozwiązanie wymienionych problemów mieszkańcy zaproponowali częstsze kursowanie i zwiększenie ilości autobusów na poszczególnych trasach.	w
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Grodków, jako przybliżoną lokalizację dla realizacji projektu stworzenia centrów przesiadkowych, wskazali centrum Grodkowa oraz okolice dworca PKP/PKS, ul. Warszawską.	z

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 65 Gmina Skoroszyce

Problem	Opis problemu	wew. /zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy gminą Skoroszyce a Grodkowem.	z
	Brak połączenia komunikacją publiczną pomiędzy gminą Skoroszyce a Opolem, Nysą oraz Gierałczycami i Czarnolasem	z
	Brak połączenia komunikacją publiczną w obrębie gminy, w kierunku sołectwa Sidzina.	w
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Skoroszyce, jako przybliżoną lokalizację dla realizacji projektu stworzenia centrów przesiadkowych wskazali Nysę (okolice Dworca PKP).	z

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 66 Gmina Łambinowice

Problem	Opis problemu	wew. /zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna na trasach: Łambinowice – Jasienica Dolna, Drogoszów, Wierzbie, Piątkowice, Mańkowie.	w
	Brak połączenia komunikacją publiczną pomiędzy gminą Łambinowice a gminami Nysa, Korfantów, Niemodlin, Tułowice.	z
	Zły stan techniczny taboru i przystanków: Łambinowice (Dworzec PKP), Jasienica Dolna oraz Budzieszowice.	w
	Innymi problemami wskazywanymi przez mieszkańców gminy są: opóźnienia, zbyt mała liczba kursów oraz niepunktualność, a także godziny kursowania	z/w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew. /zew.
	niedostosowane do potrzeb mieszkańców.	
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Łambinowice, jako przybliżoną lokalizację dla realizacji projektu stworzenia centrów przesiadkowych, wskazali miasta: Nysę i Paczków oraz miejscowość Łambinowice.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 67 Gmina Kietrz

Problem	Opis problemu	wew. /zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy Kietrzem a Głubczycami i Raciborzem oraz miejscowością Kietrz a sołectwami Pilszcz, Dzierżysław, Rozumice.	w/z
	Brak połączenia komunikacją publiczną w godzinach popołudniowych i wieczornych pomiędzy gminą Kietrz a Głubczycami i Raciborzem oraz miejscowością Kietrz a sołectwami Pilszcz, Dzierżysław, Rozumice.	w/z
	Zły stan techniczny taboru i przystanków na terenie gminy Kietrz.	w
	Innym problemem wskazywanym przez mieszkańców gminy jest zbyt wysoki stosunek ceny biletów do jakości funkcjonowania komunikacji publicznej.	w/z
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Kietrz, jako przybliżoną lokalizację dla realizacji projektu stworzenia centrów przesiadkowych wskazali okolice dworca PKP w Głubczycach oraz okolice Rynku lub dworca PKS w Kietrz.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 68 Gmina Otmuchów

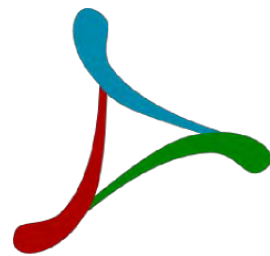
Problem	Opis problemu	wew. /zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy Otmuchowem a Nysą oraz Otmuchowem a sołectwami gminy.	w/z
	Brak połączenia komunikacją publiczną pomiędzy Otmuchowem a Kijowem, Grądami oraz Broniszowicami, a także pomiędzy gminą Otmuchów a większymi ośrodkami miejskimi (Opole, Wrocław).	w/z
	Zły stan techniczny taboru i przystanków: nieczytelne rozkłady jazdy na terenie Lubiatowa.	w
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Otmuchów jako lokalizację centrum przesiadkowego wskazują okolice dworca PKS w Otmuchowie oraz okolice Rynku lub dworca PKS w Nysie.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 69 Gmina Paczków

Problem	Opis problemu	wew. /zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna pomiędzy Paczkowem a Nysą, Opolem, Kłodzkiem oraz Ząbkowicami.	w/z
	Zły stan techniczny taboru i przystanków: nieczytelne rozkłady jazdy na terenie gminy (w szczególności Dworzec PKS w Paczkowie).	w
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Paczków jako lokalizację centrum przesiadkowego wskazują ulicę Staszica w Paczkowie.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



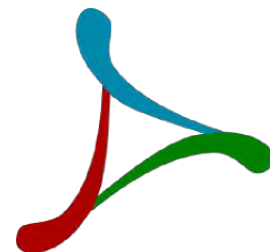
Tabela 70 Gmina Lubrza

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna z gminy Lubrza w kierunku gmin ościennych: Nysy, Krapkowic.	z
	Rzadko kursująca komunikacja publiczna w obrębie sołectw gminy Lubrza: Laskowic, Prężynki, Trzebiny.	w
	Brak połączenia komunikacją publiczną z gminy Lubrza w kierunku gmin ościennych: Opola, Kluczborka, Prudnika, Gogolina, Nysy.	z
	Brak połączenia komunikacją publiczną w obrębie sołectw gminy Lubrza: Laskowice, Trzebiny, Skrzypca.	w
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak na terenie sołectwa Lubrza przy ul. Wolności oraz ul. Opolskiej	z
	Brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników na terenie sołectwa Lubrza przy ul. Wolności oraz ul. Opolskiej. Mieszkańcy wskazali również istnienie takiego problemu w Prudniku oraz Nysie.	z/w
	Zły stan techniczny taboru i przystanków na terenie gminy Lubrza przy ul. Wolności i Opolskiej. Zbyt mała liczba przystanków na terenie sołectwa Nowy Browiniec	w
	Zły stan techniczny taboru i przystanków na terenie gminy Prudnik, zwłaszcza na Placu Wolności.	z



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Zła jakość komunikacji publicznej na terenie sołectwa Trzebina.	w
	Zły stan techniczny taboru i przystanków na terenie gminy Prudnik, zwłaszcza na Placu Wolności.	z
	Zła jakość komunikacji publicznej na terenie sołectwa Trzebina.	w
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy najczęściej jako lokalizację centrum przesiadkowego wskazywali Prudnik, Lubrzę, Nysę oraz Trzebinę i Laskowice. Zdaniem mieszkańców centrum przesiadkowe w Prudniku powinno mieścić się na terenie dworca PKP lub PKS, natomiast w Lubrzy miałyby się ono mieścić przy ul. Opolskiej lub ul. Wolności.	w/z

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 71 Gmina Korfantów

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja publiczna z Korfantowa i sołectw gminy Korfantów do gmin ościennych, a zwłaszcza: Opola, Nysy, Prudnika.	z
	Rzadko kursująca komunikacja publiczna na terenie gminy Korfantów, zwłaszcza w mieście Korfantów oraz w sołectwach Węza i Gryżów. Rzadko kursująca komunikacja z Puszczy do Korfantowa	w
	Brak połączenia komunikacją publiczną zwłaszcza na trasie Korfantów – Opole i Ścinawa – Prudnik	z
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak	w

**Biuro projektu:**

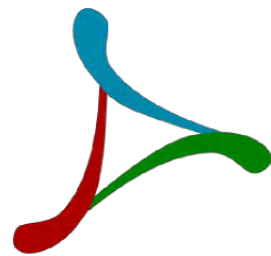
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	w sołectwach Przechód i Ścinawa.	
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak w gminie Prudnik	z
	Brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników w gminie Korfantów (przede wszystkim w sołectwach Przydroże oraz Korfantów).	w
	Brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników w gminach ościennych: Nysie i Opolu.	z
	Zły stan taboru i przystanków na terenie gminy Korfantów	w
	Brak połączeń w weekendy. Mieszkańcy zgłaszają propozycję stworzenia nowej trasy autobusowej, która będzie dowozić pasażerów na stację PKP Budzieszowice. Uważają też, że należy zwiększyć częstotliwości kursowania komunikacji publicznej w weekendy.	z
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Jako lokalizację potencjalnego centrum przesiadkowego mieszkańcy najczęściej wskazywali Plac Wolności w Korfantowie, jak również dworzec PKP w Łambinowicach oraz dworzec PKS w Nysie.	z

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 72 Gmina Prudnik



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja miejska na terenie gminy Prudnik. Dotyczy to zwłaszcza kursów do Prudnika z następujących sołectw: Czyżowice, Łąka Prudnicka, Moszczanka, Piorunkowice, Szybowice.	w
	Rzadko kursująca komunikacja miejska na terenie gminy Prudnik, zwłaszcza do gmin ościennych – z Moszczanki do Głuchołaz oraz pomiędzy miejscowością Prudnik i Głuchołazy	z
	Brak połączeń komunikacją miejską do ul. Karola Miarki	w
	Brak połączeń komunikacją publiczną z Szybowic, Łąki Prudnickiej i Moszczanki do Opola	z
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak: Dworzec PKP w Prudniku oraz ul. Kościuszki	w
	Brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników na terenie gminy Prudnik, zwłaszcza na dworcu oraz ul. Rostka.	w
	Zły stan techniczny taboru na terenie gminy Prudnik – jest przestarzały i, zdaniem mieszkańców, bardzo hałaśliwy. Zły stan przystanków, zwłaszcza przy ul. Kościuszki w Prudniku, brak przystanku przy ul. Karola Miarki.	w



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Zła jakość komunikacji publicznej na terenie gminy Prudnik.	w
	Brak kursowania komunikacji w soboty i w niedziele.	z
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Prudnik zgodnie twierdzą, że centrum przesiadkowe powinno być zlokalizowane w mieście Prudnik. Najczęściej wskazywane lokalizacje w Prudniku to dworzec PKP i dworzec PKS (przy ul. Kościuszki), centrum. Mieszkańcy wskazywali również lokalizację na terenie Nysy (w centrum lub przy dworcu PKP).	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 73 Gmina Nysa

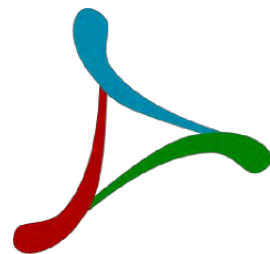
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Komunikacja publiczna	Rzadko kursująca komunikacja miejska na terenie gminy Nysa, pomiędzy miastem Nysa a miejscowościami: Biała Nyska, Domaszkowice, Koperniki, Regulice.	w
	Brak połączeń komunikacją miejską na terenie gminy Nysa zwłaszcza przy ul. Rodziewiczówny. Brak połączeń na ul. Nowowiejską w godzinach popołudniowych	w
	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak zwłaszcza w Nysie przy ul. Mickiewicza i ul. Rodziewiczówny	w
	Brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników na terenie gminy Nysa, zwłaszcza na dworcu oraz na ul. Rodziewiczówny	w

Strona 234 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Zły stan techniczny taboru PKS Nysa, brak klimatyzacji, brak przystanków, zwłaszcza przy ul. Rodziewiczówny w Nysie.	w
	Zła jakość komunikacji publicznej spowodowana zbyt małą częstotliwością kursowania autobusów, złym oznaczeniem linii autobusowych oraz częstym brakiem punktualności. Mieszkańcy wspomnieli również, że często jedzie kilka autobusów o tej samej porze, a potem godzinami nie ma żadnego połączenia.	w
	Brak synchronizacji PKP i PKS z MZK.	z
Lokalizacja centrum przesiadkowego	Mieszkańcy gminy Nysa zgodnie twierdzą, że centrum przesiadkowe powinno być zlokalizowane w mieście Nysa. Najczęściej wskazywane miejsca to dworzec PKP, centrum miasta, ul. Słowiańska, ul. Chopina.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym poruszonym zagadnieniem była prośba o wskazanie rozwiązań, których wdrożenie poprawiłoby stan sieci drogowej w poszczególnych gminach.



Tabela 74 Proponowane rozwiązania dotyczące dróg w poszczególnych gminach

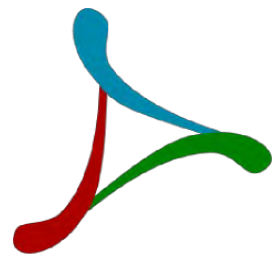
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	budowa nowych odcinków dróg	remont nawierzchni dróg	rydzielenie pasów do ewo-/prawoskrętów	montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach	budowa rond	przebudowa skrzyżowań	budowa przejść dla pieszych	inne
Baborów	0,0%	95,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
Biała	7,1%	64,3%	7,4%	1,1%	4,5%	5,6%	5,9%	4,1%
Branice	5,3%	70,5%	4,5%	2,0%	7,4%	4,9%	2,5%	2,9%
Głogówek	0,0%	93,6%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	4,3%
Głubczyce	5,6%	65,6%	1,3%	2,0%	11,5%	5,9%	4,3%	3,9%
Głucholazy	4,3%	67,1%	2,4%	3,8%	7,6%	3,8%	7,6%	3,3%
Grodków	2,0%	46,5%	6,5%	10,5%	17,5%	10,0%	2,0%	5,0%
Kietrz	8,1%	67,9%	4,9%	2,7%	4,9%	2,7%	3,9%	4,9%
Korfantów	8,4%	65,7%	5,6%	1,4%	7,7%	4,2%	2,8%	4,2%
Lubrza	12,2%	72,3%	3,7%	1,2%	1,2%	2,4%	4,0%	3,0%
Łambinowice	6,3%	76,7%	2,1%	1,1%	1,6%	0,0%	4,8%	7,4%
Nysa	10,0%	50,2%	6,6%	5,0%	14,9%	5,4%	3,3%	4,6%
Otmuchów	10,7%	60,4%	6,0%	0,0%	8,1%	5,4%	5,4%	4,0%
Paczków	11,0%	62,6%	3,7%	4,9%	6,5%	4,1%	5,3%	2,0%
Prudnik	7,0%	52,8%	7,5%	9,5%	6,4%	6,2%	2,6%	8,0%
Skoroszyce	9,7%	62,3%	5,3%	4,0%	3,6%	1,2%	5,3%	8,5%
Suma końcowa	7,6%	64,0%	4,7%	3,7%	6,9%	4,3%	4,1%	4,8%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

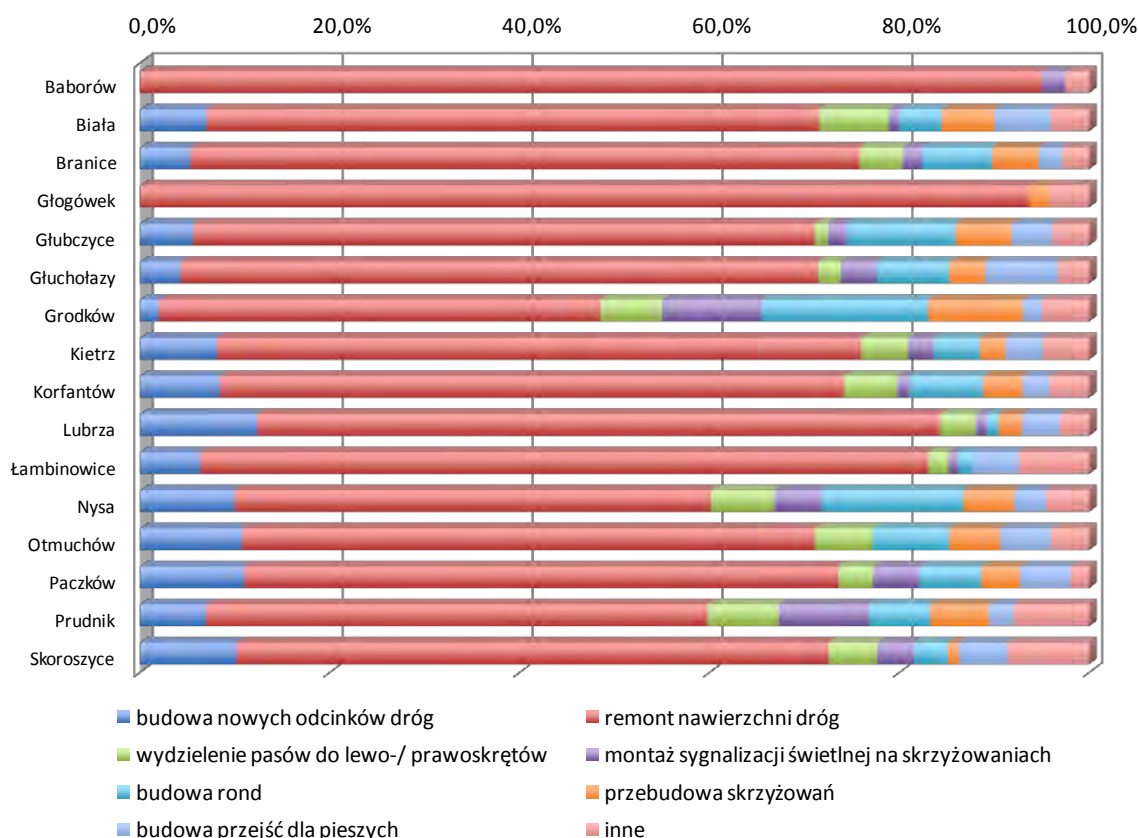
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Jak można zauważyć, mieszkańcy oraz przedsiębiorcy z poszczególnych gmin uważają, że priorytetem (64,0% respondentów udzieliło takiej odpowiedzi) w kwestii poprawy stanu dróg jest remont nawierzchni istniejących już odcinków. Według respondentów najmniejszą rolę (3,7%) odegra montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach. Zależności te ukazuje także poniższy wykres.

Wykres 44 Proponowane do wdrożenia rozwiązania dotyczące dróg, w podziale na gminy



Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej przedstawiono tabele zawierające szczegółowe podsumowanie odpowiedzi udzielonych przez mieszkańców na pytania otwarte. Rozwiązanie problemów zewnętrznych jest zadaniem zarówno gmin, jak i powiatów.



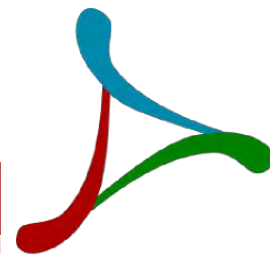
Tabela 75 Gmina Biała

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Biała wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg w obrębie gminy Biała w takich sołectwach jak: Grabina, Prężyna, Biała, Otoki, Kolnowice, Łącznik. Został wskazany również odcinek na trasie Łącznik – Nysa.	w/z
	Remont nawierzchni dróg w Białej. Ulice: Wolności, Kilińskiego, Prudnicka, Świerczewskiego, Lipowa, Szynowice, Moniuszki, Opolska, Nyska, Wodociągowa, Szkolna, Łąkowa, Staszica. Oprócz podanych ulic zostały wyszczególnione także odcinki na poszczególnych trasach w obrębie gminy, z Białej do: Nowej Wsi Prudnickiej, Ogiernicz, Śmicza, Olbrachcic, Grabiny, Pogórza, Radostyni, Chrzelic, Żabnika, Gostomii, Wasiłowic.	w
	Remont nawierzchni dróg powinien się także odbyć na odcinkach łączących gminę Biała z pobliskimi gminami tj.: z Lubrzą, Prudnikiem, Nysą, Korfantowem, Opolem, Ścinawą Małą, Głogówkiem.	z
	Wydzielenie pasów do lewo-/ prawoskrętu na odcinku Krapkowice – Prudnik, w Białej na ulicy Nyskiej i Szkolnej oraz na obwodnicy w kierunku Opola i Olbrachcic.	z/w
	Montaż sygnalizacji świetlnej przy skrzyżowaniach umiejscowionych przy budynkach oświatowych.	w
	Budowę ronda w miejscowości Olbrachcice w kierunku Prudnik/ Opole.	w



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Przebudowę skrzyżowań w gminie Biała na odcinku Biała – Józefów, w miejscowości Łącznik na ul. Świerczewskiego oraz w samej Białej na ul. Kilińskiego.	w/z
	Budowę przejść dla pieszych w Białej na ulicach: Prudnickiej, Szynowice, Moniuszki, Kilińskiego, Lipowej, Nyskiej oraz w obrębie gminy Biała w takich sołectwach jak Ligota Bialska, Krobusz, Olbrachcice.	w
	Jako inne problemy zgłoszono w samej Białej poprawę pasów na przejściu dla pieszych na ulicy Prudnickiej oraz poprawa nawierzchni asfaltowej na ulicy Czarnej.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 76 Gmina Branice

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Branice wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg w obrębie gminy Branice, w kierunkach takich jak Boguchwałowice, Bliszczycze, Kietrz, Wiechowice, Włodzienin oraz Głubczyce – Wiechowice, Zubrzyce – Głubczyce, Branice ul. Grunwaldzka.	w/z
	Remont nawierzchni dróg w Branicach. Ulice: Żymierskiego, Lwowska, Grunwaldzka, Słoneczna, Młyńska, Spadzista, Lwowska, Ogrodowa, Kościelna, Szkolna, Szpitalna. Oprócz podanych ulic zostały wyszczególnione także odcinki na poszczególnych	w/z



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	trasach z Branic do: Wiechowic, Głubczyc, Zubrzyc, Babic, Boboluszki, Chróścina, Dzbańce.	
	Wydzielenie pasów do lewo-/ prawoskrętu na odcinku Głubczyce ul. Jana Pawła II – Kochanowskiego, Głubczyce – Wiechowice, Uciechowice, Włodzienin, Grodczany – Jakubowice.	z/w
	Montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, w Głubczycach na skrzyżowaniu Jana Pawła II z Kochanowskiego, a w Branicach ul. Żymierskiego, Włodzienin.	w
	Budowę ronda w miejscowości Branice (okolice Biedronki) oraz w Głubczycach na ul. Jana Pawła II	w
	Przebudowę skrzyżowań, w Branicach ul. Szpitalna-Żymierskiego, w Lewicach od strony Włodzienina, w Uciechowicach – skręt na Pilszcz	w/z
	Budowę przejść dla pieszych w Branicach na ulicy Żymierskiego.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 77 Gmina Głubczyce

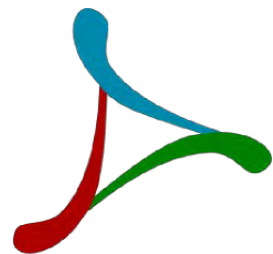
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Głubczyce wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg w Głubczycach na ulicach: Wiązowej, Dzierżonia, połączenie Wrocławskiej z Grunwaldzką, droga polna od Słonecznej do Powstańców, a także odcinek na trasie Dobieszów – Opawica	w

Strona 240 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Remont nawierzchni dróg w Głubczycach. Ulice: Raciborska, Dworcowa, Kwiatowa, Niepodległości, Jana Pawła II, Bończyka, Mickiewicza, Żeromskiego, Fabryczna, Sobieskiego, Plebiscytowa, Wodna, Reymonta, Poczтовая, Ratuszowa, Grunwaldzka, Krakowska, Garbarska, Warszawska, Gdańska, Browarna, Targowa, Kochanowskiego, Staszica, Kościelna, Kręta, Powstańców, Kopernika. Oprócz podanych ulic zostały wyszczególnione także odcinki na poszczególnych trasach w obrębie gminy – z Głubczyc do: Równego, Wojnowic, Boguchwałowa, Babic, Dziećmarowa, Racibórza, Zubrzyc, Opawicy, Dobieszowa, Wódki, Bogdanowic.	w
	Wydzielenie pasów do lewo-/ prawoskrętów w Głubczycach na ulicach Kochanowskiego, Jana Pawła II, Kościelnej.	w
	Montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach w Głubczycach: przy ulicy Sosnowieckiej, Moniuszki, Garbarskiej, Niepodległości (sklep Lidl), Skłodowskiej (szpital).	w
	Budowę ronda w Głubczycach: w okolicy kościoła, ulica Moniuszki, Garbarska, Sosnowiecka, Wrocławska, Żeromskiego, Sobieskiego, Gdańska, 1 Maja.	w
	Przebudowę skrzyżowań w gminie Głubczyce na odcinkach ulic: 1 Maja, Moniuszki, Raciborskiej, Kochanowskiego, Krasińskiego, Sosnowieckiej, Kościelnej.	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Budowę przejść dla pieszych w Głubczycach na ulicach Wiejskiej, Miarki, Warszawskiej, Grunwaldzkiej, Żeromskiego, Chrobrego, Kopernika, Dworcowej, Sosnowieckiej, Kozielskiej.	w
	Jako inne problemy konieczne do rozwiązania zgłoszono reorganizację znaków drogowych na ulicy Słowackiego i Powstańców w Głubczycach, ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych w centrum tego miasta.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 78 Gmina Głuchołazy

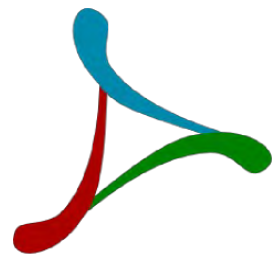
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Głuchołazy wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg w Głuchołazach na ulicy Wita Stwosza, Lutosławskiego, os. Tysiąclecia.	w
	Remont nawierzchni dróg w Głuchołazach. Ulice: Kościuszki, Wita Stwosza, Wyspiańskiego, Mickiewicza, Kolejowa, Wrocławska, Świdnicka, Opolska, Sobieskiego, Kopernika, Żeromskiego, Tylna, Kościuszki, Nałkowskiej, Elsnera, gen. Okulickiego, Ogińskiego oraz drogi osiedlowe.	w
	Remont nawierzchni dróg powinien się także odbyć na odcinkach łączących gminę Głuchołazy z pobliskimi gminami tj.: z Prudnikiem, Nysą, Opolem, Nowym Lasem, Gierałticami.	z
	Wydzielenie pasów do lewo-/ prawoskrętu na odcinku	z/w

Strona 242 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Głuchołazy – Prudnik, Biskupów (skrzyżowanie) oraz w Głuchołazach: ulice Wyszyńskiego, Kościuszki, Jana Pawła II.	
	Montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach w Głuchołazach: na ulicy Wyszyńskiego, Jana Pawła II, Skłodowskiej, Kraszewskiego.	w
	Budowę rond w miejscowości Głuchołazy: koło mostu Andrzeja, ulice Wyszyńskiego, Grunwaldzka, Sikorskiego, Bohaterów Warszawy, Skłodowskiej, Mickiewicza oraz okolice szpitala.	w
	Przebudowę skrzyżowań w Głuchołazach: na ulicy Skłodowskiej, Wyszyńskiego, Wyspiańskiego, Bohaterów Warszawy, Sikorskiego, Chopina, Karłowicza, Szymanowskiego.	w
	Budowę przejść dla pieszych w Głuchołazach: na ulicy Sikorskiego, Konopnickiej, Opolskiej, Jana Pawła II, Kraszewskiego, Skłodowskiej, Kościuszki (basen), Wyszyńskiego (przenieść przejście przy szpitalu w inne miejsce).	w
	Zgłoszono też inne problemy. W Głuchołazach: podświetlenie przejścia dla pieszych koło mostu (ul. Sikorskiego), budowa oświetlenia na odcinku ul. Kościuszki – Stary Targ.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 79 Gmina Grodków

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Grodków wskazali:	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Budowę nowych odcinków dróg na odcinku Grodków – Otmuchów, Grodków – Opole, Grodków ul. Warszawska, Kasztanowa.	w/z
	Remont nawierzchni dróg w Grodkowie ulice: Mickiewicza, Rynek, Zawadzkiego, Opolska, Reymonta, Warszawska, Wrocławska, Sienkiewicza, Otmuchowska, Żeromskiego, Kochanowskiego, Krakowska, Wiejska. Oprócz podanych ulic zostały wyszczególnione także odcinki na trasach w obrębie gminy z Grodków. Trasy te prowadzą do: Niemodlina, Strzelina, Brzegu, Otmuchowa.	w/z
	Wydzielenie pasów do lewo-/ prawoskrętu na odcinku Grodków skrzyżowanie ulic Kasztanowej i Sienkiewicza, rondo Solidarności.	w
	Montaż sygnalizacji świetlnej przy skrzyżowaniach w Grodkowie: Rynek, Powstańców, Elsnera, Słowackiego, Kasztanowa, Sienkiewicza, Morcinka, Wrocławska.	w
	Budowę ronda w Grodkowie: skrzyżowanie Sienkiewicza z Morcinka.	w
	Przebudowę skrzyżowań w gminie Grodków na ulicy Kasztanowej i Sienkiewicza, Wrocławskiej i Wiejskiej.	w
	Budowę przejść dla pieszych w Grodkowie na ulicy Kościuszki i Sienkiewicza oraz w Gnojnej przy szkole.	w
	Jako inne problemy zgłoszono zmianę organizacji ruchu w Grodkowie, wprowadzenie ograniczenia ruchu w okolicy Rynku, poprawa oznakowania na ulicy Wrocławskiej.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Strona 244 z 297

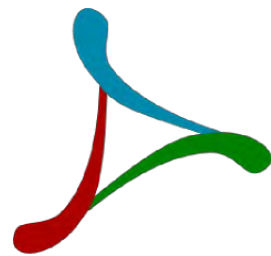


MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Tabela 80 Gmina Skoroszyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Skoroszyce wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg w obrębie gminy: Skoroszyce ul. Polna oraz Chróścina ul. Zacisze.	w
	Remont nawierzchni dróg w gminie, szczególnie w miejscowościach: Skoroszyce, Chróścina, Sidzina, Czarnolas i Mroczkowa.	w
	Remont nawierzchni dróg powinien się także odbyć na odcinkach łączących gminę Skoroszyce z gminą Nysa.	z
	Budowę ronda w miejscowości Skoroszyce, obok stacji BP.	w
	Jako inne problemy zgłoszono: poprawę systemu odprowadzania wód opadowych przy ul. Wolności w Skoroszycach, budowę ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy Chrósciną a Starym Grodkowem, brak wiaduktów w Nysie.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 81 Gmina Łambinowice

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Skoroszyce wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg: łączących Łambinowice z Goszczowicami i Piątkowicami oraz Nysą, a także odcinki dróg w obrębie gminy Łambinowice: ulice	z/w

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Szkolna i Ogrodowa.	
	Remont nawierzchni dróg w gminie: w miejscowościach Łambinowice (ul. Dworcowa, Obozowa, Parkowa), Bielice, Jasienica Dolna, Sowin, Wierzbie, Budzieszowice oraz Piątkowice.	w
	Wydzielenie pasów do lewo- /prawoskrętu w miejscowości Malerzowice oraz Łambinowicach i Nysie na ul. Grodkowskiej.	z/w
	Poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach poprzez montaż sygnalizacji świetlnej na obszarze miejscowości Łambinowice.	w
	Budowę ronda w Nysie na ul. Piłsudskiego, Sudeckiej i Jagiellońskiej (obok stacji paliw BP).	z
	Jako inne problemy zgłoszono: budowę przejść dla pieszych w Łambinowicach (ulica Zawadzkiego) oraz w Bielicach. Zgłoszono również pomysł likwidacji lub powiększenia ronda w Łambinowicach.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 82 Gmina Kietrz

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Skoroszyce wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg na terenie Kietrza (ul. Kilińskiego, ul. Różna, obwodnica Kietrza) oraz na	w

Strona 246 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	terenie Pilszcza.	
	Remont nawierzchni dróg w gminie Kietrz. Ulice Raciborska, Kołłątaja, Prusa, Głubczycka, Długa, Polna oraz Rynek.	w
	Wydzielenie pasów do lewo-/ prawoskrętu w miejscowości Kietrz (przy ul. Wojska Polskiego) oraz w Głubzyczach.	z/w
	Poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach poprzez montaż sygnalizacji świetlnej na ulicach Długiej i Raciborskiej w Kietrz oraz na ulicach w Pilszczu.	w
	Budowę ronda w Kietrz.	w
	Jako inne problemy zgłoszono: brak przejść dla pieszych w okolicach przedszkoli oraz przydrożne drzewa będące przyczyną wypadków śmiertelnych.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 83 Gmina Otmuchów

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Skoroszyce wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg na terenie Otmuchowa (ul. Klonowa, Reymonta, Ogrodowa, Konwaliowa) oraz budowa odcinka pomiędzy Ratnowicami i Trzeboszowicami.	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Remont nawierzchni dróg w gminie Otmuchów (ulice Fabryczna, Krakowska, Ogrodowa, Reymonta) oraz na terenie sołectw: Kijów, Kwiatków, Buków, Kałków, Nieradowice, Rysiowice.	w
	Wydzielenie pasów do lewo-/ prawoskrętu w miejscowości Otmuchów przy ul. Mickiewicza oraz w sołectwach Śliwice, Hanuszów oraz Wójcice.	w
	Poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach poprzez montaż sygnalizacji świetlnej na obwodnicy Otmuchowa w okolicach stacji paliw Orlen.	w
	Budowę ronda przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie.	w
	Jako inne problemy zgłoszono: brak przejść dla pieszych w okolicach ul. Wiejskiej, Kościuszki i Powstańców Śląskich w Otmuchowie oraz niebezpieczne skrzyżowanie ul. Krakowskiej z Warszawską, a także propozycję montażu progów zwalniających przy ul. Powstańców Śląskich.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 84 Gmina Paczków

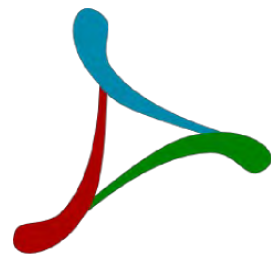
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Drogi	Jako rozwiązania proponowane do wdrożenia w celu poprawy stanu sieci drogowej, mieszkańcy gminy Skoroszyce wskazali:	
	Budowę nowych odcinków dróg łączących Paczków z Ząbkowicami, Ujeżdżcem, Kozielnem i Kłodzkiem.	w/z
	Remont nawierzchni dróg w gminie Paczków (ulice w mieście) oraz w sołectwach gminy, a także pomiędzy	w/z

Strona 248 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Paczkowem a Kozielnem i Ząbkowicami.	
	Wydzielenie pasów do lewo-/prawoskrętu w miejscowości Opole.	Z
	Poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach poprzez montaż sygnalizacji świetlnej na ul. Wesołej oraz na drodze w kierunku Kamienicy.	W
	Budowę ronda przy ul. Sienkiewicza i Jagiellońskiej w Otmuchowie.	W
	Jako inne problemy zgłoszono: brak przejść dla pieszych w okolicach Rynku w Paczkowie.	W

Źródło: Opracowanie własne.

W kwestii ścieżek rowerowych respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na trzy pytania. Pierwsze pytanie dotyczyło kwestii rozwoju sieci tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym (dojazd do pracy, do szkoły, na zakupy).

Tabela 85 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy

Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Baborów	75,0%	0,0%	25,0%
Biała	90,9%	8,2%	0,9%
Branice	81,6%	9,2%	9,2%
Głubczyce	91,7%	7,3%	1,0%
Głuchołazy	81,4%	17,8%	0,8%



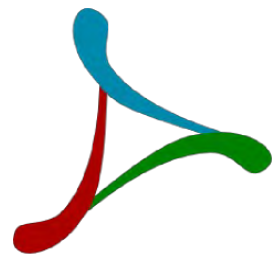
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

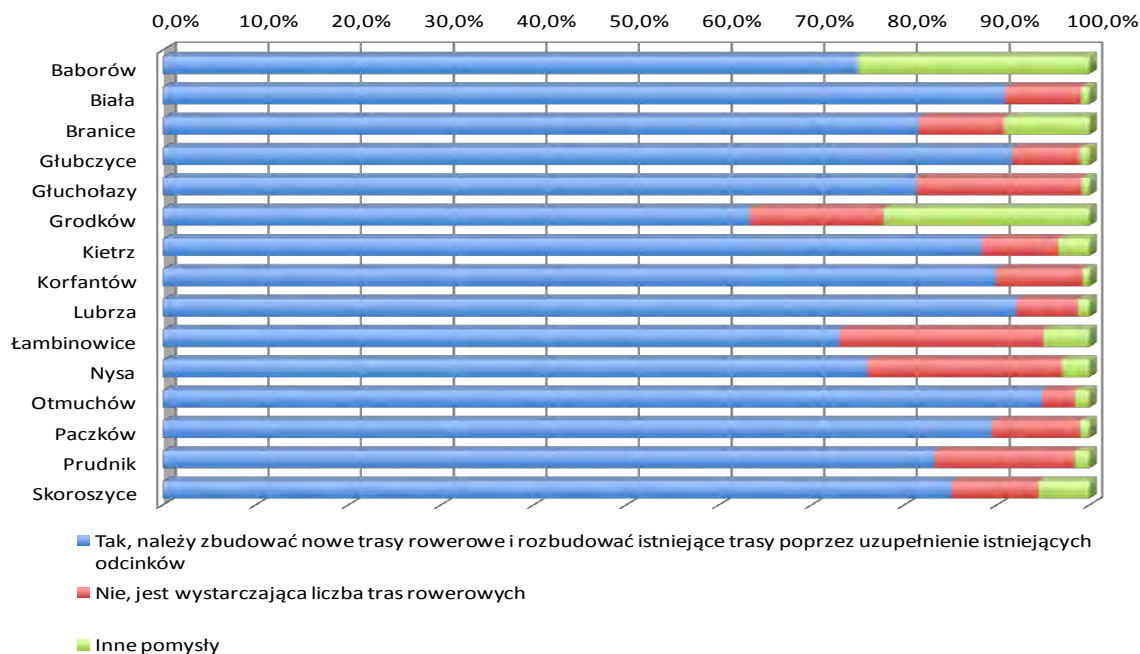
Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Grodków	63,4%	14,4%	22,2%
Kietrz	88,4%	8,3%	3,3%
Korfantów	89,9%	9,4%	0,7%
Lubrza	92,1%	6,7%	1,2%
Łambinowice	73,0%	22,0%	5,0%
Nysa	76,1%	21,0%	2,9%
Otmuchów	94,9%	3,6%	1,5%
Paczków	89,4%	9,5%	1,0%
Prudnik	83,2%	15,2%	1,6%
Skoroszyce	85,2%	9,4%	5,5%
Suma końcowa	84,2%	11,7%	4,1%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak prezentuje powyższa tabela, większość mieszkańców oraz przedsiębiorców (łącznie 84,2%) z poszczególnych gmin, uważa że należy rozwijać sieć tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym poprzez budowę nowych tras oraz uzupełnianie odcinków pomiędzy już istniejącymi ścieżkami. Tylko 11,7% respondentów uważa, że liczba tras rowerowych jest wystarczająca i nie ma konieczności ich dalszego rozwoju. Odpowiedzi te przedstawiono również na poniższym wykresie.



Wykres 45 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Następne pytanie także dotyczyło konieczności rozwoju sieci tras rowerowych, jednak tym razem pytano o ścieżki o charakterze rekreacyjnym.

Tabela 86 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy

Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Baborów	100,0%	0,0%	0,0%
Biała	91,2%	4,4%	4,4%
Branice	79,3%	9,8%	10,9%
Głubczyce	94,8%	5,2%	0,0%
Głuchołazy	89,8%	9,4%	0,8%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

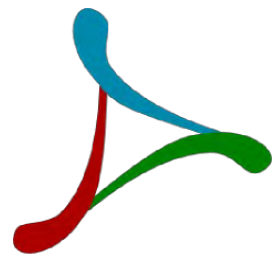
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Grodków	57,3%	18,5%	24,2%
Kietrz	89,4%	7,8%	2,8%
Korfantów	93,4%	3,3%	3,3%
Lubrza	80,6%	5,6%	13,8%
Łambinowice	63,6%	29,4%	7,0%
Nysa	78,5%	21,1%	0,4%
Otmuchów	91,0%	5,0%	4,0%
Paczków	92,6%	5,9%	1,6%
Prudnik	86,5%	11,9%	1,6%
Skoroszyce	79,7%	12,2%	8,1%
Suma końcowa	83,8%	10,5%	5,7%

Źródło: Opracowanie własne.

Również w tym wypadku większość respondentów (łącznie 83,8%) uważa, że należy rozwijać sieci tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym poprzez budowę nowych oraz uzupełnianie odcinków pomiędzy już istniejącymi trasami. Jedynie 10,5% osób stwierdziło, że ilość tras, istniejących w zamieszkiwanych przez nich gminach, jest wystarczająca. Dane te zaprezentowano także na poniższym wykresie.

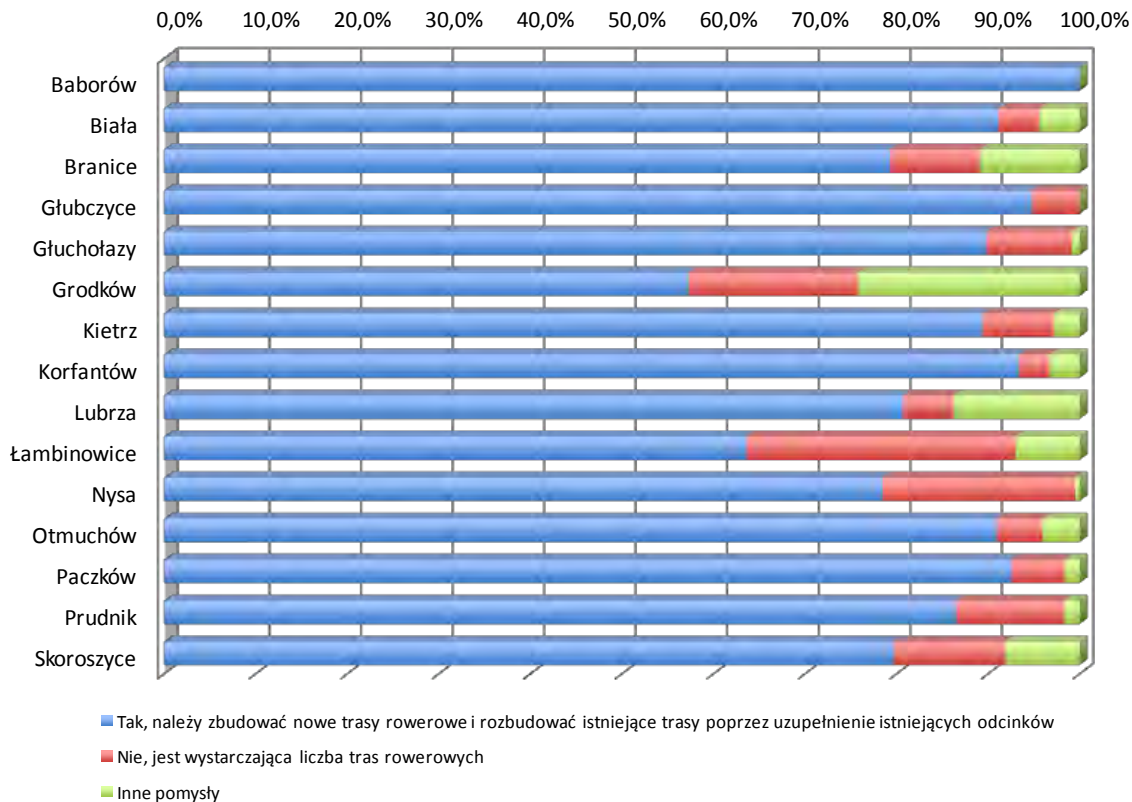
Wykres 46 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Następnie zapytano o działania, które według respondentów przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej. Spośród zaproponowanych rozwiązań, mieszkańcy i przedsiębiorcy najliczniej (40,5%) wskazywali odpowiedź *Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki i ulice)*. Zestawienie danych dotyczących tego pytania przedstawiają poniższa tabela i wykres.

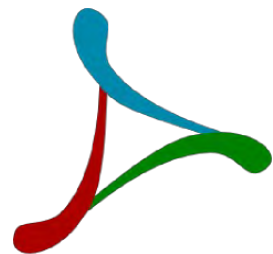


Tabela 87 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach

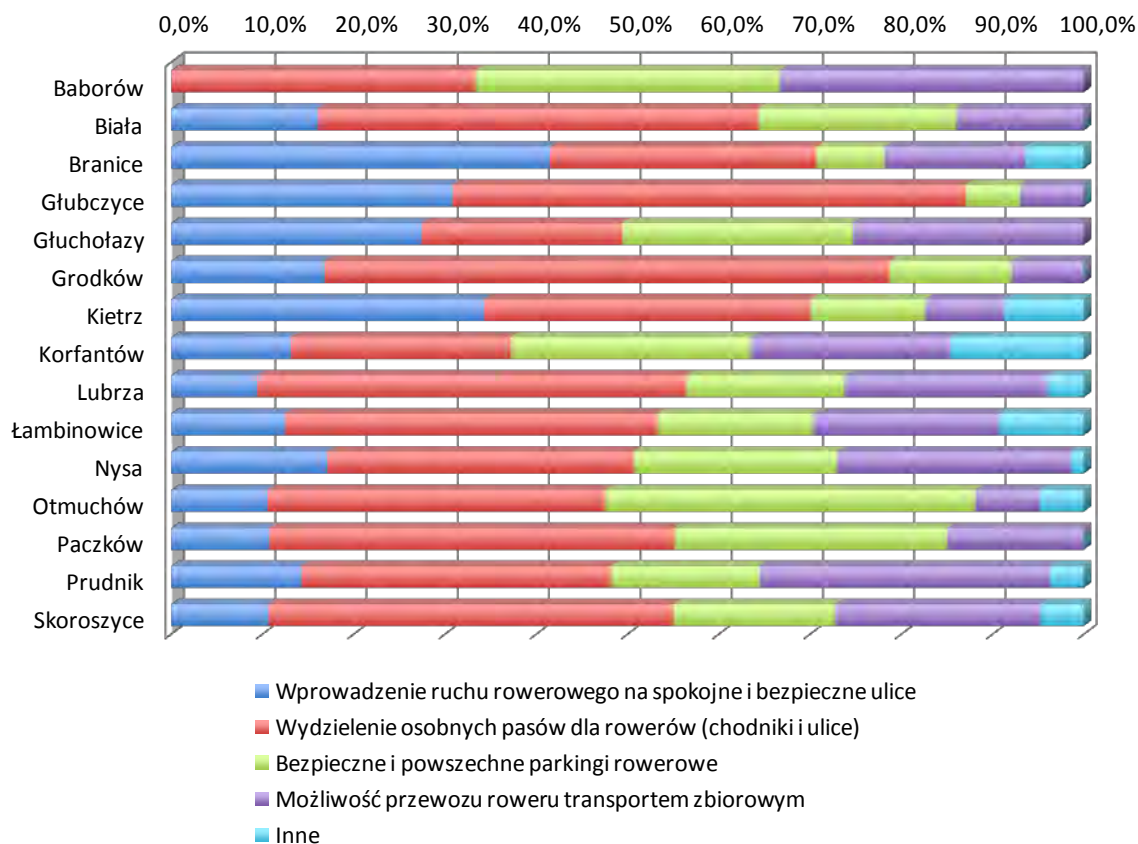
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki i ulice)	Bezpieczne i powszechne parkingi rowerowe	Możliwość przewozu rowerem transportem zbiorowym	Inne
Baborów	0,0%	33,3%	33,3%	33,3%	0,0%
Biała	16,1%	48,3%	21,7%	14,0%	0,0%
Branice	41,5%	29,3%	7,4%	15,4%	6,4%
Głubczyce	30,8%	56,2%	6,0%	7,0%	0,0%
Głuchołazy	27,5%	22,0%	25,3%	25,3%	0,0%
Grodków	16,8%	61,9%	13,4%	7,9%	0,0%
Kietrz	34,3%	35,7%	12,6%	8,7%	8,7%
Korfantów	13,1%	24,1%	26,3%	21,9%	14,6%
Lubrza	9,4%	47,0%	17,3%	22,3%	4,0%
Łambinowice	12,5%	40,8%	17,1%	20,4%	9,2%
Nysa	17,1%	33,6%	22,3%	25,7%	1,4%
Otmuchów	10,6%	37,0%	40,5%	7,0%	4,8%
Paczków	10,7%	44,4%	29,9%	15,0%	0,0%
Prudnik	14,3%	33,9%	16,3%	31,8%	3,7%
Skoroszyce	10,7%	44,4%	17,8%	22,5%	4,7%
Suma końcowa	18,7%	40,5%	19,5%	17,4%	3,9%

Źródło: Opracowanie własne.



Wykres 47 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej przedstawiono tabele zawierające szczegółowe podsumowanie odpowiedzi mieszkańców na pytania otwarte. Rozwiązanie problemów zewnętrznych jest zadaniem zarówno gmin, jak i powiatów.

Tabela 88 Gmina Biała

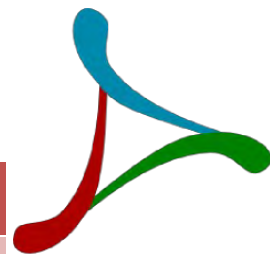
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w miejscowości Biała na odcinkach ulic: Prudnickiej, Opolskiej, Nyskiej.	w

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Biała na odcinkach z Białej do: Prudnika, Lubrzy, Głogówka, Dębiny, Gostomii, Krobusza, Korfantowa, Solca.	w
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Biała na odcinkach z Białej do: Solca, Prudnika oraz na odcinku Żabnik – Gostomia.	w
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Biała na odcinkach z Białej do: Prudnika, Lubrzy, Głogówka, Korfantowa, Solca, Mosznej, Republiki Czeskiej, nad Jezioro Nyskie oraz na odcinkach Moszna – Dębina, Ogiernicze – Moszna, Prudnik – Trzebina – Krzyżkowice, Pakosławice – Rzymiany, Prudnik – Gogolin.	w
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Biała na odcinkach z Białej do: Dębiny, Mosznej, Prudnika.	w
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice w Białej: Prudnicka, Opolska.	w
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów w Białej na ulicy Prudnickiej, Opolskiej oraz na odcinkach z Białej do Prudnika, Korfantowa, Dębiny, Mosznej, Śmicza.	z

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Utworzenie bezpiecznych i powszechnych parkingów rowerowych w Białej: w centrum, przy urzędach, boisku sportowym, basenie oraz na ulicy Opolskiej, a także w Prudniku i Pokrzywnej.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 89 Gmina Branice

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Branice na odcinkach z Branic do: Głubczyc, Kietrza, Raciborza, Bliszyc, Michałkowic.	w
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym na odcinkach z Branic do Czech.	z
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym na odcinkach z Branic do: Republiki Czeskiej, Włodzienina, Zamku, Wiechowic.	w
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice w Branicach: Szpitalna, 1 Maja.	w
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów w Branicach na ulicy Żymierskiego, Szpitalnej oraz na odcinkach Branice – Głubczyce i Branice – Kietrz.	z



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Utworzenie bezpiecznych i powszechnych parkingów rowerowych w Branicach przy sklepach.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 90 Gmina Głubczyce

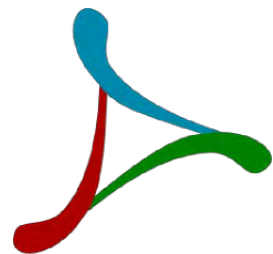
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym na terenie całego miasta Głubczyce m.in. wzdłuż dróg: Kochanowskiego, Sobieskiego, Pocztovej, Warszawskiej, Królowej Jadwigi, Lipowej, Jana Pawła II, Żeromskiego i wzdłuż drogi prowadzącej do parku oraz przez park.	w
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Głubczyce, na odcinkach z Głubczyc do okolicznych miejscowości oraz do Opola, Nysy, Raciborza, Republiki Czeskiej, Baborowa, Lasu Marysieńki.	z
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Głubczyce na odcinkach z Głubczyc do Bogdanowic, Grobnik, Gołuszowic, Gadzowic, pomiędzy parkiem miejskim a Aleją Lipową, wzdłuż ulic Wrocławskiej, Sobieskiego, Jana Pawła II.	w
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Głubczyce na odcinkach z Głubczyc do Opola, Nysy, Raciborza, Republiki Czeskiej, Bogdanowic, Lasu	z

Strona 258 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Marysieńki, przez tereny leśne, Gadzowice, wzdłuż Al. Lipowej.	
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Głubczyce w kierunku granicy polsko-czeskiej.	z
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice w Głubczycach: ulice Chopina, Wyspiańskiego, Broniewskiego, Kopernika, Parkową, wzdłuż starych nieużywanych torów kolejowych (nasyp).	w
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów w Głubczycach na ulicy Kochanowskiego, Żeromskiego, Pocztovej, Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Al. Lipowej, Jana Pawła II, Wrocławskiej, Dzierżonia, Raciborskiej, Kopernika oraz na trasie Głubczyce – Grobniki, Głubczyce – Pietrowice, Głubczyce – Gołuszowice.	z
	Utworzenie bezpiecznych i powszechnych parkingów rowerowych w Głubczycach na ulicy Sobieskiego, w parku miejskim, obok szpitala.	w

Źródło: Opracowanie własne.



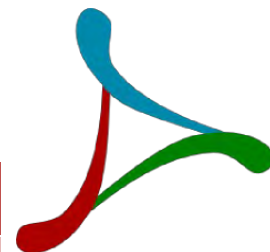
Tabela 91 Gmina Głuchołazy

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w miejscowości Głuchołazy na odcinkach ulic: Wyszyńskiego, Kraszewskiego, Jagiellońskiej, Kościuszki, Andersa, Jana Pawła II.	w
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Głuchołazy na odcinkach z Głuchołaz do Prudnika, Nisy, Bodzanowa, Nowego Lasu, Pokrzywnej.	z
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Głuchołazy na odcinkach z Głuchołaz do Nisy, Prudnika oraz przez główne ulice w Głuchołazach.	z
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Głuchołazy na odcinkach z Głuchołaz do: Nisy (jezioro), Pokrzywnej, Suche Kamienicy, Nowego Lasu, Prudnika, Jarnołówka, Republiki Czeskiej, Góry Chrobrego, Głuchołaz Zdrój.	z
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Głuchołazy na odcinkach z Głuchołaz do: Nisy, Nowego Lasu, Prudnika, Pokrzywnej, Jarnołówka, Charbielina.	z
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice w Głuchołazach: ul. Andersa, Kraszewskiego, Jana Pawła II, Wyszyńskiego.	w
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów w Głuchołazach na ulicy Wyszyńskiego, Wrocławskiej oraz na odcinku z Głuchołaz do Nysy.	z
	Utworzenie bezpiecznych i powszechnych parkingów rowerowych w całej gminie Głuchołazy.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 92 Gmina Grodków

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w miejscowości Grodków na odcinkach ulic: Sienkiewicza, Krakowskiej, Elsnera, Morcinka, Wrocławskiej.	w
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Grodków na odcinkach z Grodkowa do: Strzelina, Kopic, Gnojnej, Głuchołaz, Niemodlina, Jędrzejowa, Nysy, Krapkowic, Prudnika, Otmuchowa, Głogówka.	z
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w Grodkowie na ulicy: Wrocławskiej, Krakowskiej, Sienkiewicza, Słowackiego, Kasztanowej, Warszawskiej.	w



Biuro projektu:

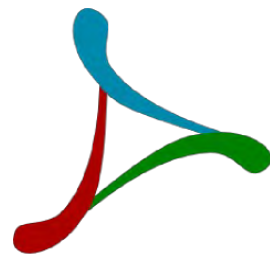
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Grodków na odcinkach z Grodkowa do miejscowości: Kopice, Głębocko, Osiek, Żelazna, Strzelin, Moszna, Otmuchów oraz konieczność budowy w Grodkowie trasy prowadzącej przez ulice: Krakowską i do parku.	z/w
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice w Grodkowie: Miarki, Wrocławska, Grunwaldzka, Dąbrowskiego, Różana, Jagiełły, Szkolna oraz w miejscowościach takich jak Głębocko, Strzelin, Nysa, Tarnów Grodkowski.	w/z
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów w Grodkowie na ulicach: Sienkiewicza, Rynek, Krakowska, Słowackiego, Jagiełły, Wrocławska, Warszawska, Kasztanowa, Szpitalna, Wiejska oraz na odcinkach prowadzących z Grodkowa do Gnojnej, Kopic i Głębocka.	w/z
	Utworzenie bezpiecznych i powszechnych parkingów rowerowych w Grodkowie: w centrum, przy dworcu PKP oraz na ulicy Sienkiewicza, Warszawskiej, Wrocławskiej, Sportowej.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 93 Gmina Skoroszyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w miejscowości Skoroszyce.	w
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym w gminie Skoroszyce: pomiędzy Skoroszycami a Chróścina, Sidziną, Mroczkową, Starym Grodkowem.	w
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym łączących gminę Skoroszyce z Nysą i Grodkowem.	w
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym w gminie Skoroszyce na odcinkach: Skoroszyce – Czarnolas – Grodków, Skoroszyce – Chróścina, Skoroszyce – Jezioro Nyskie, Skoroszyce – Sidzina (Trasa św. Jakuba), Skoroszyce – Mroczkowa, Skoroszyce – Brzeziny – Giełczyce, Skoroszyce – Nysa.	w
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów w Skoroszycach przy głównych ulicach, pomiędzy Skoroszycami a Giełczycami i Mroczkową oraz Skoroszycami a Czarnolasem i Grodkowem.	z/w
	Zorganizowanie bezpiecznych i powszechnych parkingów rowerowych w Skoroszycach.	w

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 94 Gmina Łambinowice

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym na terenie gminy Łambinowice: łączących Łambinowice z Jasienicą Dolną, Sowinem, Budzieszowicami, Wierzbem, Piątkowicami i Mańkowicami oraz tras na terenie miejscowości Łambinowice.	w
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym pomiędzy gminą Łambinowice a gminami Nysa, Niemodlin, Korfantów i Tułowice.	z
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym łączących gminę Łambinowice z Tułowicami, Niemodlinem i Korfantowem oraz tras łączących sołectwa gminy.	w
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na bezpieczne i spokojne ulice: Łambinowice ul. Ogrodowa.	w
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów wzdłuż głównych dróg na terenie gminy.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 95 Gmina Kietrz

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym na terenie gminy Kietrz oraz tras łączących gminę z Głubczycami, Raciborzem i Opawą.	w/z
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym łączących gminę Kietrz z czeską Opawą oraz Rezerwatem Gór Opawskich.	w/z
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na bezpieczne i spokojne ulice: obrzeża miasta Kietrza oraz ul. Żeromskiego.	w
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów wzdłuż głównych dróg (powiatowych i wojewódzkich) na terenie gminy.	w/z

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 96 Gmina Otmuchów

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym łączących gminę Otmuchów z gminą Nysa oraz gminą Paczków, a także tras rowerowych łączących ze sobą poszczególne sołectwa gminy.	w/z
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym łączących sołectwa gminy Otmuchów z Jeziorem Otmuchowskim oraz miejscowościami w Czechach.	w/z



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów wzdłuż głównych dróg na terenie Otmuchowa oraz sołectw.	w
	Wydzielenie miejsc bezpiecznego pozostawienia roweru w Otmuchowie.	w

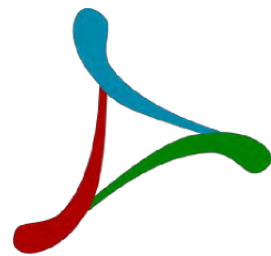
Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 97 Gmina Paczków

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym łączących gminę Paczków z gminami Otmuchów, Nysa, Kozielną oraz łączących poszczególne sołectwa gminy Paczków.	w/z
	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym łączących sołectwa gminy Paczków z jeziorami oraz parkami.	w
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów wzdłuż głównych dróg na terenie Paczkowa (na drogach do większych ośrodków miejskich).	w/z
	Wydzielenie miejsc bezpiecznego pozostawienia roweru w Rynku oraz przy ul. Kołłątaja w Paczkowie.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 98 Gmina Lubrza



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy ścieżek rowerowych o charakterze komunikacyjnym na terenie gminy Lubrza, łączących Lubrzę z sołectwami: Jasiona, Laskowice, Trzebina, Dębowiec, Skrzypiec i Dytmarów. Dodatkowo budowa na terenie sołectwa Lubrza ścieżek przebiegających przez ulice: Wolności, Szkolną, Opolską, Dożynkową.	w
	Konieczność budowy ścieżek rowerowych o charakterze komunikacyjnym łączących Prudnik z Nysą oraz gminę Lubrzę z gminami ościennymi, zwłaszcza z gminami: Prudnik, Biała, Głuchołazy.	z
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych łączących gminę Lubrza z gminą Biała, Prudnik, zwłaszcza z sołectwami Jasiona i Skrzypiec.	z
	Konieczność budowy ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Lubrza, zwłaszcza na terenie sołectw: Trzebina, Laskowice, Skrzypiec, Olszynka.	w
	Konieczność budowy ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym łączących gminę Lubrza z gminą Prudnik (przede wszystkim), a także z gminami: Głuchołazy, Biała, Nysa.	z
	Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej:	
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice, zwłaszcza na trasie relacji Lubrza – Prudnik.	z
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	i ulice) na terenie gminy Lubrza zwłaszcza przy ul. Szkolnej, Wolności, Dożynkowej i Opolskiej oraz na terenie sołectw gminy Lubrza: Jasiona, Trzebina, Nowy Browiniec.	
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki i ulice) na terenie gminy Biała oraz na trasie pomiędzy sołectwem Skrzypiec a Prudnikiem.	z
	Budowa bezpiecznych i powszechnych parkingów rowerowych na terenie gminy Lubrza, zwłaszcza w sołectwie Lubrza.	w
	Budowa bezpiecznych i powszechnych parkingów rowerowych na terenie gminy Prudnik.	z

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 99 Gmina Korfantów

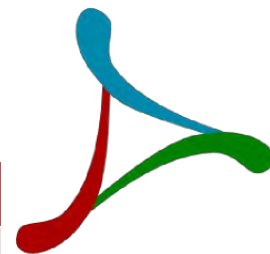
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy ścieżek rowerowych w gminie Korfantów łączących Korfantów z następującymi miejscowościami: Ścinawa Mała, Węża, Rączka, Włostowa, Rzymkowice, Gryżów, Przechód, Jegielnica, Ligota Ścinawska. Budowa ścieżek na terenie miasta Korfantów (ul. Parkowa)	w
	Konieczność budowy ścieżek o charakterze komunikacyjnym pomiędzy Korfantowem a Łambinowicami, Nysą i Prudnikiem.	z
	Konieczność rozbudowy ścieżek w gminie Korfantów, zwłaszcza na trasie pomiędzy Ścinawą a Korfantowem.	w
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na bezpieczne i spokojne ulice, zwłaszcza na trasie Ścinawa Nyska – Jegielnica – Przydroże Małe, Ścinawa Mała,	w

Strona 268 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Przechód – Gryzów.	
	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów: Korfantów, Ścinawa Mała, Przechód.	w
	Bezpieczne i powszechne parkingi rowerowe na terenie gminy Korfantów zwłaszcza na ul. Rynek.	w
	Bezpieczne i powszechne parkingi rowerowe na terenie Nysy przy dworcu PKP i PKS.	z

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 100 Gmina Prudnik

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym. Najczęściej proponowane trasy to trasy na terenie Prudnika (ul. Kolejowa, Rynek, Armii Krajowej, Batorego, Kościuszki).	w
	Konieczność rozbudowy tras rowerowych poprzez uzupełnienie odcinków na trasach: Prudnik – Pokrzywna, Prudnik – Czechy, Łąka Prudnicka – Moszczanka i Pokrzywna, Moszczanka – Dębowiec i Jezioro, Szybowiec – Góry Opawskie, Ścinawa, Czechy. Konieczność rozbudowy ścieżek na terenie Prudnika (ul. Klasztorna).	w/z
	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice, w szczególności w miejscowości Prudnik (ul. Sobieskiego, Dąbrowskiego i Al. Miła) oraz na trasę relacji Prudnik ul. Kościuszki – Łąka Prudnicka.	w
	Osobne pasy dla rowerów (chodniki i ulice), w szczególności w gminie Prudnik (główne drogi dojazdowe do Prudnika, ul. Kościuszki, Rynek, Armii	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Krajowej, Batorego, Mickiewicza) oraz na trasach: Prudnik – Łąka Prudnicka, Prudnik – Moszczanka.	
	Bezpieczne parkingi na rowery (głównie w miejscowości Prudnik w Parku miejskim oraz przy supermarketach i centrach handlowych).	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 101 Gmina Nysa

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Ścieżki rowerowe	Konieczność budowy ścieżek rowerowych starym nasypem kolejowym z Nysy do Kałkowa/ Czech. Budowa ścieżek o charakterze komunikacyjnym zwłaszcza w Grodkowie.	z
	Konieczność budowy ścieżek rowerowych o charakterze komunikacyjnym na terenie gminy Nysa, z miasta Nysa do: Sękowic, Regulic, Domaszkowic, Białej Nyskiej, Kubic, Hajduków Nyskich, Kępnicy, Lipowej, Wierzbęcic. Budowa ścieżek na terenie sołectwa Koperniki i miasta Nysa (zwłaszcza ul. Słowiańska).	w
	Konieczność rozbudowy ścieżek rowerowych na terenie gminy Nysa zwłaszcza w Nysie (ul. Rynek, Celna, Prudnicka, Piłsudskiego, Powstańców Śląskich, Wyspiańskiego).	w
	Konieczność budowy ścieżek o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa, w szczególności w Nysie (nad Jezioro Nyskie, wzdłuż rzeki), do Domaszkowic, do sołectw Hajduki Nyskie i Regulice.	w

Źródło: Opracowanie własne.



Kolejne pytanie dotyczyło pieszych ciągów komunikacyjnych. Respondenci zostali poproszeni o wskazanie najważniejszych działań, które mogą wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa pieszych w poszczególnych gminach.

Tabela 102 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	budowa nowych chodników	remont istniejących chodników	wydzielenie chodników od pasa jezdni	przejścia dla pieszych z sygnalizacją	spowolnienie ruchu przy szkołach
Baborów	5,1%	82,1%	2,6%	10,3%	0,0%
Biała	17,5%	53,2%	11,0%	6,8%	11,4%
Branice	35,0%	47,8%	6,2%	1,8%	9,3%
Głubczyce	18,0%	61,4%	6,4%	7,7%	6,4%
Głuchołazy	12,2%	65,0%	5,1%	9,1%	8,6%
Grodków	23,5%	48,8%	2,9%	17,1%	7,6%
Kietrz	23,7%	59,1%	2,4%	9,2%	5,6%
Korfantów	24,8%	48,8%	11,2%	6,4%	8,8%
Lubrza	40,0%	29,3%	13,7%	10,0%	7,0%
Łambinowice	30,3%	26,3%	3,0%	8,1%	32,3%
Nysa	12,3%	56,4%	8,4%	7,8%	15,1%
Otmuchów	33,6%	40,1%	6,6%	8,8%	10,9%
Paczków	11,3%	70,6%	5,4%	2,0%	10,8%
Prudnik	17,8%	44,7%	5,2%	20,4%	12,0%
Skoroszyce	30,5%	35,2%	10,0%	12,4%	11,9%
Suma końcowa	23,2%	50,2%	7,0%	9,5%	10,1%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak można zauważyć, zdaniem mieszkańców i przedsiębiorców najistotniejszym działaniem, w kwestii poprawy bezpieczeństwa pieszych, jest remont istniejących chodników (50,2% respondentów udzieliło takiej odpowiedzi). Natomiast kwestia najmniej istotna (7,0% odpowiedzi) to wydzielenie chodników od pasa jezdni. Zależności te zostały ukazane na poniższym wykresie.

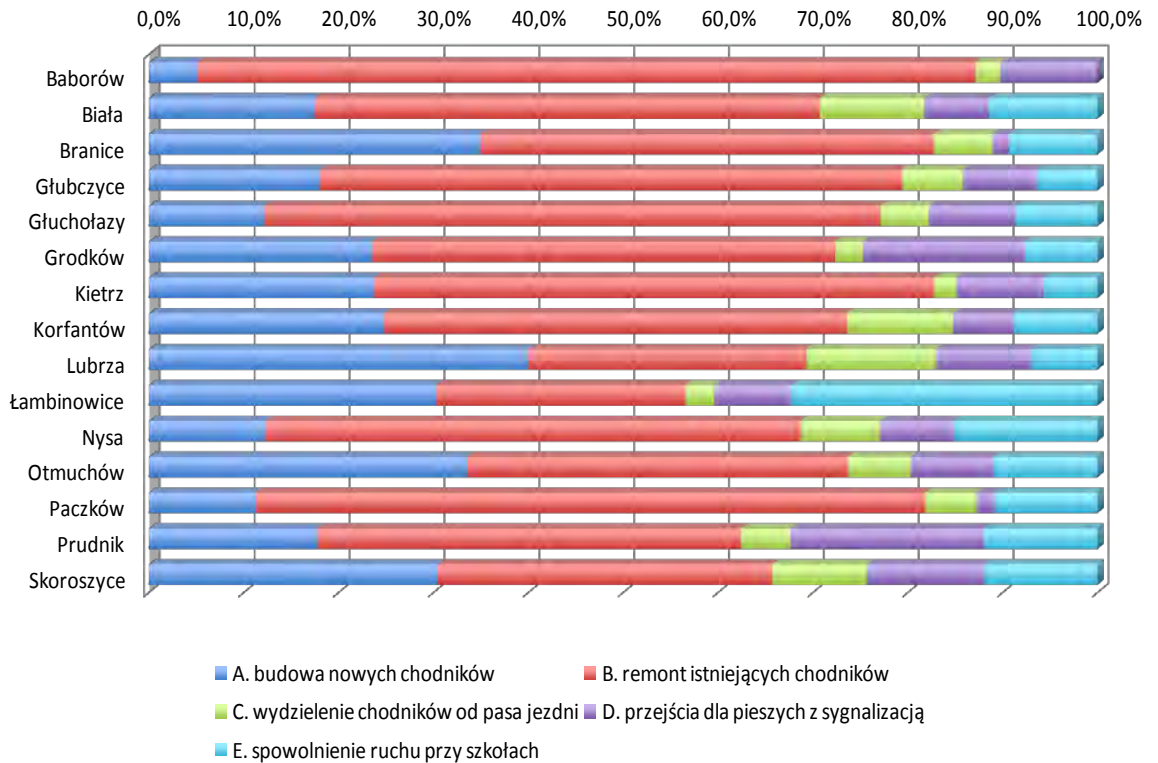


Wykres 48 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

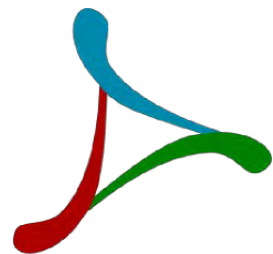


Źródło: Opracowanie własne.

Poniżej przedstawiono tabele zawierające szczegółowe podsumowanie odpowiedzi mieszkańców na pytania otwarte. Rozwiązanie problemów zewnętrznych jest zarówno zadaniem gmin, jak i powiatów.

Tabela 103 Gmina Biała

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa pieszych:	
	Budowa nowych chodników w Białej na ulicach: Wolności, Szynowice, Opolskiej, Wałowej, Reymonta.	w

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Budowa nowych chodników w gminie Biała, w miejscowościach: Nowa Wieś Prudnicka, Prężyna, Ogiernicze, Mokra, Olbrachcice, Krobusz, Pakoślawice, Grabina.	w
	Remont istniejących chodników w Białej. Ulice: Wolności, 1 Maja, Armii Krajowej, Kościuszki, Arki Bożka, Zawadzkiego, Armii Ludowej, Wałowa, Świerczewskiego, Szynowice, Kilińskiego, Krótka. A także w miejscowościach: Śmicz, Mokra, Wasiłowice, Chrzelice, Olbrachcice, Łącznik.	w
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni w Białej na ulicach Szkolnej, Łąkowej, Kilińskiego, Świerczewskiego, Opolskiej, Lipowej, Prudnickiej, Staszica oraz miejscowości Pogórze, Otoki, Ligota Bialska.	w
	Utworzenie przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Białej na ulicy Opolskiej (przy szkole) oraz w miejscowości Łącznik na ulicy Świerczewskiego.	w
	Spowolnienie ruchu przy szkołach w Białej na ulicy Opolskiej, Lipowej, Hanki Sawickiej, os. Tysiąclecia oraz w Olbrachcicach przy OSP i w Ligocie Bialskiej obok przedszkola.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 104 Gmina Branice

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa pieszych:	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Budowa nowych chodników w Branicach na ulicy 1 Maja, Młyńskiej, Grunwaldzkiej, Skłodowskiej, Żymierskiego oraz w Lewicach, Wódce, Suchej Psinie, Bogdanowicach, Boboluszkach, Bliszczycach.	w
	Remont istniejących chodników w Branicach na ulicach: Żymierskiego, Skłodowskiej, Szkolnej, Słonecznej, 1 Maja, Mickiewicza, Kościelnej, Szpitalnej.	w
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni w Branicach, Uciechowicach, Posucicach, Dzbańcach, Lewicach.	w
	Utworzenie przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Branicach na ulicy Żymierskiego (obok Biedronki), Szpitalnej.	w
	Spowolnienie ruchu przy szkołach w Branicach na ulicy Szkolnej i Szpitalnej.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 105 Gmina Głubczyce

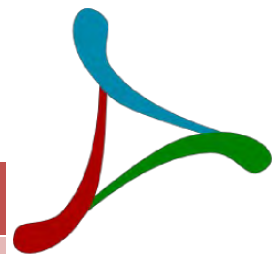
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa pieszych:	w
	Budowa nowych chodników w Głubczycach na ulicy Gliwickiej, Szkolnej, Kwiatowej, Miarki, Słowackiego, Al. Lipowej, Staszica, Żeromskiego, Reymonta.	w

Strona 274 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Budowa nowych chodników w gminie Głubczyce na trasach Głubczyce – Gadzowice, Głubczyce – Gołuszowice, Głubczyce – Bogdanowice, Głubczyce – Grobniki, Głubczyce – Prudnik.	Z
	Remont istniejących chodników w Głubczycach na ulicy: Kościuszki, Miarki, Krętej, Niepodległości, Słowackiego, Klasztornej, Mickiewicza, Bończyka, Garbarskiej, Wrocławskiej, Wodnej, Browarnej, Pocztowej, Moniuszki, Sudeckiej, Gdańskiej, Królowej Jadwigi, Warszawskiej, Lwowskiej, Krakowskiej, Konopnickiej, Powstańców, Plebiscytowej, Chopina, Jana Pawła II, Kozielskiej, Fabrycznej.	W
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni na trasie z Prudnika do Koźła, w Głubczycach odcinek od ul. Przyrowie do skrzyżowania z ul. Kozielską i Kopernika, wzdłuż trasy Głubczyce – Grobniki, trasa w kierunku Katowic.	Z
	Utworzenie przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Głubczycach na ulicy Kopernika, Żeromskiego, Jana Pawła II, Fabrycznej, Dworcowej, Sobieskiego, Wiejskiej, Sosnowieckiej.	W
	Spowolnienie ruchu przy szkołach w Głubczycach przy ulicach: Plebiscytowa, Powstańców.	W

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 106 Gmina Głuchołazy

Biuro projektu:

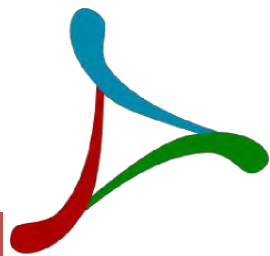
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Piesze ciągi komunikacyjne	Działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa pieszych:	w
	Budowa nowych chodników w Gieralnicach, Suche Kamienicy, Charbielinie, Głuchołazach, Markowicach, Bodzanowie.	z
	Remont istniejących chodników w Głuchołazach na ulicy: Kościuszki, Andersa, Chopina, Parkowej, Wyspiańskiego, Tuwima, Moniuszki, Jana Pawła II, Opolskiej, Kolejowej, Bohaterów Warszawy, Targowej, Żeromskiego, Kopernika, Grunwaldzkiej, Warszawskiej, Powstańców Śląskich, Kraszewskiego, Zapolskiej, os. Tysiąclecia oraz w miejscowościach takich jak Pokrzywna, Nysa, Nowy Las.	w
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni w Głuchołazach na ulicy Świdnickiej i Kolejowej oraz miejscowości Pokrzywna, Jarnońtówek, Nowy Świętów, Polski Świętów.	w
	Utworzenie przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Głuchołazach na ulicy Jana Pawła II, Powstańców, Moniuszki, Opolskiej, Sikorskiego, Wyszyńskiego, Kraszewskiego, Kościuszki (basen).	w
	Spowolnienie ruchu przy szkołach w Głuchołazach na ulicy Jana Pawła II, Powstańców Śląskich, Kraszewskiego.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 107 Gmina Grodków



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa pieszych:	w
	Budowa nowych chodników w Grodkowie na ulicy Polnej, Opolskiej, Traugutta, Kościuszki, Wiejskiej oraz w takich miejscowościach jak Gnojna, Tarnów Grodkowski, Kolnica, Kopice.	w/z
	Remont istniejących chodników w Grodkowie na ulicy: Kasztanowej, Elsnera, Sienkiewicza, Jagiełły, Krakowska, Reymonta, Opolska, Kochanowskiego, Traugutta, Wiejska, Fornalska, Zawadzkiego, Rynek.	w
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni w takich miejscowościach jak Kopice, Gnojna, Przylesie Dolne.	w
	Utworzenie przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Grodkowie na ulicach Sienkiewicza, Powstańców, Kościuszki, Kochanowskiego, Krakowskiej, Morcinka, Kasztanowej.	w
	Spowolnienie ruchu przy szkołach w Grodkowie na ulicy Kościuszki, Szkole nr 3 oraz w miejscowościach Gnojna (przy szkole) i Kolnica (przy szkole).	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 108 Gmina Skoroszyce

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Budowa nowych ciągów komunikacyjnych w Skoroszycach przy ulicach: Górnej, Słonecznej, Działkowej i Dolnej, a także w miejscowościach gminy – Giełczycach oraz Czarnolesie.	w
	Remont istniejących ciągów pieszych: w Skoroszycach przy ulicach Wolności oraz Braterstwa Broni, a także w miejscowości Chróstcina.	w
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni w Skoroszycach przy ulicach Działkowej i Słonecznej.	w
	Budowa przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Skoroszycach przy ulicy Nyskiej.	w
	Spowolnienie ruchu przy szkołach w miejscowościach Skoroszyce, Giełczyce i Chróstcina.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 109 Gmina Łambinowice

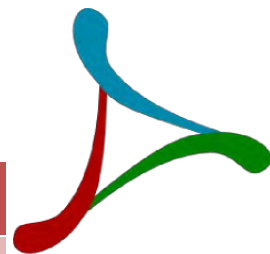
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	
	Budowa nowych ciągów komunikacyjnych: w miejscowości Łambinowice (ul. Parkowa, ul. Obozowa, ul. Ogrodowa, ul. Kwiatowa, ul. Mickiewicza) oraz w sołectwach gminy.	w
	Remont istniejących ciągów pieszych	w

Strona 278 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU



**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	w Łambinowicach, Mańkowicach oraz Bielicach.	
	Budowa przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Łambinowicach (ul. Zawadzkiego i ul. Ogrodowa), Bielicach (okolice skrzyżowania) oraz Przechodzie (okolice szkoły).	w
	Spowolnienie ruchu przy szkołach w miejscowościach Jasienica Dolna, Łambinowice, Mańkowice.	w
	Jako inne działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych wskazano odmalowanie oznakowania poziomego na przejściach dla pieszych.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 110 Gmina Kietrz

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	
	Budowa nowych ciągów komunikacyjnych w miejscowościach Kietrz (ul. Kilińskiego, ul. Kwiatowa, ul. Polna, ul. Wojska Polskiego, ul. Ogrodowa, ul. Słoneczna), Dzierżysław, Rozumice oraz Pilszcz.	w
	Remont istniejących ciągów pieszych w Kietrz (ul. Żeromskiego, ul. Raciborska, Matejki, Okrzei, Traugutta, Długa, Rynek) oraz w sołectwach gminy.	w
	Budowa przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Kietrz.	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Spowolnienie ruchu przy szkołach w miejscowościach Kietrz oraz Rozumice.	w

Źródło: Opracowanie własne.

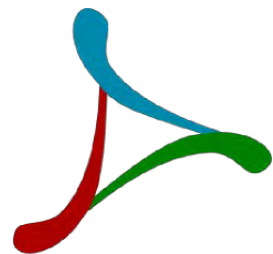
Tabela 111 Gmina Otmuchów

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	
	Budowa nowych ciągów komunikacyjnych w miejscowości Otmuchów (ulice Kazimierza Wielkiego, Ogrodowa, Wiejska, Klonowa, Kościuszki) oraz w sołectwach gminy.	w
	Remont istniejących ciągów pieszych w Otmuchowie (ul. Fabryczna, Ogrodowa, Klonowa, Nyska oraz w okolicach cmentarza), a także w poszczególnych sołectwach gminy.	w
	Budowa przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną przy ulicy Powstańców Śląskich w Otmuchowie.	w
	Spowolnienie ruchu przy szkole, przy ulicy Krakowskiej w Otmuchowie.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 112 Gmina Paczków

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszce ciągi komunikacyjne	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Budowa nowych ciągów komunikacyjnych w miejscowości Paczków (ulice Sienkiewicza, Jagiellońska, Rynek) oraz w poszczególnych sołectwach gminy.	w
	Remont istniejących ciągów pieszych w Paczkowie (ul. Kościuszki, Górnicza, Robotnicza, Rynek), a także w poszczególnych sołectwach gminy.	w
	Budowa przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną przy ulicy Mickiewicza w Paczkowie.	w
	Spowolnienie ruchu przy szkole przy ulicy Sienkiewicza w Paczkowie.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 113 Gmina Lubrza

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	
Pieszce ciągi komunikacyjne	Budowa nowych chodników na terenie gminy Lubrza, zwłaszcza w sołectwach: Jasiona, Laskowice, Lubrza (ul. Nowej Naprawy, Dożynkowa, Spółdzielcza, Szkolna) i Skrzypiec.	w
	Remont istniejących chodników na terenie gminy Lubrza, zwłaszcza w sołectwach: Jasiona, Laskowice, Lubrza (ul. Wolności, Szkolna, Opolska, Nowej Naprawy, Dożynkowa).	w
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni przy ul. Opolskiej w Lubrzy.	w
	Utworzenie przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Lubrzy przy ul. Opolskiej.	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Spowolnienie ruchu przy szkołach oraz przy Urzędzie Gminy na terenie sołectwa Lubrza.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 114 Gmina Korfantów

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszne ciągi komunikacyjne	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	
	Budowa nowych chodników w gminie Korfantów, zwłaszcza w: Węża, Ścinawa, Rynarcice, Gryżów, Rączka, Ulianówka, Włostowa, Stara Jamka, Puszyzna, Przydroże, Korfantów (3 maja, Spacerowa, Rynek, Prudnicka, Targowa)	w
	Remont chodników w Korfantowie (ul. Dąbrowskiej, Targowa, Mickiewicza, 3 maja, Kilińskiego) oraz w sołectwach: Rączka, Rzymkowice, Stara Jamka, Niesiebudowice, Ścinawa Mała.	w
	Remont chodników w Nysie (ul. Głowackiego, Celna, Prudnicka)	z
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni na terenie gminy Korfantów	w
	Stworzenie przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Korfantowie (ul. 3 maja, Rynek, Kościuszki) oraz w Ścinawie Małej	w
	Spowolnienie ruchu przy szkołach, zwłaszcza w Korfantowie (ul. 3 maja), Ścinawie Małej, Przechodzie i Włodarach.	w

Źródło: Opracowanie własne.

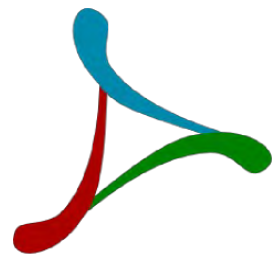


Tabela 115 Gmina Prudnik

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszne ciągi komunikacyjne	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	
	Budowa nowych chodników w szczególności w miejscowościach: Szybowice, Moszczanka, Czyżowice, Łąka Prudnicka, Piorunkowice, a także w Prudniku (ul. Akacyjowa, Szpitalna, Kościuszki, Kolejowa, Poniatowskiego).	w
	Remont istniejących chodników głównie w miejscowości Prudnik (przy ulicach: Kościuszki, Matejki, Batorego, Kolejowej, Młyńskiej, Traugutta, Mickiewicza, Nyskiej, Armii Krajowej) oraz w Łące Prudnickiej i Szybowicach.	w
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni głównie w Prudniku przy ul. Armii Krajowej oraz w Szybowicach.	w
	Stworzenie przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną zwłaszcza w Prudniku przy ul. Armii Krajowej przy szkole oraz przy ul. Kościuszki.	w
	Spowolnienie ruchu przy szkołach zwłaszcza przy ul. Armii Krajowej i Dąbrowskiego w Prudniku.	w

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 116 Gmina Nysa

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Pieszne ciągi komunikacyjne	Działania przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa pieszych:	
	Budowa nowych chodników przede wszystkim w Hajdukach Nyskich oraz w Nysie (ul. Celna i Zwycięstwa)	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Remont istniejących chodników, zwłaszcza na terenie miasta Nysa (Grodkowska, Słowiańska, Marii Merkert), a także w Domaszkowicach, Hajdukach Nyskich i Kopernikach.	W
	Wydzielenie chodników od pasa jezdni, głównie na terenie miasta Nysa przy ul. Celnej i Miarki.	W
	Stworzenie przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną w Nysie przy Al. Wojska Polskiego.	W
	Spowolnienie ruchu przy szkołach na terenie Nysy, zwłaszcza przy Szkole Podstawowej nr 10.	W

Źródło: Opracowanie własne.

Ostatnie pytanie dotyczyło miejsc parkingowych. Respondenci zostali zapytani, czy w ich gminie istnieje wystarczająca ilość miejsc parkingowych, czy może należy stworzyć dodatkowe miejsca, w których mieszkańcy będą mogli pozostawić pojazd.

Tabela 117 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych

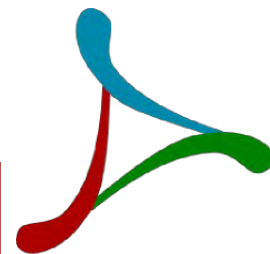
	Występuje konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych	Nie ma potrzeby tworzenia nowych miejsc parkingowych
Baborów	12,3%	87,7%
Biała	70,1%	29,9%
Branice	34,8%	65,2%
Głubczyce	55,8%	44,2%
Głuchołazy	38,8%	61,2%
Grodków	58,8%	41,2%
Kietrz	22,4%	77,6%
Korfantów	61,3%	38,7%
Lubrza	34,4%	65,6%

Strona 284 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

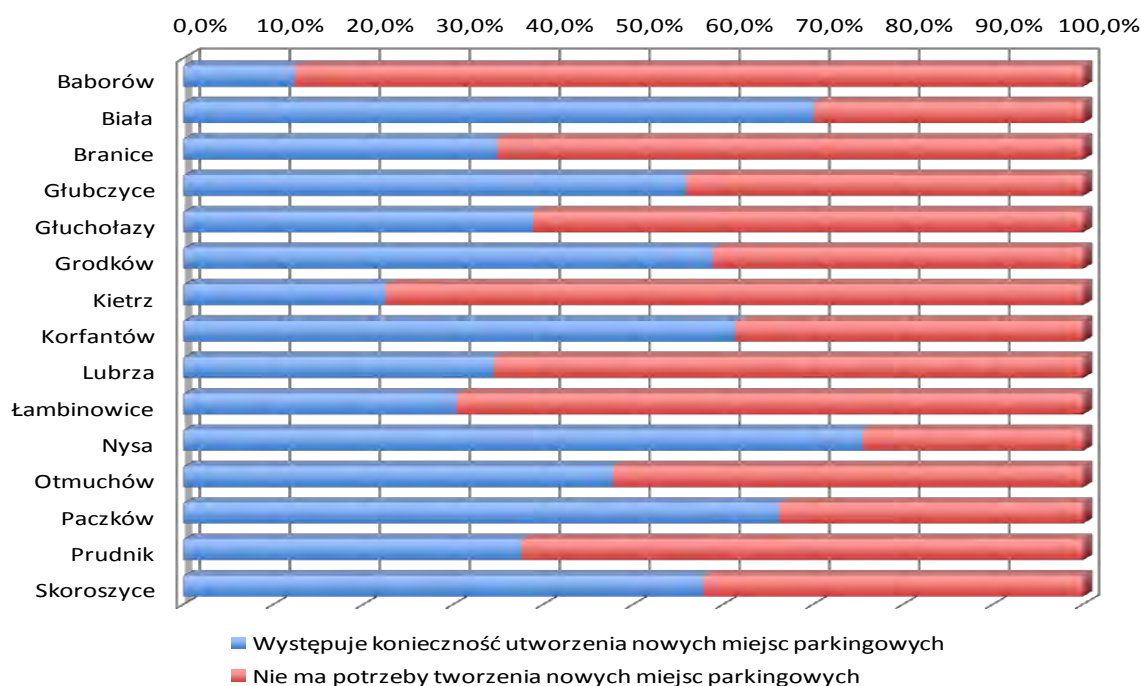
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Występuje konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych	Nie ma potrzeby tworzenia nowych miejsc parkingowych
Łambinowice	30,3%	69,7%
Nysa	75,4%	24,6%
Otmuchów	47,7%	52,3%
Paczków	66,2%	33,8%
Prudnik	37,5%	62,5%
Skoroszyce	57,8%	42,2%
Suma końcowa	47,8%	52,2%

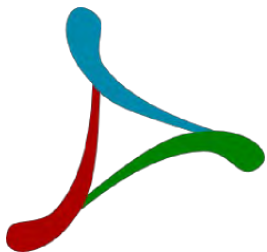
Źródło: Opracowanie własne.

Powyższe dane prezentuje także wykres zamieszczony poniżej.

Wykres 49 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych



Źródło: Opracowanie własne.



Poniżej przedstawiono tabele zawierające szczegółowe podsumowanie odpowiedzi mieszkańców na pytania otwarte. Rozwiązanie problemów zewnętrznych jest zadaniem zarówno dla gmin, jak i powiatów.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

Tabela 118 Gmina Biała

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Biała miejsca parkowania pojazdów to: Rynek w Białej, ulica Wiejska, Opolska, Zawadzkiego, Krótka, Lipowa, Kilińskiego, Nyska, 1 Maja, Świerczewskiego, Kościuszki, Armii Ludowej, Szkolna, os. Tysiąclecia. Poza Białą, miejscami tymi są: Prudnik (ulice: Wiejska, Piastowska, Staszica, Mickiewicza, Kościuszki, Rynek) oraz takie miejscowości jak Chrzelice, Prężyna, Wasiłowice, Solec, Pogórze, Racibórz, Opole.	w/z
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	w
	W Prudniku na ulicy Kościuszki oraz w Białej na Rynku parking jest płatny.	w/z
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (w Białej na Rynku, na ulicy Opolskiej, Kościuszki, os. Tysiąclecia oraz w Prudniku na ulicy Mickiewicza, Wiejskiej, Piastowskiej i w centrum).	w/z
	Stan techniczny parkingu jest zły (w Białej na Rynku oraz na ulicy Opolskiej i Kościuszki).	w
	Konieczne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych (w Białej na Rynku, na ulicy Wałowej, 1 Maja, Szkolnej, Kościuszki, Prudnickiej, Kilińskiego, os. Tysiąclecia oraz w Prudniku w centrum).	w/z

Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Tabela 119 Gmina Branice

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Branice miejsca parkowania pojazdów to: Rynek w Branicach, ulica Żymierskiego, Szkolna, Skłodowskiej, Słoneczna, 1 Maja, Młyńska. Poza Branicami pojazdy parkowane są również w Głubczycach w centrum pod sklepami i urzędami, w Kietrzu na Rynku.	w/z
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	w
	W Głubczycach na ulicy Kościuszki oraz w Nysie na Rynku parking jest płatny.	w/z
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (w Branicach na ul. Żymierskiego, obok szpitala oraz w Głubczycach w centrum).	w/z
	Stan techniczny parkingu jest zły (w Branicach na ulicy Słowackiego, Żymierskiego i Szkolnej).	w
	Konieczne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych (w Branicach koło Biedronki, na ulicy Szpitalnej, Żymierskiego, przy Urzędzie Gminy oraz w Głubczycach w centrum).	w/z

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 120 Gmina Głubczyce

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Głubczyce miejsca parkowania pojazdów to: Rynek w Głubczycach, ulica Dworcowa, Niepodległości,	w



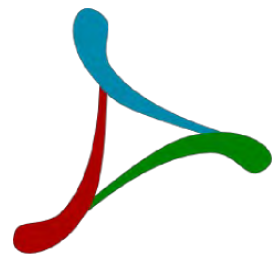
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Słowackiego, Browarna, Gdańska, Krakowska, Królowej Jadwigi, Kochanowskiego, Sobieskiego, Kościuszki, Moniuszki, 1 Maja, Przyrowie.	
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	w
	W Głubczycach na ulicy Sobieskiego parking jest płatny.	w
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (w Głubczycach w centrum, na ulicy Gdańskiej, Niepodległości, Krakowskiej, Sobieskiego, Królowej Jadwigi),	w
	Stan techniczny parkingu jest zły (w Głubczycach na ulicy Gdańskiej, Sobieskiego, Kochanowskiego, Niepodległości, Królowej Jadwigi).	w
	Konieczne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych (w Głubczycach w okolicy targowiska, basenu miejskiego i szpitala oraz na ulicy Krakowskiej, Gdańskiej, Sobieskiego, Niepodległości, Warszawskiej i w centrum).	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 121 Gmina Głuchołazy



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Głuchołazy miejsca parkowania pojazdów to: Rynek w Głuchołazach, ulica Wyszyńskiego, Andersa, Kraszewskiego, Kolejowa, Grunwaldzka, Wyspiańskiego, Bohaterów Warszawy, Sikorskiego, Skłodowskiej, Powstańców Śląskich Poza Głuchołazami pojazdy parkowane są również w takich miejscowościach jak Nysa (Rynek), Stary Las, Prudnik (centrum), Opole (centrum).	w/z
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	w
	W Głuchołazach i Nysie na Rynku oraz w Głuchołazach na ul. Sikorskiego i Wyszyńskiego parking jest płatny.	w/z
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (w Nysie i Głuchołazach na Rynku oraz w Głuchołazach na ulicy Powstańców Śląskich, Wyszyńskiego, Sikorskiego, Kraszewskiego).	w/z
	Stan techniczny parkingu jest zły (w Głuchołazach na ulicy Kolejowej, Kraszewskiego, Nałkowskiej).	w
	Konieczne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych (w Nysie koło szpitala i na Rynku oraz w Głuchołazach na ulicy Kościuszki, Bohaterów Warszawy, Powstańców Śląskich, Wyszyńskiego i w centrum).	w/z

Źródło: Opracowanie własne.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Tabela 122 Gmina Grodków

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

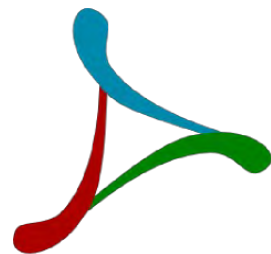
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Grodków miejsca parkowania pojazdów to: Rynek w Grodkowie, ulica Głowackiego, Warszawska, Kościuszki, Krakowska, Elsnera, Wrocławska, Sienkiewicza, Słowackiego, Mickiewicza, centrum Nysy i ul. Dworcowa w Głogówku	w/z
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	w
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (w Grodkowie na Rynku, na ulicy Sienkiewicza, Warszawskiej, Słowackiego, Mickiewicza).	w
	Stan techniczny parkingu jest zły (w Grodkowie na Rynku oraz na ulicy Warszawskiej i Sienkiewicza).	w
	Konieczne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych (w Grodkowie na Rynku, na ulicy Reymonta, Jagiełły, Sienkiewicza, Królowej Jadwigi, Konopnickiej, Warszawskiej, Kościuszki).	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 123 Gmina Skoroszyce

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Skoroszyce miejsca parkowania pojazdów to: ulice Nyska, Braterstwa Broni, Działkowa oraz parking obok sklepu Wimar. Mieszkańcy gminy parkują swoje pojazdy również w Nysie (Rynek, ul. Piłsudskiego, ul. Celna, ul. Piastowska, ul. Powstańców) oraz w Grodkowie (Rynek).	z/w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	
	Parking jest płatny (w Nysie – Rynek, ul. Piłsudskiego, ul. Celna, ul. Piastowska, ul. Powstańców)	z/w
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (Skoroszyce ul. Działkowa, Grodków Rynek oraz Nysa ul. Piłsudskiego, ul. Celna, ul. Powstańców)	z/w
	Stan techniczny parkingu jest zły (Nysa ul. Piłsudskiego, Skoroszyce obok sklepu Wimar)	z/w
	Nieprawidłowe jest organizowanie wjazdu i wyjazdu na parking przy ulicy Nyskiej w Skoroszycach.	w
	Mieszkańcy wskazują, że niezbędne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych (w okolicach Urzędu Gminy, ulicy Działkowej i Braterstwa Broni w Skoroszycach, a także przy ulicy Celnej i Piastowskiej oraz w okolicach Rynku w Nysie i w okolicach Dworca PKP w Grodkowie).	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 124 Gmina Łambinowice

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Łambinowice miejsca parkowania pojazdów to: ulice Zawadzkiego, Parkowa, Kolejowa, Powstańców Śląskich w Łambinowicach oraz centrum Nysy i Korfantowa.	z/w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	
	Parking jest płatny (Nysa ul. Armii Krajowej oraz Korfantów).	z
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (w Nysie oraz Korfantowie a także przy ul. Zawadzkiego w Łambinowicach).	z/w
	Stan techniczny parkingu jest zły (Łambinowice ul. Zawadzkiego).	w
	Mieszkańcy wskazują, że niezbędne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych w okolicach osiedla oraz przy ul. Zawadzkiego w Łambinowicach, w centrum Nysy i w Korfantowie.	z/w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 125 Gmina Kietrz

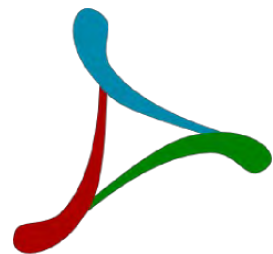
Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Kietrz miejsca parkowania pojazdów to: centrum miejscowości (Rynek, ul. Głowackiego, Wojska Polskiego, Matejki, Kochanowskiego, Kościuszki, Głubczyckiej) oraz w Głubczyce i Racibórz.	z/w
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (Kietrz ul. Matejki, Głubczyce ul. Głowackiego oraz	w

Strona 292 z 297



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Kościuszki).	
	Stan techniczny parkingu jest zły (Kietrz ul. Wojska Polskiego, Matejki oraz Rynek).	w
	Mieszkańcy wskazują, że niezbędne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych przy ulicy Wojska Polskiego, Matejki, Sobieskiego i Głubczyckiej w Kietrzu.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 126 Gmina Otmuchów

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Otmuchów miejsca parkowania pojazdów to: centrum Otmuchowa (ulice Fabryczna, Rodziewiczówny, Celną, Mickiewicza, Ogrodowa oraz Rynek) oraz parkingi w Nysie.	z/w
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	
	Parking jest płatny (ul. Ogrodowa w Otmuchowie).	w
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (Otmuchów Rynek).	w
	Stan techniczny parkingu jest zły (Otmuchów Rynek).	w
	Mieszkańcy wskazują, że niezbędne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych przy ulicach Kościuszki oraz Mickiewicza, a także w okolicach	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	omentarza w Otmuchowie.	

Źródło: Opracowanie własne.

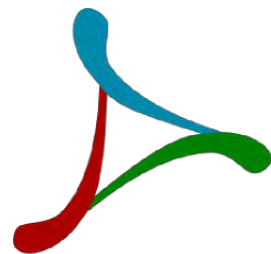
Tabela 127 Gmina Paczków

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Paczków miejsca parkowania pojazdów to: centrum miejscowości Paczków (Rynek, ulice Mickiewicza i Narutowicza) oraz parkingi w Nysie.	z/w
	Część z wymienionych powyżej miejsc parkowania pojazdów nie spełnia oczekiwań mieszkańców ponieważ:	
	Brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych (Paczków Rynek).	w
	Stan techniczny parkingu jest zły (Paczków Rynek).	w
	Mieszkańcy wskazują, że niezbędne jest utworzenie nowych miejsc parkingowych przy ulicach Sikorskiego oraz Staszica, a także w okolicy Rynku w Paczkowie.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 128 Gmina Lubrza

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Lubrza miejsca parkowania pojazdów to: miasto Lubrza (przy ul. Wolności, Nowej Naprawy), a także Prudnik (ul. Wiejska oraz	w/z

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
	Rynek), Opole, Kluczbork i Biała.	
	Parking na Rynku w Prudniku oraz w Opolu często nie spełniają oczekiwań mieszkańców Lubrzy, głównie z powodu braku miejsc parkingowych oraz konieczności uiszczania opłat za parkowanie.	z
	Parking w Lubrzy przy ul. Wolności nie spełnia oczekiwań mieszkańców z powodu swego złego stanu technicznego oraz braku wystarczającej liczby miejsc parkingowych.	w

*Źródło: Opracowanie własne.***Tabela 129 Gmina Korfantów**

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Pojazdy najczęściej parkowane są w Nysie, Korfantowie i Prudniku. Te, które umiejscowione są w Nysie (Rynek, Centrum) i Korfantowie (Rynek) nie spełniają oczekiwań mieszkańców, ponieważ często brakuje miejsc parkingowych, a parking nie jest utwardzony. Mieszkańcy wskazują najczęściej, że nowe miejsca parkingowe powinny powstać w Korfantowie na Rynku, przy targu i kościele.	w/z
	Nowe miejsca parkingowe w Nysie powinny zdaniami mieszkańców powstać w pobliżu dworca PKS.	z

Źródło: Opracowanie własne.

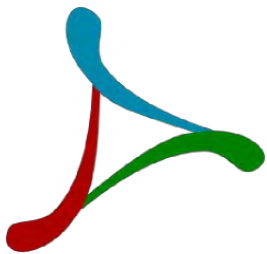


Tabela 130 Gmina Prudnik

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Prudnik miejsca parkowania pojazdów to: ul. Głowackiego, Legionów, Ligonja i Żołnierska w Prudniku. Częstym miejscem parkowania jest również miasto Głuchołazy (ul. Konopnickiej, Prusa, Mickiewicza, Ligonja). W większości miejsca te spełniają oczekiwania mieszkańców. Kilka osób nie jest z nich jednak zadowolona. Najczęstszym powodem, dla którego nie spełniają one oczekiwań badanych jest zbyt mała liczba miejsc parkingowych.	w
	Najczęściej wskazywana przez mieszkańców lokalizacja, która powinna zostać wykorzystana do budowy nowych miejsc parkingowych, to centrum Prudnika.	w

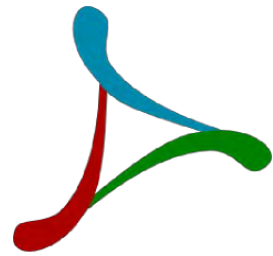
Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 131 Gmina Nysa

Problem	Opis problemu	wew./zew.
Parkingi	Najczęściej wybierane przez mieszkańców gminy Nysa miejsca parkowania pojazdów to: w centrum miasta Nysa oraz tejsze ulice: Piastowska, Słowiańska, Korczaka, Rodziewiczówny, Grodkowskiej, Miarki, Opawska, Podzamcze, Sudecka oraz Zwycięstwa. Punkty te najczęściej nie spełniają oczekiwań mieszkańców, ponieważ brakuje wystarczającej liczby miejsc parkingowych oraz naliczane są opłaty za parkowanie pojazdu. Według mieszkańców konieczne jest stworzenie nowych miejsc parkingowych – w Nysie przy ul. Piastowskiej, Słowiańskiej, Korczaka, Bończyka, Celnej, 11 listopada, Gierczaka, Prusa, Sudeckiej, Miarki.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Wnioski do badań dotyczących opinii mieszkańców i przedsiębiorców na temat możliwych rozwiązań usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1. 47,9% respondentów w codziennych podróżach korzysta z samochodu.
2. Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy jako najważniejszy obszar wymagający modernizacji wskazali drogi (25,8% respondentów).
3. Największym problemem w transporcie publicznym jest rzadko kursująca komunikacja (41,9% respondentów).
4. Według mieszkańców i przedsiębiorców najlepszym rozwiązaniem (64,0% odpowiedzi), które pomoże poprawić jakość komunikacji drogowej, jest remont nawierzchni dróg.
5. Ponad 80% osób wskazuje na konieczność rozwoju sieci tras rowerowych, zarówno o charakterze komunikacyjnym jak i rekreacyjnym.
6. Najważniejszym działaniem mogącym przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej jest, według 40,5% respondentów, wydzielenie osobnych pasów dla rowerów.
7. Rozwiązaniem, które należy wdrożyć dla poprawy stanu pieszych ciągów komunikacyjnych, jest, zdaniem większości respondentów (50,2%), remont istniejących chodników.
8. 47,8% osób zgłosiło konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych.



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI STRATEGICZNEJ DLA STRATEGII ROZWOJU
TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO
NYSKIE 2020**

TOM IV

PODSUMOWANIE DZIAŁAŃ PROMOCYJNYCH ORAZ II ETAPU

ZAŁĄCZNIK 2E

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

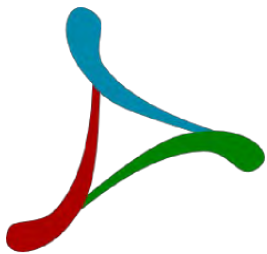
WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel..... 2

1 Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych 3

1.1 Prasa – informacje dotyczące projektu.....	3
1.2 Prasa – informacje dotyczące konsultacji społecznych.....	6
1.3 Kampania promocyjno-informacyjna w radiu.....	7
1.4 Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych.....	9
1.5 Kampania promocyjno-informacyjna w telewizji.....	12
1.6 Ekrany ledowe – informacje dotyczące konsultacji społecznych.....	16
1.7 Podsumowanie.....	17

Spis tabel

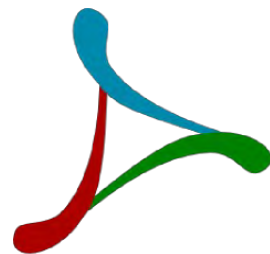
Tabela 1 Treść spotu dotyczącego badania.....	7
Tabela 2 Treść spotu dotyczącego konsultacji społecznych.....	8



MINISTERSTWO
ROZWOJU



1. Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych



Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania strategii „Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020”, na terenie obszaru funkcjonalnego podjęty został szereg działań promocyjno-informacyjnych. W celu zapewnienia odpowiedniej promocji projektu, wykorzystana została możliwość informowania o nim za pomocą:

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- prasy,
- radia,
- Internetu,
- telewizji,
- ekranów ledowych.

1.1. Prasa – informacje dotyczące projektu

Publikacja sponsorowanych artykułów prasowych odbywa się raz w miesiącu w dzienniku „Nowa Trybuna Opolska”, który swoim zasięgiem obejmuje teren całego OF PN 2020. W ostatnie piątki miesiąca do dziennika dołączany jest regionalny magazyn weekendowy, który podaje informacje dla sześciu następujących miejscowości: Brzeg, Nysa, Namysłów, Kędzierzyn-Koźle, Prudnik oraz Głubczyce.

Treść artykułów, zgodnie z założeniami, zajmuje pół strony formatu gazety.



- W okresie od marca do czerwca 2015 r. opublikowano 4 artykuły:
- publikacja artykułu prasowego w marcu 2015 r.,

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Badania dobiegły końca. Wyniki, zgodnie z ustaloną metodologią, pozwoliły na opracowanie Strategii Rozwoju Transportu. Celem Strategii jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, co przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Prowadzona diagnoza dotyczyła: Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głucholazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Ląmbinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Rozpoczyna się II etap konsultacji społecznych – opracowywanie wizji, misji i celów strategicznych. Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się w okresie od marca 2015 r. do czerwca 2015r. Szczegółowy harmonogram spotkań będzie opublikowany na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach. Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.

Zapraszamy do aktywnego uczestnictwa!

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

- publikacja artykułu prasowego w kwietniu 2015 r.,

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, dotyczące funkcjonowania transportu publicznego i indywidualnego. Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.

Spotkania odbędą się:

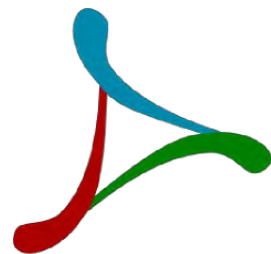
- 27 kwietnia - Gmina Lubrza
- 28 kwietnia - Powiat głubczycki
- 29 kwietnia - Gmina Branice
- 6 maja - Gmina Kietrz
- 7 maja - Gmina Prudnik
- 11 maja - Gmina Głubczyce
- 12 maja - Gmina Ląmbinowice
- 14 maja - Gmina Nysa
- 18 maja - Gmina Głucholazy
- 19 maja - Gmina Paczków
- 20 maja - Gmina Korfantów
- 21 maja - Gmina Otmuchów
- 25 maja - Gmina Skoroszyce
- 26 maja - Gmina Grodków
- 27 maja - Gmina Biała
- 28 maja - Powiat prudnicki

Szczegółowy harmonogram opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



- publikacja artykułu prasowego w maju 2015 r.,



partnerstwo nyskie 2020 razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

II etap konsultacji społecznych – opracowywanie wizji, misji i celów strategicznych dobiega końca.

Serdecznie dziękujemy wszystkim mieszkańcom Obszaru Funkcjonalnego za udział w spotkaniach.

Celem Strategii jest poprawa sytuacji transportowej w obszarze: Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Zachęcamy Państwa do wypełnienia ankiety elektronicznej!

Celem przeprowadzanej ankiety jest poznanie opinii mieszkańców na temat stanu transportu publicznego i indywidualnego oraz poznanie oczekiwań co do planowanych usprawnień.

Ankieta dostępna jest na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl oraz pod linkiem: www.wypelnij.pl/opinie-pn2020-gospodarstwa-domowe-net

Zabierz głos! Wypełnij ankietę!

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

- publikacja artykułu prasowego w czerwcu 2015 r.



partnerstwo nyskie 2020 razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Dobiegł końca II etap konsultacji społecznych – opracowywanie wizji, misji i celów strategicznych.

Celem Strategii będzie poprawa sytuacji transportowej w obszarze: Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Serdecznie dziękujemy wszystkim mieszkańcom Obszaru Funkcjonalnego za udział w spotkaniach oraz wypełnienie ankiety elektronicznej!

Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie:

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



1.2. Prasa – informacje dotyczące konsultacji społecznych

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zgodnie z założeniami koncepcji oraz harmonogramem projektu, w okresie od marca do czerwca 2015 r. opublikowano jeden artykuł informujący o organizowaniu konsultacji społecznych i zachęcający mieszkańców terenu OF PN 2020 do wzięcia udziału w spotkaniach.

- Publikacja artykułu prasowego zachęcającego do udziału w konsultacjach w kwietniu 2015 r.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, dotyczące funkcjonowania transportu publicznego i indywidualnego. Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.

Spotkania odbędą się:

- 27 kwietnia - Gmina Lubrza
- 28 kwietnia - Powiat głubczycki
- 29 kwietnia - Gmina Branice
- 6 maja - Gmina Kietz
- 7 maja - Gmina Prudnik
- 11 maja - Gmina Głubczyce
- 12 maja - Gmina Lambinowice
- 14 maja - Gmina Nysa
- 18 maja - Gmina Głucholazy
- 19 maja - Gmina Paczków
- 20 maja - Gmina Korfantów
- 21 maja - Gmina Otmuchów
- 25 maja - Gmina Skoroszyc
- 26 maja - Gmina Grodków
- 27 maja - Gmina Biała
- 28 maja - Powiat prudnicki

Szczegółowy harmonogram opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

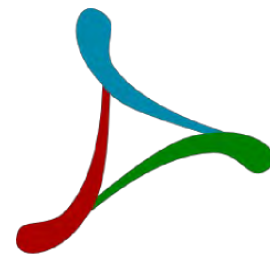


Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





1.3. Kampania promocyjno-informacyjna w radiu

Emisja spotów informacyjnych odbywa się na antenie Radia Park (należącego do firmy Radio Park sp. z o.o.), które obejmuje swoim zasięgiem całe województwo opolskie, a więc również teren całego OF PN 2020.

Treść 30-sekundowego spotu została dostosowana do obecnego etapu pracy nad strategią.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 1 Treść spotu dotyczącego badania

Data	Treść spotu dotyczącego badania
marzec 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	<p>Pragniemy poinformować, iż badania dobiegły końca. Wyniki, zgodnie z ustaloną metodologią, pozwoliły na opracowanie Strategii Rozwoju Transportu. Celem Strategii jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, co przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.</p> <p>Dziękujemy za udział w badaniach i zachęcamy do udziału w konsultacjach społecznych.</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>
kwiecień 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	<p>W ramach opracowywanej Strategii Rozwoju Transportu firma Collect Consulting SA rozpoczyna II etap konsultacji społecznych.</p> <p>Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się w okresie kwiecień–maj 2015 r.</p> <p>Szczegółowy harmonogram spotkań będzie opublikowany na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Zachęcamy do udziału w konsultacjach. Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

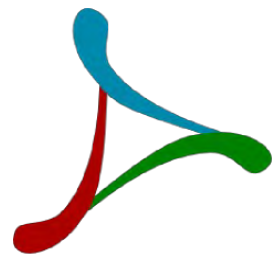
Data	Treść spotu dotyczącego badania
maj 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	<p>W ramach opracowywanej Strategii Rozwoju Transportu firma Collect Consulting SA zakończyła II etap konsultacji społecznych.</p> <p>Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego do wypełnienia ankiety elektronicznej!</p> <p>Celem przeprowadzanej ankiety jest poznanie opinii mieszkańców na temat stanu transportu publicznego i ich oczekiwań co do planowanych usprawnień.</p> <p>Ankieta dostępna jest na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Zabierz głos! Wypełnij ankietę!</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>
czerwiec 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	<p>Dobiegł końca II etap konsultacji społecznych – opracowywanie wizji, misji i celów strategicznych.</p> <p>Serdecznie dziękujemy wszystkim mieszkańcom Obszaru Funkcjonalnego za udział w spotkaniach oraz wypełnienie ankiety elektronicznej!</p> <p>Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>

Źródło: Opracowanie własne.

Zgodnie z koncepcją i harmonogramem projektu, emisja spotu dotyczącego konsultacji społecznych miała miejsce w marcu 2015 r. (21 razy w ciągu jednego tygodnia).

Tabela 2 Treść spotu dotyczącego konsultacji społecznych

Data	Treść spotu dotyczącego konsultacji społecznych
marzec 2015 r. (1 spot – 30 sek., 3 emisje dziennie przez okres 1 tyg.,	W ramach opracowywanej Strategii Rozwoju Transportu firma Collect Consulting SA rozpoczyna II etap konsultacji społecznych – opracowywanie wizji, misji i celów



Data	Treść spotu dotyczącego konsultacji społecznych
razem 21 emisji)	<p>strategicznych.</p> <p>Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się w okresie od marca do czerwca 2015 r. Szczegółowy harmonogram spotkań będzie opublikowany na stronie internetowej www.partnerwstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Zachęcamy do udziału w konsultacjach. Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

1.4. Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania Strategii, co miesiąc publikowane są w Internecie aktualne informacje dotyczące konsultacji społecznych oraz badań przeprowadzanych na terenie OF PN 2020. Treści te publikowane są na co najmniej 4 stronach internetowych (innych niż strony internetowe Zamawiającego i pozostałych Partnerów Projektu). Lista portali współpracujących z realizatorami projektu przedstawia się w sposób następujący:

- www.prudnik24.pl
- www.nasza.nysa.pl
- www.cyfrowademokracja.pl
- www.opole.agora.pl
- www.e-kapital.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Treść publikacji umieszczanej na portalach w marcu 2015 r.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Badania dobiegły końca. Wyniki, zgodnie z ustaloną metodologią, pozwoliły na opracowanie Strategii Rozwoju Transportu. Celem Strategii jest poprawa sytuacji w obszarze transportu, co przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej w regionie.

Prowadzona diagnoza dotyczyła: Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Glucholazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Ląbinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Rozpoczyna się II etap konsultacji społecznych – opracowywanie wizji, misji i celów strategicznych. Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się w okresie od marca 2015 r. do czerwca 2015r. Szczegółowy harmonogram spotkań będzie opublikowany na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach. Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.

Zapraszamy do aktywnego uczestnictwa!

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Treść publikacji umieszczanej na portalach w kwietniu 2015 r.



partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, dotyczące funkcjonowania transportu publicznego i indywidualnego. Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.

Spotkania odbędą się:

- 27 kwietnia - Gmina Lubrza
- 28 kwietnia - Powiat głubczycki
- 29 kwietnia - Gmina Branice
- 6 maja - Gmina Kietrz
- 7 maja - Gmina Prudnik
- 11 maja - Gmina Głubczyce
- 12 maja - Gmina Ląbinowice
- 14 maja - Gmina Nysa
- 18 maja - Gmina Glucholazy
- 19 maja - Gmina Paczków
- 20 maja - Gmina Korfantów
- 21 maja - Gmina Otmuchów
- 25 maja - Gmina Skoroszyce
- 26 maja - Gmina Grodków
- 27 maja - Gmina Biała
- 28 maja - Powiat prudnicki

Szczegółowy harmonogram opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

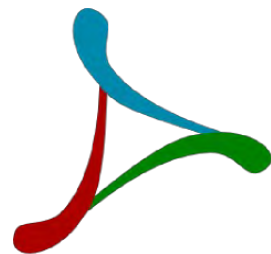
Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Treść publikacji umieszczanej na portalach w maju 2015 r.



**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU
OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

II etap konsultacji społecznych – opracowywanie wizji, misji i celów strategicznych dobiega końca.

Serdecznie dziękujemy wszystkim mieszkańcom Obszaru Funkcjonalnego za udział w spotkaniach.

Celem Strategii jest poprawa sytuacji transportowej w obszarze: Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Zachęcamy Państwa do wypełnienia ankiety elektronicznej!

Celem przeprowadzanej ankiety jest poznanie opinii mieszkańców na temat stanu transportu publicznego i indywidualnego oraz poznanie oczekiwań co do planowanych usprawnień.

Ankieta dostępna jest na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl oraz pod linkiem: www.wypelnij.pl/opinie-pn2020-gospodarstwa-domowe-net

Zabierz głos! Wypełnij ankietę!

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Treść publikacji umieszczanej na portalach w czerwcu 2015 r.



**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU
OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

Dobiegł końca II etap konsultacji społecznych – opracowywanie wizji, misji i celów strategicznych.

Celem Strategii będzie poprawa sytuacji transportowej w obszarze: Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Serdecznie dziękujemy wszystkim mieszkańcom Obszaru Funkcjonalnego za udział w spotkaniach oraz wypełnienie ankiety elektronicznej!

Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

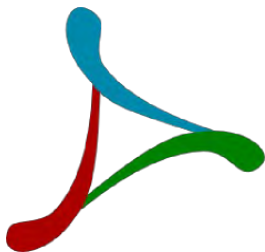
www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



1.5. Kampania promocyjno-informacyjna w telewizji

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zgodnie z harmonogramem i wcześniejszymi założeniami, raz na kwartał TVP S.A. (oddział w Opolu) emituje 30-sekundowe spoty reklamowe dotyczące projektu.

Trzy emisje spotu reklamowego odbyły się 30 marca 2015 r. oraz 29 czerwca 2015 r.

Spot reklamowy – 30 marca 2015 r.

Slajd 1

**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

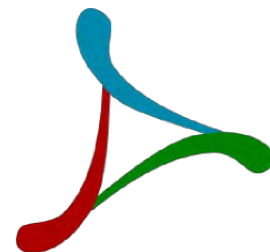
**W ramach opracowywanej
Strategii Rozwoju Transportu
rozpoczyna się II etap konsultacji społecznych
– opracowywanie wizji, misji i celów
strategicznych.**

**Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru
Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje
społeczne, które odbędą się w okresie
od marca 2015r. do czerwca 2015r.**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

eea grants Program regionalny EOG MINISTERSTWO ROZWOJU

Slajd 2



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Konsultacje odbędą się
w powiecie: Głubczycki, Nyski i Prudnicki
oraz
w gminach: Biała, Branice, Głubczyce,
Głuchofazy, Grodków, Kietrz, Korfantów,
Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów,
Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Szczegółowy harmonogram spotkań będzie
opublikowany na stronie internetowej
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Slajd 3

Dziękujemy za udział w badaniach i zachęcamy do
udziału w konsultacjach społecznych.

Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach
będą Państwo mieli
bezpośredni wpływ na poprawę transportu
publicznego oraz indywidualnego.

Zespół Collect Consulting SA

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Slajd 4

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

eea grants Program regionalny EOG MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU [Coat of arms of Iceland] [Coat of arms of Liechtenstein] [Coat of arms of Norway]

Spot reklamowy – 29 czerwca 2015 r.

Slajd 1

**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

**W ramach opracowywanej Strategii Rozwoju Transportu
Dobiegł końca II etap konsultacji społecznych
– opracowywanie wizji, misji i celów strategicznych.**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

eea grants Program regionalny EOG MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU [Coat of arms of Iceland] [Coat of arms of Liechtenstein] [Coat of arms of Norway]

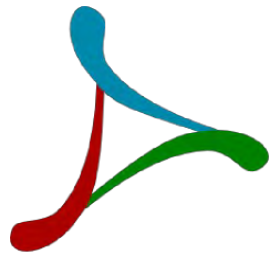
Strona 14 z 18



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**Celem Strategii będzie poprawa sytuacji transportowej w obszarze:
Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego
oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy,
Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza,
Łąbinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków,
Prudnik, Skoroszyce.**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

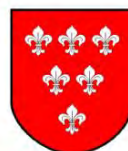
**Serdecznie dziękujemy wszystkim mieszkańcom
Obszaru Funkcjonalnego za udział w spotkaniach
oraz wypełnienie ankiety elektronicznej!**

**Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na
stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Slajd 4

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



1.6. Ekran ledowy – informacje dotyczące konsultacji społecznych

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania strategii „Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020”, informacja o przeprowadzanych konsultacjach społecznych powinna zostać umieszczona również na 6 ekranach ledowych (powinny zostać wykorzystane po dwa ekrany ledowe w każdym mieście powiatowym objętym projektem – Głubczyce, Nysa, Prudnik).

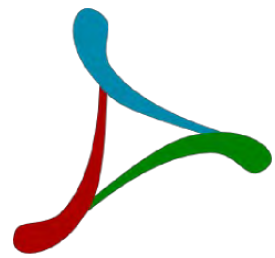
Na terenie OF PN 2020 znajdują się tylko dwa ekrany ledowe:

- w Nysie – Rondo, Szlak Chrobrego,
- w Grodkowie przy ul. Warszawskiej 32.

Zgodnie z koncepcją, ogłoszenie zostało umieszczone na ekranach na okres 4 tygodni (kwiecień–maj 2015 r.) w czasie trwania konsultacji społecznych.

Jako uzupełnienie informacji o konsultacjach społecznych, do mieszkańców terenu OF PN 2020, za pośrednictwem serwisu onet.pl, zostało wysłanych 15 000 maili zachęcających do wypełnienia ankiety elektronicznej.

Temat: Rozwój transportu w Twojej okolicy – opinia mieszkańca



Szanowni Państwo,

w ramach projektu „Partnerstwo Nyskie 2020” finansowanego ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych zostanie przygotowana Strategia Rozwoju Transportu.

Celem Strategii będzie poprawa sytuacji transportowej w obszarze: Powiatu Głubczyckiego, Nyskiego i Prudnickiego oraz Gmin: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Zachęcamy Państwa do wypełnienia ankiety elektronicznej!

Celem przeprowadzanej ankiety jest poznanie Państwa opinii na temat stanu transportu publicznego i indywidualnego oraz poznanie oczekiwań co do planowanych usprawnień.

Ankieta dostępna jest na stronie: <http://www.partnerstwo-nyskie2020.pl>

oraz pod linkiem: <https://www.wypelnijankiete.pl>



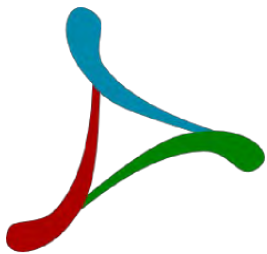
1.7. Podsumowanie

Zakładane rezultaty, dotyczące wykorzystania poszczególnych kanałów promocji, zostały zrealizowane zgodnie z założeniami.

Promowanie idei projektu oraz informowanie o przebiegu prac prowadzonych na rzecz opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 odbyło się za pośrednictwem wszystkich dostępnych kanałów medialnych (prasa, radio, Internet, telewizja, ekrany ledowe, mailing). Pozwoliło to na dotarcie do jak najszerszego grona interesariuszy, tj. mieszkańców, lokalnych i regionalnych przedsiębiorców, pracowników miejscowych firm, przedstawicieli organizacji pozarządowych, środowiska uczelnianego oraz instytucji publicznych.

Załączniki – płyta z:

- harmonogramem działań promocyjno-informacyjnych;
- fakturami;
- archiwalnymi numerami dziennika NTO;
- planem emisji, treścią oraz plikami spotów radiowych;



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- zrzutami ekranu oraz treścią artykułów publikowanych na stronach internetowych;
- harmonogramem emisji oraz nagraniem spotu telewizyjnego;
- materiałem dotyczącym promocji na ekranach ledowych.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

WYCIĄG ZE STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

ZAŁĄCZNIK 4

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





Biurowisko projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

WSTĘP	6
STRESZCZENIE	7
1. CHARAKTERYSTYKA STANU TRANSPORTU W OF PN 2020	10
1.1. OPIS ISTNIEJĄCEJ SIECI TRANSPORTU ZBIOROWEGO WRAZ ZE SZCZEGÓŁOWĄ INWENTARYZACJĄ POŁĄCZEŃ ORAZ OPRACOWANIEM KARTOGRAFICZNYM.....	10
1.1.1. Inwentaryzacja linii komunikacyjnych na terenie OF PN 2020	10
1.1.2. Określenie aktualnego finansowania sieci transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020.....	13
1.1.3. Charakterystyki liczbowe czterech największych przewoźników na terenie OF PN 2020.....	14
1.1.4. Analiza pozostałych przewoźników działających na terenie Partnerstwa.....	17
1.1.5. Podsumowanie.....	18
1.2. OPIS ISTNIEJĄCEJ SIECI DROGOWEJ WRAZ Z OPRACOWANIEM KARTOGRAFICZNYM	19
1.2.1. System drogowy OF PN 2020.....	19
1.2.2. Wyniki badań natężenia ruchu na drogach OF PN 2020	24
1.2.3. Prognoza natężenia ruchu	26
1.2.4. Badania wykorzystania powierzchni parkingowych.....	29
1.3. OPIS ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY PRZEZNACZONEJ DLA ROWERÓW WRAZ ZE SZCZEGÓŁOWĄ INWENTARYZACJĄ (POPARTĄ BADANIAM TERENOWYMI)	32
1.3.1. Charakterystyka podróży rowerowych	32
1.3.2. Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020.....	33
1.3.3. Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020	39
1.3.4. Podsumowanie.....	40
1.4. OPIS STANU INFRASTRUKTURY POZOSTAŁYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU	41
1.4.1. Transport lotniczy	41
1.4.2. Transport wodny.....	42
1.4.3. Transport kolejowy	43
1.5. PRZEJŚCIA GRANICZNE NA OBSZARZE OF PN 2020	45
1.5.1. Drogowe przejścia graniczne.....	45
1.5.2. Przejścia małego ruchu granicznego	46
1.5.3. Przejścia kolejowe	46
2. UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W OF PN 2020	47
2.1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020.....	47
2.2. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU W PERSPEKTYWIE ROKU 2020	50



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2.1. Poziom europejski	50
2.2.2. Poziom krajowy	51
2.2.3. Poziom regionalny	55
3. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO NA TERENIE PN 2020	58
3.1. METODOLOGIA.....	58
3.1.1. SWOT.....	58
3.1.2. Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych	59
3.1.1. Analiza wielokryterialna	61
3.2. ANALIZA DIAGNOSTYCZNA SYSTEMÓW	62
3.2.1. Komunikacja publiczna.....	62
3.2.1.1. Analiza SWOT systemu komunikacji publicznej	62
3.2.1.2. Problemy rozwojowe oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze komunikacji publicznej	65
3.2.2. Komunikacja drogowa.....	74
3.2.2.1. Analiza SWOT	74
3.2.2.2. Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze komunikacji drogowej i parkingów.....	77
3.2.3. Infrastruktura pieszo – rowerowa	100
3.2.3.1. Analiza SWOT	100
3.2.3.2. Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej.....	102
3.3. ANALIZA WIELOKRYTERIALNA.....	113
4. STRATEGICZNE REKOMENDACJE ROZWOJOWE.....	119
4.1. MATRYCA REKOMENDACJI STRATEGICZNYCH	119
4.2. WIZJA ROZWOJU ORAZ MISJA DOKUMENTU.....	121
4.3. KIERUNKI DZIAŁAŃ.....	124
4.4. PRZEDSIĘWZIĘCIA	125
4.4.1. Działania w ramach pierwszego celu strategicznego	125
4.4.2. Działania w ramach drugiego celu strategicznego.....	131
4.4.3. Działania w ramach trzeciego celu strategicznego.....	156
4.4.4. Działania innowacyjne.....	162
4.4.5. Sugerowane tereny inwestycyjne	168
4.4.6. Sugerowane tereny mieszkaniowe.....	169

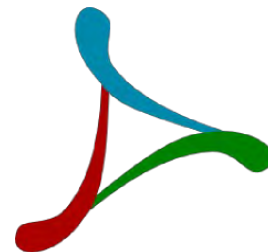


Biurow projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4.4.7. Rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań, które mogą zachodzić w wyniku realizacji kierunków działań projektowanego dokumentu	171
4.5. PLAN FINANSOWANIA.....	172
4.6. RAMY ORGANIZACYJNE TRANSPORTU ZBIOROWEGO	173
4.6.1. Zmiany w systemie dotowania ulg za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego	173
4.6.2. Minimalnych poziomów obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa	175
4.6.3. Optymalne ramy organizacyjne transportu zbiorowego w OF PN2020.....	177
4.6.3.1. Potencjalne problemy prawne	177
4.6.3.2. Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych.....	178
4.6.3.3. Możliwość zintegrowania publicznego transportu zbiorowego – przewozów kolejowych i autobusowych – w formie wspólnego biletu.....	179
4.6.3.4. Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy.....	180
4.6.3.5. Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego.....	184
4.6.3.6. Zintegrowany system taryfowy	185
4.6.3.7. Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego.....	186
4.6.3.8. Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów	186
4.6.3.9. Dotacje i rekompensaty.....	187
4.6.3.10. Dalsza integracja transportu	189
4.6.4. Podsumowanie.....	189
5. WDRAŻANIE STRATEGII	191
5.1. UKŁAD PODMIOTOWY ORAZ RAMY CZASOWE REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	191
5.2. UKŁAD FUNKCYJONALNY	205
5.3. ZASADY REALIZACJI STRATEGII	205
6. MONITORING I EWALUACJA	211
6.1. RELACJE MIĘDZY WSKAŹNIKAMI	211
6.2. WSKAŹNIKI	213
6.2.1. Wskaźniki produktu	213
6.2.2. Wskaźniki rezultatu	217
6.2.3. Prognozowane wskaźniki oddziaływania	220
6.2.4. Wskaźniki ekonomiczne.....	221
6.2.5. Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych.....	222
SPIS TABEL	226



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wstęp

23 marca 2013 r. starostowie, wójtowie oraz burmistrzowie z powiatu nyskiego, głubczyckiego i prudnickiego podpisali umowę „Partnerstwo Nyskie 2020”. W skład Partnerstwa weszły 3 powiaty (głubczycki, nyski i prudnicki) oraz 14 gmin (Nysa – będąca Liderem Partnerstwa, Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce).

Partnerstwo Nyskie to inicjatywa, której celem jest zrównoważony rozwój poszczególnych Partnerów. Gminy należące do Partnerstwa koncentrują się na podejmowaniu wspólnych działań, mających na celu wzmacnianie spójności terytorialnej, kolektywne rozwiązywanie problemów i wzajemne wspieranie się Partnerów. U podstaw projektu leży również wprowadzenie planowania zintegrowanego w ramach obszaru funkcjonalnego oraz propagowanie wymiany doświadczeń i dobrych praktyk pomiędzy poszczególnymi powiatami i gminami.

Pierwszym zadaniem nowo powołanego Partnerstwa było pozyskanie środków zewnętrznych w ramach konkursu „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego” organizowanego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i współfinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG. 14 października 2013 r. Projekt „Partnerstwo Nyskie 2020” uzyskał najwyższą liczbę punktów (99%) i otrzymał dofinansowanie w ramach Programu Regionalnego EOG.

Niniejszy dokument został przygotowany w ramach działań operacyjnych projektu „Partnerstwo Nyskie 2020”. Celem opracowanej *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* jest poprawa sytuacji w dziedzinie transportu na terenie obszaru objętego projektem. Zmiany zostaną dokonane poprzez utworzenie efektywnego systemu transportu, który umożliwi swobodne przemieszczanie się podróżujących przy zachowaniu wysokiej jakości usług.

Strategia ma na celu upowszechnianie poszczególnych form transportu i zintegrowanie komunikacyjne Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Podczas podejmowania działań wdrażających założenia dokumentu, zostaną uwzględnione kwestie związane z dojazdami do miejsc pracy i nauki, stref aktywności produkcyjnej, usługowej, logistycznej oraz turystycznej. Ułatwiony będzie również dostęp do komunikacji zbiorowej. Następnym celem opracowania *Strategii* jest zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu poprzez poprawę jakości i organizacji transportu, czyli zwiększenie dostępności terenów inwestycyjnych oraz różnego rodzaju atrakcji – zarówno kulturalnych, jak i turystycznych.

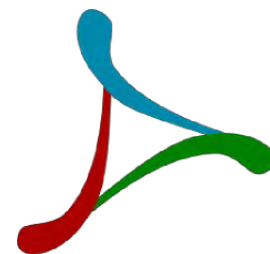
Streszczenie

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 rozpoczyna się charakterystyką transportu na całym obszarze objętym opracowaniem. Transport został podzielony na transport zbiorowy, transport samochodowy, transport rowerowy, pozostałe środki transportu oraz przejścia graniczne.

Sieć transportu zbiorowego tworzą: MZK Nysa Sp. z o.o., PKS Nysa Sp. z o.o., PKS Głubczyce Sp. z o.o., PKS Brzeg Sp. z o.o., Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. (zwany dalej Arriva) oraz przewoźnicy prywatni. Transport zbiorowy zapewnia przejazdy zarówno w dni robocze, jak również w soboty i niedziele. Usługodawcy oferują połączenia obsługujące wszystkie gminy Partnerstwa oraz kursy do dużych ośrodków miejskich, takich jak Wrocław czy Opole. Największymi mankamentami transportu zbiorowego są: niewielka częstotliwość kursowania pojazdów oraz słabe skomunikowanie terenów wiejskich z większymi ośrodkami miejskimi. **Sieć dróg wojewódzkich i krajowych obszaru** zapewnia dogodnie powiązania z ośrodkami miejskimi: Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynem-Koźlem, Opolem, a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio skomunikowane. Przez obszar OF PN 2020 przebiegają: autostrada A4, drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Sieć dróg publicznych, mimo że dobrze rozwinięta, znajduje się w złym lub bardzo złym stanie technicznym. Jednym z istotnych mankamentów sieci drogowej jest brak wytyczonych i utwardzonych dróg transportu rolnego. **Infrastruktura przeznaczona dla rowerzystów** na terenie OF PN 2020 jest słabo rozwinięta. Brakuje zarówno ścieżek o charakterze rekreacyjnym (poza centrami miast), jak i ścieżek o charakterze komunikacyjnym (wzdłuż głównych ciągów drogowych, jak i w centrach miejscowości). **Infrastruktura pozostałych środków transportu.** Jako pozostałe środki transportu opisano: transport lotniczy, wodny oraz kolejowy. Transport lotniczy i wodny na terenach wchodzących w skład OF PN 2020 nie odgrywają większej roli. Transport kolejowy również ma małe znaczenie. Transport kolejowy osobowy funkcjonuje wyłącznie na liniach relacji Nysa – Brzeg oraz Nysa – Opole.

Zapisy „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” są zgodne z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność projektu zachowana jest w stosunku do aktów **planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej i kraju**. Ponadto Strategia jest spójna z pozostałymi realizowanymi politykami województwa opolskiego oraz dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, powiatowym i gminnym jednostek administracyjnych wchodzących w skład Partnerstwa.

System transportowy, będąc istotną podbudową rozwoju w sferze społecznej czy gospodarczej powinien funkcjonować na najwyższym poziomie, zapewniać sprawną obsługę wszystkich użytkowników obszaru oraz być elementem wspierającym i przyspieszającym rozwój gospodarczy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nie można doprowadzić do sytuacji, w której system transportowy będzie czynnikiem ograniczającym rozwój Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie. Stąd też wspólne planowanie polityki transportowej, które skutkować ma optymalizacją systemu na całym obszarze, usprawni komunikację wewnątrz, a także poprawi połączenia z otoczeniem zewnętrznym. Tylko zapewnienie sprawnych połączeń funkcjonalnych może rzeczywiście wpłynąć na rozwój, poprawić wizerunek obszaru, wpłynąć na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej oraz poprawić jakość życia mieszkańców.

Przeprowadzona diagnoza strategiczna ujawniła szereg braków w systemie transportowym na analizowanym obszarze, które z kolei generują problemy rozwojowe. W efekcie końcowym określono przedsięwzięcia rozwojowe – konkretne projekty mające usprawnić system.

Istotne braki określono w każdym podsystemie systemu transportowego analizowanego obszaru. W przypadku transportu publicznego, głównym jego ograniczeniem jest zbyt mała liczba kursów, niedostosowana do zapotrzebowania. Szczególnie uciążliwy dla użytkowników transportu publicznego jest weekendowy rozkład jazdy, który w niektórych miejscowościach jest mocno ograniczony lub nie uwzględnia kursów w dni wolne. Osoby korzystające z komunikacji publicznej mają problemy ze sprawnym poruszaniem się na linii dom – praca – dom czy też dom – szkoła – dom. Transport drogowy boryka się głównie z problemem niedostatecznej ilości dróg gminnych (m.in. drogi dojazdowe do terenów mieszkalnictwa, drogi transportu rolnego), a także w wielu przypadkach złym stanem istniejącej sieci. Powoduje to spore utrudnienia komunikacyjne oraz obniża bezpieczeństwo użytkowników dróg. Ponadto należy stwierdzić, że na obszarze obowiązywania Strategii w niewystarczającym stopniu rozwinięta jest infrastruktura pieszo – rowerowa. Z jednej strony nie jest zaspokojony popyt użytkowników OF PN 2020 na infrastrukturę pieszo – rowerową, z drugiej strony nie wykorzystuje się potencjału turystycznego obszaru. Rower jest obecnie bardzo popularną formą spędzania wolnego czasu, stąd należy upatrywać się dalszego wzrostu popularności tej gałęzi turystyki.

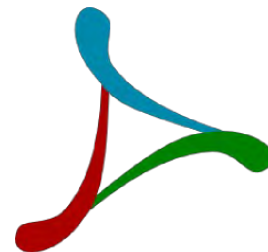
W wyniku realizacji polityki transportowej przedstawionej w niniejszym dokumencie, założono w wizji rozwoju, iż do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy: prorozwojowy, nowoczesny, spójny wewnątrz oraz otwarty na zewnątrz, bezpieczny, prośrodowiskowy, integrujący. Do roku 2030 przewiduje się osiągnięcie następujących celów strategicznych:

- Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN
- Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN
- Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Do osiągnięcia celów ma doprowadzić realizacja przedsięwzięć rozwojowych, obejmujących działania we wszystkich trzech podsystemach transportowych obszaru. Przewidziano do realizacji projekty infrastrukturalne (takie jak: drogi, ciągi pieszo –

rowerowe), w tym także projekty kluczowe dla OF PN dotyczące budowy obwodnic, inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą, centra przesiadkowe, portale informacji turystycznej. Budżet projektów dotyczących transportu drogowego będzie najwyższy, z kolei najmniej planuje się wydatkować na transport publiczny.

Aby mówić o efektywnym wdrażaniu Strategii, należy prowadzić systematyczny monitoring osiągnięcia celów, poprzez ocenę realizacji zakładanych wskaźników. W przypadku jakichkolwiek zmian w polityce transportowej, należy nanieść stosowne korekty do Strategii. Trzeba mieć na względzie, iż „dobra strategia”, to jest dokument, którego założenia rzeczywiście są wprowadzane w życie. W tak długim okresie programowania jakim jest perspektywa roku 2030, uwarunkowania zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne mogą się istotnie zmienić. Będzie to miało wpływ na prowadzoną politykę a więc i na strategię, czy choćby na poszczególne projekty. W takim wypadku korekta Strategii jest niezbędna. Podsumowując, „dobra strategia” jest dokumentem „żywym”, dyskutowanym i wdrażanym.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Charakterystyka stanu transportu w OF PN 2020

1.1. Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym

1.1.1. Inwentaryzacja linii komunikacyjnych na terenie OF PN 2020

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13) do 31 grudnia 2016 roku wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowych transporcie drogowych wymaga specjalnych zezwoleń, które wydaje się w zależności od zasięgu przewozu i siedziby lub miejsca zamieszkania przedsiębiorcy przez:

- wójta, burmistrza lub prezydenta miasta – na obszar gminy,
- starostę – na obszar wykraczający poza granicę jednej gminy,
- marszałka województwa właściwego dla siedziby przedsiębiorcy starającego się o licencję – na obszar wykraczający poza granicę jednego powiatu.

Na podstawie wydanych zezwoleń można zinwentaryzować wszystkie linie komunikacyjne na terenie OF PN 2020. W gminach Biała, Korfantów, Lubrza oraz Łambinowice, władze miast nie wydały zezwoleń na prowadzenie transportu zbiorowego na terenie gminy. Największa ilość zezwoleń została wydana przez burmistrza Głubczyc (12 zezwoleń) – co oznacza, iż istnieje 12 połączeń transportu zbiorowego, łączących sołectwa gminy z Głubczycami. Najmniej połączeń wewnątrz gminnych posiadają Branice (wydane 2 zezwolenia) oraz Paczków (również 2 zezwolenia). W powiecie nyskim, starosta wydał 30 zezwoleń, co oznacza iż na terenie powiatu nyskiego istnieje 30 połączeń, łączących co najmniej dwie gminy, analogicznie, na terenie powiatu głubczyckiego istnieje 16 takich połączeń, natomiast prudnickiego 19. Powiat brzeski, z racji położenia na jego terenie gminy Grodków, wydał 34 zezwolenia, z czego 3 dotyczą samego Grodkowa. Informacje zebrane podczas badań terenowych oraz opinie uzyskane podczas konsultacji społecznych pozwalają stwierdzić iż treść wydawanych zezwoleń **pokrywa się ze stanem faktycznym**. Szczegółowa inwentaryzacja wszystkich otrzymanych zezwoleń znajduje się w załączniku „**Inwentaryzacji linii komunikacji zbiorowej z terenu OF PN 2020**”.

Tabela 1 Zestawienie wydanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowych transporcie drogowych

gmina/powiat	zezwoleń	ilość wydanych zezwoleń
Biała	BRAK ZEZWOLEŃ	-
Branice	TAK	2
Głubczyce	TAK	12



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

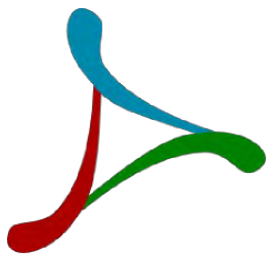
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

gmina/powiat	zezwolenia	ilość wydanych zezwoleń
Głuchołazy	TAK	3
Grodków	TAK	8
Kietrz	TAK	5
Korfantów	BRAK ZEZWOLEŃ	-
Lubrza	BRAK ZEZWOLEŃ	-
Łambinowice	BRAK ZEZWOLEŃ	-
Nysa	TAK	9
Otmuchów	TAK	3
Paczków	TAK	2
Prudnik	TAK	8
Skoroszyce	TAK	2
Powiat nyski	TAK	30
Powiat głubczycki	TAK	16
Powiat prudnicki	TAK	19
Powiat brzeski	TAK	34

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników.

Najwięksi przewoźnicy z badanego obszaru to PKS Nysa, Arriva¹, PKS Głubczyce oraz MZK Nysa Sp. z o.o. Miejski Zakład Komunikacji w Nysie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zapewnia transport na terenie miasta Nysa w ramach 11 linii autobusowych. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o. obsługuje ponad 183 linie autobusowe na 30 trasach – zarówno na terenie powiatu nyskiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również do Opola. Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. posiada swój oddział w Prudniku, skąd zapewnia dojazd bezpośredni do 25 miejscowości, za pośrednictwem 50 różnych tras. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Sp. z o. o. obsługuje ponad 300 połączeń autobusowych, zarówno na terenie powiatu głubczyckiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również kilku wybranych większych miast Polski. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu zapewnia kursy na terenie powiatu brzeskiego, w tym również na obszarze gminy Grodków. Ponadto na terenie OF PN działają przewoźnicy prywatni obsługujący głównie transy na których są największe potoki podróżnych tj. **Nysa – Otmuchów**, **Nysa – Głuchołazy** oraz **Nysa – Wrocław**. Siatka połączeń MZK Sp. z o.o. na terenie OF PN została zaprezentowana na poniższej mapie.

¹ Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku)

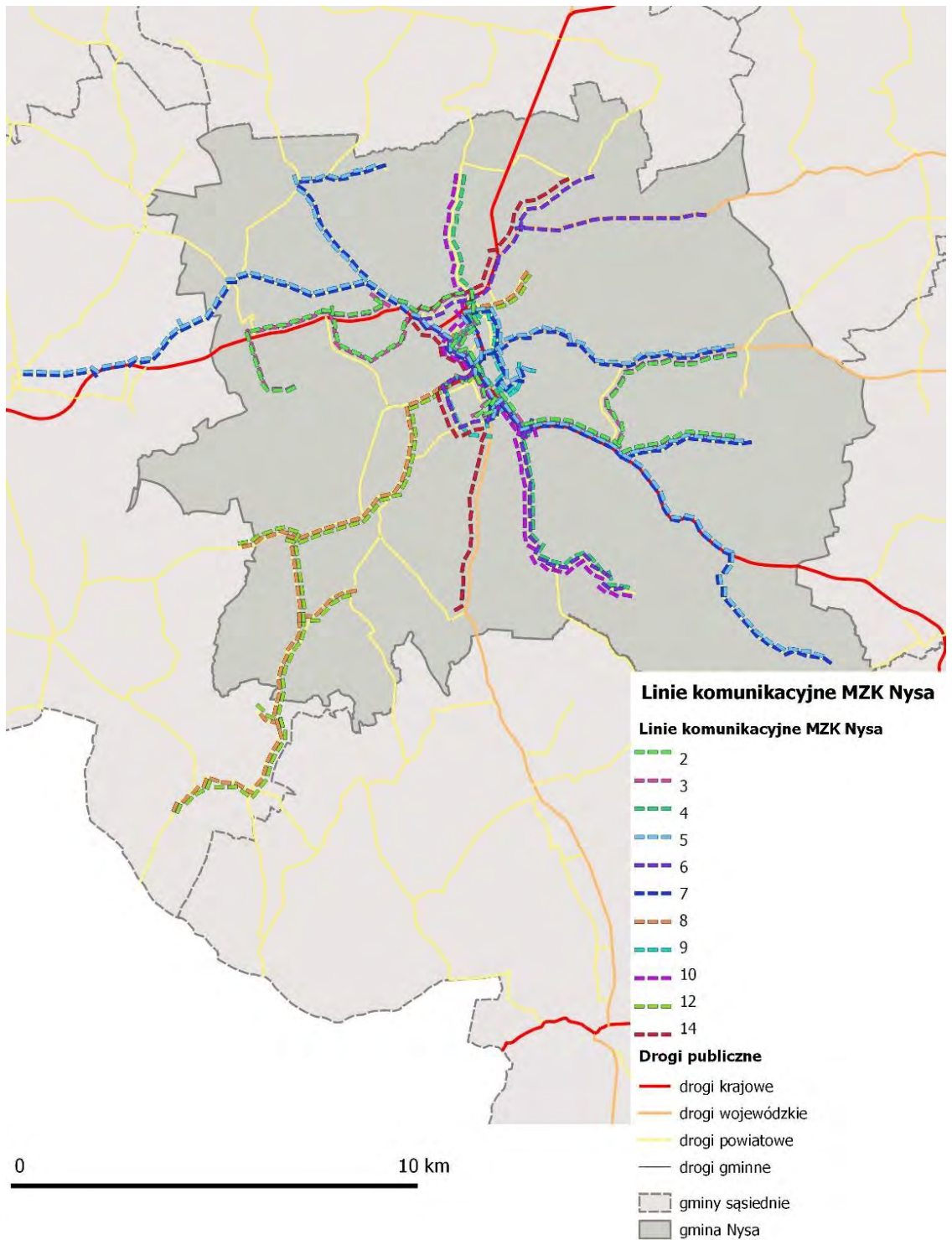


Rysunek 1 Linie komunikacyjne MZK NYSA

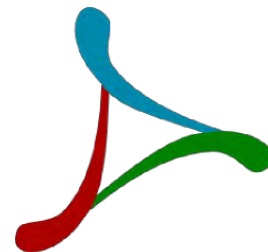
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Ponadto w załącznikach kartograficznych zamieszczono mapę prezentującą lokalizację wszystkich przystanków autobusowych oraz pełną siatkę połączeń na podstawie wydanych zezwoleń na terenie OF PN 2020.

Poza regularnym przewozem osób na terenie OF PN 2020 funkcjonują również przewozy szkolne, przewozy na basen, przewozy osób niepełnosprawnych oraz inne przewozy zamknięte organizowane przez gminy. Przewozy tego typu organizują wszystkie gminy zrzeszone w Partnerstwie. Źródłem ich finansowania jest budżet gminy. Łączny koszt organizacji przewozu wyniósł **5 563 291,87 zł**. Szczegółowa inwentaryzacja połączeń w ramach przewozów szkolnych znajduje się w załączniku – „**Inwentaryzacja przewozów szkolnych**”.

1.1.2. Określenie aktualnego finansowania sieci transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020

Zgodnie z polskim prawodawstwem (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13) finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym;
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione;
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym mówi, iż źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem;
- środki z budżetu państwa.

MZK sp. z o.o. świadczy usługi o charakterze komunikacji miejskiej przez co finansowane są one ze środków własnych jednostki samorządu terytorialnego (gmina Nysa). Pozostałym przewoźnikom przysługują rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Rekompensaty wypłacane są za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 2 Wartości rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Przewoźnik	2013	2014	2015
PKS Sp. z o.o. Brzeg	2.750.060,21 zł	2.180.048,72 zł	1.736.236,06 zł
PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	2.094.621,64 zł	2.077.728,66 zł	1.878.167,06 zł
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu,	4.811.377,17 zł	4.403.587,41 zł	3.799.452,21 zł
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.	1.232.445,75 zł	1.157.029,37 zł	1.141.019,04 zł
Opolskie PKS S.A.	2.657.958,71 zł	3.040.852,24 zł	2.733.520,00 zł
PKS w Strzelcach Opolskich S.A.	2.298.733,27 zł	1.822.956,66 zł	1.510.612,34 zł
"TRANS EKSPRES" Rafał Cholewiński	87.202,22 zł	127.336,21 zł	129.287,87 zł
EURO-BUS Bogdan Kurowski	106.742,43 zł	265.599,66 zł	277.849,52 zł
"AUTO FAN" Zbigniew Dąbrowski	64.140,90 zł	79.280,73 zł	66.603,19 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Opolu.

1.1.3. Charakterystyki liczbowe czterech największych przewoźników na terenie OF PN 2020

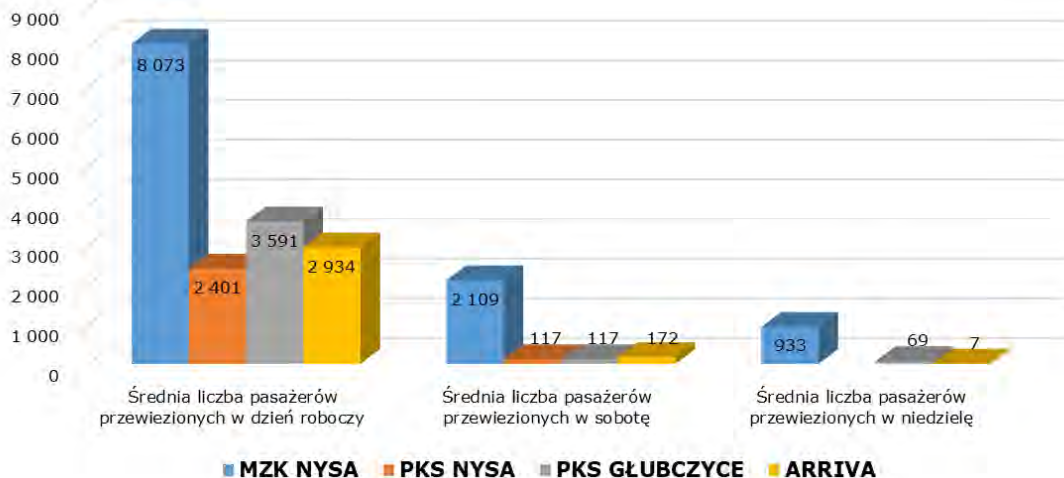
Zdecydowanie najwięcej pasażerów korzysta z usług MKZ Nysa, średnio w dzień roboczy przewoźnik obsługuje **8 073** osób. Najmniej ludzi korzysta z usług PKS Nysa – średnio **2 401** osób dziennie. W weekendy liczba osób korzystających z komunikacji publicznej zdecydowanie maleje, jednak wciąż najwięcej pasażerów przewozi MKZ Nysa – średnio **2 109** osób.



Wykres 1 Średnia liczba osób przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w dni robocze, soboty oraz niedziele

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

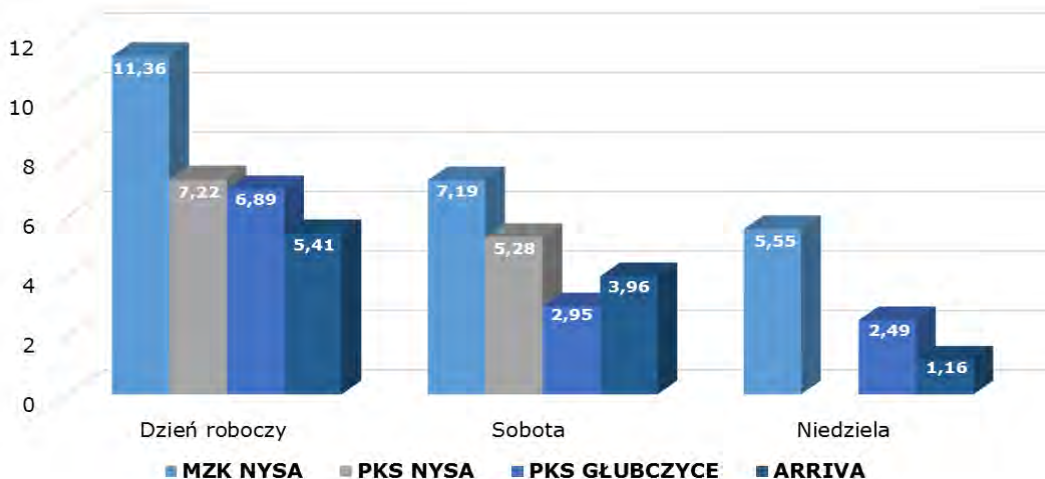
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W dzień roboczy w pojeździe MZK Nysa w tym samym czasie podróżuje średnio 11 pasażerów, najwięcej spośród analizowanych przewoźników. Najmniejsze średnie napełnienie występuje w pojazdach Arriva i wynosi zaledwie 5 osób. W weekend średnia liczba pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej jest zdecydowanie niższa niż w dni robocze, największą średnią zaobserwować można na liniach obsługiwanych przez MZK Nysa, a najmniejszą na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce w soboty oraz na liniach obsługiwanych przez Arriva w niedziele.

Wykres 2 Średnie zapełnienie pojazdu w dzień roboczy, w sobotę i w niedzielę



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



Biuro projektu:

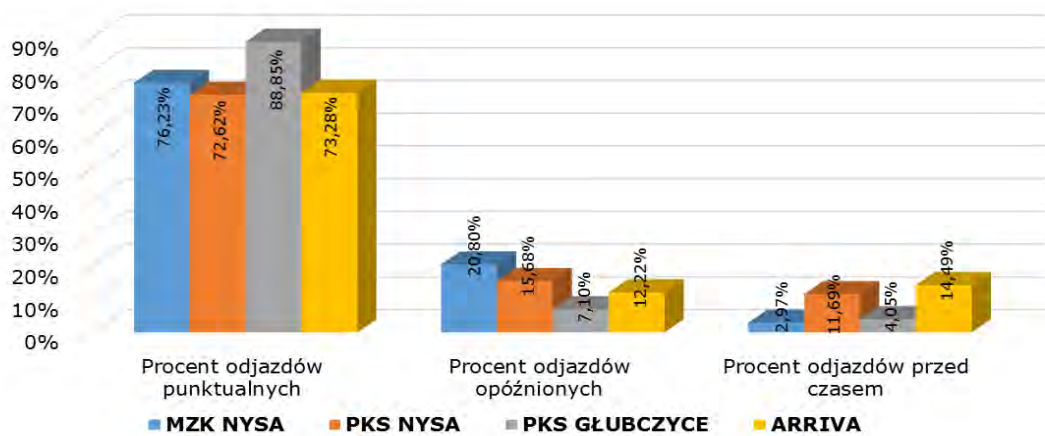
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z analizy kursów czterech najważniejszych przewoźników wynika, że największy odsetek punktualnych odjazdów występuje na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce – 88,85%, natomiast najmniej punktualnych odjazdów zanotowano na liniach obsługiwanych przez PKS Nysa.

Odjazdy niepunktualne dzielą się na odjazdy opóźnione oraz odjazdy przed czasem. Opóźnione to te, które odbyły się co najmniej 3 minuty po czasie planowym na rozkładzie jazdy. Odjazd przed czasem to taki, który odbył się wcześniej niż na minutę przed czasem wskazanym na rozkładzie jazdy. Najwięcej odjazdów opóźnionych zaobserwowano na liniach, które obsługuje MZK Nysa, aż 20,8% z nich. Najmniej odjazdów opóźnionych zaobserwować można na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce. Odjazdy przed czasem najczęściej zdarzają się na liniach, które są obsługiwane przez firmę Arriva, natomiast najrzadziej zdarzają się one na liniach MZK Nysa.

Wykres 3 Punktualność odjazdów z przystanków



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Poniższy wykres prezentuje strukturę biletów posiadanych przez pasażerów w pojazdach. Bilety normalne stanowią od 36% do 46% ogółu. Najwięcej biletów normalnych posiadają pasażerowie PKS Nysa oraz PKS Głubczyce, natomiast najmniej pasażerowie Arriva. Najwięcej osób z biletem ulgowym (bilety z ulgą 37%, 49%, 50% i 51%) podróżuje na liniach obsługiwanych przez firmę Arriva (bo aż 53% pasażerów), natomiast najmniej w pojazdach MZK Nysa (tylko 25%). Pozostałe ulgi stanowią maksymalnie 10% ogółu biletów. Wyjątek stanowi MZK Nysa, co wynika z faktu, że wiele osób miało możliwość podróżowania za darmo, gdyż posiadając przy sobie ważny dowód rejestracyjny własnego pojazdu było się uprawnionym do 100% ulgi za przejazd².

² Zgodnie z uchwałą Nr X/133/15 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 27.08.2015 r. zlikwidowano ulgi dla osób posiadających przy sobie ważny dowód rejestracyjny i prawo jazdy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

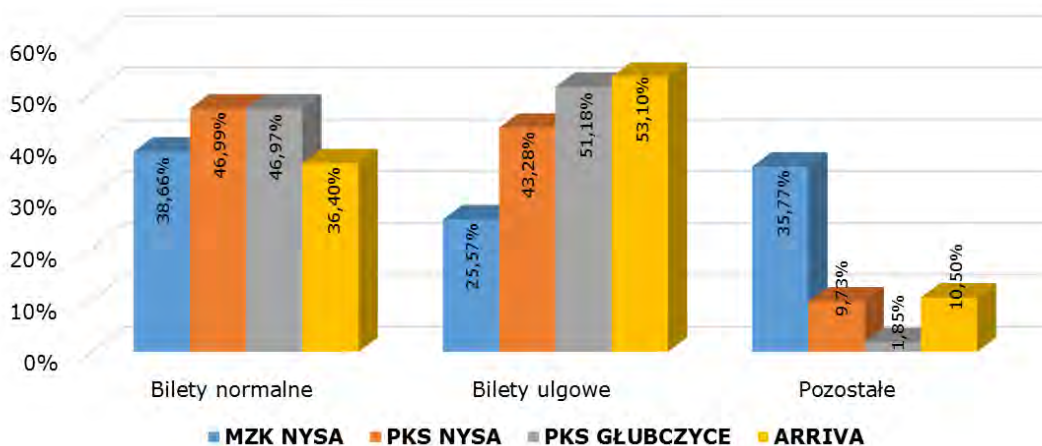
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 4 Rodzaj biletów posiadanych przez pasażerów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

1.1.4. Analiza pozostałych przewoźników działających na terenie Partnerstwa

Najczęstszym celem kursowania prywatnych przewoźników była Nysa, aż 13,42% przeanalizowanych kursów zmierzało do tego miasta. Drugim miastem, do którego najczęściej uczęszczano był Wrocław, 8,62% ogólnej liczby kursów. Na trzecim miejscu znalazły się Głucholazy, do których organizowanych było 8,37% wszystkich kursów. Spośród analizowanych celów kursowania pojazdów poszczególnych przewoźników, najrzadziej wystąpiła Praga (tylko w 0,12%), kolejnym rzadkim celem była miejscowość Lipki (0,25%) oraz miejscowości: Wierzbnik, Strzelin, Przylesie, Przeworno, Kędzierzyn-Koźle i Brzeziny, do każdej z tych miejscowości organizowanych było jedynie 0,37% kursów.

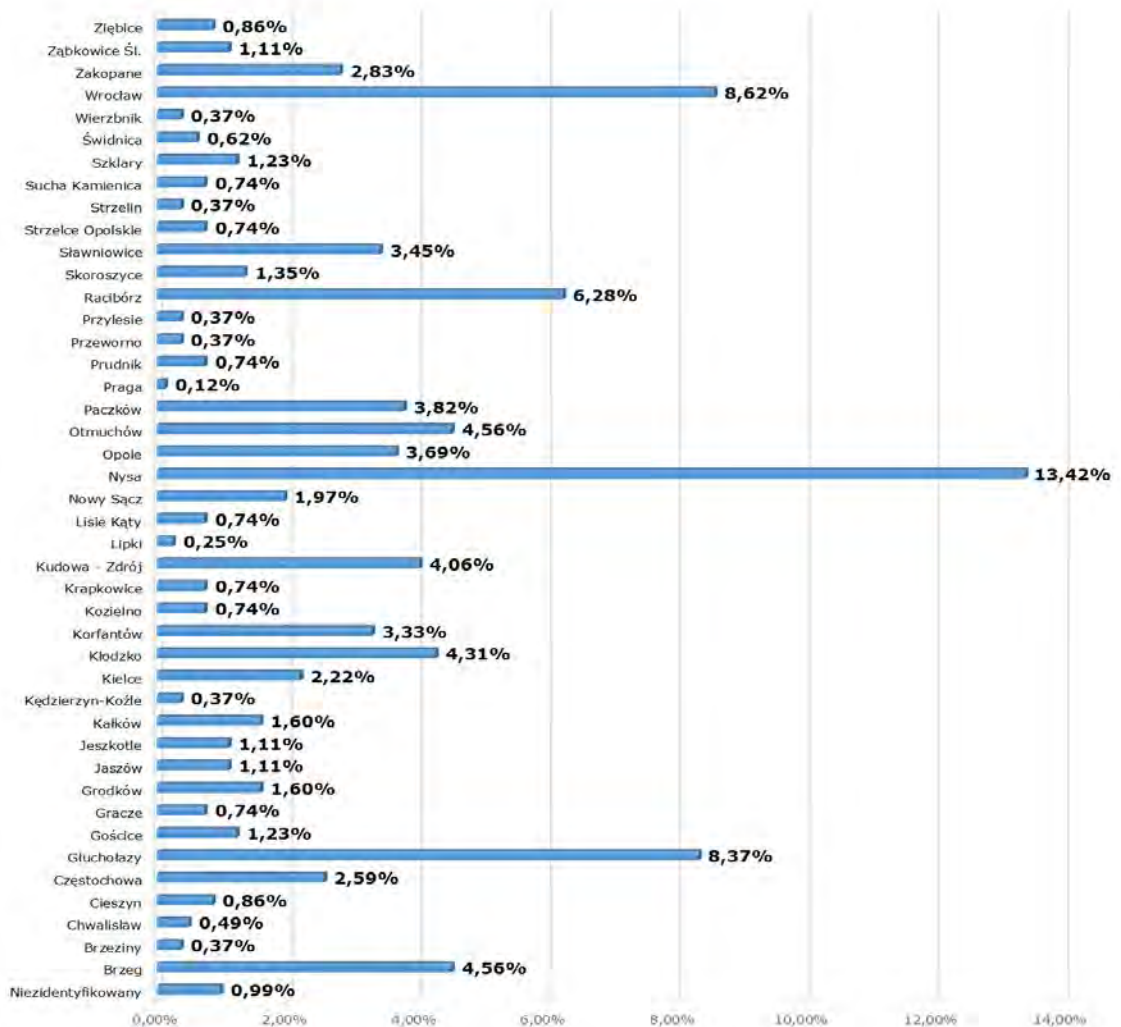


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 5 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Szczegółowy raport z badań dotyczących transportu zbiorowego publicznego jak i prywatnego znajduje się w **Projekcie Części Analityczno-Diagnostycznej Dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 – TOM II WYNIKI BADAŃ.**

1.1.5. Podsumowanie

Na obszarze partnerstwa działają prywatni oraz publiczni przewoźnicy. Przewoźnicy publiczni obsługują połączenia wewnątrz partnerstwa pomiędzy poszczególnymi gminami Partnerstwa oraz pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi poza Partnerstwem -np. Wrocław, Opole, Racibórz. Przewoźnicy prywatni



Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

obsługują głównie te połączenia na których występują największe potoki podróży np. Nysa – Głuchołazy.

Zdecydowanie najwięcej zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowych wydawanych jest przez starostów. Co oznacza, że a terenie OF PN dominują przewozy łączące co najmniej dwie gminy.

Spośród działających na badanym obszarze przewoźników najwięcej użytkowników ma MZK Nysa. Średnio w dzień roboczy przewoźnik obsługuje 8 073 osoby. Najmniej ludzi korzysta natomiast z usług PKS Nysa – średnio 2 401 osób dziennie. Najwięcej odjazdów opóźnionych zaobserwowano na liniach, które obsługuje MZK Nysa, aż 20,8% z nich. Najmniej odjazdów opóźnionych zaobserwować można na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce. Odjazdy przed czasem najczęściej zdarzają się na liniach, które są obsługiwane przez firmę Arriva, natomiast najrzadziej zdarzają się one na liniach MZK Nysa. Najwięcej osób z biletem ulgowym (bilety z ulgą 37%, 49%, 50% i 51%) podróżuje na liniach obsługiwanych przez firmę Arriva (bo aż 53% pasażerów), natomiast najmniej w pojazdach MZK Nysa (tylko 25%).

W „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 zaproponowane będą działania mające na celu poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020”. Zakłada się, że sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy usprawni komunikację między głównymi miastami OF PN 2020 (Nysa, Prudnik, Głubczyce) a pozostałymi gminami. Będzie wykorzystywana jako alternatywa do komunikacji samochodowej (dojazd do szkoły, pracy). Możliwość przemieszczania się transportem zbiorowym na terenie OF PN zapewni osobom starszym oraz nieposiadającym własnych samochodów dostęp do szkoły, pracy, ośrodków zdrowia jak również przyczyni się do poprawy stanu środowiska naturalnego. Zapewniona zostanie sprawna i efektywna infrastruktura gwarantująca dogodną dostępność komunikacyjną.

1.2. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym

1.2.1. System drogowy OF PN 2020

System drogowy odgrywa najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Sieć drogowa obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodny powiązania z ośrodkami miejskimi (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynom-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio skomunikowane.

Na analizowanym obszarze widoczna jest dominacja układów równoleżnikowych. Sytuacja ta powstała w wyniku nałożenia siatki dróg na teren, na którym istniały już ukształtowane historycznie struktury osadnicze i przestrzenne. **Sieć drogowa Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 tworzona jest przez**



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

ogólnodostępne drogi publiczne, które ze względu na pełnioną funkcję, dzielą się na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Zarządcami wszystkich typów dróg są następujące organy administracji rządowej i samorządowej:

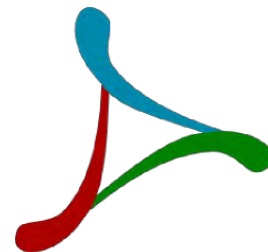
- Drogi krajowe – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu.
- Drogi wojewódzkie – zarząd województwa poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.
- Drogi powiatowe – zarządy poszczególnych powiatów poprzez:
 - Starostwo Powiatowe w Prudniku – Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska Powiatu (dotyczy gminy Biała, gminy Lubrza, gminy Prudnik, gminy Głogówek^(*));
 - Starostwo Powiatowe w Głubczycach (dotyczy gminy Branice, gminy Głubczyce, gminy Kietrz, gminy Baborów^(*));
 - Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie (dotyczy gminy Nysa, gminy Głuchołazy, gminy Korfantów, gminy Łambinowice, gminy Otmuchów, gminy Paczków, gminy Skoroszyce, gminy Kamiennik^(*), gminy Pakosławice^(*));
 - Zarząd Dróg Powiatowych w Brzegu (dotyczy gminy Grodków).
- Drogi gminne – burmistrzowie lub wójtowie poszczególnych 14 gmin: burmistrz Nysy, burmistrz Białej, wójt gminy Branice, burmistrz Głubczyc, burmistrz Głuchołaz, burmistrz Grodkowa, burmistrz Kietrza, burmistrz Korfantowa, wójt Gminy Lubrza, wójt gminy Łambinowice, burmistrz Otmuchowa, burmistrz Paczkowa, burmistrz Prudnika, wójt gminy Skoroszyce.

(*) – gminy nie zrzeszone w ramach inicjatywy Partnerstwo Nyskie 2020.

W gestii wyżej wymienionych organów administracyjnych leżą sprawy z zakresu planowania budowy, przebudowy i remontów, utrzymania oraz ochrony dróg publicznych.

Układ dróg krajowych

Drogi krajowe umożliwiają krajową lub międzynarodową komunikację kołową pomiędzy dużymi miastami oraz ogólnodostępnymi przejściami granicznymi. Z uwagi na swój przebieg oraz parametry techniczne, drogi te są rekomendowane do ruchu długodystansowego oraz tranzytowego.



Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podstawowym elementem układu komunikacyjnego województwa opolskiego jest autostrada A4³, która wpisuje się w paneuropejski korytarz transportowy. W skali europejskiej korytarz ten jest osią spinającą Europę Zachodnią z Ukrainą. Autostrada stanowi bardzo sprawne i atrakcyjne powiązanie regionu z dwoma województwami: dolnośląskim oraz śląskim. Autostrada A4 przebiega przez terytorium gminy Grodków – przechodząca przez gminę jezdnią północna autostrady ma długość 10,319 km, a jezdnią południowa 10,962 km. Węzły, które łączą obszar OF PN 2020 z autostradą, to: „Przylesie” poprzez DW 401 oraz DW 403, „Prądy” poprzez DK 46 oraz DW 435 i „Dąbrówka” poprzez DK 45. Na obszarze OF PN 2020 drogi krajowe zapewniają powiązania między ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi regionu opolskiego (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle) oraz regionów sąsiednich.

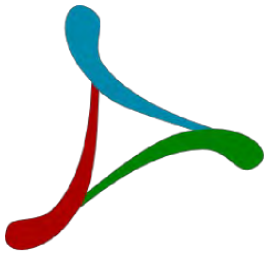
Z ogólnej sieci dróg krajowych województwa opolskiego naturalnie wyodrębniły się dwa szlaki komunikacyjne obsługujące kierunek wschód-zachód. Pierwszy z nich to tzw. „Szlak Staropolski” (DK nr 46), który stanowi podstawowe połączenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie (i samego województwa opolskiego) z Warszawą oraz ze znaczącymi krajowymi aglomeracjami – Częstochową, Kielcami i Lublinem. Łączy on również OF PN 2020 z terenami uzdrowiskowymi i wypoczynkowymi Kotliny Kłodzkiej i Sudetów. Drugi szlak, tzw. „Szlak Pódsidecki” lub „Trasa Pódsidecka” (ciąg dróg krajowych nr 40, 41 i częściowo nr 46), jest on podstawowym elementem układu drogowego zapewniającego wzajemne powiązania między powiatami południowej Opolszczyzny (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle). W systemie komunikacji drogowej województwa opolskiego ciąg ten ma znaczenie regionalne, transgraniczne i międzyregionalne. Trasa stanowi powiązanie 3 regionów południowo-zachodniej Polski – województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Przez OF PN 2020 przebiega również droga krajowa nr 38. Na całej długości położona jest ona w województwie opolskim. Między innymi łączy Głubczyce z Kędzierzynom-Koźlem oraz Polskę z Republiką Czeską (przez przejście graniczne w Pietrowicach). Przebieg dróg krajowych na terenie OF PN 2020:

- DK 38 relacji Kędzierzyn Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice),
- DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- DK 41 relacji Nysa – Prudnik – Trzebina – granica państwa (Trzebina-Bartultovice),
- DK 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole).

Układ dróg wojewódzkich

Zadaniem dróg wojewódzkich jest połączenie dużych miast znajdujących się w danym układzie regionalnym. Zalicza się również do nich drogi o znaczeniu obronnym, które nie zostały sklasyfikowane jako drogi krajowe. Województwo

³ Autostrada A4 na terenie Polski przebiega od granicy z Niemcami w Jędrzychowicach koło Zgorzelca poprzez Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów do przejścia granicznego na Ukrainę Korczowa-Krakowiec.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

opolskie posiada dobre powiązania drogowe z województwami ościennymi. **Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020** charakteryzuje się dogodnymi połączeniami wewnątrzregionalnymi, które, poza połączeniem ważnych ośrodków miejskich i gminnych, zapewniają odpowiedni poziom skomunikowania z głównymi trasami wyższego rzędu. Na analizowanym obszarze można zaobserwować znaczną koncentrację dróg krajowych i wojewódzkich położonych na południe od Opola. Występowanie w tym obszarze gęstej sieci dróg o dobrych parametrach technicznych jest spowodowane transgranicznym charakterem południowych powiatów województwa opolskiego. Sytuacja ta korzystnie wpływa na komunikację osobową i towarową z Republiką Czeską. Obecny charakter połączeń drogowych jest wypadkową uwarunkowań historycznych i przestrzennych. **Na terenie OF PN 2020 znajduje się 15 z 45 dróg wojewódzkich województwa opolskiego. Dla funkcjonowania i rozwoju OF PN 2020 najważniejsze znaczenie mają następujące drogi wojewódzkie:**

- **DW nr 401:** doprowadzająca ruch z części obszaru do autostrady A4 do węzła „Przylesie” (doprowadza ruch z gminy Grodków; a poprzez drogę krajową nr 46, ruch z powiatu nyskiego; zaś przez drogę krajową nr 41 ruch z większości powiatu prudnickiego – jadących w kierunku zachodnim, w tym do Wrocławia). W ciągu tej drogi znajduje się obwodnica Grodkowa.
- **DW nr 405:** Korfantów – Niemodlin – łącząca wschodnią część powiatu nyskiego (gm. Korfantów) z drogą krajową nr 46, a przez nią z autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- **DW nr 406:** Nysa – Włostowa – łącząca Korfantów oraz Łambinowice z drogą krajową nr 46 i dalej z Nysą oraz autostradą A4 na węźle „Prądy”. DW 406 łączy się z autostradą A4 na węźle Prądy. Mieszkańcy Gminy Łambinowice chcąc dostać się na autostradę - węzeł Prądy jadą do drogi nr 46 drogami powiatowymi w włączają się do niej w Sidzinie, Malerzowicach Wielkich lub Grabinie. Innym rozwiązaniem dla mieszkańców Gminy Łambinowice jest dojazd do drogi nr 405 i włączenie się do drogi nr 46 w Niemodlinie.
- **DW nr 407:** Nysa – Korfantów – Łącznik – łącząca Korfantów z Nysą oraz DW 414.
- **DW nr 411:** Nysa – Głuchołazy – Konradów – przejście graniczne (Złote Hory) – o parametrach klasy G – doprowadza ruch z kierunku Wrocławia, Brzegu i Opola do uzdrowiska Głuchołazy na skraju Gór Opawskich i do przejść granicznych w atrakcyjnym rejonie turystycznym Jesenika.
- **DW nr 414:** wiążąca większą część powiatu prudnickiego (w tym Prudnik) z Opolem – stolicą województwa, a przez drogę nr 409 z autostradą A4 na węźle „Gogolin” (to powiązanie jest dogodne dla jadących autostradą w kierunku wschodnim). Droga 414 będzie też doprowadzać do węzła autostradowego Pruszków. W ciągu drogi 414 znajduje się obwodnica Białej.
- **DW nr 416:** relacji Racibórz w woj. śląskim – Kietrz – Głubczyce – Głogówek – Krapkowice – o parametrach klasy G – doprowadzająca ruch z powiatu głubczyckiego i części powiatu prudnickiego do autostrady A4 (na



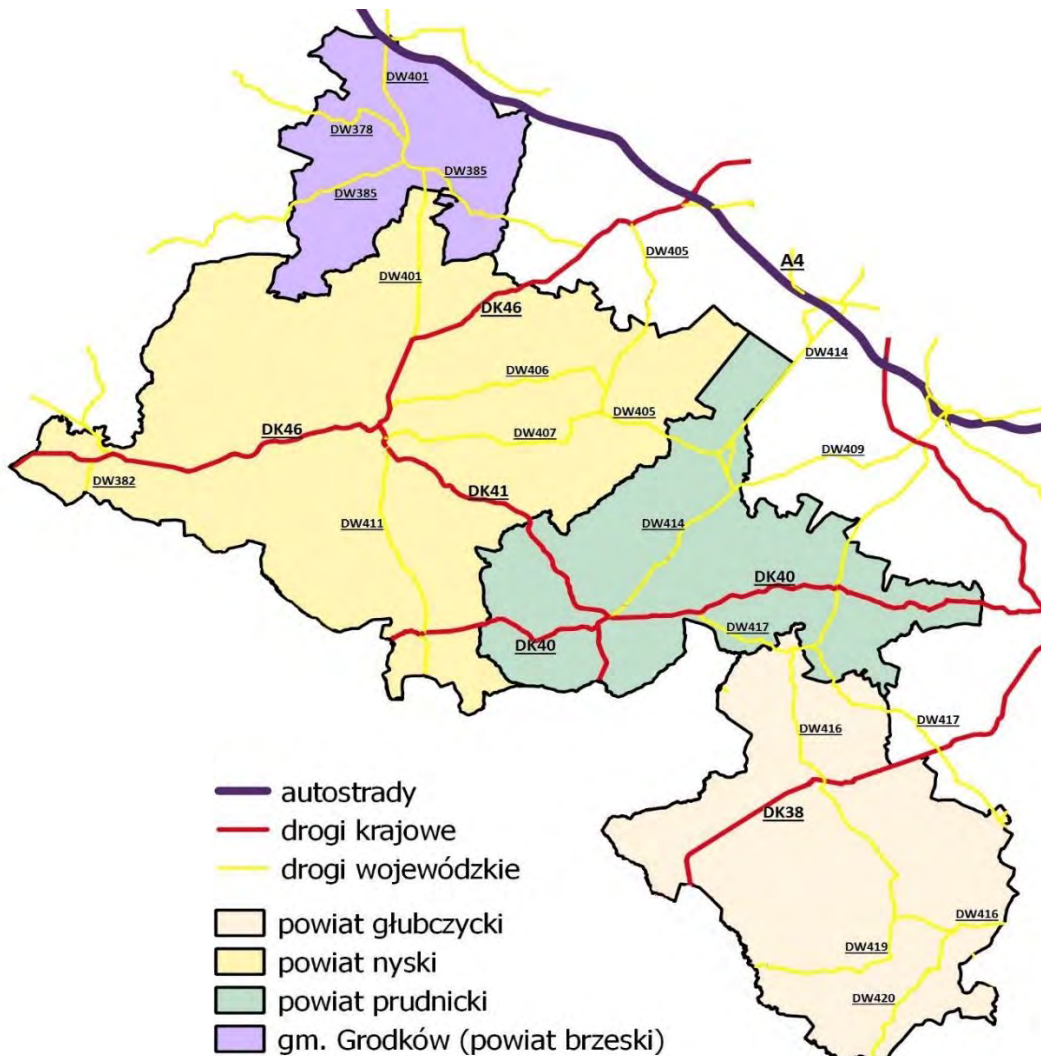
węźle „Dąbrówka Górna” lub „Gogolin”), a przez drogę krajową 45 do Opola – stolicy województwa (jadąc na północ do drogi 45 dociera się w Krapkowicach, a z południowej części powiatu głubczyckiego, jadąc drogą 416 na zachód, w Raciborzu).

Poniżej umieszczono mapę sieci dróg wojewódzkich i krajowych województwa opolskiego, która ma na celu zobrazowanie ich przebiegu na terenie Opolszczyzny.

Rysunek 2 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020

Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Układ dróg powiatowych

Do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin oraz te, które łączą między sobą siedziby



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

poszczególnych gmin. Realizują one również funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy znajdującymi się tutaj wsiami a gminnym ośrodkiem usługowym, a także z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi gmin. Pozwalają też przemieszczać się pomiędzy poszczególnymi wsiami. Długość dróg powiatowych (miejskich i poza miejskich) w poszczególnych powiatach kształtuje się następująco:

- powiat głubczycki – 336,47 km,
- powiat nyski – 594,756 km,
- powiat prudnicki – 270,691 km.

Szczegółowa charakterystyka systemu drogowego w każdej z gmin wraz z dokumentacją kartograficzną znajduje się w **Projekcie Części Analityczno-Diagnostycznej Dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 – TOM I DIAGNOZA STRATEGICZNA.**

1.2.2. Wyniki badań natężenia ruchu na drogach OF PN 2020

W toku opracowywania diagnozy przeprowadzono badania pomiarów ruchu w kluczowych dla komunikacji drogowej punktach na obszarze OF PN 2020. W tym celu, w porozumieniu z Partnerami Projektu, **wybrano 25 miejsc pomiarowych.** Poniżej przedstawiono listę wytypowanych punktów pomiarowych.

Tabela 3 Lista punktów wybranych do badania pomiaru ruchu

Miejscowość	Lokalizacja punktów pomiarowych
Biała	Skrzyżowanie ul. Opolskiej z drogą 414 i ul. Prudnickiej z drogą 414
Branice	Skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej
Głubczyce	Skrzyżowanie ul. Moniuszki i ul. 1 Armii Wojska Polskiego, ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki
Głucholązy	Skrzyżowanie ul. Gen. Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy, ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Grodków	Skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i drogi 385, Skrzyżowanie drogi 401 i ul. Warszawskiej
Kietrz	Skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza, ul. Raciborskiej i ul. Długiej
Korfantów	Skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia
Lubrza	Skrzyżowanie ul. Wolności i drogi nr 414
Łambinowice	Skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Gen. Zawadzkiego i ul. Obozowej
Otmuchów	Skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza oraz drogi nr 46 z ul. Nyską
Paczków	Skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Kopernika i ul. Robotniczą
Prudnik	Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego oraz skrzyżowanie drogi nr 41 i drogi powiatowej 1613.
Skoroszyce	Skrzyżowanie drogi nr 401 i ul. Wolności



Miejscowość	Lokalizacja punktów pomiarowych
Nysa	Skrzyżowanie drogi nr 41 i 411, 41 i 407, 41 i 46, 46 i 406

Źródło: Opracowanie własne.

W trakcie przeprowadzonych badań zarejestrowano **331 537** pojazdów. W ujęciu godzinowym największy ruch odbywał się pomiędzy godziną 15:00 a 16:00, natomiast najmniejszy pomiędzy godziną 6:00 a 7:00.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 4 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę przejazdu

Godziny	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
6:00-7:00	13 679	2 232	219	340	1 710	447	29	112	36	18 804
7:00-8:00	19 211	2 982	223	532	1 668	517	37	90	82	25 342
8:00-9:00	19 300	3 496	156	604	1 882	354	42	253	89	26 176
9:00-10:00	20 264	3 397	169	570	1 850	228	43	238	97	26 856
10:00-11:00	18 209	2 848	85	543	1 593	170	60	284	94	23 886
11:00-12:00	23 531	3 547	127	659	1 797	205	70	306	100	30 342
12:00-13:00	21 282	3 104	155	686	1 751	242	57	232	97	27 606
13:00-14:00	21 294	3 036	143	650	1 982	333	103	245	85	27 871
14:00-15:00	23 344	2 547	126	437	1 498	385	99	284	64	28 784
15:00-16:00	29 193	2 796	190	406	1 978	544	93	190	32	35 422
16:00-17:00	25 627	2 551	209	281	1 728	290	84	215	26	31 011
17:00-18:00	25 104	1 891	191	266	1 597	197	49	125	17	29 437

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W ujęciu przestrzennym największe obciążenie na drogach zaobserwowano w Nysie na dwóch skrzyżowaniach - droga DK 41 i DK 46 (38 626 pojazdów) oraz na skrzyżowaniu DK 41 i DK 411 (34 760 pojazdów). Sytuacja ta świadczy o tym, że w Nysie ruch tranzytowy nakłada się na ruch lokalny i wewnętrzny. Poza tym Nysa nie posiada obwodnicy – jej wybudowanie usprawni organizację ruchu w mieście. Dość dużą liczbę pojazdów odnotowano także w Prudniku przy rondzie na



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

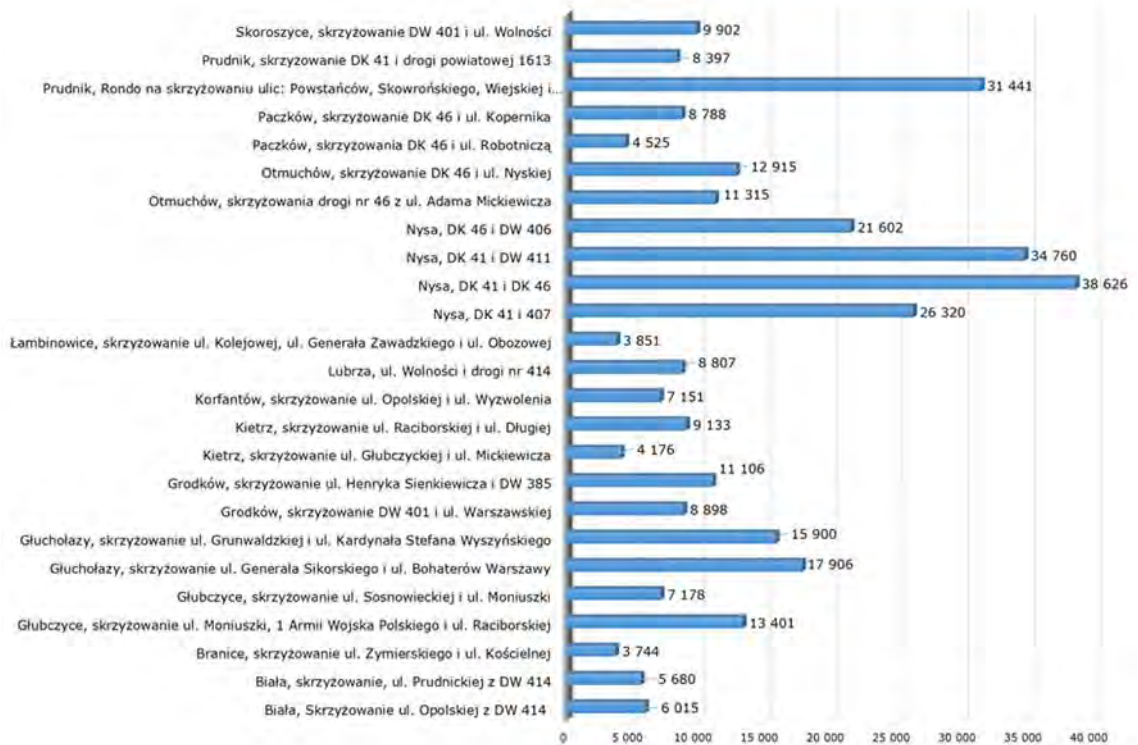
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego (31 441 pojazdów). Najmniej środków transportu zostało zliczonych w Branicach na skrzyżowaniu ulic Żymierskiego i Kościelnej (3 744 pojazdy).

Wykres 6 Liczba pojazdów w podziale ze względu na wybrane skrzyżowania



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów

1.2.3. Prognoza natężenia ruchu

Na podstawie zebranych wyników opracowano prognozę natężenia ruchu dla wszystkich przebadanych punktów. Prognoza ruchu została przygotowana dla czterech najczęściej występujących typów pojazdów: samochody osobowe (SO), samochody dostawcze do 3,5 t (SD), samochody ciężarowe bez przyczep (SC), samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP).

Prognozę przygotowano od 2016 r. do 2030 r. zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami o 46%.



MINISTERSTWO
ROZWOJU

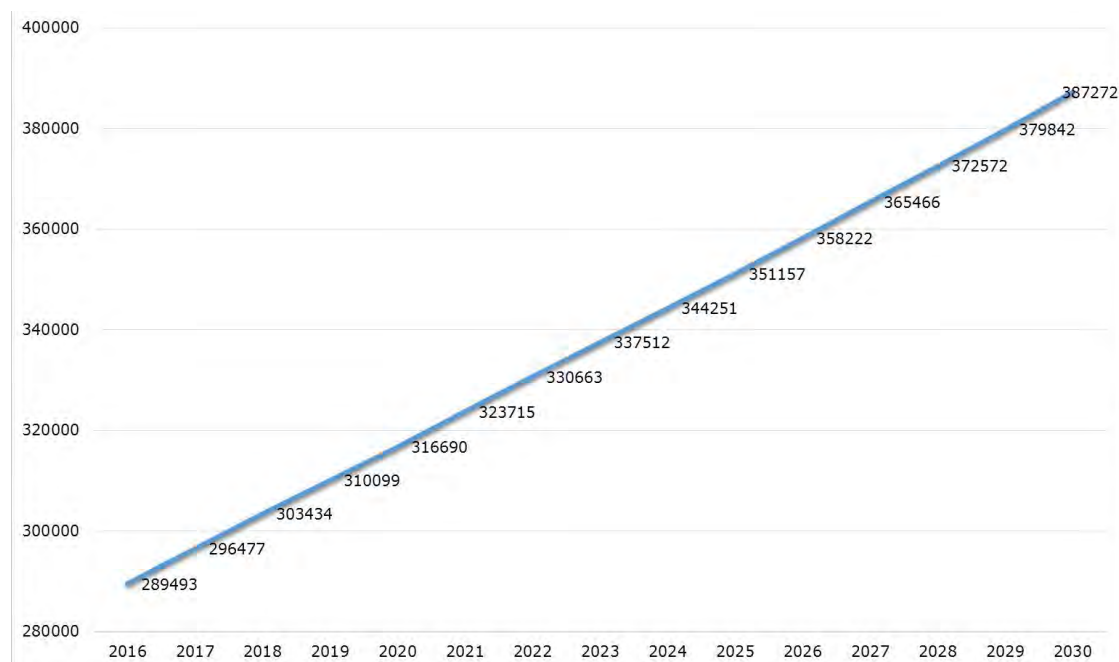




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

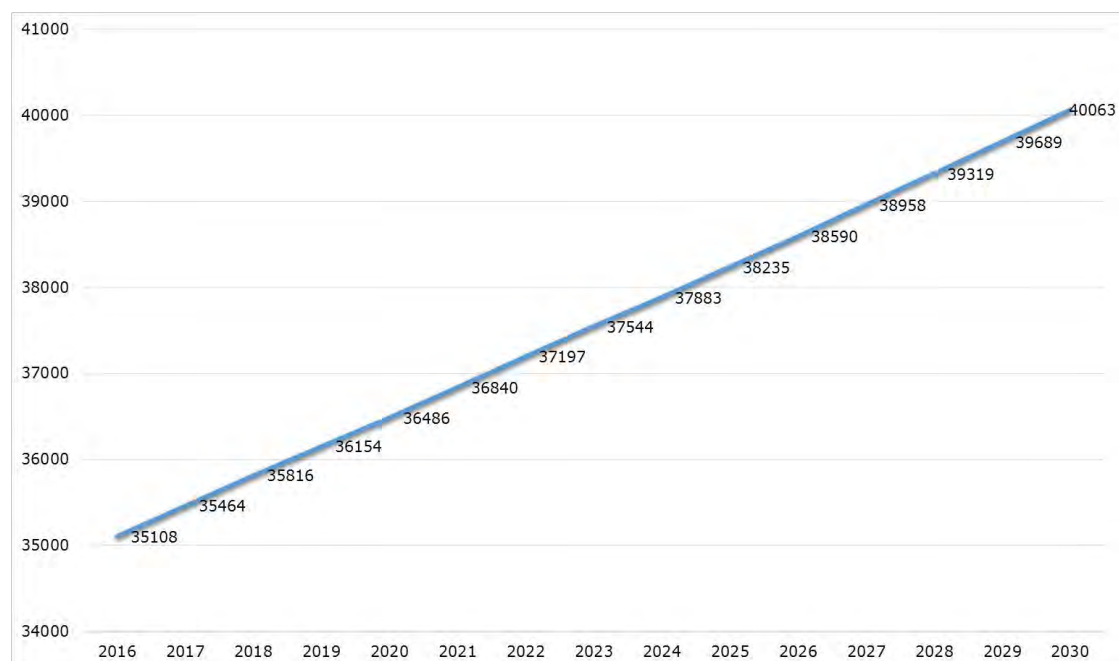
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 3 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 4 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



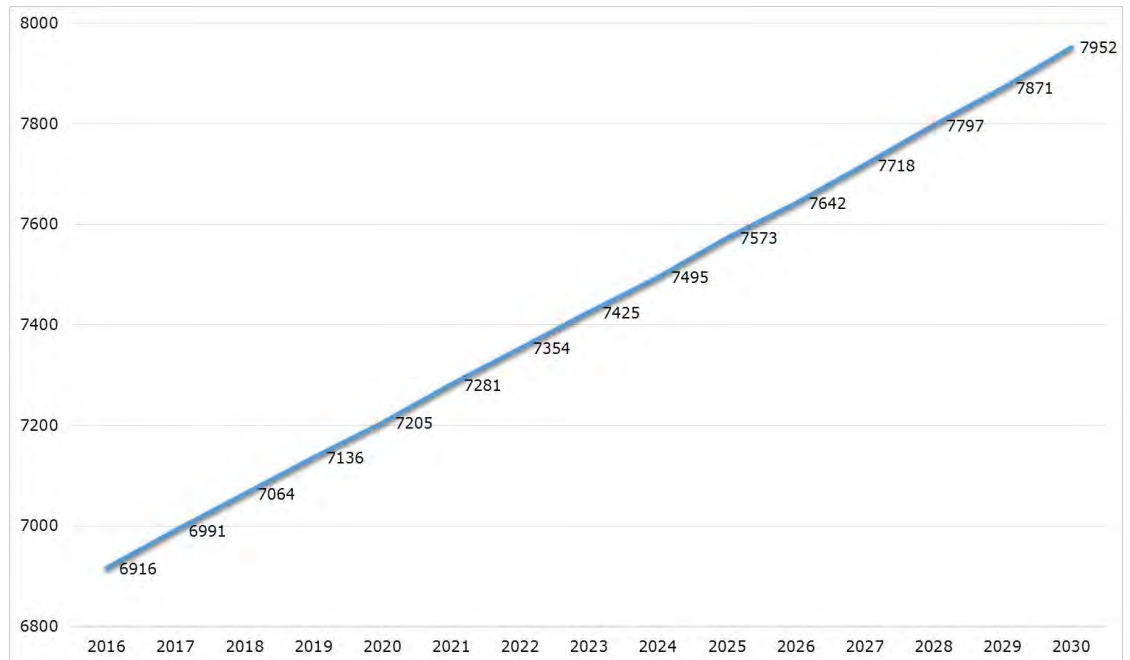


Biuo projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

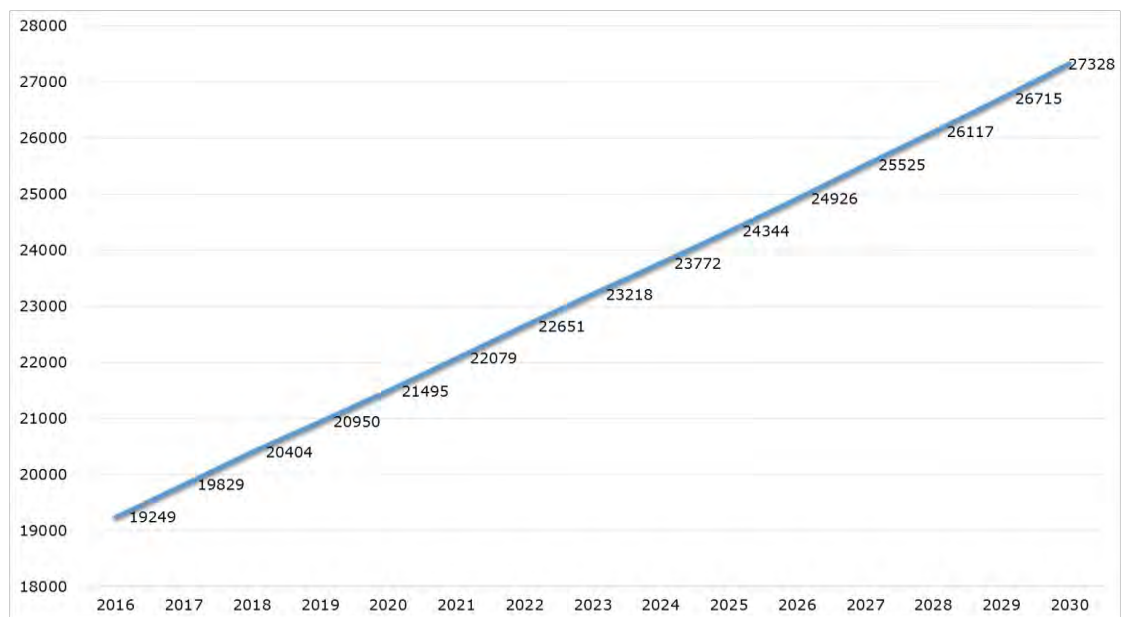
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 5 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy

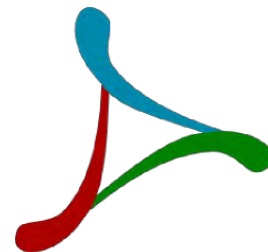


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 6 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1.2.4. Badania wykorzystania powierzchni parkingowych

Poza badaniami natężenia ruchu, zrealizowano badania wykorzystania na terenie OF PN 2020 powierzchni parkingowych z określeniem charakterystyk parkowania. Badanie zostało przeprowadzone na wybranych i uzgodnionych z Zamawiającym parkingach znajdujących się na terenie OF PN 2020.

Tabela 5 Parkingi wybrane do badania powierzchni parkingowych

Miejscowość	Parking
Biała	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Branice	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach
Głubczyce	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy ratuszu• Parking przy Lidlu
Głogówek	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku• Parking przy Biedronce
Głuchołazy	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku• Parking przy Lidlu
Grodków	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Kietrz	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Korfantów	<ul style="list-style-type: none">• Rynek w Korfantowie
Otmuchów	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Paczków	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku
Prudnik	<ul style="list-style-type: none">• Parking na rynku• Parking przy Kauflandzie• Parking na ul. Kościuszki za przychodnią Medicus• Parking na Placu Wolności
Nysa	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku• Parking na ul. Eichendorffa• Parkingi wzdłuż ul. Celnej• Parking przy ul. Piastowskiej• Parking przy ul. Szopena

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej pojazdów zaparkowano w Paczkowie na rynku (666 szt.), w Głuchołazach na rynku (665 szt.) oraz w Nysie na parkingu przy ulicy Szopena (633 szt.). Natomiast najmniej samochodów odnotowano w Kietrz na rynku (105 szt.) oraz w Prudniku na Placu Wolności (139 szt.) Na parkingach pod sklepami, najczęściej pojazdów parkuje w Prudniku przy Kauflandzie (774 szt.) oraz



w Głubczycach przy Lidlu (525 szt.). Natomiast najmniej samochodów parkuje w Głogówku przy Biedronce (274 szt.).

Tabela 6 Liczba pojazdów zaparkowanych w badanych punktach

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
Biała	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku	330
Branice	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach	141
Głubczyce	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Ratuszu	203
	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Lidlu	525
Głogówek	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku	275
	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Biedronce	274
Głuchołazy	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku	665
	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Lidlu	369
Grodków	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku	345
Kietrz	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Rynku	105
Korfantów	<ul style="list-style-type: none">• Rynek w Korfantowie	193
Otmuchów	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku	462
Paczków	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku	666
Prudnik	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku	507
	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy Kauflandzie	774
	<ul style="list-style-type: none">• ul. Kościuszki za przychodnią Medicus	330
	<ul style="list-style-type: none">• Plac Wolności	139
Nysa	<ul style="list-style-type: none">• Parking na Rynku	447
	<ul style="list-style-type: none">• Parking na ul. Eichendorffa	253
	<ul style="list-style-type: none">• Parkingi wzdłuż ul. Celnej	381
	<ul style="list-style-type: none">• Parking ul. Piastowska	334
	<ul style="list-style-type: none">• Parking przy ul. Szopena	633

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W kontekście długości czasu postoju, we wszystkich badanych miejscowościach (z wykluczeniem parkingów pod supermarketami oraz ośrodkami zdrowia) zbadano



łącznie 6 263 pojazdy. Czas parkowania 60,27% pojazdów nie przekraczał 30 minut, natomiast 14,90% pojazdów zajmowało miejsca parkingowe w czasie od 30 minut do godziny.

Tabela 7 Czas parkowania na rynkach i przy wybranych ulicach w miastach, z wykluczeniem parkingów pod supermarketami i ośrodkiem zdrowia

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	3 775	60,27%
od 0,5h do 1 h	933	14,90%
od 1 h do 1,5 h	420	6,71%
od 1,5 h do 2 h	212	3,38%
od 2 h do 2,5 h	128	2,04%
od 2,5 h do 3 h	97	1,55%
od 3 h do 3,5 h	65	1,04%
od 3,5 h do 4 h	64	1,02%
od 4 h do 4,5 h	65	1,04%
od 4,5 h do 5 h	67	1,07%
od 5 h do 5,5 h	40	0,64%
od 5,5 h do 6 h	38	0,61%
od 6 h do 6,5 h	52	0,83%
od 6,5 h do 7 h	48	0,77%
od 7 h do 7,5 h	38	0,61%
od 7,5 h do 8 h	45	0,72%
co najmniej 8 h	176	2,81%
RAZEM	6 263	100%

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Poniżej zostało przedstawione podsumowanie łącznego czasu parkowania pod supermarketami w Głubczycach, Głogówku, Głuchołazach i Prudniku oraz pod ośrodkiem zdrowia w Branicach. Większość pojazdów (79,64%) było zaparkowanych na czas krótszy niż 0,5h co wynikało z faktu, że są to parkingi należące do supermarketów, w których spędza się niewiele czasu. 8,93% pojazdów zostało zaparkowanych na czas od 30 minut do 1 godziny.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 8 Czas parkowania pod supermarketami i ośrodkami zdrowia**

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	1 659	79,64%
od 0,5h do 1 h	186	8,93%
od 1 h do 1,5 h	48	2,30%
od 1,5 h do 2 h	25	1,20%
od 2 h do 2,5 h	31	1,49%
od 2,5 h do 3 h	13	0,62%
od 3 h do 3,5 h	7	0,34%
od 3,5 h do 4 h	7	0,34%
od 4 h do 4,5 h	6	0,29%
od 4,5 h do 5 h	8	0,38%
od 5 h do 5,5 h	5	0,24%
od 5,5 h do 6 h	11	0,53%
od 6 h do 6,5 h	10	0,48%
od 6,5 h do 7 h	9	0,43%
od 7 h do 7,5 h	7	0,34%
od 7,5 h do 8 h	14	0,67%
co najmniej 8 h	37	1,78%
RAZEM	2 083	100%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

1.3. Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)

1.3.1. Charakterystyka podróży rowerowych

Obecnie z infrastruktury rowerowej (ścieżki rowerowe, drogi o uspokojonym ruchu) korzysta dziennie ok 10 077 mieszkańców OF PN. Wyniki przeprowadzonych badań ankietowych wskazują iż ponad 82% podróży wykonywanych rowerem to podróże w obrębie jednej gminy a ponad 44% podróży rowerem to podróże o obrębie dwóch miejscowości w jednej gminie. Średni czas podróży rowerem to 21 minut, a średnia odległość to nie więcej niż 5 km. W konsekwencji możemy stwierdzić, że



osoby korzystające z rowerów prawie w ogóle nie poruszają się pomiędzy gminami a jedynie wewnątrz gminy.

Tabela 9 Zasięg i motywacja podróży wykonywanych rowerem

Zasięg podróży	Motywacja podróży						
	PRACA	SZKOŁA, STUDIA	ROZRYWKA	ZAKUPY	ZDROWIE	INNE	RAZEM
Podróże na obszarze jednej gminy	28,77%	1,37%	6,85%	42,47%	9,59%	10,96%	82,95%
Podróże na obszarze dwóch miejscowości w jednej gminie	7,69%	-	7,69%	58,97%	15,38%	10,26%	44,32%
Podróże wychodzące poza obszar jednej gminy	6,67%	6,67%	20,00%	33,33%	13,33%	20,00%	17,05%

Źródło: Opracowanie własne.

W podróżach rowerem po obszarze jednej gminy najczęstszą motywacją są zakupy. Wynika to zapewne z faktu, iż w centrum miejscowości zawsze jest najatrakcyjniejsza oferta handlowa. W przypadku dojazdów w obszarze jednej miejscowości najczęstszą motywacją podróży jest praca. Jednocześnie w podróżach zamiejscowych pracę jako motywację wskazało tylko 7,69% badanych. Ponad połowa użytkowników rowerów to ludzie mający więcej niż 50 lat.

Analizując wyniki badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego zaobserwowano, że aż 24,36% ankietowanych nie jest skłonnych do skorzystania z transportu rowerowego w chwili obecnej.

1.3.2. Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020

Szlak rowerowy jest trasą turystyczną oznakowaną za pomocą symboli ustalonych przez PTTK (Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze). Jego celem jest doprowadzenie turysty-rowerzysty do ciekawych miejsc, niekoniecznie najkrótszą i najłatwiejszą trasą. Poruszający się szlakiem rowerowym zobowiązany jest do przestrzegania wszystkich obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Drogę rowerową definiuje się natomiast jako pas ruchu dla rowerzystów, specjalnie utwardzony i oznakowany. Ma ona zazwyczaj znaczenie komunikacyjne, a nie turystyczne.

Na analizowanym obszarze widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych. W przyszłości działania gmin powinny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury okołoturystycznej. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Partnerstwo Nyskie 2020 należy oprzeć o potencjał turystyczny związany z jego położeniem na terenie pogranicza polsko-czeskiego.

powiat nyski

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przez powiat nyski przebiega sześć turystycznych tras rowerowych, o łącznej długości ponad 365 km. Wlicza się w nie: R9, R16, R17, R57, R60 oraz trasę *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*. Każda z nich jest bogata pod względem przyrodniczo-krajoznawczym oraz kulturowym. Przygotowane trasy dają możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób. Dzięki nim rowerzyści mogą połączyć odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.

Odcinek międzynarodowej trasy rowerowej R-9 o długości 67,7 km

Opisywany odcinek na terenie OF PN rozpoczyna się w Paczkowie i prowadzi przez Unikowice – Ujeździec – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ratnowice – Meszno – Śliwice – Broniszowice – Kałków – Buków – Kwiatków – Siostrzechowice – Nysa – Biała Nyska – Morów – Iława – Łączki – Biskupów – Gierałcice – Wilamowice Nyskie – Nowy Świątów – Rudawa – Bodzanów, a kończy się w mieście Głuchołazy. Teren bogaty jest w lekkie pofałdowania, obfity w widoki, mieści z jednej strony Jezioro Otmuchowskie i Nyskie, a z drugiej Sudety, zaprasza do zwiedzenia Otmuchowa, potem przez Kałków zmierza w kierunku Siostrzechowic z renesansowym pałacem Jerinów i Nysy, ale samego miasta nie osiąga. Dalej trasa wiedzie przez wioski Przedgórze Sudeckiego i Bodzanów w dolinie Białej Głuchołaskiej do Głuchołaz, dawnego miejsca wydobycia złota. W Paczkowie przecina drogę krajową nr 46 z Nysy do Kłodzka, następnie udając się w kierunku miejscowości Ujeździec. Droga prowadzi wśród pól.

Trasa R16 koloru żółtego, o długości 69,6 km

Prowadzi przez miejscowości: Lipniki – Lasowice – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Wójcice – Suszkowice – Goświnowice – Nysa – Rusocin – Piątkowice – Mańkowice – Jasienica Dolna – Myszowice – Kuropas – Rynarcice – Przydroże Wielkie – Przydroże Małe – Pleśnica. Szlak wpisuje się w sieć regionalnych tras rowerowych, łącząc się z trasami rowerowymi w powiecie ząbkowickim na zachodzie i trasami w powiecie prudnickim na wschodzie. Przebiega przez środkową część powiatu nyskiego po północnej stronie jezior Otmuchowskiego i Nyskiego, łącząc miasta: Otmuchów, Nysa i Korfantów. Trasa w większości przebiega w terenie otwartym.

Trasa R17 koloru zielonego, o długości 74,8 km

Wiedzie przez miejscowości: Wilamowice – Kamiennik – Cieszanowice – Kłodobok – Spiny – Biechów – Nowaki – Radzikowice – Nysa – Konradowa – Wyszków Śląski – Kubice – Włodary – Jasienica Dolna – Malerzowice Wielkie – Sowin – Przychód – Borek – Rzymkowice. Jest to najdłuższa trasa na terenie powiatu nyskiego łącząca północno-zachodnią część powiatu (gmina Kamiennik) z Nysą i częścią północno-wschodnią (gmina Łambinowice). Wschodni koniec trasy łączy się ze szlakiem Bociana Białego w powiecie prudnickim, a zachodni za Wilamowicami dochodzi do szlaku czerwonego w powiecie ziębickim.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Trasa R57 koloru czerwonego, o długości 24,4 km

To jedna z krótszych tras rowerowych wytyczonych w powiecie nyskim, przebiega przez miejscowości: Nysa – Regulice – Bykowice – Korzękwice – Śmiłowice – Rzymiany – Czarnolas – Chróścina Nyska. Trasa łączy Nysę z północną granicą powiatu (gmina Skoroszyce), a dalej łączy się z trasami w gminie Grodków w powiecie brzeskim. Ciekawym miejscem na trasie jest pałac we Frączkowie z pięknym parkiem. Na szlaku znajduje się również zabytkowy dwór w Regulicach i Śmiłowicach oraz kamień graniczny dawnego księstwa nyskiego biskupów wrocławskich.

Trasa R60 koloru niebieskiego, o długości 61,6 km

Biegająca pograniczem polsko-czeskim, o przebiegu przez byłe przejście graniczne Paczków – Bily Potok – Gościce – (Paczków) – Unikowice – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ratnowice – Piotrowice Nyskie – Meszno – Kałków – Łąka – Jarnołów – Kijów – Burgrabice – Biskupów – Gierałcice – Głuchołazy – Starowice – Jarnołówek – Pokrzywna.

Trasa rowerowa Szlakiem czarownic po czesko – polskim pograniczu

Najdłuższą przygotowaną trasą rowerową w powiecie nyskim jest *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*, znakowany kolorem czarnym po stronie polskiej. Łączny dystans trasy to 233 km, z czego 95 km przebiega po stronie polskiej, a pozostałe 138 km po stronie czeskiej. Trasa przebiega przez: Paczków – Pomianów Dolny – Lubiatów – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Ulanowice – Grądy – Rysowice – Karłowice Wielkie – Słupice – Nowaki – Radzikowice – Sękowice – Nysa – Konradowa – Wyszów Śląski – Niwnica – Domaszkowice – Wierzbice – Kępnic – Stary Las – Nowy Las – Charbielina – Jarnołówek – Skowronków – Konradów – Głuchołazy – Zlaté Hory – Rejvíz – Česká Ves – Jeseník – Vernířovice – Sobotín – Velké Losiny – Rapotín – Šumperk – Mírov – Mohelnice.

powiat prudnicki

Powiat prudnicki oferuje 4 kategorie ścieżek rowerowych o łącznej długości 1150,5 km, są to następujące kategorie ścieżek rowerowych: *Dzień Czeski*, *Szlak Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket*, *Szlak Jeńców Wojennych*, *Szlak Pogranicza Polsko – Czeskiego*. Poniżej zaprezentowano kilometrówkę każdej z tras oraz jej przebieg. Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Dzień Czeski to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

Trasa B - 0 o długości 26 km, wiodącą przez Prudnik – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Jindřichov (przez: Dębowiec)
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową)

Trasa B – 1 o długości 54,3 km, która powadzi przez Prudnik – Zlaté Hory (Republika Czeska) – Petrovice (Republika Czeska) – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:



Biurow projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Prudnik - Zlaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyzna, Pokrzywna, Jarnołówek, Konradów, Głuchołazy)
- Zlaté Hory - Petrovice (przez: „Petrowy Bout” – wejście na Biskupią Kopę)
- Petrovice - Jindřichov (przez: Janov)
- Jindřichov - Prudnik (przez: Dębowiec ścieżką rowerową)

Trasa B – 2 liczy 61,2 km, przebiegająca przez Prudnik – Zlaté Hory (Republika Czeska) – Heřmanovice (Republika Czeska) – Petrovice (Republika Czeska) – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik - Zlaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyzna, Pokrzywna, Jarnołówek, Konradów, Głuchołazy)
- Jindřichov - Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową)

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

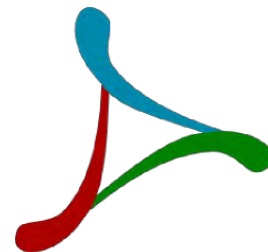
Trasa D-1 o długości 87,4 km, przebiegająca przez Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)
- Nysa – Kijów (przez: Biała Nyska, Morów, Koperniki)
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałce, Wilamowice Nyskie, Nowy Świątów)
- Stary Las – Wierzbiec (przez: Nowy Las, Charbielin)
- Wierzbiec – Prudnik (przez: Szybowice, Niemysłowice)

Trasa D-2 mierząca 103,4 km, biegnąca przez miejscowości: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Nysa – Otmuchów – Kałków – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)
- Nysa – Otmuchów (przez: Jędrzychów, Goświnowice, Grądy, Ulanowice)
- Otmuchów – Kałków (przez: Śliwice, Broniszowice)
- Kałków – Kijów (przez: Łąka, Jarnołów)
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałce, Wilamowice Nyskie, Nowy Świątów)

Trasa D-3 o długości 135,4 km (MARATON), przechodząca przez: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Nysa – Otmuchów – Paczków – Kałków – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)
- Nysa – Otmuchów (przez: Jędrzychów, Goświnowice, Grały, Ulanowice)
- Otmuchów – Paczków (przez: Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiatów, Pomianów Dolny)
- Paczków – Kałków (przez: Unikowice, Ujeździec, Dziewiętlice, dalsze odcinki należące do Czech)
- Kałków – Kijów (przez: Łąka, Jarnołów)
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałcice, Wilamowice Nyskie, Nowy Świętów)

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Szlakiem Jeńców Wojennych to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

Trasa C-1 o dystansie 72,1 km i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Włodary – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Włodary (przez: Kuropas, Rynarcice)
- Włodary – Prudnik (przez: Węża, Ścinawa Nyska, Ścinawa Mała, Przydroże Małe, „Szwedzka Górka”, Pleśnica, Śmicz, Miłowice, Kolnowice, Laskowiec, Czyżowice)

Trasa C-2 o dystansie 93,5 km i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Bielice – Włodary – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Bielice (przez: Sowin, Łambinowice, Okopy)
- Bielice – Włodary (przez: Drogoszów, Jasienica Dolna)

Trasa C-3 o długości 104,6 km i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Tułowice – Bielice – Włodary – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Bielice (przez: Sowin, Tułowice, Tułowice Małe, Lipno, Jaczowice, Grabin, Malerzowice Wielkie)
- Bielice – Włodary (przez: Drogoszów, Jasienica Dolna)

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Szlakiem Pogranicza Polsko – Czeskiego obejmują trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Trasa E- 1 o długości: 51,9 km

przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Hrozowá (Republika Czeska) – Vysoká (Republika Czeska) – Prudnik.

Trasa E- 2 mierząca 80,6 km

przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Krnov (Republika Czeska) – Pomorzowiczki – Prudnik.

Trasa E- 3 o odległości 117,5 km

przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Krnov (Republika Czeska) – Branice – Krnov (Republika Czeska) – Pomorzowiczki – Prudnik.

Przez powiat prudnicki wytyczono również turystyczną trasę rowerową Gór Opawskich oraz Pętlę wokół Lasu Prudnickiego. Krótka charakterystyka tras:

Turystyczna trasa rowerowa Gór Opawskich o długości 40 km (9 km na terenie gminy Prudnik). Ścieżka rowerowa przebiega przez: Prudnik – Sanktuarium Św. Józefa – Chocim – Dębowiec – Wieszczyzna – Pokrzywna – Jarnołówek – Konradów – Głuchołazy – Gierałcice – Biskupów – Burgrabice – Sławniowice.

Las Prudnicki – Pętla I o długości 20 km długości. Przebiega przez miasto Prudnik, następnie przez Łąkę Prudnicką – Moszczankę – Wieszczyne – Dębowiec i z powrotem do Prudnika.

powiat głubczycki

Trasy rowerowe w powiecie prudnickim zostały wytyczone w ramach projektu „Wsiądź na rower” realizowanego w ramach programu „Młodzież w działaniu” finansowanego z Unii Europejskiej. Projekt miał na celu popularyzację turystyki rowerowej oraz stworzenie ciekawych tras rowerowych w powiecie głubczyckim. Poniżej przedstawiono wytyczone trasy z ich kilometrażem oraz przebiegiem.

„Trasa familijna”

Przebieg trasy przez Głubczyce – Świątynia Dumania – Las Marysieńka (parking) – Gadzowice – Gołuszowice – Głubczyce. Trasa jest stosunkowo łatwa, o długości 15 km, prowadząca przez trasy asfaltowe oraz drogi publiczne i polne, zahaczające o przejazd pod wiaduktem.

„Śladami naszych zabytków”

Trasa o długości 30 km posiada średni stopień trudności i prowadzi przez miejscowości Głubczyce – Lwowiany – Zawiszycy – Debrzyca – Grobniki – Głubczyce. Trasa prowadzi przez asfaltowe drogi publiczne i licznie skrzyżowania oraz kamienny szlak polny.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

„Południowe kresy powiatu”

Trasa wiedzie przez Głubczyce – Bogdanowice – Nową Wieś Głubczycką – Wojnowice – Nową Cerekwie – Gniewkowice – Lubotyń – Dzierżysław – Kietrz – Księż Pole – Czerwonków – Suchą Psinę – Głubczyce, długość tego szlaku wynosi 57 km, dominują na niej głównie drogi publiczne oraz skrzyżowania.

„Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola”

Prowadząca głównie drogami krajowymi. Trasa o długości 44 km obejmuje miejscowości Głubczyce – Gołuszowice – Równe – Dobieszów – Pielgrzymów – Radynia – Mokre Kolonia – Zopowy – Krzyżowice – Nowe Gołuszowice – Gołuszowice – Głubczyce.

„Szlak zapomnianej miejscowości”

Prowadzi przez: Głubczyce – Zawiszyce – Lisięcice – Ciesznów – Kózki – Bryksy – Gościęcina – Karchów – Borzysławice – Grudynia Mała – Milice – Nowe Sady – Nowosady – Głubczyce. Mierzy ona 50 km, przy tym szlaku trzeba uważać na ostre zakręty oraz krzewy posadzone przy pasie ruchu. Charakteryzuje się skrzyżowaniami, drogami asfaltowymi oraz polnymi i betonowymi, a także znajduje się na niej również odcinek trawiasty.

„Drogami w stronę prostą”

proceed przez: Głubczyce – Głubczyce Sady – Królowe – Lisięcice – Milice – Grudynia Wielka – Dobrosławice – Dziećmarów – Babice – Grobniki. Trasa mierzy 45 km. Podróżując tamtędy mija się drogi rowerowe, asfaltowe, skrzyżowania, a także i polne ścieżki, gdzie trzeba uważać na roślinność oraz teren zamokły podczas wiosny.

„Szlak północno-wschodnich zabytków”

Trasa o długości 35 km, o przebiegu Głubczyce – Gołuszowice – Gadzowice - Las „Marysieńka” - Kietlice - Ściborzycze Małe – Pomorzowice – Pomorzowiczki – Sławoszów - Tarnkowa – Głubczyce.

1.3.3. Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020

Na terenie OF PN 2020 zasób ścieżek rowerowych dynamicznie rośnie – z 118,4 km w 2011 r. do 171,3 km w 2013 r. Dla porównania łączny kilometraż ścieżek rowerowych w województwie opolskim w 2013 wynosił 251,4 km. Szczegółowa inwentaryzacja dróg rowerowych, pasów rowerowych, dróg z uspokojonym ruchem, ogólnodostępnych stojaków i wiat rowerowych znajduje się w załącznikach: **Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej inwentaryzacji ścieżek rowerowych na obszarze OF PN 2020** oraz **Inwentaryzacja stojaków i wiat na rowery.**

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 10 Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych**

gmina	Ścieżki rowerowe ogółem		
	2011	2012	2013
Grodków	0,0	1,0	1,3
Głuchołazy	0,0	2,0	9,5
Korfantów	21,0	26,5	26,5
Łambinowice	0,0	0,0	0,0
Nysa	0,0	14,4	18,8
Otmuchów	25,00	25,0	25,0
Paczków	26,00	26,00	26,00
Skoroszyce	0,0	0,0	3,9
Biała	3,6	3,6	5,2
Lubrza	42,8	42,8	42,8
Prudnik	0,0	9,4	10,2
Branice	0,0	0,0	0,0
Głubczyce	0,0	0,0	2,1
Kietrz	0,0	0,0	0,0
ŁĄCZNIE	2129,4	2162,7	2184,3

Źródło: Opracowanie własne.

1.3.4. Podsumowanie

Na analizowanym obszarze widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych. Działania gmin w przyszłości winny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury okołoturystycznej. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 winien wykorzystywać potencjał turystyczny i istniejące zasoby pogranicza polsko-czeskiego. Po przeprowadzeniu inwentaryzacji ścieżek rowerowych zlokalizowanych na terenie OF PN 2020 nasuwa się kilka wniosków:

- Fragmenty ścieżek rowerowych wytyczonych terytorialnie przez powiat nyski oraz powiat prudnicki pokrywają się. Przykładem jest Szlak *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket* pokrywający się z trasą R60 oraz R9 (w mniejszym zakresie) oraz trasa R17 ze Szlakiem Jeńców Wojennych. Sytuacja ta wydaje się być zrozumiała, z uwagi na fakt, że ścieżki wytycza się przez miejsca najbardziej ciekawe turystycznie i przyrodniczo. Każda z tras bogata jest pod względem przyrodniczo-krajoznawczym oraz



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- kulturowym. Przygotowane trasy dają możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób, łącząc odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.
- Widoczny jest brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych. Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowym dróg publicznych. Odcinki te cechują się dobrym oznakowaniem i nawierzchnią asfaltową bądź brukowaną. A pozostałe odcinki biegną drogą publiczną, bez pobocza czy chodnika.
 - Regułą jest zmiana typu nawierzchni na większości analizowanych tras.
 - Zaobserwowano małą ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, czy parkingów dla rowerów, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.
 - Uważa się, że szlaki mogłyby być lepiej oznakowane, gdyż zaobserwowano miejsca, w których oznakowanie urywa się.
 - Zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów.

W „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” zaproponowano działania mające na celu usprawnienie sieci rowerowej na terenie OF PN 2020. Zakłada się, że budowa spójnej sieci rowerowej usprawni komunikację między głównymi miastami OF PN (Nysa, Prudnik, Głubczyce), a pozostałymi gminami. Infrastruktura rowerowa będzie wykorzystywana jako alternatywa do komunikacji samochodowej (dojazd do szkoły, pracy) oraz w celach turystyczno-rekreacyjnych (dostęp do oferty kulturalnej czy rekreacyjnej OF PN 2020). Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej wpłynie pozytywnie na wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Możliwość przemieszczania się w ramach Obszaru Funkcjonalnego, ścieżkami rowerowymi to również szansa na poprawę stanu środowiska naturalnego. Zapewniona zostanie sprawna i efektywna infrastruktura gwarantująca dogodną dostępność komunikacyjną.

Dokładna i szczegółowa inwentaryzacja ścieżek i tras rowerowych wraz z dokumentacją fotograficzną (w tym karty inwentaryzacji) znajduje się w **załączniku 1G dokumentacja fotograficzna** oraz w **załączniku 8A Inwentaryzacja stojaków i wiat rowerowych**.

1.4. Opis stanu infrastruktury pozostałych środków transportu

1.4.1. Transport lotniczy

Na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020 nie funkcjonuje żadne lotnisko ani lądowisko umożliwiające komunikację lotniczą. Na terenie gminy Skoroszyce we wsi Chróścina zlokalizowane jest dawne lotnisko wojskowe, które aktualnie pozostaje nieczynne⁴. Lotnisko to nie ma wpływu na transport lotniczy Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Województwo opolskie jest jednym z czterech województw w Polsce (obok podlaskiego, lubelskiego

⁴ Zmiana *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* gminy Skoroszyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

i świętokrzyskiego), które nie posiada portu lotniczego. Najbliższe międzynarodowe porty lotnicze, zapewniające obsługę województwa opolskiego, znajdują się w Katowicach Pyrzowicach oraz we Wrocławiu Strachowicach. Port lotniczy Katowice w Pyrzowicach oferuje regularne połączenia do 27 miast Europy i Bliskiego Wschodu. Należą do nich m.in.: Barcelona, Bergen, Birmingham, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Glasgow, Hurgada, Kijów Żuliany, Kolonia/ Bonn, Londyn Luton, Londyn Stanford, Maastricht Aachen, Malmö Sturup, Mediolan Bergamo, Neapol, Oslo Torp, Paryż Beauvais, Rzym Ciampino, Stavanger, Sharm el Shejk, Sztokholm Skavsta, Tel Aviv, Warszawa. Ze Strachowic samoloty odlatają aż do 31 wybranych miast europejskich, takich jak: Alicante, Barcelona Girona, Bolonia, Bristol, Cork, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, East Midlands, Eindhoven, Frankfurt, Gdańsk, Glasgow, Kopenhaga, Kreta, Liverpool, Londyn Luton, Londyn Stanford, Malaga, Malta, Mediolan Bergamo, Monachium, Oslo Rygge, Oslo Torp, Paryż, Paryż Beauvais, Shannon, Warszawa, Warszawa Modlin, Zurych.

W kontekście transportu lotniczego, na Obszar Funkcjonalny mogą mieć wpływ lotniska i lądowiska zlokalizowane na obszarze województwa opolskiego. W Kamieniu Śląskim (gmina Gogolin, powiat krapkowicki) funkcjonuje lotnisko lokalne Opole Kamień Śląski, które użytkowane jest w celach szkolenia lotniczego oraz organizacji imprez integracyjnych i masowych. Lotnisko posiada status „innego miejsca przeznaczonego do startów i lądowań”. Obecnie nie są tu obsługiwane rejestrowe loty pasażerskie. W przeszłości zastanawiano się nad tym, aby lotnisko to pełniło funkcję regionalnego portu lotniczego zapewniającego powiązania regionalne z międzynarodowymi portami lotniczymi. Jednak władze województwa odeszły od tego pomysłu. Lotnisko posiada dobrej jakości asfaltobetonową drogę startową o długości 2 300 m i szerokości 60 m, która pozwala na obsługę większości typów samolotów pasażerskich. Lotnisko zlokalizowane jest w odległości ok. 50 km od Prudnika i Głubczyc oraz 67 km od Nysy. Na terenie gminy Komprachcice (powiat opolski) działa Aeroklub Opolski. Znajdujące się tutaj lądowisko pełni funkcję szkoleniowo-sportową i obsługuje jednocześnie nieregularny transport lotniczy.

Ze względu na to, że analizowany obszar jest obszarem przygranicznym, znajdującym się na pograniczu Polski i Republiki Czeskiej, istnieje możliwość korzystania z infrastruktury lotniczej zlokalizowanej na terenie Czech. Dla analizowanego obszaru najbliższe czeskie lotnisko znajduje się w Ostrawie Mošnov. Lotnisko to oferuje regularne wyloty do Burgas, Londynu, Pragi, Paryża, Düsseldorfu, Antalyi, Lamezia Terme oraz na Majorkę, Korfu, Zakynthos i Kretę.

1.4.2. Transport wodny

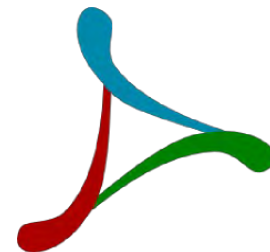
Dla gmin OF PN 020 najbliższym szlakiem wodnym jest Odrzańska Droga Wodna znajdująca się na rzece Odra. Rzeka ta jest korytarzem transportowym IV klasy technicznej międzynarodowej (docelowo III klasy technicznej międzynarodowej). System powiązań Odry z międzynarodową siecią korytarzy wodnych zapewnia połączenia:



MINISTERSTWO
ROZWOJU



- w kierunku północnym – z Bałtykiem oraz z Portem Morskim Handlowym w Szczecinie i Świnoujściu,
- w kierunku wschodnim – przez Kanał Gliwicki ze szlakiem wodnym Wisły,
- docelowo także na zachód, po realizacji bezpośredniego połączenia Odry z Dunajem.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Najbliższymi portami rzecznyymi dla OF PN 2020 są port w Koźlu oraz nabrzeże przeładunkowe w Krapkowicach Januszkowicach. Port w Koźlu jest składnikiem węzła transportowego skupiającego połączenia kolejowe (stacja kolejowa Kędzierzyn-Koźle Port) oraz drogowe – z drogami krajowymi, autostradą A4 i drogą krajową nr 45 relacji Opole – granica państwa (Chałupki). Port posiada środki transportowe służące do przewozów krajowych i międzynarodowych, obsługi ładunków konwencjonalnych i ponadgabarytowych, a także do transportu kontenerów uniwersalnych i specjalistycznych.

1.4.3. Transport kolejowy

Przez obszar OF PN 2020 przebiegają 4 czynne osobowe linie kolejowe. Najważniejszą z nich jest linia numer 137 relacji Katowice – Legnica, nazywana Podsudecką Magistralą Kolejową (PMK). Wiąże ona analizowany obszar oraz całe województwo opolskie, z obszarami zewnętrznymi na kierunku wschód-zachód i stanowi jednocześnie podstawowe połączenie kolejowe regionu z województwami: śląskim i dolnośląskim.

Pozostałe czynne linie to linia 287 relacji Nysa – Opole oraz linia 288 Nysa – Grodków – Brzeg, a także linia 343 relacji Nysa – Głuchołazy – Mikulovice (Czechy).

Linie kolejowe przystosowane do obsługi ruchu towarowego to linia nr 177 Głubczyce – Baborów – Racibórz, linia nr 195 Baborów – Polska Cerekiew, linia nr 306 Prudnik – Biała – Krapkowice oraz linia o znaczeniu miejscowym Kietrz – Pietrowice Wielkie. Na obszarze Partnerstwa istnieje wiele szlaków kolejowych jednotorowych, niezelektryfikowanych, które obecnie pozostają nieczynne: Nysa – Podkamień – Biała Nyska – Koperniki – Buków – Łąka; Nowy Świątów – Sławniowice; Głubczyce – Raclawice Śląskie; Głubczyce – Pietrowice – przejście graniczne (Krnov); Baborów – Pilszcz. Przewozy kolejowe wykonywane są przez dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i Koleje Dolnośląskie Sp. z o.o. Poniżej przedstawiono mapę z zaznaczonym obszarem OF PN 2020 oraz czynnymi i nieczynnymi liniami kolejowymi, znajdującymi się na tym terenie.



Rysunek 7 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

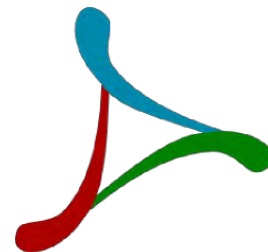


- nieczynne
- czynne
- powiat głubczycki
- powiat nyski
- powiat prudnicki
- gm. Grodków (powiat brzeski)

Źródło: Opracowanie własne.

Na obszarze OF PN 2020 znajduje się 20 stacji i przystanków osobowych, umożliwiających komunikację pasażerską do i z prawie wszystkich gmin OF PN 2020 z wyjątkiem gminy Biała i Korfantów oraz gmin powiatu głubczyckiego. Powiat głubczycki nie jest obsługiwany przez transport kolejowy, co należy uznać za znaczącą słabość obecnego układu.

Najważniejszym węzłem kolejowym jest stacja Nysa. Innym ważnym węzłem jest stacja Prudnik, obsługująca przewozy o zasięgu lokalnym i regionalnym. Przez teren Partnerstwa, a dokładnie przez Głuchołazy, przebiega czeska linia kolejowa relacji Kronov – Jeseník. W ciągu doby z Głuchołaz odchodzą 4 połączenia w kierunku



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Krnova, jak i Jesenika. Wskazane połączenie kolejowe jest niezelektryfikowane i jednotorowe.

Na obszarze OF PN 2020 można zauważyć systematyczne zmniejszanie ilości przystanków osobowych i stacji kolejowych oraz likwidowanie połączeń kolejowych. Przeprowadzone badania wykazały, że kolej ma marginalne znaczenie dla mieszkańców obszaru w dojazdach do szkoły czy pracy. Jednak paradoksalnie mieszkańcy zgłaszali potrzeby reaktywacji nieczynnych już linii kolejowych. Uważa się, że obszar ma duży potencjał turystyczny i transport kolejowy mógłby być wykorzystywany przez podróżnych chcących dotrzeć do miejscowych atrakcji turystycznych. Mogliby z niego korzystać również kuracjusze dojeżdżający do uzdrowiska Głuchołazy (pod warunkiem organizacji odpowiednich połączeń).

1.5. Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 od południa graniczy z Republiką Czeską, z krajem morawsko-śląskim oraz krajem ołomunieckim. Długość granicy z Czechami wynosi 192,4 km. Polska wstąpiła w struktury Unii Europejskiej 1 maja 2004 r., natomiast w 2008 r. zaczął obowiązywać Układ z Schengen, który znosi kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi Układu. Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 występowały wcześniej następujące rodzaje przejść granicznych:

- drogowe przejście graniczne,
- przejście małego ruchu granicznego,
- przejście kolejowe.

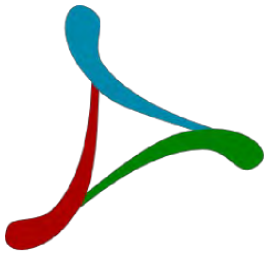
Każdy z analizowanych powiatów – tj. powiat prudnicki, głubczycki oraz nyski graniczy z Republiką Czeską oraz posiada miejsca, które służyły kiedyś jako drogowe przejścia graniczne lub przejścia małego ruchu granicznego. Jedynie gmina Głuchołazy posiadała przejścia kolejowe.

1.5.1. Drogowe przejścia graniczne

Na obszarze Partnerstwa funkcjonowało 6 drogowych przejść granicznych. Podstawowe dane dotyczące lokalizacji drogowych przejść granicznych zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 11 Drogowe przejścia graniczne na Obszarze OF PN 2020

Nazwa przejścia granicznego	Położenie	Dojazd
Pietrowice – Krnov	powiat głubczycki, gmina Głubczyce	DK 38
Trzebina – Bartultovice	powiat prudnicki, gmina Lubrza	DK 41
Głuchołazy – Mikulovice	powiat nyski, gmina Głuchołazy	DK 40



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przejścia granicznego	Położenie	Dojazd
Pomorzowiczki – Osoblaha	powiat głubczycki, gmina Głubczyce, miejscowość Pomorzowiczki	DW 417
Konradów – Zlaté Hory	powiat nyski, gmina Głuchołazy, miejscowość Konradów	DW 411
Paczków – Bílý Potok	powiat nyski, gmina Paczków, miejscowość Paczków	DW 382

Źródło: Opracowanie własne.

Drogowe przejścia graniczne położone administracyjnie na terenie OF PN 2020 cechują się umiejscowieniem przy tranzytowych drogach krajowych i wojewódzkich.

1.5.2. Przejścia małego ruchu granicznego

W związku z przystąpieniem Polski, Czech i Słowacji do strefy Schengen, z dniem 21 grudnia 2007 r. wszystkie przejścia graniczne tego typu zostały zlikwidowane, a granicę pomiędzy wymienionymi państwami można przekraczać w niemal dowolnym miejscu (restrykcje dotyczą jedynie obszarów chronionych i zamkniętych).

1.5.3. Przejścia kolejowe

Przez teren OF PN 2020 przebiegają linie kolejowe nr 333 i 343, po których odbywa się czeski tranzyt kolejowy. W celu obsługi tej transgranicznej linii kolejowej, w Głuchołazach działały dwa kolejowe przejścia graniczne – **Głuchołazy-Mikulowice oraz Głuchołazy-Jindřichov ve Slezsku**. Przejścia te powstały dzięki porozumieniu między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Czeską, a zostały zlikwidowane na mocy Układu z Schengen.



2. Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego w OF PN 2020

2.1. Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie znajduje się w południowej części województwa opolskiego, obejmuje swoim zasięgiem 14 gmin wchodzących w skład 3 powiatów oraz gminę Grodków. Od północy teren ten graniczy z powiatami brzeskim, opolskim, krapkowickim oraz kędzierzyńsko-kozielskim, od wschodu z powiatem raciborskim (będącym częścią województwa śląskiego), od zachodu z powiatami kłodzkim i ząbkowickim (wchodzącymi w skład województwa dolnośląskiego), a od południa z Republiką Czeską.

Powierzchnia obszaru funkcjonalnego to 2 081,38 km², co stanowi 22,11% powierzchni województwa opolskiego i 0,66% powierzchni Polski.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 8 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski



Rysunek 9 Członkowie Partnerstwa Nyskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Źródło: Opracowanie własne.

Na terenie partnerstwa mieszka 264 608 osób, co stanowi 26% mieszkańców województwa opolskiego oraz 0,7% mieszkańców Polski. 49% ogółu mieszkańców stanowią kobiety, a 51% mężczyźni. Spośród gmin wchodzących w skład Partnerstwa najwięcej osób mieszka w Nysie – 58 132. Najmniej zaludniona jest Lubrza, w której mieszkają tylko 4 363 osoby⁵. Średnia gęstość zaludnienia wynosi 103 osoby na km². Najgęściej zaludniona jest Nysa, żyje w niej średnio 266 osób na km², zaś najmniejszą gęstość zaludnienia odnotowujemy w Korfantowie, tylko 51 osób na km².

⁵ Dane z GUS – Bank Danych Lokalnych



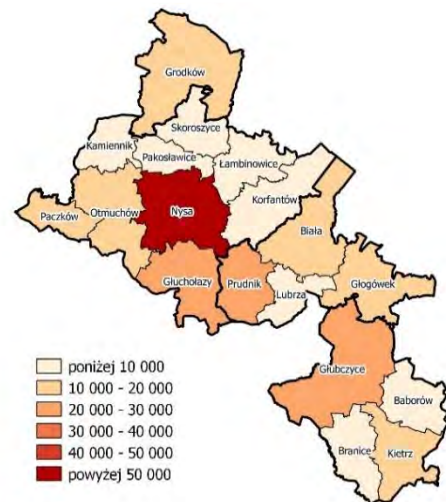
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 10 Gęstość zaludnienia



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Rysunek 11 Liczba ludności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Obszar Partnerstwo Nyskie charakteryzuje się stosunkowo niskim poziomem rozwoju gospodarczego. Na badanym obszarze w 2014 r. działały 24 153 podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON, z których zdecydowana większość, bo aż 94,2%, należała do sektora prywatnego, a tylko 5,8% do sektora publicznego. Najwięcej przedsiębiorstw stanowią podmioty zatrudniające do 9 pracowników, dużych firm, zatrudniających ponad 250 osób, było tylko 18.

Tabela 12 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości

Podmioty wg klas wielkości	2014
Ogółem	24 153
0-9 zatrudnionych	23 126
10-49 zatrudnionych	843
50-249 zatrudnionych	166
250 i więcej zatrudnionych	18

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Na terenie OF PN 2020 występuje wysoka stopa bezrobocia, w 2013 r. w powiecie nyskim bezrobocie wyniosło 20,2%, w powiecie prudnickim 20,4%, w powiecie głubczyckim 19,1%, a w powiecie brzeskim, do którego należy Grodków, 22,7%. Stopa bezrobocia znacznie przewyższa poziom krajowy (13,4%) i wojewódzki (14,2%).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 13 Stopa bezrobocia na terenie OF PN 2020

Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia (w %)
POLSKA	13,4
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE	14,2
Powiat brzeski	22,7
Powiat nyski	20,2
Powiat prudnicki	20,4
Powiat głubczycki	19,1

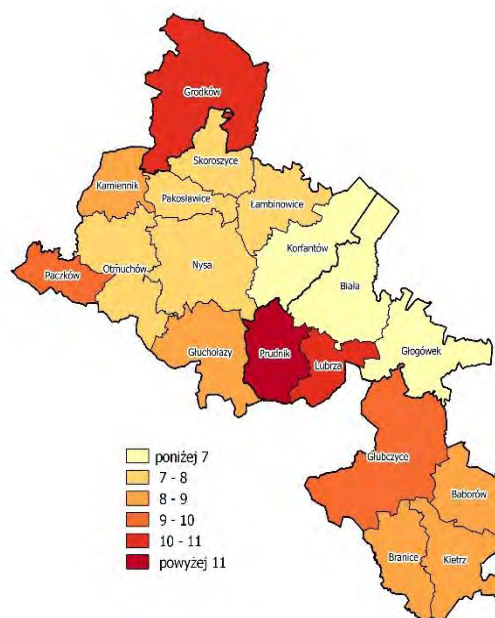
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS, dane za rok 2013.

Rysunek 12 Liczba podmiotów gospodarczych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Rysunek 13 Odsetek osób bezrobotnych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



2.2. Kierunki rozwoju transportu w perspektywie roku 2020

2.2.1. Poziom europejski

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

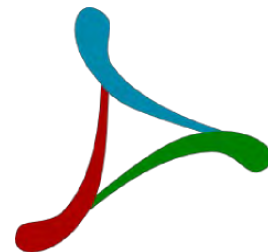


„Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględnia kierunki rozwojowe dokumentów dotyczących polityki transportowej na poziomie europejskim. Zapisy te transponowane są również w dokumentach krajowych i regionalnych. Dlatego też ograniczono się jedynie do przedstawienia najważniejszych dokumentów dotyczących unijnej polityki

transportowej, bez przytaczania konkretnych ich zapisów:

- Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy.
- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
- Strategia Europa 2020.
- Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu.
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport.
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.

- Program Marco Polo.
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2.2. Poziom krajowy



Poniżej przedstawiono najważniejsze państwowe dokumenty strategiczne, wraz z krótką charakterystyką i hierarchią celów. Zaprezentowane dokumenty wyznaczają krajową politykę transportową. Cele „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” korespondują z celami przedstawionych poniżej dokumentów strategicznych.

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015” (SRK) jest podstawowym dokumentem strategicznym Polski, określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić.

Głównym celem Strategii jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski, co może być osiągnięte tylko w warunkach realizacji zasad zrównoważonego rozwoju. W kontekście realizacji tego zadania, powstało 6 priorytetów, określających najważniejsze kierunki i główne działania, dzięki którym możliwe będzie osiągnięcie celu nadrzędnego.

Jednym z priorytetów SRK jest *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*. Dokument kładzie nacisk na optymalizację i podniesienie jakości funkcjonowania systemu transportowego kraju, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych działalności transportowej, ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę (w tym kosztów związanych z oddziaływaniem transportu na zdrowie i środowisko). Służyć temu będzie dążenie do zintegrowania transportu w układzie gałęziowym i terytorialnym, a także podniesienie parametrów eksploatacyjnych sieci transportowych. Zmniejszanie uciążliwości wpływu transportu na środowisko, będzie natomiast uzyskiwane, poprzez wspieranie alternatywnych form transportu dla ruchu drogowego i lotniczego. Najważniejsze będzie zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej Polski i jej regionów, ze szczególnym uwzględnieniem głównych ośrodków gospodarczych.

SRK, podobnie jak „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”, zwraca uwagę na problem zbyt dużego zatłoczenia dużych aglomeracji oraz niewystarczającej konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do samochodowego. Dlatego każde działanie służące poprawie jakości usług transportu publicznego wpisuje się w zamierzenia opisane w „Strategii Rozwoju Kraju”.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W priorytecie II *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*, zwraca się uwagę na to, że poprawie bezpieczeństwa, likwidacji wąskich gardeł oraz polepszeniu jakości życia mieszkańców służyć będą inwestycje w system transportu publicznego. Będą one miały na celu zwiększenie jego roli jako alternatywy dla poruszania się prywatnymi środkami transportu, zwłaszcza w aglomeracjach. **Wśród pożądanых inwestycji wymienia się tu m.in.** wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem osób preferujących transport publiczny; tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego; budowę i rozbudowę publicznego transportu szynowego (metra, szybkich kolei miejskich, szybkich tramwajów, sieci kolejek podmiejskich) oraz wprowadzenie rozwiązań dotyczących publicznego dostępu do lotnisk. Za cel stawia się też poprawę standardu i stanu bezpieczeństwa transportu publicznego oraz zwiększenie jego dostępności dla osób starszych i niepełnosprawnych (m.in. poprzez unowocześnienie i dostosowanie taboru). Priorytet VI *Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej* również zwraca uwagę na to, że dla podniesienia konkurencyjności poszczególnych regionów Polski, konieczne jest wspieranie rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej, w tym zwiększanie dostępności do systemów transportu zbiorowego.

„Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”

Jednym z sześciu celów, zdefiniowanych w NSRO jako mające podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski, jest *Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej*. W ramach tego celu zostały nakreślone działania, mające służyć **zwiększaniu udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców kraju**. Według NSRO należy przedsięwziąć działania, których celem będzie rozwój zrównoważonych środowiskowo sieci transportowych, poprzez m.in. **tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych** oraz zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego. Działanie to ma spowodować jak największe ograniczenie presji oddziaływania transportu samochodowego na środowisko przyrodnicze, a także zwiększyć przepustowość komunikacyjną miast.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”

Dokument definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: *Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych* oraz *Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich* (w ramach celu 1.2. *Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi*). W ramach celu 2.2. *Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe* wskazano cel *Usługi komunikacyjne*. Ponadto określono cel 2.5. *Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności*.

W dokumencie stwierdzono, że **poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami**



Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

i obszarami wiejskimi, ma duże znaczenie dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych. Będzie to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między poszczególnymi ośrodkami. To zaś korzystnie wpłynie na przepływ procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie danego regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak wprowadzenie biletów aglomeracyjnych, czy koordynacja rozkładów jazdy.

Zwiększenie dostępności i poziomu usług w transporcie zbiorowym ma zostać osiągnięte poprzez **poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej, wprowadzenie nowocześniejszego taboru oraz zwiększenie zasięgu usług, ich optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego.** W efekcie ma to zwiększyć wahadłową mobilność mieszkańców obszarów problemowych. Podniesienie dostępności ośrodków wojewódzkich również ma być realizowane przez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oraz polepszenie jakości przewozów. Skutkiem tych działań będzie skrócenie czasu podróży.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”

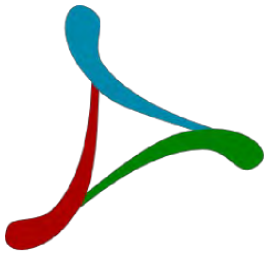
Dokument zawiera opis trendów dotyczących popytu na usługi transportowe. Zwiększenie popytu na usługi transportowe związane będzie z koncentracją ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszą koncentracją działalności gospodarczej. Jednocześnie zwiększać się będzie siła nabywcza mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. Sytuacja ta będzie sprzyjała rozwojowi miast. W Koncepcji ustalono, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.*

„Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”

Polityka transportowa państwa jest skoncentrowana na sformułowaniu celów rozwojowych i wskazaniu sposobów ich osiągnięcia – zarówno w układzie zintegrowanym, jak i w odniesieniu dla poszczególnych gałęzi transportu. We wszystkich skalach (międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej) uwzględnia również związki transportu z innymi sektorami gospodarki.

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców, a także o rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

Sformułowany wyżej, podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących 6 celów szczegółowych:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

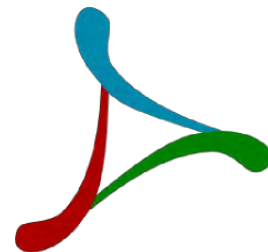
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa, prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
- Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Diagnoza stanu obecnego, prognoza wzrostu ilości przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, skutkowałą przyjęciem 10 priorytetów krajowej polityki transportowej:

- **radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii** (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
- **poprawa bezpieczeństwa w transporcie**, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- **poprawa jakości transportu w miastach**, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- **poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego** w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,

- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Szczególna uwaga jest skierowana na działania prowadzone w dziedzinach, w których efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników lub będą istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu. Stąd za niezwykle ważne uznaje się usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, które kumulują znaczące potoki ruchu. Borykają się one bowiem z wieloma problemami, które koniecznie należy rozwiązać.

„Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”

W dokumencie tym wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdujemy m.in.:

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i kraju,
- zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,
- wspieranie rozwiązań organizacji transportu, które najmniej zanieczyszczają środowisko,
- unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu.

2.2.3. Poziom regionalny



Na poziomie regionalnym opracowana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” jest zgodna z zaproponowanymi kierunkami rozwoju w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.” oraz „Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

„Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”

Kluczowe znaczenie rozwojowe sektora transportowego dla województwa opolskiego wiąże się z bardzo dobrym położeniem w przestrzeni komunikacyjnej, zarówno europejskiej, jak i krajowej. Jednakże lokalizacja regionu między obszarami o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może stać się wąskim gardłem w przepływach potoków ładunków oraz osób. Infrastrukturę transportową na terenie województwa opolskiego charakteryzują:

- Relatywnie gęsta sieć komunikacji drogowej z dominantą funkcji tranzytowej wzdłuż osi wschód-zachód. Brak osi północ-południe powoduje radykalne utrudnienia w uruchomieniu walorów endogenicznych regionu.
- Niewystarczający poziom rozwoju dróg na obszarze południowej Opolszczyzny /obszar OF PN 2020/ (niezadowalające połączenia z otaczającymi gminami), a także duże natężenie ruchu przyczyniające się do powstawania zatorów w ruchu drogowym.
- Nieuzbrojone w pełni tereny pod inwestycje gospodarcze, wymagające dodatkowo zabezpieczenia kluczowych dla danego obszaru powiązań z drogami krajowymi i regionalnymi w kontekście przyciągania inwestorów.
- Zbyt mała liczba obwodnic oraz przepraw mostowych przez rzekę Odrę, a także niedostateczne parametry techniczne dróg i obiektów mostowych.

W ramach Wyzwania 3. *Atrakcyjne obszary do zamieszkania, inwestowania i wypoczynku* zakłada się realizację następujących celów strategicznych oraz celów operacyjnych dotyczących systemu transportowego:

Cel Strategiczny 6. *Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług*, a w nim cele operacyjne:

- 6.1. Rozwój powiązań transportowych,
- 6.2. Poprawa dostępności do aglomeracji opolskiej,
- 6.3. Integracja systemu transportu zbiorowego,
- 6.4. Poprawa bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych.

W analizie SWOT w zakresie dostępności komunikacyjnej wskazano słabe strony województwa:

- brak osi komunikacyjnej północ-południe,
- połączenie z Warszawą,
- stan i parametry techniczne infrastruktury drogowej i kolejowej,
- połączenie stolicy regionu z autostradą A4,
- transport publiczny,
- integracja systemów transportu,
- infrastruktura dostępu do Internetu i cyfryzacja,
- infrastruktura logistyczna.

Realizacja działań planowanych w ramach opracowywanego dokumentu strategicznego, bezpośrednio przyczyni się do eliminacji ww. braków w systemie

transportowym województwa oraz do osiągnięcia celów sformułowanych w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”.

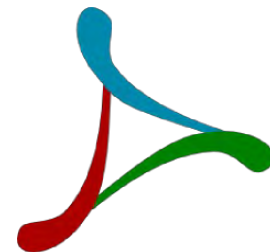
„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”

Podstawowym celem opracowania Planu była poprawa jakości systemu transportowego województwa opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Sformułowany w ten sposób cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Założenia „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” będą zgodne z założeniami Planu dla województwa opolskiego. Będą się również przyczyniać do realizacji celów zaplanowanych na poziomie województwa.

Kierunki rozwojowe zapisane w dokumentach lokalnych zamieszczone zostały w załączniku - **Matryca zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi z poziomu regionalnego i lokalnego (załącznik 8E).**



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

3. Diagnoza systemu transportowego na terenie PN 2020

3.1. Metodologia

3.1.1. SWOT

Rozpoznanie uwarunkowań dotyczących kształtowania przyszłości komunikacyjnej OF PN 2020 wymaga ustalenia zbioru oddziaływań, jakie generować mogą różne podmioty, instytucje, trendy oraz zjawiska. Składają się na to zarówno wpływy zewnętrzne, (wynikające z decyzji i zachowań podmiotów zewnętrznych warunkujących funkcjonowanie transportu na terenie OF PN 2020 – władze regionu, władze rządowe itp.), jak i skutki podejmowanych działań wewnętrznych odnośnie rozwoju komunikacji obszaru. Rozpoznanie takiego można dokonać stosując analizę SWOT, w ramach której wyróżnia się cztery grupy czynników strategicznych:

- **Siły (S)** – pozytywne atrybuty obszaru, które mogą umożliwić, pobudzać bądź wspierać korzystne zmiany.
- **Słabości (W)** – negatywne czynniki ograniczające możliwość rozwoju obszaru, które wynikają z działania jego władz i mieszkańców.
- **Szanse (O)** – zewnętrzne oddziaływania podmiotów i zjawisk, stwarzające pożądane możliwości rozwoju; niezależne od działań podejmowanych przez władze obszaru.
- **Zagrożenia (T)** – zewnętrzne negatywne oddziaływania i zjawiska utrudniające realizację zamierzeń rozwojowych; niezależne od działań podejmowanych przez władze obszaru.

Aby przeprowadzić analizę SWOT należy zidentyfikować i zhierarchizować kluczowe czynniki mające wpływ na rozwój systemu komunikacyjnego obszaru. Następnie należy przyporządkować je do odpowiednich kategorii – siła, słabość, szansa, zagrożenie. Kolejno, wszystkim elementom w ramach danej kategorii przyporządkowuje się wagę, czyli znaczenie. W ramach poszczególnych kategorii wagi muszą się sumować do 1,00. Kolejnym krokiem jest badanie zależności krzyżowej pomiędzy poszczególnymi elementami za pomocą analizy SWOT oraz zliczenie sumy interakcji pomiędzy elementami w ramach 4 możliwych par. Najwyższa liczba interakcji w ramach możliwych kombinacji, wskazuje na strategię, którą należy wybrać. Dla zobrazowania możliwych strategii przedstawiono macierz wyników analizy SWOT. Jeżeli najwyższa liczba interakcji będzie w kombinacji siły–szanse, to mamy strategię maksymalizowania posiadanych sił i możliwych szans. Jeżeli największa liczba interakcji osiągnie para siły–zagrożenia to otrzymujemy strategię konserwatywną polegającą na maksymalizowaniu sił przy jednoczesnym minimalizowaniu zagrożeń. Strategię konkurencyjną otrzymamy wówczas, gdy największą liczbę interakcji uzyska para słabości–szanse – wtedy strategia będzie orientowana na minimalizowanie posiadanych słabości i maksymalizowanie potencjalnych szans. Strategię defensywną, oznaczającą minimalizowanie posiadanych słabości przy jednoczesnym minimalizowaniu potencjalnych zagrożeń,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

będziemy realizować w sytuacji wystąpienia największej sumy interakcji w parze słabości–zagrożenia.

Tabela 14 Macierz wyników analizy SWOT

	SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
SIŁY (S)	strategia agresywna (maxi–maxi)	strategia konserwatywna (maxi–mini)
SŁABOŚCI (W)	strategia konkurencyjna (mini–maxi)	strategia defensywna (mini–mini)

Źródło: Opracowanie własne.

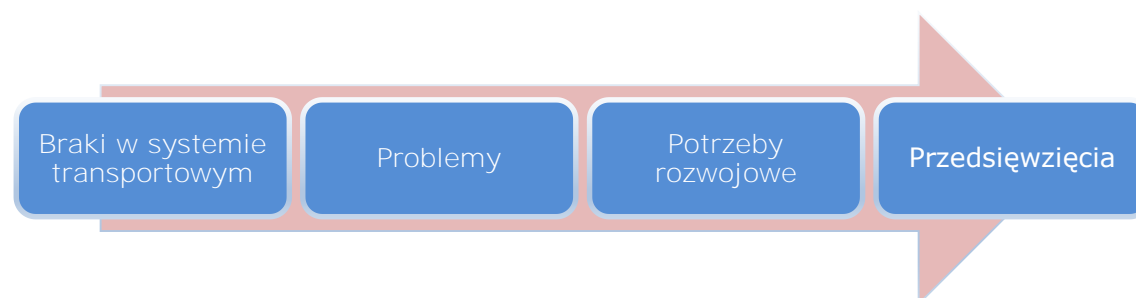
Analizę SWOT opracowano dla trzech podsystemów transportowych. Źródłem danych były wyniki prac przeprowadzonych w toku badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami i mieszkańcami oraz pogłębiona analiza ekspercka zgromadzonych danych.

Analiza SWOT stanowiła bazę do dokonania wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb. Analiza wzajemnych zależności między występującymi w systemie siłami i słabościami a także mającymi oddziaływanie na system szansami i zagrożeniami umożliwiła identyfikację problemów rozwojowych, które zostały bezpośrednio przeniesione na potrzeby.

3.1.2. Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych

Na poniższym schemacie przedstawiono logikę prowadzenia analizy od zdefiniowania braków po określenie problemów, potrzeb, a w konsekwencji identyfikacji przedsięwzięć rozwojowych.

Rysunek 14 Schemat analizy: braki – problemy – potrzeby - przedsięwzięcia



Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie wszystkich analiz przeprowadzonych do tej pory, w szczególności na konsultacjach społecznych oraz rozmowach z przedstawicielami gminy, zidentyfikowano **braki rozwojowe**. Są to wszelkie braki w systemie czy też elementy wymagające usprawnienia, polepszenia, wymiany.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Braki generują **problemy rozwojowe**. Wystąpienie braku (np. wąskie gardło w głównym ciągu komunikacyjnym) spowoduje, że dany obszar straci na atrakcyjności gospodarczej, mieszkaniowej czy też turystycznej. Problemy rodzą już konkretne, najczęściej wymierne konsekwencje dla społeczności lokalnych.

Zidentyfikowane problemy są przyczyną powstawania **potrzeb transportowych**. Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych przedstawiona w niniejszym dokumencie miała na celu zidentyfikowanie wszystkich występujących potrzeb wobec rozwoju systemu transportowego na analizowanym obszarze. Potrzeby rozwojowe są lustrzanym odbiciem problemów rozwojowych występujących w systemie lub mogących pojawić się w najbliższej, przewidywalnej przyszłości. Identyfikacja potrzeb rozwojowych była punktem wyjścia do zdefiniowania projektów rozwojowych - działań. W punkcie dotyczącym analizy wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych, każdej potrzebie transportowej przypisano zatem projekty, których realizacja przyczyni się do rozwiązania problemu/zaspokojenia potrzeby. Szczegółowe określenie działań nastąpi w rozdziale zawierającym rekomendacje strategiczne.

Etapy przeprowadzenia analizy:

Etap 1. Identyfikacja wszystkich potrzeb rozwojowych systemu w oparciu o dotychczasowe analizy, wizje lokalne itp.

Etap 2. Określenie miejsc występowania potrzeb

Wskazano geograficzne występowanie potrzeby, konkretną lokalizację.

Etap 3. Określenie skali występowania potrzeby

- Potrzeby wewnętrzne – dotyczą obszaru jednej gminy
- Potrzeby zewnętrzne – wychodzą poza terytorium jednej gminy

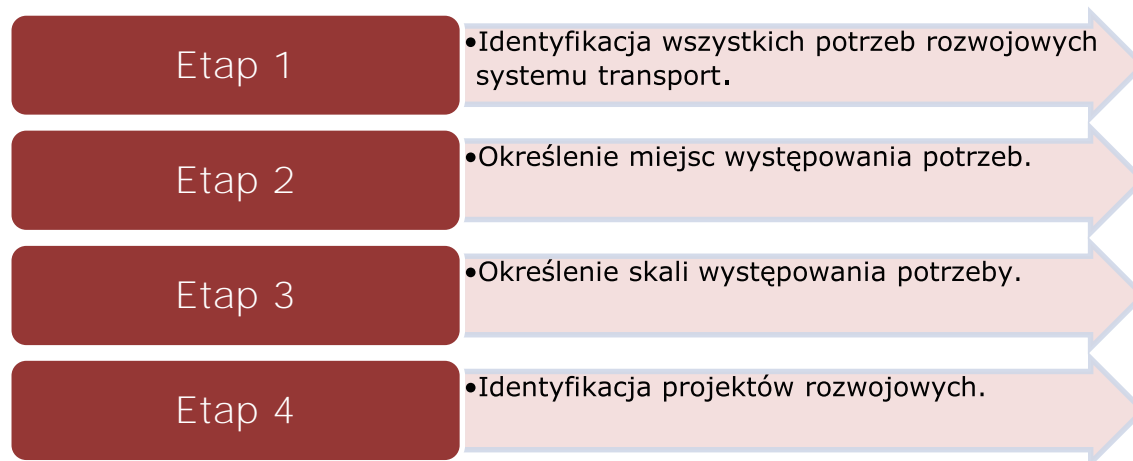
Określenie skali występowania potrzeby ma istotne znaczenie dla definiowania projektów rozwojowych, ich zakresów, źródeł finansowania oraz metodyki wdrażania/realizacji. Inaczej planuje się i realizuje projekty samodzielnie przez jedną gminę, a zupełnie inaczej w partnerstwie. Jednocześnie, jeżeli potrzeba wykracza poza granice jednej gminy, ze względów ekonomicznych korzystniej zrealizować projekt w partnerstwie, ograniczając tym samym koszty stałe ponoszone przy tego rodzaju inwestycjach.

Etap 4. Identyfikacja projektów rozwojowych

W ostatnim etapie dokonano wstępnej identyfikacji projektów rozwojowych. W dalszej części prac, w rozdziale zawierającym rekomendacje strategiczne uszczegółowiono przedsięwzięcia. Natomiast w dalszej części opracowania (w rozdziale dotyczącym wdrażania Strategii) umiejscowiono również działania w czasie.



Rysunek 15 Schemat analizy wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Dokonując analizy wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych obszaru nie różnicowano potrzeb. To znaczy nie badano powiązania potrzeby z uwarunkowaniami wewnętrznymi czy zewnętrznymi. Nie miało to bowiem znaczenia dla przyjętej metodyki pracy oraz zakładanych efektów końcowych.

3.1.1. Analiza wielokryterialna

Porównania dokonano w oparciu o wszystkie dotychczas przeprowadzone analizy, wywiady z przedstawicielami gmin, konsultacje społeczne czy wiedzę ekspercką osób opracowujących dokument itp. Do analizy przyjęto tylko te kryteria, które stanowić mogą podstawę do hierarchizacji ważności poszczególnych grup przedsięwzięć.

Analizę wielokryterialną przeprowadzono na wysokim poziomie agregacji. Na obecnym etapie tworzenia dokumentu strategicznego, regulującego ogólne założenia prowadzenia polityki transportowej nie jest zasadne prowadzenie analizy wielokryterialnej na niższym poziomie agregacji. Warunki zewnętrzne są na tyle dynamiczne, że dla każdego projektu analizę należy przeprowadzić niezwłocznie przed realizacją projektu.

Dla poszczególnych kryteriów, w ramach wyodrębnionych podgrup w systemach transportowych przyznano wartości liczbowe od 0 do 4. Im wyższa wartość wskaźnika tym korzystniej. Następnie pomnożono je przez wagi cząstkowe przypadające dla kryteriów cząstkowych oraz wagi przypadające dla kryteriów głównych: popytowe, gospodarcze, społeczne, ekonomiczne, formalno – prawno – terenowe.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3.2. Analiza diagnostyczna systemów

3.2.1. Komunikacja publiczna

3.2.1.1. Analiza SWOT systemu komunikacji publicznej

W poniższym punkcie zaprezentowano analizę SWOT dla systemu komunikacji publicznej.

Tabela 15 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT komunikacji publicznej

KOMUNIKACJA PUBLICZNA	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Obszar Partnerstwa Nyskiego obsługiwany głównie przez: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg.• Duży rynek przewoźników prywatnych na obszarze Partnerstwa.• Istnienie komunikacji miejskiej w Nysie i Prudniku.• Lokalnie występujące porozumienia w sprawie komunikacji publicznej np. pomiędzy MZK Nysa i gminą Otmuchów oraz współpraca pomiędzy przewoźnikami PKS Głubczyce i PKS Racibórz w zakresie wzajemnego honorowania biletów.• Możliwość łatwego rozbudowania infrastruktury punktowej.• Zawarcie porozumienia powiatu nyskiego z gminą Pakosławice, gminą Skoroszyce i gminą Otmuchów w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	<ul style="list-style-type: none">• Niedostosowana do potrzeb mieszkańców liczba połączeń pomiędzy poszczególnymi ośrodkami regionalnymi i pomiędzy ośrodkami regionalnymi a stolicą regionu: Nysa – Prudnik, Nysa – Głubczyce, Prudnik – Głubczyce, Nysa – Opole, Prudnik – Opole.• Niska częstotliwość kursowania na analizowanym obszarze autobusów PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva.• Niedostosowanie rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania dużych zakładów pracy na terenie OF PN.• Niska jakość taboru⁶ (w tym jego niedostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych, mały udział pojazdów niskoemisyjnych i energooszczędnych).• Brak integracji między różnymi środkami transportu – brak centrów przesiadkowych.• Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego.• Brak synchronizacji pomiędzy rozkładami jazdy różnych przewoźników.

⁶ Uwaga ta nie dotyczy taboru MZK Nysa.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

KOMUNIKACJA PUBLICZNA	
	<ul style="list-style-type: none">• Brak wspólnych biletów MZK + PKS, MZK + kolej, PKS + kolej, PKS + prywatny przewoźnik.• Zły stan techniczny większości wiat przystankowych lub ich brak. Brak wyposażenia wiat w schemat przebiegu linii oraz w elementy małej architektury, takiej jak ławki i kosze na śmieci.• Na niektórych przystankach brakuje rozkładów jazdy, a na pozostałych są one nieczytelne i niezrozumiałe.• Duże bezrobocie.• Mała gęstość zaludnienia.• Występowanie rozproszonej zabudowy oraz rozpiętych ulicówek.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość rozszerzenia obszaru działania MZK Nysa na gminy ościenne.• Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, przedsiębiorców i samorządów.• Polityka proekologiczna Unii Europejskiej – wytyczne unijne dotyczące miejskich polityk transportowych.• Modernizacja połączeń kolejowych z Opolem i Wrocławiem• Możliwość integracji komunikacji publicznej i kolei.• Rosnące koszty indywidualnej komunikacji samochodowej.	<ul style="list-style-type: none">• Zmniejszająca się liczba kursów komunikacji PKS.• Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej.• Zmniejszający się popyt na usługi komunikacji publicznej – na skutek zmian demograficznych oraz zmian preferencji ludności.• Rosnący ruch samochodowy oraz zwiększające się uzależnienie od własnego środka transportu – głównie samochodu.• Ograniczenia w kursowaniu kolei na terenie Partnerstwa.• Widoczna konkurencja pomiędzy prywatnymi przewoźnikami a PKS, objawiająca się w zbliżonych godzinach odjazdu/przyjazdu pojazdów.• Możliwy brak woli współpracy pomiędzy różnymi przewoźnikami.

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki analizy SWOT dla podsystemu komunikacja publiczna wskazują na strategię defensywną (WT mini-maxi), co oznacza próbę minimalizowania słabości



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

i zagrożeń. W środowisku gospodarczym w ramach tej strategii rozważać można następujące postępowania:

- stopniowe wycofywanie się przedsiębiorstwa z rynku,
- połączenie z innym przedsiębiorstwem,
- redukcja kosztów tak aby zyskać więcej czasu i czekać na pojawienie się korzystniejszych okoliczności w przyszłości lub przeczekać złego okresu i odbudowa zasobów w lepszym okresie,
- zaprzestanie inwestowania.

W przypadku OF PN 2020 realizacja tej strategii jest bardzo trudna, gdyż komunikację publiczną obszaru cechuje występowanie wielu słabości, które dodatkowo pogłębiają realne zagrożenia. Racjonalną strategią dla Partnerstwa może być próba podejmowania wspólnych inicjatyw i porozumień, które z jednej strony będą dążyły do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego, a z drugiej strony będą obniżały koszty jego funkcjonowania. Inną możliwą koncepcją działania, zbieżną z politykami UE jest integracja różnych gałęzi transportu. W przypadku OF PN możliwa jest integracja kolei i komunikacji autobusowej. Integracja powinna odbyć się w trzech płaszczyznach – czasowej, biletowej oraz przestrzennej, poprzez uruchomienie węzłów i centrów przesiadkowych.

Tabela 16 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego komunikacji publicznej

	SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
SIŁY (S)	58	8
SŁABOŚCI (W)	11	102

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze siły:

- Występowanie dużych przewoźników publicznych – PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg, MZK Nysa, Arriva – świadczących usługi publiczne.
- Występowanie na rynku dużej liczby przewoźników komercyjnych – Euro Bus, Auto Fan, Bus Głuchołazy, Trans Ekspres, NyskiBus.pl, Bus do Twierdzy Rycerz.
- Pozytywne praktyki dotyczące podejmowania porozumień w sprawie funkcjonowania komunikacji publicznej na obszarze Partnerstwa.

Główne słabości:

- Niska częstotliwość kursowania komunikacji na obszarze Partnerstwa.
- Brak dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych względem stolicy województwa i dużych ośrodków regionalnych oraz nieadekwatna liczba kursów na trasach: Nysa – Prudnik, Nysa – Głubczyce, Prudnik – Głubczyce, Nysa – Opole, Prudnik – Opole.

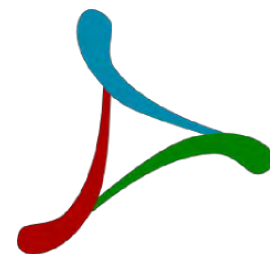
- Niska jakość taboru i infrastruktury przystankowej.

3.2.1.2. Problemy rozwojowe oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze komunikacji publicznej

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, komunikacja publiczna nie działa w sposób satysfakcjonujący. Na podstawie przeprowadzonych do tej pory analiz zdefiniowano następujące **braki w systemie komunikacji publicznej**:

Tabela 17 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji publicznej

Niska częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej realizowanych przez PKS (respondenci sugerują zwiększenie częstotliwości) na większości tras komunikacyjnych.
Brak połączeń w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne (soboty oraz niedziele) w większości miejscowości badanego obszaru. Problem ten należy uznać za największą barierę.
Kursowanie komunikacji publicznej PKS w wymiarze jedynie dwóch kursów w ciągu doby w przeważającej liczbie miejscowości. Zauważono, że kursy te nie są kompatybilne z przyjętymi godzinami pracy (zwyczajowo godziny pracy w przedziale 7-17) i godzinami funkcjonowania szkół na terenie OF PN 2020. Brak dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy może być istotną barierą w podejmowaniu zatrudnienia lub oznacza konieczność realizowania podróży transportem indywidualnym.
W przeprowadzonych badaniach uczniowie sugerowali, że zdarza się, iż muszą zwalniać się z ostatnich godzin lekcyjnych, aby móc wrócić do domu komunikacją publiczną.
Brak dopasowania rozkładów jazdy MZK Nysa do potrzeb mieszkańców. Zauważono brak kompatybilności z godzinami pracy.
Brak wydrukowanego rozkładu jazdy na przystankach oraz brak schematu linii – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym na punktach przesiadkowych.
Brak jednolitych standardów oznakowania przystanków.
Niska jakość (lub brak) wiat przystankowych.
Brak koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników na wspólnych ciągach komunikacyjnych.
Niespójna informacja pasażerska lub brak dostępu do informacji u niektórych przewoźników.
Brak synchronizacji czasowej w punktach przesiadkowych.



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

Brak wspólnych ofert taryfowych umożliwiających korzystanie z różnych linii i różnych przewoźników na podstawie jednego biletu.

Wąskie gardła w sieci drogowej, m.in. kolizyjne skrzyżowania z liniami kolejowymi.

Kolej funkcjonująca na obszarze OF PN 2020 nie działa dobrze. Systematycznie zmniejszana jest liczba przystanków obsługujących ruch osobowy i stacji kolejowych. Likwidowane są również poszczególne linie kolejowe (poza obszarem wyznaczania rekomendacji strategicznych)

Źródło: *Opracowanie własne.*

Powstałe braki doprowadziły do zidentyfikowania **problemów rozwojowych** (problemy rozwojowe, które zdefiniowano dla komunikacji publicznej dotyczą również komunikacji drogowej):

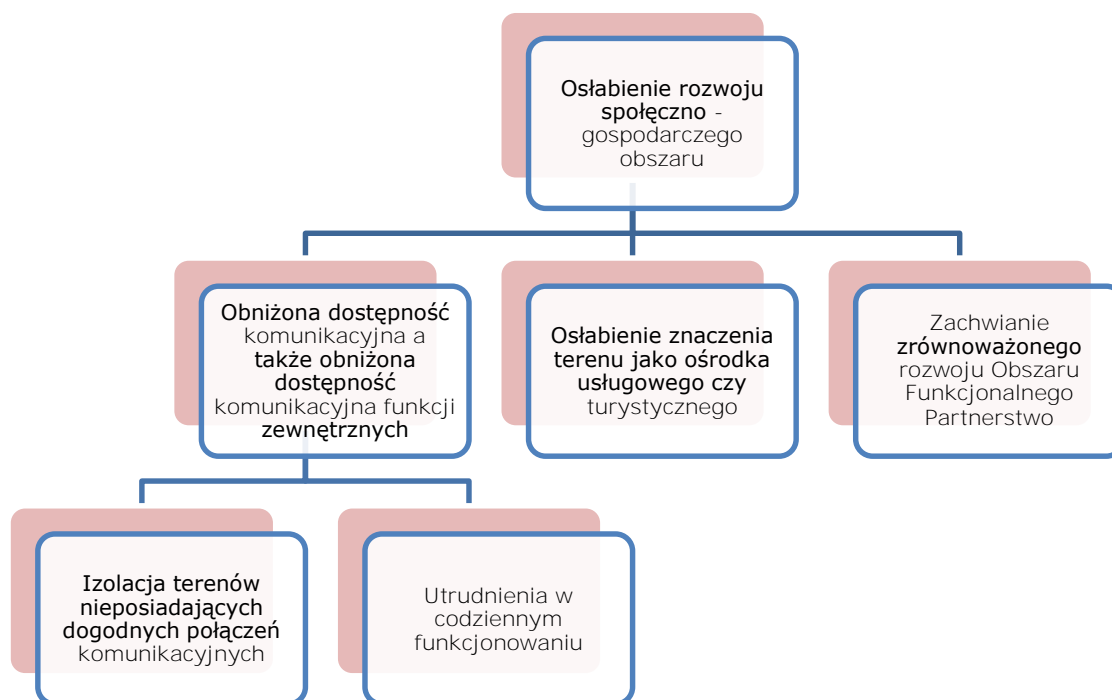
- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru. Niesprawny (niedostosowany do popytu) system transportowy stanowić może zasadniczą barierę dla rozwoju każdej jednostki osadniczej. Chodzi tutaj zarówno o połączenia wewnątrz jednostki, jak i zewnętrzne. Transport jest jednym z głównych czynników rozwojowych. Jeżeli system transportowy na danym terenie nie będzie wyprzedzał rozwoju społeczno-gospodarczego nie będzie on stymulantą rozwoju.
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także do ośrodków regionalnych, dostępność do kluczowych węzłów komunikacyjnych.
- Izolacja terenów nieposiadających dogodnych połączeń komunikacyjnych grożąca marginalizacją społeczności lokalnej. Skutki uboczne marginalizacji potęgowane są przez szybki rozwój społeczno-gospodarczy gmin posiadających sprawny system transportowy.
- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka usługowego czy turystycznego w skali regionu. Niedostosowany do potrzeb system transportowy sprawi, że znaczenie obszaru będzie marginalizowane.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu ze względu na ograniczoną możliwość oszacowania czasu przemieszczania się. W pewnych sytuacjach, gdzie dostęp do komunikacji publicznej jest utrudniony ze względu na zamieszkanie daleko od ciągów komunikacyjnych czy też ze względu na niską częstotliwość kursów, precyzyjne oszacowanie czasu przejazdu jest niemalże niemożliwe. Dodatkowo problem potęgowany jest faktem, iż rozkłady jazdy nie są dostosowane do intensywności zapotrzebowania w ciągu doby, w tym w szczególności do godzin rozpoczęcia oraz zakończenia pracy.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 16 Drzewo problemów dla komunikacji publicznej

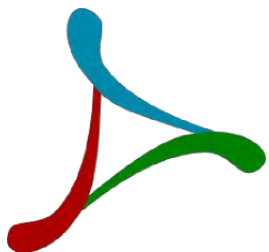


Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela prezentuje **potrzeby**, które należy zrealizować. Ostatnia kolumna w tabeli ma określić czy dana potrzeba dotyczy terenów wewnątrz danej gminy lub powiatu czy wychodzi poza wyszczególnioną gminę lub powiat.

Tabela 18 Zdiagnozowane potrzeby w zakresie komunikacji publicznej u poszczególnych Partnerów

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Powiat prudnicki	Konieczność utworzenia dodatkowych połączeń	powiat prudnicki: Prężynka, Trzebina, Radostynia.	w
	Poprawa stanu przystanków i rozkładów jazdy	cały powiat prudnicki	w
Gmina Biąta	Zwiększenie liczby kursów komunikacji publicznej	– Radostynia, Pogórze, Grabina, Nowa Wieś, Żabnik, Józefów, Prężyna. – W mniejszych miejscowościach.	z

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	Utworzenie dodatkowych kursów/ połączeń komunikacji publicznej pomiędzy poszczególnymi miejscowościami	– brak połączeń poza głównymi miejscowościami (Miłowice, Wilków). – Pogórze – Nysa – Radostynia – Biała – Prudnik – Opole – Grabina – Biała – Prudnik – Nysa	Z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	cała gmina Biała	W
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	cała gmina Biała	W
	Poprawa jakości komunikacji publicznej	cała gmina Biała	W
Gmina Lubrza	Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej	cała gmina Lubrza	W
	Utworzenie połączenia komunikacji miejskiej z ościennymi gminami	cała gmina Lubrza oraz gminy ościenne	Z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	cała gmina Lubrza	W
Gmina Prudnik	Utworzenie tras komunikacyjnych	trasa 1: Od ul. Skowrońskiego – drogą za Kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki – ul. Andersa – ul. Monte Casino – do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40) trasa 2: Od ul. Kościuszki – ul. Zwycięstwa – ul. Bora Komorowskiego – ul. Grunwaldzka – do ul. Kościuszki (DK 40)	W
	Poprawa stanu technicznego przystanków autobusowych	cała gmina Prudnik	W
	Utworzenie odpowiedniej ilości tras komunikacyjnych	trasa Prudnik – Opole	Z
Powiat nyski	Utworzenie w Nysie przystanku głównego, łączącego ze sobą odjazdy i przyjazdy różnych przewoźników	Nysa	W
	Poprawa stanu technicznego dworców na terenie powiatu nyskiego, dostosowanie	cały powiat nyski	W



Biuro projektu:

48-300 Nysa

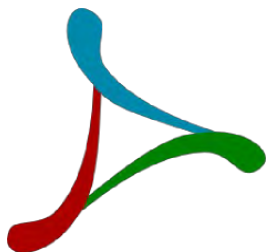
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych		
Gmina Głuchołazy	Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej	Kolonia Jagiellońska	w
	Utworzenie kursów/ połączeń pomiędzy miejscowościami	Nysa – Stary Las – Charbielin Nysa – Głuchołazy –Jesenik	z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	cała gmina Głuchołazy	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	– przewoźnik prywatny FUN – przewoźnik z Nysy → Nyski Bus – przewoźnik PKS – przewoźnik z Prudnika → Arriva	z
	Poprawa stanu technicznego taboru	cała gmina Głuchołazy	w
	Poprawa stanu technicznego przystanków	przebudowa i modernizacja przystanków i zatok autobusowych: – na trasie Nysa - Głuchołazy w m. Głuchołazy: ul. Wrocławska 1 przystanek; ul. Powstańców Śląskich; – Bodzanów: 3 zatoki, 1 przystanek; – Nowy Świątów: 2 zatoki, 2 przystanki; – Polski Świątów: 2 przystanki, 2 zatoki; – na trasie Prudnik - Głuchołazy w m. Charbielin: 2 zatoki, 2 przystanki.	w
	Poprawa jakości komunikacji publicznej	cała gmina Głuchołazy	w
	Poprawienie stanu technicznego i dostosowanie dla osób niepełnosprawnych dworców na terenie Gminy Głuchołazy wraz z uruchomieniem dworców Głuchołazy Miasto z możliwością zatrzymania się czeskiego pociągu z linii 343 oraz dworca w miejscowości Pokrzywna wraz z poprawieniem stanu infrastruktury kolejowej pozwalającej na rozwinięcie połączenia kolejowego z Republiką Czeską	Dworce i infrastruktura kolejowa w gminie Głuchołazy.	w
	Brak węzła przesiadkowego	Utworzenie węzła przesiadkowego na terenie gminy Głuchołazy.	w

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina / Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Gmina Korfantów	Utworzenie dodatkowej ilości kursów, dopasowanie rozkładów do potrzeb mieszkańców	cała gmina Korfantów	w
	Obniżenie cen biletów – utworzenie zniżek handlowych i promocji	OF PN 2020	z
	Dostosowanie infrastruktury np. stanu przystanków	OF PN 2020: Jegielnica, Gryzów, Myszwice, Niesiebudowice, Pleśnica, Przydroże Małe, Rączka, Ścinawa Mała, Ścinawa Nyska, Węza, Wielkie Łąki, Włodary, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Rzymkowice, Przydroże Wielkie, Rynarcice, Przechód, Stara Jamka, Puszcyna.	w
Gmina Łambinowice	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Bielice, Drogoszów, Mańkowiec, Sowin, Lasocice.	w
	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Łambinowice – Niemodlin, Drogoszów–Nysa, Bielice – Nysa Bielice – Opole	z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	cała gmina Łambinowice	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	cała gmina Łambinowice	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	cała gmina Łambinowice	w
	Poprawa jakości usług komunikacji publicznej	cała gmina Łambinowice	w
	Utworzenie tras łączących sołectwa gminy	gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowiec, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice.	w
	Poprawa stanu przystanków autobusowych na terenie gminy	gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowiec, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice.	w
	Poprawa stanu infrastruktury kolejowej	cała gmina Łambinowice	w
Konieczność zorganizowania tras komunikacyjnych	linia Korfantów – Łambinowice	z	



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Gmina Nysa	Utworzenie głównego przystanku łączącego kursy różnych przewoźników i umożliwiającego sprawną zmianę jednego środka transportu na inny	cała gmina Nysa	w
	Poprawa stanu przystanków w sołectwach gminy Nysa	wszystkie sołectwa gminy Nysa	w
Gmina Otmuchów	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	- Meszno - Sarnowice - Lubiatów - Lasowice - Ligota Wielka	w
	Utworzenie kursów/ połączeń pomiędzy miejscowościami komunikacją publiczną	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa	w
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa - Wójcice	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa - Wójcice	w
	Przeprowadzenie remontu obiektu byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675m2 przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie	Gmina Otmuchów	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	cała gmina Otmuchów	w
	Dostosowanie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej oraz propozycja wydłużenia trasy do końca miejscowości Jarnołów	połączenia: - Otmuchów – Kałków - Otmuchów – Wierzbno - Wierzbno – Nysa przez Buków - Kijów – Nysa - Jarnołów	Z
	Poprawa stanu infrastruktury przystankowej oraz rozkładów jazdy	gmina Otmuchów, w szczególności sołectwa: Wójcice, Jasienica Górna,	w



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
		Piotrowice Nyskie, Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiaków.	
	Utworzenie połączeń pomiędzy sołectwami gminy a Otmuchowem i Nysą	<ul style="list-style-type: none"> - Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiaków – Otmuchów – Nysa - Jarnołów – Otmuchów – Nysa - Skomunikowanie sołectwa Kijów z Otmuchowem oraz Nysą - Skomunikowanie sołectwa Kałków z innymi sołectwami. 	z/w
Gmina Paczków	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	kursy powiatowe – publiczne: Paczków – Unikowice – Ujeździec – Dziewiętilice – Trzeboszowice – Ścibórz	z
	Utworzenie kursów/ połączeń komunikacją publiczną pomiędzy miejscowościami	połączenia z miejscowościami w obrębie gminy: Lisie Kąty, Kozielno	w
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	wszystkie przystanki w gminie Paczków	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów różnych przewoźników	cała gmina Paczków cały powiat nyski	w/z
	Poprawa stanu technicznego taboru	przewoźnicy – operatorzy usług przewozowych	z
	Poprawa stanu technicznego przystanków	cała gmina Paczków	w
	Poprawa jakości usług komunikacji publicznej	cała gmina Paczków	w
	Poprawa stanu dworca autobusowego w Paczkowie	gmina Paczków (działka 326/2)	w
Gmina Skoroszyce	Utworzenie dodatkowych połączeń	<ul style="list-style-type: none"> - Skoroszyce – Opole przez Sidzinę - Skoroszyce – Sidzina przez Giełczyce 	w
	Poprawa stanu przystanków osobowych kolejowych oraz autobusowych	cała gmina Skoroszyce	w
	Utworzenie dodatkowych połączeń	Nysa – Opole przez Makowice	z



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Powiat głubczycki	Poprawa stanu taboru PKS Głubczyce, propozycja zamiany autobusów na busy	kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	w
	Propozycja przebudowy dworca PKS w Głubczycach oraz budowa parkingu	Głubczyce	w
	Poprawa stanu taboru PKS Głubczyce, konieczność zamiany autobusów na busy	kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	z
	Utworzenie kursów transgranicznych	cały powiat głubczycki, Republika Czeska	z
Gmina Branice	Poprawa stanu taboru komunikacji publicznej	gmina Branice: modernizacja taboru komunikacji publicznej realizującego kursy na terenie gminy	w
	Dostosowanie liczby kursów komunikacji publicznej	gmina Branice: zwiększenie liczby połączeń z Branic do sołectw gminy	w
	Poprawa stanu zatoczek autobusowych oraz wiat przystankowych	<ul style="list-style-type: none">- Zajezdnia autobusowa w centrum Branic- Zajezdnia przystankowa w Lewicach- Brak wiat przystankowych: Wiechowice, Niekazanice – Kałduny, Jędrychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc, trasa z Uciechowic do Wiechowic przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz)- Brak zatoczki autobusowej: Włodzienin Kolonia	w
Gmina Kietrz	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	cała gmina Kietrz poza połączeniami Kietrz – Racibórz, Głubczyce – Kietrz. Brak połączenia z Czechami	w
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	cała gmina Kietrz	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	cała gmina Kietrz	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	cała gmina Kietrz	w
	Utworzenie przystanku głównego w Kietrz	Kietrz, Rynek ul. Długa	w

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina / Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Gmina Głubczyce	Zorganizowanie centrum przesiadkowego	Głubczyce, ul. Dworcowa	w
	Dopasowanie ilości kursów do potrzeb mieszkańców oraz ujednoczenie rozkładów jazdy Utworzenie wspólnego rozkładu jazdy różnych przewoźników	cała gmina Głubczyce	w
	Poprawa stanu taboru i przystanków oraz poprawa jakości wykonywanych usług	cała gmina Głubczyce	w
Gmina Grodków	Poprawa stanu taboru komunikacji publicznej	cała gmina Grodków	w
	Dostosowanie częstotliwości i godzin kursowania komunikacji publicznej	cała gmina Grodków	w
	Utworzenie węzła przesiadkowego	Dworzec PKP/PKS przy ul. Warszawskiej w Grodkowie oraz okolice dworca m.in. plac przy dworcu, teren w kierunku stadionu przez ul. Warszawską i ul. Sportową.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Transport publiczny na terenie gmin należących do OF PN 2020 nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Głównym powodem tego stanu rzeczy jest zbyt mała częstotliwość kursowania poszczególnych linii autobusowych (w skrajnych przypadkach wynosi ona 2 kursy dziennie). Wyniki badań wskazują też, że 80% codziennych podróży odbywa się przy pomocy własnego środka transportu (najczęściej samochodu). Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną można by osiągnąć poprzez zmianę częstotliwości kursowania pojazdów – dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców, przede wszystkim do godzin pracy oraz nauki. Drugim ważnym działaniem, które należałoby podjąć jest zmniejszenie kosztów podróży.

3.2.2. Komunikacja drogowa

3.2.2.1. Analiza SWOT

W poniższym punkcie zaprezentowano analizę SWOT dla systemu komunikacji publicznej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 19 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT komunikacji drogowej

TRANSPORT DROGOWY	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Potencjał turystyczny obszaru.• Rolniczy charakter obszaru.• Występowanie wysokiej klasy gleb oraz znacząca lesistość obszaru.• Położenie Partnerstwa Nyskiego na skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych w układzie wschód-zachód.• Wykształcona sieć powiązań drogowych o różnych funkcjach i różnym znaczeniu.• Sieć znaczących dróg wojewódzkich na obszarze Partnerstwa.• Gęsta sieć dróg gminnych i powiatowych na obszarze Partnerstwa.• Dobre drogowe połączenia ze stolicą województwa (Opolem) oraz pomiędzy głównymi miastami Partnerstwa – Nysą, Prudnikiem, Głubczycami.• Dobre drogowe połączenia z autostradą A4.• Istnienie "Otmuchowskiej" Podstrefy - Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK	<ul style="list-style-type: none">• Starzenie się społeczeństwa.• Odpływ ludzi młodych i wykształconych do dużych ośrodków miejskich.• Duże bezrobocie.• Mała gęstość zaludnienia.• Występowanie rozproszonej zabudowy oraz rozpiętych ulicówek.• Zły stan dróg powiatowych i gminnych, zarówno pod względem parametrów technicznych, jak i stanu nawierzchni.• Znaczny odsetek dróg gruntowych sklasyfikowanych w kategorii dróg gminnych.• Zły stan dróg transportu rolnego.• Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.• Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych i postojowych w miejscowościach Partnerstwa.• Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń.• Brak obwodnicy Kietrza.• Niezadowalający stan obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów).• Niskie nakłady przeznaczone na rozwój i utrzymanie sieci dróg wszystkich kategorii – ograniczone budżety na realizację inwestycji.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Przebieg przez województwo i część Partnerstwa III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego na sieci TEN-T (autostrada A4).	<ul style="list-style-type: none">• Zwiększenie ilości pojazdów na drogach, co powoduje powstanie zjawiska kongestii.• Zwiększający się ruch samochodowy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TRANSPORT DROGOWY

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Atrakcyjne położenie Partnerstwa na pograniczu polsko-czeskim.• Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich.• Istnienie Nyskiej Strefy Ekonomicznej.• Istnienie „Grodzkiej Podstrefy - Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK”.• Nysa ośrodkiem szkolnictwa wyższego. | <ul style="list-style-type: none">• 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 dróg.• Brak wypracowanych polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów.• Duże ośrodki przemysłowe w Opolu i Wrocławiu – konkurencja w przyciąganiu inwestorów. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki przeprowadzonej analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego wykazują na dominującą pozycję strategii agresywnej (SO maxi-maxi). Strategia ta dąży do wykorzystania szans pojawiających się w otoczeniu Partnerstwa, tak, aby bazując na mocnych stronach Partnerstwa, rozwijać infrastrukturę drogową.

Władarze OF PN 2020, doceniając zalety swojego położenia i atuty posiadanej infrastruktury drogowej, mogą rozważyć podejmowanie ambitnych przedsięwzięć infrastrukturalnych, gdyż sprzyjają ku temu zewnętrzne uwarunkowania – np. możliwość zewnętrznego finansowania projektów, występowanie terenów inwestycyjnych czy przebieg autostrady A4.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 20 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego

	SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
SIŁY (S)	57	8
SŁABOŚCI (W)	36	36

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze siły:

- Wykształcona sieć dogodnych powiązań drogowych o różnych funkcjach i znaczeniu.
- Dobre drogowe połączenia z Opolem oraz pomiędzy głównymi miastami Partnerstwa – Nysą, Prudnikiem, Głubczycami – a autostradą A4.
- Gęsta sieć dróg gminnych i powiatowych na obszarze Partnerstwa.

Główne słabości:

- Zły stan techniczny dróg gminnych i powiatowych na terenie Partnerstwa.
- Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.
- Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń.

3.2.2.2. Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze komunikacji drogowej i parkingów

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, komunikacja publiczna nie działa w sposób satysfakcjonujący. Należy mieć świadomość, że układ drogowy jest pochodną rozwoju i rozmieszczenia jednostek osadniczych, a rozwój tych jednostek determinowany jest obecnie kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru. Problemem kluczowym drogowego układu transportowego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są ograniczenia komunikacyjne w systemie transportowym.

Tabela 21 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji drogowej i parkingów

Brak jednolitego standardu jakości dróg układu komunikacyjnego w wymiarze powiązań zewnętrznych i wewnętrznych (brak spójności chodników, ścieżek rowerowych, jakości nawierzchni itp.).

Rozczłonkowanie przestrzenne gmin na mniejsze miejscowości, sołectwa lub przysiółki oraz, w związku z tym, występowanie na analizowanych terenach rozproszonej zabudowy co utrudnia dostęp do komunikacji publicznej.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Historycznie ukształtowane ciągi komunikacyjne, przebiegające przez centra jednostek osadniczych.

Brak obwodnic miast i miejscowości, przez które przechodzą znaczące ciągi komunikacji tranzytowej.

Występowanie terenów cennych rolniczo oraz cennych przyrodniczo – utrudniają one wytyczenie nowych dróg.

Zły stan techniczny mostów i kładek na rzekach lub niewystarczająca ich liczba przerzucona przez ciągi wodne.

Brak węzła obsługującego zjazd na autostradę A4 poprzez DW 414 w okolicy Prószkowa z kierunku Prudnika.

Trwała rozbudowa jednostek osadniczych na przestrzeni lat powoduje, że:

- Następują zmiany w strukturze sieci osadniczej.
- Ciągi komunikacyjne nabierają charakteru ulic.
- Drogi i ulice charakteryzują się niskimi parametrami technicznymi (niewystarczająca szerokość jezdni, pobocza, chodnika lub brak pobocza/chodnika).
- Stale wzrasta ruch kołowy, w tym wielotonowy.
- Zbyt bliska wzajemna zabudowa ogranicza możliwość łatwej modernizacji dróg.
- Następuje gwałtowny wzrost motoryzacji – a tym samym, wzrost natężenia ruchu drogowego.
- Ruch tranzytowy nakłada się na lokalny ruch kołowy, co stwarza coraz większe utrudnienia i powoduje niszczenie dróg.

Źródło: opracowanie własne.

Powstałe braki doprowadziły do zidentyfikowania następujących **problemów rozwojowych**:

- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru. Niesprawny (niedostosowany do popytu) system transportowy stanowić może zasadniczą barierę dla rozwoju każdej jednostki osadniczej. Chodzi tutaj zarówno o połączenia wewnątrz jednostki, jak i zewnętrzne. Transport jest jednym z głównych czynników rozwojowych. Jeżeli system transportowy na danym terenie nie będzie wyprzedzał rozwoju społeczno-gospodarczego nie będzie on stymulantą rozwoju.
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także do ośrodków regionalnych, dostępność do kluczowych węzłów komunikacyjnych.
- Izolacja terenów nieposiadających dogodnych połączeń komunikacyjnych grożąca marginalizacją społeczności lokalnej. Skutki uboczne marginalizacji potęgowane są przez szybki rozwój społeczno-gospodarczy gmin posiadających sprawny system transportowy.



- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka usługowego czy turystycznego w skali regionu. Niedostosowany do potrzeb system transportowy sprawi, że znaczenie obszaru będzie marginalizowane.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu ze względu na ograniczoną możliwość oszacowania czasu przemieszczania się. W pewnych sytuacjach, gdzie dostęp do komunikacji publicznej jest utrudniony ze względu na zamieszkanie daleko od ciągów komunikacyjnych czy też ze względu na niską częstotliwość kursów, precyzyjne oszacowanie czasu przejazdu jest niemalże nie możliwe. Dodatkowo problem potęgowany jest faktem, iż rozkłady jazdy nie są dostosowane do intensywności zapotrzebowania w ciągu doby, w tym w szczególności do godzin rozpoczęcia oraz zakończenia pracy.
- Szkody dla ruchu drogowego w postaci braku jego płynności, zwiększonego zużycia paliwa, zwiększania się kosztu transportu oraz szybszego zużycia pojazdów, większego tłoku na drogach i wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uciążliwości dla otoczenia miejscowego, szczególnie dla silnie zurbanizowanych obszarów.
- Zwiększanie ruchu tranzytowego na ulicach spowodowane przez pojazdy wielotonowe, czego rezultatem jest: utrudnienie ruchu miejscowego (lokalnego), spadek bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie możliwości parkowania, zwiększone oddziaływanie ruchu na środowisko (nadmierny hałas, zanieczyszczenie spalin), negatywny wpływ na substancję mieszkaniową.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

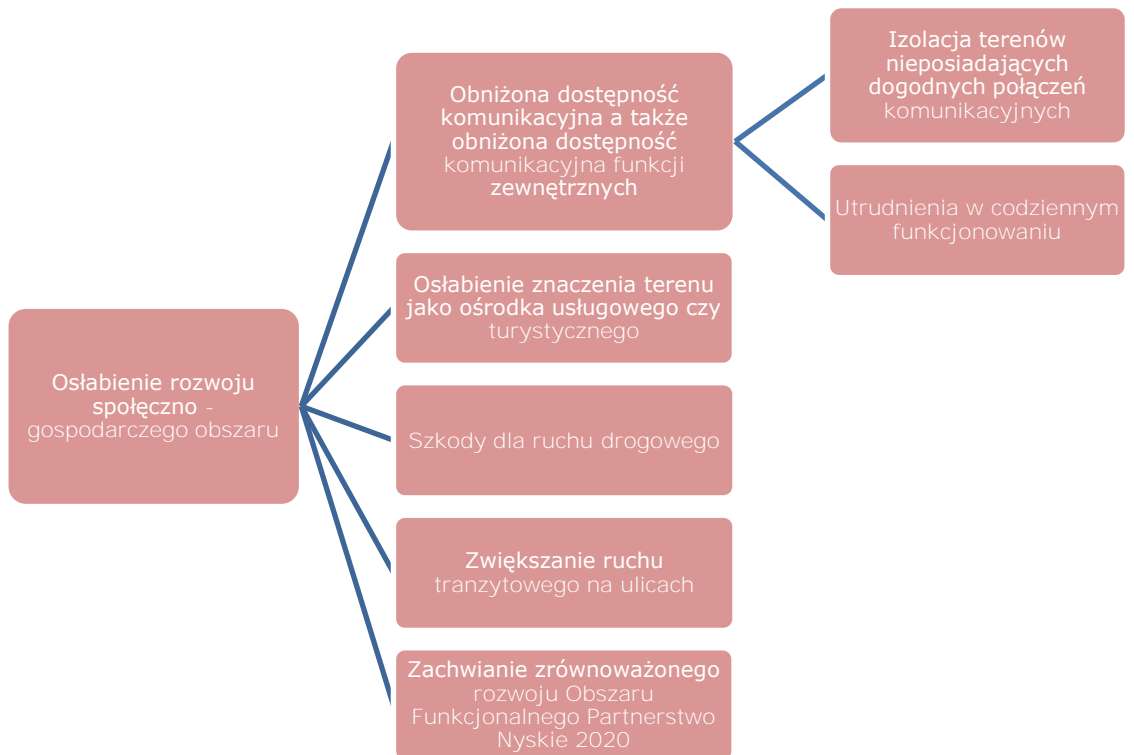


Rysunek 17 Drzewo problemów dla komunikacji drogowej i parkingów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela prezentuje **potrzeby**, które należy zaspokoić w zakresie transportu drogowego. Ostatnia kolumna w tabeli ma określić czy dana potrzeba dotyczy terenów wewnątrz danej gminy lub powiatu czy wychodzi poza wyszczególnioną gminę lub powiat.

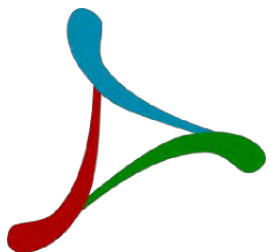


Tabela 22 Zdiagnozowane potrzeby w zakresie komunikacji drogowej u poszczególnych Partnerów

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
Powiat prudnicki	Poprawa nośności przeprawy mostowej	ul. Nyska	w
	Poprawa stanu dróg powiatowych	<ul style="list-style-type: none">- 1267 O Lubrza - Prężynka- 1530 O Korfantów - Rudziczka- 1617 O Łąka Prudnicka - Starowice- 1614 O Prudnik - Biała przez Prężynkę- 1250 O Trzebina - Skrzypiec- 1272 O Krobusz - Radostynia- 1251 O Rostkowice - Krobusz- 1273 O Gostomia - Nowa Wieś Prudnicka- 1615 O Prudnik - Krzyżkowice - Granica Państwa- 1254 O Kazimierz - Głogówek - Błążejowice Dolne- 1209 O Mochów - Raclawice Śląskie- 1837 O Dobra - Rzepcze	w
	Utworzenie przejść dla pieszych, sygnalizacji świetlnej oraz chodników i przeprawy mostowej	<p>Przejścia dla pieszych: Prudnik: ul. Kościuszki (szkoła), ul. Skowrońskiego (na wysokości kościoła).</p> <p>Sygnalizacja świetlna:</p> <ul style="list-style-type: none">- Traugutta/Kościuszki- Gimnazjalna/Kościuszki- Batorego/Armii Krajowej- Nyska/Piastowska <p>Chodniki:</p> <ul style="list-style-type: none">- Łąka Prudnicka wzdłuż ul. Głuchołaskiej (1 km)- Prudnik - Biała (10km),- Prudnik ul. Wiejska (3km),- Prężynka - droga powiatowa (1km)	w
	Utworzenie miejsc parkingowych	<p>Powiat prudnicki: Prudnik: Rynek, ul. Kościuszki (koło Sądu), okolice ogródków działkowych, ul. Gimnazjalna.</p>	w
Gmina Biała	Poprawa stanu dróg	Droga powiatowa: Biała – Podgórze, Biała – Prężyna –Prudnik, Biała – Wasiłowice, Nowa Wieś Prudnicka – Krobusz, Gostomia – Krobusz, Józefów – Dobroszewice.	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	<ul style="list-style-type: none">- ul. Moniuszki- ul. Opolska (Biała)- ul. Prężyńska	w

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

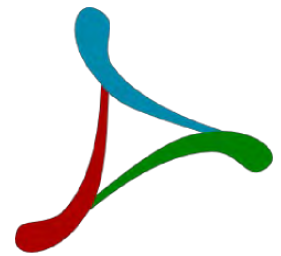
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		<ul style="list-style-type: none">– ul. Kolejowa (Prudnik)– Pogórze – DW/DP– Obwodnica, skrzyżowanie na Józefów– Pogórze	
	Utworzenie przejść dla pieszych	W mniejszych miejscowościach, cała gmina	w
	Utworzenie miejsc parkingowych	<ul style="list-style-type: none">– Rynek – Biała– Centrum – ul. Nyska	w
	Utworzenie chodników	Cała gmina Biała	w
	Utworzenie oświetlenia ulicznego	<ul style="list-style-type: none">– ul. Staszica– ul. Opolska– ul. Kochanowskiego– sołectwa gminy Biała	w
	Utworzenie oświetlenia ulicznego, chodników oraz przejść dla pieszych	<ul style="list-style-type: none">– Biała: ul. Staszica, ul. Opolska, ul. Kochanowskiego– Biała: ul. Staszica oraz sołectwa gminy– Gmina Biała: sołectwa gminy	W
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	<ul style="list-style-type: none">– Biała: skrzyżowanie ul. Moniuszki z ul. Opolską– Pogórze: DW z DP– Obwodnica z drogą na Józefów (zmiana oznakowania)– Obwodnica z drogą w kierunku Olbrachcic	W
	Poprawa stanu nawierzchni dróg	<ul style="list-style-type: none">– Droga powiatowa Biała – Pogórze– Droga powiatowa Biała – Prężyna – Prudnik– Droga powiatowa Biała – Wasiłowice– Droga Nowa Wieś Prudnicka – Krobusz– Droga Gostomia – Krobusz– Droga Józefów – Dobroszewice– Drogi gminne na terenie gminy (zwłaszcza sołectw Radostynia, Śmicz, Biała, Laskowiec, Chrzelice)– Biała ul. Opolska, ul. Szynowice (inwestycja 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	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		<ul style="list-style-type: none"> - Droga Rostkowice – Mionów - Droga Śmicz – Ścinawa (do granic gminy Biała) - Droga Śmicz – Prudnik (do granic Biała) - Drogi gminne na terenie gminy (zwłaszcza sołectw Radostynia, Śmicz, Biała, Laskowiec, Chrzelice, Kolnowice, Podgórze) - Drogi powiatowe: Biała - Śmicz - Ścinawa Nyska i dalej do drogi krajowej DK41 wraz z remontem istniejących chodników i budowę nowych chodników. - Biała - Śmicz - Kolnowice - Czyżowice - Prudnik wraz z remontem istniejących chodników i budowę nowych chodników. 	
	Utworzenie miejsc parkingowych	Biała: Rynek, ul. Wałowa, ul. Nyska Ligota Bialska – kościół, Gostomia – kościół, Łącznik – kościół	w
	Poprawa stanu nawierzchni dróg	Droga powiatowa Biała – Prężyna – Prudnik	z
Gmina Lubrza	Poprawa stanu nawierzchni dróg	<ul style="list-style-type: none"> - Gmina Lubrza: ul. Wolności, ul. Nowej Naprawy - Gmina Lubrza: drogi gminne w sołectwie Skrzypiec - Gmina Lubrza: droga Skrzypiec – Trzebina - Gmina Lubrza: droga Słoków – Olszynka - Gmina Lubrza: droga Lubrza – Jasiona - Dytmarów – stacja kolejowa Dytmarów 	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	<ul style="list-style-type: none"> Gmina Lubrza: DW 414, odcinek Lubrza – Dobroszewice - Gmina Lubrza: skrzyżowanie ul. Wolności i ul. Nowej Naprawy - Gmina Lubrza: droga wojewódzka nr 414 na całym odcinku przechodzącym przez gminę 	w
	Utworzenie większej liczby miejsc parkingowych	Lubrza – Urząd Gminy, kościół oraz okolice cmentarza	w
	Poprawa stanu nawierzchni drogi	Gmina Lubrza: droga Prężynka – Prudnik	z
Gmina Prudnik	Poprawa stanu dróg gminnych na terenie gminy Prudnik	<p>Prudnik m.in.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, 	w

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		ul. Kossaka, ul. Słowackiego, ul. Budowlanych, ul. Zielona, ul. Szpitalna, ul. Łucznicza, ul. Tuwima, - drogi dojazdowe przy ul. Nyskiej znajdujące się na terenie byłych zakładów przemysłu włókienniczego „FROTEX” będącym własnością Gminy Prudnik. Sołectwa: Czyżowice, Dębowiec, Łąka Prudnicka, Mieszkowice, Moszczanka, Niemysłowice, Piorunkowice, Rudziczka, Szybowice, Wierzbiec.	
	Dopasowanie parametrów technicznych 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, ul. Kasztanowa.	w
	Utworzenie nowych odcinków dróg	Miasto Prudnik: ul. Dębowa, ul. Azaliowa, ul. Jaśminowa, ul. Kalinowa, ul. Przemysłowa, ul. Spokojna.	w
	Utworzenie ciągów drogowych rozładujących natężenie ruchu w centrum miasta	Trasa 1: od ul. Skowrońskiego - drogą za kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki - ul. Andersa - ul. Monte Casino - do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40). Trasa 2: Prudnik ul. Nyska (DK 41) - Łąka Prudnicka (DK40): poprzez ul. Nyską - ul. Słowiczą w Prudniku i drogę wewnętrzną w Łące Prudnickiej. Trasa 3: Prudnik ul. Wiejska (DK 41)- DK40: poprzez osiedle Jesionowe Wzgórze. 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).	w
	Utworzenie bezpiecznych przejść dla pieszych	Cała gmina Prudnik	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
	Utworzenie dostatecznej ilości przepraw mostowych w Prudniku (duże natężenie ruchu kołowego)	Trasa 1 Prudnik: ul. Jesionkowa – ul. Konopnickiej – ul. Morcinka (przez tereny działek) Trasa 2 Prudnik: ul. Dąbrowskiego – al. Lipowa – ul. Łucznicza – do ul. Wiejskiej (DK 41)	w
	Utworzenie dostatecznej ilości miejsc parkingowych na terenie gminy	– Prudnik – przy wylocie na Trzebinę – Prudnik – droga krajowa nr 40 przy wylocie w kierunku Niemysłowic – Prudnik – przy obecnym cmentarzu komunalnym (ul. Kościuszki), przy ul. Dąbrowskiego – Prudnik – przy nowo powstającym cmentarzu komunalnym przy ul. Jesionkowej	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	– Prudnik: rondo ul. Powstańców Śląskich, ul. Batorego, ul. Skowrońskiego. – Prudnik: skrzyżowanie ul. Nyska, ul. Piastowska, Pl. Wolności.	w
	Utworzenie obwodnic miasta (duże natężenie ruchu w centrum miasta)	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.	w



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

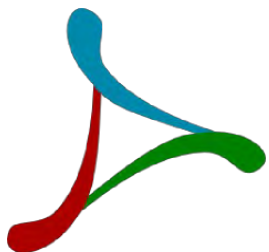
Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
Powiat nyski	Poprawa stanu dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego	<ul style="list-style-type: none"> - DP 1672 O - DP 1205 O - DP 1531 O - DP 1555 O - DP 2177 O - DP 1666 O - DP 1653 O - DP 1532 O - DP 1632 O - DP 1607 O - Niwnica – Domaszkowice - Domaszkowice - Kubice - Giełczyce – drogi dojazdowe do DP 1537 O - Mroczkowa – drogi dojazdowe do DP 1542 O <p>Remonty dróg w ramach współpracy transgranicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nysa, ul. Krawiecka oraz ul. Piastowska – Koperniki – Morów – do granicy państwa - Pokrzywna - Jarnołówek 	w
Gmina Głuchołazy	Poprawa stanu dróg	<p>Droga powiatowa: Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie – Czechy</p> <p>Mikulovice – Głuchołazy – Sławce</p> <p>Charbielin – Jarnołówek</p> <p>Drogi powiatowe wraz z budową chodników na terenach pozamiejskich w Gminie Głuchołazy</p>	w/z
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Głuchołazy, koło przystanku BUS, obok sklepu Netto	w
	Utworzenie przejść dla pieszych	szpital skrzyżowanie Głuchołazy ul. Boh. Warszawy/ Sikorskiego	w
	Poprawa przejazdu	Konradów	w
	Poprawa stanu nawierzchni dróg oraz potrzeba budowy nowych ciągów komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none"> 1) Droga powiatowa relacji Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie – Czechy, około 20 km 2) Droga powiatowa Charbielin – Jarnołówek, około 4,5 km 4) DK 40: Charbielin – Konradów – granica PL/CZ, około 9 km 	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		5) Droga wojewódzka 411 – Głuchołazy – Nysa, około 22 km	
	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	Gmina Głuchołazy: Jarnołówek (centrum, Biskupia Kopa), Pokrzywna (centrum), Konradów (przy DW 407).	w
	Remont nawierzchni dróg oraz budowa nowych odcinków	<ul style="list-style-type: none">– Droga powiatowa relacji Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie – Czechy– Droga powiatowa Mikulovice – Głuchołazy – Sławniowice– DK 40: Charbielin – Konradów – granica PL/CZ– Droga wojewódzka 411 – Głuchołazy – Nysa	z
Gmina Korfantów	Poprawa stanu dróg	Korfantów	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	<ul style="list-style-type: none">– Korfantów, skrzyżowanie ulicy Opolskiej z Wyzwolenia– DW 405 Korfantów – Niemodlin przy zjeździe do Włostowej– Gryzów – wykonanie małego ronda w pobliżu przystanku przy DP 1529– Ścinawa Mała skrzyżowanie ul. Niemodlińska - Rynek	w
	Poprawa oznakowania na skrzyżowaniach	<ul style="list-style-type: none">– Korfantów, skrzyżowanie ulicy Opolskiej z Powstańców Śląskich– Ścinawa Nyska skrzyżowanie ul. Nyskiej z drogą do Węży– Skrzyżowanie ul. Niemodlińskiej w Korfantowie (w pobliżu dawnej fabryki mebli)	w
	Utworzenie chodników oraz przejść dla pieszych	<ul style="list-style-type: none">– Stara Jamka – DW 407– Przechód – w pobliżu kościoła– Korfantów – ul. Ulianówka– Korfantów – ul. Niemodlińska– Kuropas, Rynarcice, Włodary, Gryzów, Rączka, Przydroże Małe (Ligota Ścinawska), Przydroże Wielkie, Myszowice, Rzymkowice, Przechód, Puszczyca	w
	Utworzenie miejsc parkingowych	Korfantów	w
	Przeprowadzenie remontu drogi	<ul style="list-style-type: none">– Korfantów – Prudnik przez Białą (DW 407 do DW 414)– Korfantów – Nysa przez Włodary– Biała – Węży – droga powiatowa, odcinek o długości około 9 km (nr 1205)	z

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

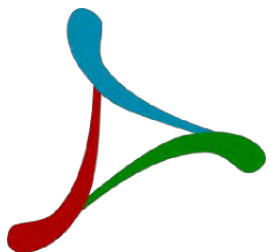
Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		<ul style="list-style-type: none">- Droga Korfantów – Biała – droga powiatowa, odcinek o długości 6 km (nr 1526)- Jegielnica - Przydroże Małe (Przysiółek Ligota Ścinawska) nr 1529 o dł. ok. 2 km.- Gryżów - Jegielnica droga powiatowa Nr 1529 o dł. ok. 6 km.- remont drogi w miejscowości Stara Jamka (Przysiółek Dobrzyków) o dł. ok. 500 mb.	
Gmina Łambinowice	Poprawa stanu dróg	Łambinowice	w
	Utworzenie wydzielonych pasów do skrętu w lewo	Malerzowice	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Malerzowice	w
	Utworzenie miejsc parkingowych	Łambinowice	w
	Utworzenie chodników	Wierzbie, Piątkowice, Bodzieszowice, Bielice, Malerzowice, Sowin, Drogoszów	w
	Przeprowadzenie remontów 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 nr 566 przy posesjach nr: 106, 108, 110, 112-1163. Budzieszowice (tzw. Koziać)4. Jasienica Dolna (droga nr 567, okolice kościoła św. Marcina, około 550 m)5. Łambinowice – Wierzbie (około 3 km)6. Piątkowice – Prusinowice (około 5 km)7. Mańkowie – Jasienica Dolna (obecnie droga polna nr 383, około 3 km)8. Drogoszów – Piątkowice (około 3 km)9. Piątkowice – Mańkowie (około 2,7 km)10. Łambinowice, ulica Dworcowa (droga gminna)11. Malerzowice Wielkie (droga gminna)12. Mańkowie (droga gminna)	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Skrzyżowanie drogi krajowej nr 46 z drogą powiatową do Malerzowic Wielkich.	w
	Utworzenie większej ilości miejsc parkingowych w Łambinowicach	<ol style="list-style-type: none">1. Łambinowice, ul. Zawadzkiego (przy policji)2. Łambinowice, ul. Powstańców Śl., ul. Szkolna	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		3. Lasocice w pobliżu kościoła (obecnie prywatny teren)	
	Przeprowadzenie remontów dróg	<ul style="list-style-type: none">- Szadurczyce – Korfantów: Szadurczyce – Łambinowice – Budziszowice – Niesiebudowice – Korfantów (droga powiatowa, około 12 km)- Jasienica Dolna – Włodary (gmina Korfantów), droga powiatowa o długości około 6 km- Piątkowice – Sidzina (gmina Skoroszyce), droga powiatowa o długości około 8 km	Z
Gmina Nysa	Utworzenie wewnętrznej obwodnicy miasta	Nysa	W
	Utworzenie przeprawy mostowej	<ul style="list-style-type: none">- W rejonie ul. Franciszkańskiej lub łączącej ul. Orzeszkowej z ul. Saperską.- Lipowa:<ol style="list-style-type: none">1. Mostek dojazdowy do posesji nr. 30, 96, 98, 99 oraz sklepu spożywczego na drodze gminnej 594 – 595.2. Naprawa przepustu na drodze gminnej 594.3. Budowa przepustu z drogi gminnej nr. 58 z drogą gminną nr. 629 wraz z utwardzeniem drogi 629.4. Budowa drogi Gryżów – Lipowa (około 4 km)	W
	Poprawa stanu dróg powiatowych	<ul style="list-style-type: none">- Wierzbicice – Domaszkowice (3 km)- Wierzbicice – Kępnic (3,5 km)- Sękowice – Regulice (3 km)- przebudowa ciągu ulicy Szopena i Piastowskiej z przebudową ronda (przed Wieżą Bramy Ziębickiej)- poprawa stanu dróg stanowiących dojazd do obszaru strefy ekonomicznej	W
	Poprawa stanu dróg gminnych	Kompleksowa budowa, przebudowa i remont dróg gminnych, w tym: <ul style="list-style-type: none">- Biała Nyska – Podkamień- Podkamień – Hajduki Nyskie- Hajduki Nyskie – Niwnica- Domaszkowice – Wyszaków Śląski, obecny plan obwodnicy przecina tę drogę- Droga Niwica – Kępnic- Budowa oświetlenia dróg oraz doświetlenia miejsc niebezpiecznych	W

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		<ul style="list-style-type: none">– Wprowadzanie rozwiązań, oznakowania i urządzeń dla poprawy bezpieczeństwa ruchu– ul. Franciszkańska w Nysie– ul. Kruczkowskiego i ul. Gdańska w Nysie (alternatywny objazd drogi DW 407 dla pojazdów przekraczających skrajnie wysokości ograniczoną mostem kolejowym na DW)– Budowa drogi w ulicy Prusa w Nysie– Przebudowa drogi w ulicy Celnej w Nysie– Przebudowa drogi w ulicy Kolejowej i Wrocławskiej w Nysie– Przebudowa ulic rynku w Nysie– Budowa drogi w Wyszkuwie Śląskim– Budowa drogi w Siestrzechowicach– Budowa drogi w Lipowej– Złotogłowice – Rusocin (około 1,5 km)	
	Poprawa stanu dróg krajowych i wojewódzkich	<ul style="list-style-type: none">– połączenie DK41 z DW411 na odcinku od planowanej obwodnicy do Podkamienia– droga DK 46 od realizowanej obwodnicy w kierunku Opola– poprawa nawierzchni DK 41 od Nysy do Prudnika z budową obwodnicy Wierzbętic– poprawa nawierzchni DW 406 od Nysy do Łambinowic– poprawa nawierzchni DW 407 od Nysy do Korfantowa– poprawa nawierzchni DW 411 od Nysy do Głuchołaz– budowa „obwodnicy” Wierzbętic w ciągu DK 41 (Nysa – Prudnik)	z
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	ul. Sudecka/ Prudnicka/ Piłsudskiego (DK 41) w pobliżu stacji BP	w
	Lepsze wyprofilowanie	Nysa – odcinek: most Bema, Rondo Solidarności (DK41 i DK 46), Rondo Władysława Sikorskiego - zwiększenie liczby pasów ruchu.	w
	Utwardzenie nawierzchni dróg	Nysa - kompleksowa budowa nawierzchni dróg gminnych, w tym: ulica Orłąt Lwowskich do ulicy Chełmońskiego przez teren byłego poligonu wojskowego. Sołectwa.	w
	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	1. Budowa parkingu na potrzeby centrum przesiadkowego w Nysie w rejonie ul. Kolejowej i Raclawickiej	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		2. Budowa parkingu w rejonie ulic Bohaterów Warszawy, Emilii Gierczak na potrzeby Szpital Powiatowego im. bł. Siostry Marii Merkert i Parafii Św. Piotra i Pawła w Nysie 3. Okolice nyskiego Rynku 4. Skorochów – NOR; Stary Skorochów 5. Głębinów 6. Lipowa 7. Wierzbice – obok Kościoła 8. Budowa parkingu w rejonie cmentarza przy ul. Złotogłowickiej w Nysie	
Gmina Otmuchów	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Gmina Otmuchów, Wójcice	w
	Utworzenie pasów do lewoskrętu	Otmuchów, skrzyżowanie ulicy Mickiewicza z ulicą Lipową	w
	Utworzenie oznakowania skrajni jezdni	Odcinki dróg: – Kijów – Nysa (około 16 km), – Wierzbno – Nysa (około 5 km do DK 46), – Wierzbno – Kałków (około 4 km).	z
	Poprawa kondycji technicznej poboczy oraz utworzenie systemu odwadniającego drogę	– Gmina Otmuchów: Kijów oraz Wierzbno – Gmina Otmuchów	w
	Utworzenie przejść dla pieszych	Gmina Otmuchów: – Otmuchów ul. Krakowska – Sarnowice obok przystanku autobusowego – Łąka obok przystanku autobusowego – Maciejowice obok kościoła – Buków obok przystanku autobusowego – Grądy obok szkoły	w
	Utworzenie ciągów pieszych	Gmina Otmuchów: – Lasowice – Piotrowice Nyskie – Wójcice – Lubiatów – Wzdłuż drogi Wierzbno – Kijów – Wierzbno – Jarnołów – Nadziejów – Kijów	w
	Poprawa stanu nawierzchni dróg	Gmina Otmuchów:	w

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

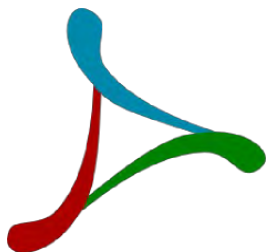
Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		<ul style="list-style-type: none">- Meszno – Ratnowice (odcinek około 3 km)- Sarnowice – Ligota Wielka (odcinek około 3 km)- Lasowice– Lubiatów (odcinek około 4 km)- Grądy – Malerzowice Małe (odcinek około 3 km)- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie (odcinek około 2 km)- Wójcice- Buków – Kałków (odcinek około 4 km)- Maciejowice – Ligota (odcinek około 4 km)- Kałków – Nysa przez Buków (odcinek około 16 km)- Wierzbno – Kałków (odcinek około 4 km)- Wierzbno – Zwierzyniec (odcinek około 1,5 km)- Wierzbno – Buków (odcinek około 4 km)- Jarnołów – Kijów (odcinek około 3 km)- Kijów – Sławniowice – Nadziejów (odcinek około 7 km)	
	Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego	- Remont drogi przy ul. Plażowej oraz zwiększenie powierzchni parkingowej przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego.	
Gmina Paczków	Poprawa stanu dróg	ul. Mickiewicza ul. Górnicza Kamienica – Gościce ul. 3 Maja 85% dróg gminnych Wilamowa, Ujeździec , Dziewiętlice	w
	Utworzenie wydzielonych pasów do skrętu w lewo	Skrzyżowania dróg powiatowych i krajowych	z
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Skrzyżowania dróg powiatowych i krajowych	z
	Utworzenie przejść dla pieszych	Drogi gminne (w tym drogi wiejskie)	w
	Utworzenie miejsc parkingowych	Ścisłe centrum miasta	w
	Utworzenie chodników	Przy drogach powiatowych na obszarach wiejskich oraz drogach wojewódzkich przy wylotach z miasta	z



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
	Utworzenie lub poprawa stanu 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 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	w
	Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	<p>Paczków:</p> <ul style="list-style-type: none">- ul. Daszyńskiego- Rynek <p>Kamienica:</p> <ul style="list-style-type: none">- okolice szkoły <p>Wilamowa - okolice przystanku na DK nr 46 w kierunku Starego Paczkowa.</p> <p>Tereny sołectw w okolicach szkół.</p>	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach oraz utworzenie pasów do lewoskrętu	<p>Paczków:</p> <ul style="list-style-type: none">- ul. Sienkiewicza, Jagiellońska, Kopernika- ul. Zawadzkiego, Armii Krajowej, Mickiewicza (okolice cmentarza)- ul. Młyńska Wojewódzka, Armii Krajowej- ul. Kołtątaja, Staszica <p>Skrzyżowania z DK nr 46 na terenie gminy Paczków</p> <p>Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach z DK nr 46</p>	w
	Poprawa stanu nawierzchni dróg	<p>Paczków:</p> <ul style="list-style-type: none">- ul. Mickiewicza (około 500 m)- ul. Górnicza (około 800 m)- ul. 3 Maja (około 300 m)- ul. Górską- ul. Chrobrego- ul. Kościuszki- Rynek i okolice (około 1000 m)- ul. Kolejowa (około 700 m) <p>Kamienica – Gościce (około 5 km), Wilamowa, Ujeździec, Dziewiętlice, Kamienica, Paczków – Lisie Kąty</p>	w

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		(około 6 km: droga powiatowa 3 km i gminna 3 km), Wilamowa – Trzeboszowice (około 2 km), Kozielno Budowa dróg dojazdowych do osiedli mieszkaniowych	
	Utworzenie odpowiedniej ilości miejsc parkingowych na terenie miasta	Paczków: ul. Staszica Okolice murów miejskich	w
	Poprawa stanu 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	z
Gmina Skoroszyce	Poprawa stanu i utworzenie nowych dróg publicznych	Skoroszyce: - pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki na osiedlu domów wielorodzinnych oraz jednorodzinnych: ul. Słoneczna, ul. Poziomkowa, ul. Ogrodowa. Drogi dojazdowe do DW 401. - ul. Łąkowa – droga dojazdowa do DW 401 oraz DP 1542 O oraz przez drogę gminną 104421 O - ul. Zbożowa – droga dojazdowa do DP 1543 O - ul. Polna droga nr 104419 O - ul. Parkowa wraz z drogami wewnętrznymi - ul. Działkowa – budowa drogi asfaltowej wraz z chodnikiem Gmina Skoroszyce: Chróścina - pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Kasztanowa - budowa drogi o nawierzchni asfaltowej do osiedla Zacisze położonego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 401 oraz ul. Szkolnej - budowa dróg w zabudowie jednorodzinnej ul. Cicha, ul. Róż, ul. Parkowa, ul. Topolowa, ul. Boczna, ul. Krótka, ul. Słoneczna, łącznik ul. Dolnej i ul. Kroszyńskiej, ul. Mała, ul. Sportowa - przebudowa dróg wewnętrznych na osiedlu Tumbewa Gmina Skoroszyce: Sidzina - pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Partyzantów nr 104443 O - pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki osiedle Słoneczne nr 104444 O - ul. Polna droga nr 104445 O	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		<ul style="list-style-type: none">- ul. Powstańców droga nr 104446 O- ul. Ogrodowa droga nr 104447 O- ul. Sportowa droga nr 104414 O- ul. Radziechowska- plac Elsnera Gmina Skoroszyce: <ul style="list-style-type: none">- Stary Grodków: przebudowa drogi dojazdowej do DW 401- Pniewie: przebudowa drogi dojazdowej do DW 401- Czarnolas: przebudowa drogi dojazdowej prowadzącej do przystanku przy DP 1543 O- Brzeziny: przebudowa drogi równoległej do DP i prowadzącej do DP 1540 O- Brzeziny: przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr 184 i 497- Giełczyce: przebudowa dróg wewnętrznych prowadzących do DP 1537 O, naprawa dróg po przeprowadzeniu montażu sieci kanalizacji sanitarnej- Mroczkowa: przebudowa dróg wewnętrznych prowadzących do DP 1542 O- Makowice: przebudowa dróg: drogi w zabudowie jednorodzinnej oraz na terenie przeznaczonym pod budownictwo jednorodzinne, uwzględniające ruch pieszy i rowerowy oraz modernizację oświetlenia- remont nawierzchni DP 1553 O Stary Grodków Żarów (brak nawierzchni utwardzonej)	
	Utworzenie ciągów pieszych	Gmina Skoroszyce: <ul style="list-style-type: none">- Mroczkowa- Makowice- Brzeziny- Czarnolas- Sidzina ul. Radziechowska- Stary Grodków – droga polna w stronę Kopic	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Gmina Skoroszyce: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46	w
	Utworzenie dostatecznej liczby miejsc parkingowych	1) Skoroszyce - okolice Urzędu Gminy, ul. Powstańców Śląskich, okolice cmentarza i parku. 2) Chróstcina: przy cmentarzu i przy szkole	w

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

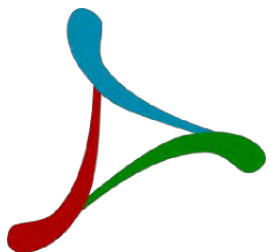
Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		3) Sidzina: przed domem kultury, w pobliżu kościoła, szkoły, cmentarza i przedszkola 4) Makowice: w pobliżu kościoła 5) Brzeziny: wzdłuż drogi prowadzącej na cmentarz 6) Czarnolas: przed boiskiem sportowym, w pobliżu kościoła 7) Stary Grodków: obok kościoła. 8) Pniewie: obok świetlicy wiejskiej. 9) Mroczkowa: wzdłuż drogi do kościoła 10) Gielczyce: przy świetlicy wiejskiej	
Powiat głubczycki	Poprawa stanu nawierzchni dróg	- Droga wojewódzka nr 416 Klisino – Kietrz (37 km). Przebieg drogi: Klisino – Kietlice – Głubczyce Sady – Głubczyce – Bernacice – Sucha Psina – Nowa Cerekwia – Kozłówki – Kietrz - Droga powiatowa: Pietrowice Głubczyckie – Chomiąża – Opawica – Republika Czeska (około 12 km) - Droga powiatowa: Głubczyce – Bernacice – Babice – Sułków – Baborów – woj. śląskie (około 22 km) - Biernatów – Kietlice – remont drogi prowadzącej do drogi wojewódzkiej - Ciąg ulic Głubczyce: ul. Sobieskiego – Jana Pawła II – Plebiscytowa – Moniuszki – Raciborska - Droga powiatowa: Głubczyce – Włodzienin – Dzbańce – Dzbańce Osiedle – Wódka – Uciechowice – Wiechowice – Republika Czeska (27,5 km) - 12240 Włodzienin – Nowa Cerekwia - 12260 Czerwonków – Kietrz - 12770 ul. Powstańców w m. Baborów	w
	Remont istniejących chodników oraz budowa nowych	Cały powiat głubczycki	w
	Zmniejszenie natężenia ruchu tranzytowego	Centrum Kietrza	w
	Utworzenie dostatecznej ilości miejsc parkingowych	Szpital powiatowy w Głubczycach	w
Gmina Branice	Poprawa stanu nawierzchni dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich	Gmina Branice: - Droga Głubczyce – Wiechowice (Opawa) - DW 419 na terenie gminy Branice - Renowacja mostów granicznych	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Gmina Branice: - Droga Zubrzyce – Włodzienin Kolonia - Uciechowice – Pilszcz	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		– Lewice – trasa Branice – Głubczyce	
	Utworzenie dodatkowych przejść dla pieszych	Gmina Branice: ul. Szpitalna (konieczne co najmniej 1 dodatkowe przejście), ul. Ogrodowa (konieczne co najmniej 2 dodatkowe przejścia)	w
	Utworzenie miejsc parkingowych	Gmina Branice: okolice Banku Spółdzielczego, Biedronki oraz szpitala	w
	Renowacja nawierzchni dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich	Gmina Branice: renowacja mostów granicznych	z
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach	Gmina Branice: Lewice – trasa Branice – Głubczyce	z
Gmina Kietrz	Poprawa stanu dróg	80% nawierzchni wszystkich dróg na terenie gminy nadaje się do wymiany	w
	Utworzenie wydzielonych pasów do skrętu w lewo	Kietrz ulice: Głowackiego – Wojska Polskiego – Okrzei	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Kietrz ulice: Cegielniana – Okopowa – Kościuszki – 3 Maja, Wojska Polskiego – Głowackiego (koło MDK).	w
	Utworzenie przejść dla pieszych	Kietrz: obok Dino - ul. Wieżowa i ul. Niepodległości, ulice: Kościuszki, 3 Maja, Cegielniana, Polna	w
	Utworzenie miejsc parkingowych, utworzenie parkingu dla samochodów ciężarowych	Kietrz ulice: Fabryczna, Wojska Polskiego, Kościuszki i Głubczycka	w
	Utworzenie chodników	Kietrz ulice: Ogrodowa, Polna, Górską oraz teren wszystkich sołectw	w
	Poprawa stanu dróg	Remont nawierzchni: – Drogi powiatowe i wojewódzkie wokół Rynku, ul. Długa – Kietrz: ul. Zielona – DW nr 420 Kietrz – Pilszcz Budowa dróg: – Budowa obwodnicy Kietrza	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	1) Skrzyżowanie ulic: Niepodległości, Długa, Traugutta 2) Skrzyżowanie ulic: Kościuszki, Okopowej, 3 Maja, Cegielnianej (droga gminna)	w

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
		3) Skrzyżowanie ulic: Wojska Polskiego, Głowackiego, Fabrycznej	
	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	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 ul. 3 Maja ul. Matejki – obok Urzędu	w
	Poprawa stanu dróg lub utworzenie nowych odcinków dróg	Remont nawierzchni: – Droga Głubczyce – Wojnowice – Kietrz – Droga Kietrz – Branice – Droga Kietrz – Księżę Pole – Baborów	z
Gmina Głubczyce	Poprawa stanu dróg	Drogi powiatowe, gminne Głubczyce ul. Jana Pawła – Kochanowskiego	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	Sołectwo Klisino: DW 416 z DW 417 Głubczyce: ul. Moniuszki, ul. Sosnowiecka i ul. Garbarska	w
	Utworzenie miejsc parkingowych, utworzenie parkingu dla samochodów ciężarowych	Centrum miasta i okolice	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	– Klisino: DW416 z DW 417 – Głubczyce: ul. Moniuszki, ul. Sosnowiecka i ul. Garbarska – Głubczyce: ul. Gdańska, Grunwaldzka i Sobieskiego	w
	Poprawa stanu dróg lub utworzenie nowych dróg	– Dokończenie budowy obwodnicy – Dokończenie budowy obwodnicy: Równe, Dobieszów, Gołuszowice – Dokończenie budowy obwodnicy: Zubrzyce w stronę Chróstna – Remont obwodnicy – Grobniki – Remont drogi powiatowej Gadzowice – Marysieńka Las – Budowa drogi transportu rolnego Zopowy Osiedle – Równe – Budowa sieci dróg gminnych na nowopowstałym osiedlu domów jednorodzinnych przy ul. Wrocławskiej	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja problemu	Wew./ Zew.
	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Przebudowa i zwiększenie ilości miejsc parkingowych przy ulicach Niepodległości, Powstańców Śląskich, Krętej, Warszawskiej, Kozielskiej, Staszica, Sudeckiej, Karpackiej i Świętokrzyskiej Utworzenie parkingów: – ul. 1 Maja (obok dyskontu spożywczego Biedronka) – ul. Sienkiewicza – ul. Wodna – ul. Staszica i Warszawska (w okolicach szkoły muzycznej) – ul. Dzierżonia	w
	Poprawa stanu dróg	– Remont nawierzchni drogi: Dobieszów – Opawica – DROGA POWIATOWA – Remont nawierzchni drogi: Dobieszów – Pielgrzymów – DROGA POWIATOWA	z
Gmina Grodków	Poprawa stanu dróg oraz utworzenie nowych dróg	Przebudowa dróg: – 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 – Gałączyce, około 5 km Budowa dróg z uzbrojeniem na terenach budownictwa mieszkalnego: – ul. Krakowska – ul. Kościuszki – ul. Raclawicka – ul. Żeromskiego – ul. Mickiewicza – ul. Sienkiewicza – ulice w Tarnowie Grodkowskim	w
	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	– Skrzyżowanie ulic Morcinka i Sienkiewicza (Raclawska, Grenadierów, Kościuszki) – skrzyżowanie DW401/DW385 – skrzyżowanie DW401/DW378 – skrzyżowanie DW401/ul. Wrocławska	w/z
	Budowa nowych oraz przebudowa istniejących parkingów celem utworzenia większej liczby miejsc parkingowych	– Okolice dworca PKP/PKS w kierunku stadionu przez ul. Warszawską i Sportową – ul. Królowej Jadwigi Przebudowa drogi z uwzględnieniem miejsc parkingowych i zatoki autobusowej na ulicy Rynek i ulicy Sienkiewicza w Grodkowie.	w

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Według badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, mieszkańcy nie są zadowoleni z obecnego stanu sieci drogowej (drogi są w bardzo złym stanie technicznym – zwłaszcza powiatowe). Mieszkańcy oczekują m.in. realizacji następujących przedsięwzięć: poszerzenie dróg, wyodrębnienie poboczy oraz zorganizowanie systemu odpływu wód opadowych z dróg, co zapobiegnie ich degradacji. W opinii ekspertów poprawa stanu technicznego dróg jest ściśle powiązana z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz użytkowników sieci drogowej. Dobrą praktyką podnoszenia bezpieczeństwa na drogach jest stosowanie środków uspokajania ruchu np.: azyli dla pieszych czy szykan. Eksperti zwracają jednak uwagę, że bardzo często poprawa stanu technicznego dróg może wpłynąć na zwiększenie liczby wypadków. Jak pokazują ostatnie badania GDDKiA, wraz z polepszeniem się stanu technicznego dróg, zwiększa się też prędkość z jaką poruszają się po nich użytkownicy.

3.2.3. Infrastruktura pieszo – rowerowa

3.2.3.1. Analiza SWOT

W niniejszym punkcie przedstawiono analizę SWOT infrastruktury pieszo – rowerowej

Tabela 23 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT infrastruktury pieszo – rowerowej

INFRASTRUKTURA ROWEROWA	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Ekologiczny charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportowych.• Duży potencjał rekreacyjny obszaru OF PN 2020.• Występowanie załączkowej infrastruktury rowerowej w gminach OF PN – widoczne ścieżki rowerowe.	<ul style="list-style-type: none">• Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych.• Brak ścieżek rowerowych pomiędzy gminami a ich sołectwami.• Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.• Stosowanie lokalnych systemów oznakowania tras i ścieżek rowerowych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość przejęcia przez gminy terenów nieczynnych linii kolejowych i zagospodarowania ich na ścieżki rowerowe – na wzór gminy Grodków.• Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym – efekt	<ul style="list-style-type: none">• Wąski przekrój pasa drogowego, niepozwalający na budowę tras rowerowych.• Brak środków finansowych i zainteresowania ze strony potencjalnych inwestorów.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

INFRASTRUKTURA ROWEROWA

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.**

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki analizy SWOT w obszarze infrastruktury rowerowej wykazują na dominującą pozycję strategii agresywnej (SO maxi-maxi), polegającej na wykorzystywaniu szans, które generuje najbliższe otoczenie celem wzmocnienia własnych sił. Podsystem cechuje się dużą ilością szans, które warto przekuć w mocne strony. Partnerstwo zatem powinno dążyć do wzbogacania infrastruktury rowerowej, gdyż są ku temu sprzyjające warunki.

Ponadto strategia ta jest zbieżna z oczekiwaniami i potrzebami mieszkańców, którzy oczekują pozytywnych zmian w infrastrukturze rowerowej obszaru, które powinny polegać na budowie nowych dróg rowerowych.

Tabela 24 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego infrastruktury rowerowej

	SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
SIŁY (S)	40	2
SŁABOŚCI (W)	10	8

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze siły:

- Duży potencjał turystyczny obszaru.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Występowanie załączkowej infrastruktury oraz aprobaty społecznej na realizację dalszych inwestycji.

Główne słabości:

- Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych
- Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Podsumowując otrzymane wyniki analizy SWOT, najbardziej prawdopodobną i realną orientacją rozwojową dla obszaru Partnerstwa Nyskiego jest strategia agresywna (SO). Wyniki pokazują, że należy podejmować ambitne przedsięwzięcia rozwojowe, gdyż w najbliższym czasie można spodziewać się dobrych warunków dla ich realizacji – m.in. możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji, zwiększenie świadomości ekologicznej mieszkańców, moda na zdrowy i aktywny tryb życia. Ponadto regulacje unijne koncentrują się wokół usprawnienia mobilności i integracji różnych środków transportu na obszarze UE. W tym celu wsparcie finansowe będzie kierowane na rozwój komunikacji publicznej, w tym szynowej, oraz na rozwój infrastruktury rowerowej.

Natomiast działaniem, które należy wdrożyć w ramach realizowania strategii defensywnej, wydaje się być podejmowanie wspólnych inicjatyw i porozumień na rzecz rozwoju komunikacji publicznej oraz integracja różnych gałęzi transportu. W przypadku OF PN możliwa jest integracja kolei i komunikacji autobusowej, jednak pełna integracja w trzech wymiarach będzie bardzo czasochłonna i będzie wymagała dużych nakładów finansowych. Strategia defensywna jest strategią trudną, gdyż pomimo eliminacji wewnętrznych słabości, trzeba też ograniczać zagrożenia.

3.2.3.2. Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej

Również w obszarze infrastruktury pieszo - rowerowej gminy powinny ponieść nakłady finansowe celem usprawnienia systemu, aby służył on mieszkańcom głównie w celu sprawnego przemieszczania się a także mieszkańcom i osobom z zewnątrz w celach turystycznych. Przeprowadzone analizy doprowadziły do zidentyfikowania następujących braków w systemie.

Tabela 25 Zidentyfikowane braki w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej

Brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych.

Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowym dróg publicznych, co stanowi utrudnienie zarówno dla rowerzystów, jak i dla poruszających się pojazdami mechanicznymi.

Regułą jest zmiana typu nawierzchni na większości analizowanych tras.

Mała ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.

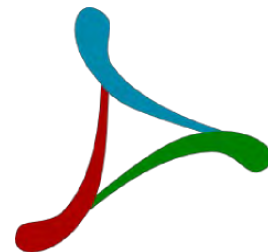
Występowanie miejsc, w których oznakowanie szlaków urywa się lub jest mało widoczne. (Zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów).

Źródło: Opracowanie własne.

Powstałe braki w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej doprowadziły do zidentyfikowania **problemów rozwojowych**:

- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także do ośrodków regionalnych, bowiem część mieszkańców wykorzystuje rower do komunikacji w tym zakresie.
- Uniemożliwienie pełnego rozwoju produktu turystycznego obszaru. Aktywne formy spędzania wolnego czasu nabierają coraz większego znaczenia, a więc w tym obszarze należy poszukiwać potencjału rozwojowego.
- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka czy turystycznego w skali regionu.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu dla osób poruszających się rowerem.
- Uciążliwość dla pojazdów mechanicznych, w przypadku kiedy brak ścieżek rowerowych powoduje korzystanie przez rowerzystów z dróg.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Drzewo problemów dla systemu transportowego w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej przedstawia się następująco:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

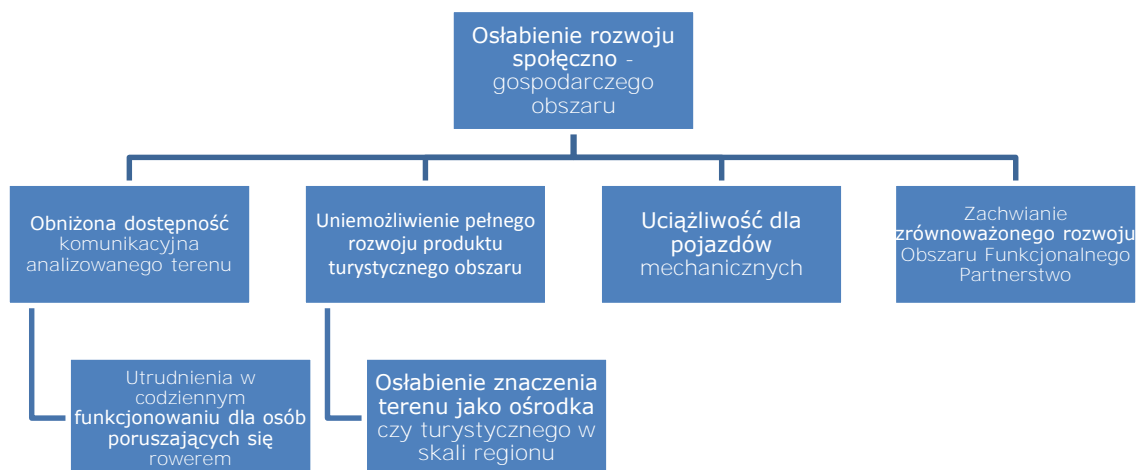
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 18 Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo - rowerowej



Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie analizy braków i problemów rozwojowych zidentyfikowano potrzeby rozwojowe.

Tabela 26 Zidentyfikowane potrzeby w zakresie infrastruktury pieszo - rowerowej u poszczególnych Partnerów

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
Powiat prudnicki	Utworzenie ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	<p>Ścieżki rowerowe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prudnik: ul. Nyska, ul. Słowicza, Stawy - Prudnik – Dębowiec - Prudnik – Głuchołazy (przez Pokrzywną) - Biała – Prudnik - Lubrza – Prudnik - DW 414 Biała – Lubrza – Prudnik - DK 40 - Dębowiec (budownictwo jednorodzinne) - Niemysłowice (las – były tereny zalewowe – tama) <p>Montaż stojaków rowerowych w Prudniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bank Zachodni, ul. Piastowska - przy Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 1, ul. Gimnazjalna - przy instytucjach użyteczności publicznej: Urząd Miasta oraz Starostwo Powiatowe - w Parku Miejskim w Prudniku 	w/z

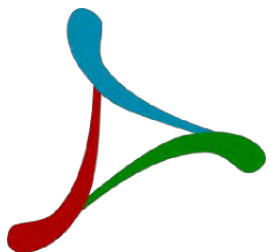




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
Gmina Biała	Utworzenie ścieżek o charakterze rekreacyjnym	1) gmina Biała trasa: Gostomia – Żabnik – Krobusz – Dębina – Moszna - Ogiernicze- Łącznik – Chrzelice - Pogórze – Biała 2) Biała – Prudnik 3) budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi wojewódzkiej 414 (Dębina do granic gminy Biała w kierunku Opola, o łącznej długości około 7 km). Inwestycja z uwzględnieniem elementów małej architektury i oświetlenia. 4) Rynek w Białej oraz okolice kościołów, budynków użyteczności publicznej, sklepów itd.	w/z
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg	- cała gmina - Biała – Pogórze	w/z
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	- cała gmina - brak stojaków (Rynek Biała)	w
	Poprawa bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych	cała gmina (dotychczas wyznaczono tu tylko jedną ścieżkę rowerową)	w
	Utworzenie oznakowania ścieżek rowerowych	- Biała – Dębina	w
	Utworzenie ścieżek i miejsc bezpiecznego pozostawienia roweru	- Biała – granica gminy w kierunku Opola - Rynek w Białej oraz teren przy kościołach, budynkach użyteczności publicznej, sklepach itd.	w
	Utworzenie ścieżek rowerowych oraz konieczność montażu stojaków rowerowych	- gmina Biała trasa: Gostomia – Żabnik – Krobusz – Dębina – Moszna – Pogórze – Łącznik – Biała - Biała – Prudnik	z
Gmina Lubrza	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Lubrza – Prudnik Trzebina – Prudnik – Jasiona – Skrzypiec Słoków – Olszynka – Laskowice – Lubrza	w
	Utworzenie miejsc, których można bezpiecznie pozostawić rower	Szkoła Lubrza, instytucje publiczne, Dom Kultury	w
	Utworzenie połączeń z Prudnikiem	Lubrza – Prudnik	z
	Utworzenie ciągu pieszo-rowerowego oraz ścieżek rowerowych	- droga wojewódzka nr 414 w granicach administracyjnych gminy Lubrza - droga krajowa nr 41 Trzebina – Prudnik - droga prowadząca z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżowic	z

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
Gmina Prudnik	Zwiększenie ilości ścieżek rowerowych oraz utworzenie spójnego systemu tras rowerowych w mieście i na terenie gminy	gmina Prudnik: trasa 1: ul. Dąbrowskiego - ul. Poniatowskiego - klasztor Ojców Franciszkanów. trasa 2: od ul. Dąbrowskiego - ul. Strzelecka - ul. Bora Komorowskiego -ul. Działkowa - wyjazd 1 na DK 40 w Łące Prudnickiej (ul. Zamkową) - wyjazd 2 - trasa wzdłuż ul. Chocimskiej w kierunku przysiółek Chocim. trasa 3: Prudnik - Łąka Prudnicka wzdłuż drogi DK 40. trasa 4: od ul. Skowrońskiego - wzdłuż drogi za kościółem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki - ul. Andersa - ul. Monte Casino - do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40)- w kierunku Lubrza- Biała wzdłuż drogi wojewódzkiej. nr 414. trasa 5: od ul. Skowrońskiego - wzdłuż odcinka drogi obwodowej ul. Jesionkowa - ul. Soboty - ul. Wiejska w kierunku Trzebiny -droga przez działki - ul. Łącznicza- Al. Lipowa. trasa 6: Prudnik ul. Nyska -Niemysłowice w kierunku na Rudziczkę wzdłuż drogi DK 41- zjazd na drogę w kierunku Ścinawy Małej. trasa 7: Od Al. Lipowa (transformator) wzdłuż byłego poligonu wojskowego od klasztoru Prudnik Las - sanktuarium.	w/z
Powiat nyski	Utworzenie ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	drogi powiatowe oraz krajowe na terenie gminy Nysa, Głuchołazy oraz Otmuchów	w



Biuro projektu:

48-300 Nysa

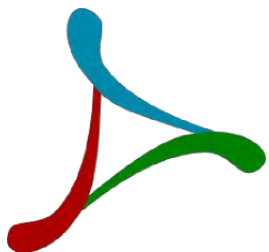
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
Gmina Głucholazy	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Głucholazy – Podlesie – Jarnołówek – Pokrzywna – Czechy	w/z
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg	Głucholazy – Nysa DW 411 DK 40 Prudnik – Głucholazy	w/z
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	cała gmina Głucholazy	z
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	cała gmina Głucholazy	w
	Ujednoczenie sieci ścieżek/ tras rowerowych	na terenie gminy przebiega trasa MTB Maja Włoszczowska – jest to trasa górską	w
	Utworzenie oznakowania ścieżek rowerowych	brak symboli – inne oznaczenia ścieżek po stronie polskiej i czeskiej	w
	Zmiana preferencji dotyczących wyboru przez mieszkańców i turystów jako miejsca wypoczynku Republiki Czeskiej	można zauważyć, że zarówno mieszkańcy obszaru, jak i osoby przyjezdne (turyści) wolą jeździć do Czech i tam korzystać z infrastruktury turystycznej, która w Czechach jest lepiej rozwinięta	w
	Utworzenie ciągów pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych	- Głucholazy – Podlesie – Jarnołówek – Pokrzywna – Czechy - DK 40 (od granicy państwa do gminy Prudnik) - DW 411 (od granicy państwa do gminy Nysa)	w/z
	Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	cały obszar Partnerstwa	z
Gmina Korfantów	Utworzenie wystarczającej ilości ścieżek rowerowych	- Korfantów – Park – Rynarcice – Przydroże – Szwedzka Górka – Rączka – Korfantów (10 km) - Korfantów – Stara Jamka – Rzymkowice – Kuźnica Ligocka – Borek – Przechód – Włostowa – Korfantów (22 km) - Korfantów – Zamek w Mosznej (15 km) - Korfantów – Park w Lipnie (18 km) - Korfantów – Nysa – Otmuchów jezioro (40 km)	w



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie ścieżek rowerowych	<ul style="list-style-type: none"> - Korfantów – Zamek w Mosznej (15 km) - Korfantów – Park w Lipnie (18 km) - Korfantów – Nysa – Otmuchów jezioro (40 km) 	Z
Gmina Łambinowice	Utworzenie ścieżek o charakterze rekreacyjnym	cała gmina Łambinowice	W
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg	cała gmina Łambinowice	W
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	autobusy kursujące na terenie gminy	W
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	miejsca użytku publicznego	W
	Poprawa bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych	cała gmina Łambinowice	W
Gmina Nysa	Utworzenie ścieżek rowerowych/ciągów pieszo-rowerowych	<ul style="list-style-type: none"> - rozbudowa istniejącej sieci ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych - okolice miasta Nysa: Rynek – Celna – Prudnicka – Mickiewicza (3 km) - wzdłuż koryta rzeki w Nysie (5 km) - Nysa, Franciszkańska – most Kościuszki – Nysa, Słowackiego (6 km) - Nysa, Wojska Polskiego – Jagiełły – Nowowiejska – Podolska – Kusocińskiego – Prusa – Sudecka – Rodziewiczówny – Mickiewicza (ciąg pieszo-rowerowy o długości 5,5 km) - miejscowości w pobliżu Jeziora Nyskiego: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice (około 8 km) - gmina Nysa: Nysa – Vidnava (CZ) – INWESTYCJA REALIZOWANA WSPÓLNIE Z CZECHAMI - Nysa skrzyżowanie ul. Jagiellońskiej i Asnyka – Podkamień – Przełęk – Polski Świętów – Nowy Świętów – Rudawa – Bodzanów – Głuchołazy INWESTYCJA REALIZOWANA WSPÓLNIE Z GMINĄ GŁUCHOŁAZY - budowa ścieżek wokół Jeziora Nyskiego - przystosowanie trasy Szlakiem Nyskich Zabytków dla komunikacji rowerowej. - Nysa – Kubice – Domaszkowice – Lipowa – Hajduki Nyskie – Podkamień – 	w/z



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
		Morów – Koperniki – Nadziejów – Jodłów – Kalków – Nysa (65 km)	
	Utworzenie leśnych ścieżek rowerowych	gmina Nysa: Lipowa, Domaszkowice, Kubice, Wyszków Śląski, Koperniki, Jodłów, Nadziejów (łącznie około 25 km) Miejscowości w pobliżu Jeziora Nyskiego: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice (około 8 km) Rusocin – Nysa (wzdłuż DW 406)	w
	Propozycja zorganizowania ścieżek rowerowych na nasypach kolejowych nieczynnych linii kolejowych	cała gmina Nysa	w
Gmina Otmuchów	Utworzenie ścieżek o charakterze rekreacyjnym	brak w: Wójcicach, Grądach, Mesznie, Sarnowice – Lubiatów, Lasowice Jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Kozielno Jarnołów – granica z Czechami Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów Buków – Kałków – Otmuchów Wierzbno – Otmuchów Kijów – Nysa Kijów – Jarnołów Kijów – Sławniowice Kijów – Burgrabice Budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Nysą i jej sołectwami	w/z
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg	Otmuchów – Paczków Otmuchów – Kałków Sarnowice – Paczków Nieradowice – Otmuchów Jarnołów – granica z Czechami Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów Buków – Kałków – Otmuchów Wierzbno – Kałków Wierzbno – Nysa Kijów – Nysa	w/z
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	gmina Otmuchów	w
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	Grądy, Meszno, Lubiatów, Lasowice	w
	Ujednolicenie sieci ścieżek/ tras rowerowych	Jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Kozielno Śliwice – Kałków – Brak	w/z



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie ścieżki rowerowej o charakterze rekreacyjnym wokół Jeziora Otmuchowskiego	gmina Otmuchów	w
	Utworzenie ścieżek rowerowych wzdłuż głównych dróg	- Otmuchów – Paczków (około 14 km, DK 46) - Otmuchów – Kałków (około 9 km) - Sarnowice – Paczków (około 14 km) - Nieradowice – Otmuchów (około 3 km) - Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów (około 7 km) - Wierzbno – Kałków (około 5 km)	w/z
	Utworzenie ścieżek o charakterze rekreacyjnym	- Skomunikowanie ścieżkami rowerowymi Kijowa z Burgrabicami, Sławniowicami oraz Jarnołowem – około 15 km - Kałków, Buków, Wierzbno, Wierzbno Zwierzyniec – Otmuchów – około 25 km - Ścieżki łączącej Jezioro Nyskie, Otmuchowskie oraz Paczkowskie – około 40 km	w/z
	Utworzenie miejsc bezpiecznego pozostawienia rowerów	gmina Otmuchów: - Meszno - Lubiatów - Lasowice	w
Gmina Paczków	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	cała gmina Paczków Paczków – Kozielno – Topola – Doboszowice	w/z
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg – istnieją trasy wzdłuż dróg powiatowych: „Szlak Czarownic”	Paczków – Dziewiętilice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice	w/z
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	cała gmina Paczków	w
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	cała gmina Paczków	w
	Poprawa bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych	Wzdłuż głównych tras w gminie	w
	Ujednoczenie sieci ścieżek/ tras rowerowych	cała gmina Paczków	w/z
	Utworzenie oznakowania ścieżek rowerowych	cała gmina Paczków	w
	Dostosowanie taboru komunikacji publicznej do przewozu rowerów oraz utworzenie miejsc, w których możliwe jest bezpieczne pozostawienie roweru	cała gmina Paczków	w



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie ciągów rowerowych oraz ujednolicenie oznakowania istniejących ścieżek	<ul style="list-style-type: none">- Paczków – Kozielno – Topola – Doboszowice (Topola i Doboszowice zlokalizowane są w województwie dolnośląskim)- Paczków – Dziewiętlice – Trzeboszowice- Ścibórz – Sarnowice- Kozielno – Ścibórz	Z
Gmina Skoroszyce	Utworzenie ciągów rowerowych oraz tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym	cmiina Skoroszyce: <ul style="list-style-type: none">- Skoroszyce Park (PGR)- Mroczkowa (kościółek)- Skoroszyce – Chróstcina: trasa obok cmentarza, Park Chróstcina, trasa rowerowa do kościółka w Sidzinie (w stronę Malerzowic i Niemodlina)	w
	Zwiększenie ilości terenów o charakterze rekreacyjnym Propozycja zaadaptowania byłego lotniska wojskowego w Starym Grodkowie na tereny o charakterze rekreacyjnym	gmina Skoroszyce: Stary Grodków	w
Powiat głubczycki	Utworzenie ścieżek rowerowych do Czech i ich połączenia z trasami czeskimi	<ol style="list-style-type: none">1. gmina Głubczyce – Branice - Kietrz – Baborów – Czechy (32 km).2. Opawica (Czechy) – Dobieszów – Równe – Gołuszowice – Głubczyce (20 km).3. Trasa od czeskiej Osoblahy wzdłuż granicy polsko-czeskiej przez aglomerację Głubczyc, Branice, Kietrz w kierunku czeskiej Opawy.	w
Gmina Branice	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	gmina Branice: Branice – Uvalno (CZ) Włodzienin – Branice - Boboluszki – Czechy	w/z
Gmina Kietrz	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjno-edukacyjnym	<ul style="list-style-type: none">- Kietrz – Nasiedle – Branice- Kietrz – Wojnowice- Kietrz – Baborów- Kietrz – Pilszcz – Opawa- Kietrz – Ściborzyce Wlk. – granica państwa- połączenie w jedną całość już istniejących dróg rowerowych	w/z
	Utworzenie trasy rowerowej przebiegającej wzdłuż znaczących dróg	<ul style="list-style-type: none">- DW 416- DW 420	w/z
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	cała gmina Kietrz	w/z



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	cała gmina Kietrz	w
	Poprawa bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych	cała gmina Kietrz	w
	Ujednoczenie sieci ścieżek/ tras rowerowych	Kietrz ul. Głowackiego w stronę Gródczanek	w
	Utworzenie odpowiedniego oznakowania ścieżek rowerowych	cała gmina Kietrz	w
	Utworzenie ciągów rowerowych	– Księżę Pole – Kozłówki – Kietrz – Lubotyń – Pilszcz (wzdłuż biegnącej linii kolejowej) – Opawa (CZ) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BABORÓW ORAZ MIASTEM OPAWA (CZ) – ścieżka łącząca Kietrz z Branicami i Głubczycami	w/z
Gmina Głubczyce	Utworzenie ciągów rowerowych	– gmina Głubczyce: ul. Dworcowa – Gołuszowice – Gadzowice – Lwówiany – Głubczyce – gmina Głubczyce: droga Zawiszyce – Głubczyce	w
	Utworzenie ciągu rowerowego	Głubczyce, Park Miejski	w
	Utworzenie miejsc do bezpiecznego zostawienia roweru	Zawiszyce	w
	Utworzenie ciągów rowerowych	– gmina Głubczyce – Krnov (CZ) – Zubrzyce – Włodzienin (gmina Branice)	z
Gmina Grodków	Utworzenie ciągów rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych	1. tereny rekreacyjne gminy Grodków. 2. ciągi rowerowe z Grodkowa do miejscowości Nowa Wieś Mała (uzupełnienie istniejącej sieci tras – ul. Wrocławska, ul. Sienkiewicza) 3. ciąg pieszo – rowerowy ulicami Słowackiego – Kasztanową – Szkolną – Morcinka – Kościuszki - Konopnickiej – Żeromskiego – Sienkiewicza. ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych: 4. Grodków – Wójtowice – Gałązcyce - do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin). 5. Lipowa Śląska – Osiek – Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).	w/z
	Utworzenie miejsc do bezpiecznego pozostawienia roweru	Grodków – miejsca użyteczności publicznej: ul. Mickiewicza, ul. Warszawska (Urząd Miasta, kościół, dworzec), ul. Rynek, ul. Sportowa (stadion)	w



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
		i basen) oraz przy terenach rekreacyjnych w gminie Grodków.	

Źródło: Opracowanie własne.

Mogłoby się wydawać, że ścieżki rowerowe są najmniej istotnym elementem w całym systemie transportowym. Należy jednak mieć na względzie, że infrastruktura pieszo – rowerowa służy nie tylko przemieszczaniu się mieszkańców ale także, a może przede wszystkim jest istotnym elementem z punktu widzenia rozwoju turystyki.

3.3. Analiza wielokryterialna

Analizę wielokryterialną zastosowano w celu określenia ważności realizacji przedsięwzięć.

W ramach komunikacji publicznej wydzielono inwestycje w zintegrowane centra przesiadkowe ze względu na ich specyfikę. Pozostałe inwestycje ujęto w jedną grupę. W ramach komunikacji drogowej wyodrębniono:

- inwestycje drogowe,
- inwestycje w infrastrukturę parkingową.

Ostatnim systemem są ciągi piesze i rowerowe.

Tabela 27 Uzasadnienie zastosowania przyjętych kryteriów w analizie wielokryterialnej

Lp.	Kryteria	Uzasadnienie trafności zastosowania kryterium
1	Kryteria popytowe	System transportowy jest najważniejszym układem w strukturze OF PN 2020, warunkującym jego dalszy rozwój przestrzenny, gospodarczy itp. Cały system powinien być jednocześnie dostosowany do potrzeb wszystkich użytkowników OF PN 2020. Drogi powinny odpowiadać przeznaczeniu terenów przez jakie przebiegają oraz zapotrzebowaniu użytkowników tych terenów na transport. Transport publiczny musi spełniać kryteria użyteczności zgłaszane przez podróżujących, aby Ci mogli swobodnie przemieszczać się. Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna umożliwić zaspokojenie zapotrzebowania mieszkańców na przemieszczenie się oraz służyć celom rekreacyjnym i turystycznym.
1.1	Popyt mieszkańców	
1.2	Popyt podmiotów gospodarczych	
2	Kryteria gospodarcze	

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

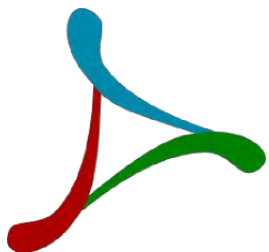
Lp.	Kryteria	Uzasadnienie trafności zastosowania kryterium
2.1	Ważność z punktu widzenia rozwoju gospodarczego terenu	<p>Drogi warunkują połączenia transportowe przedsiębiorców, stanowią o ich dostępności, powinny zapewniać płynny ruch w ciągu całej doby, a przede wszystkim w godzinach szczytu, czyli intensywnego dojazdu do pracy i powrotów z niej. Transport publiczny powinien odpowiadać charakterowi prowadzonej działalności, zapewniać dostęp do oferty przedsiębiorców dla osób przemieszczających się komunikacją publiczną oraz umożliwiać pracownikom szybkie dotarcie do pracy oraz gwarantować bezpieczny powrót.</p> <p>Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna również odpowiadać na zapotrzebowanie w zakresie przemieszczania się, ale przede wszystkim być odpowiedzią na politykę rozwoju turystyki. Ma to szczególnie istotne znaczenie na obszarach atrakcyjnych przyrodniczo, bowiem aktywne formy spędzania wolnego czasu z roku na rok nabierają na znaczeniu. Należy zatem oczekiwać, że w przyszłości ten podsystem transportowy będzie nabierać znaczenia.</p>
2.2	Możliwość przeobrażenia się w wąskie gardło systemu	<p>Szczególnie istotnym dla analizy perspektyw rozwoju systemu transportowego jest identyfikacja wąskich gardeł. Nawet przy doskonale rozwiniętym systemie drogowym, jedno wąskie gardło może zdekongcentrować ruch w całej gminie. Podobnie w transporcie publicznym, gdzie należy prowadzić systematyczną obserwację zapotrzebowania na usługi transportowe aby uniknąć maksymalnych przeciążeń oraz zapewnić zaspokojenie zgłaszanego popytu. Brak połączeń komunikacją publiczną w miejscach oraz o intensywności odpowiadającej zapotrzebowaniu, może stanowić istotne ograniczenie rozwojowe.</p>
2.3	Znaczenie dla rozwoju turystyki	<p>System drogowy i komunikacja publiczna warunkują dostępność terenów dla turystów. Infrastruktura pieszo – rowerowa jest jedną z gałęzi służących rozwojowi turystyki.</p>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Kryteria	Uzasadnienie trafności zastosowania kryterium
3	Kryteria społeczne	System transportowy musi być całkowicie dostosowany do potrzeb mieszkańców analizowanego terenu.
3.1	Ważność z punktu widzenia dojazdów do terenów mieszkaniowych	Aby mówić o terenach dogodnych mieszkaniowo musi być zapewniony sprawny system transportowy: <ul style="list-style-type: none">– poprzez sieć dróg odpowiadającą gęstości zaludnienia oraz przestrzennego rozmieszczenia jednostki osadniczej– sprawny system komunikacji publicznej– utrzymanie infrastruktury pieszo – rowerowej w granicach odpowiadających zgłaszanemu popytowi
3.2	Ważność z punktu widzenia dojazdów do pracy	Zarówno system dróg, jak i komunikacja publiczna, powinny zapewniać sprawny dojazd do pracy oraz powrót z niej. Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna odpowiadać zapotrzebowaniu zgłaszanemu w tym zakresie.
3.3	Ważność z punktu widzenia dotarcia do miejsc edukacji	Zarówno system dróg, jak i komunikacja publiczna, powinny zapewniać sprawny dojazd do miejsc edukacji oraz powrót z nich. Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna odpowiadać zapotrzebowaniu zgłaszanemu w tym zakresie.
3.4	Ważność z punktu widzenia dotarcia do generatorów ruchu	Pożądanym jest aby system dróg jak i komunikacja publiczna zapewniały sprawny dojazd do generatorów ruchu oraz powrót z nich. Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna odpowiadać zapotrzebowaniu zgłaszanemu w tym zakresie.
4	Kryteria ekonomiczne	Kryterium ekonomicznemu przypisano najmniejszą rangę. Z jednej strony powinno być ono uwzględnione przy podejmowaniu decyzji o realizacji przedsięwzięć, z drugiej natomiast nie należy się przesadnie kierować oszczędnościami, bowiem tworzenie systemu transportowego w sprzeczności ze zgłaszanym zapotrzebowaniem, może istotnie wpłynąć na rozwój społeczno – gospodarczy obszaru, co w konsekwencji będzie miało negatywne odzwierciedlenie na finansach gmin oraz budżetach gospodarstw domowych.
4.1	Koszty realizacji projektów w ramach poszczególnych systemów	
4.2	Koszty eksploatacyjne	

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Kryteria	Uzasadnienie trafności zastosowania kryterium
5	Kryteria formalno – prawno - terenowe	W kryteriach tych uwzględniono formalne bariery mogące pojawić się w trakcie realizacji inwestycji, a których wstępna i ogólna identyfikacja była możliwa na tym etapie dla grup projektów na przyjętym poziomie agregacji. Szczegółową identyfikację barier, które mogą przeszkodzić w realizacji konkretnych projektów, należy przeprowadzić na etapie analizy wdrożeniowej przedsięwzięcia.
5.1	Środowiskowe bariery realizacji inwestycji	
5.2	Akceptacja mieszkańców	
5.3	Występowanie obszarów i obiektów objętych ochroną archeologiczną i konserwatorską	
5.4	Przeszkody terenowe	

Źródło: opracowanie własne.

W poniższej tabeli przedstawiono wagi przyznane poszczególnym kryteriom w analizie wielokryterialnej.

Tabela 28 Wagi przyznane kryteriom w analizie wielokryterialnej

LP.	Kryteria	Wagi	
1	Kryteria popytowe	25	100
1.1	Popyt mieszkańców		50
1.2	Popyt podmiotów gospodarczych		50
2	Kryteria gospodarcze	20	100
2.1	Ważność z punktu widzenia rozwoju gospodarczego terenu		35
2.2	Możliwość przeobrażenia się w wąskie gardło systemu		35
2.3	Znaczenie dla rozwoju turystyki		30
3	Kryteria społeczne	20	100
3.1	Ważność z punktu widzenia dojazdów do terenów mieszkaniowych		30
3.2	Ważność z punktu widzenia dojazdów do pracy		30



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

LP.	Kryteria	Wagi	
3.3	Ważność z punktu widzenia dotarcia do miejsc edukacji		30
3.4	Ważność z punktu widzenia dotarcia do generatorów ruchu		10
4	Kryteria ekonomiczne	17	100
4.1	Koszty realizacji projektów w ramach poszczególnych systemów		50
4.2	Koszty eksploatacyjne		50
5	Kryteria formalno-prawno-terenowe	18	100
5.1	Środowiskowe bariery realizacji inwestycji		25
5.2	Akceptacja mieszkańców		25
5.3	Występowanie obszarów i obiektów objętych ochroną archeologiczną i konserwatorską		25
5.4	Przeszkody terenowe		25
RAZEM		100	-----

Źródło: opracowanie własne.

Dla poszczególnych kryteriów, w ramach wyodrębnionych podgrup w systemach transportowych przyznano wartości liczbowe od 0 do 4. Im wyższa wartość wskaźnika tym korzystniej.

Tabela 29 Wyniki analizy wielokryterialnej

Lp.	Elementy systemu transportowego	Wynik analizy wielokryterialnej
1	Inwestycje związane z transportem publicznym	3,38
2	Inwestycje drogowe	3,28
3	Zintegrowane centra przesiadkowe	2,36
4	Inwestycje w infrastrukturę parkingową	2,34
5	Inwestycje w ciągi piesze i rowerowe	1,93

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zgodnie z wynikami analizy, najważniejszym podsystemem w systemie transportowym jest transport publiczny, bez zintegrowanych centrów przesiadkowych, które zostały wyodrębnione. Jednak wg kryterium:

- popytowego (uwzględniając popyt zgłaszany przez użytkowników OF PN 2020),
- gospodarczego (ze względu na znaczenie dla gospodarczego rozwoju terenu),
- społecznego (uwzględniając społeczne aspekty rozwojowe),
- formalno – prawno – terenowego (ze względu na bariery formalne, prawne oraz wynikające z ukształtowania terenu).

to transport drogowy jest najważniejszy. Zajął on drugie miejsce w rankingu analizy ze względu na wysokie koszty projektów zdefiniowanych w tym obszarze.

Kolejną inwestycją są zintegrowane centra przesiadkowe, a następnie infrastruktura parkingowa. Ostatnie miejsce w analizie wielokryterialnej zajęły ścieżki rowerowe. Inwestycji w tym zakresie nie należy marginalizować, a jedynie mieć na względzie iż inwestycje drogowe i w komunikację publiczną są pilniejsze i im należy przypisać priorytet.

Analizę wielokryterialną przeprowadzono dla poszczególnych grup projektów. Wspólne działania gmin, zidentyfikowane jako projekty realizowane przez minimum 2 gminy, wynikają z logiki interwencji. Są one wdrażane w życie w sytuacji, kiedy przedsięwzięcie dotyczy co najmniej tych dwóch gmin: leżą na terytorium co najmniej dwóch gmin lub bezpośrednie efekty realizacji projektu dotyczą co najmniej dwóch gmin. Kierując się tymi wytycznymi w Strategii zdefiniowano następujące projekty wspólne:

- Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.
- Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.
- Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.
- Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.
- Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.
- Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

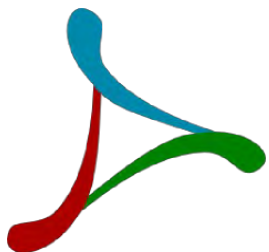
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4. Strategiczne rekomendacje rozwojowe

4.1. Matryca rekomendacji strategicznych

Tabela 30 Matryca rekomendacji strategicznych

Misja
Aktywizacja wszystkich podmiotów (funkcjonujących w sektorze transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwa Nyskiego) do podejmowania działań, które zapewnią, iż system transportowy w zakładanej perspektywie czasowej będzie całkowicie dostosowany do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc zapewni płynne przemieszczanie się osób i pojazdów.
Wizja
Do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy: <ul style="list-style-type: none">• Prorozwojowy – system funkcjonował będzie w taki sposób, aby maksymalnie przyczynić się/umożliwić rozwój społeczny i gospodarczy. Będzie jednym z elementów budujących konkurencyjność lokalną, atrakcyjność inwestycyjną oraz atrakcyjność turystyczną.• Nowoczesny – wykorzystujący nowoczesne rozwiązania w branży; posiadający nowoczesny tabor i układ ciągów komunikacyjnych wyprzedzający zapotrzebowanie (zbudowany z uwzględnieniem przyszłego zapotrzebowania).• Spójny wewnętrznie oraz otwarty na zewnątrz – władze lokalne zrealizują i realizować będą w dalszym ciągu spójną politykę transportową, z poszanowaniem wspólnych celów. Tam, gdzie jest to uzasadnione, projekty zrealizowane/realizowane będą w partnerstwie co umożliwi optymalizację kosztów. Jednocześnie system transportowy będzie łączył się z systemami zewnętrznymi w celu zapewnienia sprawności przemieszczania się.• Bezpieczny – system będąc przepustowym i wydolnym w każdym podsystemie zapewni bezpieczeństwo podróżującym.• Prośrodowiskowy – będący przyjazny środowisku. Wszystkie inwestycje prowadzone w obszarze transportu prowadzone będą w taki sposób, aby jak najbardziej wyeliminować ich negatywny wpływ na środowisko.• Integrujący – umożliwiający korzystanie z różnych funkcji w mieście wszystkich jego mieszkańców integrując ich tym samym.
Cel główny
Celem realizacji niniejszej Strategii jest stworzenie do roku 2030 efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020 poprzez: <ul style="list-style-type: none">– Optymalizację funkcjonowania systemu transportu publicznego, co oznacza, że mieszkańcy będą mogli zaspokoić popyt na transport publiczny na poziomie adekwatnym do zgłaszanego zapotrzebowania,– Zapewnienie wydolnego systemu transportu drogowego, który:<ol style="list-style-type: none">1. będzie przepustowy,

**Biuro projektu:**

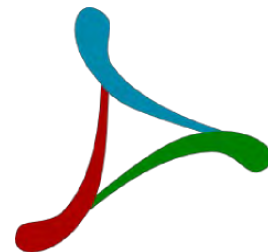
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2. zapewni dostęp do terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych, 3. zapewni bezpieczeństwo jego użytkownikom, 4. będzie wyposażony w wystarczającą ilość miejsc parkingowych. Wybudowanie sieci infrastruktury pieszo – rowerowej będącej odpowiedzią na zapotrzebowanie użytkowników OF PN 2020 oraz zapotrzebowanie branży turystycznej.			
Cele strategiczne			
CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN		CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN
Kierunki działań w ramach 1 celu strategicznego		Kierunki działań w ramach 2 celu strategicznego	Kierunki działań w ramach 3 celu strategicznego
KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride)	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.4: Ograniczenie emisji CO ₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru
KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego		KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych
KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych		KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych	

Źródło: opracowanie własne.

4.2. Wizja rozwoju oraz misja dokumentu



MISJA

Aktywizacja wszystkich podmiotów (funkcjonujących w sektorze transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwa Nyskiego) do podejmowania działań, które zapewnią, iż system transportowy w zakładanej perspektywie czasowej będzie całkowicie dostosowany do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc zapewni płynne przemieszczanie się osób i pojazdów.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, strategiczny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszo-rowerowej. **Strategia powinna być dokumentem bazowym dla prowadzonej polityki w obszarze transportu.**

Do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy:

Prorozwojowy – system funkcjonował będzie w taki sposób, aby maksymalnie przyczynić się/umożliwić rozwój społeczny i gospodarczy. Będzie jednym z elementów budujących konkurencyjność lokalną, atrakcyjność inwestycyjną oraz atrakcyjność turystyczną.

Nowoczesny – wykorzystujący nowoczesne rozwiązania w branży; posiadający nowoczesny tabor i układ ciągów komunikacyjnych wyprzedzający zapotrzebowanie (zbudowany z uwzględnieniem przyszłego zapotrzebowania).

Spójny wewnętrznie oraz otwarty na zewnątrz – władze lokalne zrealizują i realizować będą w dalszym ciągu spójną politykę transportową, z poszanowaniem wspólnych celów. Tam, gdzie jest to uzasadnione, projekty zrealizowane/realizowane będą w partnerstwie co umożliwi optymalizację kosztów. Jednocześnie system transportowy będzie łączył się z systemami zewnętrznymi w celu zapewnienia sprawności przemieszczania się

Bezpieczny – system będąc przepustowym i wydolnym w każdym podsystemie zapewni bezpieczeństwo podróżującym.

Prośrodowiskowy – będący przyjazny środowisku. Wszystkie inwestycje prowadzone w obszarze transportu prowadzone będą w taki sposób, aby jak najbardziej wyeliminować ich negatywny wpływ na środowisko.

Integrujący – umożliwiający korzystanie z różnych funkcji na OF PN 2020 wszystkich jego mieszkańców integrując ich tym samym.

Cele strategiczne

Ze względu na to, że Partnerstwo Nyskie to obszar funkcjonalny, poniższe cele mają charakter jednolity dla całego obszaru. Przyczynią się one do poprawy spójności i dostępności komunikacyjnej OF PN 2020, przy jednoczesnym zachowaniu zasad rozwoju zrównoważonego.



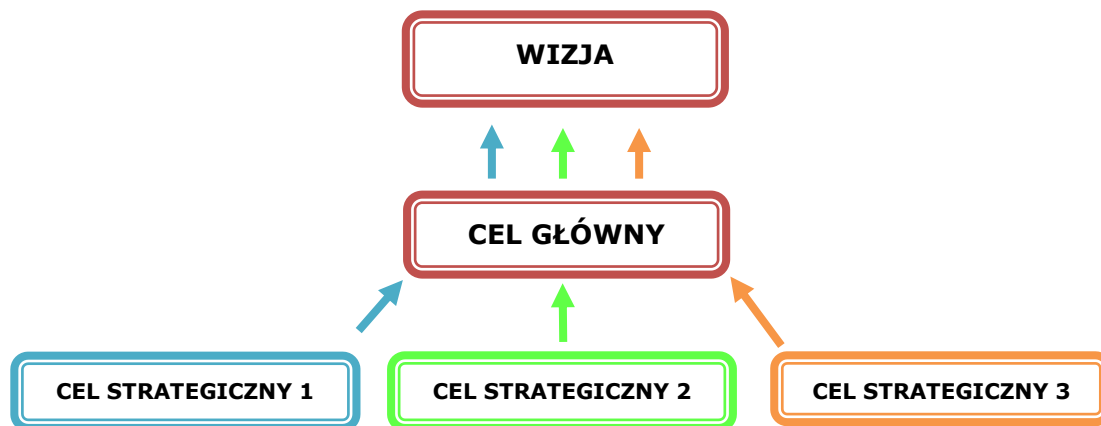
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Obszar funkcjonalny to wyodrębniony przestrzennie teren, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi oraz społeczno-gospodarczymi. Działania planowane w ramach Strategii mają zarówno charakter wewnętrzny, jak i zewnętrzny.

Rysunek 19 Zależność między wizją rozwoju a celami



Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie wizji rozwoju zdefiniowano cel główny:

CEL GŁÓWNY

Celem realizacji niniejszej Strategii jest stworzenie do roku 2030 efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020 poprzez:

- Optymalizację funkcjonowania systemu transportu publicznego, co oznacza, że mieszkańcy będą mogli zaspokoić popyt na transport publiczny na poziomie adekwatnym do zgłaszanego zapotrzebowania,
- Zapewnienie wydolnego systemu transportu drogowego, który:
 - o będzie przepustowy,
 - o zapewni dostęp do terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych,
 - o zapewni bezpieczeństwo jego użytkownikom,
 - o będzie wyposażony w wystarczającą ilość miejsc parkingowych.
- Wybudowanie sieci infrastruktury pieszo - rowerowej będącej odpowiedzią na zapotrzebowanie użytkowników obszaru oraz zapotrzebowanie branży turystycznej.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie terenem przyjaznym dla mieszkańców i przedsiębiorców, który cechuje się wysoką jakością systemu



komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. Będzie miejscem sprawnego i bezpiecznego transportowania towarów i przemieszczania się osób – indywidualnie bądź zbiorowo. Teren z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

Cele strategiczne i określone w następnym punkcie kierunki rozwojowe definiują pożądany stan, którego osiągnięcie składa się na realizację priorytetu. W ramach opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wyróżniono następujące cele strategiczne:

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 20 Cele strategiczne

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Źródło: Opracowane własne.

Spodziewane korzyści dla Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wynikające z realizacji celów i zadań *Strategii Rozwoju Transportu OF PN*:

- Stworzenie efektywnego i spójnego systemu transportowego, odzwierciedlającego rzeczywiste powiązania funkcjonalne.
- Stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych sposobów przemieszczania się, pozostających w opozycji do transportu samochodowego – rozwój systemu komunikacji rowerowej.
- Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną (zwiększenie liczby użytkowników) dzięki poprawie efektywności komunikacji publicznej.
- Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców – promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Zakup nowoczesnego i ekologicznego niskoemisyjnego taboru przystosowanego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych oraz dostosowanego do przepływu rzeczywistych potoków pasażerskich.
- Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez budowę ciągów pieszych i rowerowych.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej terenu OF PN poprzez budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci miejsc służących do odpoczynku.
- Budowa nowych ciągów dróg, usytuowanych z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast.

Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom południowej Opolszczyzny docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy.

4.3. Kierunki działań

W ramach poszczególnych celów strategicznych zdefiniowano następujące kierunki działań **(kierunki działań należy utożsamiać z celami szczegółowymi)**:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 21 Kierunki działań

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.1:** Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.2:** Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.3:** Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.4:** Ograniczenie emisji CO₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.1:** Poprawa jakości systemu drogowego.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.2:** Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.3:** Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.1:** Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.2:** Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.

Źródło: Opracowanie własne.

4.4. Przedsięwzięcia

4.4.1. Działania w ramach pierwszego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN* zmierzają do poprawy funkcjonowania transportu publicznego na terenie OF PN 2020.

Z przeprowadzonych analiz, wynika że głównymi problemami, które dotyczą transportu publicznego są: bardzo zły stan techniczny infrastruktury przystankowej oraz taboru autobusowego, brak skomunikowania dużej liczby miejscowości oraz mała częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy jakości i dostępności transportu publicznego, głównie poprzez remont istniejącej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej (w tym centrów przesiadkowych), zakup nowoczesnego taboru oraz lepsze dostosowanie tras oraz częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców OF PN 2020.

Tabela 31 Działania/przedsięwzięcia w ramach pierwszego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 1:	
Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	
Biała	– Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.
Branice	– Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.
Głuchołazy	– Modernizacja dworca PKP w m. Głuchołazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa, modernizacja i budowa dojazdów pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów. – Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.
Głubczyce	– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.
Grodków	– Remont dworca w gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.
Kietrz	– Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrz.
Korfantów	– Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych.
Łambinowice	– Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice. – Remont infrastruktury kolejowej na terenie OF PN 2020.
Nysa	– Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie. – Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.
Otmuchów	– Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników. – Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji (działka nr 1133 obszar 0,4993 ha). Remont zatok oraz przystanków autobusowych. – Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.
Paczków	– Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system). – Budowa zatok autobusowych.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

Prudnik	<ul style="list-style-type: none">– Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania).– Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik.– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.– Przebudowa zatok autobusowych.– Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu PKP.
Skoroszyce	<ul style="list-style-type: none">– Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.
powiat głubczycki	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.
powiat nyski	<ul style="list-style-type: none">– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.
powiat prudnicki	<ul style="list-style-type: none">– Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.
OF PN 2020	<ul style="list-style-type: none">– Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.– Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.– Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.

Źródło: Opracowanie własne.

Wartość planowanych inwestycji w systemie komunikacji publicznej oszacowano na ponad 120 mln zł.

Tabela 32 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego

Lp.	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji
1	Inwestycje związane z transportem publicznym (z całej wartości wydzielono inwestycje związane z modernizacją dworców oraz ze zintegrowanymi centrami przesiadkowymi)	120 488 000,00 zł
2	Inwestycje związane z modernizacją dworców	14 000 000,00 zł
3	Zintegrowane centra przesiadkowe	9 500 000,00 zł

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z przeprowadzonych badań wynika, że transport publiczny na terenie gmin należących do Partnerstwa Nyskiego 2020 nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Głównym powodem takiego stanu rzeczy jest zbyt mała częstotliwość kursowania poszczególnych linii autobusowych (w skrajnych przypadkach wynosi ona 2 kursy dziennie). Wyniki badań wskazują też, że 80% codziennych podróży odbywa się przy pomocy własnego środka transportu (najczęściej samochodu). Zdaniem ekspertów zmiana przyzwyczajeń mieszkańców w tym zakresie będzie trudna do zrealizowania (głównym powodem dla którego respondenci wybierają przemieszczanie się własnym środkiem transportu, najczęściej samochodem, jest poczucie wyjątkowości jakie daje im korzystanie z tego rozwiązania). Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną można by osiągnąć poprzez zmianę częstotliwości kursowania pojazdów – dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców, przede wszystkim do godzin pracy oraz nauki. Drugim ważnym działaniem, które należałoby podjąć jest zmniejszenie kosztów podróży.

Największą przeszkodą w korzystaniu z transportu publicznego wskazywaną przez mieszkańców jest brak dobrego połączenia – wskazało ją 34,00% osób. Problematyczny okazuje się również długi czas oczekiwania na pojazdy komunikacji publicznej, który został wskazany przez 19,06% osób. Jako najważniejszy czynnik generujący problemy z dostępnością do publicznego transportu, mieszkańcy wybrali brak dobrego połączenia – najwięcej tego typu odpowiedzi padło w Nysie (15,13%), a najmniej w Lubrzy (2,57%). Długi czas oczekiwania był najczęściej wybierany w Nysie (17,15%), a najrzadziej w Lubrzy (1,70%). Za czynnik utrudniający uznano także wysokie koszty, odpowiedź ta najczęściej pojawiała się w Grodkowie (15,79%), a najrzadziej w Korfantowie (0,23%).

Największa liczba mieszkańców wskazała, że czynnikiem, który zachęciłby ich do zaczącia korzystania z komunikacji publicznej, jest częstsze kursowanie komunikacji publicznej (28,39% badanych). Aż 25,80% osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Ilość ankietowanych, którą częstsze kursowanie komunikacji publicznej skłoniłoby do zmiany środka transportu, jest największa w Korfantowie (57,30%), a najmniejsza – w Prudniku (15,84%). W Prudniku najwięcej (50,17%), a w Głubczycach najmniej (2,47%) osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Niższe koszty podróży transportem publicznym najczęściej wskazywano w Lubrzy (23,26%), a najrzadziej w Korfantowie (3,37%).

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojazdu do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 28,38% osób akceptowalny czas dotarcia do przystanku wynosi 10 minut, a dla 7,59% mieszkańców – do 15 minut. W przypadku przystanków zlokalizowanych na peryferiach, najwięcej mieszkańców (43,41%) postuluje, aby czas dojazdu do nich nie przekraczał 10 minut. Dla 29,84% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 5 minut, natomiast dla 17,44% osób – do 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojazdu do przystanku pokrywają się w większości ze stanem obecnym. Oznacza to, że sieć przystanków jest obecnie rozlokowana odpowiednio gęsto, a omawiany aspekt komunikacji publicznej nie wymaga większych zmian.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższych danych wynika, że około jedna czwarta mieszkańców oczekuje częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej nie rzadszej niż 30 minut, zarówno w centrum jak i na peryferiach. Nieco mniej osób chciałoby, aby odjazdy odbywały się co 20 minut w centrum i co 45 minut na peryferiach. Blisko 20% osób oczekuje kursowania pojazdów w centrum z częstotliwością 15-minutową. Zaś ponad 20% respondentów oczekuje, że dla przystanków zlokalizowanych poza centrum czas ten nie będzie przekraczał 60 minut.

Zdaniem ekspertów, należy dążyć do zmiany zachowań transportowych mieszkańców. Zmiana przyzwyczajzeń i potrzeb mieszkańców w zakresie transportu musi odbywać się jednocześnie ze zmianami samych środków transportu. Mowa tu na przykład o wymianie taboru na autobusy o mniejszej pojemności, czy zastosowanie takich rozwiązań jak autobusy na żądanie i teleautobusy. Są to działania nowatorskie, które jednak dobrze sprawdzają się na obszarach rozproszonych, o małej gęstości zaludnienia.

Podczas wywiadów i spotkań z mieszkańcami pomysł budowy centrów przesiadkowych integrujących różne środki transportu, od indywidualnego po zbiorowy (kolej, autobusy miejskie oraz dalekobieżne), został odebrany pozytywnie. Mieszkańcy wskazali miejsca, w których na terenie OF PN 2020, mogłyby powstać takie rozwiązania. Należy pamiętać, że obecnie występują tendencje do przewymiarowania tego typu przedsięwzięć. Dlatego, zdaniem ekspertów, najważniejszym elementem podczas fazy projektowania przyszłego centrum przesiadkowego jest uwzględnienie liczby użytkowników, którzy deklarują chęć korzystania z możliwości swobodnej zmiany środka transportu. Według badań, obecna liczba pasażerów gwarantuje popyt na tego typu usługi. Poprzez zastosowanie rozwiązań łączących potrzeby transportowe z innymi potrzebami dnia codziennego (praca, szkoła, zakupy itp.), może nastąpić zwiększenie atrakcyjności zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Węzły przesiadkowe powinny znajdować się w Nysie oraz Prudniku. W każdym z wymienionych miast powinien powstać węzeł przesiadkowy zlokalizowany na terenie dworca PKP. W skład węzła powinny wchodzić: dworzec PKS, wypożyczalnia oraz parking dla rowerów, a także odpowiednio duży parking samochodowy. Wszystko to w celu wdrożenia systemów Park&Ride oraz Bike&Ride.

Głównym celem przedsięwzięcia jest zapewnienie transportu relacji powiat-powiat, powiat-gmina, gmina-gmina, gmina-sołectwo. Parkingi rowerowe zlokalizowane tuż przy centrum przesiadkowym mają pozwolić na dojazd z końcowego przystanku do miejsca docelowego, tj. pracy, domu, szkoły itp. Pociągi PKP miałyby zapewnić pasażerom transport na dłuższych odległościach.

Do węzłów przesiadkowych w Nysie oraz Prudniku pasażerowie mogliby dojechać z poszczególnych gmin autobusami/mikrobusami. Tam, powinny znajdować się mniejsze węzły komunikacji publicznej. W gminach, w których nie ma połączenia kolejowego, ale jest dworzec autobusowy (wyszczególnienie poniżej) proponuje się stworzenie mniejszego węzła komunikacji publicznej, wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów i samochodów. Osoby dojeżdżające z różnych miejsc



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

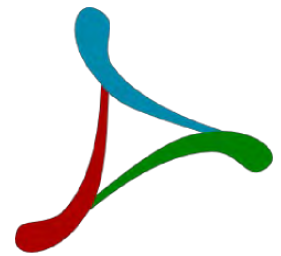
komunikacją publiczną będą mogły przesiąść się albo w inny autobus, którym dojadą do celu, albo wypożyczyć rower. Rekomenduje się przebudowę dworców i przystanków w Branicach, Głubczycach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie, Paczkowie i Skoroszycach.

Podczas przeprowadzonych wywiadów i konsultacji społecznych, mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz eksperci, często wskazywali, że ich zdaniem problemem, który powinien zostać rozwiązany w pierwszej kolejności, to przywrócenie transportu kolejowego w miejsce zlikwidowanych linii kolejowych. Ekspertki wskazują, że możliwa jest renowacja infrastruktury kolejowej i przywrócenie części połączeń, jednakże są to przedsięwzięcia bardzo kosztowe, których realizacja może okazać się nieopłacalna w stosunku do kosztów. Należy skupić się na utrzymaniu obecnie funkcjonujących połączeń kolejowych, na polepszaniu ich parametrów (głównie technicznych) oraz jakości obsługującego je taboru. Ekspertki twierdzą również, że działające na terenie OF PN 2020 połączenia autobusowe (głównie prywatni przewoźnicy) są dobrym substytutem dla połączeń kolejowych. Należy podkreślić, iż transport szynowy jest „rozwiązaniem sztywnym”, co oznacza brak swobodnej możliwości modyfikowania tras przejazdu. W komunikacji autobusowej problem ten nie istnieje.

Ciągły i szybki rozwój systemów telekomunikacyjnych, informatycznych i telematycznych sprawia iż rekomendowane jest utworzenie serwisu internetowego umożliwiającego potencjalnemu pasażerowi uzyskanie dużej ilości informacji o planowanej przez niego podróży **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można będzie uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony).

Serwis internetowy musi integrować wszystkich działających na OF PN 2020 przewoźników i może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
 - interaktywne schematy sieci linii komunikacyjnych,
 - wskazanie linii komunikacyjnej umożliwiającej przejście do rozkładów jazdy na poszczególnych przystankach (z możliwością pobrania ich w formie pliku PDF),
 - wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej wraz z podglądem rozkładu jazdy,
 - możliwość sprawdzenia oznaczeń środków transportu pod względem ich przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych, rowerów itp.
 - możliwość realizacji podróży łączonych np. rower – autobus, rower – pociąg
- Zasady taryfowo-biletowe:
 - ceny biletów,
 - wykazy ulg i zwolnień.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Obsługa pasażera:
 - regulaminy przewozów,
 - procedury odbioru zaginionego bagażu,
 - procedury wnoszenia skarg,
 - zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia pasażera informacji o funkcjonujących systemach transportowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu publicznego.
- Wyszukiwarka połączeń dla danej podróży w relacji od przystanku do przystanku.
- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do informacji pasażerskich.

4.4.2. Działania w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN* zmierzają do poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej, poprawy bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach na obszarze OF PN 2020 oraz stworzenia dostatecznej liczby miejsc parkingowych.

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że głównym problemem w obszarze transportu drogowego jest zły stan techniczny dróg, duża ilość niebezpiecznych skrzyżowań oraz brak miejsc parkingowych w centrach miejscowości.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez kompleksowe remonty dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, budowę obwodnic miejscowości, przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowę nowych miejsc parkingowych.

Tabela 33 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
Biała	<ul style="list-style-type: none">– Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.– Remont dróg na terenie gminy Biała.– Budowa i przebudowa nowych parkingów w gminie Biała.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
Branice	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego).– Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.– Remont nawierzchni i przebudowa dróg powiatowych i wojewódzkich.– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice.– Budowa nowych parkingów w gminie Branice.– Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.– Budowa drogi gminnej w Lewicach.
Głuchołazy	<ul style="list-style-type: none">– Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy.– Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy.
Głubczyce	<ul style="list-style-type: none">– Dokończenie budowy obwodnicy miasta.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.– Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.– Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.
Grodków	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.– Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.– Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.
Kietrz	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.– Remont drogi wojewódzkiej nr 416 z Głubczyc do granicy województwa, wraz z budową obwodnicy Kietrza.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.
Korfantów	<ul style="list-style-type: none">– Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica.– Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.– Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.
Lubrza	<ul style="list-style-type: none">– Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.– Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.– Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.



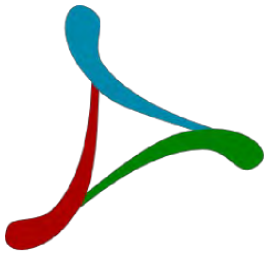
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

	<ul style="list-style-type: none">– Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40).– Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza.– Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza.
Łambinowice	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.– Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.– Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w Gminie Łambinowice.
Nysa	<ul style="list-style-type: none">– Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.– Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.– Budowa i przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.– Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.– Połączenie drogi 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.– Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego.– Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu.– Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.– Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa.– Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.
Otmuchów	<ul style="list-style-type: none">– Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).– Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.– Oznakowanie skrajni jezdni.– Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.– Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.– Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.– Remont dróg gminnych oraz powiatowych.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych.– Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.– Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego.
Paczków	<ul style="list-style-type: none">– Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętu.– Remont nawierzchni dróg na terenie Gminy Paczków.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.
Prudnik	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.– Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.– Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.



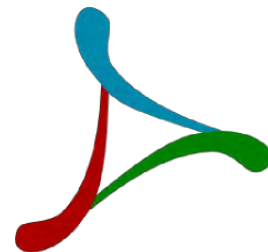
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
	<ul style="list-style-type: none">– Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik.– Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.– Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.– Budowa – zwiększenie ilości miejsc parkingowych.– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.– Budowa obwodnicy miasta Prudnik.
Skoroszyce	<ul style="list-style-type: none">– Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych.– Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.
powiat głubczycki	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.– Budowa obwodnicy Kietrza.– Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.
powiat nyski	<ul style="list-style-type: none">– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.– Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.– Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.
powiat prudnicki	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.– Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.– Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu.– Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 22 Planowa inwestycje liniowe w gminie Biała



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 23 Planowane inwestycje liniowe w gminie Branice

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

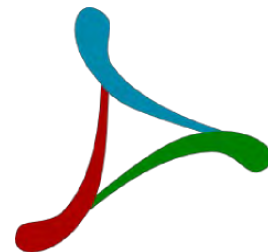
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 24 Planowane inwestycje liniowe w gminie Lubrza



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 25 Planowane inwestycje liniowe w gminie Łambinowice

Biuro projekt:

48-300 Nys
ul. Kolejowa 1
tel. 77 408055

biuro@partnerstwo-nyskie2020,
partnerstwo-nyskie2020;

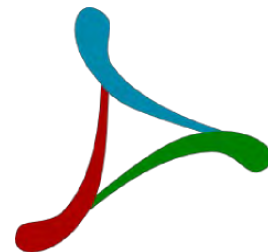


roads

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 26 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głubczyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 27 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głuchołazy

Biuro projektu:

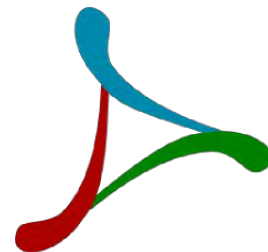
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 28 Planowane inwestycje liniowe w gminie Nysa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 29 Planowane inwestycje liniowe w gminie Otmuchów

Biuro projektu:

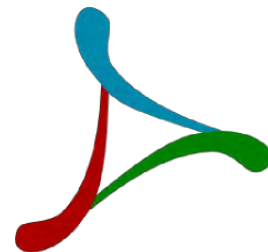
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w gminie Grodków



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- autostrady
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 31 Planowane inwestycje liniowe w gminie Kietrz

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 32 Planowane inwestycje liniowe w gminie Paczków



Źródło: Opracowanie własne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Rysunek 33 Planowane inwestycje liniowe w gminie Prudnik

Biuro projektu:

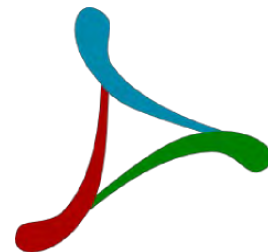
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 34 Planowane inwestycje liniowe w gminie Korfantów



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 35 Planowane inwestycje liniowe w gminie Skoroszyce

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 34 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego

Lp.	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji
1	Transport drogowy, w tym:	881 820 000,00 zł
2	– Inwestycje drogowe	859 235 000,00 zł
3	– Inwestycje w infrastrukturę parkingową	22 585 000,00 zł

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

Według badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, mieszkańcy nie są zadowoleni z obecnego stanu sieci drogowej (drogi są w bardzo złym stanie technicznym – zwłaszcza powiatowe). Mieszkańcy oczekują m.in. realizacji następujących przedsięwzięć: poszerzenia dróg, wyodrębnienia poboczy oraz zorganizowanie systemu odpływu wód opadowych z dróg, co zapobiegnie ich degradacji. W opinii ekspertów poprawa stanu technicznego dróg jest ściśle powiązana z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz użytkowników sieci drogowej. Dobrą praktyką podnoszenia bezpieczeństwa na drogach jest stosowanie środków uspokajania ruchu np.: azyli dla pieszych czy szykan. Eksperti zwracają jednak uwagę, że bardzo często poprawa stanu technicznego dróg może wpłynąć na zwiększenie liczby wypadków. Jak pokazują ostatnie badania GDDKiA, wraz z polepszeniem się stanu technicznego dróg, zwiększa się też prędkość z jaką poruszają się po nich użytkownicy.

Część gmin leżących na terenie Partnerstwa Nyskiego to gminy typowo rolnicze. Podczas wywiadów i spotkań mieszkańcy sygnalizowali, że przyczyną degradacji dróg jest także ciężki sprzęt rolniczy. Problem ten mogłyby rozwiązać drogi transportu rolnego, które ułatwiłyby rolnikom przemieszczanie się sprzętem rolniczym pomiędzy polami. Nie przyczyniliby się oni wówczas do degradacji istniejących dróg. Innym rozwiązaniem mogłyby być wyznaczenie szlaków transportowych dla maszyn rolniczych oraz transportu surowców do zakładów przetwórczych (m. in. buraka cukrowego).

Inną często poruszaną podczas spotkań z mieszkańcami kwestią była budowa nowych obwodnic miejscowości. Główną zaletą takiego rozwiązania jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów poszczególnych miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miejscowości jest zamieranie ruchu w centrum, co może prowadzić do stagnacji. Kolejną wadą wskazaną przez ekspertów jest projektowanie obwodnic typowych dla ruchu tranzytowego, który na terenie OF PN 2020 ma niewielki udział, dominuje tu przede wszystkim ruch lokalny. Obwodnice dla ruchu tranzytowego najczęściej są oddalone od miasta, w związku z czym nie spełniają swojej podstawowej funkcji, czyli zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Analiza zebranych danych wykazała bardzo duże zapotrzebowanie na powstanie nowych miejsc parkingowych. Głównie ze względu na lawinowo zwiększający się ruch samochodowy na drogach publicznych terenu OF PN.

Największe zapotrzebowanie na powstawanie nowych miejsc parkingowych widoczne jest w centrach głównych miast OF PN:

- 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, ul. Krakowska;
- gmina Paczków: Rynek, okolice Plant Miejskich, ul. Staszica;
- gmina Skoroszyce: Skoroszyce – Urząd Gminy, cmentarz, Chróścina – cmentarz i szkoła podstawowa, Sidzina – Dom Kultury, kościół, szkoła podstawowa, przedszkole, Makowice – kościół, Brzeziny – okolice cmentarza, Czarnolas – boisko sportowe, okolice kościoła;
- gmina Branice: Branice – okolice Banku Spółdzielczego, okolice dyskontu spożywczego, okolice szpitala;
- gmina Kietrz: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Krasieńskiego;
- gmina Głubczyce: ul. Niepodległości, ul. Powstańców Śl., ul. Kręta, ul. Warszawska, ul. Kozielska, ul. Staszica, ul. Sudecka, ul. Karpacka, ul. Świętokrzyska, ul. 1 Maja, ul. Sienkiewicza, ul. Wodna, ul. Warszawska, ul. Dzierżonia;
- gmina Grodków: okolice dworca PKP/ PKS, ul. Warszawska, ul. Sportowa, ul. Królowej Jadwigi, Rynek.

Przedsiębiorcy w rozmowach bezpośrednich informowali o dużych potrzebach związanych z budową parkingów dla samochodów ciężarowych poruszających się po obszarze Partnerstwa w ruchu tranzytowym.

Drogi rekomendowane do zlokalizowania na nich parkingów dla samochodów ciężarowych oraz samochodów przewożących materiały



niebezpieczne to ciągi dróg głównych (klasy G), charakteryzujące się znaczącym ruchem tranzytowym relacji Polska – Republika Czeska.

Rekomendowane drogi, w ciągu których powinno się zlokalizować parking dla samochodów ciężarowych i/lub pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

- DK 38 przebiegająca przez powiat głubczycki (okolice Pietrowic),
- DK 41 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (okolice Trzebiny),
- DK 40 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (Głuchołazy – kolonia Jagiellońska),
- DW 382 (Gościce),
- DW 401 (pomiędzy Starym Grodkowem, a Nową Wsią Małą),
- DW 411 (Konradów lub Przełęk),
- DW 416 (Kietrz),
- DW 419 (za Branicami).

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Ponadto należy mieć na uwadze, że przy wyznaczaniu miejsc przeznaczonych na parkingi dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, stosuje się Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W gminach leżących na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 można wyróżnić dwa systemy parkingowe: parkingi bezpłatne na obszarze całej gminy oraz występowanie stref płatnego parkowania. Podczas konsultacji społecznych oraz wywiadów indywidualnych, mieszkańcy zgłaszali problem małej ilości miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrach poszczególnych miejscowości. Dodatkowo mieszkańcy centrów miast często blokują miejsca parkingowe poprzez całodzienne postoje. Centra miast OF PN 2020 charakteryzują się dość zwartą zabudową, a co za tym idzie, nie zawsze można wskazać miejsca, które mogłyby zostać wykorzystane w celu zwiększenia ilości miejsc parkingowych.

Strefy płatnego parkowania służą odpowiedniemu dystrybuowaniu miejsc parkingowych oraz wymuszają rotację parkingową. W gminach Partnerstwa Nyskiego zastosowanie stref płatnego parkowania upłynnia użytkowanie parkingów. Wśród rozwiązań dotyczących pobierania opłat, które zostały zaproponowane przez ekspertów, można wskazać stopery (specjalne zegary ręcznie ustawiane przez kierowców) oraz systematyczny monitoring pojazdów przez osoby do tego uprawnione. Dodatkowe korzyści, zarówno dla mieszkańców, jak i dla użytkowników indywidualnych środków transportu (możliwość pozostawienia pojazdu), może przynieść połączenie opłaty parkingowej ze zniżką lub opłatą za komunikację miejską (parkingi typu Park&Ride). Systemy parkowania typu P&R na terenie OF PN 2020 sprawdzą się głównie w podróżach dojazdowo-odjazdowych, dowozowo-odwozowych oraz podróżach transportem zbiorowym. Systemy tego typu powinny być przeznaczone głównie do obsługi połączeń dalekobieżnych. Należy jednocześnie zaznaczyć, że ogromne znaczenie dla tych systemów ma odpowiednia, przemyślana lokalizacja parkingów P&R.

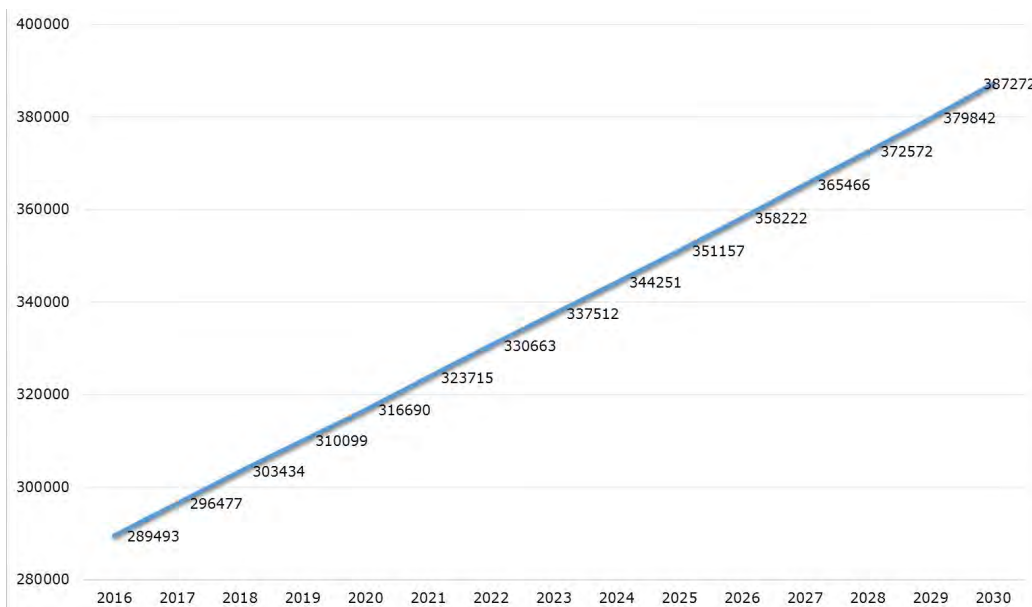


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Analizując zasadność realizacji inwestycji drogowych należy mieć na względzie prognozowany wzrost natężenia ruchu na analizowanym obszarze. Prognozę przygotowano od 2016 r. do 2030 r. zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami o 46%.

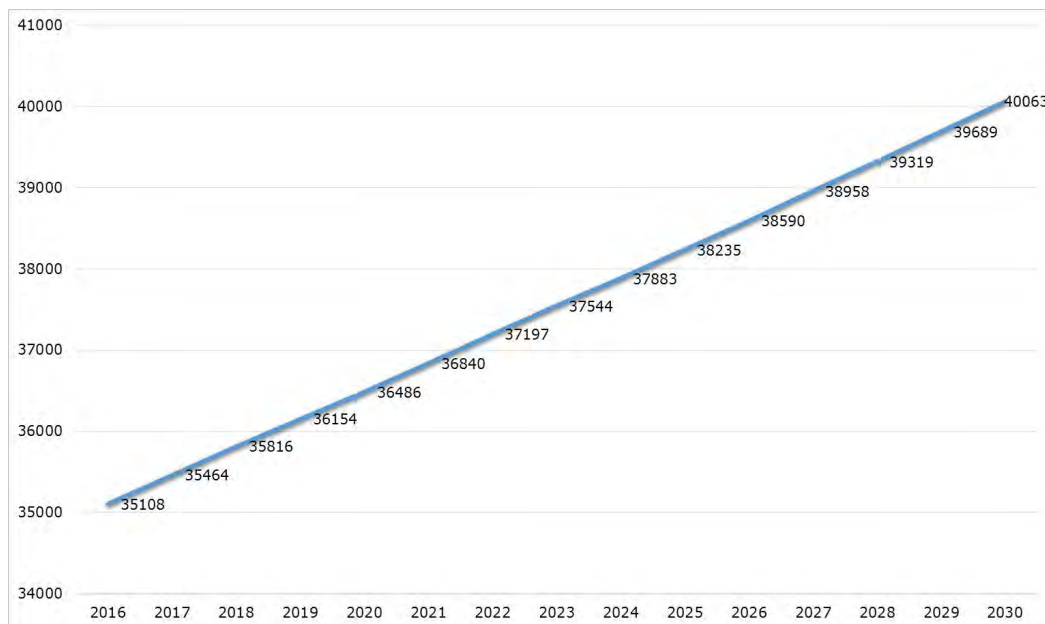
Rysunek 36 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

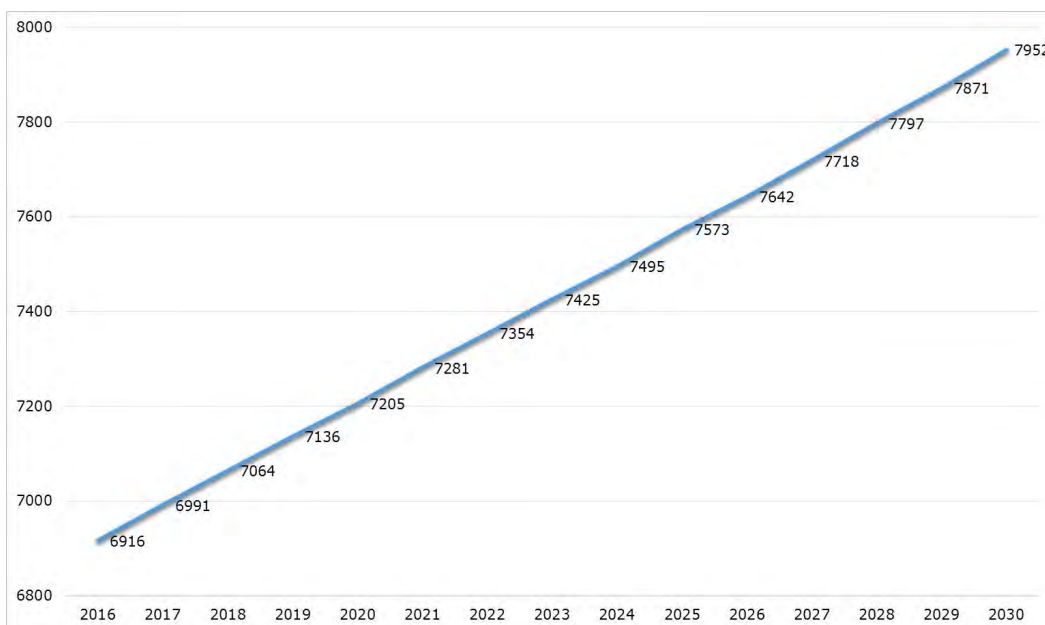


Rysunek 37 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 38 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



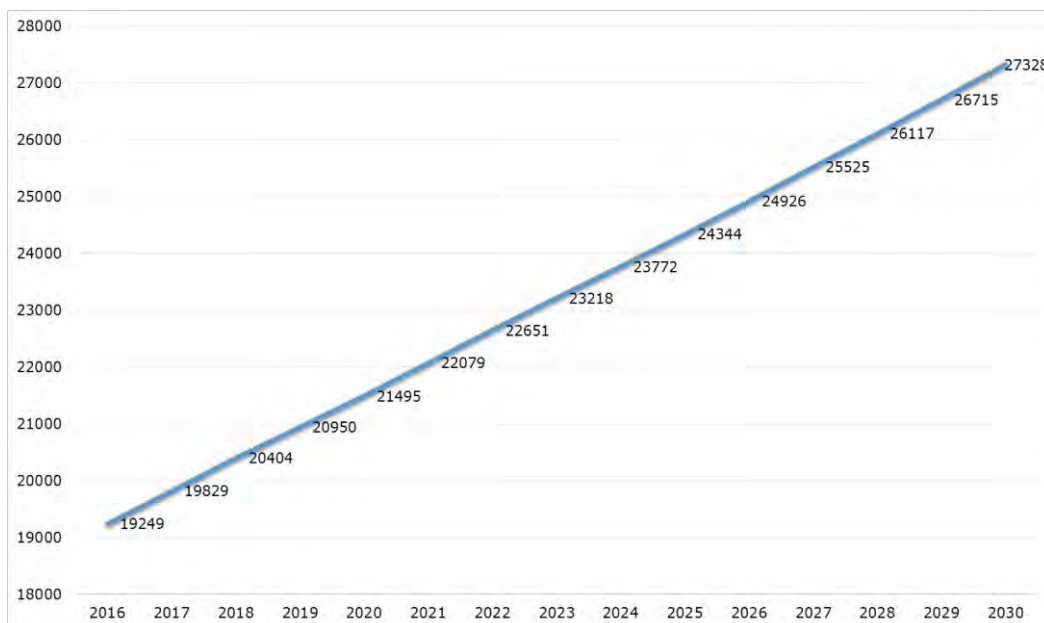


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 39 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



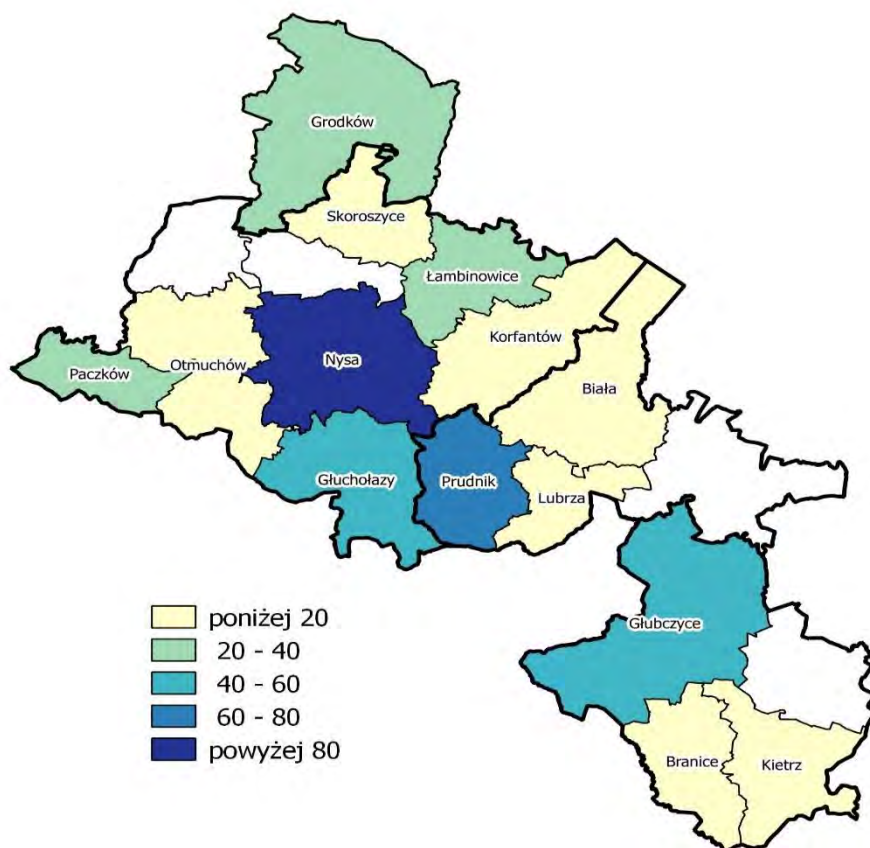
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W celu precyzyjnej analizy zasadności podejmowanych działań w zakresie transportu drogowego, należy zapoznać się z przestrzennym rozmieszczeniem generatorów ruchu. Można zauważyć, że ilość miejsc generujących ruch jest zależna od hierarchii jaką pełni gmina. W gminach o mniejszej liczbie ludności lub mniejszej powierzchni występuje ograniczony dostęp do centrów handlowych i targowisk miejskich, jako miejsc codziennego ruchu zakupowego. Występuje również ograniczony dostęp do leczenia otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku (np. parki miejskie, baseny, boiska). Może to wywołać w mieszkańcach poczucie bariery. Należy podkreślić, że w większych ośrodkach OF PN 2020, dostęp do leczenia otwartego i zamkniętego jest dla mieszkańców ułatwiony. Ilość szkół, jako element generujący ruch, również znajduje swoje odzwierciedlenie w wielkości gminy oraz liczbie miejscowej ludności.

W ośrodkach o większej liczbie mieszkańców występuje większa liczba różnego typu szkół, w ośrodkach mniejszych jest ich mniej. Gimnazja znajdują się na terenie wszystkich gmin OF PN 2020. Występuje tu zróżnicowana liczba szkół średnich (w zależności od wielkości gminy), co może utrudnić dostęp do szkolnictwa młodzieży pochodzącej z mniejszych gmin jednostek administracyjnych. Nysa jest jedynym ośrodkiem na terenie Obszaru Funkcjonalnego, w którym występuje szkolnictwo wyższe.



Rysunek 40 Rozmieszczenie przestrzenne generatorów ruchu



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Obecnie możemy zauważyć, że niektóre obszary mają ograniczoną podaż parkingową, ale zwiększony popyt parkingowy, czyli większe jest zapotrzebowanie na miejsca niż ich ilość. Narzędziem zwiększonego wykorzystania miejsc parkingowych może być stosowanie opłat za parkowanie. Wysokość opłaty i jej struktura czasowa powinna być tak skonstruowana żeby zwiększyć rotację miejsc parkingowych. Innym narzędziem może być wprowadzenie darmowego parkowania przez jakąś jednostkę czasu – np. godzinę, a każda następna godzina jest płatna i kwota ta wzrasta wraz ze wzrostem czasu parkowania. Rozwiązanie to sprawia, że osoby, które dojeżdżają do swojego celu podróży, będą korzystać jak najkrócej z miejsca parkingowego. Korzystanie z darmowego parkowania przez godzinę jest mocnym bodźcem do wykreowania większej rotacji na parkingu. Natomiast opłata kolejnych godzin powinna być wysoka, tak aby rotacji była dosyć duża. Jedną z możliwych technik jest zastosowanie papierowych zegarów parkingowych, na



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

których kierowca zaznacza godzinę rozpoczęcia parkowania, umieszczając zegar za szybą samochodu, kierowca zobligowuje się do powrotu do auta w ramach darmowego czasu parkowania, po przekroczeniu tego czasu płaci stawkę zgodnie z przyjętą polityką opłat.

4.4.3. Działania w ramach trzeciego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN* zmierzają do stworzenia bezpiecznej i spójnej sieci ciągów pieszo rowerowych.

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że na terenie OF PN 2020 w wielu miejscach brakuje chodników wzdłuż dróg, brakuje również wydzielonych tras rowerowych pomiędzy miejscowościami oraz brakuje spójnej sieci ścieżek rowerowych w centrach miejscowości, jak i na terenach rekreacyjnych.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez budowę wydzielonych ciągów pieszo rowerowych wzdłuż dróg łączących sąsiednie miejscowości, budowę ścieżek rowerowych na terenach rekreacyjnych, montaż stojaków rowerowych oraz utworzenie wypożyczalni rowerów.

Tabela 35 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	
Biała	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
Branice	– Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.
Głuchołazy	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy.
Głubczyce	– Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim. – Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.
Grodków	– Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.
Kietrz	– Budowa dróg rowerowych.
Korfantów	– Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów.
Lubrza	– Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.
Łambinowice	– Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	
Nysa	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa.– Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa.– Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych.– Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy.
Otmuchów	<ul style="list-style-type: none">– Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego.– Montaż stojaków rowerowych.– Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych.– Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym.– Wytyczenie oraz budowa chodników.
Paczków	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie.– Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.
Prudnik	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych na obszarze gminy Prudnik.– Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.
Skoroszyce	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.
Powiat głubczycki	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.
Powiat nyski	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.
Powiat prudnicki	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.
OF PN 2020	<ul style="list-style-type: none">– Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.– Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółowy wykaz inwestycji w ścieżki rowerowe w poszczególnych powiatach:

Tabela 36 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie prudnickim

powiat prudnicki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym (dojazdy do pracy, szkoły i szkoły)	<ul style="list-style-type: none">• Ścieżki w centrum Prudnika,• wzdłuż DW 414 Prudnik – Lubrza – Biała,• wzdłuż DK 40 kierunek Trzebina – Niemysłowice,• wzdłuż DK 41 kierunek Łąka Prudnicka – Laskowice.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

powiat prudnicki	
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">• Prudnik – Dębowiec,• Prudnik – Głuchołazy (przez Pokrzywną),• ścieżki rekreacyjne w obrębie Prudnika, Klasztor Ojców Franciszkanów, Jasionkowe Wzgórza,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Białą i jej sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Lubrzą i jej sołectwami.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej (np.: urząd, bank, poczta, szkoła publiczna) lub w miejscach rekreacji – Park Miejski w Prudniku, Rynek w Białej.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 37 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie nyskim

powiat nyski	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym (dojazdy do pracy, szkoły i szkoły)	<ul style="list-style-type: none">• Budowa ścieżek wzdłuż dróg powiatowych na terenie gminy powiatu nyskiego,• wzdłuż DK 41,• wzdłuż DK 46 (Paczków – Otmuchów – Nysa),• wzdłuż DW 411 Nysa – Głuchołazy.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">• Budowa ścieżki Paczków – Otmuchów – Nysa,• budowa ścieżki Głuchołazy – Prudnik (przez Pokrzywną),• renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Korfantowem i jego sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Otmuchowem i jego sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Paczkowem i jego sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Skoroszycami i jego sołectwami oraz Grodkowem,• leśnie ścieżki rowerowe na terenie gminy Nysa,• budowa ścieżek rowerowych na nasypach dawnych linii kolejowych na terenie gminy Nysa.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

powiat nyski	
	<ul style="list-style-type: none">• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Nysą i jej sołectwami.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej. Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych na terenie PN 2020

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 38 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie głubczyckim

powiat głubczycki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym (dojazdy do pracy i szkoły)	<ul style="list-style-type: none">• Wzdłuż DW 416,• wzdłuż DW 420.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">• Głubczyce – Branice – Czechy,• Głubczyce – Baborów – Kietrz – Czechy,• Branice – Uvalno (CZ),• Kietrz – Trebom (CZ),• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Branicami i jego sołectwami,• budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Kietrzem i jego sołectwami,• rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim w Głubczycach.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej.

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 39 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w gminie Grodków

gmina Grodków	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym (dojazdy do pracy i szkoły)	<ul style="list-style-type: none">• Ścieżki w centrum Grodkowa,• Grodków – Nowa Wieś Mała.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych: <ul style="list-style-type: none">• Grodków – Wójtowice – Gałączyce – do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin),• Lipowa – Osiek Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).
Infrastruktura rowerowa	Budowa miejsc do pozostawienia roweru przy obiektach użyteczności publicznej: ul. Mickiewicza, ul. Warszawska (Urząd Miejski, Kościół, Dworzec), ul. Rynek, ul. Sportowa (stadion i basen) oraz przy terenach rekreacyjnych w gminie Grodków.

Źródło: Opracowanie własne.

Wartość planowanych inwestycji w ramach 3 celu strategicznego infrastruktura pieszo – rowerowa oszacowano na **248 771 800 zł**.

W „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 zaproponowano działania mające na celu usprawnienie sieci rowerowej na terenie OF PN 2020”. Zakłada się, że budowa spójnej sieci rowerowej usprawni komunikację między miastem głównymi miastami obszaru (Nysa, Prudnik, Głubczyce), a pozostałymi gminami. Będzie wykorzystywana jako alternatywa do komunikacji samochodowej (dojazd do szkoły, pracy), w celach turystyczno-rekreacyjnych (dostęp do oferty kulturalnej czy rekreacyjnej OF PN 2020) oraz w celu ułatwienia dostępu do generatorów ruchu z obszaru objętego strategią. Inwestycje przyczynią się do wzrostu bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na Obszarze Funkcjonalnym. Możliwość przemieszczania się w ramach Obszaru Funkcjonalnego, ścieżkami rowerowymi to również szansa na poprawę stanu środowiska naturalnego. Zapewniona zostanie sprawna i efektywna infrastruktura gwarantująca dogodną dostępność komunikacyjną.

Budowa nowych ciągów rowerowych jest rozwiązaniem pożądanym przez mieszkańców OF PN 2020. Ważną kwestią, jest rozdzielenie ciągów rowerowych od jezdni (zrezygnowanie z budowania ścieżek w bezpośrednim kontakcie z jezdnią). Badania dotyczące wypadkowości wskazują, że największa ilość wypadków jakie miały dotychczas miejsce na terenie OF PN 2020, to wypadki typu pojazd-rower. Piesi



Biurowo projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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-szkola). 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, że rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerowy od samochodowego. Natomiast biorąc pod uwagę jedynie pieszych i rowerzystów, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszy od ruchu rowerowego.

Zaleca się aby inwestycje w ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym nie ograniczały się jedynie do budowy infrastruktury liniowej. **Należy wyznaczyć punkty o charakterze przystankowo-turystycznym**, gdzie zostanie umieszczona infrastruktura umożliwiająca odpoczynek – zadaszona wiata, ławy, stoły, kosze na śmieci, miejsce na grill, a także elementy informacyjne – tablice informacyjne, mapy itp. Mieszkańcy obszaru zgłaszali zapotrzebowanie na występowanie tego typu infrastruktury towarzyszącej.

Ze względu na charakter obecnych podróży rowerowych na obszarze OF PN oraz specyfikę terenu objętego opracowaniem trzeba kłaść nacisk na rozwój tras rowerowych o charakterze turystycznym. Należy zakładać, że większość przyszłych potencjalnych celów podróży to tereny rekreacyjne. Rekomendowane trasy z wyznaczonymi punktami przystankowo-turystycznymi to inwestycje o charakterze ponadlokalnym – przebiegające przez min. dwie gminy. Są to działania o bardzo dużym potencjale turystycznym i rekreacyjnym:

- Prudnik – Dębowiec – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie,
- Paczków – Otmuchów – Nysa (Jezioro Kozielno, Otmuchowskie i Nyskie),
- ścieżki rowerowe wokół jeziora Nyskiego (gmina Nysa),
- leśne ścieżki rowerowe w Nadleśnictwie Prudnik.

Ponadto rekomenduje się stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej, który stanowić będzie jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z transportu rowerowego. Prosty, czytelny, zrozumiały i, co bardzo ważne, „przyjazny” system ułatwia rowerzystom wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy miejscem początkowym a końcowym podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, lub w przypadku ścieżek



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

rowerowych o charakterze rekreacyjnym podróży o największych walorach turystyczno-krajobrazowych. Ważne jest aby przyszły użytkownik systemu mógł z niego korzystać **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony). Serwis internetowy może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Interaktywny schemat sieci ścieżek i tras rowerowych zawierający: opis tras, lokalizacje miejsc o walorach turystyczno-krajobrazowych (np. jeziora, lasy, zabytki itp.), oraz ofertę hotelowo-gastronomiczną.
- Możliwość wyboru wariantów trasy, np. w zależności od rodzaju nawierzchni, stopnia skomplikowania trasy itp.
- Możliwość wykonywania podróży łączonych np. rowery – pociąg.
- Informacje meteorologiczne.
- Zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia rowerzysty informacji o funkcjonującej sieci ścieżek rowerowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu rowerowego.
- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do serwisu, kody QR umożliwiające szybki dostęp do informacji turystyczno-rekreacyjnej.

Drogi z uspokojonym ruchem mogą być wykorzystane jako elementy integrujące istniejące i planowane ścieżki rowerowe. Drogi te są bezpiecznym miejscem do poruszania się dla rowerzystów. Analizując skalę i zakres potrzeb w systemie transportowym, uznano, iż inwestycje w dodatkową infrastrukturę dla rowerzystów na drogach z uspokojonym ruchem nie są priorytetem.

W ramach projektu przewidziano do realizacji „klasyczną infrastrukturę” rowerową. Nie przewidziano do realizacji infrastruktury „niewidzialnej” ponieważ: nadrzędny cel tworzenia infrastruktury, która dla rowerzystów jest infrastrukturą „niewidzialną” jest inny, np. strefę 30 wprowadza się przykładowo w centrach miast w celu uspokojenia ruchu, rondo z jednym pasem wprowadza się w celu uspokojenia ruchu i uniknięcia lewoskrętu. Jest to zatem infrastruktura, która „przy okazji” służy rowerzystom. Wprowadzenie danego elementu infrastruktury „niewidzialnej” do systemu musi być zatem uzasadnione z punktu widzenia transportu drogowego czy publicznego. W ramach niniejszej strategii nie przewiduje się zatem jej tworzenia.

Zaleca się jednak, aby rozważyć wprowadzenie w ścisłym centrum Nysy strefy 30, w przypadku zintensyfikowania ruchu w tym obszarze.

4.4.4. Działania innowacyjne

W poniższym punkcie zaprezentowano działania:

- Których realizacji nie uwzględniono w strategii, ale których realizację należy rozważyć w przyszłości,



MINISTERSTWO
ROZWOJU



- Które przewidziano do realizacji w strategii w niewielkim zakresie i należało by się zastanowić nad realizacją kolejnych projektów.

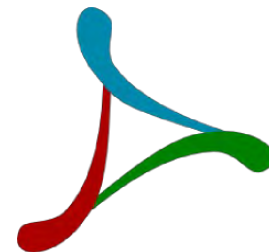
Do najważniejszych innowacyjnych rozwiązań mogących usprawnić obecny system transportowy zaliczyć należy:

1. Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) to systemy stosowane w dziedzinie transportu indywidualnego i zbiorowego, w których wykorzystuje się technologie informacyjne i komunikacyjne. Do rozwiązań należących do grupy ITS można zaliczyć: dynamiczne informacje pasażerskie, tablice zmiennej treści, sygnalizację świetlną, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne oraz rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego można rozumieć jako bezpieczeństwo związane ze zdarzeniami drogowymi lub jako bezpieczeństwo uczestników podróży (np. monitoring w pojazdach, na przystankach, w przestrzeni publicznej). Zdaniem ekspertów, na terenie OF PN 2020 należy rozważyć użycie rozwiązań ITS spowalniających ruch pojazdów, zwłaszcza w niedalekiej odległości od placówek edukacyjnych. Istnieje szereg narzędzi, które można tutaj zastosować, np. sygnalizacje wzbudzone, azyle dla pieszych czy nadzór prędkości. Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych to:

- zwiększenie przepustowości sieci ulic o 20–25%,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków o 40–80%,
- zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii o 45–70%,
- poprawa jakości środowiska naturalnego – redukcja emisji spalin o 30–50%,
- poprawa komfortu podróżowania i warunków ruchu kierowców podróżujących transportem zbiorowym oraz pieszych,
- redukcja kosztów zarządzania taborom drogowym,
- redukcja kosztów związana z utrzymaniem i renowacją nawierzchni,
- zwiększenie korzyści ekonomicznych w regionie.

2. Tele-BUS (linie giętkie). Idea systemu Tele-BUS polega na tym, że pasażer chcąc dojechać z punktu A do punktu B na terenie słabo skomunikowanego obszaru, dzwoni do dyspozytora systemu Tele-BUS i zamawia mały autobus na dany dzień i godzinę. W podobnych godzinach w różnych punktach czekają też inni pasażerowie, którzy zgłosili chęć przejazdu – na tej podstawie dyspozytor planuje trasę autobusu, który obsłuży zgłoszenia. Dzięki usłudze Tele-BUS, pasażer zyskuje możliwość ustalenia z przewoźnikiem czasu rozpoczęcia i zakończenia podróży. Nie musi więc dostosowywać się do rozkładów jazdy, nie traci czasu w oczekiwaniu na przyjazd autobusu oraz ma dowolność wyboru przystanku początkowego i końcowego w obrębie obszaru obsługiwanego przez system.



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

Linie giętkie to innowacyjne rozwiązanie mające na celu poprawę dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz efektywniejsze wykorzystanie podaży miejsc w pojazdach oraz wielkości pracy eksploatacyjnej do istniejącego popytu. Doświadczenia krajowe we wdrażaniu tego rozwiązania są niewielkie i zawężone do projektu Caravel Civitas II, w ramach którego w 2007 roku uruchomiono usługę Tele – Bus. Rozwiązanie to przyjęło się na wytypowanym przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportowej w Krakowie obszarze. Przewozy realizowane są przez MPK Kraków, a usługa została utrzymana także po zakończeniu projektu unijnego. Wprowadzenie linii giętkich umożliwia ograniczenie kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego na obszarach charakteryzującym się niskim i nieregularnym popytem na przewozy. W miejsce regularnych linii, wprowadza się przewozy taborem o niskiej pojemności, które są realizowane po telefonicznym zgłoszeniu potrzeby przemieszczenia się mieszkańców. Linie te nie posiadają stałego rozkładu jazdy, a jedynie wytypowane obsługiwane przystanki. Mieszkańcy zamawiający usługę powinni określić czas, o jakim chcą rozpocząć podróżę ze wskazanego przystanku początkowego do określonego przystanku końcowego lub czas, o jakim chcą się znaleźć na danym przystanku końcowym (podając przystanek rozpoczęcia podróży). Dyspozytor wyznacza trasę i godziny przejazdu zgodnie ze zgłoszonym popytem, mając na uwadze optymalizację przejazdu pod kątem kosztów eksploatacyjnych. W przypadku Krakowa przewozy realizowane są od godzin porannych 5.30 – 6.00 do godzin późnowieczornych 21.00 – 23.00, w zależności od rodzaju dnia (roboczy/wolny). Zamówienie tele – busa odbywa się minimum 30 minut przed realizacją planowanego kursu. Można także zamawiać usługę z wielodniowym wyprzedzeniem. Zamawiający powinien także określić liczbę pasażerów chcących odbyć podróż. Uwarunkowania wdrożenia linii giętkich:

- wytyczenie obszaru objętego usługą,
- określenie przystanków, na których realizowana jest usługa,
- ustalenie taryfy przewozowej,
- organizacja informacji pasażerskiej i akcji promującej nową usługę.

Obszar, na którym wdrażana jest usługa powinien charakteryzować się stosunkowo zwartą zabudową (nie wystąpi nadmierna wielkość pracy eksploatacyjnej oraz czasu podróży), najlepiej o charakterze jednorodnym (liczba powstających potrzeb nie będzie mocno zróżnicowana). Funkcjonowanie linii regularnych, na takich obszarach jest często wysoce nierentowne, ze względu na niski popyt. Zastąpienie linii regularnych liniami giętkimi, pozwoli na dostosowanie oferty do popytu rzeczywistego. Tabor obsługujący linie giętkie powinien być niskopojemny i dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zaletą małego taboru jest także możliwość obsłużenia obszarów niedostępnych dla dużego autobusu (ze względu na szerokość dróg lub promienie skrętu). Na obszarze objętym usługą należy wyznaczyć przystanki obsługiwane w ramach linii



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

giętkich. W celu optymalizacji kosztowej można wyznaczyć też stałe punkty postoju taboru na sieci, aby ten za każdym razem po realizacji kursu nie musiał zjeżdżać do zajezdni. Z uwagi na wygodę korzystania z tej usługi, przewozy realizowane „na telefon” powinny być objęte taką samą taryfą. Istotnym składnikiem powodzenia przedsięwzięcia jest kampania informacyjno-promocyjna, tłumacząca zasady korzystania z tej innowacyjnej w skali krajowej usługi.

Możliwości implementacji takiego rozwiązania są mocno ograniczone, a ewentualne wdrożenie wiąże się z zaangażowaniem gminy. W warunkach obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego trudno wyobrazić sobie aby przewoźnicy z obszaru Partnerstwa, wdrażali usługę podobną do krakowskiego Tele-Busa. W przypadku podjęcia takiej inicjatywy przez Partnerów, niemożliwa będzie integracja taryfowa tych przewozów. W konsekwencji należy ustanowić odrębną organizację tego typu przewozów i określić sposób ich finansowania na poziomie gminy.

3. Zaleca się również stosowanie na tablicach rozkładów jazdy QR kodów.

Odczytana przez smartfon informacja przekierowuje użytkownika na wskazaną w kodzie stronę internetową, umożliwiając mu dostęp do dokładniejszej informacji pasażerskiej. Dodatkowo, kod można wygenerować w taki sposób, by wiadomość zawierała numer infolinii pasażerskiej, przekierowanie na adres strony internetowej z umieszczoną mapą najbliższej okolicy lub do wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych. Oprócz wdrażania nowoczesnych technik informacyjnych, rozbudowie poddać należy także tradycyjny dostęp do informacji podróźnej. Będzie to szczególnie ważne dla osób posiadających **telefon komórkowy pozbawiony możliwości łączenia się z Internetem**. Zadaniem jednostki zarządzającej transportem publicznym powinno być umieszczenie danych kontaktowych na przystankach, dzięki połączeniu telefonicznemu pasażer będzie mógł uzyskać informację o kursach opóźnionych lub o wystąpieniu awarii danego środka transportu. System ten powinien być **rozszerzony o serwis SMS**. Pasażer, po wysłaniu wiadomości z telefonu komórkowego i podaniu w niej numeru przystanku (umieszczonego na tablicy przystankowej z rozkładem jazdy), otrzymywałby powiadomienie o możliwych lub prognozowanych utrudnieniach w najbliższych połączeniach transportu publicznego. By zwiększyć dostępność takiej formy powiadomień, na przystankowej tablicy z rozkładem jazdy należy także zamieścić numer przystanku zapisany kodem Braille'a. Dzięki temu osoby niewidome i słabowidzące również będą miały dostęp do szerszego zakresu informacji pasażerskiej.

4. Tabor autobusowy z napędem elektrycznym bateryjnym

Ruch drogowy, którego składnikiem jest publiczny transport zbiorowy, jest jednym z głównych czynników wpływających na ekosystem otaczający człowieka. W ramach zapewnienia wysokiej jakości usług przewozowych (również w kontekście ochrony środowiska) powinno się dążyć do wymiany lub modernizacji wieloletniego taboru



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

autobusowego. Mocno wyeksploatowane pojazdy wykazują zwiększoną emisję spalin oraz hałasu. Nierzadko zdarzają się też wycieki olejów i płynów eksploatacyjnych z silników, skrzyń korbowych, mechanizmów różnicowych oraz innych zbiorników lub przewodów. Stąd ważnym działaniem jest stopniowa wymiana taboru na młodszy, bardziej nowoczesny, spełniający ustalone normy emisji spalin (od 2009 r. pojazdy produkowane są zgodnie z normą EURO 5) oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego.

Wartym rozważenia jest wprowadzenie do obsługi poszczególnych tras autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym. Obserwowany obecnie dynamiczny rozwój konstrukcji autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym, pozwala założyć znaczący wzrost ich udziału w obsłudze transportowej miast i aglomeracji w najbliższym czasie. Dowodzą tego zagraniczne oraz krajowe praktyki związane z wdrażaniem taboru elektrycznego, np. w Jaworznie, Krakowie, Zielonej Górze, Warszawie, Ostrołęce itd. Eksploatacja takich autobusów wymaga dostosowania organizacji transportu do specyfiki zastosowanego taboru. Dotychczasowe doświadczenia związane z wdrażaniem autobusów elektrycznych do praktyki eksploatacyjnej oraz z wykonywaniem przez ten tabor przewozów pasażerów wskazują, że organizacja publicznego transportu zbiorowego i autobusowy tabor elektryczny są ze sobą dość silnie powiązane, m.in. w zakresie:

- organizacji zaplecza technicznego zajezdni autobusowej, którego zadaniem jest zapewnienie sprawnej, niezawodnej i efektywnej bieżącej eksploatacji taboru;
- układu funkcjonującej sieci linii autobusowych;
- organizacji pracy autobusów na danych liniach, a więc w zakresie realizowanego rozkładu jazdy.

Zasadniczym ograniczeniem eksploatacyjnym autobusów elektrycznych jest ich zasięg możliwy do osiągnięcia na jednym cyklu ładowania (ok. **100 km**). Wymaga to umożliwienia doładowania baterii podczas dobowej obsługi linii (przy średnim dobowym przebiegu wynoszącym ok. **300 km**). Dodatkowo, wymagane jest zapewnienie odpowiedniego czasu doładowania baterii, wynikającego z ograniczeń technologicznych zastosowanych baterii i systemu doładowania, ograniczonego planem pracy autobusu na linii (czasy postoju na przystankach pośrednich oraz w punktach krańcowych linii). Możliwe warianty doładowywania baterii na trasie to: ładowanie za pomocą pantografu (na wybranym przystanku), ładowanie z gniazdka (stacja ładowania plug-in) oraz ładowanie indukcyjne (beziprzewodowa transmisja energii elektrycznej z wykorzystaniem indukcji elektromagnetycznej).

5. Bezpieczeństwo podróży. Na bezpieczeństwo podróży składa się wiele czynników: od stanu taboru obsługującego pasażerów po wiek i doświadczenie załogi środków transportowych, a nawet warunki ruchu. Do działań poprawiających komfort psychiczny pasażerów (związany z zapewnieniem



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

bezpieczeństwa) należy głównie instalacja **systemu monitoringu wizyjnego wewnątrz pojazdów**. Rejestrowany materiał wideo umożliwia identyfikację osób zachowujących się nieprzychylnie, co wpływa na odczucia pasażerów związane z ich bezpieczeństwem w trakcie podróży. Stąd standardem powinno być instalowanie urządzeń monitoringu wewnątrz pojazdów publicznego transportu zbiorowego.

Stosowanie w środkach transportu publicznego dodatkowego wyposażenia, poprawiającego bezpieczeństwo podróży, jest zabiegiem pożądanym społecznie lecz jednocześnie nierespektowanym przez podróżnych. Pomimo sukcesywnego wdrażania pasów bezpieczeństwa w autobusach, osoby bardzo niechętnie ich używają, co w skali Europy jest raczej ewenementem. Uważa się, że prowadzenie odpowiednich kampanii reklamowych, zachęcających społeczeństwo do korzystania z możliwości zapięcia w autobusie pasów bezpieczeństwa, przyczyni się do poszerzenia zakresu ich stosowania. Dodatkowo, powinno się stosować następujące wyposażenie poprawiające bezpieczeństwo podróżnych:

- młotki pokładowe umożliwiające wybitcie oznaczonych szyb zmniejszonej hartowności (podatnych do szybkiego kruszenia się),
- wyjścia awaryjne na dachach autobusów i wagonów pociągów,
- czytelne oznakowanie ewentualnej drogi ewakuacyjnej.

6. System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)

Ważne, aby na terenie Obszaru Funkcjonalnego na szerszą skalę wprowadzić system Bike&Ride (B&R), który miałby obejmować:

- parkingi rowerowe oraz udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu;
- połączenie sieci tras rowerowych z węzłami przesiadkowymi;
- wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi należącymi do systemu Bike&Ride.

7. Carpooling czyli wspólne podróżowanie⁷. Carpooling z angielskiego oznacza "napełnianie" samochodu. Zasada jest następująca: jeśli ktoś ma wolne miejsce w aucie, zabiera pasażerów jadących w tym samym kierunku. Carpooling posiada wiele zalet. Korzysta kierowca, bo pasażerowie zwracają mu koszty paliwa. Korzystają także pasażerowie, którzy nie mają odpowiedniego połączenia komunikacją publiczną, oszczędzając czas i wygodnie podróżując.

Carpooling jest bardzo popularną formą podróżowania w krajach zachodnich, a jego początki sięgają lat 50. XX wieku. Również w Polsce w latach PRL była prowadzona kampania podwieź sąsiada – ale jej "przyczyną" była rzadkość

⁷ http://www.jedziemyrazem.pl/wspolne_dojazdy/carpooling [18.12.2015]



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

i luksusowość dobra jaki był samochód. Obecnie w krajach takich jak USA można spotkać specjalnie wydzielone pasy dla samochodów przewożących co najmniej 2-3 osoby, tzw. Pasy HOV oraz specjalne miejsca parkingowe. Duży wpływ na wzrost popularności takich "sąsiedzkich" dojazdów ma fakt że w Internecie istnieje szereg serwisów ułatwiających znalezienie towarzysza podróży. Serwisy takie są często wspierane przez lokalne władze.

4.4.5. Sugerowane tereny inwestycyjne

Na terenie OF PN 2020 zlokalizowane są dwie Specjalne Strefy Ekonomiczne: Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK” (WSSE) oraz Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE). Najwięcej terenów inwestycyjnych położonych jest w gminie Nysa – aż 169 ha. Poniższa tabela prezentuje powierzchnię terenów inwestycyjnych obu wymienionych wyżej specjalnych stref ekonomicznych.

Tabela 40 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020

Lokalizacja	Powierzchnia całkowita terenów inwestycyjnych (w ha)	Rodzaj Specjalnej Strefy Ekonomicznej
Grodków	9,42	WSSE
Nysa	169,54	WSSE
Otmuchów	16,98	WSSE
Prudnik	12,57	WSSE
Kietrz	7	KSSE
Głuchołazy	4,6	KSSE

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość terenów inwestycyjnych OF PN 2020 położona jest blisko dróg o znaczeniu ponadlokalnym, co świadczy o ich wysokiej dostępności komunikacyjnej. Ze względu na bliskość autostrady A4, szczególnie atrakcyjne wydają się tereny inwestycyjne w Grodkowie. Tereny inwestycyjne w Nysie również wyróżniają się dobrą dostępnością drogową, głównie dzięki budowanej obwodnicy miasta oraz bliskości dwóch dróg krajowych (DK 41 i DK 46).

Jednym z zadań podmiotów wchodzących w skład OF PN 2020 jest stwarzanie dogodnych warunków do inwestowania na swoim terenie. Należy zauważyć, że potencjalny inwestor przede wszystkim zwraca uwagę na dostępność komunikacyjną obszaru, na którym planuje zrealizować inwestycję. Dlatego, chcąc wspierać rozwój produkcji, usług i logistyki, gminy w pierwszej kolejności muszą zapewnić połączenie drogowe z terenami inwestycyjnymi. Dobrym przykładem jest gmina Nysa, która już zaplanowała i przymierza się do budowy sieci dróg przy nowopowstałych terenach inwestycyjnych, znajdujących się przy obecnie budowanej obwodnicy Nysy. Pracownikom firm zlokalizowanych na terenach inwestycyjnych należy stworzyć

możliwość dotarcia do pracy innym niż samochód środkiem transportu, np. piechotą, rowerem lub komunikacją publiczną.

Podsumowując, pod inwestycje najlepiej przeznaczać tereny położone blisko głównych ciągów drogowych. W szczególności rekomenduje się wyznaczenie terenów pod inwestycje przy:

- istniejącej obwodnicy Grodkowa i Głubczyc
- budowanej obwodnicy Nysy
- planowanej obwodnicy Kietrza.

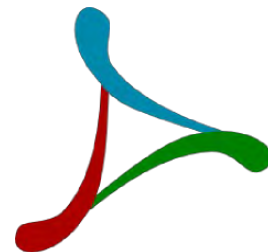
Ważnym zadaniem gmin jest budowanie dróg bezpośrednio na terenach inwestycyjnych, tak aby łączyły one każdą z działek przeznaczonych pod inwestycje z drogą główną. Projektując nowe drogi należy pamiętać, aby uwzględniać przy nich chodniki i ścieżki rowerowe. Należy również umożliwić pracownikom dojeżdżanie do pracy komunikacją zbiorową.

4.4.6. Sugerowane tereny mieszkaniowe

Lokalizację terenów przeznaczonych obecnie pod budownictwo mieszkaniowe determinują dokumenty planistyczne, takie jak Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Najbardziej atrakcyjne pod względem komunikacyjnym są tereny zlokalizowane blisko centrów miast, ponieważ są to obszary dobrze skomunikowane drogowo i z reguły posiadające dobrze funkcjonującą komunikację publiczną. Problemem jaki można zaobserwować na takich terenach jest deficyt miejsc parkingowych. Obszary oddalone od centrów miejscowości są przeznaczone głównie pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne. Nie występuje tu problem braku miejsc parkingowych, jednak obszary te często charakteryzują się bardzo słabą dostępnością komunikacyjną (drogi gruntowe) oraz nierzadko całkowitym brakiem występowania komunikacji publicznej.

Polityka rozwoju mieszkalnictwa w gminach powinna uwzględniać kierunki rozwoju w tym zakresie. W szczególności system transportu publicznego, a także planowane inwestycje drogowe powinny rozwijać się na obszarach, na których powstają nowe budynki. To gmina powinna podążać za potrzebami mieszkańców, czyli dostosowywać system transportu publicznego do zgłaszanego popytu. Jediną formą oddziaływania władz samorządowych na kierunki rozwoju mieszkalnictwa jest Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego. Ze względu na ścisłą i historyczną zabudowę w centrach miejscowości, budownictwo mieszkaniowe powinno rozwijać się poza ścisłymi centrami.

Przy istniejącym lub planowanym drogowym układzie komunikacyjnym, nowe obszary zabudowy mogą być umiejscawiane przy każdej drodze publicznej. Planowanie powinno odbywać się z uwzględnieniem obowiązujących dla danej kategorii drogi przepisów dotyczących linii zabudowy oraz sposobu obsługi komunikacyjnej tych obszarów:



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

- linia zabudowy na obszarach zabudowanych i niezabudowanych, obowiązująca lub nieprzekraczalna, powinna być odpowiednio oddalona od krawędzi jezdni danej kategorii;
- dla zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu drogowego (hałas, spaliny), linię zabudowy powinno się odsuwać dalej niż wynika to z przepisów, szczególnie dotyczy to dróg klasy G i niższych na obszarach zabudowanych (np. nowa linia zabudowy co najmniej 20 m od krawędzi jezdni);
- w przypadku występowania historycznej linii zabudowy, dla zapewnienia ładu urbanistycznego, powinna ona pozostać bez zmian;
- przy drogach klasy A, S, GP i na głównych ciągach komunikacyjnych – wskazane jest stosowanie pasów zieleni izolacyjnej, tak by zniwelować uciążliwości, szczególnie akustyczne, związane z ruchem drogowym i w ten sposób nie powodować konieczności budowy ekranów akustycznych; natomiast przy pozostałych klasach dróg działania takie mogą być rekomendowane w uzasadnionych przypadkach;
- ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz unikanie przejazdów tranzytowych, obsługa terenów przyległych do dróg klasy GP i G powinna odbywać się wyłącznie poprzez skrzyżowania i bezpośrednio z dróg niższych klas lub dróg serwisowych.

W przypadku transportu publicznego, lokalizacja nowych obszarów zabudowy mieszkaniowej powinna uwzględniać następujące elementy:

- dostępność do istniejącej i planowanej sieci dróg wyższych klas – A, S, GP i G, która pozwoli na szybkie, komfortowe i bezpieczne dotarcie do głównych ośrodków gospodarczych województwa, a w przypadku miast, funkcjonalny układ dróg dojazdowych do centrum oraz głównych tras;
- lokalizacja stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych, przystanków komunikacyjnych oraz planowanych parkingów typu P+R czy B+R;
- lokalizacja węzłów przesiadkowych, pozwalających na przesiadkę co najmniej z samochodu czy roweru na transport autobusowy lub kolejowy.

Gminy powinny stymulować rozwój terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne poprzez:

- budowę dróg dojazdowych wraz z chodnikami i oświetleniem;
- budowę ścieżek rowerowych i podłączenie ich do istniejącej sieci dróg rowerowych;
- organizację komunikacji zbiorowej.

Podsumowując, kształtując nowe tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej powinno się brać pod uwagę lokowanie ich na obszarach atrakcyjnych dla przyszłych mieszkańców, których istniejący i planowany układ komunikacyjny oraz transportowy w sposób funkcjonalny i bezpieczny pozwala

na dojazd do centrum miasta (w przypadku miejskich obszarów zurbanizowanych) i do głównych ośrodków gospodarczych (w przypadkach małych miast i wsi).

4.4.7. Rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań, które mogą zachodzić w wyniku realizacji kierunków działań projektowanego dokumentu

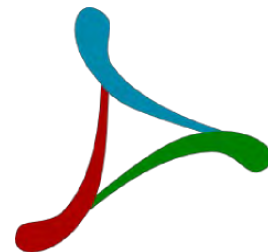
W Prognozie oddziaływania na środowisko projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r* największy wpływ na środowisko zidentyfikowano przy realizacji przedsięwzięć związanych z przebudową/budową infrastruktury drogowej. Minimalizacja zagrożeń wynikających z oddziaływania transportu drogowego na środowisko przyrodnicze to przede wszystkim ustalenie lokalizacji drogi w miejscu najmniej kolizyjnym z ostojami i naturalnymi korytarzami migracyjnymi zwierząt. Działanie takie możliwe jest przy planowaniu inwestycji po nowym śladzie drogowym.

Przy inwestycjach w infrastrukturę liniową, możliwe jest zastosowanie środków minimalizujących. Do działań minimalizujących możliwych do zastosowania praktykuje się budowę przejść umożliwiających migrację zwierząt adaptacja istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla tych zwierząt. Dobrze zlokalizowane i wykonane przejścia dla zwierząt umożliwiają wykorzystywanie siedlisk rozciętych szlakiem komunikacyjnym przez lokalne populacje oraz przemieszczanie się osobników migrujących na dalekie odległości. Zapobieganiu wchodzenia zwierząt na jezdnie oraz kierowaniu ich ku przejściom służą grodzienia (siatka o odpowiedniej wielkości oczek, płotki dla płazów) oraz instalacja akustycznych i odbłaskowych urządzeń do płoszenia zwierząt. Dla zabezpieczenia płazów, gadów i małych ssaków przed wchodzeniem na jezdnie, na odcinkach gdzie ustawiono ekrany akustyczne, ważne jest szczelne posadowienie tych elementów, bez szczelin przy gruncie.

Efekt barierowy i liczba wypadków z udziałem zwierząt zależna jest od natężenia ruchu i prędkości jazdy. Ograniczenie prędkości jazdy jest jednym ze sposobów ochrony szlaków migracji. Zapewnienie ochrony zwierząt podczas realizacji inwestycji drogowych związane jest także z dostosowaniem terminu wykonywania prac w czasie poza okresem rozrodu i migracji płazów, lęgów ptaków oraz rozrodu i wychowu młodych ssaków. Dlatego tak istotne jest rozpoznanie chronionych gatunków flory, fauny i siedlisk przyrodniczych występujących w pasie i w okolicy planowanej inwestycji, wykonywane na etapie oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć.

Ponadto w Prognozie oddziaływania na środowisko sformułowano generalne zasady zapobiegania i ograniczania oddziaływań powstających na etapie realizacji i eksploatacji zadań, do których należą:

- na etapie realizacji prac i użytkowania należy stosować najlepsze dostępne technologie;
- należy w sposób odpowiedni zabezpieczać ewentualne place budowy;



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

- należy stosować środki zapobiegające zwiększonej emisji hałasu np. poprzez stosowanie rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych;
- należy ograniczyć do niezbędnego minimum prace prowadzone w sąsiedztwie obszarów chronionych w myśl ustawy o ochronie przyrody, lasów, cieków i zbiorników wodnych;
- należy ograniczać liczbę drzew podlegającą wycince, a w przypadku konieczności usunięcia wykonywać nasadzenie kompensujące;
- w miarę możliwości stosować podczyszczanie wód deszczowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych w separatorach substancji ropopochodnych;
- należy dążyć do umożliwienia infiltracji wód opadowych do gruntu;
- należy stosować materiały energooszczędne;
- należy w racjonalny sposób korzystać z zasobów wodnych;
- należy ograniczać zmiany stosunków wodnych;
- należy minimalizować ilość wytwarzanych odpadów i ilości odpadów poddawanych unieszkodliwianiu poprzez składowanie.

4.5. Plan finansowania

W perspektywie unijnego okresu programowania na lata 2014-2020, w dziedzinie transportu nacisk położony jest na czystą komunikację. Realizowane będą inwestycje zarówno w infrastrukturę (np. budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i tabor. Preferowane będzie łączenie obu rodzajów projektów. Finansowane będą też projekty, których założeniem jest inwestowanie w infrastrukturę komplementarną – inteligentne systemy transportowe, integrację istniejących środków transportu oraz dostosowanie komunikacji do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Realizacja inwestycji zaplanowanych w Strategii winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)*, dokumencie stworzonym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (styczeń 2013). Należą do nich:

- **krajowe środki publiczne**, tj. budżet państwa, Krajowy Fundusz Drogowy – KFD, Fundusz Kolejowy – FK, państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – NFOŚiGW, budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego;
- **środki unijne** – w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz innych źródeł zagranicznych;
- **środki prywatne inwestorów** m.in. w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego;
- **kredyty komercyjne i pożyczki**.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Biorąc pod uwagę aktualny stan prac nad dokumentami programowymi – zatwierdzone programy operacyjne, brak uszczegółowień oraz szczegółowych zasad realizacji konkursów (katalogi kosztów kwalifikowalnych, kryteria wyboru projektów) – w opracowaniu zasygnalizowano możliwe źródła finansowania projektów realizowanych przez Partnerstwo Nyskie. Na późniejszym etapie realizacji działań konieczna będzie jednak szczegółowa analiza każdego przedsięwzięcia pod kątem możliwości aplikowania o dane dofinansowanie oraz szans na uzyskanie wsparcia.

Analiza oparta została o obowiązujące wytyczne. Przytoczono zapisy następujących dokumentów programowych:

- **Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020**, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- **Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020**, zakres: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, wersja nr 1. Dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Opolskiego uchwałą na 385/2015 z dnia 19 marca 2015 r.
- **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020**, 16 grudnia 2014 r.
- **Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020**, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- **Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2014-2020**, sierpień 2014 r.
- **Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020**, czerwiec 2015 r.

4.6. Ramy organizacyjne transportu zbiorowego

4.6.1. Zmiany w systemie dotowania ulg za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego

Dotychczasowe rozwiązanie w zakresie uzyskiwania przez przewoźników autobusowych dopłaty za straty poniesione z tytułu stosowania ustawowych ulg za przejazd oparte były o regulacje ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z póź. zm.), a w szczególności art. 8a tej ustawy. Zgodnie ze wskazaną regulacją, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane były z budżetu państwa, przekazywane przewoźnikom przez samorządy województw właściwych ze względu na miejsce zamieszkania lub siedziby przewoźnika albo wykonywania przewozów. Dopłata ta stanowi różnicę pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi, a zatem przewoźnik nie ponosił strat z tytułu



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

stosowania ulgi wynikającej z ww. ustawy lub innych ustaw szczególnych. O dopłaty mógł ubiegać się przewoźnik, który spełniał następujące warunki:

1. Przewoźnik posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym wydane zgodnie z przepisami prawa,
2. Stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych,
3. Zawarł umowę z samorządem województwa określającą zasady przekazywania przewoźnikom dopłat.

W praktyce oznaczało to, że każdy przewoźnik, który wykonywał przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym, który stosował ulgi ustawowe (ze względu na ciężary na nim obowiązek) mógł ubiegać się o uzyskanie dopłaty po spełnieniu ww. warunków, tj. posiadania zezwolenia, kasy fiskalnej oraz zawarcia umowy z samorządem województwa. Prawo do uzyskania rekompensaty finansowej obejmowało zatem dużą grupę przewoźników, niezależnie od tego czy byli to przewoźnicy będący własnością samorządów czy przewoźnicy prywatni, wykonujący regularne przewozy.

W tym miejscu należy podkreślić, iż ustawa nie uzależniała prawa do dopłaty od uzyskania statusu operatora zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

Niedawne nowelizacje ustaw transportowych: ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego znacząco zmieniły sytuację przewoźników, w szczególności zmiana tej ostatniej znacząco wpływa na charakter dotacji dla przewoźników w zakresie ulg ustawowych. Usunięto z niej mianowicie wspomniany uprzednio art. 8a. Oznacza to, iż od 1 stycznia 2017 roku o dopłaty do ulgowych przewozów ubiegać będą mogły się jedynie podmioty, które zawrą umowę o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem publicznego transportu zbiorowego w danym regionie, czyli operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Wynika stąd, że dotacje przysługiwać będą jedynie ściśle wyznaczonym podmiotom, wybranym zgodnie z właściwą procedurą regulowaną ustawą i które zawrą umowę z organizatorem – właściwą jednostką samorządu terytorialnego. Przewoźnicy, którzy nie będą wykonywać przewozów użyteczności publicznej, a co za tym idzie nie zawrą umowy z organizatorem (głównie przewoźnicy prywatni działający na podstawie potwierdzenia zgłoszenia wykonywania przewozów) nie będą mogli zwrócić się o rekompensatę od udzielanych ulg ustawowych. Niewątpliwie znacząco ograniczy to liczbę przewoźników, którzy będą uprawnieni do finansowej rekompensaty.

Zasady rozliczania ulg określone zostaną każdorazowo w umowie zawieranej pomiędzy operatorem a organizatorem, a ze względu na usunięcie art. 8a ustawy samorząd województwa przestaje być podmiotem, który przyznaje dotacje bezpośrednio na podstawie wniosków przewoźników. To organizator otrzymywać



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

będzie środki przeznaczone na dotację, które następnie będą przekazywane operatorowi zgodnie z umową. Dotychczasowe dotacje z budżetu państwa na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w zakresie regularnego przewozu osób przyznawane będą do dnia 31 grudnia 2016 roku.

Pomimo, iż nowe zmiany zaczną w pełni funkcjonować w 2017 roku, już dziś dostrzegany jest problem dotowania ulg dla przewoźników operujących na niewielkim obszarze. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego, na które ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązek sporządzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (szczegółowo - art. 9 ww. ustawy) wyznaczenie na jego potrzeby sieci komunikacyjnej (w tym linii komunikacyjnych) umożliwia wybór przewoźników – operatorów obsługujących dane linie, a co za tym idzie zawarcie umowy i uregulowanie kwestii ulg. W przypadku obszarów nieposiadających szczegółowego planu transportowego nie będzie możliwy wybór operatora w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, co zamknie drogę np. małym regionalnym PKS do ubiegania się o rekompensaty za straty poniesione z tytułu stosowania ustawowych ulg, dlatego można spodziewać się, iż podmioty niezobligowane do sporządzania planów transportowych będą w praktyce decydować się na ich wykonanie.

4.6.2. Minimalnych poziomów obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa

Biorąc pod uwagę uwarunkowania transportowe oraz wyniki przeprowadzonej diagnozy stanu publicznego transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020 należy uznać stan obecny obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa za **stan minimalny**. Trzeba przy tym zauważyć, że obecny poziom obsługi poszczególnych miejscowości **nie zaspokaja** w pełni aktualnych potrzeb mieszkańców obszaru funkcjonalnego.

Poprawa standardu obsługi jest jednym z zadań publicznego transportu zbiorowego. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego. Standard usług przewozowych musi uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

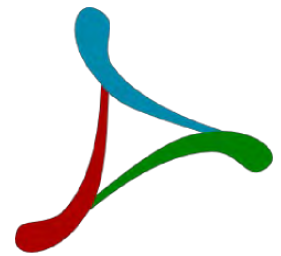
- dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
 - standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
 - optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
 - dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
 - możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
 - komfort jazdy pasażerów,
 - czystość pojazdów i przystanków,
 - ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych zostały zdefiniowane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego i charakteryzują się następującymi wielkościami:

- **punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %**
- **średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.**
- **przesiadkowość na średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż**
- **4 osoby na m² powierzchni przeznaczanej do stania.**

Osobną kwestią jest dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp. Zgodnie z zapisami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

1. Odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2. Usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:

- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
- lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,

3. Odpowiedniej organizacji przystanku:

- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,

4. Stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:

- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

4.6.3. Optymalne ramy organizacyjne transportu zbiorowego w OF PN2020

Odpowiedzialność za prawidłowe zorganizowanie lokalnego transportu leży przede wszystkim w kompetencji gminy i powiatu. Szczególnie istotne dla funkcjonowania regionu jest umożliwienie mieszkańcom przemieszczania się nie tylko w ramach zamkniętego obszaru, ale również pomiędzy gminami i powiatami. Ze względu na umiejscowienie i specyfikę, część gmin nie jest w stanie samodzielnie zapewnić lokalnego transportu, stąd konieczne jest zacieśnienie współpracy pomiędzy gminami oraz powiatami w tym zakresie. Realizacji potrzeb podróźnych nie sprzyja wielość przewoźników i różnorodność taryf przez nich stosowanych. Aby wypracować rozwiązania konieczne dla realizacji celów Partnerstwa, zalecane jest utworzenie na obszarze jego działalności zintegrowanego systemu taryfowego. Niniejsze opracowanie zawiera kilka propozycji rozwiązań, zróżnicowanych ze względu na możliwości finansowe Partnerów oraz zakres planowanej integracji.

4.6.3.1. Potencjalne problemy prawne

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego na terenie Partnerstwo Nyskie 2020 jest zadaniem niezwykle trudnym i wymagającym dużego zaangażowania ze strony Partnerów. Dotychczas występujące w Polsce rozwiązania nie odpowiadają w pełni specyfice obszaru objętego Partnerstwem. Zintegrowane systemy taryfowe stosowane są najczęściej na obszarach aglomeracji miejskich (Kraków, Gdańsk) bądź w skupiskach miast i gmin miejskich (KZK GOP), w których integracja następuje w ramach komunikacji miejskiej, ewentualnie komunikacji miejskiej i kolei. Teren Partnerstwa charakteryzuje różnorodność obszarów, na których organizowany jest



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

transport – tylko w jednej gminie funkcjonuje komunikacja miejska (MZK Nysa), w pozostałych gminach publiczny transport zbiorowy organizowany jest w ramach umów zawieranych przez organizatorów z operatorami (PKS Głubczyce, PKS Brzeg, Arriva, PKS Nysa) oraz przewozów komercyjnych.

Obowiązujący stan prawny nie pozwala na pełną integrację taryfową, ze względu na konieczność honorowania ustawowych i samorządowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Komunikacja miejska, gminne i powiatowe przewozy pasażerskie oraz kolej zobowiązane są stosować odmienne reżimy prawne, stąd na dzień dzisiejszy nie istnieje możliwość całkowitego ujednoczenia taryfy – np. studenci podróżujący komunikacją miejską mogą korzystać z 50% zniżki, jednak kiedy poruszają się komunikacją gminną, nieobjętą komunikacją miejską, przysługuje im zniżka w wysokości 51%. Nie ma zatem na dzień dzisiejszy, przy obecnym sposobie organizacji transportu publicznego, prawnej możliwości wprowadzenia jednej spójnej taryfy przewozowej na całym obszarze Partnerstwa. Nie wyklucza to jednak przynajmniej częściowego zintegrowania stawek taryfowych stosowanych przez przewoźników, a co za tym idzie, wspólnej organizacji transportu lokalnego.

4.6.3.2. Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych

Zintegrowanie taryfowe na obszarze Partnerstwa to przede wszystkim wyzwanie dla Partnerów. Obszar Partnerstwa to zarówno gminy jak i powiaty o różnej wielkości. Organizacja transportu lokalnego dla tak zróżnicowanego obszaru wymaga czasu, wysiłku i chęci ze strony Partnerów dla wypracowania kompromisu.

Rozwiązaniem najprostszym, inicjującym współpracę pomiędzy Partnerami, jest zawiązanie porozumienia transportowego przez przewoźników lokalnych. Jest to opcja korzystna zwłaszcza dla jednostek samorządu terytorialnego, które posiadają podmioty wewnętrzne wykonujące transport publiczny. Celem tych podmiotów jest przede wszystkim realizowanie zadań publicznych w zakresie wykonywania przewozów regularnych, dlatego często są to jednostki nierentowne, dotowane przez samorząd, stanowiące duże obciążenie dla lokalnego budżetu.

Zakres zawartego porozumienia może być różny – zależy od woli i potrzeb przewoźników. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest wzajemne honorowanie biletów na wybranych przez przewoźników liniach komunikacyjnych czy odcinkach tras. Porozumienie może obejmować zarówno bilety jednorazowe jak i miesięczne, w zależności od specyfiki trasy. Wybrane bilety obydwu przewoźników będą obowiązywały także w autobusach drugiego przewoźnika. W porozumieniu przewoźnicy ustalają przede wszystkim sposób rozliczania tak wykonywanych przewozów – podziału zysków uzyskanych z tytułu wykonanych przewozów. Zaletą takiego rozwiązania jest brak oddziaływania na dotychczas stosowane przez przewoźników ulgi.

Kolejna propozycja to zawarcie porozumienia przez przewoźników lokalnych, celem utworzenia dodatkowego, wspólnego biletu. Bilet ten uprawniałby podróżnych do korzystania z transportu na trasach wskazanych przez przewoźników – sygnatariuszy porozumienia, z możliwością przesiadania się w ramach przewozów



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

różnych przewoźników. Byłaby to oferta alternatywna dla aktualnych ofert przewoźników, która nie wpływałaby na obecnie stosowane taryfy, ulgi czy rozkład jazdy. Jak wynika z przeprowadzonych badań, podróżni wskazują konieczność posiadania kilku biletów jako szczególnie uciążliwą w ramach transportu lokalnego. Wspólny bilet stanowiłby znaczne ułatwienie dla dotychczasowych podróżnych i byłby sposobem na pozyskanie nowych klientów.

Proponowany bilet może przyjąć dowolną formę, zarówno biletu jednorazowego jak i miesięcznego. Rozwiązaniem optymalnym zdaje się być bilet czasowy, uprawniający do swobodnego przemieszczania się transportem organizowanym przez przewoźników w czasie wskazanym na bilecie, z dowolną liczbą przesiadek (np. bilet kilkugodzinny lub całodniowy).

Powyższe rozwiązanie nie generuje dodatkowych kosztów, poza tymi niezbędnymi do stworzenia biletu (opracowanie graficzne, druk) oraz ustalenia jego ceny i sposobu podziału zysku ze sprzedaży. Poza niewątpliwymi zaletami, jakimi jest prostota i niewielki koszt, należy zaznaczyć, że taki bilet miałby charakter komercyjny i stanowiłby dodatkowy przychód dla przewoźników. Rozwiązanie nie stanowiłoby zatem przewozu o charakterze użyteczności publicznej i w konsekwencji nie podlegałoby dotowaniu z budżetu z tytułu stosowanych ulg.

4.6.3.3. Możliwość zintegrowania publicznego transportu zbiorowego – przewozów kolejowych i autobusowych – w formie wspólnego biletu.

Brak współpracy pomiędzy przewoźnikami, odmienne taryfy biletowe czy brak możliwości szybkiej przesiadki i sprawnego dotarcia do celu powodują brak zainteresowania wśród podróżnych publicznym transportem zbiorowym. Podróżny, który musi nabyć kilka różnych biletów, często nie decyduje się na skorzystanie z usług publicznych przewoźników i wybiera transport indywidualny.

Nie ma prawnych przeciwwskazań do tworzenia przez przedstawicieli różnych gałęzi transportu wspólnych rozwiązań komunikacyjnych. Bilety aglomeracyjne, coraz częściej stosowane w obszarach wielkomiejskich, łączą przede wszystkim transport miejski podmiejski z koleją. Takie bilety łączone można wprowadzić również na terenie PN 2020, odpowiednio dostosowując je do skali przewozu i potrzeb regionu dla którego byłyby ustanawiane.

Na dzień dzisiejszy jedyny problem praktyczny, jaki generują przepisy, polega na niejednorodnych stawkach procentowych ulg ustawowych, których stosowanie jest obligatoryjne w przypadku przewozów realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego. Ulgi, określone głównie w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tj. Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z późn. zm.), określone są osobno dla każdego rodzaju przewozów (kolejowy, autobusowy i komunikacja miejska). W przypadku transportu kolejowego i autobusowego będą to stawki z w/w ustawy – 95%, 93%, 78%, 51%, 49%, 37%, 33% (ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej). Pomimo tożsamer z pozoru stawki, często zależnie od rodzaju transportu



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

zniżka będzie odmienna dla tej samej grupy osób, np. w przypadku jednorazowych przejazdów, dzieciom w wieku do lat 4 w pociągu przysługiwać będzie zniżka w wys. 100% ceny biletu, natomiast w komunikacji autobusowej zwykłej i przyspieszonej – 78% (chyba że dziecko nie korzysta z oddzielnego miejsca do siedzenia). W przypadku komunikacji miejskiej najczęstszą ulgą będzie 50% i 100%, co wynika z odrębnych przepisów (np. ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym, ustawy o systemie oświaty, ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora).

Wspólny bilet składałby się z sumy dwóch elementów składowych, obejmujących koszt biletu na każdy rodzaj transportu połączony w całość, z zastosowaniem ulg dla każdego elementu osobno. Za przykład można przyjąć bilety dla grupy objętej zniżką: „dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej (...) – nie dłużej niż do 24 roku życia” – czyli uczniów. Przyjmując, iż głównym celem wprowadzenia biletu jest zintegrowanie komunikacji autobusowej z koleją, bilet dla uczniów wyglądałby następująco:

- bilet jednorazowy obejmujący transport kolejowy i autobusowy – 37% ulgi na bilet kolejowy + 100% wartości normalnego biletu autobusowego,
- bilet miesięczny obejmujący transport kolejowy i autobusowy – 49% ulgi na bilet kolejowy + 49% ulgi na bilet autobusowy,
- bilet jednorazowy obejmujący transport kolejowy i komunikację miejską – 37 % ulgi na bilet kolejowy + 50% wartości biletu normalnego komunikacji miejskiej,
- bilet miesięczny obejmujący transport kolejowy i komunikację miejską – 49% ulgi na bilet kolejowy + 50% wartości biletu normalnego komunikacji miejskiej.

Powyższy przykład pokazuje niedoskonałość rozwiązania zastosowanego przez ustawodawcę, niemniej jednak nie powoduje to niemożliwości jego wprowadzenia. To od przewoźników zależy, czy zdecydują się na bilety jednorazowe czy miesięczne – zależnie od specyfiki regionu na którym odbywają się przewozy, niemniej jednak zalecanym rozwiązaniem byłby bilet okresowy, drukowany indywidualnie dla każdego pasażera, a zatem bilet imienny. Przewoźnik, zgodnie ze wskazaniem podróżnego wydawałby imienny bilet z uwzględnieniem przysługujących podróżnemu ulg, w oparciu o przedstawiony przez podróżnego dokument uprawniający do zniżki. Zależnie od potrzeb, cena biletu może zostać uzależniona od liczby kilometrów, lub zasięgu przewozu. Choć proces samego ustalenia wartości biletu zdaje się być skomplikowany, rozwiązanie może przynieść wymierne korzyści. Niewątpliwie zwiększy to komfort podróżnych, co może zachęcić do częstszego korzystania z usług publicznego transportu.

4.6.3.4. Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy

- a) Gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Obowiązek zapewniania mieszkańcom gminnych przewozów pasażerskich często jest sporym obciążeniem dla gminy i jej budżetu. Gmina rzadko posiada własny tabor i środki zapewniające jej samodzielną obsługę transportu lokalnego. W przypadku kiedy gmina nie posiada podmiotu wewnętrznego – przewoźnika będącego własnością gminy, gmina jako organizator transportu ma obowiązek w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dokonania wyboru operatora, który będzie wykonywał przewozy na jej rzecz.

Zasadniczo gmina obowiązana jest dokonać wyboru przewoźnika w sposób otwarty - poprzez procedurę przetargową na podstawie ustawy Prawo Zamówień Publicznych lub w drodze koncesji na usługi. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku implementacji Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, przewiduje jednak wyjątkowe okoliczności, w których gmina może samodzielnie dokonać wyboru przewoźnika i bezpośrednio zawrzeć z nim umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy, organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę w przypadku gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględniając powyższe, gminy mogą niekiedy bezpośrednio zdecydować się na przewoźnika, który będzie realizował przewozy zgodnie z ich potrzebami i oczekiwaniami. Niezależnie od trybu, gmina może skorzystać z usług podmiotu całkowicie komercyjnego - takiego wyboru dokonała gmina Prudnik, która korzysta z usług Arriva na wybranych liniach komunikacyjnych (wybrany w drodze przetargu nieograniczonego). Alternatywnie organizator może nawiązać współpracę z którymś z podmiotów wewnętrznych należących do okolicznych jednostek samorządu terytorialnego.

Powyższe porozumienie pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego w praktyce składa się z dwóch etapów. Strony inicjują współpracę poprzez podjęcie odpowiednio przez gminę i powiat uchwał w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Następnie, już z udziałem podmiotu wewnętrznego – przewoźnika, zawierają trójstronną umowę



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Obecnie Powiat Nyski poprzez Radę Powiatu podjął uchwały o nawiązaniu współpracy z Gminą Pakosławice oraz Gminą Skoroszyce, których ostatecznym rezultatem ma być wykonywanie przez PKS Nysa gminnych przewozów pasażerskich na terenie tych gmin.

Powyższe rozwiązanie niesie ze sobą bezsporne korzyści zarówno w strefie finansowej, jak i w zakresie rozwoju Partnerstwa. Niewątpliwie zlecenie przewozów podmiotom lokalnym będącym własnością samorządów jest niekiedy jedynym ratunkiem dla ich funkcjonowania, gdyż w kontekście zmieniającej się charakterystyki współczesnego transportu, coraz bardziej opierającego się na transporcie indywidualnym, podmioty te często borykają się z problemami finansowymi, a ich zadłużenie stanowi obciążenie dla samorządowych budżetów. Podmioty takie jak PKS Nysa wykonują również powiatowe przewozy pasażerskie na terenie gmin. Zasadnym wydaje się więc zlecenie wykonywania dodatkowego transportu jednostce, która częściowo funkcjonuje już w obszarze lokalnego transportu. Jest to również rozwiązanie niewątpliwie korzystne ze względu na możliwą lokalną współpracę pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, co zwiększa integrację transportową regionu.

b) Integracja wielu podmiotów w świetle wykonywania publicznego transportu zbiorowego

Współpraca w zakresie publicznego transportu zbiorowego może przyjmować różnorodny kształt organizacyjny. Jednym z możliwych rozwiązań jest nawiązanie współpracy pomiędzy przewoźnikami, poprzez zawiązanie porozumienia taryfowego lub utworzenie związku przewoźników. Na terenie Partnerstwa funkcjonuje 5 głównych przewoźników: MZK Nysa (w zakresie komunikacji miejskiej na terenie gminy Nysa) oraz PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg oraz Arriva. W obecnej sytuacji faktyczno-prawnej mało prawdopodobnym jest, aby wszyscy przewoźnicy dobrowolnie zawiazali współpracę. Część z nich stanowi jednostki zewnętrzne wobec gmin i działa na podstawie umów zawartych z gminami lub powiatami. Są to przede wszystkim przedsiębiorcy działający w oparciu o konkurencyjność prezentowanych ofert.

Lokalny transport, stanowi zadanie własne gminy o charakterze obowiązkowym. Może być on organizowany przez gminę samodzielnie, lub w drodze porozumienia gmin czy związku międzygminnego. Gminy posiadające zdolność do samodzielnego zapewnienia transportu zbiorowego na swoim obszarze to przeważnie duże gminy o charakterze miejskim, posiadające wystarczające zaplecze w postaci samorządowego zakładu budżetowego czy spółki komunalnej, za pomocą których gmina jest w stanie zapewnić mieszkańcom transport publiczny. Gminy, które nie są zdolne do wykonywania transportu, wybierają jedną z form współpracy z gminami ościennymi, np. w drodze porozumienia, w którym gmina powierza innej wykonywanie zadań publicznych objętych porozumieniem. Druga gmina przyjmuje wówczas na siebie prawa i obowiązki związane z zadaniami gminy pierwszej, mając



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

często obowiązek uczestniczenia w kosztach realizacji powierzonego zadania – czyli wykonywania przewozów regularnych.

Porozumienia wskazane powyżej funkcjonują już obecnie na terenie Partnerstwa Nyskiego. MZK Nysa realizuje obsługę komunikacji miejskiej na terenie miasta Nysa. Jest podmiotem wewnętrznym, spółką komunalną, której wyłącznym właścicielem jest gmina Nysa. Posiada własny tabor i strukturę organizacyjną, sprawnie funkcjonującą na terenie gminy. Niewątpliwie racjonalnym jest więc nawiązywanie współpracy z Nysą przez gminy ościenne (takie jak Otmuchów), które nie są zdolne samodzielnie zapewnić transportu na swoim terenie bez ponoszenia kosztów znacznie przewyższających ich możliwości finansowe. W takim porozumieniu, gminy przenoszą wykonywanie transportu publicznego na gminę zobowiązującą się, ustalając jednocześnie ewentualną odpłatność za wykonywanie usług. Analogiczne rozwiązanie mogą stosować gminy w porozumieniu z innymi operatorami, np. z PKS'ami świadczącymi usługi przewozowe.

Należy jednak pamiętać, że w zakresie wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na drodze porozumienia powiat może scedować wykonywanie zadań z zakresu przewozów lokalnych na gminę, ale nigdy odwrotnie.

Wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich – przewozów międzygminnych niewykraczających poza granicę powiatu – należy do zadań własnych powiatu. Podobnie jak w przypadku gmin, powiaty mogą zawierać stosowne porozumienia z powiatami sąsiadującymi, celem przekazania jednemu z nich wykonywania transportu międzygminnego. Podobnie jak w przypadku porozumień gminnych, zawierane porozumienie powinno określać przede wszystkim podział kosztów realizacji zadań publicznych i ewentualny podział przychodów czerpanych z przewozów.

Proponowanym rozwiązaniem, najkorzystniejszym z punktu widzenia zacieśniania współpracy pomiędzy Partnerami, jest utworzenie związku międzygminnego pomiędzy gminami - Partnerami. Jest to opcja najdalej idąca w zakresie integracji, pozwalająca na wspólne decydowanie przez gminy o kierunku rozwoju lokalnego transportu, nie tylko w zakresie utworzenia wspólnej taryfy przewozowej, ale potencjalnie również wspólnych rozkładów jazdy, organizacji węzłów przesiadkowych, dystrybucji i promocji usług etc.

Związek międzygminny uważany jest za najbardziej zaawansowaną formę współdziałania jednostek samorządu terytorialnego. Utworzenie związku skutkuje bowiem powstaniem odrębnej osoby prawnej. Ponadto, przepisy prawa dopuszczają do udziału w związkach międzygminnych również miasta na prawach powiatu. Zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego określają, które zadanie należące do zakresu ich działania będzie wykonywane wspólnie i w tym celu tworzą związek, na który przenoszą wykonywanie tego zadania. Warto podkreślić, że od momentu utworzenia to związek przejmuje na siebie odpowiedzialność za realizację przekazanych zadań. Związek działa w oparciu o przyjęty przez rady zainteresowanych gmin statut. Organem stanowiącym i kontrolnym związku jest Zgromadzenie związku, w którego skład wchodzi wójtowie gmin (burmistrzowie,

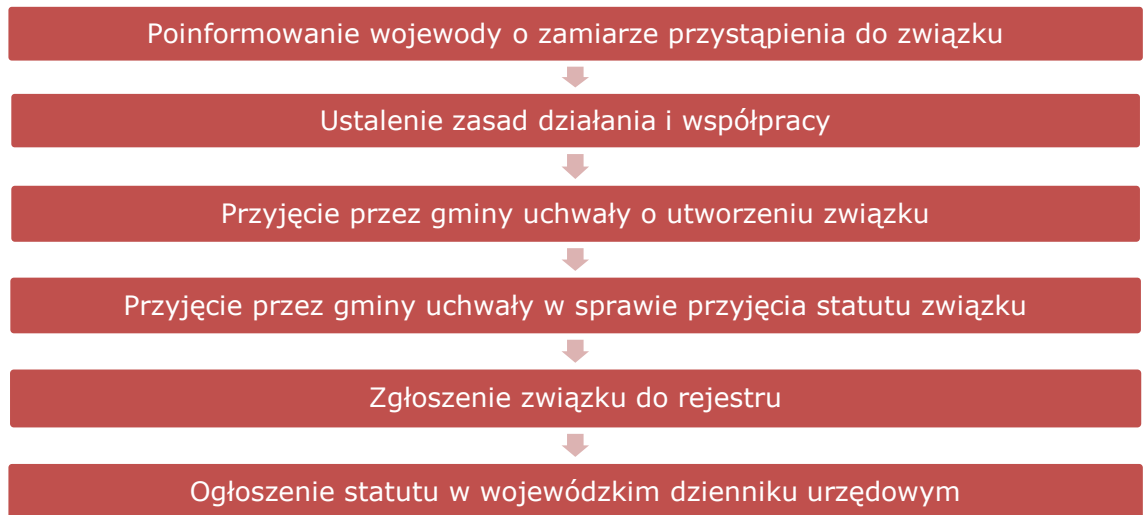


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

prezydenci miast) wchodzących w skład związku. Spośród swoich członków zgromadzenie wybiera Zarząd związku, który będzie operował jako organ wykonawczy. Po zarejestrowaniu związku, z dniem ogłoszenia statutu związek międzygminny nabywa osobowość prawną i może rozpocząć wykonywanie działalności w ramach realizacji celów, dla których został powołany.

Rysunek 41 Powstanie związku międzygminnego



Źródło: Opracowanie własne.

4.6.3.5. Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Powołanie związku nie powoduje automatycznie integracji w zakresie transportu lokalnego. To w jakich obszarach nastąpi przekazanie kompetencji związkowi zależy od skłonności gmin do integracji oraz ich chęci do aktywnego udziału w tworzeniu i realizacji wspólnej polityki transportowej. Istotną rolę odgrywać będą również możliwości finansowe gmin – członków związku.

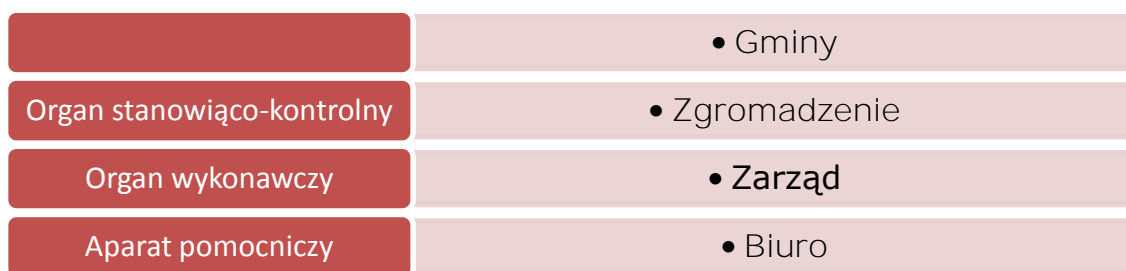
Zgromadzenie związku międzygminnego to najistotniejszy organ z punktu widzenia integracji. Jest organem stanowiącym i kontrolnym związku, decydującym o kierunkach, w jakich zmierzać będą działania związku, w szczególności realizacja zadań statutowych. Poza podejmowaniem uchwał o charakterze „organizacyjnym”, tj. w sprawach dotyczących członkostwa w związku, planowania finansowego, zasad zarządzania majątkiem, wysokości stawki dla obliczenia składki członkowskiej gmin etc., to do zgromadzenia należeć będzie uchwalenie wspólnej taryfy za usługi transportu lokalnego.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 42 Struktura organizacyjna związku



Źródło: Opracowanie własne.

Związek międzygminny może utworzyć w ramach swojej struktury jednostkę organizacyjną – zarząd transportu, która zajmie się analizą aktualnych potrzeb transportowych związku, planowaniem i realizacją usług przewozowych oraz ogólną organizacją działań związku.

Poprzez zawiązanie przez gminy związku międzygminnego i przystąpienie do tego związku, gminy przekazują związkowi swoje prawa i obowiązki, które łączą się z wykonywaniem zadania publicznego, które zostało przez gminy związkowi powierzone. Oznacza to, że związek wykonuje je we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność, przy pomocy swoich organów. W kontekście utworzenia zintegrowanej taryfy to związek (a nie gminy) podpisywałby umowy z operatorami transportu lokalnego. Przewoźnik, który byłby zainteresowany wykonywaniem przewozów, musiałby uwzględnić taryfy ustalone przez związek, a zatem konkurencja pomiędzy przewoźnikami opierałaby się nie na kryterium ceny, ale przede wszystkim na jakości świadczonych usług.

Działalność związku nie musi ograniczać się do ujednoczenia taryfy. W przypadku pozytywnego odzewu ze strony gmin i porozumienia w sprawie pogłębienia integracji transportowej, utworzona jednostka organizacyjna mogłaby zająć się również projektowaniem linii komunikacyjnych, ustalaniem rozkładów jazdy, kontrolowaniem jakości usług przewozowych czy zawieraniem umów z przewoźnikami.

4.6.3.6. Zintegrowany system taryfowy

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego w dużej mierze zależy od określenia przez członków związku potrzeb właściwych dla ich obszaru. Należy uwzględnić zróżnicowany potencjał społeczny i gospodarczy gmin, odmienne doświadczenia posiadane przez gminy w zakresie organizacji i zarządzania transportem, zróżnicowany poziom cen, ilości i jakości organizowanych lub zamawianych usług publicznego transportu zbiorowego przez poszczególne gminy, a także przewidywane rozbieżne oczekiwania gmin, co do pożądanej ilości i jakości transportu, oraz kosztów jego funkcjonowania.

W obecnej sytuacji docelową integrację można podzielić na dwie sfery: komunikacji miejskiej oraz transportu lokalnego w zakresie przewozów regularnych. Jedynie gmina miejska Nysa posiada infrastrukturę i jednostkę organizacyjną



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

realizującą komunikację miejską w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Funkcjonuje ona na stosunkowo ograniczonym terenie i, ze względu na uregulowania prawne, stosuje stawki taryfowe ustalone niezależnie przez Radę Miasta Nysa, z uwzględnieniem szeregu ulg wynikających z przepisów szczególnych. W pozostałym obszarze Partnerstwa przewozy regularne wykonywane są przez przewoźników wybranych przez gminy do wykonywania gminnych przewozów pasażerskich i właśnie w tym zakresie zachodzi wyraźna możliwość integracji systemu taryfowego.

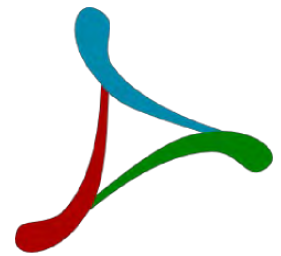
Gminy, po dokonaniu analizy finansowej i wzajemnego zapotrzebowania na połączenia pasażerskie, mogą określić wspólną taryfę dla przewozów lokalnych, która stopniowo zostanie wdrożona na terenie partnerstwa. Jak wynika z analizy przedstawionej w rozdziale poprzedzającym, każdy przewoźnik obecnie stosuje własną taryfę i jak wynika z zestawienia, o ile średnie ceny biletów normalnych Arriva Sp. z o.o. oraz PKS Głubczyce są do siebie zbliżone, tak różnica pomiędzy cenami oferowanymi przez PKS Nysa i PKS Brzeg wynosi ok. 2 złote. Jest to sytuacja niekorzystna przede wszystkim dla podróżnych. Wprowadzenie wspólnej taryfy z pewnością zadowoli pasażerów, ponadto może być to pierwszy krok do wprowadzenia wspólnego systemu biletowego w przyszłości.

4.6.3.7. Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Stosownie do sposobu integracji wybranego przez Partnerów, koniecznym może okazać się podzielenie obszaru Partnerstwa Nyskiego na strefy taryfowe, np. strefę miejską, podmiejską i obwodową. Niezbędne jest również określenie rodzaju systemu taryfowego ściśle związanego z rodzajem przyjętej integracji. W zależności od wybranego rozwiązania, korzystnym może okazać się przyjęcie systemu opartego na biletach jednorazowych, działających na obszarze ograniczonym do jednej lub kilku linii komunikacyjnych (rozwiązanie wskazane dla małych obszarów integracji, np. w ramach porozumień międzygminnych), na biletach czasowych, ważnych na wielu liniach komunikacyjnych w ograniczonym przedziale czasowym (zaleca się np. w przypadku porozumień taryfowych przewoźników) oraz system mieszany, będący połączeniem obu tych rozwiązań, z możliwym również zastosowaniem dodatkowego wspólnego biletu (optymalny system dla związku międzygminnego).

4.6.3.8. Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów

Procesy związane z integracją taryfową, a co za tym idzie podziału środków ze sprzedaży biletów pomiędzy poszczególnych organizatorów i operatorów (przewoźników) będzie wymagało zastosowania rozwiązań organizacyjno – technicznych, umożliwiających pełną identyfikację i rejestrację wykorzystania biletów zintegrowanych. Operator sprzedający bilet zintegrowany jednorazowy lub miesięczny część przychodu przekaze innemu operatorowi obsługującemu tą samą trasę, na której dany bilet będzie wykorzystany. Podział wpływów ze sprzedaży



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

będzie wyznaczany proporcjonalnie do cen biletów obowiązujących w pojazdach operatorów na odcinkach, na które dany bilet zostanie wydany.

Etapy kolejne wiążą się z koniecznością zapewnienia systemów rejestrujących przejazdy z wykorzystaniem biletów jednorazowych, kodowanych na nośnikach elektronicznych. Przychód ze sprzedaży biletu jednorazowego będzie podzielony np. proporcjonalnie do składowych jego ceny. Należna część dla organizatora (operatora) komunikacji gminnej lub powiatowej zostanie najpierw przekazana wspólnemu organizatorowi przewozów pasażerskich, który po rozliczeniu zwróci ją właściwemu organizatorowi (operatorowi) linii, na której została zrealizowana część podróży przesiadkowej z biletem zintegrowanym.

Funkcjonowanie biletów zintegrowanych okresowych wiązać się będzie z wyposażeniem pojazdów operatorów o urządzenia rejestrujące podróże pasażerów lub z wykonywaniem cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej i potoków podróży. Uzyskiwane dane będą pozwalały na ustalenie wykorzystania biletów wieloprzejazdowych w aspekcie częstotliwości, długości i zasięgu podróży. W pierwszym etapie operator sprzedający bilet zintegrowany okresowy, przekaże odpowiednią część przychodu organizatorowi przewozów, który rozdzieli ją na pozostałych operatorów, z pojazdów których korzystali posiadacze przedmiotowego biletu.

4.6.3.9. Dotacje i rekompensaty

Odrębnym elementem finansowania przewozów pasażerskich będzie ich współfinansowanie przez organizatora. W przypadku niepokrycia kosztów funkcjonowania operatora (przewoźnika) z tytułu wpływu ze sprzedaży biletów oraz dopłat do biletów ulgowych na poszczególnych liniach będzie potrzebna wypłata rekompensaty ze strony organizatora. Zasada wypłaty rekompensaty powinna być zgodna z rozporządzeniem 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku i powinna być obliczona wg. wzoru:

$$\begin{array}{l} A \\ \text{Przychody operacyjne i zrównane z nimi} \\ B \\ \text{Koszty działalności operacyjnej} \\ C = A - B \\ \text{Wynik (zysk/strata) na sprzedaży} \\ D \\ \text{Pozostałe przychody operacyjne} \\ E \\ \text{Pozostałe koszty operacyjne} \\ F = C + D - E \\ \text{Wynik (zysk/strata) na działalności operacyjnej} \\ G \\ \text{Przychody finansowe} \\ H \end{array}$$



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Koszty finansowe

$$I = F + G - H$$

Wynik (zysk na działalności gospodarczej) finansowy brutto
J

Podatek dochodowy

$$K = J - I$$

Wyliczenie kwoty rekompensaty

L

Rozsądny zysk na działalności gospodarczej

$$M = K + L$$

Wyliczenie kwoty rekompensaty z uwzględnieniem rozsądnego zysku

REKOMPENSATA:

Suma wszystkich ponoszonych kosztów na działalności operacyjnej oraz kosztów finansowych związanych z wykonywaniem powierzonych usług

Minus

Suma wszystkich przychodów z działalności operacyjnej oraz przychodów finansowych związanych z wykonywaniem powierzonych usług

Plus

Podatek dochodowy

Plus

Rozsądny zysk (ustalona procentowa stopa zwrotu z kapitału własnego za ostatni zamknięty rok obrotowy)

Zasada współfinansowania dopłat przez poszczególnych partnerów do poszczególnych linii powinna być odzwierciedleniem liczby pasażerów korzystających z danej linii z wykorzystaniem odniesienia, że dla przejazdów realizowanych wewnątrz gminy płatnikiem będzie gmina, natomiast dla przejazdów realizowanych pomiędzy gminami będzie Starostwo. Szczegółowa weryfikacja kierunków przejazdu pasażerów będzie możliwa dzięki zastosowaniu urządzeń rejestrujących podróże pasażerów lub dzięki wykonywaniu cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej i potoków podróży.

Przedstawione propozycje dotyczące sposobu podziału środków ze sprzedaży biletów oraz wyznaczania wysokości dopłat i rekompensat nie stwarzają żadnych przeszkód przyłączania do systemu nowych Partnerów (przewoźników komercyjnych, sąsiednich organizatorów). W przypadku rozszerzenia zakresu działalności systemu o nowe jednostki administracyjne będzie konieczne stosowne porozumienie pomiędzy operatorami. W przypadku przyłączenia do systemu nowych Partnerów (przewoźników komercyjnych) niezbędne będzie ich wyposażenie w urządzenia rejestrujące podróże pasażerów i włączenie ich do systemu wzajemnych rozliczeń.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4.6.3.10. Dalsza integracja transportu

Jak już zostało to wcześniej podkreślone, działalność związku międzygminnego utworzonego przez Partnerów celem wykonywania publicznego transportu zbiorowego nie musi ograniczać się do wprowadzenia wspólnej taryfy. Gminy na etapie tworzenia związku określają zadania i cele jakie realizować będzie związek. Wydaje się naturalnym, iż w przypadku osiągnięcia porozumienia co do ujednoczenia taryfy za przewozy lokalne, kolejnym krokiem byłoby wprowadzenie spójnych graficznie biletu i rozkładu jazdy. Wskazana jest również koordynacja układu linii komunikacyjnych na terenie Partnerstwa, co niewątpliwie ułatwi wykonywanie przewozów, w szczególności w sytuacji, w której linia obejmuje więcej niż jedną gminę. Sporym udogodnieniem dla pasażerów byłoby utworzenie wspólnego, zsynchronizowanego rozkładu jazdy – wybierani przez organizatora według właściwej procedury operatorzy przewozów wykonywaliby je na określonych liniach, według określonego przez związek rozkładu.

W przypadku utworzenia przez związek międzygminny zarządu transportu, który pełniłby funkcję niejako koordynatora systemu transportu, organ ten dysponowałby analizami transportu i informacjami na temat lokalnych potrzeb transportowych. Z punktu widzenia realizacji zadań i potrzeb lokalnych gminy, korzystne jest dążenie do integracji transportu zbiorowego i transportu indywidualnego. Tworzenie centrów przesiadkowych czy parkingów dla samochodów, infrastruktury rowerowej może stanowić dodatkową korzyść z integracji w przyszłości.

4.6.4. Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, obszar Partnerstwo Nyskie jest obszarem zróżnicowanym i niejednorodnym w zakresie realizowanych usług transportowych. Wielość niezależnych przewoźników nie sprzyja funkcjonalności transportu lokalnego - wiąże się z różnymi biletami, w różnych cenach, brakiem zsynchronizowanych rozkładów jazdy, nieopłacalnością wykonywania przewozów na niektórych liniach komunikacyjnych. Aby poprawić efektywność transportu publicznego i zachęcić podróżnych do korzystania z transportu zbiorowego zalecane jest podjęcie przez Partnerów działań zmierzających do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych.

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego jest realną szansą na zacieśnienie współpracy pomiędzy Partnerami w zakresie transportu. Pomimo częściowych przeszkód prawno-organizacyjnych, w szczególności dotyczących ulg ustawowych, możliwe jest częściowe zharmonizowanie działalności transportowej, w zakresie określonym przez Partnerów. Zależnie od zaangażowania i woli Partnerów niniejsze opracowanie proponuje szereg rozwiązań prawnych, umożliwiających integrację na obszarze Partnerstwa. Od rozwiązania zakładającego poszerzenie obecnej oferty przewozowej – wzajemne honorowanie biletów, wspólny bilet, z jednoczesnym utrzymaniem dotychczasowego status quo w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego - opcja ta jest w dużej mierze zależna od przewoźników i wyrażenia przez nich chęci podjęcia współpracy, po rozwiązanie,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

które zakłada utworzenie niezależnego podmiotu, który przejąłby organizowanie transportu lokalnego. Gminy przekazując związkowi decydowanie o kształcie polityki transportowej regionu Partnerstwa i czynnie współpracując w ramach związku mają szansę na zbudowanie spójnego systemu transportu publicznego, odpowiadającego nie tylko ich indywidualnym potrzebom, ale i zbiorowym wymaganiom stawianym przez Partnerstwo.

Biorąc pod uwagę specyfikę obszaru, zdolność finansową członków Partnerstwa oraz aktualny stan prawny, optymalne rozwiązanie będzie znajdować się pośrodku, pomiędzy wspomnianymi powyżej rozwiązaniami. Najprostsze funkcjonalnie zdaje się zawieranie porozumień pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za transport. Porozumienia międzygminne, międzypowiatowe oraz porozumienia pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego, można określić jako swoisty kompromis, spełniający zarówno warunek integracji pomiędzy Partnerami, jak i nieobciążający radykalnie budżetów samorządowych. Porozumienie zakłada przekazanie wykonywania transportu lokalnego przez podmiot odpowiedzialny innemu podmiotowi. Część Partnerów posiada własne zaplecze komunikacyjne w postaci własnego taboru. Z kolei część gmin charakteryzuje mała powierzchnia i ograniczony budżet. Wszystkie te podmioty jednakowo obciążone są obowiązkiem wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na poziomie gminnym i powiatowym. Nawiązanie współpracy w postaci porozumienia jednocześnie zapewnia jednej z jego stron dodatkowy dochód, a drugiej pozwala na zawarcie umowy na korzystniejszych warunkach bez konieczności organizowania własnego taboru czy dokonywania wyboru w drodze przetargu, który nie gwarantuje wyboru oferty mieszczącej się w granicach możliwości finansowych organizatora przewozów transportu zbiorowego. Takie porozumienie umożliwia zapewnienie obsługi transportowej przynajmniej na minimalnym poziomie, a ponadto w przypadku dalszego rozwoju przewozów i zwiększenia ilości pasażerów, pozwala na stopniowe redukcję kosztów własnych organizatora i zwiększenie samofinansowości wykonywanych przewozów.

Należy również zaznaczyć, że Partnerzy realizując działania zmierzające do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych powinni mieć na uwadze, że znaczna część pasażerów to ludzie zagrożeni wykluczeniem społecznym oraz osoby niepełnosprawne, co nie może zostać pominięte przy kreowaniu cen biletów na transport publiczny. Niezależnie od wyboru sposobu integracji wykonywania przewozów, podmioty odpowiedzialne winny również dążyć do radykalnego odmłodzenia taboru – m.in. przez pozyskanie środków zewnętrznych na zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Optymalny sposób wykorzystania nowego taboru to obsługa linii użyteczności publicznej na terenie OF PN.

Wszystkie proponowane rozwiązania umożliwiają nawiązanie współpracy i otwierają drogę do dalszej integracji. Żadne z rozwiązań nie ogranicza nowym Partnerom udziału we wspólnym publicznym transporcie zbiorowym, niezależnie od wybranej formy i zakresu integracji. Być może działania ustawodawcy umożliwią ponadto pełną integrację taryfową w niedalekiej przyszłości.



5. Wdrażanie strategii

5.1. Układ podmiotowy oraz ramy czasowe realizacji przedsięwzięć

Podmiotami odpowiedzialnymi za wdrożenie Strategii będą poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Partnerstwo Nyskie 2020.

Partnerstwo Nyskie 2020 zostało zapoczątkowane podpisaniem listu intencyjnego pomiędzy gminą Nysa a powiatem nyskim w dniu 19.07.2012 r. Celem jego powstania było wspólne rozwiązywanie problemów demograficznych. Następnie do PN 2020 zapraszano kolejne samorządy wchodzące w skład powiatów: nyskiego, prudnickiego, głubczyckiego oraz brzeskiego. Umowę Partnerstwa podpisano 25.03.2013 r.

W realizację Strategii włączone będzie szerokie grono interesariuszy reprezentujących m.in. jednostki podległe Partnerom Projektu – gminne jednostki użyteczności publicznej, wydziały zajmujące się inwestycjami drogowymi, Zarządy Dróg Powiatowych, samorząd województwa opolskiego oraz jego jednostki – Zarząd Dróg Wojewódzkich, przewoźnicy – PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva, MZK Nysa, PKP TLK S.A., przewoźnicy prywatni, policja itp. Dla osiągnięcia zamierzonych celów istotna będzie współpraca ponadregionalna, w tym współpraca zagraniczna z innymi samorządami, instytucjami i środowiskami społeczno-gospodarczymi, funkcjonującymi głównie w Republice Czeskiej. Oprócz tego interesariuszami Strategii, a więc podmiotami/osobami, które z jednej strony mogą mieć wpływ na wdrażanie Strategii, a z drugiej mogą czerpać korzyści z jej realizacji, są użytkownicy OF PN: osoby fizyczne (mieszkańcy, turyści), instytucje oraz podmioty gospodarcze.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

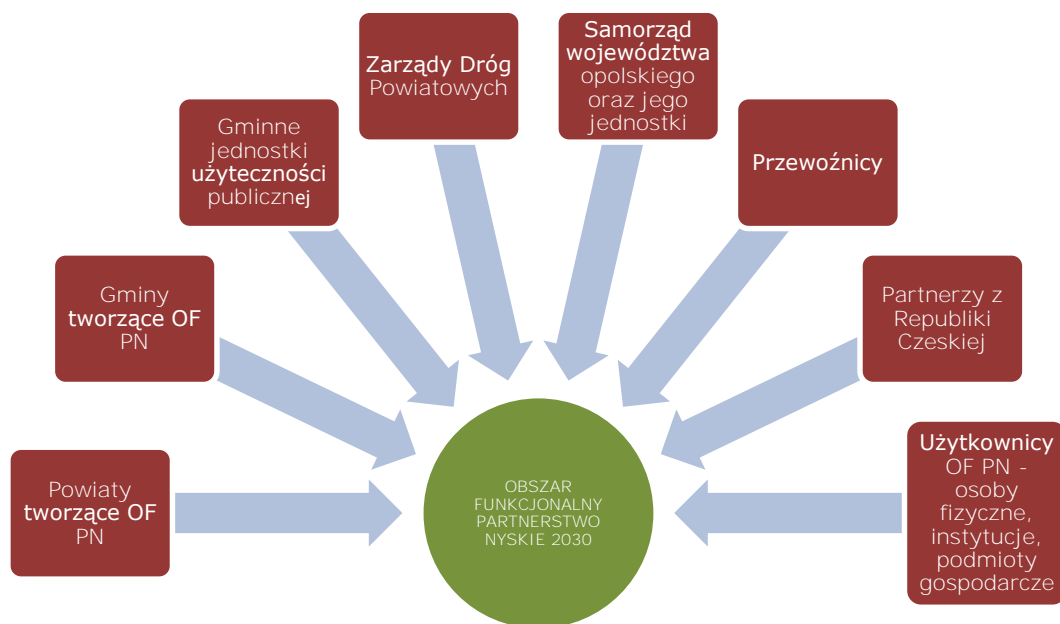


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 43 Interesariusze strategii



Źródło: Opracowanie własne.

W strategii działania zaplanowano do roku 2030. W tak długim okresie czasu, uwarunkowania realizacji przedsięwzięć mogą ulec zmianie, stąd realizacja projektów może zostać przyspieszona, bądź opóźniona. Należy pamiętać o bieżącym monitoringu i ewaluacji Strategii oraz o wprowadzaniu zmian do dokumentu.

W poniższych tabelach wskazano podmioty odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych przedsięwzięć oraz ramy czasowe ich realizacji.

Tabela 41 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji drogowych oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	gmina Biała	2017
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	gmina Biała	2017-2020
Remont dróg na terenie gminy Biała	gmina Biała	2018-2020



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa drogi Włodzienin - Wiechowice (do przejścia granicznego)	gmina Branice	2017-2022
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice	gmina Branice	2017-2022
remont nawierzchni i przebudowa dróg powiatowych i wojewódzkich	gmina Branice	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice	gmina Branice	2017-2022
Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice	gmina Branice	2017-2022
Dokończenie budowy obwodnicy miasta	gmina Głubczyce	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	gmina Głuchołazy	2018-2022
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg	gmina Grodków	2017-2022

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków	gmina Grodków	2017-2020
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza	gmina Kietrz	2017-2022
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica	gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów	gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i drogi dojazdowej do DK 40	gmina Lubrza	2017
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	gmina Łambinowice	2017
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	gmina Łambinowice	2017-2020
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie	gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa	gmina Nysa	2018-2022
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej	gmina Nysa	2018-2022
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2020
Budowa połączenia drogowego od DW 411 w miejscowości Podkamień do budowanej obwodnicy Nysy w ciągu DK 41	gmina Nysa	2018-2022
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego	gmina Nysa	2017-2020
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu	gmina Nysa	2018-2022
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie	gmina Nysa	2017-2020

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych	gmina Otmuchów	2017-2020
Remont dróg gminnych oraz powiatowych	gmina Otmuchów	2017-2020
Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej)	gmina Otmuchów	2018-2022
Wyznaczenie pasów do lewoskrętu	gmina Otmuchów	2017
Oznakowanie skrajni jezdni	gmina Otmuchów	2017
Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe	gmina Otmuchów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów	gmina Paczków	2017-2020
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków	gmina Paczków	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017-2020
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej	gmina Prudnik	2017-2020
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2020
Budowa obwodnic miasta Prudnik	gmina Prudnik	2018-2020
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2020
Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów	gmina Prudnik	2017
Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik	gmina Prudnik	2017-2022



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych	gmina Skoroszyce	2017-2020
Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu: Sidzina ul. Radziechowska z DK 46	gmina Skoroszyce	2017-2020
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego	powiat nyski	2017-2022
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej	powiat nyski	2017-2022
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku	powiat prudnicki	2017-2020
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim	powiat prudnicki	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych	powiat prudnicki	2017-2022
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego	powiat głubczycki	2017-2022

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 42 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. parkingów oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała	gmina Biała	2017-2020
Budowa nowych parkingów w gminie Branice	gmina Branice	2017-2022
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych	gmina Grodków	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Budowa nowego parking w centrum gminy Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice	gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	gmina Otmuchów	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich	gmina Paczków	2017-2020
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych	gmina Prudnik	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce	gmina Skoroszyce	2017-2020
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim	powiat głubczycki	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	powiat prudnicki	2017-2020

Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 43 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. infrastruktury przystankowej oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała	gmina Biała	2017
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych	gmina Branice	2017
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych	gmina Głucholazy	2017
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze	gmina Kietrz	2017
Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych	gmina Korfantów	2017
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice	gmina Łambinowice	2017
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017 - 2018
Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników	gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych	gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok autobusowych	gmina Paczków	2017
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy	powiat prudnicki	2017 - 2018
Przebudowa zatok autobusowych	gmina Prudnik	2017
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie	gmina Prudnik	2016

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania)		
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017 - 2018
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce	gmina Skoroszyce	2017 - 2018
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	powiat nyski	2017
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020	OF PN 2020	2016
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej	OF PN 2020	2018 - 2019
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej	OF PN 2020	2016 - 2017
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa	OF PN 2020	2016 - 2017

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 44 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. przebudowy dworców oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Modernizacja dworca PKP w m. Głuchołazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób	gmina Głuchołazy	2016 - 2018



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojść pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.		
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	gmina Głubczyce	2016 – 2018
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	gmina Grodków	2016 – 2018
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji (działka nr 1133 obszar 0,4993 ha).	gmina Otmuchów	2016 – 2018
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).	gmina Paczków	2016 – 2018
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy	gmina Prudnik	2016 – 2018

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.		

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 45 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz ramy czasowe ich realizacji

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie	gmina Nysa	2016 – 2018
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP	gmina Prudnik	2016 – 2018

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 46 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji w ciągi piesze i rowerowe oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice	gmina Branice	2017-2019
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim	gmina Głubczyce	2017



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

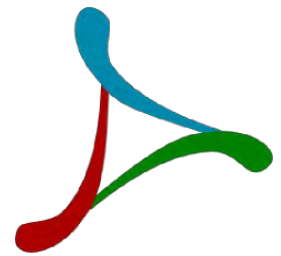
Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2022
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych	gmina Grodków	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych	gmina Kietrz	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic	gmina Lubrza	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	gmina Łambinowice	2017-2022
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów	gmina Łambinowice	2017-2022
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych	gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej Nysa - Głuchołazy	gmina Nysa	2017-2022
Wytyczenie oraz budowa chodników	gmina Otmuchów	2017-2022

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego	gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym	gmina Otmuchów	2017-2022
Montaż stojaków rowerowych	gmina Otmuchów	2018
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych	gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie	gmina Paczków	2017-2022
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków	gmina Paczków	2017-2022
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	gmina Paczków	2017
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017-2022
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów	gmina Prudnik	2018
Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym	gmina Skoroszyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych	powiat głubczycki	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	powiat nyski	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	powiat prudnicki	2017-2022
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej	OF PN 2020	2016-2017



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	OF PN 2020	2017-2018

Źródło: Opracowanie własne.

5.2. Układ funkcjonalny

Zadania i zamierzenia inwestycyjne wynikające ze Strategii obejmują zadania własne samorządów gminnych i samorządów powiatowych zrzeszonych w ramach Partnerstwa Nyskiego.

W związku z powyższym rolą zarówno samorządu gminnego, jak i samorządu powiatowego będzie wykonywanie w pierwszej kolejności zadań leżących w ich bezpośredniej kompetencji, wynikających z przepisów prawa. W kontekście transportu zadaniami własnymi gminy są sprawy związane z utrzymaniem dróg gminnych, ulic, mostów, placów, a także organizacja ruchu drogowego i organizacja lokalnego transportu zbiorowego. Ponadto w polskim systemie prawnym obowiązuje zasada domniemania kompetencji na rzecz gminy. Oznacza to, że jeśli jakieś zadanie przewidziane jest dla samorządu terytorialnego, a nie zostało sprecyzowane, którego szczebla jednostka ma je wykonać, zakłada się że przypada ono gminie. W kontekście transportu zadaniami własnymi powiatu są sprawy związane z transportem publicznym i drogami publicznymi (drogi powiatowe). Należy jednak zaznaczyć, że powiat wykonuje zadania o charakterze ponadgminnym, co oznacza:

- Podejmowanie współpracy z innymi podmiotami na zasadach partnerstwa – kolektywne rozwiązywanie problemów, wzajemne wspieranie, wprowadzenie planowania zintegrowanego, propagowanie oraz wymianę doświadczeń i praktyk między Partnerami, a także współfinansowanie działań innych podmiotów.
- Podejmowanie działań promujących rozwiązania pożądane z punktu widzenia danego obszaru, lobbowanie na rzecz realizacji określonych zadań przez inne podmioty itp.

5.3. Zasady Realizacji Strategii

Strategia jest perspektywicznym dokumentem, wyznaczającym kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na terenie Partnerstwa. Aby w sposób efektywny wdrożyć założenia Strategii, zapewnić efektywny przebieg inwestycji



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

i uzyskać maksymalne efekty z posiadanych nakładów, konieczne jest zarządzanie procesem realizacji Strategii według szeregu następujących zasad:

- **Zasada partnerstwa** – zasada propagująca wspólne działania podczas realizacji poszczególnych zapisów Strategii, czego wyrazem jest inicjatywa łącząca podmioty należące do Obszaru Funkcjonalnego. Ponadto przewiduje się przeprowadzenie konsultacji społecznych na każdym etapie realizacji zapisów Strategii.
- **Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych** – zaprojektowane rozwiązania (dotyczące zarówno opracowania Strategii, jak i jej wdrożenia) muszą zostać nakierowane na wywarcie możliwie największego pozytywnego wpływu na jakość systemu transportowego Partnerstwa. Cel ten mierzony będzie stopniem zaspokojenia potrzeb społecznych przez funkcjonujący system transportowy.
- **Zasada kompleksowości** – zaplanowane rozwiązania powinny w maksymalnym stopniu przyczynić się do podniesienia konkurencyjności systemu transportowego na obszarze Partnerstwo Nyskie oraz zapewniać komplementarność poszczególnych gałęzi transportu w celu zapewnienia najbardziej efektywnego systemu transportowego.
- **Zasada intermodalności** – system transportowy na terenie Partnerstwa powinien charakteryzować się komplementarnością poszczególnych gałęzi transportu towarów i osób, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości korzystania z alternatywnych wariantów w przewozie towarów i pasażerów.
- **Zasada programowania** – Strategia powinna wyznaczać sposób funkcjonowania w przyszłości systemu transportowego na terenie Partnerstwa (priorytety, sposób finansowania, wdrażania i monitorowania). U podstaw tej zasady leży konieczność wieloletniego planowania rozwoju z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów systemu.
- **Zasada ciągłości i długookresowości działań** – oznacza, że działania przewidywane na lata przypadające po zakończeniu obowiązywania Strategii, będą stanowić kontynuację działań i rozwiązań proponowanych dla poprzednich okresów.
- **Zasada zrównoważonego rozwoju** – oznacza, że rozwój systemu transportowego na terenie Partnerstwa nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń, dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej.
- **Zasada wolnej i uczciwej konkurencji** – oznacza, że na rynku usług transportowych winno dążyć się do zapewnienia warunków do uczciwej i wolnej konkurencji podmiotów prowadzących działalność w tym zakresie. A także do ich równego traktowania przez władze (jednakże z zachowaniem kontrolnej roli władz publicznych w tym zakresie).
- **Zasada promocji transportu zbiorowego** – rozwój systemu transportu powinien szczególnie uwzględniać potrzeby i uwarunkowania transportu zbiorowego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- **Zasada efektywności inwestycyjnej** – oznacza, że za priorytetowe zadania uznane będą inwestycje o najwyższym stopniu efektywności ekonomicznej w odniesieniu do potrzeb mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego, uwzględniając ograniczoną ilość środków finansowych na realizację inwestycji.
- **Zasada montażu finansowego** – podczas przygotowania projektów i zadań inwestycyjnych uwzględniane będą rozwiązania umożliwiające pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, w tym kapitału prywatnego np. w formie partnerstwa publiczno-prywatnego.
- **Zasada dodatkowości** – oznacza, że środki finansowe przeznaczone na realizację określonych zadań nie będą w całości pochodziły z dotacji. Podmiot realizujący projekt musi dysponować określonymi kwotami, które zostaną poświęcone na współfinansowanie projektów.
- **Zasada monitorowania i oceny** – oznacza konieczność systematycznego monitorowania poziomu rozwoju systemu transportowego obszaru poprzez regularne gromadzenie informacji statystycznej. A także prowadzenie stałych analiz rozwoju tego systemu, celem dokonania oceny i ewentualnych korekt w systemie wdrażania Strategii.
- **Zasada koncentracji** – w ramach realizacji Strategii, wsparcie skupione zostanie na ograniczonej liczbie zadań i projektów. Celem takiego podejścia jest koncentracja wsparcia w tych obszarach, które zagwarantują największe efekty.

Wdrażanie Strategii powinno zmierzać do stworzenia sprawnie działającego i możliwie najbardziej wydajnego systemu transportowego w regionie, przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum negatywnych efektów zewnętrznych generowanych w związku z jego funkcjonowaniem. System transportowy stanowi układ powiązanych ze sobą elementów, którego wszystkie części wzajemnie na siebie oddziałują i nie mogą funkcjonować w oderwaniu od całości. Dlatego też konieczne jest zapewnienie szeroko zakrojonej współpracy wszystkich podmiotów mających wpływ na funkcjonowanie tego systemu.

Realizacja zamierzeń określonych w *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* będzie odbywać się pod nadzorem Starostwa Powiatowego w Nysie – Partnera odpowiedzialnego za Strategię. Partner wyodrębni komórkę/biuro/wydział lub pracownika w Regulaminie Organizacyjnym odpowiedzialnego za zarządzanie realizacją zamierzeń Strategii.

Aby realizować zapisy Strategii w zgodzie z przedstawionymi powyżej zasadami, wszystkie inwestycje powinny zostać zaakceptowane przez specjalnie powołaną Radę Partnerstwa lub inny organ decyzyjny, w którego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych samorządów. Zaangażowanie Rady na etapie planowania inwestycji umożliwi konsultację zaproponowanych projektów, a tym samym ułatwi osiągnięcie dodatkowych efektów, np. poprzez realizację wspólnych projektów partnerskich lub projektów komplementarnych z uzyskanym efektem synergii, co stanowi jeden z podstawowych celów zawiązania Partnerstwa.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Ponadto rekomenduje się powołanie Zespołu Tematycznego ds. Transportu, odpowiedzialnego za inicjowanie projektów z zakresu szeroko rozumianego transportu. W jego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych Partnerów, zarządcy dróg, podmioty odpowiedzialne za organizację oraz bezpieczeństwo transportu publicznego i drogowego, a także inne podmioty, których działalność przyczynia się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego na terenie Partnerstwa.

Współdziałanie władz samorządowych w realizacji postanowień Strategii wymaga ścisłej współpracy i koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz podmiotami zaangażowanymi w realizację założeń dokumentu. W tym:

- ścisłej współpracy i koordynacji działań samorządów terytorialnych wszystkich szczebli oraz ich instytucji, odpowiedzialnych za zarządzanie poszczególnymi elementami systemu transportu na terenie Partnerstwa;
- pełnej integracji Strategii Rozwoju Transportu z polityką transportową województwa;
- współpracy z samorządami sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego w celu realizacji komplementarnych przedsięwzięć, przyczyniających się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego w województwie, a nie tylko ograniczenie się do realizacji projektów na terenie Partnerstwa, co mogłoby przynieść negatywny efekt zamknięcia na pozostałą część województwa;
- zabezpieczenia w budżetach samorządów środków finansowych niezbędnych do realizacji zapisów Strategii oraz aktywnego poszukiwania różnorodnych form finansowania dla inwestycji wskazanych jako priorytetowe;
- inicjowanie stałych studiów nad efektywnością funkcjonowania systemu transportowego i przeprowadzanie oceny ekonomicznej przyjmowanych rozwiązań przestrzennych, funkcjonalnych i technicznych.

Wdrażanie zapisów Strategii winno odbywać się według następującego schematu przedstawionego poniżej:

- zaplanowanie, na podstawie wstępnej analizy efektywności inwestycji, sposobu osiągnięcia celów określonych w Strategii – przede wszystkim poprzez wskazanie przedsięwzięć, które w maksymalnym stopniu przyczyniają się do realizacji założeń Strategii;
- zdefiniowanie jednostek i osób odpowiedzialnych za praktyczną realizację przedsięwzięć określonych w Strategii;
- koordynacja działań, w szczególności w przypadku realizowania inwestycji przez większą liczbę jednostek, wyznaczenie liderów przedsięwzięć;
- monitoring efektywności realizacji poszczególnych przedsięwzięć, jeszcze w trakcie ich trwania;
- ocena rezultatów wdrożenia Strategii;
- opracowanie systemu modyfikacji założeń Strategii – aktualizacja Strategii.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 44 Schemat wdrażania Strategii



Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja celów *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wymaga stworzenia planu finansowego, będącego podstawą do przeprowadzenia inicjatyw niezbędnych do poprawy systemu transportowego na terenie Partnerstwa. Biorąc pod uwagę specyfikę sektora transportu (wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny, decydujący o jakości życia), konieczne jest zapewnienie systemu finansowania, umożliwiającego nie tylko nadrobienie zaległości infrastrukturalnych, ale również przyczyniającego się do poprawy rentowności systemu transportowego. Ograniczy to w przyszłości koszty ponoszone przez jednostki samorządu terytorialnego.

Realizacja zaplanowanych inwestycji winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu*, które wymienione zostały we wcześniejszej części opracowania.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest kluczowym dokumentem definiującym kierunki i założenia rozwoju systemu transportowego na obszarze Partnerstwa na najbliższe lata. W sferze informacyjnej wdrożenia Strategii konieczne jest podjęcie działań nakierowanych na:

- zwiększenie wiedzy mieszkańców Partnerstwa na temat założeń Strategii oraz realizacji zawartych w niej planów inwestycyjnych;
- uzyskanie akceptacji społecznej na realizację przewidzianych działań;



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- stworzenie mechanizmu gwarantującego uzyskanie informacji zwrotnych na temat sposobu realizacji planów zawartych w Strategii;
- stworzenie modelu przepływu informacji między jednostkami samorządu terytorialnego, podmiotami zaangażowanymi w realizację celów Strategii oraz mieszkańcami.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





6. Monitoring i ewaluacja

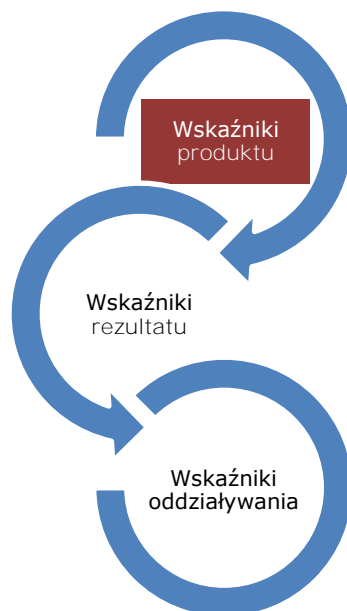
6.1. Relacje między wskaźnikami

Jednym z najczęściej stosowanych sposobów prowadzenia monitoringu jest zastosowanie metod wskaźnikowych. Wszystkie przedsięwzięcia zaplanowane do przeprowadzenia w ramach Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 powinny przyczyniać się do realizacji jej celów oraz założeń. Z tego względu przy zdefiniowanych celach przedsięwzięcia ustalono adekwatny system wskaźników ich realizacji.

Wskaźniki produktu obrazują bezpośrednie, namacalne efekty realizacji przedsięwzięć rozwojowych. Są bezpośrednimi efektami podejmowanych działań rozwojowych w postaci gotowych do użycia/wykorzystania produktów. Stopień osiągnięcia zakładanych wskaźników mierzalny jest od razu po zakończeniu realizacji projektu. Sumowanie wskaźników dla wszystkich projektów w perspektywie obowiązywania dokumentu do roku 2030 umożliwi ocenę osiągnięcia danego wskaźnika dla całej Strategii.

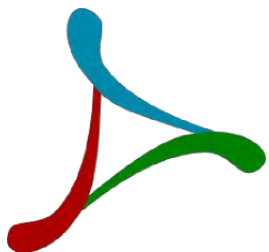
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 45 Wskaźniki produktu w systemie oceny wdrażania Strategii



Źródło: Opracowanie własne.

Wdrożenie projektów rozwojowych oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników produktu umożliwi osiągnięcie wskaźników rezultatu. Są to wszelkiego rodzaju udogodnienia, ulepszenia, rozwój, postęp, usprawnienia będące pochodną infrastruktury powstałej w projekcie i innych produktów projektu. Obrazują one mierzalne korzyści, jakie zostaną osiągnięte w wyniku wdrażania projektów. Dotyczyć

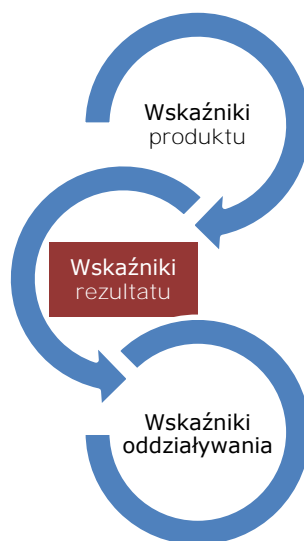


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

mogą wszystkich sfer życia: społecznej, gospodarczej itd. Ocena wskaźników rezultatu możliwa jest zazwyczaj w krótkim czasie (najczęściej do jednego roku) po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.

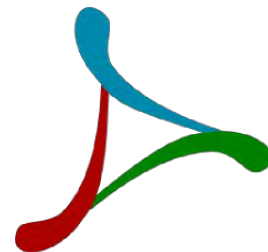
Rysunek 46 Wskaźniki rezultatu w systemie oceny wdrażania Strategii



Źródło: Opracowanie własne.

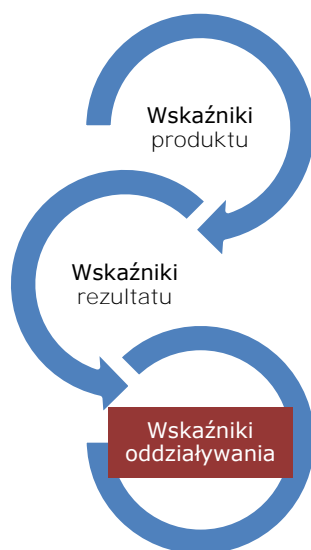
Osiągnięcie wskaźników produktu i rezultatu w efekcie końcowym doprowadzi do osiągnięcia wskaźników oddziaływania. Oddziaływanie do długofalowe efekty realizacji projektów oraz całej strategii, których pomiar najczęściej wykracza poza ramy czasowe obowiązywania dokumentu. Dlatego też, w niniejszym dokumencie wskazano, jakie przewiduje się długofalowe oddziaływanie Strategii, bez wskazywania ich mierników.

Rysunek 47 Wskaźniki oddziaływania w systemie oceny wdrażania Strategii



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

6.2. Wskaźniki

6.2.1. Wskaźniki produktu

Na tym poziomie rekomenduje się przyjęcie następujących wskaźników produktu dla strategii:

Tabela 47 Wskaźniki produktu realizacji Strategii

Cel strategiczny	Wskaźnik	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	Nowozakupione autobusy niskoemisyjne	70
	Nowe trasy komunikacji publicznej	2
	Powstałe portale informacji pasażerskiej	1
	Nowowymagane/wyremontowane przystanki komunikacji publicznej	50
	Zintegrowane centra przesiadkowe P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride)	2
	Zmodernizowane dworce	8



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Wskaźnik	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Wyremontowane drogi	600 km
	Nowowyzbudowane drogi	50 km
	Przebudowane skrzyżowania, w tym skrzyżowania z poprawioną organizacją ruchu	30
	Nowoutworzone miejsca parkingowe	450
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	Nowowyzbudowane/wyremontowane trasy rowerowe o charakterze rekreacyjnym	600 km
	Nowopowstałe miejsca bezpiecznego pozostawienia roweru	14 (w każdej miejscowości po jednym)
	Stworzone portale informacji rowerowej	1

Źródło: Opracowanie własne.

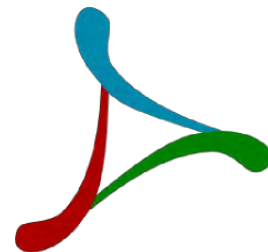
Wskaźniki produktu spełniają następujące kryteria:

- **mierzalność** – wskaźniki są możliwe do zmierzenia na odpowiednio wysokim poziomie dokładności,
- **rzetelność** – pomiar wskaźników dokonywany będzie w sposób obiektywny, za każdym razem na tych samych zasadach,
- **trafność** – wskaźniki odzwierciedlać będą rzeczywisty poziom realizacji celów, a więc są dobrane aby odzwierciedlać rzeczywiste wyniki działań,
- **dostępność** – dane nt. wskaźników będą dostępne dla osób i instytucji dokonujących ewaluacji, ich pozyskanie będzie proste i nie będzie wymagać nadmiernych nakładów finansowych i czasowych.

Ponadto, oprócz ww. wskaźników – adekwatnych do pomiaru postępów i efektów realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych – rekomenduje się monitoring szczegółowych wskaźników odnoszących się do oceny systemu transportowego na terenie Partnerstwa, w tym m.in. dotyczących:

- ilości sprzedanych biletów w komunikacji miejskiej,
- punktualności w publicznym systemie transportowym,
- napełnienia w pojazdach publicznego transportu zbiorowego,

- liczby pasażerów przewożonych środkami publicznego transportu zbiorowego,
- pracy przewozowej, realizowanej przez pojazdy publicznego transportu zbiorowego.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Umożliwi to bieżącą ocenę pracy systemu oraz podejmowanie stosownych działań korygujących w przypadku pojawienia się jakichkolwiek odchyleń.

Monitoring i ewaluacja Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowana będzie przez Partnera – Starostwo Powiatowe w Nysie działające na podstawie Umowy Partnerstwa zawartej dnia 25.03.2013 r.

W tym celu rekomenduje się powołanie specjalnej jednostki, odpowiedzialnej za monitoring i ewaluację przedmiotowej Strategii. Taką jednostką może być kilkuosobowy Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji bądź utworzenie odpowiedniego stanowiska w ramach obecnej struktury organizacyjnej Starostwa – tzn. Stanowiska Specjalisty ds. Monitoringu i Ewaluacji.

System pomiaru wskaźników odnoszących się do sfery transportowej jest zgodny z założeniami konstrukcji systemu monitorowania pozostałych Strategii opracowanych dla Partnerstwa. A także odnosić się do zbioru elementów umożliwiających pomiar, kontrolę i interpretację efektów realizowanych działań.

System monitoringu i ewaluacji powinien umożliwiać uaktualnianie Strategii i obejmować następujące zadania:

- **Coroczne gromadzenie, przetwarzanie i analizę zebranych danych związanych z wdrożeniem Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski, ma za zadanie pozyskać rokrocznie informacje i dane dotyczące wskaźników, wyszczególnionych w tabeli powyżej od organów wskazanych przy określonych wskaźnikach oraz pozostałych Partnerów Strategii. Następnie Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji dokonuje oceny aktualnego stopnia realizacji celów ze stanem zakładanym. W sytuacji rozbieżności, komórka ta podejmuje kroki zaradcze celem wyjaśnienia zaistniałego stanu rzeczy. Etap gromadzenie, przetwarzania i analizy danych kończy przekazanie zbiorczej informacji do Biura Projektu w Nysie.

- **Opracowanie raz na 3 lata zbiorczego sprawozdania z realizacji Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski raz na trzy lata na podstawie corocznie zgromadzonych danych, przygotowuje zbiorcze sprawozdanie z realizacji Strategii oraz wskaźników monitorowania skutków środowiskowych jej wdrożenia oraz dokonuje oceny okresowej (mid-term) oraz regresywnej (ex-post) przy wykorzystaniu zaproponowanych mierników monitoringu i ewaluacji. Dalej przesyła zbiorcze zestawienie pozostałym Partnerom Strategii celem przedłożenia



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

pod obrady sesji poszczególnych jednostek tworzących OF PN 2020. Zakłada się, że Biuro Projektu w Nysie corocznie wyznaczać będzie termin, w którym wszyscy Partnerzy będą zobowiązani do zatwierdzenia sprawozdania w toku obrad organów stanowiących OF PN 2020.

Biorąc pod uwagę to, że w kolejnych latach (zarówno w perspektywie krótko - jak i długookresowej), zarówno w otoczeniu zewnętrznym jak i relacjach wewnętrznych, może zajść szereg zmian mających istotne znaczenie dla rozwoju regionu i systemu transportowego, celowe będzie dokonanie przeglądu, a w konsekwencji aktualizacji Strategii i wskaźników monitoringu skutków środowiskowych.

Uwzględniając jednak metodologię opracowania Strategii, wieloaspektową analizę, zaangażowanie Partnerów oraz społeczeństwa na etapie jej tworzenia, nie istnieje ryzyko, że taka aktualizacja spowoduje konieczność odrzucenia lub gruntownego przemodelowania wizji, celów strategicznych oraz planów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwa.

Zakładając, że większość zadań planowanych do realizacji w ramach Strategii może być finansowanych ze środków unijnych, rekomenduje się gruntowny przegląd Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko po zakończeniu obecnego okresu programowania w 2020 r. Takie działanie umożliwi przegląd zrealizowanych, będących w realizacji oraz planowanych do realizacji inicjatyw wraz ze wskaźnikami skutków środowiskowych.

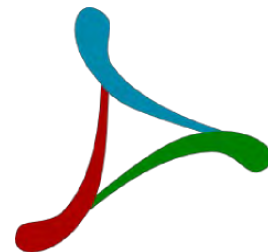
Jest to również okres, w którym aktualizacja Strategii może nieść za sobą następujące efekty:

- dostosowanie kierunków rozwoju Obszaru Funkcjonalnego do zmieniających się warunków prawnych, społecznych i gospodarczych oraz potrzeb i oczekiwań mieszkańców;
- przedstawienie aktualnej diagnozy rozwoju obszaru z uwzględnieniem dotychczasowej dynamiki, zaobserwowanych trendów oraz prognoz na kolejne lata.

Aktualizacja Strategii powinna zostać przeprowadzona w oparciu o następujące zasady:

- Zasada konsensusu społeczności lokalnej – zasada otwartości Strategii. Podobnie jak przy tworzeniu dokumentu, podczas procesu aktualizacji rekomenduje się zaangażowanie przedstawicieli różnych środowisk, m.in. władz samorządowych, organizatorów transportu, podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę transportową oraz mieszkańców.
- Zasada zgodności – Strategia, zarówno w wersji pierwotnej, jak i zaktualizowanej, winna cechować się zgodnością z dokumentami strategicznymi zarówno na poziomie lokalnym, jak i na poziomach wyższych (m.in. ze strategią rozwoju transportu dla województwa i kraju).

- Zasada otwartości – rekomenduje się zachowanie otwartego charakteru Strategii, umożliwiającego bieżące wprowadzanie zmian przyczyniających się do bardziej efektywnego osiągnięcia celów założonych w dokumencie.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Strategia ma charakter otwarty, a metodologia jej wdrażania zakłada możliwość dokonywania zmian i aktualizacji jej zapisów w reakcji na zmieniające się uwarunkowania makroekonomiczne, wyniki okresowych analiz, efekty realizacji Strategii czy inne czynniki mogące mieć wpływ na przyjęte założenia. Wszystkie zmiany w tym zakresie będą jednak odbywały się przy udziale i konsultacji ze społecznością lokalną, dzięki czemu zostanie zachowany uspołeczniony charakter tego dokumentu.

6.2.2. Wskaźniki rezultatu

Dla strategii przewiduje się osiągnięcie następujących wskaźników rezultatu:

Tabela 48 Wskaźniki rezultatu

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	Zaspokojony popyt na transport publiczny zgłaszanego przez użytkowników OF PN 2020	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania systemu transportu publicznego Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Zgodność rzeczywistego czasu podróży z czasem podróży planowanym	Odstępstwa czasu podróży od czasu planowanego nie będą większe niż 20%, wyłączając opóźnienia wynikające ze zdarzeń losowych Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system informacji pasażerskiej dla komunikacji publicznej	Liczba uruchomionych, sprawnie działających portali informacji pasażerskiej - 1 ^[1]
	System transportu publicznego, integrujący dotychczasowe rozwiązania z nowoczesnymi elementami	Udział inwestycji wdrażających nowoczesne rozwiązania w inwestycjach ogółem (tam, gdzie wdrażanie nowoczesnych rozwiązań jest możliwe) – 100% ^[2]
	Zwiększenie udziału komunikacji publicznej w systemie transportowym ogółem, wzrost	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania systemu transportu publicznego

^[1] Sprawnie działający portal oznacza, że informacje na nim są na bieżąco aktualizowane, portal może stanowić wiarogodne źródło informacji o komunikacji publicznej na obszarze OF PN; cechuje go kompleksowość informacji. Posiada interfejs przyjazny dla użytkowników, poruszanie się po nim jest intuicyjne i nie nastarcza w tym zakresie trudności użytkownikom.

^[2] Osiągnięcie takiego wskaźnika oznacza, że wszystkie inwestycje techniczne, technologiczne, polegające na zakupie taboru czy też inwestycje w infrastrukturę techniczną cechować będą się innowacyjnością, a więc bazować będą na najlepszych możliwych do zastosowania rozwiązaniach, adekwatnych do zdiagnozowanego problemu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
	zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną	Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Ograniczenie emisji CO ₂	Wymiana 70 sztuk starych autobusów na 70 nowych, które cechują się niską emisją CO ₂
	Nowozakupiony tabor przystosowany do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych	Liczba nowozakupionych autobusów niskoemisyjnych – 70 sztuk
	Wzrost bezpieczeństwa w okolicach przystanków komunikacji publicznej	Brak zdarzeń losowych wynikających złego stanu technicznego przystanków oraz nieprawidłowego oznakowania
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Zlikwidowanie wąskich gardeł, system dróg zapewniający przepustowość w ciągu całej doby (w przypadku występowania miejsc o obniżonej przepustowości w newralgicznych godzinach w ciągu doby, możliwość przeniesienia części ruchu na inne ciągi komunikacyjne)	Skrócenie czasu podróży samochodem
	Możliwość przewidzenia czasu podróży	Odstępstwa czasu podróży od czasu planowanego nie będą większe niż 10%, wyłączając opóźnienia wynikające ze zdarzeń losowych – Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system komunikacji drogowej wewnątrz obszaru OF PN	Szybki dostęp do wewnętrznych generatorów ruchu (bez korków, bezpiecznie)
	Sprawny system komunikacji drogowej z otoczeniem OF PN, w tym dogodny dojazd do miejsc centralnych regionu	Szybki dostęp do zewnętrznych generatorów ruchu (bez korków, bezpiecznie)
	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się po drogach	Zmniejszenie liczby wypadków pojazdów mechanicznych w stosunku do stanu obecnego, brak ofiar śmiertelnych wypadków drogowych
	Wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Zmniejszenie liczby wypadków z pieszymi i rowerzystami w stosunku do stanu obecnego, brak ofiar śmiertelnych
	Skrócenie czasów przejazdu	Spadek czasu przejazdu w stosunku do stanu obecnego
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów inwestycyjnych (bez korków, bezpiecznie)
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów mieszkaniowych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów mieszkaniowych (bez korków, bezpiecznie)
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów rekreacyjnych i turystycznych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów rekreacyjnych i turystycznych (bez korków, bezpiecznie)



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
	Zaspokojony popyt na miejsca parkingowe	Liczba nowoutworzonych miejsc parkingowych – 450
	Likwidacja zjawiska parkowania w miejsca niedozwolonych	Zlikwidowanie całkowite parkowania w miejscach niedozwolonych
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	Rozwój turystyki bazujący na ścieżkach rowerowych	Długość wybudowanych/wyremontowanych ścieżek rowerowych – 600
	Poprawa bezpieczeństwa na ciągach pieszo - rowerowych	Brak incydentów i zdarzeń na ciągach pieszo - rowerowych
	Zaspokojony popyt użytkowników OF PN 2020 na ciągi pieszo - rowerowe	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania ciągów pieszo - rowerowych Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system informacji pasażerskiej dla ciągów pieszo - rowerowych	Liczba uruchomionych, sprawnie działających portali informacji rowerowej - 1 ^[3]

Źródło: Opracowanie własne.

Samochód jest dominującym środkiem transportu wykorzystywanym podczas odbywania podróży zamiejscowych na trasie dom-praca-dom (wybiera go 80% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasował się autobus, który wskazało 15% ankietowanych. Najczęściej wybieraną formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-nauczanie-dom jest autobus (77% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasowały się przejazdy samochodem (16% mieszkańców). Dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom – inne - dom jest samochód, na który wskazało 59% mieszkańców. Kolejnym, często wybieranym środkiem transportu pozostaje autobus (26% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców przemieszcza się rowerem (6% osób). Biorąc pod uwagę wszystkie podróże, wykonywane na wszystkich badanych rodzajach tras, dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych jest samochód (wybiera go 59% mieszkańców), następnie autobus (30% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców wybiera podróżowanie pieszo (6% osób), rowerem (4% mieszkańców) i motocyklem (1% osób).

[3] Sprawnie działający portal oznacza, że informacje na nim są na bieżąco aktualizowane, portal może stanowić wiarogodne źródło informacji o ścieżkach rowerowych na obszarze OF PN; cechuje go kompleksowość informacji. Posiada interfejs przyjazny dla użytkowników, poruszanie się po nim jest intuicyjne i nie nastarcza w tym zakresie trudności użytkownikom.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.2.3. Prognozowane wskaźniki oddziaływania

W wyniku wdrożenia polityki transportowej ujętej w niniejszym dokumencie osiągnięte zostaną następujące wskaźniki oddziaływania (długofalowe skutki wdrażania przedsięwzięć rozwojowych):

1. **Przyspieszenie rozwoju gospodarczego.** System transportowy w mieście jest podstawowym układem, który stanowi podstawę do dalszego rozwoju OF PN 2020. Dlatego też usprawnienie systemu niewątpliwie przyczyni się do przyspieszenia rozwoju gospodarczego OF PN bowiem:

- Dobrze skomunikowane z otoczeniem obszary są atrakcyjne inwestycyjnie. Ponadto analizowany teren będzie miał dogodny dostęp do ciągów komunikacyjnych gwarantujących dobre połączenie z regionem.
- Przedsiębiorcy będą mogli swobodnie przemieszczać się oraz oni sami będą dostępni dla otoczenia. Usprawnione będą relacje dostawca – przedsiębiorca – odbiorca.
- Przedsiębiorcy będą bardziej dostępni dla odbiorców indywidualnych.
- Dostępność wielu miejsc kultury, rozrywki będzie również generowała przychody dla jst.
- Sprawny system transportowy umożliwi również rozwój turystyki. W ramach Strategii przewiduje się rozwój ciągów pieszo – rowerowych, co z kolei stanowi bazę dla rozwoju turystyki.

2. **Poprawa jakości życia mieszkańców.** System transportowy warunkuje dostępność szkół, pracy itd. Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom obszaru, docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Stąd też rola systemu transportowego w kreowaniu rozwoju społeczności lokalnej jest ogromna bowiem:

- Usprawnienie komunikacji, przemieszczania się wewnątrz obszaru OF PN ułatwi odstęp do pracy, nauki i innych generatorów ruchu.
- Wydolny, przepustowy system transportowy zapewnia sprawną komunikację z otoczeniem.
- Realizacja polityki ujętej w niniejszym dokumencie spowoduje zmianę przyzwyczajeń mieszkańców – nastąpi promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Transport jest generatorem wielu wypadków na OF PN 2020. Stąd też realizacja przedsięwzięć rozwojowych ujętych w Strategii zapewni poprawę bezpieczeństwa w systemie transportowym. Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Użytkownicy OF PN 2020 będą mieli zapewnione alternatywne kanały komunikacji – wybudowane zostaną ciągi piesze i rowerowe.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- System transportowy gwarantuje wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
3. **Poprawa wizerunku gmin należących do Partnerstwa** - wprowadzenie przewidzianej w Strategii polityki transportowej wpłynie na poprawę wizerunku OF PN. Stworzony zostanie efektywny i spójny system transportu odzwierciedlający rzeczywiste powiązania funkcjonalne. Wpłynie to jednocześnie na wzrost atrakcyjności terenów turystycznych i inwestycyjnych OF PN.
 4. **Poprawa stanu środowiska naturalnego.** Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy. Obwodnice OF PN 2020 zostaną poprowadzone z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miejscowości.

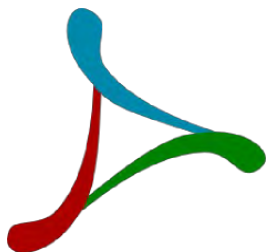
6.2.4. Wskaźniki ekonomiczne

Kolejnym elementem opracowania są wskaźniki ekonomiczne inwestycji dla każdej gminy oraz dla powiatów. Analiza została wykonana dla okresu od 2010 roku do 2041 roku. Obliczone zostały następujące wskaźniki:

- **ENPV** (economic net present value) - ekonomiczna wartość bieżąca projektu
- **ERR** (economic rate of return) - ekonomiczna stopa zwrotu z projektu
- **NPV** (net present value) - suma zdyskontowanych przepływów pieniężnych projektu

Dla wszystkich gmin wskaźnik $ENPV > 0$ co oznacza, że wartość bieżąca korzyści jest większa niż wartość bieżąca kosztów.

Ponadto zostały przedstawione nakłady na inwestycje w każdej z gmin i powiecie oraz **korzyści eksploatacji**. Wartość ta oznacza o ile zmniejszą się nakłady na utrzymanie infrastruktury po zrealizowanych inwestycjach. W Prudniku ze względu na to, że zaplanowano dużą ilość nowych dróg, korzyści eksploatacji są ujemne. Ponadto w ostatniej kolumnie zaprezentowano roczne korzyści z eksploatacji przez najbliższe 25 lat.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 49 Wskaźniki ekonomiczne

gmina/powiat	ENPV	ERR	NPV	Niezbędne nakłady	Korzyści eksploatacyjne	Korzyści eksploatacji w przeliczeniu na każdy rok analizy
Biała	159 136 418	90,70%	-10 895 123	19 837 398,37	12 830 400,00	513 216,00 zł
Branice	29 833 962	53,10%	-4 394 531	6 634 146,34	2 645 775,00	105 831,00 zł
Głubczyce	51 187 646	62,08%	-6 580 566	8 845 528,46	1 950 300,00	78 012,00 zł
Głucholązy	205 718 912	67,71%	-22 442 233	30 504 065,04	7 323 525,00	292 941,00 zł
Grodków	36 710 585	24,61%	-17 359 294	22 113 821,14	2 940 300,00	117 612,00 zł
Kietrz	183 816 239	18,67%	-132 494 172	165 983 739,84	17 280 945,00	691 237,80 zł
Korfantów	286 488 269	65,03%	-34 979 396	52 357 723,58	20 301 435,00	812 057,40 zł
Lubrza	44 817 093	85,35%	-3 866 403	5 983 739,84	2 606 175,00	104 247,00 zł
Łambinowice	59 643 133	29,84%	-19 540 020	27 772 357,72	8 620 425,00	344 817,00 zł
Nysa	94 217 944	21,00%	-46 756 881	55 349 593,50	4 950,00	198,00 zł
Otmuchów	223 429 947	88,68%	-17 223 857	25 821 138,21	10 070 527,50	402 821,10 zł
Paczków	62 251 376	138,83%	-2 249 824	4 565 853,66	3 514 995,00	140 599,80 zł
Prudnik	51 042 880	16,67%	-37 387 364	44 097 560,98	-287 100,00	- 11 484,00 zł
Skoroszyce	73 483 932	75,80%	-7 514 409	11 056 910,57	4 009 500,00	160 380,00 zł
Powiat Głubczycki	212 562 081	26,29%	-83 764 615	104 065 040,65	9 145 125,00	365 805,00 zł
Powiat Nyski	173 680 323	51,15%	-27 753 745	36 422 764,23	6 669 135,00	266 765,40 zł
Powiat Prudnicki	55 042 722	38,72%	-12 346 222	16 065 040,65	2 713 095,00	108 523,80 zł

Źródło: Opracowanie własne.

6.2.5. Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych

Skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* w odniesieniu do skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu zapewni system monitoringu. W poniższej tabeli przedstawiono, w odniesieniu do celów strategicznych, listę wskaźników,

służących monitorowaniu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020*.

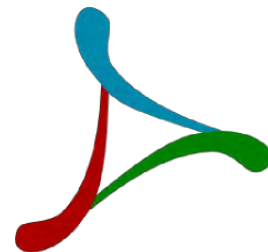


Tabela 50 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia Strategii

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.	Procentowy udział autobusów wyposażonych w silniki diesla spełniające wymagania norm EURO emisji spalin: <ul style="list-style-type: none"> • EURO 1 • EURO 2 • EURO 3 • EURO 4 • EURO 5 • EURO 6
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Ilość osób korzystających z publicznych środków transportu
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).	-
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.	Powierzchnia zajęta pod infrastrukturę drogową [ha] (GUS) Ilość przejść w tym przepustów umożliwiających migrację zwierząt utworzonych/dostosowanych w wyniku budowy/przebudowy sieci drogowej [rodzaj przejścia/ilość w szt.] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
		<p>Liczba drzew podlegająca wycince, w wyniku realizacji przedsięwzięć związanych z budową/przebudową sieci drogowej [Liczba drzew na którą uzyskano Zezwolenie na wycinkę w szt.] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Starostwa Powiatowego, Dane Urzędu Marszałkowskiego)</p> <p>Liczba kolizji ze zwierzętami w wypadkach drogowych (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)</p> <p>Liczba osobników/powierzchnia siedlisk ulegająca zniszczeniu w wyniku realizacji przedsięwzięć infrastruktury drogowej, dla których uzyskano Zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową (Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)</p>
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	-

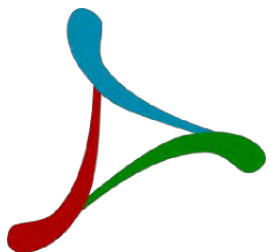


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	-
	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Liczba wypadków z udziałem rowerzystów (Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji (SEWiK)).

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel

Tabela 1 Zestawienie wydanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowych transporcie drogowych	10
Tabela 2 Wartości rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym	14
Tabela 3 Lista punktów wybranych do badania pomiaru ruchu	24
Tabela 4 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę przejazdu	25
Tabela 5 Parkingi wybrane do badania powierzchni parkingowych	29
Tabela 6 Liczba pojazdów zaparkowanych w badanych punktach	30
Tabela 7 Czas parkowania na rynkach i przy wybranych ulicach w miastach, z wykluczeniem parkingów pod supermarketami i ośrodkiem zdrowia	31
Tabela 8 Czas parkowania pod supermarketami i ośrodkami zdrowia	32
Tabela 9 Zasięg i motywacja podróży wykonywanych rowerem	33
Tabela 10 Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych	40
Tabela 11 Drogowe przejścia graniczne na Obszarze OF PN 2020	45
Tabela 12 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości	48
Tabela 13 Stopa bezrobocia na terenie OF PN 2020	49
Tabela 14 Macierz wyników analizy SWOT	59
Tabela 15 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT komunikacji publicznej	62
Tabela 16 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego komunikacji publicznej	64
Tabela 17 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji publicznej	65
Tabela 18 Zdiagnozowane potrzeby w zakresie komunikacji publicznej u poszczególnych Partnerów	67
Tabela 19 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT komunikacji drogowej	75
Tabela 20 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego	77
Tabela 21 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji drogowej i parkingów	77
Tabela 22 Zdiagnozowane potrzeby w zakresie komunikacji drogowej u poszczególnych Partnerów	81
Tabela 23 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT infrastruktury pieszo - rowerowej	100
Tabela 24 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego infrastruktury rowerowej	101
Tabela 25 Zidentyfikowane braki w obszarze infrastruktury pieszo - rowerowej	102
Tabela 26 Zidentyfikowane potrzeby w zakresie infrastruktury pieszo - rowerowej u poszczególnych Partnerów	104
Tabela 27 Uzasadnienie zastosowania przyjętych kryteriów w analizie wielokryterialnej	113
Tabela 28 Wagi przyznane kryteriom w analizie wielokryterialnej	116
Tabela 29 Wyniki analizy wielokryterialnej	117
Tabela 30 Matryca rekomendacji strategicznych	119
Tabela 31 Działania/przedsięwzięcia w ramach pierwszego celu strategicznego	126
Tabela 32 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego	127



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

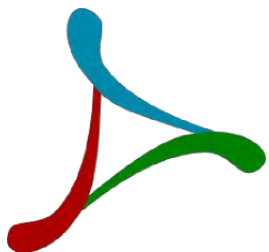
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 33 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego.....	131
Tabela 34 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego	149
Tabela 35 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego.....	156
Tabela 36 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie prudnickim ..	157
Tabela 37 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie nyskim	158
Tabela 38 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie głubczyckim.	159
Tabela 39 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w gminie Grodków	160
Tabela 40 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020.....	168
Tabela 41 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji drogowych oraz ramy czasowe realizacji projektów	192
Tabela 42 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. parkingów oraz ramy czasowe realizacji projektów.....	197
Tabela 43 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. infrastruktury przystankowej oraz ramy czasowe realizacji projektów	199
Tabela 44 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. przebudowy dworców oraz ramy czasowe realizacji projektów	200
Tabela 45 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz ramy czasowe ich realizacji.....	202
Tabela 46 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji w ciągi piesze i rowerowe oraz ramy czasowe realizacji projektów	202
Tabela 47 Wskaźniki produktu realizacji Strategii	213
Tabela 48 Wskaźniki rezultatu.....	217
Tabela 49 Wskaźniki ekonomiczne	222
Tabela 50 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia <i>Strategii</i>	223



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis rysunków

Rysunek 1 Linie komunikacyjne MZK NYSA	12
Rysunek 2 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020	23
Rysunek 3 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych	27
Rysunek 4 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t	27
Rysunek 5 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy	28
Rysunek 6 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami	28
Rysunek 7 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa	44
Rysunek 8 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski	47
Rysunek 9 Członkowie Partnerstwa Nyskiego	47
Rysunek 10 Gęstość zaludnienia	48
Rysunek 11 Liczba ludności	48
Rysunek 12 Liczba podmiotów gospodarczych	49
Rysunek 13 Odsetek osób bezrobotnych	49
Rysunek 14 Schemat analizy: braki – problemy – potrzeby – przedsięwzięcia	59
Rysunek 15 Schemat analizy wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych	61
Rysunek 16 Drzewo problemów dla komunikacji publicznej	67
Rysunek 17 Drzewo problemów dla komunikacji drogowej i parkingów	80
Rysunek 18 Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo - rowerowej	104
Rysunek 19 Zależność między wizją rozwoju a celami	122
Rysunek 20 Cele strategiczne	123
Rysunek 21 Kierunki działań	125
Rysunek 22 Planowa inwestycje liniowe w gminie Biała	135
Rysunek 23 Planowane inwestycje liniowe w gminie Branice	136
Rysunek 24 Planowane inwestycje liniowe w gminie Lubrza	137
Rysunek 25 Planowane inwestycje liniowe w gminie Łambinowice	138
Rysunek 26 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głubczyce	139
Rysunek 27 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głuchołazy	140
Rysunek 28 Planowane inwestycje liniowe w gminie Nysa	141
Rysunek 29 Planowane inwestycje liniowe w gminie Otmuchów	142
Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w gminie Grodków	143
Rysunek 31 Planowane inwestycje liniowe w gminie Kietrz	144
Rysunek 32 Planowane inwestycje liniowe w gminie Paczków	145
Rysunek 33 Planowane inwestycje liniowe w gminie Prudnik	146
Rysunek 34 Planowane inwestycje liniowe w gminie Korfantów	147



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 35 Planowane inwestycje liniowe w gminie Skoroszyce.....	148
Rysunek 36 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych.....	152
Rysunek 37 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t.....	153
Rysunek 38 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy.....	153
Rysunek 39 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami.....	154
Rysunek 40 Rozmieszczenie przestrzenne generatorów ruchu.....	155
Rysunek 41 Powstanie związku międzygminnego.....	184
Rysunek 42 Struktura organizacyjna związku.....	185
Rysunek 43 Interesariusze strategii.....	192
Rysunek 44 Schemat wdrażania Strategii.....	209
Rysunek 45 Wskaźniki produktu w systemie oceny wdrażania Strategii.....	211
Rysunek 46 Wskaźniki rezultatu w systemie oceny wdrażania Strategii.....	212
Rysunek 47 Wskaźniki oddziaływania w systemie oceny wdrażania Strategii.....	213



MINISTERSTWO
ROZWOJU





partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

KARTY PROJEKTÓW

ZAŁĄCZNIK 5

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

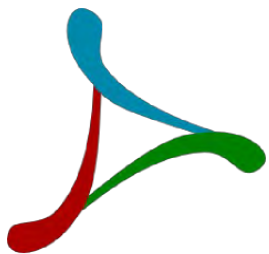
WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





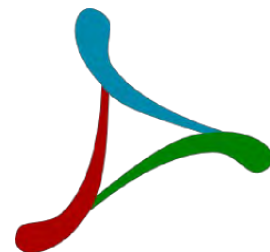
Spis Treści

Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis Treści	2
1. Karty projektu – powiat nyski.....	3
1.1. Gmina Głuchołazy	10
1.2. Gmina Korfantów	18
1.3. Gmina Łambinowice	25
1.4. Gmina Nysa	33
1.5. Gmina Otmuchów	48
1.6. Gmina Paczków	68
1.7. Gmina Skoroszyce	76
2. Karty projektu – powiat prudnicki	83
2.1. Gmina Biała	88
2.2. Gmina Lubrza	97
2.3. Gmina Prudnik	103
3. Karty projektu – powiat głubczycki.....	121
3.1. Gmina Branice	125
3.2. Gmina Głubczyce	136
3.3. Gmina Kietrz	144
4. Karty projektu – gmina Grodków	150
5. Karty projektów – cały OF PN 2020	155

1. Karty projektu – powiat nyski



Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

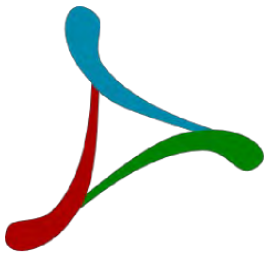
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie
Lokalizacja	Nysa
Opis projektu	Budowa centrum przesiadkowego w Nysie.
Wartość inwestycji	5 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<p>– Inwestycja jest zgodna z Planem Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy), wpisuje się w Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym. W obszarze gminy inwestycja jest zgodna z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów.</p> <p>– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.</p>
Efekty realizacji inwestycji	Mieszkańcy będą mieli większą dostępność do dużych ośrodków miejskich (np. Wrocławia, Opola), a co za tym idzie – miejsc edukacji, pracy, ośrodków służby zdrowia. Poprawa wizerunku gminy wśród mieszkańców oraz przyjezdnych. Ułatwienie korzystania z komunikacji publicznej dla mieszkańców i turystów.
Powiązania funkcjonalne	Z centrum przesiadkowego będą korzystać osoby dojeżdżające codziennie do miejsc pracy oraz edukacji, a także turyści i osoby przemieszczające się po sieci drogowej w celach rozrywkowych i rekreacyjnych.



Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU II

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Modernizacja dworca PKP w Głuchołazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych
Lokalizacja	Głuchołazy, ul. Wyszyńskiego
Opis projektu	Przebudowa dworca PKP w Głuchołazach: budowa peronu dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych.
Wartość inwestycji	1 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 – 2015 oraz z Planem Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy), wpisuje się w cel operacyjny: Dostosowanie systemu komunikacyjnego do potrzeb społecznych oraz Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych. W obszarze gminy inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Głubczyce i wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej, przemysłu i usług.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Mieszkańcy będą mieli większą dostępność do dużych ośrodków miejskich, a co za tym idzie – miejsc edukacji, pracy, ośrodków służby zdrowia. Poprawa wizerunku gminy wśród mieszkańców oraz przyjezdnych.
Powiązania funkcjonalne	Dworzec PKP jest wizytówką miasta dla osób przyjezdnych. Z dworca korzystają osoby, które chcąc dojeżdżać koleją do miejsc pracy, edukacji, rozrywki i rekreacji oraz turyści odwiedzający miasto.

Komunikacja publiczna

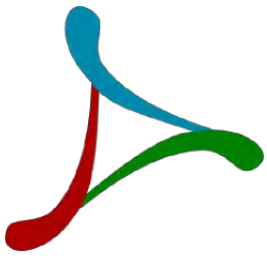
KARTA PROJEKTU III

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.
Lokalizacja	Powiat nyski
Opis projektu	Zakup nowych środków transportu (busy, mikrobusy, autobusy) spełniających normy ekologiczne oraz przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Część autobusów, które przeznaczone będą do obsługi terenów o charakterze turystycznym będą dostosowane do przewozu rowerów.
Wartość inwestycji	32 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 – 2015 oraz z Planem Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy), wpisuje się w cel operacyjny: Dostosowanie systemu komunikacyjnego do potrzeb społecznych oraz w Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, wzrost dostępności do służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z połączenia komunikacją miejską korzystają mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w dojazdach obligatoryjnych w celach rekreacji i rozrywki.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Biurowisko projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1) DP 1672 O2) DP 1205 O3) DP 1531 O4) DP 1555 O5) DP 2177 O6) DP 1666 O7) DP 1653 O8) DP 1532 O9) DP 1632 O10) DP 1607 O11) Niwnica – Domaszkowice12) Domaszkowice - Kubice13) Giełczyce – drogi dojazdowe do DP 1537 O14) Mroczkowa – drogi dojazdowe do DP 1542 O15) Remonty dróg w ramach współpracy transgranicznej:16) Nysa, ul. Krawiecka oraz ul. Piastowska – Koperniki – Morów – do granicy państwa17) Pokrzywna18) Jarnołówce
Opis projektu	<ol style="list-style-type: none">1) DP 1672 O: odcinek Wierzbięcice – Gryzów, o długości około 2 km.2) DP 1205 O: odcinek Biała – Węza, o długości około 9 km – INWESTYCJA WSPÓLNA Z POWIATEM PRUDNICKIM3) DP 1531 O: odcinek Węza – Jasienica Dolna, o długości około 6,5 km.4) DP 1555 O: teren sołectwa Włostowa, długość odcinka to około 2 km.5) Giełczyce: przebudowa drogi po przeprowadzeniu montażu sieci kanalizacji sanitarnej.6) Przebudowa drogi powiatowej nr 1666 O na odcinku Sękowice – Regulice



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

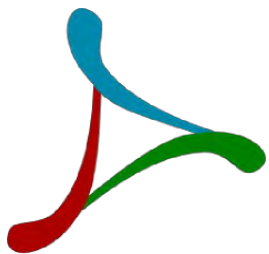
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego
	7) Przebudowa drogi powiatowej nr 1653 O na odcinku Nysa - Grądy 8) Przebudowa drogi powiatowej nr 1532O wraz z powiązaniem odcinkiem drogi nr 1522O 9) Przebudowa dróg powiatowych nr 1632 O Biała nyska – Kałków oraz 1607 O Nysa – Stary Las
Wartość inwestycji	21 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 – 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Większa dostępność dla mieszkańców, poprawa jakości życia. Drogi będą wykorzystywane przez mieszkańców podczas dojazdów do miejsc pracy, szkoły, rekreacji i rozrywki.
Powiązania funkcjonalne	Z dróg powiatowych korzystają mieszkańcy powiatu podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz szkoły, podczas dojazdów obowiązkowych oraz podróży do miejsc służących rekreacji i rozrywce. Z dróg korzystają również osoby przejeżdżające przez powiat nyski oraz turyści.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej
Lokalizacja	Drogi na terenie powiatu nyskiego
Opis projektu	– „Zwiększenie transgranicznej dostępności Pisecna – Nysa”. Długość dróg objętych zadaniem: 16,50 km. – „Zwiększenie transgranicznej dostępności Prudnik – Złote Hory”. Długość dróg objętych zadaniem: 7,75 km. – „Zwiększenie transgranicznej dostępności Żulowa – Wilamowa”. Długość dróg objętych zadaniem: 6,15 km.
Wartość inwestycji	35 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu nyskiego.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej
z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Większa dostępność dla mieszkańców, poprawa jakości życia. Drogi będą wykorzystywane przez mieszkańców podczas dojazdów do miejsc pracy, szkoły, rekreacji i rozrywki.
Powiązania funkcjonalne	Z dróg powiatowych korzystają mieszkańcy powiatu podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz szkoły, podczas dojazdów obowiązkowych oraz podróży do miejsc służących rekreacji i rozrywce. Z dróg korzystają również osoby przejeżdżające przez powiat nyski oraz turyści.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego
Lokalizacja	Nysa - ul. Piastowska
Opis projektu	Przebudowa drogi powiatowej nr 2177 O – ul. Piastowska w Nysie.
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu nyskiego. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Mieszkańcy korzystaliby z miejsc parkingowych podczas codziennych dojazdów Nysy.

Infrastruktura pieszo-rowerowa

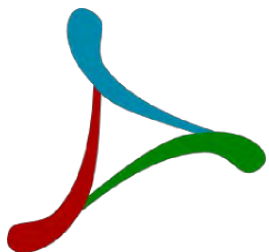
KARTA PROJEKTU I

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego
Lokalizacja	Drogi powiatowe oraz krajowe na terenie gminy Nysa, Głuchołazy i Otmuchów
Opis projektu	Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych na terenie gmin: Nysa, Głuchołazy i Otmuchów oraz wzdłuż dróg krajowych nr: 41 oraz 46.
Wartość inwestycji	4 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Planem Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy), wpisuje się w Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Większa dostępność dla mieszkańców do edukacji, miejsc pracy i służby zdrowia. Poprawa jakości życia mieszkańców. Pętla będzie wykorzystywana przez mieszkańców podczas dojazdów do pracy, szkoły, miejsc rekreacji i rozrywki (Prudnik).
Powiązania funkcjonalne	Ze ścieżek rowerowych będą korzystać mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły, dojazdów obywatelskich, a także podróży do miejsc rekreacji i rozrywki.



1.1. Gmina Głuchołazy

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

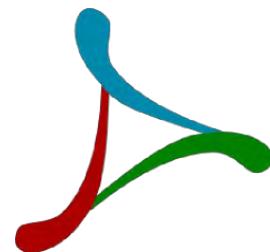
Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Modernizacja dworca PKP w Głuchołazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojazdów pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.
Lokalizacja	Gmina Głuchołazy
Opis projektu	<p>Budowa centrum przesiadkowego z parkingiem na 100 samochodów na terenie obecnego dworca kolejowego Głuchołazy Miasto i placu przed dworcem. 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.</p> <p>Remont terenu przy stacji PKP Pokrzywna - Moszczanka. Budowa wiaty przystankowej oraz budowa parkingu dla samochodów osobowych.</p>
Wartość inwestycji	1 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<p>– Inwestycje są zgodne ze Strategią Rozwoju Gminy Głuchołazy, wpisują się w cel operacyjny: Infrastruktura Techniczna i Drogowa.</p> <p>– Inwestycje są zgodne z dokumentami planistycznymi.</p>
Efekty realizacji inwestycji	Większa dostępność dla mieszkańców, poprawa jakości życia.
Powiązania funkcjonalne	Z komunikacji publicznej korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU II



Biuro projektu:

48-300 Nysa

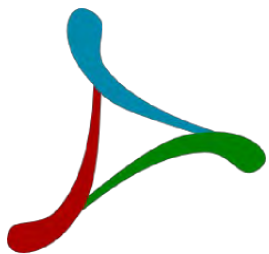
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych
Lokalizacja	Gmina Głuchołazy
Opis projektu	<ol style="list-style-type: none">1) Gierałcice – nr drogi: 1623 O – Dostosować istniejącą zatokę do akt. przepisów oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego.2) Gierałcice – nr drogi: 1623 O – Wykonać 2 zatoki do istniejącego przystanków Gierałcice – nr drogi: 1623 O – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego.3) Biskupów – nr drogi: 1624 O – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego.4) Biskupów – nr drogi: 1624 O – Wykonać 2 zatoki do istniejących przystanków oraz wprowadzić przystanki po przeciwnej stronie jezdni dla kursów powrotnego transportu publicznego.5) Biskupów – nr drogi: 1624 O – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego.6) Burgrabice – nr drogi: 1624 O – Dostosować istniejącą zatokę do akt. Przepisów oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego.7) Burgrabice – nr drogi: 1624 O – Dostosować istniejącą zatokę do akt. Przepisów oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego.8) Markowice – nr drogi: 1624 O – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku9) Polski Świątów – nr drogi: 411 – Dostosować 2 zatoki do aktualnych przepisów.10) Polski Świątów – nr drogi: 411 – Dostosować 2 zatoki do aktualnych przepisów.11) Bodzanów – nr drogi: 1621 O – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego.12) Konradów – nr drogi: 1617 O – Wykonać wiatę przystankową w miejsce planowanego przeniesionego przystanku13) Konradów – nr drogi: 1617 O – Wykonać wiatę przystankową w miejsce planowanego przeniesionego przystanku

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych
	14) Konradów – nr drogi: 1619 O – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego. 15) Jarnołówek – nr drogi: 1625 O – Wykonać przystanek wraz z zatoką 16) Jarnołówek – nr drogi: 1625 O – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego. 17) Pokrzywna – nr drogi: 1617 O – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego. 18) Podlesie – nr drogi: 1620 O – Wykonać 5 zatok do istniejących przystanków przy drodze powiatowej 19) Charbielin oś. Pionierów – nr drogi: DK-40 – Wykonać zatokę do istniejącego przystanku oraz wprowadzić przystanek po przeciwnej stronie jezdni dla kursu powrotnego transportu publicznego. 20) Charbielin, Nowy Las, Stary Las – nr drogi: 1608 O – Wprowadzić przystanki po przeciwnej stronie jezdni przy istniejących przystankach.
Wartość inwestycji	5 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycje są zgodne ze Strategią Rozwoju Gminy Głuchołazy, wpisują się w cel operacyjny: Infrastruktura Techniczna i Drogowa. – Inwestycje są zgodne z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Większa dostępność dla mieszkańców, poprawa jakości życia.
Powiązania funkcjonalne	Z komunikacji publicznej korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

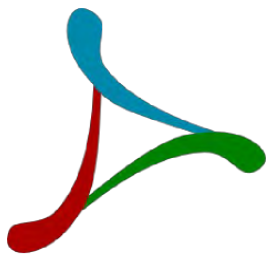
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Lokalizacja	Nieczynna linia kolejowa do Zdroju (przebieg: ul. Jana Pawła II – ul. Powstańców Śląskich – ul. Wyszyńskiego)
Opis projektu	Budowa nowej drogi (droga średnicowa) po nieczynnej linii kolejowej do Zdroju, w celu rozładowania ruchu w centrum.
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Głuchołazy, wpisuje się w cel operacyjny: Infrastruktura Techniczna i Drogowa. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców gminy Głuchołazy, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Z dróg korzystają głównie mieszkańcy gminy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy, szkoły oraz podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy
Lokalizacja	Gmina Głuchołazy: Jarnołówek (centrum, Biskupia Kopa), Pokrzywna (centrum), Konradów (przy DW 407).
Opis projektu	Konieczność budowy nowych miejsc parkingowych dla mieszkańców oraz dla turystów (ze względu na rosnący ruch turystyczny). Dla miejscowości Pokrzywna budowę parkingów uwzględniono w MPZP.
Wartość inwestycji	85 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Głuchołazy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy
planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa poprzez ograniczenie parkowania w niedozwolonych miejscach.
Powiązania funkcjonalne	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy gminy Głuchołazy oraz okolicznych sołectw podczas codziennych podróży zakupowych, dojazdów do miejsc pracy i szkoły.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy
Lokalizacja	Głuchołazy
Opis projektu	Rejon Szpitala MSW – ul. Karłowicza – zniwelowanie niebezpiecznego skrzyżowania: – uruchomienie sygnalizacji świetlnej, – wymalowanie pasów dla pieszych.
Wartość inwestycji	1 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Głuchołazy, wpisuje się w cel operacyjny: Infrastruktura Techniczna i Drogowa. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców gminy Głuchołazy, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Z dróg korzystają głównie mieszkańcy gminy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV



Biuro projektu:

48-300 Nysa

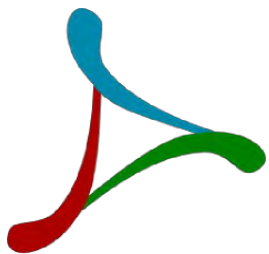
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych i wojewódzkich i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy
Lokalizacja	1) Droga powiatowa relacji Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie – Czechy, około 20 km 2) Droga powiatowa Charbielin – Jarnołówek, około 4,5 km 3) DK 40: Charbielin – Konradów – granica PL/CZ, około 9 km 4) Droga wojewódzka 411 – Głuchołazy – Nysa, około 22 km
Opis projektu	1) Kompleksowy remont drogi powiatowej wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego. 2) Wymiana nawierzchni drogi powiatowej. 3) Konieczna budowa drogi Charbielin-Jarnołówek (z uwagi na rosnący ruch turystyczny w Jarnołówku). 4) Budowa obwodnicy – zapisana w SUIKZP. 5) Remont drogi wojewódzkiej 411 na odcinku Głuchołazy – Nysa. 6) Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DW411 Głuchołazy - Nysa dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	44 400 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Głuchołazy, wpisuje się w cel operacyjny: Infrastruktura Techniczna i Drogowa. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców gminy Głuchołazy, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Z dróg korzystają głównie mieszkańcy gminy w podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy
Lokalizacja	Głuchołazy os. Koszyka
Opis projektu	Budowa parkingów dla os. Koszyka w Głuchołazach została uwzględniona w MPZP.
Wartość inwestycji	30 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Głuchołazy.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa poprzez ograniczenie parkowania w niedozwolonych miejscach.
Powiązania funkcjonalne	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy gminy Głuchołazy oraz okolicznych sołectw podczas codziennych podróży zakupowych oraz dojazdów do pracy i szkoły.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I



Biuro projektu:

48-300 Nysa

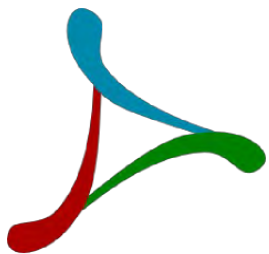
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy
Lokalizacja	1) Głuchołazy – Podlesie – Jarnołówek -Pokrzywna – Czechy 2) DK 40 (od granicy państwa do gminy Prudnik) 3) DW 411 (od granicy państwa do gminy Nysa) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ NYSA
Opis projektu	1) Budowa ciągu pieszo-rowerowego (powstała koncepcja budowy ścieżki będącej odnogą ścieżki do Nysy). 2) Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DK 40. 3) Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DW 411. 4) Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DW411 Głuchołazy-Nysa dochodziło do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu oraz budowę ścieżek rowerowych.
Wartość inwestycji	25 200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Głuchołazy, wpisuje się w cel operacyjny: Infrastruktura Techniczna i Drogowa. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z wybudowanego ciągu będą korzystać mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz młodzież szkolna podczas dojazdów do szkoły, miejsc rozrywki i rekreacji w Prudniku.



1.2. Gmina Korfantów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

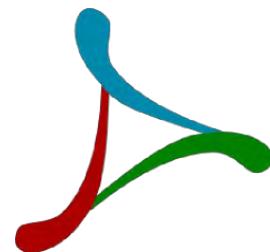
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja publiczna KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciagów pieszych
Lokalizacja	Gmina Korfantów
Opis projektu	Budowa zatok autobusowych wraz z budową ciagów pieszych pomiędzy obszarem zabudowanym, a wiatą przystankową w następujących miejscowościach: Rączka, Przydroże Wielkie, Przydroże Małe, Ścinawa Mała, Ścinawa Nyska, Węza, Gryżów, Myszowice, Wielkie Łąki, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Rzymkowice, Stara Jamka, Piechocice, Puszcyna, Borek, Ligota Ścinawska.
Wartość inwestycji	3 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Korfantów.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Z przystanku przesiadkowego mogliby korzystać mieszkańcy pobliskich sołectw, dojeżdżający do większych ośrodków miejskich w celu dotarcia do pracy, szkoły oraz miejsc rozrywki i rekreacji.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

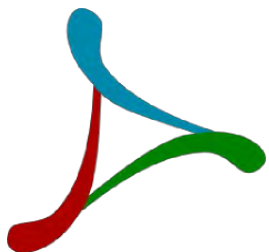
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont drogi powiatowej Gryżów – Jegielnica
Lokalizacja	Gmina Korfantów
Opis projektu	Remont drogi powiatowej relacji Gryżów – Jegielnica – Ligota Ścinawska (około 6 km, nr 1529).
Wartość inwestycji	2 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Mieszkańcy korzystają z dróg wojewódzkich i powiatowych podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły, a także podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów
Lokalizacja	Gmina Korfantów
Opis projektu	1) Korfantów – Niemodlin (DW 405), długość 19,6 km. 2) Korfantów – Prudnik przez Białą (DW 407 do DW 414), długość 33,3 km. 3) Korfantów – Nysa przez Włodary (DW 407), długość 23,4 km. 4) Korfantów, skrzyżowanie ulic Opolskiej i Wyzwolenia.
Wartość inwestycji	Remont dróg – 34 000 000 zł, Przebudowa skrzyżowania – 4 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

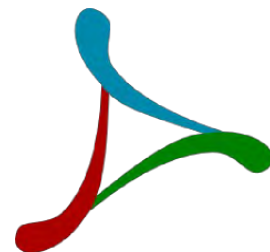
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów
z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Mieszkańcy korzystają z dróg wojewódzkich i skrzyżowania podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz szkoły, a także podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów
Lokalizacja	Gmina Korfantów
Opis projektu	<ol style="list-style-type: none">1) Biała – Węza – droga powiatowa, odcinek o długości około 9 km (nr 1205)2) Wierzbicice – Wielkie Łąki, odcinek o długości 5,277 km (nr 1605)3) Przydroże Wielkie – Śmicz – droga powiatowa, odcinek około 3 km (nr 1527)4) Droga Węza – Jasienica Dolna – droga powiatowa, odcinek o długości 6,5 km (nr 1531)5) Włostowa – droga powiatowa, odcinek o długości około 2 km (nr 1555)6) Droga Stara Jamka – Kolonia Otocka – droga powiatowa, odcinek około 3 km (nr 1528)7) Droga Korfantów – Biała – droga powiatowa, odcinek o długości 6 km (nr 1526)8) Rzymkowice – Przechód – droga powiatowa, odcinek o długości około 8 km (nr 1206)9) Korfantów – Ścinawa – droga powiatowa, odcinek o długości około 10 km (nr 1530)10) Wierzbicice – Gryzów – odcinek o długości 1,625 km (nr 1672)11) Korfantów – Kuźnica Ligocka – droga powiatowa, odcinek o długości 6,3 km (nr 1524)

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

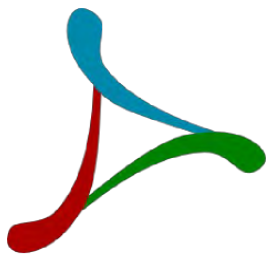
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów
Wartość inwestycji	27 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Mieszkańcy korzystają z dróg powiatowych podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz szkoły, a także podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów
Lokalizacja	Gmina Korfantów
Opis projektu	Dobrzyków – droga gminna (6,8 km)
Wartość inwestycji	3 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Mieszkańcy korzystają z dróg wojewódzkich i powiatowych w codziennych dojazdach do pracy i szkoły, a także w dojazdach do miejsc rekreacji i rozrywki.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V

Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1) Skrzyżowanie: DW 405 Korfantów – Niemodlin przy zjeździe do Włostowej2) Skrzyżowanie: Gryżów3) Skrzyżowanie: ul. Prudnickiej z ul. Reymonta w Korfantowie.4) Skrzyżowanie: ul. Prudnicka ul. Kościuszki, ul. 3 Maja w Korfantowie.
Opis projektu	<ol style="list-style-type: none">1) Przebudowa skrzyżowania w Korfantowie koło Kościoła (ul. Opolska, ul. Wyzwolenia) oraz DW 405 przy zjeździe do Włostowej. Wykonanie małego ronda w Gryżowie.2) Wykonanie małego ronda w pobliżu przystanku przy DP 1529.3) Zmiana lokalizacji przejść dla pieszych.4) Przebudowa skrzyżowania.
Wartość inwestycji	10 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Mieszkańcy korzystają z tych dróg podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły. W niedziele występuje tam zwiększone natężenie ruchu w godzinach pomiędzy mszami.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VI



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

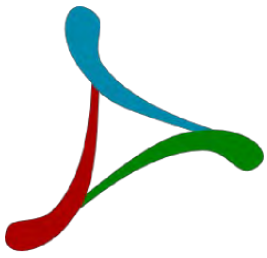
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów
Lokalizacja	Korfantów - w okolicach kościoła, cmentarza, ośrodka zdrowia oraz Rynku.
Opis projektu	Budowa miejsc parkingowych: głównie w Korfantomie w okolicach kościoła, cmentarza, ośrodka zdrowia. Remont rynku w Korfantomie (około 10 miejsc parkingowych). Razem 40 miejsc.
Wartość inwestycji	80 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Mieszkańcy korzystaliby z miejsc parkingowych podczas codziennych podróży do Korfantowa.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów
Lokalizacja	Gmina Korfantów: 1) Korfantów – Park – Rynarcice – Przydroże – Szwedzka Górka – Rączka – Korfantów (10 km) 2) Korfantów –Stara Jamka – Rzymkowice – Kuźnica Ligocka – Borek – Przechód – Włostowa – Korfantów (22 km) 3) Korfantów – Zamek w Mosznej (15 km) 4) Korfantów – Park w Lipnie (18 km) 5) Korfantów – Nysa – Otmuchów jezioro (40 km)
Opis projektu	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym z Korfantowa do poszczególnych sołectw wraz z obiektami małej architektury rowerowej – kosze na śmieci, stojaki. Budowa miejsc

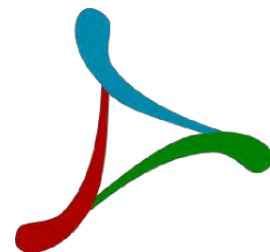


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów
	parkingowych dla rowerów. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku dróg Prudnickiej, Wyzwolenia i Kościuszki dochodziło do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu oraz budowę ścieżek rowerowych.
Wartość inwestycji	70 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Korfantów. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych, poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost satysfakcji mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z wybudowanych ścieżek mieszkańcy będą korzystać w celach rekreacyjnych, jak również w celu dojazdu do pracy, szkoły oraz do miejsc rozrywki i rekreacji znajdujących się na terenie powiatu nyskiego.

1.3. Gmina Łambinowice



Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

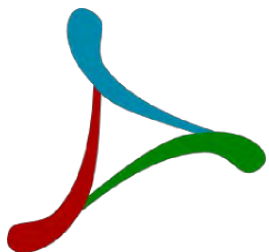
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice
Lokalizacja	Gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowice, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice.
Opis projektu	<p>Renowacja wiat przystankowych (wymiana zdewastowanych murowanych wiat na nowe) oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice. Lista wiat:</p> <p>Łambinowice – kościół – droga powiatowa Łambinowice – ul. Dworcowa Łambinowice – ul. Powstańców Śl. Okopy – droga powiatowa Piątkowice Małe – droga powiatowa Drogoszów – droga powiatowa Wierzbie – skrzyżowanie – droga powiatowa</p> <p>Lista zatoczek:</p> <p>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 Dworzysko – droga powiatowa Szadurczyce – droga powiatowa Lasocice – szkoła – droga powiatowa</p>

**Biuro projektu:**

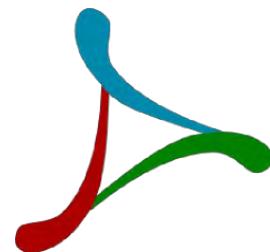
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice
Wartość inwestycji	1 443 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Łambinowice. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, zwiększenie zadowolenia mieszkańców, polepszenie jakości wykonywanych usług. Zwiększenie możliwości komunikacyjnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z komunikacji publicznej będą korzystać mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do pracy, szkoły, a także podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rozrywki, rekreacji i do sklepów. Obecnie wiele mieszkańców okolicznych miejscowości dojeżdża pod dworzec PKP w Łambinowicach, gdzie przesiadają się na pociąg ze względu na dobre połączenie kolejowe. W Łambinowicach łączą się dwie linie kolejowe, a przy dworcu PKP istnieje przystanek autobusowy, co stwarza możliwości stworzenia węzła przesiadkowego. Problemem jest jednak to, że samochody pozostawione w okolicach dworca uniemożliwiają autobusom manewrowanie, w związku z czym autobusy PKS wcale nie wjeżdżają na teren dworca PKP. Budowa placu manewrowego (zatoczki) pozwoli na integrację transportu kolejowego z autobusowym. Wydzielenie miejsc parkingowych dla samochodów zintegruje z kolei transport prywatny z transportem publicznym.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU II

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

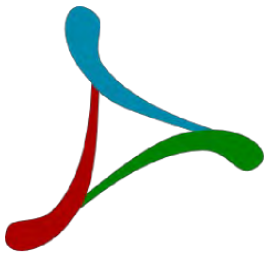
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont infrastruktury kolejowej na terenie OF PN 2020
Lokalizacja	Gmina Łambinowice
Opis projektu	Modernizacja torów kolejowych w celu zwiększenia prędkości poruszania się pociągów oraz modernizacja peronów, wiat oraz poczekalni. Wykonanie przejścia dla pieszych.
Wartość inwestycji	6 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Łambinowice. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, zwiększenie zadowolenia mieszkańców, polepszenie jakości wykonywanych usług. Zwiększenie możliwości komunikacyjnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z komunikacji publicznej będą korzystać mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy, szkoły, a także podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rozrywki, rekreacji i w celu wykonania codziennych zakupów. W Łambinowicach łączą się 2 linie kolejowe, znajduje się tu również przystanek autobusowy.



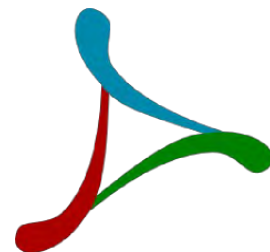
Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

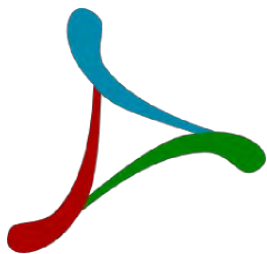
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych
Lokalizacja	<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 nr 566 przy posesjach nr: 106, 108, 110, 112-1163) Budzieszowice (tzw. Koziak)4) Jasienica Dolna (droga nr 567, okolice kościoła św. Marcina, około 550 m)5) Łambinowice – Wierzbie (około 3 km)6) Piątkowice – Prusinowice (około 5 km)7) Mańkowice – Jasienica Dolna (obecnie droga polna nr 383, około 3 km)8) Drogoszów – Piątkowice (około 3 km)9) Piątkowice – Mańkowice (około 2,7 km)10) Łambinowice, ulica Dworcowa (droga gminna)11) Malerzowice Wielkie (droga gminna)12) Mańkowice (droga gminna)
Opis projektu	<p>Remont nawierzchni ulic na terenie gminy Łambinowice:</p> <p>Ad 1)</p> <ul style="list-style-type: none">– ulica Polna o długości 400 m, dla której jest już opracowany projekt;– ulica Parkowa o długości około 400 m;– kontynuacja remontu ulicy Szkolnej o długości około 1 km (część drogi jest już zrobiona);– remont ulicy Dworcowej na odcinku 0,438 km – wykonanie asfaltu, podbudowy, przebudowa chodnika, rozbudowa oświetlenia ulicznego i remont kanalizacji deszczowej. <p>Ad.2) Remont drogi w Bielicach</p> <p>Ad.3) Droga w Budzieszowicach (tzw. Koziak) położona na działce drogowej nr 177 przy bloku 2a. Planowana długość drogi to około 280 m.</p> <p>Ad.4) Cała droga nr 567 w Jasienicy Dolnej w pobliżu kościoła.</p>

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych
	Ad.5) Łambinowice – Wierzbie o długości 3 km Ad.6) Remont dawnej drogi o długości 5 km pomiędzy Piątkowicami a Prusinowicami. Ad.7) Remont starej drogi pomiędzy Mańkowicami a Jasienią Dolną o długości około 3 km. Ad.8) Remont drogi gminnej na odcinku 3,102 km, poprzez wykonanie asfaltu, podbudowy oraz rozbudowę oświetlenia. Ad.10) Budowa drogi Piątkowice – Mańkowice przez las o długości 2,665 km poprzez wykonanie asfaltu i podbudowy. Ad. 11) Remont drogi gminnej w miejscowości Malerzowice Wielkie od nr 32 do nr 60 wraz z oświetleniem drogi
Wartość inwestycji	20 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Planem Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015, wpisuje się w cel operacyjny: poprawa stanu dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z ulic korzystają głównie mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły oraz okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych
Lokalizacja	1) Bielice – Okopy, droga powiatowa, około 3,5 km. 2) Szadurczyce – Korfantów: Szadurczyce – Łambinowice – Budzieszowice – Niesiebędowice – Korfantów, droga powiatowa, około 12 km. 3) Jasienica Dolna – Włodary (gmina Korfantów), droga powiatowa, około 6 km. 4) Piątkowice – Sidzina (gmina Skoroszyce), droga powiatowa, około 8 km. 5) Jasienica Dolna – Malerzowice Wielkie (około 9 km)
Opis projektu	Ad.1) Remont drogi powiatowej Bielice – Okopy o łącznej długości około 3,5 km Ad.2) Remont drogi powiatowej na odcinku Szadurczyce – Łambinowice – Budzieszowice – Niesiebędowice – Korfantów na odcinku około 12 km. Inwestycja wspólna z gminą Korfantów. Ad.3) Remont drogi powiatowej na odcinku 6 km pomiędzy Jasienicą Dolną a Włodarami. Inwestycja wspólna z gminą Korfantów. Ad.4) Remont drogi powiatowej na odcinku 8 km pomiędzy Piątkowicami a Sidziną. Inwestycja wspólna z gminą Skoroszyce. Ad.5) Remont drogi powiatowej na odcinku 9 km pomiędzy Jasienicą Dolną a Malerzowicami Wielkimi.
Wartość inwestycji	18 700 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Planem Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015, wpisuje się w cel operacyjny: poprawa stanu dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z ulic korzystają głównie mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

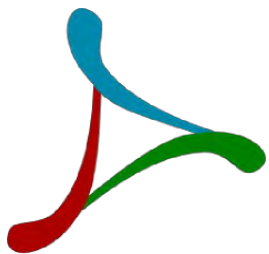
KARTA PROJEKTU III

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie
Lokalizacja	Skrzyżowanie drogi krajowej nr 46 z drogą powiatową do Malerzowic Wielkich.
Opis projektu	Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową do Malerzowic Wielkich poprzez budowę pasu do skrętu w lewo. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DK46 Malerzowice Wielkie dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	4 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Planem Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015, wpisuje się w cel operacyjny: poprawa stanu dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców. Spadek liczby wypadków.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z ulic korzystają głównie mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w Gminie Łambinowice
Lokalizacja	1. Łambinowice, ul. Zawadzkiego (przy policji) 2. Łambinowice, ul. Powstańców Śl., ul. Szkolna 3. Lasocice w pobliżu kościoła (obecnie prywatny teren)
Opis projektu	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w kluczowych miejscach na terenie gminy Łambinowice (m.in. przy spółdzielni mieszkaniowej, szkoły i przedszkola).
Wartość inwestycji	150 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Łambinowice. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Ograniczenie parkowania pojazdów w miejscach niedozwolonych, zwiększenie satysfakcji mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy przyjeżdżający do sołectw. Przy ul. Zawadzkiego w Łambinowicach znajduje się Urząd Gminy oraz Policja. W Lasocicach znajduje się kościół.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów
Lokalizacja	Gmina Łambinowice oraz gmina Korfantów
Opis projektu	Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów (około 12 km) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ KORFANTÓW
Wartość inwestycji	6 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Łambinowice.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

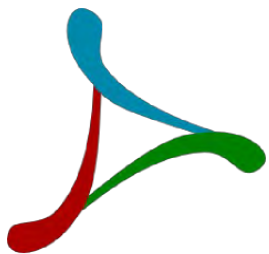
Nazwa projektu	Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów
z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Satysfakcja mieszkańców, wzrost walorów turystycznych i rekreacyjnych gminy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Ze ścieżki rowerowej będą korzystać głównie mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy lub szkoły oraz podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki (np. w gminie Nysa). Ze ścieżki będą korzystać również turyści.

1.4. Gmina Nysa

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie
Lokalizacja	Nysa
Opis projektu	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. Skoordynowanie rozkładów jazdy różnych przewoźników: wzajemne uzupełnianie się w kursach, wyeliminowanie powtarzających się kursów w jednym kierunku 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-handlowe i inkubator przedsiębiorczości.
Wartość inwestycji	5 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	–Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej. –Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną. Mieszkańcy sołectw będą mieli większą dostępność do edukacji i pracy oraz do rekreacji i rozrywki. Zmniejszenie korków w mieście.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	W Nysie znajduje się dużo miejsc nauki, pracy, wyższa uczelnia. Z centrum przesiadkowego będą korzystać mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do szkół i pracy.

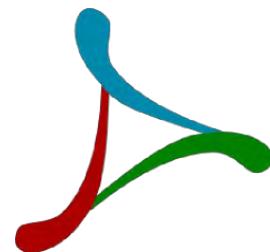
Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa
Lokalizacja	Wszystkie sołectwa Gminy Nysa
Opis projektu	Wykonanie nowoczesnych punktów przesiadkowych w 26 sołectwach gminy Nysa.
Wartość inwestycji	450 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną. Mieszkańcy sołectw będą mieli większą dostępność do edukacji i pracy oraz do rekreacji i rozrywki.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	W Nysie znajduje się dużo miejsc nauki, pracy, wyższa uczelnia. Mieszkańcy poszczególnych sołectw będą korzystać z nowych punktów przesiadkowych podczas codziennych dojazdów do miejsc nauki i pracy.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

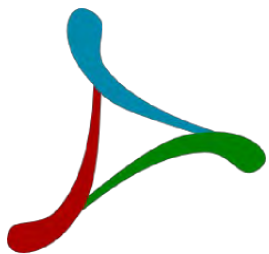
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa
Lokalizacja	Nysa
Opis projektu	Budowa obwodnicy miasta w celu wyprowadzenia z niego ruchu tranzytowego oraz skomunikowania z nim terenów inwestycyjnych. Podzamcze – Rodziewiczówny (Nysa)
Wartość inwestycji	15 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie atrakcyjności regionu.
Powiązania funkcjonalne	Z drogi korzystają mieszkańcy sołectw w codziennych dojazdach do miejsc pracy i szkoły, do miejsc rekreacji i wypoczynku, a także w sytuacjach obligatoryjnych. Z drogi korzystają również osoby chcące dojechać do Nysy, Otmuchowa lub granicy z Czechami od strony Korfantowa.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej
Lokalizacja	W rejonie ul. Franciszkańskiej lub łączącej ul. Orzeszkowej z ul. Saperską
Opis projektu	Rozważone są dwie lokalizacje: Budowa przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej ul. Franciszkańską lub połączenie ul. Orzeszkowej z ul. Saperską.
Wartość inwestycji	20 000 000 zł

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

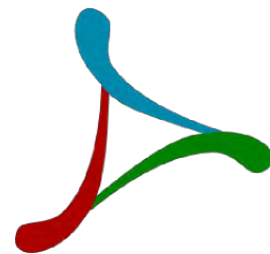
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<p>– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej.</p> <p>– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.</p>
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie atrakcyjności regionu.
Powiązania funkcjonalne	Z drogi wojewódzkiej nr 407 korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, do miejsc rekreacji i wypoczynku, a także w sytuacjach obligatoryjnych. Z drogi korzystają również osoby chcące dojechać do Nysy, Otmuchowa lub granicy z Czechami od strony Korfantowa.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa
Lokalizacja	Wierzbicice – Domaszkowice (1,5 km) Wierzbicice – Kępnica (3,5 km) Sękowice – Regulice (3 km)
Opis projektu	Budowa nawierzchni dróg powiatowych o łącznej długości około 8 km wraz z wyznaczeniem pasu pieszo - rowerowego.
Wartość inwestycji	5 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<p>– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej.</p> <p>– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.</p>
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie atrakcyjności regionu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

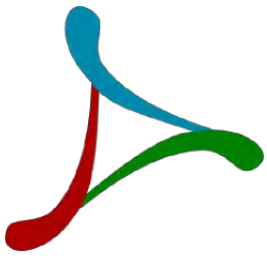
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa
Powiązania funkcjonalne	Z dróg korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, do miejsc rekreacji i wypoczynku, a także w sytuacjach obligatoryjnych.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1) Gmina Nysa:<ul style="list-style-type: none">– Biała Nyska – Podkamień (3 km)– Podkamień – Hajduki Nyskie (2,5 km)– Hajduki Nyskie – Niwnica (obecnie droga gruntowa, około 4 km)– Domaszkowice – Wyszków Śląski (około 6 km)– Budowa nowych dróg na terenach inwestycyjnych gminy Nysa.2) Budowa drogi w ulicy Prusa w Nysie3) Przebudowa drogi w ulicy Celnej w Nysie4) Przebudowa drogi w ulicy Kolejowej i Wrocławskiej w Nysie5) Przebudowa ulic rynku w Nysie6) Budowa drogi w Wyszowie Śląskim7) Budowa drogi w Siostrzechowicach8) Budowa drogi w Lipowej9) Złotogłowice – Rusocin (około 1,5 km)
Opis projektu	Budowa nowych dróg na terenach inwestycyjnych w celu zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej wydzielonych stref ekonomicznych (rozwój przedsiębiorczości, obsługa pracowników, obsługa zaopatrzenia itd.). Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DW406 w rejonie miejscowości Rusocin dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	15 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji	– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno –



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa
z obowiązującymi planami oraz strategiami	Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie atrakcyjności regionu.
Powiązania funkcjonalne	Z dróg korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, do miejsc rekreacji i wypoczynku, a także w sytuacjach obligatoryjnych. Z drogi korzystają również osoby chcące dojechać do Nysy.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V

Nazwa projektu	Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.
Lokalizacja	Gmina Nysa, sołectwo Podkamień (około 3 km)
Opis projektu	Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 w miejscowości Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.
Wartość inwestycji	2 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, wyprowadzenie ruchu z centrum sołectwa.
Powiązania funkcjonalne	Z DK 41 korzystają codziennie mieszkańcy podczas dojazdów do miejsc pracy, nauki oraz ośrodków sportu i rekreacji. Droga krajowa o wysokim stopniu natężenia ruchu powoduje sytuacje niebezpieczne – wypadki typu pojazd-człowiek.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VI



Biuro projektu:

48-300 Nysa

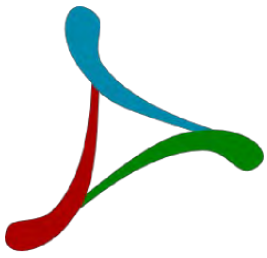
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego
Lokalizacja	ul. Sudecka/ Prudnicka/ Piłsudskiego (DK 41) w pobliżu stacji BP
Opis projektu	Przebudowa niebezpiecznego skrzyżowania przy stacji BP, które prawdopodobnie po wybudowaniu obwodnicy DK 41 stanie się ciągiem gminnym. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ul. Piłsudskiego w Nysie dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 – 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie atrakcyjności regionu.
Powiązania funkcjonalne	Z DK 41 korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły oraz podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i wypoczynku.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VII

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu
Lokalizacja	Nysa – most Bema Rondo Solidarności (DK 41 i DK 46) Rondo Władysława Sikorskiego
Opis projektu	Przebudowa mostu Bema oraz dwóch rond: 1. Solidarności 2. Władysława Sikorskiego Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na skrzyżowaniu ul. Bema z ul. Kolejową w Nysie dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	22 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie atrakcyjności regionu.
Powiązania funkcjonalne	Z mostu i rond korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły oraz okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i wypoczynku.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VIII



Biuro projektu:

48-300 Nysa

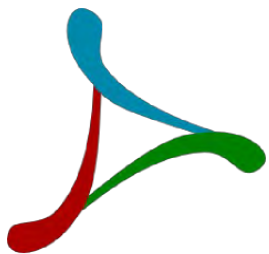
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie oraz w sołectwach
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none">- Nysa: Ulica Orłąt Lwowskich do ulicy Chełmońskiego przez teren byłego poligonu wojskowego.- Sołectwa
Opis projektu	Utwardzenie ulic na terenie Nysy (drogi gruntowe, około 3 km)
Wartość inwestycji	3 600 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, wprowadzenie ruchu z centrum sołectwa.
Powiązania funkcjonalne	Utwardzenie dróg będzie ułatwieniem dla mieszkańców. Ulice znajdują się w pobliżu wielu punktów handlowo-usługowych. Droga ta stanowi alternatywę połączeń wymienionych w projekcie dróg z pominięciem centrum



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IX

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

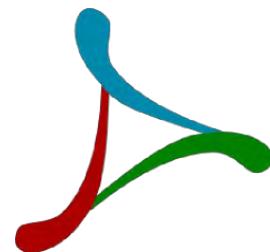
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa
Lokalizacja	1) Budowa parkingu na potrzeby centrum przesiadkowego w Nysie w rejonie ul. Kolejowej i Raclawickiej 2) Budowa parkingu w rejonie ulic Bohaterów Warszawy, Emilii Gierczak na potrzeby Szpital Powiatowego im. bł. Siostry Marii Merkert i Parafii Św. Piotra i Pawła w Nysie 3) Okolice nyskiego Rynku 4) Skorochów – NOR; Stary Skorochów 5) Głębinów 6) Lipowa 7) Wierzbicice – obok Kościoła
Opis projektu	Ad.1. Budowa wielopoziomowego parkingu w Nysie na terenie planowanego centrum przesiadkowego (około 150 miejsc). Ad.2. Budowa parkingu w rejonie ulic Bohaterów Warszawy, Emilii Gierczak i ul. Brackiej – na potrzeby szpitala oraz Kościoła pw. św. Apostołów Piotra i Pawła Ad.3., Ad.4., Ad.5. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych na potrzeby turystyczne. (Łącznie, ze wszystkich lokalizacji, powstanie około 400 miejsc parkingowych)
Wartość inwestycji	10 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Nysa. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa. Zwiększenie możliwości komunikacyjnych.
Powiązania funkcjonalne	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy oraz osoby odwiedzające Nysę w celu załatwienia spraw urzędowych, zakupów, pozostawienia samochodów i przesiadki w inny środek transportu, dojazdu do pracy oraz szkoły.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU X



Biuro projektu:

48-300 Nysa

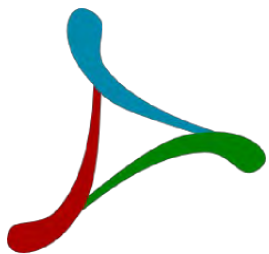
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa
Lokalizacja	Lipowa: 1) Mostek dojazdowy do posesji nr. 30, 96, 98 99 oraz sklepu spożywczego na drodze gminnej 594 – 595. 2) Naprawa przepustu na drodze gminnej 594. 3) Budowa przepustu z drogi gminnej nr. 58 z drogą gminną nr. 629 wraz z utwardzeniem drogi 629. 4) Budowa drogi Gryżów – Lipowa (około 4 km)
Opis projektu	Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015 oraz ze Strategią Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej oraz Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Budowa mostku, dróg oraz przepustu będzie ułatwieniem dla mieszkańców. Wzrost bezpieczeństwa oraz poprawa wizerunku gminy.



Infrastruktura pieszo-rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa
Lokalizacja	<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 5,5 km).5) Przystosowanie trasy Szlakiem Nyskich Zabytków dla komunikacji rowerowej.6) Nysa – Kubice – Domaszkowice – Lipowa – Hajduki Nyskie – Podkamień – Morów – Koperniki – Nadziejów – Jodłów – Kalków – Nysa (65 km)
Opis projektu	Budowa ścieżek rowerowych na terenie miasta Nysa o łącznej długości około 85 km. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ulicach Mickiewicza, Prudnickiej, Prusa, Rodziewiczówny w Nysie dochodziło do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tych miejscach oraz budowy ścieżek rowerowych.
Wartość inwestycji	10 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna z Wariantową koncepcją programowo-przestrzenną tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost zainteresowania regionem (nowe miejsca wypoczynku i rekreacji). Zamiana samochodu na ekologiczny środek transportu – rower.
Powiązania funkcjonalne	Ścieżka będzie wykorzystywana w celach rekreacyjnych oraz w codziennych dojazdach do pracy i szkoły oraz sklepów i miejsc rozrywki.

Infrastruktura pieszo-rowerowa

KARTA PROJEKTU II

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

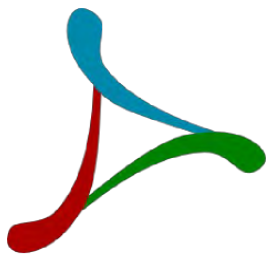
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa
Lokalizacja	Gmina Nysa: Lipowa, Domaszkowice, Kubice, Wyszków Śląski, Koperniki, Jodłów, Nadziejów (łącznie około 25 km) Miejscowości w pobliżu Jeziora Nyskiego: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice (około 8 km) Rusocin – Nysa (wzdłuż DW 406)
Opis projektu	Budowa ścieżek rowerowych wiodących przez lasy na terenie gminy Nysa. Budowa ścieżek rowerowych na dawnych torowiskach kolejowych m.in.: 1. Hajduki Nyskie – Wierzbięcice – Ścinawa 2. Nysa – Podkamień - Koperniki Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż jeziora w dwie strony: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice. Obecnie istnieje ścieżka jedynie do Skorochowa, zatem długość ścieżki wynosi około 7 km (jeśli pominiemy fragment Nysa-Skorochów, który już istnieje). Łącznie około 33 km wszystkich tras.
Wartość inwestycji	3 200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Wariantową koncepcją programowo-przestrzenną tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększone bezpieczeństwo rowerzystów, poprawa jakości życia mieszkańców. Zwiększenie możliwości komunikacyjnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Ze ścieżki rowerowej będą korzystać mieszkańcy w celach rekreacyjnych.



Infrastruktura pieszo-rowerowa

KARTA PROJEKTU III

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych
Lokalizacja	Gmina Nysa: Nysa – Vidnava (CZ) INWESTYCJA WSPÓLNA Z CZECHAMI
Opis projektu	Budowa ścieżki rowerowej łączącej powiat nyski (miasto Nysę, miejscowości gminy Nysa) z czeską Vidnavą (około 22 km).
Wartość inwestycji	2 200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna z Wariantową koncepcją programowo-przestrzenną tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększone bezpieczeństwo rowerzystów, poprawa jakości życia mieszkańców. Zapewnienie szlaku komunikacyjnego pomiędzy Polską a Czechami.
Powiązania funkcjonalne	Ze ścieżki rowerowej będą korzystać mieszkańcy w celach rekreacyjnych. Ścieżka będzie wiodła w pobliżu Jeziora Nyskiego, przez miejscowość Biała Nyska, w której znajduje się Zamek Obronny. Wzdłuż ścieżki, w poszczególnych sołectwach, istnieją zabudowania mieszkalne. Trasa na pewnym odcinku będzie prowadziła przez las, do miejscowości Kałków, w której oprócz zabudowań znajduje się Urząd Pocztowy. Z Kałkowa trasa bezpośrednio będzie prowadzić do przejścia granicznego z Czechami i do miejscowości Vidnava. Ze ścieżki rowerowej będą korzystali również turyści odwiedzający gminę Nysa.

Infrastruktura pieszo-rowerowa

KARTA PROJEKTU IV



Biuro projektu:

48-300 Nysa

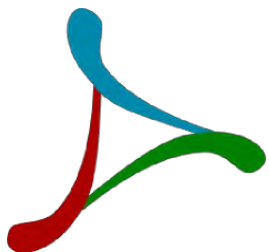
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy
Lokalizacja	Nysa, skrzyżowanie ul. Jagiellońskiej i Asnyka – Podkamień – Przełęk – Polski Świątów – Nowy Świątów – Rudawa – Bodzanów – Głuchołazy INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ GŁUCHOŁAZY
Opis projektu	Budowa ścieżki rowerowej pomiędzy gminą Nysą a Głuchołazami o długości około 20 km. Ścieżka ma przebiegać równoległe do DW 411, jednak będzie ciągnąć się wzdłuż dawnych torów kolejowych od skrzyżowania ulicy Asnyka z Jagiellońską przez Podkamień, Przełęk, Polski Świątów, Nowy Świątów, Rudawę i Bodzanów, a następnie wzdłuż ulic Sobieskiego, Kościuszki i rynek w Głuchołazach. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ulicach Jagiellońskiej i Asnyka w Nysie dochodziło do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu oraz budowy ścieżek rowerowych.
Wartość inwestycji	2 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Wariantową koncepcją programowo-przestrzenną tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów, poprawa jakości życia mieszkańców. Ułatwienie mieszkańcom przejazdów pomiędzy gminami.
Powiązania funkcjonalne	Ze ścieżki rowerowej będą korzystać mieszkańcy w celu dojazdu do miejsc pracy i nauki. Wzdłuż ścieżki istnieją liczne zabudowania mieszkalne. Przy trasie rowerowej w Bodzanowie znajduje się kościół parafialny i kaplica. Mieszkańcy będą mogli dojechać z poszczególnych miejscowości do Nysy lub Głuchołazów na zakupy, załatwić urzędowe sprawy, do pracy, czy też do szkoły. W Głuchołazach znajdują się liczne sklepy spożywcze, supermarkety, kościoły. Ścieżka będzie łączyć się ze ścieżką już istniejącą – na ulicy Adama Asnyka w Nysie.



1.5. Gmina Otmuchów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Ujednoczenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników
Lokalizacja	Gmina Otmuchów, w szczególności sołectwa: Wójcice, Jasienica Górna, Piotrowice Nyskie, Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiatów.
Opis projektu	Modernizacja stanu technicznego przystanków autobusowych: remont wiat przystankowych, zatoczek oraz elementów małej architektury. Synchronizacja rozkładów jazdy różnych przewoźników i ich ujednoczenie.
Wartość inwestycji	150 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną. Mieszkańcy gminy będą mieli lepszy dostęp do miejsc nauki, pracy, ośrodków służby zdrowia, miejsc rozrywki i rekreacji.
Powiązania funkcjonalne	Z komunikacji publicznej korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy, szkoły oraz podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rozrywki, rekreacji, a także w celu wykonania codziennych zakupów.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU II



Biuro projektu:

48-300 Nysa

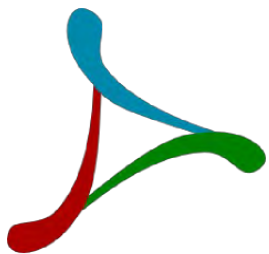
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha
Lokalizacja	Otmuchów, ul. Mickiewicza
Opis projektu	Remont obiektu byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego w Otmuchowie przy ul. Mickiewicza w celu przywrócenia jego pierwotnej funkcji.
Wartość inwestycji	2 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną. Mieszkańcy gminy będą mieli lepszy dostęp do zakładów pracy, ośrodków służby zdrowia oraz miejsc rozrywki i rekreacji.
Powiązania funkcjonalne	Z komunikacji publicznej korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do pracy, szkoły oraz podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rozrywki, rekreacji, a także w celu zrobienia codziennych zakupów.



Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU III

Biuro projektu:

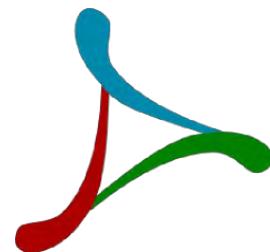
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa zatok oraz przystanków autobusowych
Lokalizacja	Gmina Otmuchów
Opis projektu	<ul style="list-style-type: none">- Droga gminna nr 106968 O – ul. Lipowa w Otmuchowie – budowa 2 zatoczek autobusowych oraz 2 przystanków.- Droga gminna – ul. Krakowska – budowa zatoczki autobusowej i przystanku.- Budowa zatoczki autobusowej przy przystanku na ul. Sienkiewicza.
Wartość inwestycji	200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja jest zgodna z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną. Mieszkańcy gminy będą mieli lepszy dostęp do zakładów pracy, ośrodków służby zdrowia oraz miejsc rozrywki i rekreacji.
Powiązania funkcjonalne	Z komunikacji publicznej korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do pracy, szkoły oraz podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rozrywki, rekreacji, a także w celu zrobienia codziennych zakupów.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I



Biuro projektu:

48-300 Nysa

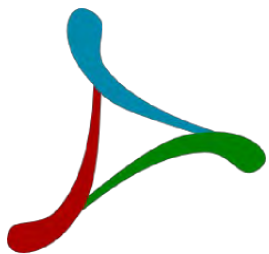
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ronda przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej)
Lokalizacja	Otmuchów, skrzyżowanie DK 46 z ulicami Mickiewicza i Mostową (obwodnica)
Opis projektu	Z uwagi na częste kolizje, rekomenduje się zmianę skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ulicy Mickiewicza dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	8 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, poprawa jakości życia mieszkańców, ułatwienie włączania się do ruchu pojazdów wyjeżdżających z ulic Mickiewicza i Mostowej (od sołectwa Śliwice).
Powiązania funkcjonalne	Z obwodnicy korzystają osoby chcące ominąć Otmuchów i dojechać do Paczkowa oraz granicy z Czechami. Z DK 46 korzystają również mieszkańcy gminy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy, szkoły oraz podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rozrywki i rekreacji.



Rysunek 1 Skrzyżowanie DK 46 (obwodnica) z ulicami Mickiewicza i Mostową

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

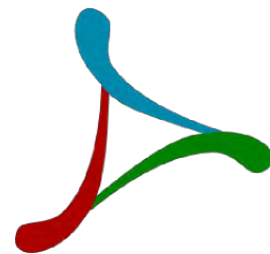


Źródło: <http://www.google.pl/maps>

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Wyznaczenie pasów do lewoskrętu
Lokalizacja	Otmuchów, skrzyżowanie ulicy Mickiewicza z ulicą Lipową
Opis projektu	Wyznaczenie oraz oznakowanie pasa do lewoskrętu z ulicy Mickiewicza w ulicę Lipową (od strony obwodnicy). Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ulicy Mickiewicza dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	20 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, ułatwienie włączania się do ruchu pojazdów jadących z ulicy Mickiewicza w ulicę Lipową.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Wyznaczenie pasów do lewoskrętu
Powiązania funkcjonalne	Ulica Mickiewicza jest ulicą dojazdową do centrum miasta od obwodnicy, co znacznie zwiększa natężenie ruchu. Skrzyżowanie ulicy Lipowej z ulicą Mickiewicza należy do skrzyżowań niebezpiecznych.

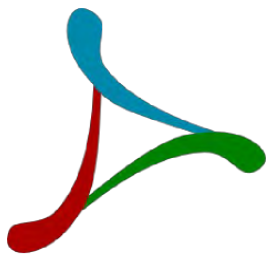
Rysunek 2 Skrzyżowanie ulic Mickiewicza i Lipowej



Źródło: <http://www.google.pl/maps>

Rysunek 3 Skrzyżowanie ulic Mickiewicza i Lipowej





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Oznakowanie skrajni jezdni
Lokalizacja	Odcinki dróg: 1. Kijów – Nysa (około 16 km) 2. Wierzbno – Kałków (około 4 km) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ NYSA
Opis projektu	Oznakowanie skrajni jezdni: wymalowanie pasów skrajnych jezdni.
Wartość inwestycji	50 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, ułatwienie jazdy po zmroku.
Powiązania funkcjonalne	Z odcinków dróg korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz szkoły, a także okazjonalnie, podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe
Lokalizacja	Gmina Otmuchów
Opis projektu	Modernizacja poboczy pod względem systemu odwadniającego: odtworzenie rowów odwadniających.
Wartość inwestycji	500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

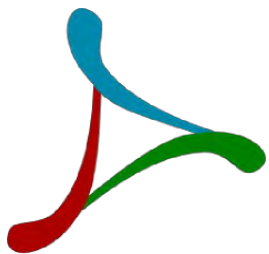
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie degradacji dróg, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Z odcinków dróg korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, a także okazjonalnie, podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki. Rowy odwadniające będą przeciwdziałać niszczeniu dróg.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V

Nazwa projektu	Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych
Lokalizacja	Gmina Otmuchów: 1) Otmuchów ul. Krakowska 2) Sarnowice obok przystanku autobusowego 3) Łąka obok przystanku autobusowego 4) Maciejowice obok kościoła 5) Buków obok przystanku autobusowego 6) Grądy obok szkoły
Opis projektu	Wytyczenie przejść dla pieszych oraz odpowiednie oznakowanie: poziome i pionowe. Przy drogach głównych montaż pulsującego światła żółtego ostrzegawczego.
Wartość inwestycji	100 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, zapobieganie przechodzeniu przez jezdnię w miejscach niedozwolonych.
Powiązania funkcjonalne	Z odcinków dróg korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy oraz szkoły, a także okazjonalnie, podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki. Wskazane miejsca uznawane są za niebezpieczne; znajdują się w okolicach miejsc często uczęszczanych: kościoła, przystanków autobusowych i szkoły.



Rysunek 4 Lokalizacje przejść dla pieszych

Biurowie projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://www.google.pl/maps>

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VI



Biuro projektu:

48-300 Nysa

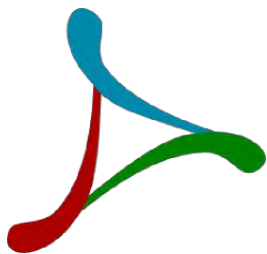
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych oraz powiatowych
Lokalizacja	<p>Gmina Otmuchów:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Meszno – 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 (odcinek około 4 km)9) Kałków – Nysa przez Buków (odcinek około 16 km)10) Wierzbno – Kałków (odcinek około 4 km)11) Wierzbno – Zwierzyniec (odcinek około 1,5 km)12) Wierzbno – Buków (odcinek około 4 km)13) Jarnołów – Kijów (odcinek około 3 km)14) Kijów – Sławniowice – Nadziejów (odcinek około 7 km)15) Rysiwice (droga powiatowa)16) Grądy – Siedlec (odcinek około 1 km)
Opis projektu	Modernizacja dróg na sumarycznym odcinku około 65 km w sołectwach gminy Otmuchów: wymiana podbudowy, nawierzchni, ponowne oznakowanie pionowe i poziome.
Wartość inwestycji	29 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne	Z odcinków dróg korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły, a także okazjonalnie, podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VII

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

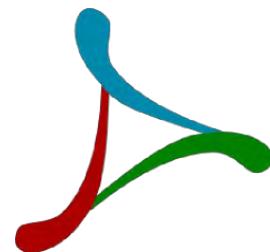
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych
Lokalizacja	Otmuchów: 1) Okolice Rynku 2) ul. Krakowska (wykorzystanie terenu pomiędzy Kościołem pw. św. Anny a Klasztorem Zgromadzenia Sióstr Boromeuszek) 3) ul. Sienkiewicza 4) ul. 1 Maja
Opis projektu	Zwiększenie powierzchni parkingowych o około 30 nowych miejsc.
Wartość inwestycji	200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Otmuchów. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy, zapobieganie parkowaniu pojazdów w miejscach niedozwolonych.
Powiązania funkcjonalne	Proponowane miejsca znajdują się w centrum miasta w pobliżu punktów handlowo-usługowych, gastronomicznych oraz obiektów sakralnych. Z parkingów w centrum korzystają mieszkańcy podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VIII



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

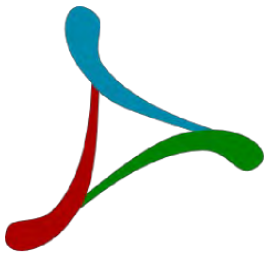
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy
Lokalizacja	Grądy
Opis projektu	2 skrzyżowania w miejscowości Grądy
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Otmuchów. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne	Ze skrzyżowania korzystają mieszkańcy sołectw podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, do miejsc rekreacji i wypoczynku, a także w sytuacjach obligatoryjnych. Korzystają również osoby chcące dojechać do Nysy.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IX

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ulic: Krakowskiej i Kolejowej w Otmuchowie
Lokalizacja	Otmuchów
Opis projektu	ul. Krakowska oraz ul. Kolejowa
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne	Z odcinków dróg korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły, a także okazjonalnie, podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja drogowa i parkingi

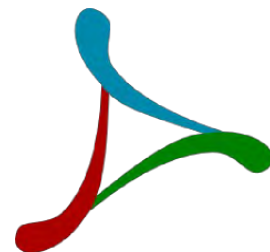
KARTA PROJEKTU X

Nazwa projektu	Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego
Lokalizacja	Otmuchów
Opis projektu	Remont drogi przy ul. Plażowej oraz zwiększenie powierzchni parkingowej przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego.
Wartość inwestycji	600 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój i modernizacja sieci dróg. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy. Zapobieganie parkowaniu pojazdów w miejscach niedozwolonych.
Powiązania funkcjonalne	Z drogi korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów oraz dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego
Lokalizacja	Gmina Otmuchów
Opis projektu	Przedłużenie istniejącej ścieżki wokół Jeziora Otmuchowskiego (około 20 km).
Wartość inwestycji	2 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Tworzenie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

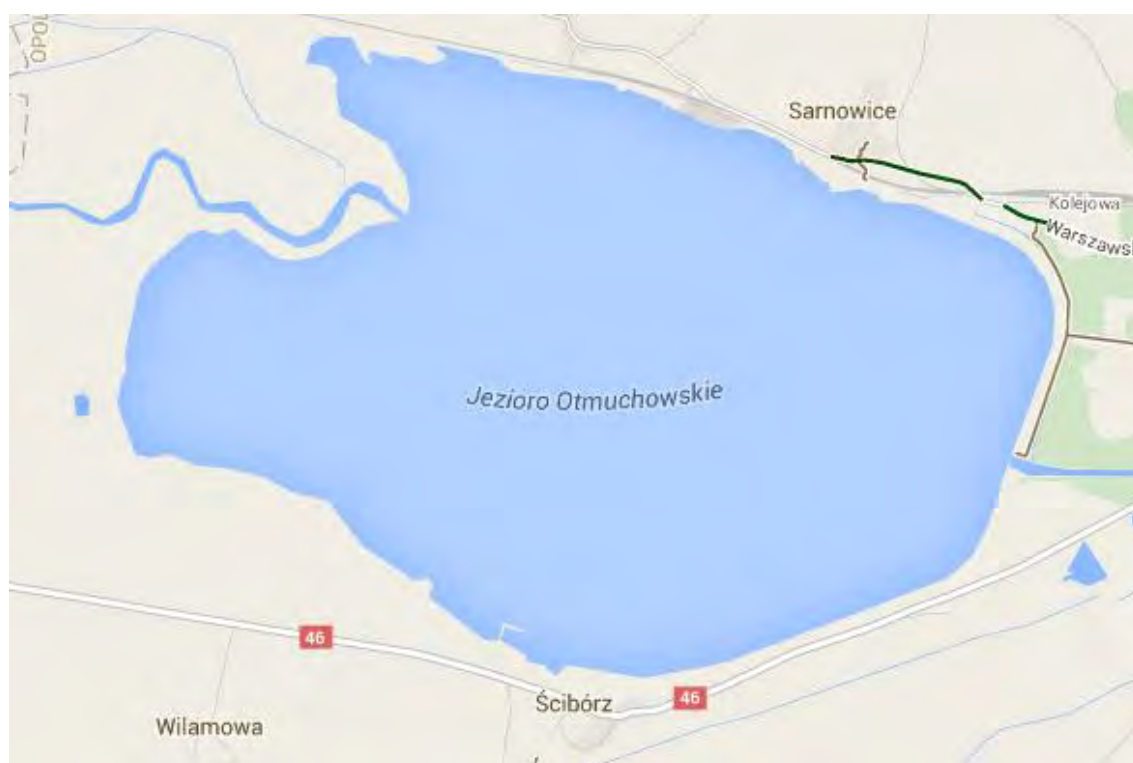
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

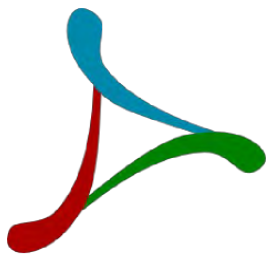
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne	Istniejąca ścieżka rowerowa ma charakter rekreacyjno-edukacyjny. Prowadzi do sołectwa Sarnowice, dzięki czemu sołectwo jest skomunikowane z Otmuchowem – ze ścieżki korzystają mieszkańcy dojeżdżający do miejsc pracy i szkoły w Otmuchowie. Dociera się nimi również do miejsc rekreacji i rozrywki. Ze ścieżki korzystają także turyści wypoczywający nad Jeziorem Otmuchowskim.

Rysunek 5 Jezioro Otmuchowskie. Ścieżka rowerowa (kolor zielony)



Źródło: <http://www.google.pl/maps>



Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU II

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Montaż stojaków rowerowych
Lokalizacja	Gmina Otmuchów: 1) Meszno 2) Lubiatów 3) Lasowice
Opis projektu	Montaż stojaków na rowery w miejscach, które są często uczęszczane przez miejscową ludność (okolice przystanków autobusowych).
Wartość inwestycji	1 800 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	–Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Tworzenie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej. –Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	W wymienionych miejscach nie ma możliwości bezpiecznego pozostawienia roweru. Montaż stojaków na rowery ułatwi mieszkańcom korzystanie z komunikacji miejskiej i umożliwi zmianę środka transportu: rower – autobus.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU III



Biuro projektu:

48-300 Nysa

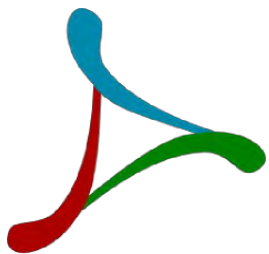
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych
Lokalizacja	1) Otmuchów – Paczków (około 14 km, DK 46) 2) Otmuchów – Kałków (około 9 km) 3) Sarnowice – Paczków (około 14 km) 4) Nieradowice – Otmuchów (około 3 km) 5) Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów (około 7 km) 6) Wierzbno – Kałków (około 5 km) INWESTYCJE WSPÓLNE Z GMINĄ NYSA
Opis projektu	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.
Wartość inwestycji	9 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Tworzenie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców, podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców i turystów. Wzrost atrakcyjności turystycznej gminy.
Powiązania funkcjonalne	Wymienione drogi są drogami o zwiększonym natężeniu ruchu, w szczególności droga krajowa nr 46. Z dróg korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki.



Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU IV

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

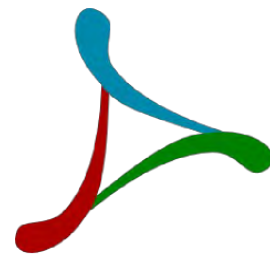
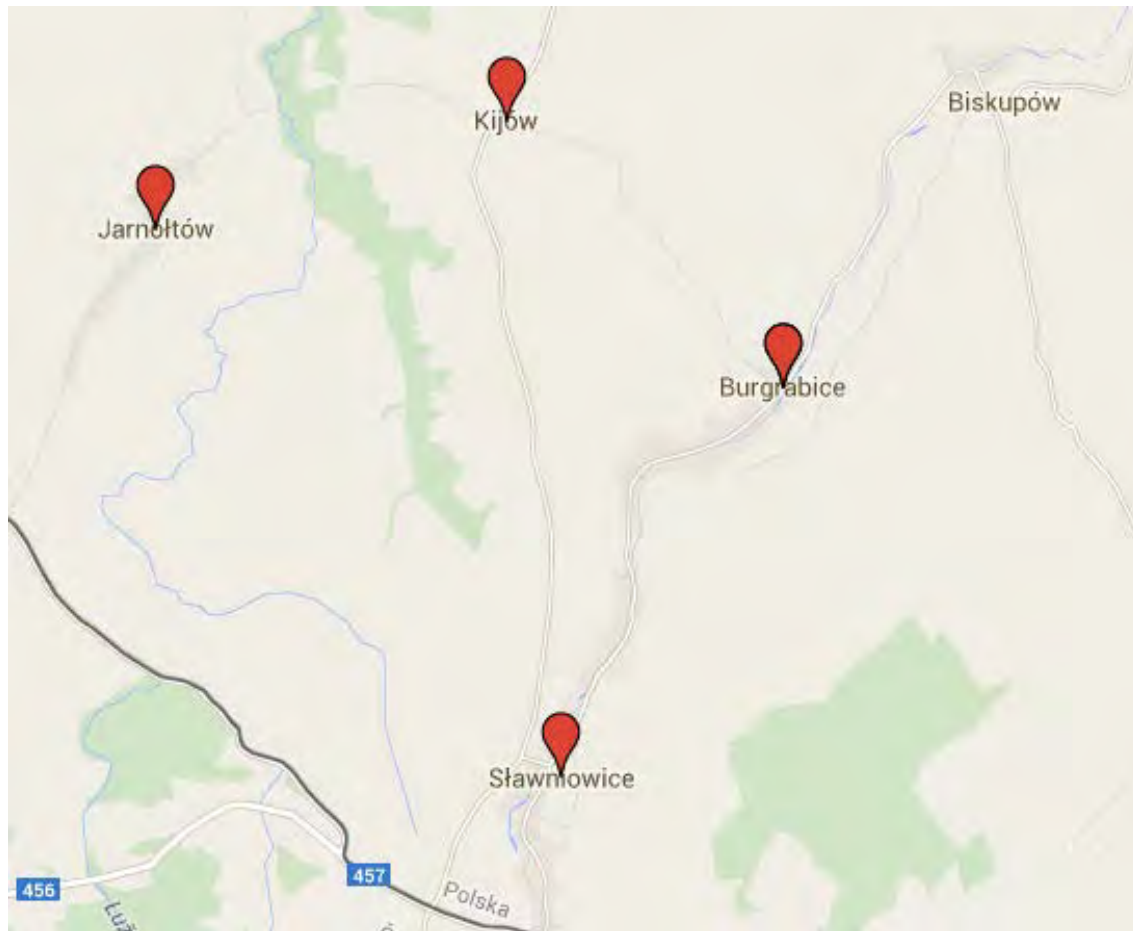
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1. Skomunikowanie ścieżkami rowerowymi Kijowa z Burgrabicami, Sławniowicami oraz Jarnołowem – około 15 km2. Kalków, Buków, Wierzbo, Wierzbo Zwierzyniec – Otmuchów – około 25 km3. Ścieżka łącząca Jezioro Nyskie, Otmuchowskie oraz Paczkowskie – około 40 km
Opis projektu	Budowa ścieżek rowerowych utwardzonych wraz z elementami małej architektury (oświetlenie, ławki, stojaki na rowery).
Wartość inwestycji	8 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Tworzenie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców, podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców i turystów. Wzrost atrakcyjności turystycznej gminy.
Powiązania funkcjonalne	Ścieżki rowerowe będą wykorzystywane w celach służących rozrywce i rekreacji. Ponadto mogą zostać wykorzystane podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły.

Rysunek 6 Sołectwa gminy Otmuchów: Kijów, Burgrabice, Jarnołów, Sławnowice



Biuro projektu:

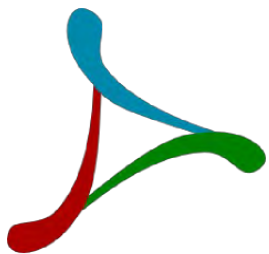
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: <http://www.google.pl/maps>



MINISTERSTWO
ROZWOJU



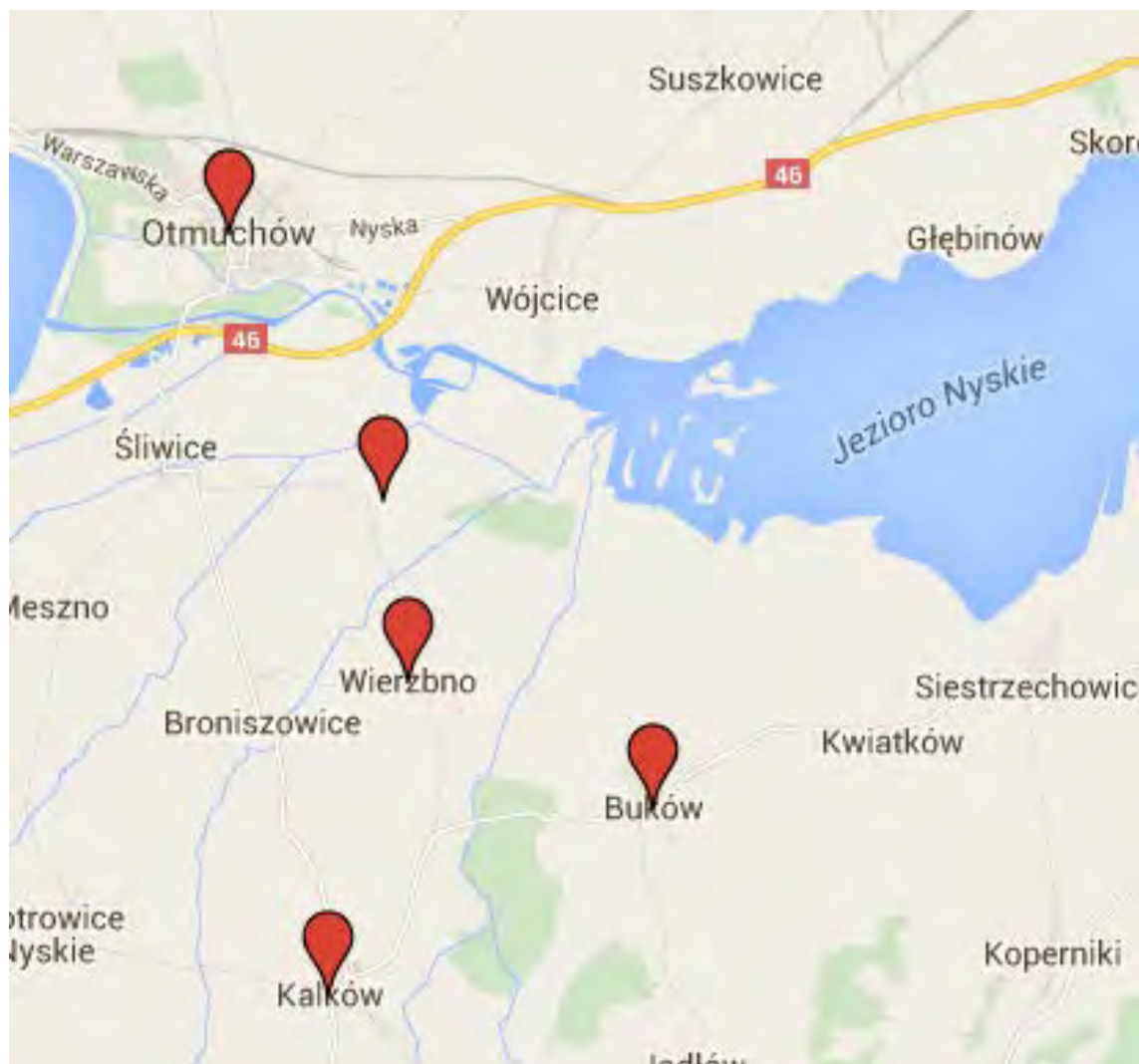


Rysunek 7 Otmuchów oraz sołectwa Wierzbno, przysiółek Wierzbna Zwierzyniec, Buków i Kałków

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: <http://www.google.pl/maps>

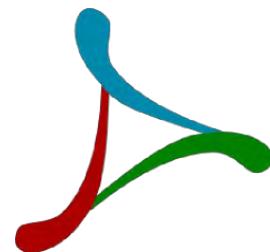


MINISTERSTWO
ROZWOJU



Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU V



Biuro projektu:

48-300 Nysa

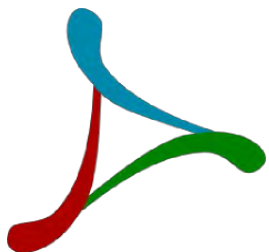
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Wytyczenie oraz budowa chodników
Lokalizacja	Gmina Otmuchów: 1) Lasowice 2) Piotrowice Nyskie 3) Wójcice 4) Lubiatów 5) Wzdłuż drogi Wierzbno – Kijów 6) Wierzbno 7) Jarnołów 8) Nadziejów 9) Kijów 10) Otmuchów – Nieradowice 11) Rysiwice 12) Grądy
Opis projektu	Wytyczenie oraz budowa chodników na terenach wiejskich (około 25 km)
Wartość inwestycji	750 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Tworzenie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców, zapobieganie przechodzeniu przez jezdnię w miejscach niedozwolonych.
Powiązania funkcjonalne	Z odcinków dróg korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły, a także okazjonalnie, podczas dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki. Wskazane miejsca uznawane są za niebezpieczne; znajdują się w okolicach miejsc często uczęszczanych: szkoła, przystanki autobusowe, punkty handlowe.



1.6. Gmina Paczków

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system)
Lokalizacja	Gmina Paczków (działka 326/2)
Opis projektu	Budowa lub remont dworca autobusowego w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków. Budowa peronów, wiat przystankowych, informacji pasażerskiej (tradycyjnej) oraz dynamicznej informacji pasażerskiej. Ujednolicenie tablic z rozkładami jazdy.
Wartość inwestycji	1 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Paczków.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości funkcjonowania komunikacji publicznej, poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa, zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z połączenia komunikacją miejską korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i edukacji, podczas innych dojazdów obowiązkowych oraz podczas docierania do miejsc rekreacji i rozrywki. Z komunikacji publicznej na terenie gminy Paczków korzystają również turyści odwiedzający gminę oraz wypoczywający nad Zalewem Paczkowskim.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU II



Biuro projektu:

48-300 Nysa

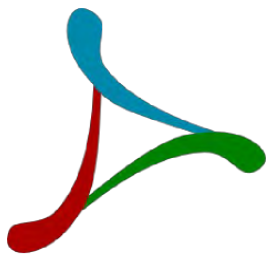
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa zatok autobusowych
Lokalizacja	Gmina Paczków
Opis projektu	Budowa zatoczek autobusowych w miejscowościach: –Kamienica – przy drodze nr: 46 –Kamienica – przy drodze nr: 46 –Kamienica – przy drodze nr: 46 –Kamienica – przy drodze nr: 46 –Trzeboszowice – przy drodze nr: 1640 –Wilamowa – przy drodze nr: 1641 –Unikowice – przy drodze nr: 1643 –Lisie Kąty – przy drodze nr: 1643 – Gościce – przy drodze nr: 1644 –Kozielno – przy drodze nr: 1645 – Paczków – przy drodze nr: 1673 – Paczków – przy drodze nr: 1673 –Unikowice – przy drodze nr: 1673 –Unikowice – przy drodze nr: 1673 – Ujeździec – przy drodze nr: 1673 – Dziewiętlice – przy drodze nr: 1673 – Paczków – przy drodze nr: 2232 – Paczków – przy drodze nr: 2238
Wartość inwestycji	3 000 000
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Paczków. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości funkcjonowania komunikacji publicznej, poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa, zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska, wzrost zainteresowania mieszkańców

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa zatok autobusowych
	komunikacją publiczną, wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z połączenia komunikacją miejską korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i edukacji, podczas innych dojazdów obowiązkowych oraz podczas docierania do miejsc rekreacji i rozrywki. Z komunikacji publicznej na terenie gminy Paczków korzystają również turyści odwiedzający gminę oraz wypoczywający nad Zalewem Paczkowskim.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych
Lokalizacja	Paczków: <ul style="list-style-type: none">– ul. Daszyńskiego– Rynek Kamienica: <ul style="list-style-type: none">– okolice szkoły Wilamowa: <ul style="list-style-type: none">– okolice przystanku na DK 46 w kierunku Starego Paczkowa– Tereny sołectw w okolicach szkół
Opis projektu	Wytyczenie i odpowiednie umieszczenie oznakowania poziomego oraz pionowego przejść dla pieszych, w szczególności w mniejszych miejscowościach oraz w okolicach szkół, przedszkoli i innych miejscach wzmożonego ruchu pieszych. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DK46 w rejonie miejscowości Kamienica dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	20 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna z Planem Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013, wpisuje się w cel operacyjny: Modernizacja i rozbudowa dróg gminnych.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

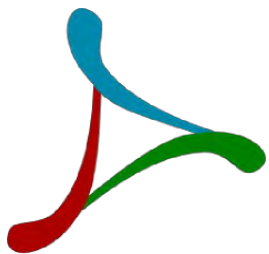
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Przy drogach znajduje się liczna zabudowa mieszkalna oraz punkty handlowe, szkoła i przedszkola, a także przystanki autobusowe. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy podczas podróży do miejsc pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętu
Lokalizacja	<p>Paczków:</p> <ul style="list-style-type: none">– ul. Sienkiewicza, Jagiellońska, Kopernika– ul. Zawadzkiego, Armii Krajowej, Mickiewicza (okolice cmentarza)– ul. Młyńska, Armii Krajowej (droga wojewódzka 382)– ul. Kołtątaja, Staszica <p>Skrzyżowania z DK 46 na terenie gminy Paczków. Wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach z DK 46.</p>
Opis projektu	<p>Zmiana organizacji ruchu lub przebudowa skrzyżowań zakwalifikowanych jako niebezpieczne. Przegląd zastosowanego oznakowania i inwentaryzacja. Montaż luster, zmiana barier przydrożnych na ażurowe wzdłuż DK 46. Wyznaczenie i oznakowanie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach z DK 46. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DK46 w rejonie miejscowości Kamienica dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.</p>
Wartość inwestycji	1 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna z Planem Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013, wpisuje się w cel operacyjny: Modernizacja i rozbudowa dróg gminnych.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętu
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy drogach znajduje się liczna zabudowa mieszkalna oraz punkty handlowe. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy podczas podróży do miejsc pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Remont nawierzchni dróg na terenie Gminy Paczków
Lokalizacja	Paczków: ul. Mickiewicza (około 500 m), ul. Górnicza (około 800 m), ul. 3 Maja (około 300 m), ul. Górską, ul. Chrobrego, ul. Kościuszki, Rynek 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), Wilamowa – Trzeboszowice (około 2 km), Kozielno, Budowa dróg dojazdowych do osiedli mieszkaniowych.
Opis projektu	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)
Wartość inwestycji	5 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z Planem Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013, wpisuje się w cel operacyjny: Modernizacja i rozbudowa dróg gminnych. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, ułatwienie dostępu mieszkańcom do dróg powiatowych i wojewódzkich, poprawa wizerunku gminy, skrócenie czasu przejazdów, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy drogach znajduje się liczna zabudowa mieszkalna oraz punkty handlowe. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy podczas podróży do pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

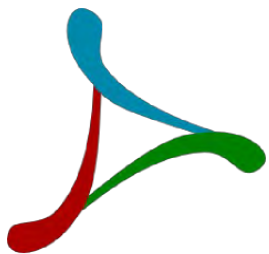
KARTA PROJEKTU IV

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich
Lokalizacja	Paczków: <ul style="list-style-type: none">– ul. Staszica– okolice murów miejskich
Opis projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach murów miejskich (ulice Sikorskiego, Staszica i Słowackiego) – działki 344, 367/20, 371/8.
Wartość inwestycji	350 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Paczków.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost satysfakcji mieszkańców, poprawa wizerunku gminy, ograniczenie parkowania w miejscach niedozwolonych.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	W okolicach rynku znajdują się: Urząd Miejski, Urząd Pocztowy, bank, obiekty sakralne, punkty handlowo-usługowe oraz inne obiekty funkcjonalne.



Infrastruktura pieszo-rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

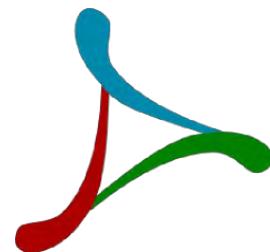
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków
Lokalizacja	<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 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 46, budowa ciągów pieszych na terenie miejscowości.
Opis projektu	Remont ciągów pieszych z wymianą podbudowy i nawierzchni oraz remontem krawężników, budowa i montaż elementów małej architektury wraz z oświetleniem (w szczególności w miejscowości Wilamowa przy DK 46).
Wartość inwestycji	350 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Paczków.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa osób poruszających się pieszo, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy ulicach znajduje się zabudowa mieszkalna, punkty handlowo-usługowe oraz przystanki autobusowe. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy podczas dojazdów do miejsc pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki.

Infrastruktura pieszo-rowerowa

KARTA PROJEKTU II



Biuro projektu:

48-300 Nysa

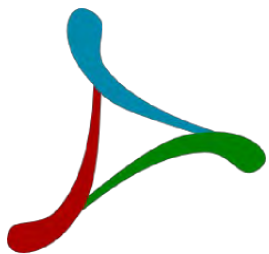
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none"> - Paczków – Kozielno – Topola – Doboszowice (Topola i Doboszowice zlokalizowane są w województwie dolnośląskim) - Paczków – Dziewiętilice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice - Kozielno – Ścibórz
Opis projektu	<ul style="list-style-type: none"> - Paczków – Dziewiętilice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice: - Budowa ścieżki o długości około 25 km na terenie gmin Paczków i Otmuchów wzdłuż głównych dróg powiatowych. - Paczków – Kozielno – Topola – Doboszowice: - Budowa ścieżki rowerowej przy udziale gminy Kamieniec Ząbkowicki (woj. dolnośląskie). - Ujednoczenie oznakowania istniejących ścieżek rowerowych na terenie gminy Paczków. - Kozielno – Ścibórz <p>Budowa fragmentu ścieżki łączącej gminy: Paczków, Otmuchów, Nysa i Głuchołazy.</p> <p>Przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie.</p>
Wartość inwestycji	4 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none"> - Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Paczków. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców, wzrost zainteresowania ekologicznym stylem życia, atrakcje turystyczne.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Ścieżka będzie przebiegać przez miejsca atrakcyjne pod względem turystycznym (np. Kozielno). Ze ścieżki będą korzystały osoby podróżujące codziennie do miejsc pracy i nauki oraz do miejsc rozrywki i rekreacji.



1.7. Gmina Skoroszyce

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

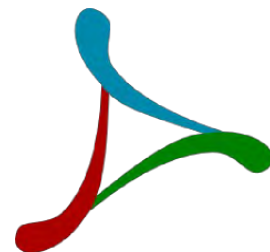
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce
Lokalizacja	Gmina Skoroszyce
Opis projektu	<p>Modernizacja przystanków autobusowych i kolejowych wraz z oświetleniem peronów w miejscowościach Skoroszyce, Chróścina i Stary Grodków.</p> <ul style="list-style-type: none">– Budowa wiat lub poczekalni oraz elementów małej architektury. Poprawa nawierzchni peronów.– Skoroszyce: remont istniejącej poczekalni.– Chróścina – postawienie nowej wiaty – poczekalni lub remont istniejącego budynku - poczekalni– Stary Grodków – remont istniejącej poczekalni lub postawienie nowej wiaty/ poczekalni. <p>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.– Giełczyce: remont istniejącego przystanku.– Skoroszyce: remont istniejącego przystanku.– Czarnolas: remont istniejącego przystanku.– Stary Grodków: rozgruzowanie nieczynnego przystanku, oświetlenie peronu autobusowego.
Wartość inwestycji	800 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Skoroszyce.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

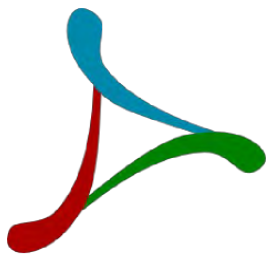
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z komunikacji publicznej korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i edukacji, innych dojazdów obligatoryjnych, a także w celach rekreacji i rozrywki. Linia kolejowa nr 288 z Nysy do Brzegu kursuje kilka razy dziennie przez Skoroszyce, Chróścina i Stary Grodków. Mieszkańcy korzystają z kolei podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, znajdujących się w Brzegu i Nysie, oraz okazjonalnie – podczas dojazdów do miejsc rozrywki i rekreacji. Podróż z Nysy do Skoroszyca trwa około 25 minut, a PKS-em około 20 minut.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych
Lokalizacja	Skoroszyce: <ul style="list-style-type: none">– pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki na osiedlu domów wielorodzinnych oraz jednorodzinnych: ul. Słoneczna, ul. Poziomkowa, ul. Ogrodowa. Drogi dojazdowe do DW 401.– ul. Łąkowa – droga dojazdowa do DW 401 oraz DP 1542 O oraz przez drogę gminną 104421 O– ul. Zbożowa – droga dojazdowa do DP 1543 O– ul. Polna droga nr 104419 O– ul. Parkowa wraz z drogami wewnętrznymi– ul. Działkowa – budowa drogi asfaltowej wraz z chodnikiem Gmina Skoroszyce: Chróścina <ul style="list-style-type: none">– pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Kasztanowa– budowa drogi o nawierzchni asfaltowej do osiedla Zacisze położonego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 401 oraz ul. Szkolnej– budowa dróg w zabudowie jednorodzinnej ul. Cicha, ul. Róż, ul. Parkowa, ul. Topolowa, ul. Boczna, ul. Krótka, ul. Słoneczna, łącznik ul. Dolnej i ul. Kroszyńskiej, ul. Mała, ul. Sportowa– przebudowa dróg wewnętrznych na osiedlu Tumbewa Gmina Skoroszyce: Sidzina <ul style="list-style-type: none">– pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Partyzantów nr 104443 O



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych
	<ul style="list-style-type: none">- pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki osiedle Słoneczne nr 104444 O- ul. Polna droga nr 104445 O- ul. Powstańców droga nr 104446 O- ul. Ogrodowa droga nr 104447 O- ul. Sportowa droga nr 104414 O- ul. Radziechowska- plac Elsnera <p>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 drogi dojazdowej prowadzącej do przystanku przy DP 1543 O- Brzeziny: przebudowa drogi równoległej do DP i prowadzącej do DP 1540 O- Brzeziny: przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr 184 i 497- Giełczyce: przebudowa dróg wewnętrznych prowadzących do DP 1537 O, naprawa dróg po przeprowadzeniu montażu sieci kanalizacji sanitarnej- Mroczkowa: przebudowa dróg wewnętrznych prowadzących do DP 1542 O- Makowice: przebudowa dróg: drogi w zabudowie jednorodzinnej oraz na terenie przeznaczonym pod budownictwo jednorodzinne, uwzględniające ruch pieszki i rowerowy oraz modernizację oświetlenia- remont nawierzchni DP 1553 O Stary Grodków Żarów (brak nawierzchni utwardzonej)
Opis projektu	Przebudowa lub budowa dróg publicznych zlokalizowanych w gminie Skoroszyce. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że w miejscowości Chróścina (skrzyżowanie ul. Nyskiej z ul. Ogrodową) oraz w miejscowości Sidzina (ul. Nyska), a także w Skoroszycach na DW 401 dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	15 000 000 zł



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

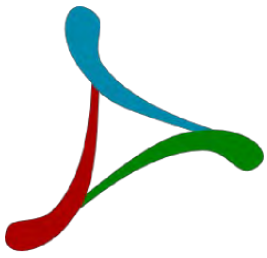
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023, wpisuje się w cel operacyjny: Rozbudowa infrastruktury społecznej, komunikacyjnej, komunalnej i ochrony środowiska. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, łatwiejszy dostęp mieszkańców do dróg powiatowych i wojewódzkich, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy ulicach znajduje się zabudowa mieszkalna oraz punkty handlowe. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy podczas dojazdów do miejsc pracy i szkoły oraz rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46
Lokalizacja	Gmina Skoroszyce: Sidzina
Opis projektu	Przebudowa skrzyżowania drogi powiatowej i krajowej poprzez budowę ronda lub innego rozwiązania technicznego wraz z wydzieleniem przejścia dla pieszych. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DK46 Pakosławice- Sidzina dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	2 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Skoroszyce. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Droga krajowa nr 46 jest często uczęszczanym szlakiem komunikacyjnym pomiędzy Paczkowem, Otmuchowem, Nysą a Opolem lub autostradą A4.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1) Skoroszyce - okolice Urzędu Gminy, ul. Powstańców Śląskich, okolice cmentarza i parku.2) Chróścina: przy cmentarzu i przy szkole3) Sidzina: przed domem kultury, w pobliżu kościoła, szkoły, cmentarza i przedszkola4) Makowice: w pobliżu kościoła5) Brzeziny: wzdłuż drogi prowadzącej na cmentarz6) Czarnolas: przed boiskiem sportowym, w pobliżu kościoła7) Stary Grodków: obok kościoła.8) Pniewie: obok świetlicy wiejskiej.9) Mroczkowa: wzdłuż drogi do kościoła10) Gielczyce: przy świetlicy wiejskiej
Opis projektu	Budowa miejsc parkingowych w wyznaczonych lokalizacjach na terenie gminy Skoroszyce.
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Skoroszyce.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa poprzez ograniczenie parkowania pojazdów w niedozwolonych miejscach.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

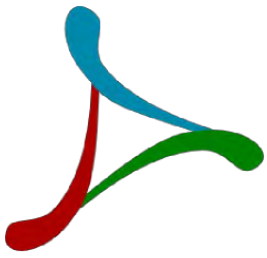
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy Skoroszyca oraz okolicznych sołectw podczas codziennych podróży po zakupy oraz dojazdów do pracy i szkoły.

Infrastruktura pieszo-rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym
Lokalizacja	Gmina Skoroszyce
Opis projektu	<p>Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym: budowa z nawierzchnią utwardzoną, montaż oświetlenia i elementów małej architektury, odpowiednie oznakowanie.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Budowa ścieżki wzdłuż DW 401 na terenie gminy.2. Budowa ścieżek rowerowych:<ul style="list-style-type: none">– Skoroszyce – Sidzina (do ul. Parkowej do Kościółka wraz z małą architekturą)– Skoroszyce – Brzeziny3. Budowa pętli rowerowej: Chróścina – Czarnolas – Mroczkowa – Skoroszyce – Chróścina4. Budowa ścieżki rowerowej Makowice - Sidzina
Wartość inwestycji	10 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<p>– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023, wpisuje się w cel operacyjny: Rozbudowa infrastruktury społecznej, komunikacyjnej, komunalnej i ochrony środowiska.</p> <p>– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.</p>
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją rowerową – zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum miasta, ekologia.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z połączenia bezpośredniego będą korzystać mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i edukacji, które znajdują się w Opolu, oraz podczas przejazdów okazjonalnych w celach rekreacji i rozrywki. Ze ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych będą

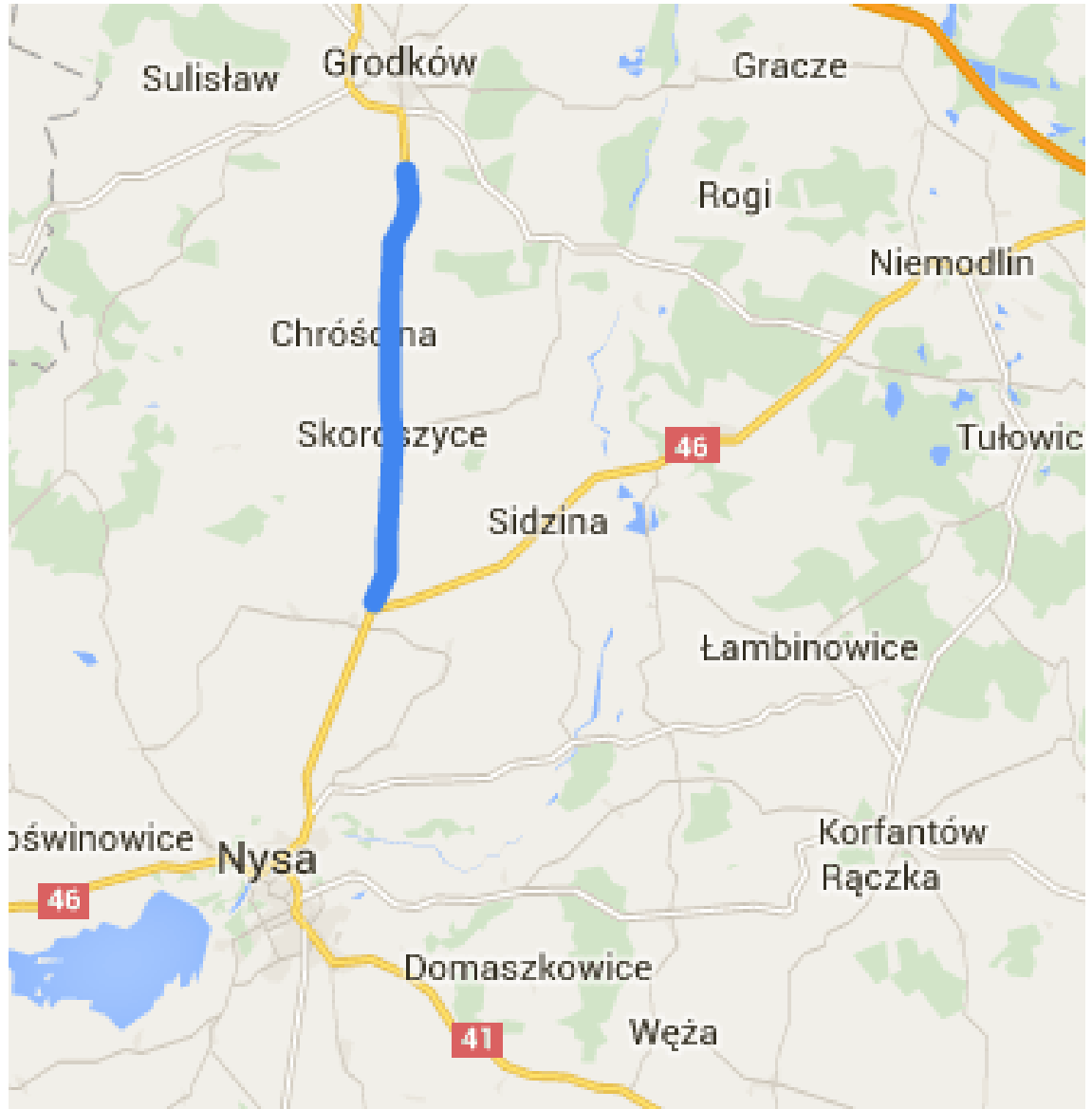


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

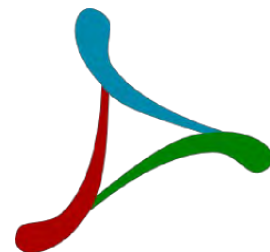
Nazwa projektu	Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym
	korzystać mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły.

Rysunek 8 Proponowany przebieg ścieżki rowerowej wzdłuż DW 401



Źródło: <http://www.google.pl/maps>

2. Karty projektu – powiat prudnicki



Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

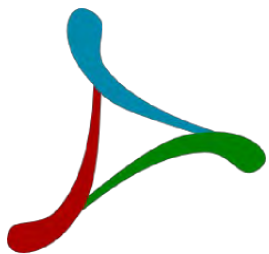
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy
Lokalizacja	Powiat prudnicki
Opis projektu	Przeгляд i uzupełnienie rozkładów jazdy, wykonanie z trwalszych materiałów. Poprawa oznakowania przystanków autobusowych. Wprowadzenie opłat akceptowalnych dla pozostałych przewoźników w ramach kosztów zatrzymywania się na dworcu Arrivy w centrum Prudnika.
Wartość inwestycji	300 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu prudnickiego. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, większe zadowolenie mieszkańców, polepszenie jakości wykonywanych usług.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z komunikacji publicznej będą korzystać mieszkańcy sołectw w codziennych dojazdach do miejsc, pracy, szkoły oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rozrywki, rekreacji oraz w celu wykonania codziennych zakupów.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim
Lokalizacja	Lubrza: ul. Wolności (3km), Dytmarów, Rudziczka-Ścinawa, Łąka Prudnicka - Moszczanka, Prudnik-Prężynka, Trzebina-Skrzypiec, Krobusz- Radostynia, Krobusz- Gostomia, Gostomia- Nowa Wieś (15km), Łąka Prudnicka: ul. Głuchołaska (koło Zamku), rozjazd na Moszczankę i Głuchołazy. Lubrza: przejazd kolejowy na obwodnicy do Dytmarowa Poprawa dostępności drogowej do stacji kolejowej: Mochów - Raclawice Śląskie, ul. Kolejowa w Prudniku, Dytmarów- Stacja Kolejowa Dytmarów, Wierzbiec - Rudziczka, Niemysłowice - Szybowice.
Opis projektu	Renowacja nawierzchni dróg na terenie powiatu prudnickiego.
Wartość inwestycji	23 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	- Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Powiatu Prudnickiego, wpisuje się w cel operacyjny: Współpraca transgraniczna, głównie w dziedzinie gospodarczej. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z ulic korzystają głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

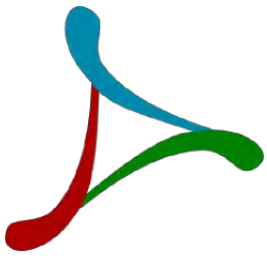
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku
Lokalizacja	Prudnik, ul. Nyska
Opis projektu	Zwiększenie nośności mostu na ul. Nyskiej.
Wartość inwestycji	1 200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	- Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Powiatu Prudnickiego, wpisuje się w cel operacyjny: Współpraca transgraniczna, głównie w dziedzinie gospodarczej. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców, poprawa komunikacji dla samochodów ciężarowych wysokotonażowych.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z mostu korzystać będą zarówno mieszkańcy w codziennych dojazdach do pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji i rozrywki, jak i samochody dojeżdżające do zakładów produkcyjnych.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu
Lokalizacja	Przejścia dla pieszych: Prudnik: ul. Kościuszki (szkoła), ul. Skowrońskiego (na wysokości kościoła) Sygnalizacja świetlna: - Traugutta/Kościuszki - Gimnazjalna/Kościuszki - Batorego/Armii Krajowej - Nyska/Piastowska Chodniki:



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu
	- Łąka Prudnicka wzdłuż ul. Głuchołaskiej (1 km) - Prudnik - Biała (10km), - Prudnik ul. Wiejska (3km), - Prężynka - droga powiatowa (1km)
Opis projektu	Zlokalizowanie nowych przejść dla pieszych oraz sygnalizacji świetlnej. Utworzenie chodników dla pieszych we wskazanych miejscach. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ul. Kościuszki w Prudniku dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	3 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	- Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Powiatu Prudnickiego, wpisuje się w cel operacyjny: Współpraca transgraniczna, głównie w dziedzinie gospodarczej. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z ulic korzystają głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych
Lokalizacja	Powiat prudnicki Prudnik: Rynek, ul. Kościuszki (koło Sądu), okolice ogródków działkowych, ul. Gimnazjalna.
Opis projektu	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych na terenie powiatu prudnickiego
Wartość inwestycji	60 000 zł

Strona 86 z 159



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

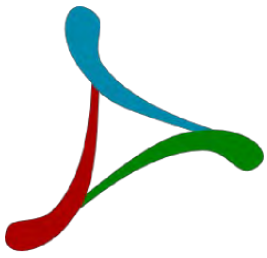
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu prudnickiego.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Ograniczenie parkowania w miejscach niedozwolonych, zwiększenie satysfakcji mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy przyjeżdżający do Prudnika.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim
Lokalizacja	Ścieżki rowerowe Prudnik: ul. Nyska, ul. Słowicza, Stawy (około 1,2 km) Prudnik - Dębowiec (5,5 km) Prudnik - Głucholazy (przez Pokrzywną, 19 km) Biała - Prudnik (11 km) Lubrza - Prudnik (4,5 km) - DK 40 (44 km) - Dębowiec (budownictwo jednorodzinne) (około 3 km) - Niemysłowice(las- były tereny zalewowe-tama, około 2 km) Stojaki rowerowe: - Bank Zachodni ul. Piastowska - przy szkołach (ul. Gimnazjalna) - przy instytucjach - park
Opis projektu	Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków rowerowych na terenie powiatu prudnickiego



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim
Wartość inwestycji	10 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Powiatu Prudnickiego, wpisuje się w cel operacyjny: Współpraca transgraniczna, głównie w dziedzinie gospodarczej.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, satysfakcja mieszkańców, wzrost walorów turystycznych powiatu.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Ze ścieżki rowerowej będą korzystać głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy lub szkoły oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji lub rozrywki.

2.1. Gmina Biała

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała
Lokalizacja	sołectwa gminy Biała
Opis projektu	<ol style="list-style-type: none">1) Budowa i przebudowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.2) Budowa wiat przystankowych i elementów małej architektury w sołectwach gminy Białej.3) Priorytetem dla gminy jest przebudowa zatok autobusowych w miejscowościach Miłowice (droga wojewódzka) i Mokra (droga powiatowa).4) Renowacja tablic z rozkładami jazdy na terenie sołectw gminy Biała.
Wartość inwestycji	300 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Biała.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

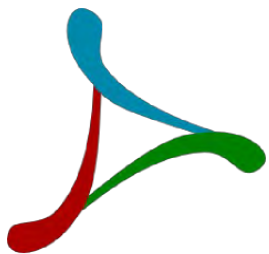
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała
planami oraz strategiami	
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z połączeń komunikacji miejskiej korzystają mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w innych dojazdach obowiązkowych, a także w celach rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała
Lokalizacja	1) Biała: ul. Staszica, ul. Opolska, ul. Kochanowskiego 2) Gmina Biała: sołectwa gminy
Opis projektu	1) Montaż ledowego oświetlenia ulicznego przy: ul. Staszica do granic miasta Biała, ul. Opolskiej, ul. Kochanowskiego w Białej oraz ul. Kilińskiego do skrzyżowania z drogą 414 z ul. Prudnicką (inwestycja priorytetowa). 2) Budowa ciągów pieszych na terenie sołectw gminy oraz przy ulicy Staszica w Białej. Istnieją niewielkie odcinki ciągów pieszych przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich. 3) Wytyczenie i oznakowanie (poziome oraz pionowe) przejść dla pieszych, w szczególności w mniejszych miejscowościach oraz w okolicach szkół i przedszkoli. 4) Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku drogi DW414 dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	2 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Biała. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

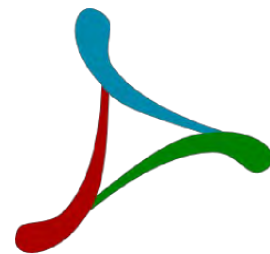
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała
planami oraz strategiami	
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa ruchu po zmroku, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy ulicach znajduje się zabudowa mieszkalna. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy w dojazdach do miejsc pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none">– Biała: skrzyżowanie ul. Moniuszki z ul. Opolską– Pogórze: DW z DP– Obwodnica z drogą na Józefów (zmiana oznakowania)– Obwodnica z drogą w kierunku Olbrachcic
Opis projektu	Zmiana organizacji ruchu lub przebudowa skrzyżowań zakwalifikowanych jako niebezpieczne. Przegląd zastosowanego oznakowania i jego inwentaryzacja. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku drogi DW414 dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	3 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Biała.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa ruchu, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców.



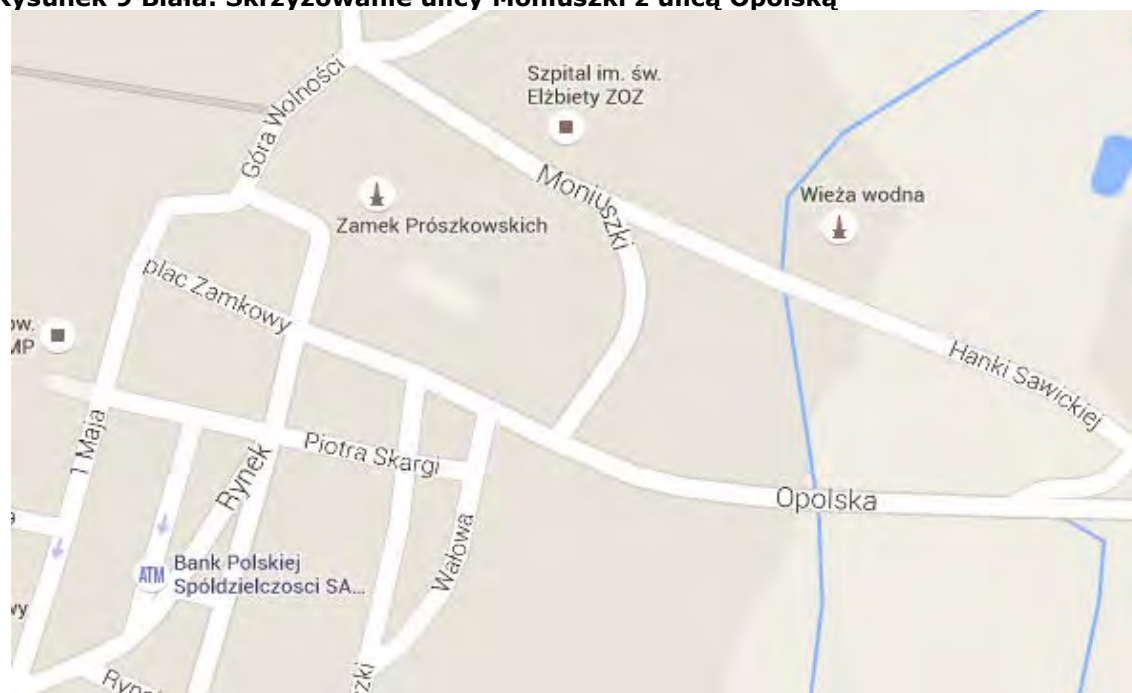
Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

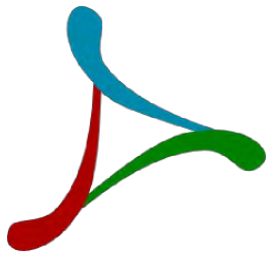
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy drogach znajduje się liczna zabudowa mieszkalna oraz punkty handlowe. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy w podróży do miejsc pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki.

Rysunek 9 Biała: Skrzyżowanie ulicy Moniuszki z ulicą Opolską



Źródło: <http://www.google.pl/maps>



Rysunek 2 Biała: Skrzyżowanie ulicy Moniuszki z ulicą Opolską

Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Rysunek 3 Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 414 z drogą w kierunku Józefowa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

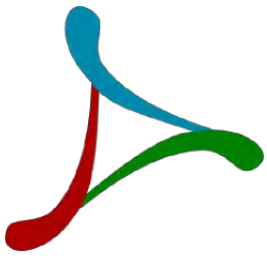
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: <http://www.google.pl/maps>



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Biurowie projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg na terenie gminy Biała
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none">- Droga powiatowa Biała – Pogórze- Droga powiatowa Biała – Prężyna – Prudnik- Droga powiatowa Biała – Wasiłowice- Droga Nowa Wieś Prudnicka – Krobusz- Droga Gostomia – Krobusz- Droga Józefów – Dobroszewice- Drogi gminne na terenie gminy (zwłaszcza sołectw Radostynia, Śmicz, Biała, Laskowiec, Chrzelice)- Biała ul. Opolska, ul. Szynowice (inwestycja 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- Droga Śmicz – Ścinawa (do granic gminy Biała)- Droga Śmicz – Prudnik (do granic Biała)- Drogi gminne na terenie gminy (zwłaszcza sołectw Radostynia, Śmicz, Biała, Laskowiec, Chrzelice, Kolnowice, Podgórze)- Drogi powiatowe: Biała - Śmicz - Ścinawa Nyska i dalej do drogi krajowej DK41 wraz z remontem istniejących chodników i budowę nowych chodników.- Biała - Śmicz - Kolnowice - Czyżowice - Prudnik wraz z remontem istniejących chodników i budowę nowych chodników.
Opis projektu	Remont nawierzchni dróg, przebudowa odcinków, modernizacja poboczy: budowa rowów odwadniających, wysypanie poboczy tłuczniem, renowacja zieleni wzdłuż dróg, montaż oświetlenia.
Wartość inwestycji	25 000 000 zł



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

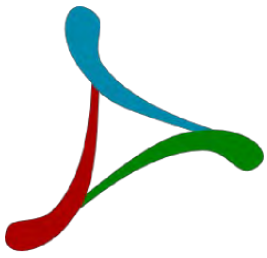
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg na terenie gminy Biała
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój Przestrzeni Publicznych Gminy Biała.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, ułatwienie mieszkańcom dostępu do dróg powiatowych i wojewódzkich, poprawa wizerunku gminy, skrócenie czasu przejazdów, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy drogach znajduje się liczna zabudowa mieszkalna oraz punkty handlowe. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy w podróżach do miejsc pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała
Lokalizacja	Biała: okolice Rynku i Zamku oraz ul. Wałowa, ul. Kościuszki, ul. Armii Ludowej Ligota Bialska – kościół, Gostomia – kościół, Łącznik – kościół
Opis projektu	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.
Wartość inwestycji	440 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Biała.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost satysfakcji mieszkańców, poprawa wizerunku gminy, ograniczenie zjawiska parkowania w miejscach niedozwolonych.



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	W okolicach Rynku znajduje się Urząd Miejski, Urząd Pocztowy, bank, obiekty sakralne, punkty handlowo-usługowe oraz inne budynki funkcjonalne.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">Gmina Biała trasa: Gostomia – Żabnik – Krobusz – Dębina – Moszna – Ogiernicze – Łącznik – Chrzelice - Pogórze – Biała INWESTYCJA Z GMINĄ STRZELECZKIBiała – Prudnik INWESTYCJA Z GMINĄ PRUDNIKBudowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi wojewódzkiej 414 (Dębina do granic gminy Biała w kierunku Opola, o łącznej długości około 7 km). Inwestycja z uwzględnieniem elementów małej architektury i oświetlenia.Rynek w Białej oraz okolice kościołów, budynków użyteczności publicznej, sklepów itd.
Opis projektu	<ol style="list-style-type: none">Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich (o łącznej długości około 24 km). Inwestycja z uwzględnieniem elementów małej architektury i oświetlenia.Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi wojewódzkiej 414 (w kierunku Prudnika, o łącznej długości około 11 km). Inwestycja z uwzględnieniem elementów małej architektury i oświetlenia (inwestycja priorytetowa dla gminy Biała).Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi wojewódzkiej 414 (w kierunku Opola, o łącznej długości około 25 km) Inwestycja z uwzględnieniem elementów małej architektury i oświetlenia.Montaż stojaków rowerowych w Białej w okolicach kościołów, budynków użyteczności publicznej, sklepów itd.Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że w Białej w okolicach Rynku dochodziło do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu oraz budowy ścieżek rowerowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

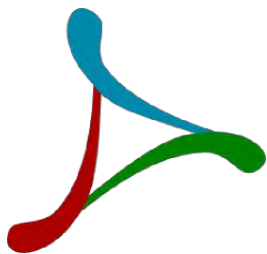
Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Wartość inwestycji	9 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Biała.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	<p>Przy drogach znajduje się liczna zabudowa mieszkalna oraz punkty handlowe. Z dróg korzystają codziennie mieszkańcy w podróżach do miejsc pracy i szkoły oraz miejsc rekreacji i rozrywki. Trasa proponowanej ścieżki przebiega przez miejscowości atrakcyjne pod względem turystycznym np. Moszna.</p> <p>W okolicach Rynku znajduje się Urząd Miejski, Urząd Pocztowy, bank, obiekty sakralne, punkty handlowo-usługowe oraz inne budynki funkcjonalne.</p>

2.2. Gmina Lubrza

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza)
Lokalizacja	Gmina Lubrza: ul. Wolności
Opis projektu	Remont nawierzchni drogi powiatowej w gminie Lubrza: ul. Wolności – ok. 2,2 km.
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020, wpisuje się w cel operacyjny: rozwój komunikacyjny.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

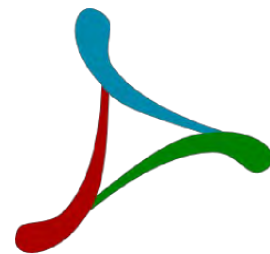
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców gminy Lubrza, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Z ulicy codziennie korzystają mieszkańcy podczas dojazdów do pracy, przedszkola, urzędu, sklepu lub miejsc rekreacji i wypoczynku. Przy ulicy Wolności znajduje się Urząd Gminy, sklep wielobranżowy, kościół, przedszkole, Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji oraz liczne domy mieszkańców.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych w gminie Lubrza
Lokalizacja	1) Gmina Lubrza: ul. Nowej Naprawy 2) Gmina Lubrza: drogi gminne w sołectwie Skrzypiec 3) Poprawa bezpieczeństwa dojazdu do stacji kolejowej w Dytmarowie. 4) Droga do tartaku w miejscowości Trzebina wraz z mostkiem.
Opis projektu	1) Remont nawierzchni ulic w gminie Lubrza: ul. Nowej Naprawy - ok. 1,5 km. 2) Remont nawierzchni ulic w gminie Lubrza: sołectwo Skrzypiec (odcinek około 1,6 km). 3) Wymiana nawierzchni asfaltowej jezdni, wzmocnienie poboczy oraz wycinkę drzew. 4) Droga jest uczęszczana przez tiry.
Wartość inwestycji	2 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	- Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020, wpisuje się w cel operacyjny: rozwój komunikacyjny. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców gminy Lubrza, wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	1) Z ulicy codziennie korzystają mieszkańcy podczas dojazdów do miejsc pracy, przedszkola, urzędu, sklepu oraz miejsc rekreacji i wypoczynku.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

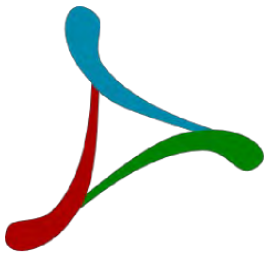
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych w gminie Lubrza
	2) W sołectwie Skrzypiec, przy drogach gminnych, znajdują się: Wiejski Dom Kultury, Biblioteka Publiczna, sklep przemysłowo-spożywczy oraz liczne domy mieszkańców. Mieszkańcy będą korzystać z dróg podczas codziennych dojazdów do pracy, szkół, miejsc rozrywki oraz biblioteki czy sklepu.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza
Lokalizacja	1) Gmina Lubrza: droga Skrzypiec – Trzebina 2) Gmina Lubrza: droga Słoków – Olszynka 3) Gmina Lubrza: droga Prężynka – Prudnik 4) Gmina Lubrza: droga Lubrza – Jasiona
Opis projektu	1) Remont drogi z sołectwa Skrzypiec do sołectwa Trzebina (odcinek około 5 km). 2) Remont nawierzchni drogi, na odcinku około 2 km, prowadzącej z sołectwa Słoków do sołectwa Olszynka. 3) Remont nawierzchni drogi na odcinku około 4 km z sołectwa Prężynka do Prudnika. 4) Remont nawierzchni drogi łączącej sołectwo Lubrza z sołectwem Jasiona na odcinku około 3 km.
Wartość inwestycji	6 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020, wpisuje się w cel operacyjny: rozwój komunikacyjny. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców gminy Lubrza, wzrost bezpieczeństwa.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

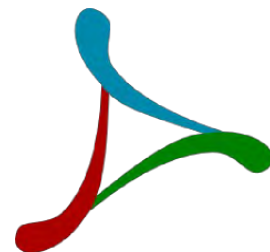
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza
Powiązania funkcjonalne	<p>1. Na terenie sołectw Skrzypiec i Trzebina, przy drodze, znajdują się liczne domy mieszkańców. Droga Skrzypiec – Trzebina jest najszybszym sposobem dotarcia do drogi krajowej nr 41, która prowadzi do Prudnika (na północ) oraz do granicy z Republiką Czeską (na południe). Z drogi będą korzystał mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy (do Prudnika i okolic), szkoły oraz sklepów i miejsc rekreacji i rozrywki.</p> <p>2. Przy drodze znajdują się liczne domy mieszkańców, w sołectwie Olszynka usytuowany jest kościół oraz sklep. Mieszkańcy będą wykorzystywać drogę w codziennych dojazdach do miejsc pracy i szkoły. Odcinek Słoków – Olszynka jest częścią drogi dojazdowej do drogi krajowej nr 40, która stanowi połączenie z Głogówkiem oraz Prudnikiem.</p> <p>3. Z odcinka Prężynka – Prudnik korzystają codziennie mieszkańcy podczas dojazdów do pracy, szkoły oraz miejsc rekreacji i wypoczynku lub rozrywki. Droga wykorzystywana jest codziennie podczas dojazdów do sklepów.</p> <p>4. W gminie Lubrza, przy drodze prowadzącej do sołectwa Jasiona, znajduje się ośrodek zdrowia, ponadto droga zlokalizowana jest w niedalekim sąsiedztwie szkoły. Przy drodze usytuowane są liczne zabudowania mieszkalne, a w sołectwie Jasiona – kościół. Droga krzyżuje się z drogą krajową nr 40, którą można dojechać do Prudnika. Mieszkańcy korzystają z drogi podczas codziennych dojazdów do pracy, szkoły oraz miejsc rekreacji i wypoczynku.</p>

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40)
Lokalizacja	Gmina Lubrza: skrzyżowanie ul. Nowej Naprawy z ul. Harcerską (droga powiatowa)
Opis projektu	Zmiana pierwszeństwa oraz oznakowanie poziome na danym skrzyżowaniu – ul. Harcerska z pierwszeństwem.
Wartość inwestycji	20 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020, wpisuje się w cel operacyjny: rozwój komunikacyjny. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

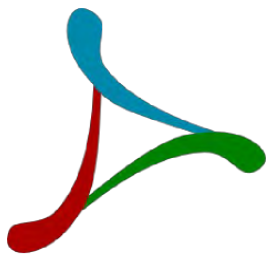
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40)
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Z drogi korzystają osoby chcące dojechać do Prudnika, Opola oraz sołectw gminy, zarówno podczas codziennych dojazdów do pracy, jak i do miejsc rozrywki czy rekreacji.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V

Nazwa projektu	Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza
Lokalizacja	Gmina Lubrza
Opis projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych poprzez wykup terenów i budowę parkingów lub modernizację parkingów już istniejących na terenie Lubrzy (w okolicach Urzędu Gminy, kościoła, cmentarza). Dla tych inwestycji konieczne są wykupy działek oraz zmiana zapisów MPZP.
Wartość inwestycji	200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020, wpisuje się w cel operacyjny: rozwój komunikacyjny. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Z DW 414 korzystają osoby chcące dojechać do Prudnika, Opola oraz poszczególnych sołectw gminy; zarówno podczas codziennych dojazdów do pracy, jak i podczas dojazdów do miejsc rozrywki czy rekreacji.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza
Lokalizacja	Lubrza – Urząd Gminy, kościół oraz cmentarz
Opis projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych poprzez wykup terenów i budowę parkingów lub modernizację parkingów już istniejących na terenie Lubrzy. Dla tych inwestycji konieczne są wykupy działek oraz zmiana zapisów MPZP.
Wartość inwestycji	100 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	Należy zmienić MPZP
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa poprzez ograniczenie parkowania pojazdów w niedozwolonych miejscach.
Powiązania funkcjonalne	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy Lubrzy oraz okolicznych sołectw podczas codziennych podróży do sklepów, dojazdów do miejsc pracy i szkoły.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic
Lokalizacja	Droga prowadząca z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżowic
Opis projektu	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DK 40, a następnie drogami gminnymi na łącznym odcinku około 10 km.
Wartość inwestycji	6 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Lubrza.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

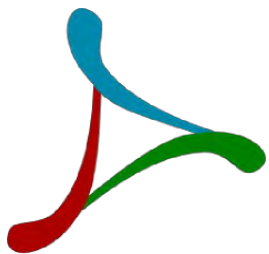
Nazwa projektu	Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy drodze znajdują się: kościół, liczne zabudowania mieszkalne, sklepy spożywcze. Ścieżka będzie wykorzystywana w celach rekreacyjnych oraz podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, sklepów oraz miejsc rozrywki.

2.3. Gmina Prudnik

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku
Lokalizacja	Teren dworca autobusowego w Prudniku
Opis projektu	Zakres przebudowy powinien obejmować wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury. Własność ARRIVA Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu.
Wartość inwestycji	4 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Prudnik. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, większe zadowolenie mieszkańców, polepszenie jakości wykonywanych usług.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z komunikacji publicznej będą korzystać mieszkańcy Gminy Prudnik w codziennych dojazdach do miejsc, pracy edukacji oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rozrywki, rekreacji oraz w celu wykonania codziennych zakupów.



Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU II

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP
Lokalizacja	Teren dworca PKP w Prudniku
Opis projektu	Centrum przesiadkowe powinno zostać zlokalizowane na terenie dworca PKP, tak aby zapewnić pasażerom dogodną przesiadkę. Takie usytuowanie umożliwi połączenie pomiędzy komunikacją regionalną (kolej), podmiejską i miejską (autobusy odjeżdżające do poszczególnych gmin i sołectw oraz autobusy zapewniające transport na terenie miasta). Centrum przesiadkowe powinno integrować wszystkie środki transportu.
Wartość inwestycji	4 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Prudnik.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, większe zadowolenie mieszkańców, polepszenie jakości wykonywanych usług.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z komunikacji publicznej będą korzystać mieszkańcy Gminy Prudnik w codziennych dojazdach do miejsc, pracy edukacji oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rozrywki, rekreacji oraz w celu wykonania codziennych zakupów.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU III



Biuro projektu:

48-300 Nysa

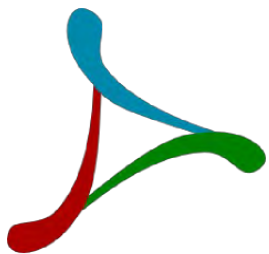
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa zatok autobusowych
Lokalizacja	Gmina Prudnik
Opis projektu	<ul style="list-style-type: none">- Przebudowa Placu Wolności w Prudniku na potrzeby budowy dwóch zatok autobusowych.- Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej wraz z budową części ulicy Przemysłowej w Prudniku.- Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej wraz z budową części ulicy Andersa w kierunku ulicy Powstańców Śląskich w Prudniku oraz budowa drogi pomiędzy ulicą Skowrońskiego oraz ulicą Andersa.- Budowa zatoki parkingowej wraz z pętlą autobusową przy drodze krajowej nr 41 między ulicą Nyską w Prudniku a miejscowością Niemysłowice. Budowa węzła sanitarnego, obiektów małej architektury i niezbędnego zagospodarowaniem terenu.- Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej na ulicy Kościuszki w Prudniku przy Przedszkolu nr 3 oraz Zespole Szkół w Prudniku.- CZYŻOWICE: Wymiana wiaty przystankowej.- DĘBOWIEC: Wymiana wiaty przystankowej.- NIEMYSŁOWICE: Remont wiat przystankowych.- ŁĄKA PRUDNICKA: Remont wiat przystankowych.- MOSZCZANKA: Remont wiat przystankowych.- RUDZICZKA: Remont wiat przystankowych.- WIERZBIEC: Remont wiat przystankowych.- MIESZKOWICE: Remont wiat przystankowych.- PIORUNKOWICE: Remont wiat przystankowych.- SZYBOWICE: Remont wiat przystankowych.
Wartość inwestycji	4 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Prudnik.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

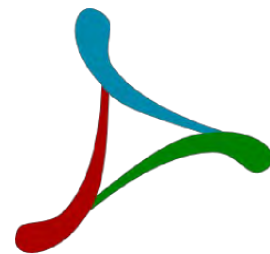
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa zatok autobusowych
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, większe zadowolenie mieszkańców, polepszenie jakości wykonywanych usług.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z komunikacji publicznej będą korzystać mieszkańcy Gminy Prudnik w codziennych dojazdach do miejsc, pracy edukacji oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rozrywki, rekreacji oraz w celu wykonania codziennych zakupów.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania)
Lokalizacja	Trasa 1: od ul. Skowrońskiego - drogą za kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki - ul. Andersa - ul. Monte Casino - do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40) Trasa 2: od ul. Kościuszki - ul. Zwycięstwa - ul. Bora Komorowskiego - ul. Grunwaldzka - do ul. Kościuszki (DK 40)
Opis projektu	Organizacja nowych tras przejazdowych związana z montażem wiat przystankowych, rozkładów jazdy, wykonaniem oznakowania pionowego i poziomego na planowanych trasach.
Wartość inwestycji	300 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Prudnik. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, większe zadowolenie mieszkańców, polepszenie jakości wykonywanych usług.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

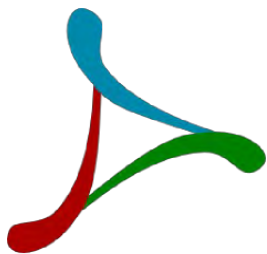
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania)
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z komunikacji publicznej będą korzystać mieszkańcy Gminy Prudnik w codziennych dojazdach do miejsc, pracy edukacji oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rozrywki, rekreacji oraz w celu wykonania codziennych zakupów.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU V

Nazwa projektu	Modernizacja urzędzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik
Lokalizacja	Gmina Prudnik – miasto Prudnik, sołectwa.
Opis projektu	<p>Przebudowa istniejących wiat przystankowych wykonanych w technologii tradycyjnej oraz wymiana wiat prefabrykowanych wiążąca się m.in. z ujednoczeniem stylu wg sporządzonego projektu koncepcyjnego.</p> <p>Wykonanie zabezpieczenia rozkładów jazdy przed wandalizmem i działaniami czynników atmosferycznych.</p> <p>Zamieszczenie zamienne na dworcu autobusowym i kolejowym informacji dotyczących godzin odjazdów przewoźników z poszczególnych miejsc.</p>
Wartość inwestycji	800 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<p>– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Prudnik.</p> <p>– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.</p>
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, większe zadowolenie mieszkańców, polepszenie jakości wykonywanych usług.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z komunikacji publicznej będą korzystać mieszkańcy sołectw w codziennych dojazdach do miejsc, pracy edukacji oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rozrywki, rekreacji oraz w celu wykonania codziennych zakupów.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie Gminy Prudnik
Lokalizacja	<p>Prudnik m.in.</p> <ul style="list-style-type: none">– 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,– drogi dojazdowe przy ul. Nyskiej znajdujące się na terenie byłych zakładów przemysłu włókienniczego „FROTEX” będącym własnością Gminy Prudnik. <p>Sołectwa:</p> <p>Czyżowice, Dębowiec, Łąka Prudnicka, Mieszkowice, Moszczanka, Niemysłowice, Piorunkowice, Rudziczka, Szybowice, Wierzbiec.</p>
Opis projektu	Remont nawierzchni ulic i chodników.
Wartość inwestycji	10 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<p>– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Zrównoważony rozwój gminy zapewniający dbałość o środowisko (poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi).</p> <p>– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.</p>
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie mieszkańców, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z dróg gminnych korzystają głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy, edukacji, handlu oraz okazjonalnych dojazdach do jednostek administracji publicznej i miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

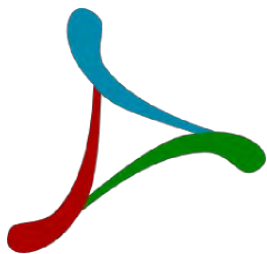
KARTA PROJEKTU II

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej
Lokalizacja	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, ul. Kasztanowa.
Opis projektu	Przebudowa dróg gminnych występujących obecnie jako drogi o nawierzchni tłuczniowej.
Wartość inwestycji	4 300 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Zrównoważony rozwój gminy zapewniający dbałość o środowisko (poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi).- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie mieszkańców, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z dróg gminnych korzystają głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy, edukacji, handlu oraz okazjonalnych dojazdach do jednostek administracji publicznej i miejsc rekreacji i rozrywki.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku
Lokalizacja	Miasto Prudnik: ul. Dębowa, ul. Azaliowa, ul. Jaśminowa, ul. Kalinowa, ul. Przemysłowa, ul. Spokojna.
Opis projektu	Budowa ulic, chodników wraz z infrastrukturą techniczną.
Wartość inwestycji	6 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Zrównoważony rozwój gminy zapewniający dbałość o środowisko (poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi). – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie mieszkańców, poprawa jakości życia mieszkańców, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z dróg korzystają głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV



Biuro projektu:

48-300 Nysa

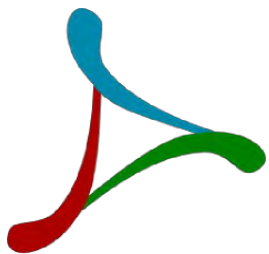
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik
Lokalizacja	<p>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).</p> <p>Trasa 2: Prudnik ul. Nyska (DK 41) - Łąka Prudnicka (DK40): poprzez ul. Nyską - ul. Słowiczą w Prudniku i drogę wewnętrzną w Łące Prudnickiej.</p> <p>Trasa 3: Prudnik ul. Wiejska (DK 41) - DK40: poprzez osiedle Jesionowe Wzgórze.</p> <p>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).</p>
Opis projektu	<p>Ad.1 Budowa dróg: - droga od ul. Skowrońskiego w kierunku osiedla Karola Miarki, - część ul. Andersa (dokumentacja przygotowana przez Gminę). - Przebudowa ul. Monte Casino wraz z włączeniem do ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40).</p> <p>Ad.2 Przebudowa ul. Słowiczej w Prudniku, przebudowa drogi wewnętrznej do drogi DK 40 w Łące Prudnickiej.</p> <p>Ad.3 Budowa drogi wzdłuż osiedla Jesionowe Wzgórze łączącej drogę DK 41 z DK 40.</p> <p>Ad.4 Budowa ul. Działkowej w Łące Prudnickiej z uwzględnieniem budowy ciągów pieszo-rowerowych; przebudowa ul. Zwycięstwa i ul. Zamkowej w Łące Prudnickiej.</p>
Wartość inwestycji	10 000 000 zł

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Zrównoważony rozwój gminy zapewniający dbałość o środowisko (poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi).– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Z dróg w mieście korzystają głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do pracy, szkoły oraz okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V

Nazwa projektu	Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów
Lokalizacja	Gmina Prudnik
Opis projektu	<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.
Wartość inwestycji	520 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Prudnik.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

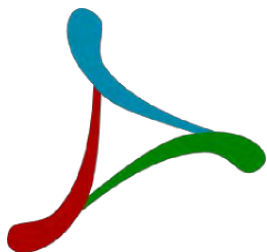
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z ulic i przejść dla pieszych korzystają głównie mieszkańcy w codziennych podróżach do pracy, szkoły, placówek handlowych oraz okazjonalnych podróżach do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VI

Nazwa projektu	Budowa przeprawy mostowej w Prudniku
Lokalizacja	Trasa 1 – Prudnik: ul. Jesionkowa - ul. Konopnickiej - ul. Morcinka (przez tereny działek). Trasa 2 – Prudnik: ul. Dąbrowskiego – al. Lipowa ul. Łucznicza – do ul. Wiejskiej (DK 41).
Opis projektu	Budowa dodatkowej przeprawy mostowej, w celu rozładowania natężenia ruchu i odblokowania centrum miasta.
Wartość inwestycji	15 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Zrównoważony rozwój gminy zapewniający dbałość o środowisko (poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi). – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Obniżenie natężenia ruchu w centrum miasta, zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców oraz komfortu ich życia.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Większa dostępność do miejsc pracy, nauki, placówek handlowych oraz rekreacji i rozrywki.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VII

Biuro projektu:

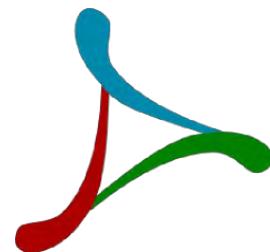
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych
Lokalizacja	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.
Opis projektu	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.
Wartość inwestycji	2 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Prudnik. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Ograniczenie parkowania w miejscach niedozwolonych, zwiększenie satysfakcji mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy i osoby przyjeżdżające do miasta Prudnik.

Komunikacja drogowa i parkingi

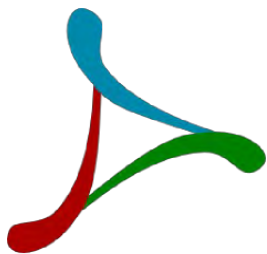
KARTA PROJEKTU VIII

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none">– Prudnik: rondo ul. Powstańców Śląskich, ul. Batorego, ul. Skowrońskiego.– Prudnik: skrzyżowanie ul. Nyska, ul. Piastowska, Pl. Wolności.
Opis projektu	<p>Rozładowanie ruchu na rondzie ul. Powstańców Śląskich, ul. Batorego, ul. Skowrońskiego poprzez wprowadzenie prawo skrętów.</p> <p>Przebudowa skrzyżowania łączącego ul. Nyska, ul. Piastowska, Pl. Wolności.</p> <p>Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ul. Plac Wolności dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.</p>
Wartość inwestycji	2 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Prudnik.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie bezpieczeństwa, zadowolenie lokalnych mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z dróg korzystają głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do pracy, szkoły, oraz okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji i rozrywki. W pobliżu skrzyżowań znajdują się miejsca częstego uczęszczania: punkty usługowe oraz handlowe (również wielkopowierzchniowe) a także punkty gastronomiczne.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IX

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa obwodnic miasta Prudnik
Lokalizacja	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.
Opis projektu	Budowa dwóch obwodnic Prudnika: wschodniej i zachodniej, zlokalizowanych zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Prudnika.
Wartość inwestycji	30 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Zrównoważony rozwój gminy zapewniający dbałość o środowisko (poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi). – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zmniejszenie natężenia ruchu w centrum miasta, zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców oraz komfortu ich życia.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Większa dostępność do miejsc pracy, nauki oraz rekreacji i rozrywki, mniejszy stopień degradacji dróg w centrum miasta przez ruch tranzytowy.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I



Biuro projektu:

48-300 Nysa

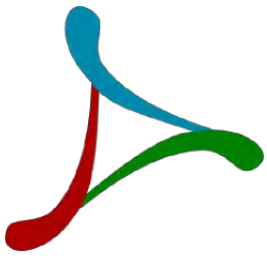
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek pieszo - rowerowych na obszarze Gminy Prudnik
Lokalizacja	<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 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>7) Trasa 7: Od Al. Lipowa (transformator) wzdłuż byłego poligonu wojskowego od klasztoru Prudnik Las - sanktuarium.</p>



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek pieszo - rowerowych na obszarze Gminy Prudnik
Opis projektu	<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 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) 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) Budowa odcinka drogi rowerowej pomiędzy Prudnikiem ul. Nyska a Niemysłowicami w kierunku Rudziczki 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> <p>Ad. 7) Budowa ścieżki rowerowej od Al. Lipowej (transformator) wzdłuż byłego poligonu wojskowego od klasztoru Prudnik Las – sanktuarium.</p> <p>Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ulicach Dąbrowskiego, K. Miarki, Skowrońskiego dochodziło do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu oraz budowy ścieżek rowerowych.</p>
Wartość inwestycji	6 000 000 zł



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

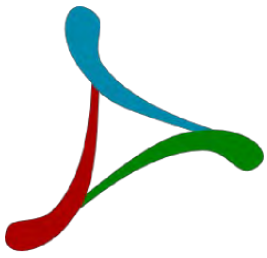
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek pieszo - rowerowych na obszarze Gminy Prudnik
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Podniesienie atrakcyjności turystycznej gminy Prudnik.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Powstanie spójnego systemu tras rowerowych w mieście i gminie przyczyniające się do zwiększenia bezpieczeństwa i satysfakcja mieszkańców, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz wzrostu walorów turystycznych gminy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Ze ścieżek rowerowych będą korzystać głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy, szkoły, handlu oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji lub rozrywki. Ze ścieżek będą korzystać również turyści chcący zwiedzić pobliskie okolice.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów
Lokalizacja	Gmina Prudnik
Opis projektu	Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów na terenie dworca PKP, PKS, przy kompleksie sportowym na Jesionowym Wzgórzu, przy ulicy Zwycięstwa – basen Miejski oraz na Prudnickim Rynku,
Wartość inwestycji	1 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Podniesienie atrakcyjności turystycznej gminy Prudnik.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Powstanie spójnego systemu tras rowerowych w mieście i gminie przyczyniające się do zwiększenia bezpieczeństwa i satysfakcja mieszkańców, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz wzrostu walorów turystycznych gminy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z wypożyczalni będą korzystać głównie mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy, szkoły, handlu oraz w okazjonalnych dojazdach do miejsc rekreacji lub rozrywki. Z wypożyczalni będą korzystać również turyści chcący zwiedzić pobliskie okolice.



MINISTERSTWO
ROZWOJU





3. Karty projektu – powiat głubczycki

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

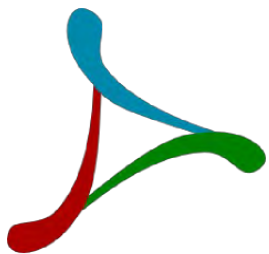
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.
Lokalizacja	Głubczyce
Opis projektu	Przebudowa dworca PKS wraz z budową parkingu dla osób dojeżdżających do Opola i Wrocławia.
Wartość inwestycji	1 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu głubczyckiego.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia i satysfakcji mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa. Zwiększenie komfortu oczekiwania na autobus.
Powiązania funkcjonalne	Wielu mieszkańców będzie miało możliwość dojazdu do dworca w Głubczycach samochodem i przesiadki w komunikację publiczną w celu dojazdu do innych miejscowości (głównie Opola i Wrocławia).



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1) Droga wojewódzka nr 416 Klisino – Kietrz (37 km). Przebieg drogi: Klisino – Kietlice – Głubczyce Sady – Głubczyce – Bernacice – Sucha Psina – Nowa Cerekiew – Kozłówki – Kietrz2) Droga powiatowa: Głubczyce – Włodzienin – Dzbańce - Dzbańce Osiedle – Wódka – Uciechowice – Wiechowice – Republika Czeska (27,5 km)3) Droga powiatowa: Pietrowice Głubczyckie – Chomiąża - Opawica - Republika Czeska (około 12 km)4) Droga powiatowa: Głubczyce – Bernacice – Babice – Sułków – Baborów – woj. śląskie (około 22 km)5) Biernatów – Kietlice – remont drogi prowadzącej do drogi wojewódzkiej6) Ciąg ulic Głubczyce: ul. Sobieskiego – Jana Pawła II – Plebiscytowa – Moniuszki – Raciborska
Opis projektu	<p>Remont nawierzchni drogi wraz z wykonaniem podbudowy.</p> <p>Ad.2. Przejście graniczne dla pojazdów wielotonowych (wymagana zgoda Czech).</p> <p>Ad.6. Przebudowa ciągu ulic Sobieskiego – Jana Pawła II – Plebiscytowej – Moniuszki – Raciborskiej (o długości około 4 km) 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> <p>Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DW416 dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.</p>
Wartość inwestycji	10 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu głubczyckiego.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego
Powiązania funkcjonalne	Z dróg będą korzystał mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i nauki oraz podczas okolicznościowych wyjazdów, a także turyści z Czech i podróżujący z województwa śląskiego.

Komunikacja drogowa i parkingi

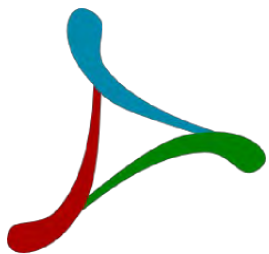
KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Budowa obwodnicy Kietrza
Lokalizacja	Kietrz
Opis projektu	Budowa obwodnicy Kietrza
Wartość inwestycji	150 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu głubczyckiego.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa. Ograniczenie natężenia ruchu w Kietrze.
Powiązania funkcjonalne	Ułatwienie mieszkańcom dojazdu do miejsc pracy i nauki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim
Lokalizacja	Szpital powiatowy w Głubczycach
Opis projektu	Budowa parkingów w kluczowym miejscu powiatu głubczyckiego wraz z wydzieleniem miejsc parkingowych.
Wartość inwestycji	100 000 zł



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

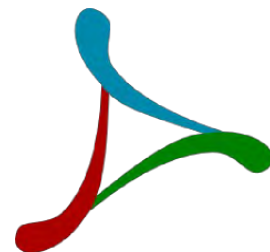
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu głubczyckiego.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa poprzez ograniczenie parkowania pojazdów w niedozwolonych miejscach.
Powiązania funkcjonalne	Z parkingów będą korzystać mieszkańcy powiatu głubczyckiego oraz okolicznych sołectw podczas codziennych podróży po zakupy, dojazdów do miejsc pracy i szkoły.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rekreacyjnych na terenach przygranicznych
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1) Gmina Głubczyce – Branice - Kietrz – Baborów – Czechy (32 km).2) Opawica (Czechy) – Dobieszów – Równe – Gołuszowice – Głubczyce (20 km).3) Trasa od czeskiej Osoblahy wzdłuż granicy polsko-czeskiej przez aglomerację Głubczyc, Branice, Kietrz w kierunku czeskiej Opawy.
Opis projektu	<p>Ad.1. Wytyczenie i budowa ścieżki rowerowej pomiędzy gminami Głubczyce, Kietrz, Branice i Baborów, aż do Czech. Proponowany przebieg ścieżki to Głubczyce – Sucha Psina (gmina Branice) – Nowa Cerekiew (gmina Kietrz) – Baborów – Bliszczycy – granica z Czechami. Ścieżka o łącznej długości 32 km.</p> <p>Ad.2. 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>Ad.3. Wytyczenie tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą od czeskiej Osoblahy wzdłuż granicy polsko-czeskiej przez aglomerację Głubczyc, następnie gminę Branice i Gminę Kietrz w kierunku czeskiej Opawy</p> <p>Popularyzacja rowerów oraz uruchomienie i prezentacja informacji turystycznej. Rozmieszczenie przy ścieżkach elementów małej architektury i oznakowania.</p>

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

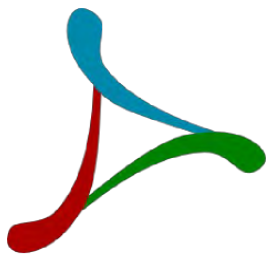
Nazwa projektu	Budowa ścieżek rekreacyjnych na terenach przygranicznych
Wartość inwestycji	5 200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi powiatu głubczyckiego. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa i satysfakcji mieszkańców. Zmniejszenie wypadkowości na drogach. Zwiększenie zainteresowania wykorzystaniem ścieżek rowerowych.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Wyznaczone ścieżki, skoordynowane ze ścieżkami czeskimi, wzmocnią potencjał turystyczny powiatu. Tuż przy granicy polsko-czeskiej znajduje się duży zbiornik wodny, który z pewnością może nadać ścieżce rowerowej charakter rekreacyjny.

3.1. Gmina Branice

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych
Lokalizacja	– Zajezdnia autobusowa w centrum Branice. – Zajezdnia przystankowa w Lewicach. – Brak wiat przystankowych: Wiechowice, Niekazanice – Kałduny, Jędrychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc oraz na trasie z Uciechowic do Wiechowic przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz. – Brak zatoczki autobusowej: Włodzienin Kolonia.
Opis projektu	Wykonanie remontu budynku przystanku autobusowego przy zajezdni autobusowej oraz wykonanie chodników i nawierzchni w zajezdni autobusowej w centrum Branice. Remont nawierzchni asfaltowej w zajezdni przystankowej w Lewicach. Montaż nowej wiaty przystankowej przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz na trasie z Uciechowic do Wiechowic oraz w miejscowościach Wiechowice, Niekazanice – Kałduny,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych
	Jędrzychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc). Wykonanie zatoczki przy przystanku autobusowym w miejscowości Włodzienin – Kolonia, ok. 60 m ²
Wartość inwestycji	295 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Branice do roku 2013, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa i rozwój układu sieci drogowej oraz Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości usług komunikacji publicznej, zadowolenie mieszkańców, zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną.
Powiązania funkcjonalne	Z komunikacji publicznej w gminie Branice korzysta głównie młodzież w codziennych dojazdach do szkoły oraz dorośli w dojazdach do pracy. Mieszkańcy wykorzystują komunikację podczas dojazdów do miejsc rozrywki i rekreacji.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Przebudowa drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego)
Lokalizacja	Gmina Branice: droga Włodzienin – Wiechowice – Republika Czeska
Opis projektu	przebudowa drogi na odcinku około 16 km od sołectwa Włodzienin do Wiechowic przez Dzbańce, Dzbańce Osiedle, Wódkę, Gródczany, Jakubowice, Turków, Jabłonka, Uciechowice, Wiechowice.
Wartość inwestycji	8 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Branice do roku 2013, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa i rozwój układu sieci drogowej oraz Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

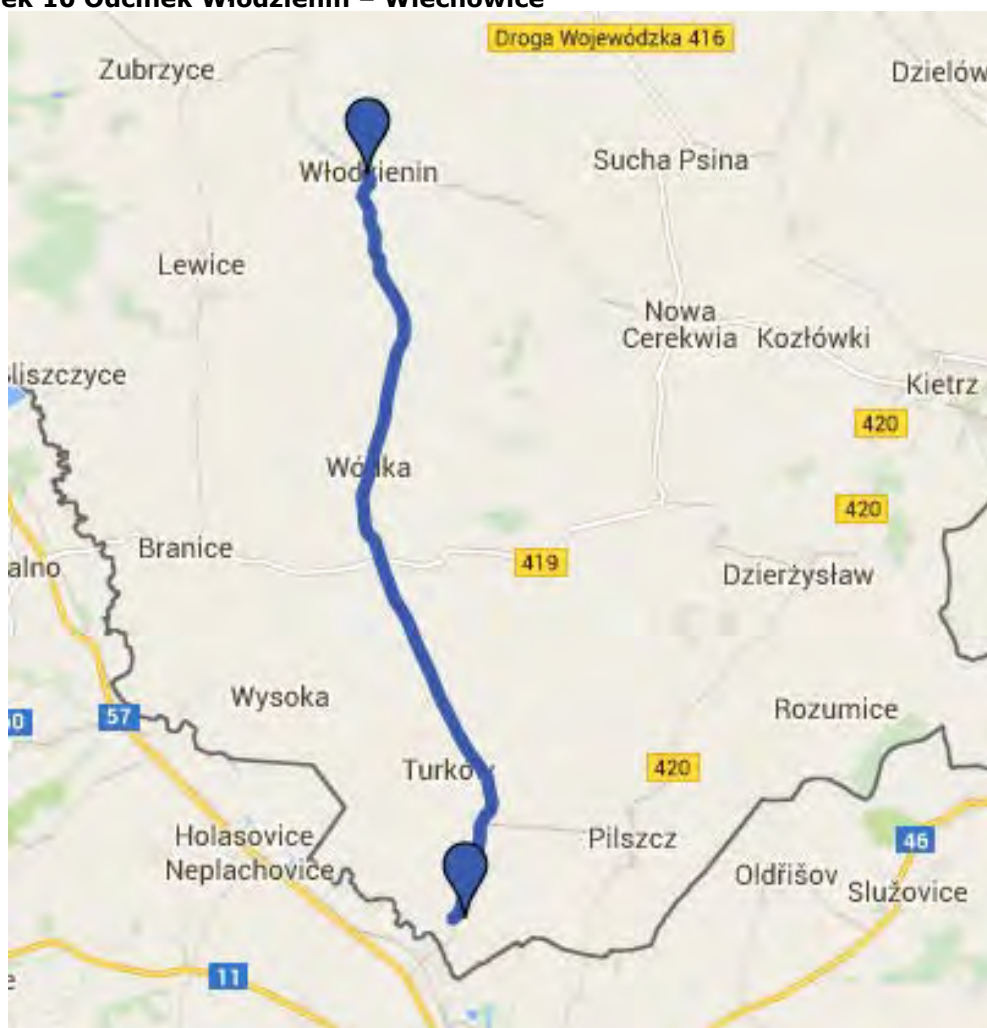
ul. Kolejowa 15

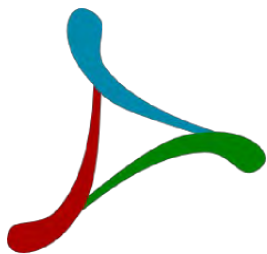
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego)
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Drogi przebiegają przez sołectwa gminy Branice, więc wykorzystywane są przez mieszkańców w codziennych dojazdach do miejsc pracy i szkoły. Przy drodze znajdują się sklepy oraz liczne zabudowania mieszkalne, a także przystanki autobusowe i obiekty sakralne. W sołectwie Włodzienin znajdują się również zabytki sakralne – droga wykorzystywana jest więc przez turystów. Droga ta łączy Głubczyce z Opawą, a pośrednio z Ostrawą i A1.

Rysunek 10 Odcinek Włodzienin – Wiechowice



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Remont i przebudowa mostów granicznych na terenie gminy Branice
Lokalizacja	gmina Branice
Opis projektu	Remont i przebudowa mostów granicznych na terenie gminy Branice.
Wartość inwestycji	400 000 zł (4 mosty)
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Branice do roku 2013, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa i rozwój układu sieci drogowej oraz Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Przeprawy mostowe wykorzystywane są przez osoby chcące dotrzeć do Uvalna, Karniowa, Opawy (a stamtąd do Ostrawy i A1) i innych okolicznych miejscowości.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Remont i przebudowa mostów granicznych na terenie gminy Branice
Lokalizacja	Gmina Branice: DW 419 na terenie gminy Branice
Opis projektu	Przebudowa DW nr 419 na terenie gminy Branice wraz z wytyczeniem parkingów wzdłuż drogi – inwestycja planowana na 2017 rok. Długość około 1,5 km.
Wartość inwestycji	1 300 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Branice do roku 2013, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa i rozwój układu sieci drogowej oraz Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

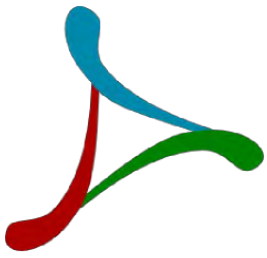
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont i przebudowa mostów granicznych na terenie gminy Branice
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Drogi przebiegają przez sołectwa gminy Branice, więc wykorzystywane są przez mieszkańców w codziennych dojazdach do miejsc pracy i szkoły. Przy drodze znajdują się sklepy oraz liczne zabudowania mieszkalne, a także przystanki autobusowe i obiekty sakralne. W sołectwie Włodzienin znajdują się również zabytki sakralne – droga wykorzystywana jest więc przez turystów.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice
Lokalizacja	Gmina Branice: Droga Zubrzyce – Włodzienin Kolonia Uciechowice – Pilszcz Lewice – trasa Branice – Głubczyce
Opis projektu	Odmalowanie znaków poziomych oraz ustawienie znaków pionowych na skrzyżowaniach na drodze pomiędzy sołectwami Zubrzyce a Włodzienin Kolonia. Odpowiednie wyprofilowanie drogi 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).
Wartość inwestycji	525 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Branice. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców.

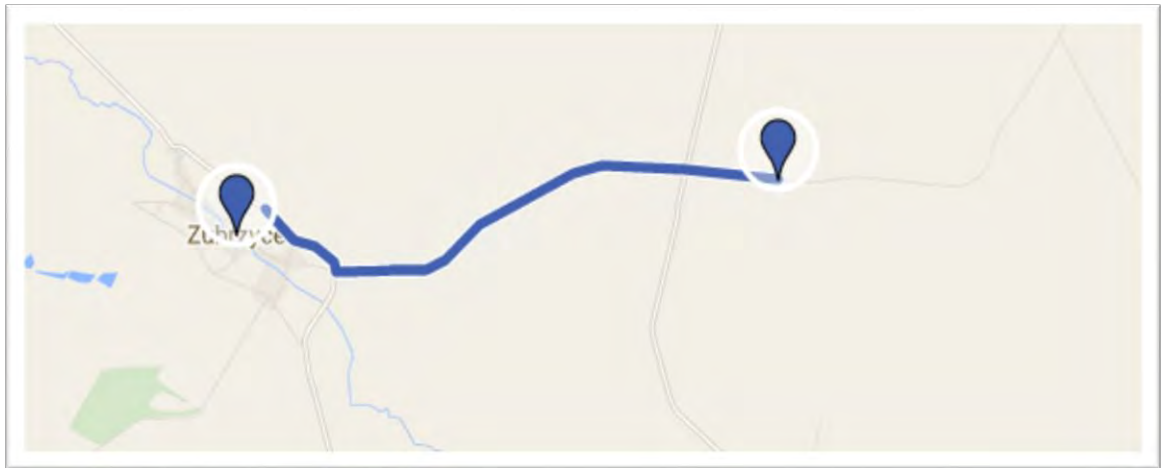


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

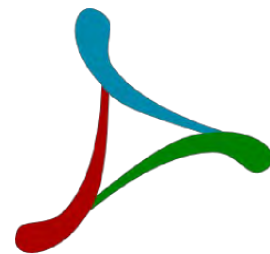
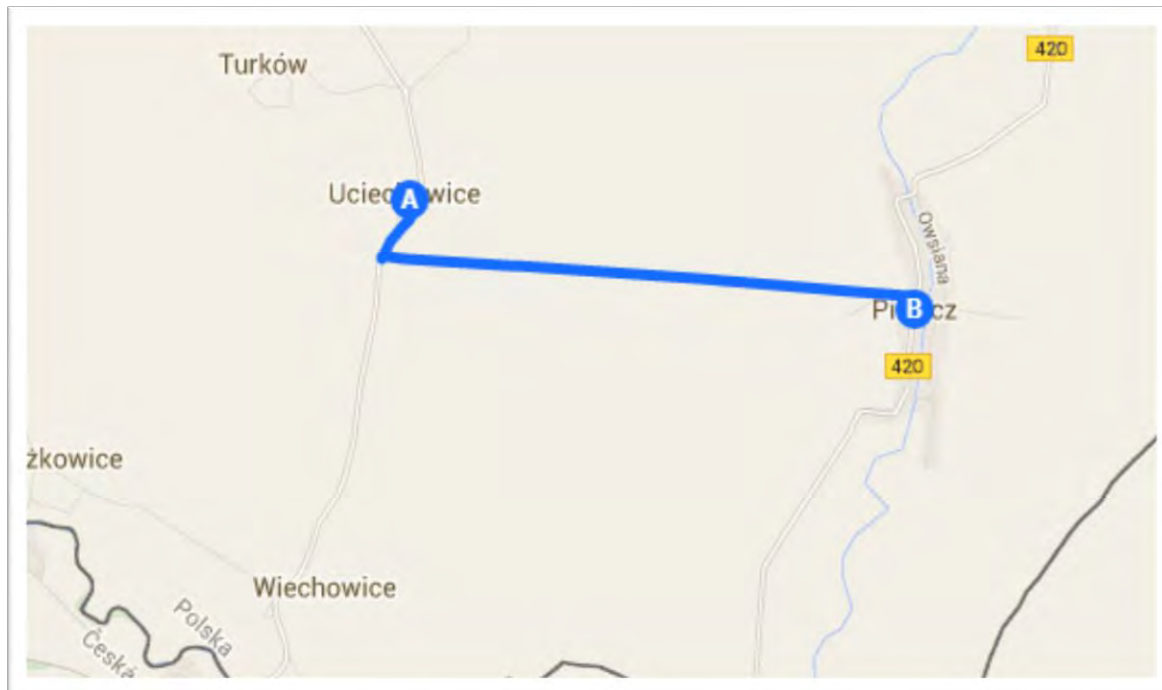
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice
Powiązania funkcjonalne	Drogi przebiegają przez sołectwa gminy Branice, więc wykorzystywane są przez mieszkańców w codziennych dojazdach do miejsc pracy i szkoły. Przy drodze znajdują się sklepy, liczne zabudowania mieszkalne oraz przystanki autobusowe.

Rysunek 11 Droga Zubrzyce – Włodzienin



Rysunek 12 Droga Uciechowice – Pilszcz



Biuro projektu:

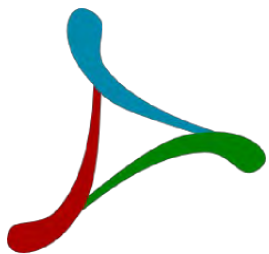
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



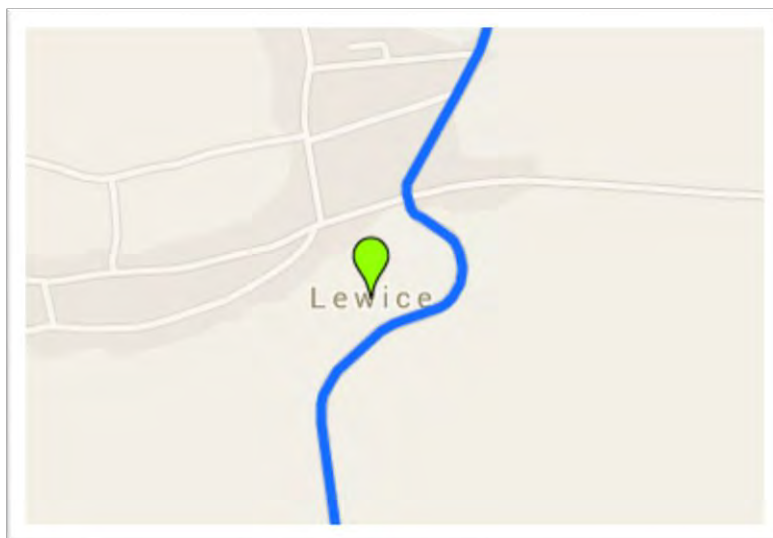
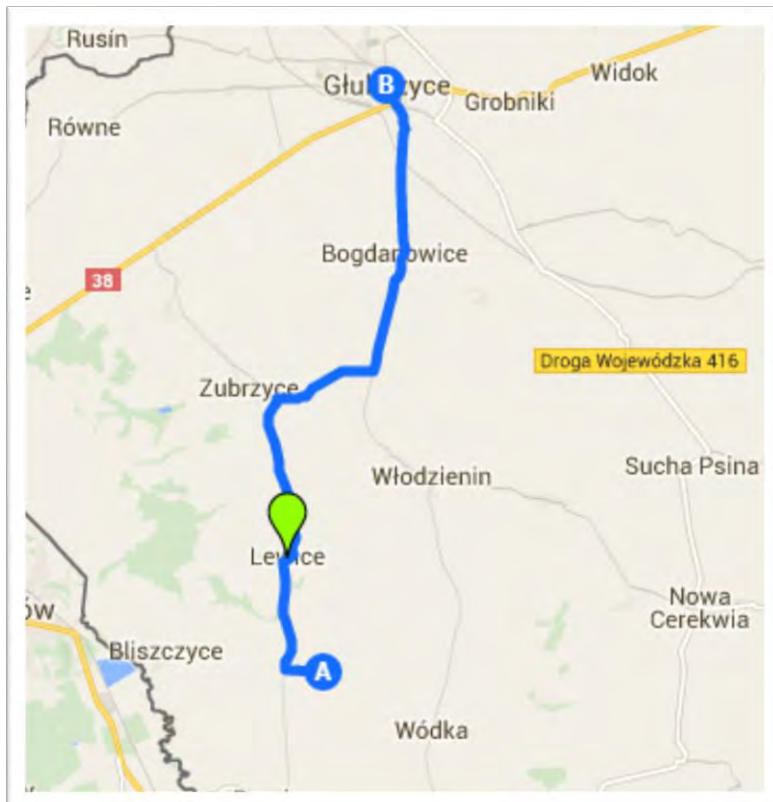


Rysunek 13 Droga Głubczyce – Branice z zaznaczeniem sołectwa Lewice

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V



Biuro projektu:

48-300 Nysa

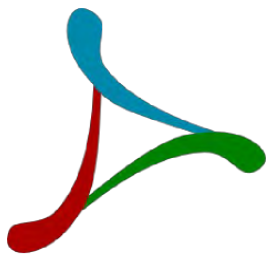
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

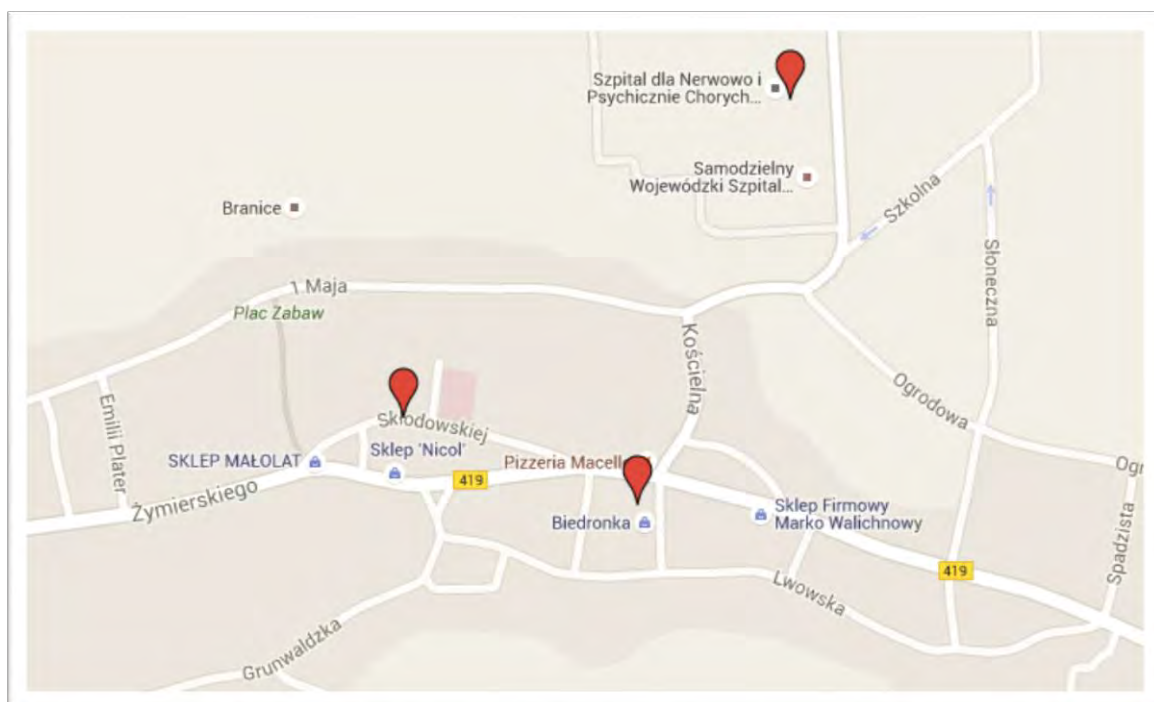
Nazwa projektu	Budowa nowych parkingów w gminie Branice
Lokalizacja	Gmina Branice: okolice Banku Spółdzielczego, Biedronki i szpitala
Opis projektu	Utworzenie nowych miejsc parkingowych w sołectwie Branice (wykup ziemi pod parkingi lub dostosowanie istniejących miejsc), odpowiednie oznakowanie miejsc parkingowych.
Wartość inwestycji	110 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Branice.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa (samochody będą pozostawiane w miejscach specjalnie do tego przeznaczonych).
Powiązania funkcjonalne	Wskazane miejsca są często uczęszczane przez mieszkańców gminy – nowe parkingi byłyby więc wykorzystywane przez osoby, które z nich korzystają, a także przez dojeżdżających do miejsc pracy, sklepów i miejsc rozrywki.



Rysunek 14 Mapa Branice wraz z oznaczeniem miejsc rekomendowanych do budowy parkingów

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VI

Nazwa projektu	Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice
Lokalizacja	Gmina Branice
Opis projektu	Budowa dróg transportu rolnego w gminie Branice o długości około 35 km.
Wartość inwestycji	7 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Branice.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, wzrost bezpieczeństwa.

Strona 134 z 159



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice
Powiązania funkcjonalne	Przez gminę Branice przejeżdża wiele pojazdów transportu rolnego.

Komunikacja drogowa i parkingi

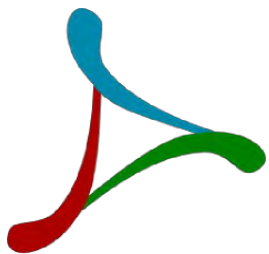
KARTA PROJEKTU VI

Nazwa projektu	Budowa drogi gminnej w Lewicach
Lokalizacja	Lewice
Opis projektu	Budowa drogi w Lewicach.
Wartość inwestycji	500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Branice do roku 2013, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa i rozwój układu sieci drogowej oraz Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców oraz wzrost bezpieczeństwa.
Powiązania funkcjonalne	Wskazane miejsce jest uczęszczane przez mieszkańców gminy w celu dojeżdżania do miejsc pracy, sklepów i miejsc rozrywki.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice
Lokalizacja	Gmina Branice: Branice – Uvalno (CZ) Włodzienin – Branice - Boboluszki – Czechy
Opis projektu	Budowa ścieżki rowerowej łączącej sołectwo Branice z czeskim Uvalnem (około 10 km). Budowa ścieżki rowerowej z Boboluszek do Włodzienina przez Branice, trasa o długości około 17 km.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice
	Budowa ciągów rowerowych o nawierzchni utwardzonej wraz z oświetleniem i elementami małej architektury.
Wartość inwestycji	4 050 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Branice.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększone bezpieczeństwo rowerzystów, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne	Ze ścieżki rowerowej będą korzystać mieszkańcy w celach rekreacyjnych oraz turyści chcący zobaczyć Plechową Górę (najwyższą górę Płaskowyżu Głubczyckiego).

3.2. Gmina Głubczyce

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.
Lokalizacja	Głubczyce ul. Dworcowa
Opis projektu	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 zadaszenia nad stanowiskami, budowa poczekalni dla podróżnych oraz miejsc sanitarnych, wydzielenie miejsca stacjonarnej informacji podróżnych, zamontowanie tablic informacji pasażerskiej, budowa elementów małej architektury oraz miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.
Wartość inwestycji	1 500 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Głubczyce.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Satysfakcja mieszkańców, wzrost walorów turystycznych i rekreacyjnych miasta, ułatwienie mieszkańcom przemieszczania się komunikacją publiczną, wzrost zainteresowania komunikacją publiczną.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z komunikacji publicznej korzystają mieszkańcy Głubczyc oraz okolicznych sołectw podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, a także podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc wypoczynku i rekreacji (np. na basen położony niedaleko ulicy Dworcowej) oraz w celu zrobienia zakupów.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Dokończenie budowy obwodnicy miasta
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none">- Głubczyce- gmina Głubczyce: sołectwa Równe, Dobieszów, Gołuszowice- gmina Głubczyce: Zubrzyce i Chróstno
Opis projektu	<p>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.</p> <p>Dokończenie obwodnic sołectw Równe, Dobieszów i Gołuszowice oraz Zubrzyce i Chróstno.</p>

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Dokończenie budowy obwodnicy miasta
Wartość inwestycji	2 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">Inwestycja jest zgodna ze Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej, przemysłu i usług.Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, satysfakcja mieszkańców, zmniejszenie natężenia ruchu w centrum miasta.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Obwodnica pozwoli na wyprowadzenie zbyt dużego ruchu pojazdów (w szczególności ciągników siodłowych z naczepą) ze ścisłego centrum miasta. Obwodnica pozwoli również na obniżenie kongestii w centrum miasta.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">Sołectwo Klisino: DW 416 z DW 417Głubczyce: ul. Moniuszki, ul. Sosnowiecka i ul. Garbarska
Opis projektu	<ol style="list-style-type: none">Przebudowa niebezpiecznego skrzyżowania DW 416 z DW 417 w sołectwie Klisino – propozycja: skrzyżowanie o ruchu okrężnym.Przebudowa niebezpiecznego skrzyżowania ulic Moniuszki, Sosnowieckiej i Garbarskiej – wprowadzenie sygnalizacji świetlnej, zmian organizacji ruchu.Przebudowa skrzyżowania ulic Gdańskiej, Grunwaldzkiej i Sobieskiego – skrzyżowanie o ruchu okrężnym.Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DW416 dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	8 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji	<ul style="list-style-type: none">Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Głubczyce.Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

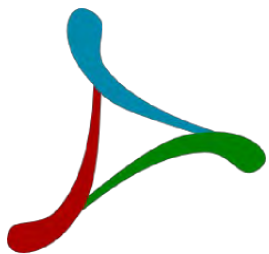
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce
z obowiązującymi planami oraz strategiami	
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, satysfakcja mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z DW 416 korzystają mieszkańcy sołectw gminy Głubczyce oraz inni podróżujący chcący dojechać do Głubczyc, natomiast z DW 417 osoby chcące dojechać do DK 40, a następnie do Prudnika. Mieszkańcy korzystają z dróg podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły, a także podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rekreacji i rozrywki.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg
Lokalizacja	Gmina Głubczyce: 1) sołectwa Dobieszów, Opawica, 2) Dobieszów, Pielgrzymów 3) gmina Głubczyce: sołectwo Grobniki 4) ul. Sobieskiego i Jana Pawła II
Opis projektu	1) Remont nawierzchni drogi na odcinku około 8 kilometrów z sołectwa Dobieszów do sołectwa Opawica. 2) Remont nawierzchni o długości 4 km. 3) Modernizacja obwodnicy sołectwa Grobniki w ciągu drogi krajowej nr 38 po śladzie drogi transportu rolnego (część północna). 4) Wykonanie zatoki parkingowej przy ul. Sobieskiego oraz Jana Pawła II
Wartość inwestycji	2 300 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej, przemysłu i usług. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg
Efekty realizacji inwestycji	Zadowolenie mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Na terenie sołectw zamieszkują osoby dojeżdżające tą drogą do większych ośrodków miejskich (np. Głubczyc) do pracy, szkoły oraz, okazjonalnie, do miejsc rekreacji i wypoczynku. Droga do Opawicy może stanowić trasę zastępczą dla osób kierujących się do granicy z Republiką Czeską.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce
Lokalizacja	Gmina Głubczyce: Zopowy Osiedle – Równe
Opis projektu	Budowa dróg transportu rolnego (np. z sołectwa Równe do sołectwa Zopowy Osiedle – około 2,5 km) na terenie gminy Głubczyce.
Wartość inwestycji	750 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Głubczyce. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa bezpieczeństwa, zminimalizowanie niszczenia dróg gminnych i powiatowych przez ciężki sprzęt rolniczy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z dróg na terenie gminy korzystają rolnicy chcący dojechać do gruntów ciężkim sprzętem rolniczym (np. kombajnami). Wyznaczenie i budowa dróg rolnych pozwoli na zminimalizowanie zjawiska korzystania przez nich z dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

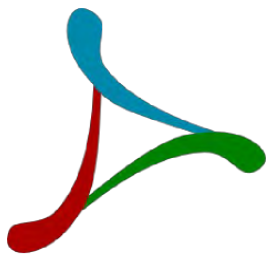
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg
Lokalizacja	Gmina Głubczyce: sołectwa Gadzowice, Marysieńka Las
Opis projektu	Modernizacja drogi pomiędzy sołectwem Gadzowice a przysiółkiem sołectwa Lwowiany – Marysieńka Las na odcinku około 3 km.
Wartość inwestycji	1 300 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój infrastruktury technicznej, przemysłu i usług. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zadowolenie mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z drogi korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miejsc pracy i szkoły oraz podczas okazjonalnych dojazdów do miejsc rozrywki i rekreacji. Droga można dojechać również z przysiółka do Głubczyc.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU VI

Nazwa projektu	Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce
Lokalizacja	1) Gmina Głubczyce: ul. Dworcowa 2) Gmina Głubczyce: ul. Skłodowskiej
Opis projektu	1) Budowa nowego parkingu przy ul. Dworcowej w Głubczycach 2) Budowa parkingu przy ul. Skłodowskiej
Wartość inwestycji	80 000 zł
Analiza powiązań inwestycji	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Głubczyce.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce
z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zminimalizowanie parkowania w miejscach niedozwolonych, zwiększenie zadowolenia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Przy ulicy Dworcowej zlokalizowany jest dworzec PKS-u, ponadto w okolicy znajdują się park oraz basen – miejsca rekreacyjne. Ulica usytuowana jest w bliskiej odległości ścisłego centrum miasta. Z parkingu będą korzystać mieszkańcy sołectw gminy dojeżdżający do miasta w celach zarobkowych i edukacyjnych oraz rekreacyjnych.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim
Lokalizacja	Głubczyce: ul. Parkowa
Opis projektu	Rewitalizacja ścieżek (około 1 km) przy ulicy Parkowej – zmiana nawierzchni, odpowiednie oświetlenie i oznakowanie ścieżki. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ul. Parkowej w Głubczycach dochodziło do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu oraz budowy ścieżek rowerowych.
Wartość inwestycji	100 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Głubczyce. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów, zainteresowanie ekologicznym stylem życia, zainteresowanie turystów.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Ze ścieżki rowerowej korzystają mieszkańcy w celach rekreacji i rozrywki. Ze ścieżki będą korzystać również turyści odwiedzający gminę.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU II



Biuro projektu:

48-300 Nysa

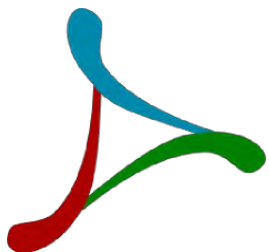
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1) Gmina Głubczyce: ul. Dworcowa – Gołuszowice – Gadzowice – Lwowiany – Głubczyce2) Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce3) Zubrzyce – Włodzienin (gmina Branice)4) Zawiszycze – Głubczyce
Opis projektu	<ol style="list-style-type: none">1) Budowa ciągu rowerowego od ulicy Dworcowej w Głubczycach przez Gołuszowice, Gadzowice, Lwowiany aż do Głubczyc, trasa o łącznej długości około 10 km.2) Budowa ciągu rowerowego Głubczyce – Krnov – ścieżka wzdłuż nieczynnej linii kolejowej nr 177 (około 15 km) przez Mokre Kolonia, Pietrowice – INWESTYCJA WSPÓLNA Z MIASTEM KRNOV (CZ).3) Budowa edukacyjnej trasy rowerowej o długości około 5 km z sołectwa Zubrzyce do Włodzienina w okolicy zbiornika retencyjnego (gmina Branice) – INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BRANICE.4) Budowa ścieżki rowerowej o łącznej długości około 5 km przy drodze z Zawiszyc do Głubczyc.
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Głubczyce.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów, zainteresowanie ekologicznym stylem życia, zainteresowanie turystów.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Ze ścieżki rowerowej będą korzystać mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do miasta w celach zarobkowych i edukacyjnych oraz podczas okazjonalnych wyjazdów związanych z rekreacją i rozrywką. Ze ścieżki będą korzystać również turyści odwiedzający gminę.



3.3. Gmina Kietrz

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrz
Lokalizacja	Kietrz, Rynek ul. Długa
Opis projektu	Budowa przystanku przesiadkowego (głównego przystanku) w okolicach Rynku w Kietrz (ok. 1040 m ²), modernizacja peronów autobusowych i wiat wraz z elementami małej architektury, budowa parkingu dla rowerów (montaż stojaków).
Wartość inwestycji	200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Kietrz. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Większe zainteresowanie regionem, większe zadowolenie mieszkańców, mniejsza emisja zanieczyszczeń przez pojazdy indywidualne, większe zainteresowanie komunikacją publiczną.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z przystanku przesiadkowego mogliby korzystać mieszkańcy pobliskich sołectw, dojeżdżający do większych ośrodków miejskich w celu dotarcia do pracy, szkoły oraz miejsc rozrywki i rekreacji.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz
Lokalizacja	Remont nawierzchni: – Kietrz: ul. Zielona – Droga Kietrz – Księżę Pole – Baborów
Opis projektu	Kietrz: ul. Zielona Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku około 600 m Droga Kietrz – Księżę Pole – Baborów



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

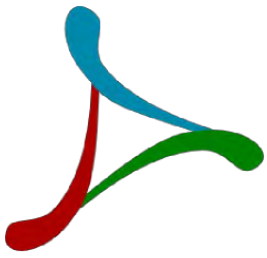
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz
	Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku około 12 km - INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BABORÓW
Wartość inwestycji	7 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	- Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe. - Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Droga prowadzi przez sołectwa gminy Kietrz oraz Głubczyce. Z drogi korzystają głównie mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły, miejsc rozrywki i rekreacji oraz do sklepów.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz
Lokalizacja	Remont nawierzchni: 1) Drogi powiatowe i wojewódzkiej wokół Rynku, ul. Długa 2) Droga wojewódzka nr 416 Racibórz – Kietrz – Głubczyce 3) Droga Kietrz – Branice 4) DW nr 420 Kietrz – Pilszcz
Opis projektu	- 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. - Droga wojewódzka nr 416 Racibórz – Kietrz – Głubczyce - Remont nawierzchni i modernizacja drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku około 40 km - INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINAMI RACIBÓRZ, GŁUBCZYCE - Droga Kietrz – Branice - Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku około 22 km - INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BRANICE - DW nr 420 Kietrz – Pilszcz



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz
	<ul style="list-style-type: none">– Remont nawierzchni i modernizacja drogi wojewódzkiej nr 420 (około 15 km).– Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DW416 dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	40 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Droga prowadzi przez sołectwa gminy Kietrz oraz Głubczyce. Z drogi korzystają głównie mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły, miejsc rozrywki i rekreacji oraz do sklepów.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Remont drogi wojewódzkiej nr 416 z Głubczyc do granicy województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza
Lokalizacja	Remont nawierzchni: droga wojewódzka nr 416 z Głubczyc do granicy województwa Budowa dróg: obwodnica Kietrza
Opis projektu	Droga wojewódzka nr 416: Głubczyce – Kietrz – granica województwa Remont nawierzchni i modernizacja drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku około 26 km – INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ GŁUBCZYCE Budowa obwodnicy Kietrza Od okolic ulicy Zielonej (wjazd od sołectwa Kozłówek) do punktu buraczanego w kierunku Raciborza. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na odcinku DW416 dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

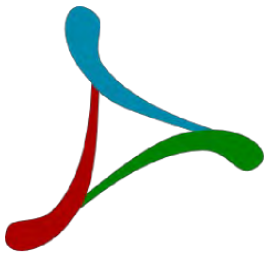
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont drogi wojewódzkiej nr 416 z Głubczyc do granicy województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza
Wartość inwestycji	200 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Droga prowadzi przez sołectwa gminy Kietrz oraz Głubczyce. Z drogi korzystają głównie mieszkańcy podczas codziennych dojazdów do pracy i szkoły, miejsc rozrywki i rekreacji oraz do sklepów.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU IV

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań
Lokalizacja	1) Skrzyżowanie ulic: Niepodległości, Długa, Traugutta 2) Skrzyżowanie ulic: Kościuszki, Okopowej, 3 Maja, Cegielnianej (droga gminna) 3) Skrzyżowanie ulic: Wojska Polskiego, Głowackiego, Fabrycznej
Opis projektu	Przebudowa niebezpiecznego skrzyżowania – propozycja zmiany: skrzyżowanie o ruchu okrężnym lub montaż sygnalizacji świetlnej.
Wartość inwestycji	Rondo – 8 000 000 zł, Sygnalizacja świetlna – 200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych, poprawa jakości życia mieszkańców.



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Skrzyżowania znajdują się w centrum miasta przy dość często uczęszczanych drogach (w niedalekiej odległości znajduje się Urząd Miasta). Ponadto, bliskie położenie drogi wojewódzkiej nr 416 zwiększa natężenie ruchu.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU V

Nazwa projektu	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz
Lokalizacja	Kietrz: <ul style="list-style-type: none">– 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– ul. 3 Maja– ul. Matejki – obok Urzędu
Opis projektu	Wytyczenie miejsc pod nowe miejsca parkingowe oraz budowa parkingów o nawierzchni utwardzonej, oznakowanie.
Wartość inwestycji	800 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020, wpisuje się w cel operacyjny: Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie zadowolenia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	W związku z mało satysfakcjonującą sytuacją komunikacji publicznej, większość mieszkańców porusza się własnymi środkami transportu. Z parkingów będą korzystać mieszkańcy okolicznych sołectw i miast, codziennie dojeżdżający do miejsc pracy oraz szkoły, a także do miejsc rozrywki i rekreacji.

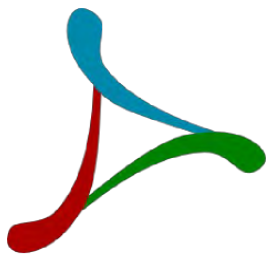
Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa dróg rowerowych
Lokalizacja	<ul style="list-style-type: none">- Księżę Pole – Kozłówki – Kietrz – Lubotyń – Pilszcz (wzdłuż biegnącej linii kolejowej) – Opawa (CZ) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BABORÓW ORAZ MIASTEM OPAWA (CZ)- Ścieżka łącząca Kietrz z Branicami i Głubczycami
Opis projektu	<p>Księżę Pole – Kozłówki – Kietrz – Lubotyń – Pilszcz (wzdłuż biegnącej linii kolejowej) – Opawa (CZ): Wytyczenie, oznakowanie i utwardzenie ciągu rowerowego o długości około 30 km.</p> <p>Ścieżka łącząca Kietrz z Branicami i Głubczycami</p> <p>Budowa ścieżki rowerowej o długości około 12 km wzdłuż istniejącej drogi INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINAMI BRANICE I GŁUBCZYCE, POŁĄCZENIE Z INNYMI PROJEKTAMI</p>
Wartość inwestycji	25 200 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Kietrz.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Zwiększenie zainteresowanie regionem, zwiększenie zainteresowania mieszkańców komunikacją rowerową.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Ścieżka powinna mieć charakter rekreacyjno-edukacyjny. W Księżym Polu znajduje się zabytkowy kościół, wpisany na listę zabytków Narodowego Instytutu Dziedzictwa; w sołectwie Kozłówki znajduje się zabytkowy Kościół św. Anny. Ponadto na terenie sołectwa można podziwiać charakterystyczne zabudowania z XIX wieku. W mieście Kietrz znajduje się wiele ciekawych zabytków oraz miejsc rekreacji. W każdej z miejscowości, leżącej na trasie proponowanej ścieżki, znajdują się zabytki oraz miejsca o walorach turystycznych. Ze ścieżki będą korzystać również mieszkańcy podczas dojazdów do pracy czy szkoły w Kietrz.



4. Karty projektu – gmina Grodków

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej
Lokalizacja	Działki numer 163/3, 163/4 w Grodkowie.
Opis projektu	Remont dworca wraz z placem przed dworcem, obejmujący m.in.: elewację zewnętrzną, poczekalnię, punkt informacyjny, toalety, pomieszczenia usługowe oraz miejsca postojowe i parkingowe wraz z przystankami dla PKS-u oraz utwardzenia terenu.
Wartość inwestycji	3 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Grodków.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną – zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum miasta, ekologia.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z komunikacji publicznej na terenie gminy Grodków korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów zarobkowych i edukacyjnych oraz innych dojazdów obligatoryjnych, a także osoby dojeżdżające do miejsc rozrywki i rekreacji oraz będące w podróżach dalekobieżnych.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU I



Biuro projektu:

48-300 Nysa

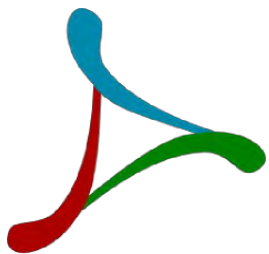
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1) Grodków – Przylesie Dolne od granicy z gminą Olszynka, około 4,5 km2) Żarów – Grodków (od miejscowości Żarów do obwodnicy Grodkowa)3) Gnojna – Kolnica, około 3 km4) Jeszkotle – Gałączyce, około 5 km5) ul. Krakowska6) ul. Kościuszki7) ul. Raławicka8) ul. Żeromskiego9) ul. Mickiewicza10) ul. Sienkiewicza11) ulice w Tarnowie Grodkowskim
Opis projektu	Remont dróg na terenie gminy Grodków, o długości około 18 km. Budowa dróg z uzbrojeniem na terenach mieszkalnictwa jednorodzinnego.
Wartość inwestycji	30 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023, wpisuje się w cel operacyjny: Poprawa standardu infrastruktury technicznej.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną – zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum miasta, ekologia.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z komunikacji publicznej na terenie gminy Grodków korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów zarobkowych i edukacyjnych oraz innych dojazdów obligatoryjnych, a także osoby dojeżdżające do miejsc rozrywki i rekreacji oraz będące w podróżach dalekobieżnych.



Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU II

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków
Lokalizacja	1) skrzyżowanie ulicy Morcinka i Sienkiewicza (Raclawicka, Grenadierów, Kościuszki) 2) skrzyżowanie DW401/DW385 3) skrzyżowanie DW401/DW378 4) skrzyżowanie DW401/ul. Wrocławska
Opis projektu	Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków. Na skrzyżowaniach: DW401/DW385, DW401/DW378, DW401 / ul. Wrocławska spowolnić ruch np. tarki, darki, przekoszenie. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na skrzyżowaniu DW401 z DW378 oraz DW401 z ul. Wrocławską dochodziło do wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu.
Wartość inwestycji	4 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Grodków. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych, poprawa jakości życia mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Skrzyżowania znajdują się przy obwodnicy Grodkowa, przebudowania niebezpiecznych skrzyżowań zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego na terenie gminy.

Komunikacja drogowa i parkingi

KARTA PROJEKTU III



Biuro projektu:

48-300 Nysa

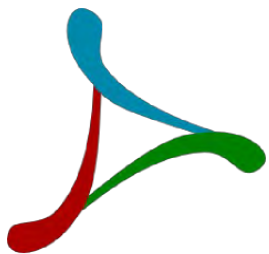
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych
Lokalizacja	1) Okolice dworca PKP/PKS w kierunku stadionu przez ul. Warszawską i Sportową 2) ul. Królowej Jadwigi 3) Przebudowa drogi z uwzględnieniem miejsc parkingowych i zatoki autobusowej na ulicy Rynek i ulicy Sienkiewicza w Grodkowie.
Opis projektu	Budowa nowych miejsc parkingowych.
Wartość inwestycji	7 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	– Inwestycja nie jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi gminy Grodków. – Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną – zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum miasta, ekologia.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z komunikacji publicznej na terenie gminy Grodków korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów zarobkowych i edukacyjnych oraz innych dojazdów obligatoryjnych, a także osoby dojeżdżające do miejsc rozrywki i rekreacji oraz będące w podróżach dalekobieżnych.



Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

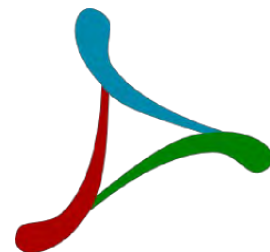
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych
Lokalizacja	<ol style="list-style-type: none">1. Tereny rekreacyjne Gminy Grodków.2. Ciągi rowerowe z Grodkowa do miejscowości Nowa Wieś Mała (uzupełnienie istniejącej sieci tras – ul. Wrocławskiej, ul. Sienkiewicza)3. Ciąg pieszo – rowerowy ulicami Słowackiego – Kasztanową – Szkolną – Morcinka – Kościuszki – Konopnickiej – Żeromskiego – Sienkiewicza. <p>Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych:</p> <ol style="list-style-type: none">4. Grodków – Wójtowice – Gałączyce - do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin).5. Lipowa Śląska – Osiek – Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).
Opis projektu	Budowa nowych ciągów pieszo-rowerowych. Z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa wynika, że na ulicy Wrocławskiej, Sienkiewicza, Kasztanowej, Słowackiego, Morcinka dochodziło do wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Dlatego też występuje konieczność poprawy bezpieczeństwa w tym miejscu oraz budowy ścieżek rowerowych.
Wartość inwestycji	10 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycja jest zgodna ze Strategią Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023, wpisuje się w cel operacyjny: Rozwój sportu, turystyki i rekreacji.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, zwiększenie bezpieczeństwa, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną – zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum miasta, ekologia.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)	Z ścieżek na terenie gminy Grodków korzystają mieszkańcy podczas codziennych dojazdów oraz innych dojazdów obligatoryjnych, a także osoby dojeżdżające do miejsc rozrywki i rekreacji.

5. Karty projektów – cały OF PN 2020



Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

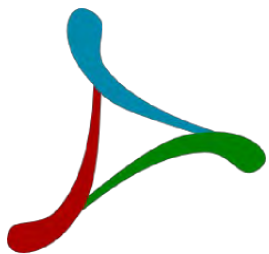
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020
Lokalizacja	OF PN 2020
Opis projektu	Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną pomiędzy gminami PN 2020 oraz w gminach (sołectwa-sołectwa, sołectwa-miasto).
Wartość inwestycji	3 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycje nie są sprzeczne z dokumentami strategicznymi gmin i powiatów OF PN2020.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, wzrost dostępności do służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z połączenia komunikacją miejską korzystają mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w dojazdach obowiązkowych w celach rekreacji i rozrywki.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU II

Nazwa projektu	Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej
Lokalizacja	OF PN 2020
Opis projektu	Zakup nowych środków transportu (busek, mikrobusy, autobusy) spełniających normy ekologiczne oraz przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Część autobusów, które przeznaczone będą do obsługi terenów o charakterze turystycznym będą dostosowane do przewozu rowerów.
Wartość inwestycji	32 000 000 zł



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycje nie są sprzeczne z dokumentami strategicznymi gmin i powiatów OF PN2020.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, wzrost dostępności do służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z połączenia komunikacją miejską korzystają mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w dojazdach obligatoryjnych w celach rekreacji i rozrywki.

Komunikacja publiczna

KARTA PROJEKTU III

Nazwa projektu	Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa
Lokalizacja	OF PN 2020
Opis projektu	Uwożenie jednolitego dla całego Partnerstwa systemu wizualizacji wiat i dworców autobusowych
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycje nie są sprzeczne z dokumentami strategicznymi gmin i powiatów OF PN2020.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, wzrost dostępności do służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z połączenia komunikacją miejską korzystają mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w dojazdach obligatoryjnych w celach rekreacji i rozrywki.

Komunikacja publiczna

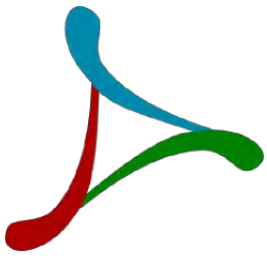
KARTA PROJEKTU IV

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej
Lokalizacja	OF PN 2020
Opis projektu	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 miejscem początkowym a końcowym podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, akceptowaną (z reguły najmniejszą) liczbę przesiadek, najkrótszą długość trasy czy najniższą opłatę za podróż.
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycje nie są sprzeczne z dokumentami strategicznymi gmin i powiatów OF PN2020.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną, wzrost dostępności do służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z serwisu będą korzystać mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w podróżach w celach rekreacji i rozrywki.



Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU I

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej
Lokalizacja	OF PN 2020
Opis projektu	<p>Nowoczesny system informacji rowerowej, który stanowić będzie jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z transportu rowerowego. Prosty, czytelny, zrozumiały i, co bardzo ważne, „przyjazny” system ułatwia rowerzystom wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy miejscem początkowym a końcowym podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, lub w przypadku ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym podróż o największych walorach turystyczno-krajobrazowych.</p> <p>Mapa obrazująca całą infrastrukturę Partnerstwa m.in. ścieżki, drogi rowerowe, trasy turystyczne, parkingi dla rowerów oraz punkty odpoczynku.</p>
Wartość inwestycji	3 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">– Inwestycje nie są sprzeczne z dokumentami strategicznymi gmin i powiatów OF PN2020.– Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją rowerową, wzrost dostępności do służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Z serwisu będą korzystał mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w podróżach w celach rekreacji i rozrywki.

Infrastruktura pieszo - rowerowa

KARTA PROJEKTU II



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych
Lokalizacja	OF PN 2020
Opis projektu	Montaż stacji do ładowania rowerów elektrycznych na terenie całego OF PN 2020 na wszystkich trasach rowerowych o znaczeniu turystycznym.
Wartość inwestycji	1 000 000 zł
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami	<ul style="list-style-type: none">- Inwestycje nie są sprzeczne z dokumentami strategicznymi gmin i powiatów OF PN2020.- Inwestycja jest zgodna z dokumentami planistycznymi.
Efekty realizacji inwestycji	Wzrost bezpieczeństwa, poprawa wizerunku gminy, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją rowerową, wzrost dostępności do służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedle)	Ze stacji ładowania rowerów będą korzystać mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w podróżach w celach rekreacji i rozrywki.



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

WSTĘP DO ANALIZY BEZPIECZEŃSTWA

ZAŁĄCZNIK 6

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

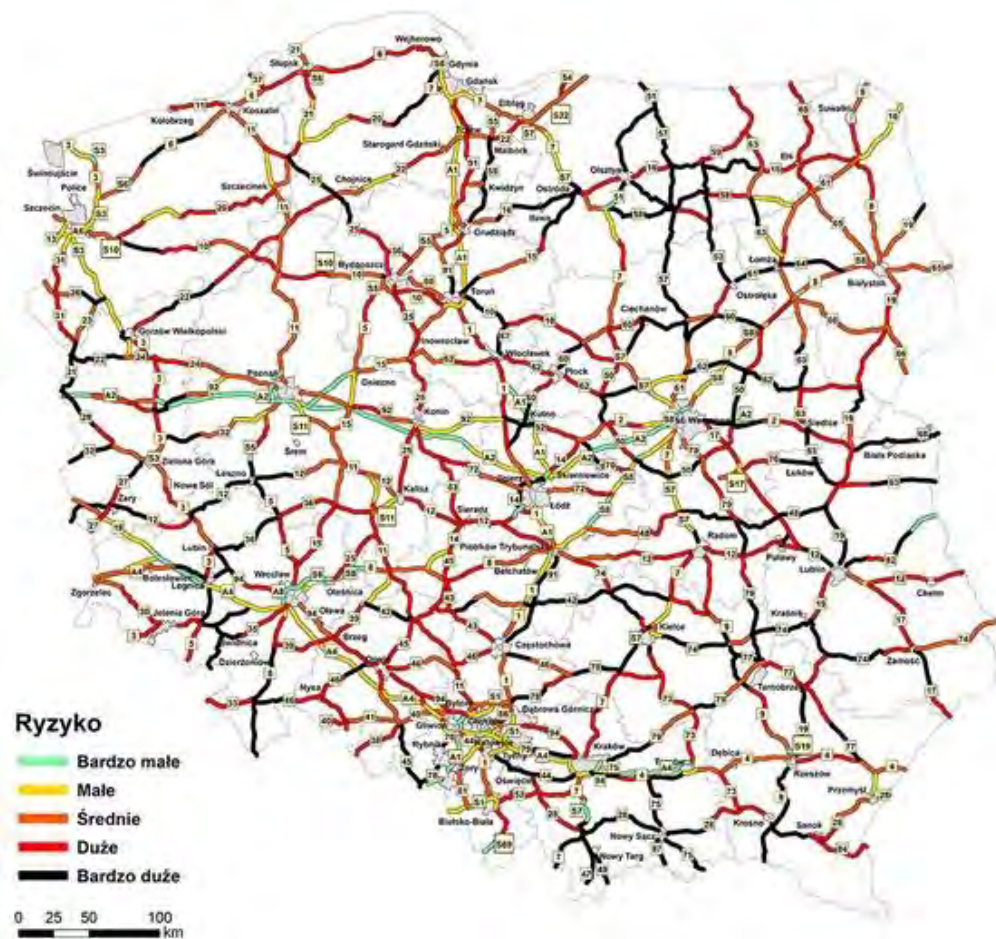
Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



1. Wstęp do Analizy bezpieczeństwa

Drogi krajowe zarządzane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w Polsce mają ok. 18,8 tys. km (w tym 2,1 tys. km autostrad i dróg ekspresowych). Według Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach w badanym okresie (lata 2010-2012) na drogach krajowych w całej Polsce miało miejsce 9,1 tys. poważnych wypadków, w których zginęło ponad 4 tys. osób, a 7,9 tys. odniosło ciężkie obrażenia ciała. 27% długości dróg krajowych w Polsce zaliczana jest do dróg o najwyższym poziomie ryzyka¹. Za drogi o najwyższym ryzyku indywidualnym uważane są drogi w województwach: lubuskim, warmińsko- mazurskim, lubelskim, świętokrzyskim i małopolskim.

Rysunek 1 Mapa przedstawiająca zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce 2010-2012



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

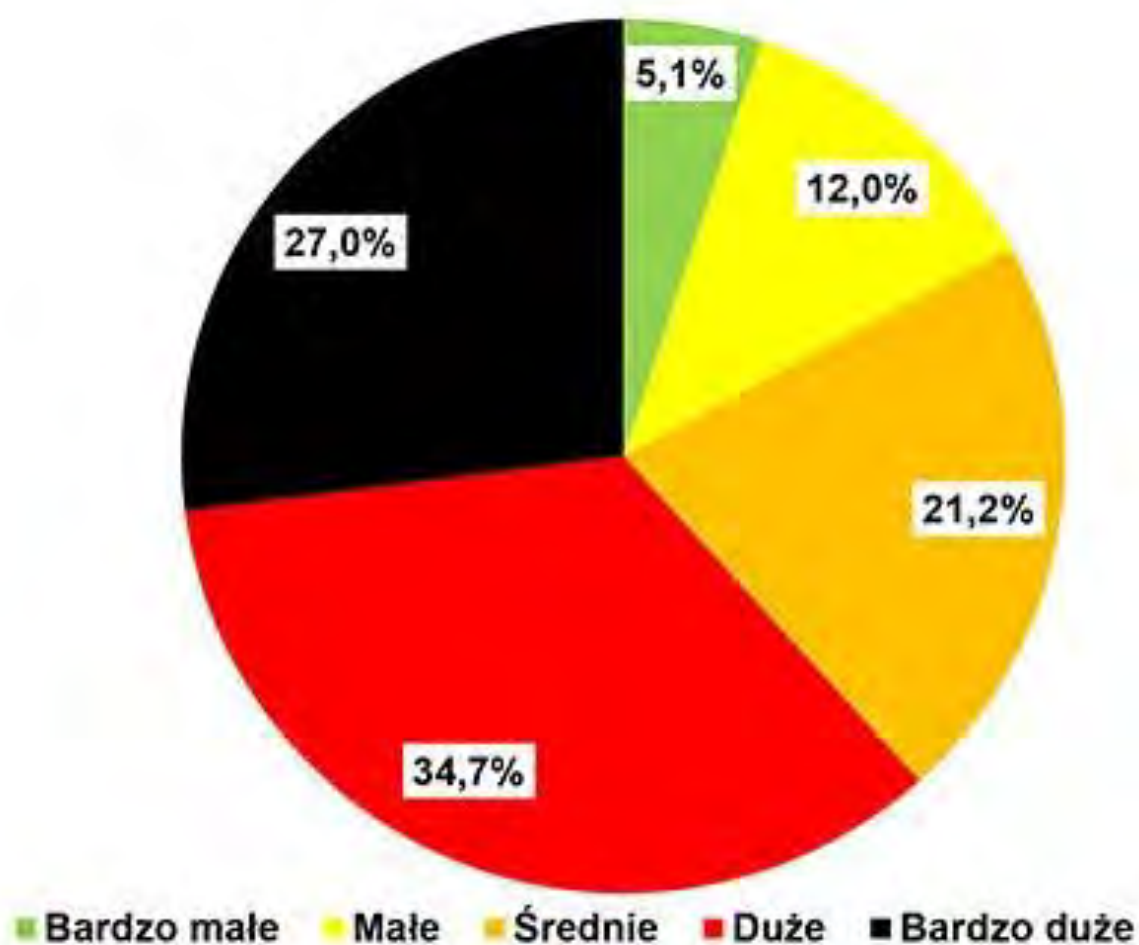
¹ **Ryzyko indywidualne** dotyczy każdego pojedynczego użytkownika dróg i mierzone jest częstością wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi, na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek w ciągu trzech lat objętych analizą.

Z mapy przedstawiającej zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w Polsce w latach 2010-2012 wynika, że:

1. 27% długości dróg krajowych to „czarne” odcinki o najwyższym poziomie ryzyka,
2. 62% długości dróg krajowych to łącznie „czarne” i „czerwone” odcinki o nieakceptowalnym poziomie ryzyka,
3. 17% długości dróg krajowych spełnia kryteria stanowiące o bardzo małym i małym ryzyku, przyjęte przez EuroRAP jako poziom ryzyka akceptowanego dla podstawowej sieci dróg (por. rys. 2).

Co więcej, obliczono, że 40% wszystkich poważnych wypadków miało miejsce na „czarnych” odcinkach.

Rysunek 2 Procentowy udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka



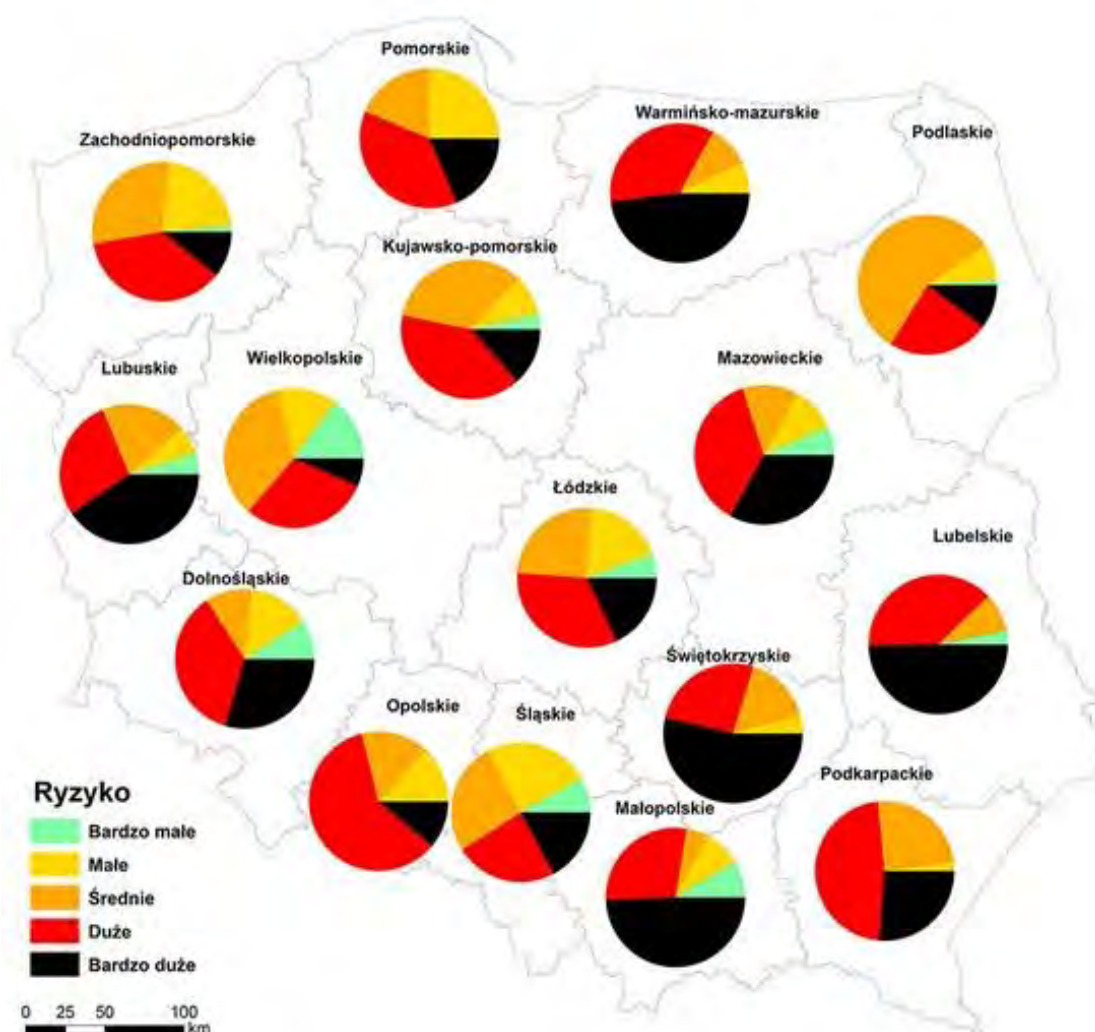
Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Na poniższym rysunku przedstawiono procentowe udziały długości odcinków dróg krajowych z podziałem na klasy ryzyka indywidualnego w poszczególnych województwach. W stosunku do okresu 2005-2007 nastąpiły następujące zmiany:

- największy wzrost długości „zielonych” odcinków dróg miał miejsce w województwach: wielkopolskim (o 11%), dolnośląskim i małopolskim (o 9%) i śląskim (o 8%),

- „zielone i żółte” odcinki największy wzrost miały w województwach: łódzkim i śląskim (o 24%), zachodniopomorskim (o 21%) i pomorskim (o 20%),
- „czarne” odcinki największy spadek miały w województwach: świętokrzyskim (o 47%), kujawsko- pomorskim (o 46%) i opolskim (o 37%),
- „czarne i czerwone” odcinki osiągnęły przyrost o 5% w województwie lubuskim, natomiast w pozostałych województwach był to spadek, przy czym największy w województwach: podkarpackim (o 53%), kujawsko- pomorskim (o 52%) i opolskim (o 51%).

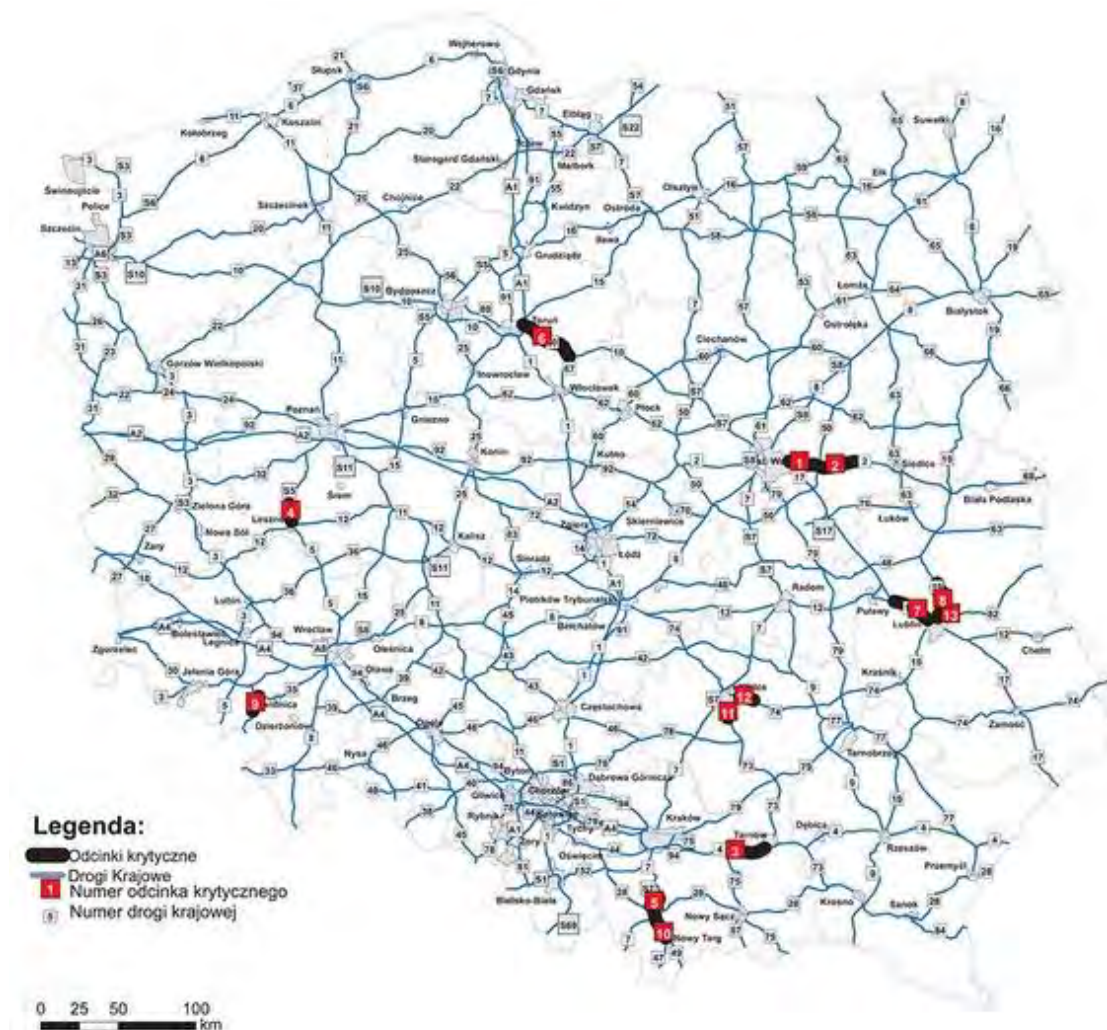
Rysunek 3 Ryzyko indywidualne na drogach krajowych w Polsce w latach 2010-2012 w poszczególnych województwach



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Istotnymi danymi są informację na temat miejsc wypadków śmiertelnych. Poniższe mapy obrazują rozlokowanie odcinków krytycznych z lat 2009-2011 na drogach krajowych w Polsce.

Rysunek 4 Odcinki krytyczne na drogach krajowych w Polsce w latach 2009-2011



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Jak wynika z poniższego porównania danych dla samego województwa opolskiego z danymi dla całego kraju, można zauważyć, że procentowy udział dróg z bardzo dużym ryzykiem („czarne” odcinki), jest znacznie większy dla całego kraju (27%) niż samego województwa opolskiego (11%). Również procentowy udział dróg spełniających kryteria małego i bardzo małego ryzyka jest mniejszy dla samego województwa opolskiego (13%) niż dla całego kraju (17%). Długość dróg krajowych w samym województwie opolskim stanowi 4,26% długości dróg krajowych w Polsce. Natomiast wypadki, które miały miejsce na drogach krajowych w latach 2010-2012 w województwie opolskim stanowią 3,44% wszystkich wypadków w Polsce. Osoby zabite w wypadkach drogowych w samym województwie opolskim stanowią 3,33% wszystkich osób zabitych w wypadkach drogowych na terenie całego kraju, natomiast osoby ranne w tych wypadkach w samym województwie opolskim stanowią 3,44% na tle całego kraju.

Tabela 1 Porównanie wybranych założeń dla województwa opolskiego i dla całego kraju

	Województwo opolskie	Polska
Długość dróg krajowych	0,8 tys.km	18,8 tys. km
Ilość poważnych wypadków na drogach krajowych w latach 2010-2012	313	9,1 tys.
Ilość zabitych osób w wypadkach drogowych w latach 2010-2012	133 osoby	4 tys. osób
Ilość osób które doznały ciężkich obrażeń ciała podczas wypadków drogowych w latach 2010-2012	272 osoby	7,9 tys. osób
Procentowy udział dróg z bardzo dużym ryzykiem („czarne” odcinki)	11%	27%
Procentowy udział dróg spełniających kryteria małego i bardzo małego ryzyka	13%	17%

Źródło: Opracowanie własne.

Pełna analiza bezpieczeństwa na terenie OF PN 2020 znajduje się w rozdziale 4 Strategii oraz jej rozwinięcie w Projekcie Części Strategicznej Dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Wyniki przeprowadzonej analizy zostały uwzględnione w przygotowanych kartach projektów.



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

PROJEKT STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

RAPORT Z DZIAŁAŃ PROMOCYJNYCH ZA OKRES OD 1 LIPCA DO 30 WRZEŚNIA 2015 R.

ORAZ PROGNOZA NATEŻENIA RUCHU DO ROKU 2030

KARTA MONITORINGU DLA STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020

MAPA PARTNERSTWA

ZAŁĄCZNIK 3A, 3B, 3C

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

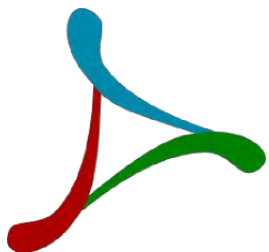
WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu
i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis treści

Spis tabel	3
Spis rysunków	3
1 System wdrażania Strategii	4
1.1 Układ podmiotowy	4
1.2 Układ funkcjonalny	5
1.3 Zasady Realizacji Strategii	5
2 Źródła finansowania Strategii	11
3 Monitoring i Ewaluacja Strategii	21
4 Prognoza natężania ruchu	26
5 Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych	54
5.1 Prasa – informacje dotyczące projektu.....	54
5.2 Kampania promocyjno-informacyjna w radiu	56
5.3 Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych	58
5.4 Kampania promocyjno-informacyjna w telewizji	61
5.5 Podsumowanie	63



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis tabel

Tabela 1 Wskaźniki realizacji Strategii	21
Tabela 2 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów osobowych	26
Tabela 3 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t	32
Tabela 4 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy	39
Tabela 5 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami	46
Tabela 6 Treść spotu dotyczącego badania	56
Tabela 7 Treść spotu dotyczącego konsultacji społecznych	57

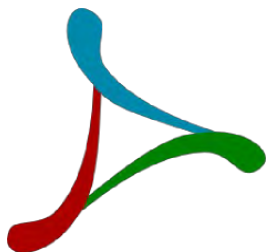
Spis rysunków

Rysunek 1 Schemat wdrożenia Strategii	9
Rysunek 2 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych	32
Rysunek 3 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t	39
Rysunek 4 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy	46
Rysunek 5 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami	53



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1. System wdrażania Strategii

Celem opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* jest poprawa działania systemu transportowego na obszarze Partnerstwa, poprzez wdrożenie efektywnych rozwiązań, które umożliwią swobodne przemieszczanie się podróżujących oraz zachowanie wysokiej jakości usług związanych z transportem.

Wdrożenie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* powinno przyczynić się do stworzenia na terenie Obszaru Funkcjonalnego sprawnie działającego i maksymalnie wydajnego systemu transportowego. Jednocześnie powinno dążyć się do zminimalizowania negatywnych efektów zewnętrznych, generowanych w związku z funkcjonowaniem systemu transportowego na terenie Partnerstwa.

Biorąc pod uwagę stopień złożoności tego systemu, na obszarze Partnerstwa konieczne jest zapewnienie szeroko zakrojonej współpracy wszystkich podmiotów mających wpływ na jego funkcjonowanie.

Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom regionu, docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy.

Realizacja założeń Strategii ma na celu osiągnięcie celów strategicznych wymienionych w poprzednich częściach opracowania, które realizowane są w następujących obszarach:

- **CEL STRATEGICZNY 1:** Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN.
- **CEL STRATEGICZNY 2:** Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN.
- **CEL STRATEGICZNY 3:** Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN.

1.1. Układ podmiotowy

Podmiotami odpowiedzialnymi za wdrożenie Strategii będą poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Partnerstwa Nyskiego 2020.

Partnerstwo Nyskie 2020 zostało zapoczątkowane podpisaniem listu intencyjnego pomiędzy gminą Nysa a powiatem nyskim w dniu 19.07.2012 roku. Celem jego powstania było wspólne rozwiązywanie problemów demograficznych. Następnie do PN 2020 zapraszano kolejne samorządy wchodzące w skład powiatów: nyskiego, prudnickiego, głubczyckiego oraz brzeskiego. Umowę Partnerstwa podpisano 25.03.2013 roku.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W realizację Strategii włączone będzie szerokie grono interesariuszy reprezentujących m.in. jednostki podległe Partnerom Projektu – gminne jednostki użyteczności publicznej, wydziały zajmujące się inwestycjami drogowymi, Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie, samorząd województwa opolskiego oraz jego jednostki – Zarząd Dróg Wojewódzkich, przewoźnicy – PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o., MZK Nysa, PKP TLK S.A., przewoźnicy prywatni, policja itp.

Dla osiągnięcia zamierzonych celów istotna będzie współpraca ponadregionalna, w tym współpraca zagraniczna z innymi samorządami, instytucjami i środowiskami społeczno-gospodarczymi, funkcjonującymi głównie w Republice Czeskiej.

1.2. Układ funkcjonalny

Zadania i zamierzenia inwestycyjne wynikające ze Strategii obejmują zadania własne samorządów gminnych i samorządów powiatowych zrzeszonych w ramach Partnerstwa Nyskiego.

W związku z powyższym rolą zarówno samorządu gminnego, jak i samorządu powiatowego będzie wykonywanie w pierwszej kolejności zadań leżących w ich bezpośredniej kompetencji, wynikających z przepisów prawa.

W kontekście transportu zadaniami własnymi gminy są sprawy związane z utrzymaniem dróg gminnych, ulic, mostów, placów, a także organizacja ruchu drogowego i organizacja lokalnego transportu zbiorowego.

Ponadto w polskim systemie prawa obowiązuje zasada domniemania kompetencji na rzecz gminy. Oznacza to, że jeśli jakieś zadanie przewidziane jest dla samorządu terytorialnego, a nie zostało sprecyzowane, którego szczebla jednostka ma je wykonać, zakłada się że przypada ono gminie.

W kontekście transportu zadaniami własnymi powiatu są sprawy związane z transportem publicznym i drogami publicznymi (drogi powiatowe).

Należy jednak zaznaczyć, że powiat wykonuje zadania o charakterze ponadgminnym, co oznacza:

- Podejmowanie współpracy z innymi podmiotami na zasadach partnerstwa – kolektywne rozwiązywanie problemów, wzajemne wspieranie, wprowadzenie planowania zintegrowanego, propagowanie oraz wymianę doświadczeń i praktyk między Partnerami, a także współfinansowanie działań innych podmiotów.
- Podejmowanie działań promujących rozwiązanie pożądane z punktu widzenia danego obszaru, lobbowanie na rzecz realizacji określonych zadań przez inne podmioty itp.

1.3. Zasady Realizacji Strategii

Strategia jest perspektywicznym dokumentem, wyznaczającym kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na terenie Partnerstwa. Aby



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w sposób efektywny wdrożyć założenia Strategii, zapewnić efektywny przebieg inwestycji i uzyskać maksymalne efekty z posiadanych nakładów, konieczne jest zarządzanie procesem realizacji Strategii według szeregu następujących zasad:

- **Zasada partnerstwa** – zasada propagująca wspólne działania podczas realizacji poszczególnych zapisów Strategii, czego wyrazem jest inicjatywa łącząca podmioty należące do Obszaru Funkcjonalnego. Ponadto przewiduje się przeprowadzenie konsultacji społecznych na każdym etapie realizacji zapisów Strategii.
- **Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych** – zaprojektowane rozwiązania (dotyczące zarówno opracowania Strategii, jak i jej wdrożenia) muszą zostać nakierowane na wywarcie możliwie największego pozytywnego wpływu na jakość systemu transportowego Partnerstwa. Cel ten mierzony będzie stopniem zaspokojenia potrzeb społecznych przez funkcjonujący system transportowy.
- **Zasada kompleksowości** – zaplanowane rozwiązania powinny w maksymalnym stopniu przyczynić się do podniesienia konkurencyjności systemu transportowego na terenie Partnerstwa Nyskiego oraz zapewniać komplementarność poszczególnych gałęzi transportu w celu zapewnienia najbardziej efektywnego systemu transportowego.
- **Zasada intermodalności** – system transportowy na terenie Partnerstwa powinien charakteryzować się komplementarnością poszczególnych gałęzi transportu towarów i osób, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości korzystania z alternatywnych wariantów w przewozie towarów i pasażerów.
- **Zasada programowania** – Strategia powinna wyznaczać sposób funkcjonowania w przyszłości systemu transportowego na terenie Partnerstwa (priorytety, sposób finansowania, wdrażania i monitorowania). U podstaw tej zasady leży konieczność wieloletniego planowania rozwoju z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów systemu.
- **Zasada ciągłości i długookresowości działań** – oznacza, że działania przewidywane na lata przypadające po zakończeniu obowiązywania Strategii, będą stanowić kontynuację działań i rozwiązań proponowanych dla poprzednich okresów.
- **Zasada zrównoważonego rozwoju** – oznacza, że rozwój systemu transportowego na terenie Partnerstwa nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń, dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej.
- **Zasada wolnej i uczciwej konkurencji** – oznacza, że na rynku usług transportowych winno dążyć się do zapewnienia warunków do uczciwej i wolnej konkurencji podmiotów prowadzących działalność w tym zakresie, A także do ich równego traktowania przez władze (jednakże z zachowaniem kontrolnej roli władz publicznych w tym zakresie).
- **Zasada promocji transportu zbiorowego** – rozwój systemu transportu powinien szczególnie uwzględniać potrzeby i uwarunkowania transportu zbiorowego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- **Zasada efektywności inwestycyjnej** – oznacza, że za priorytetowe zadania uznane będą inwestycje o najwyższym stopniu efektywności ekonomicznej w odniesieniu do potrzeb mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego, uwzględniając ograniczoną ilość środków finansowych na realizację inwestycji.
- **Zasada montażu finansowego** – podczas przygotowania projektów i zadań inwestycyjnych uwzględniane będą rozwiązania umożliwiające pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, w tym kapitału prywatnego np. w formie partnerstwa publiczno-prywatnego.
- **Zasada dodatkowości** – oznacza, że środki finansowe przeznaczone na realizację określonych zadań nie będą w całości pochodziły z dotacji. Podmiot realizujący projekt musi dysponować określonymi kwotami, które zostaną poświęcone na współfinansowanie projektów.
- **Zasada monitorowania i oceny** – oznacza konieczność systematycznego monitorowania poziomu rozwoju systemu transportowego regionu poprzez regularne gromadzenie informacji statystycznej. A także prowadzenie stałych analiz rozwoju tego systemu, celem dokonania oceny i ewentualnych korekt w systemie wdrażania Strategii.
- **Zasada koncentracji** – w ramach realizacji Strategii, wsparcie skupione zostanie na ograniczonej liczbie zadań i projektów. Celem takiego podejścia jest koncentracja wsparcia w tych obszarach, które zagwarantują największe efekty.

Wdrażanie Strategii powinno zmierzać do stworzenia sprawnie działającego i możliwie najbardziej wydajnego systemu transportowego w regionie, przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum negatywnych efektów zewnętrznych generowanych w związku z jego funkcjonowaniem. System transportowy stanowi układ powiązanych ze sobą elementów, którego wszystkie części wzajemnie na siebie oddziałują i nie mogą funkcjonować w oderwaniu od całości. Dlatego też konieczne jest zapewnienie szeroko zakrojonej współpracy wszystkich podmiotów mających wpływ na funkcjonowanie tego systemu.

Realizacja zamierzeń określonych w *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* będzie odbywać się pod nadzorem Starostwa Powiatowego w Nysie – Partnera odpowiedzialnego za Strategię. Partner wyodrębni komórkę/biuro/wydział lub pracownika w Regulaminie Organizacyjnym odpowiedzialnego za zarządzanie realizacją zamierzeń Strategii.

Aby realizować zapisy Strategii w zgodzie z przedstawionymi powyżej zasadami, wszystkie inwestycje powinny zostać zaakceptowane przez specjalnie powołaną Radę Partnerstwa lub inny organ decyzyjny, w którego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych samorządów. Zaangażowanie Rady na etapie planowania inwestycji umożliwi konsultację zaproponowanych projektów, a tym samym ułatwi osiągnięcie dodatkowych efektów, np. poprzez realizację wspólnych projektów partnerskich lub projektów komplementarnych z uzyskanym efektem synergii, co stanowi jeden z podstawowych celów zawiązania Partnerstwa.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Ponadto rekomenduje się powołanie Zespołu Tematycznego ds. Transportu, odpowiedzialnego za inicjowanie projektów z zakresu szeroko rozumianego transportu. W jego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych Partnerów, zarządcy dróg, podmioty odpowiedzialne za organizację oraz bezpieczeństwo transportu publicznego i drogowego, a także inne podmioty, których działalność przyczynia się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego na terenie Partnerstwa.

Współdziałanie władz samorządowych w realizacji postanowień Strategii wymaga ścisłej współpracy i koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz podmiotami zaangażowanymi w realizację założeń dokumentu. W tym:

- ścisłej współpracy i koordynacji działań samorządów terytorialnych wszystkich szczebli oraz ich instytucji, odpowiedzialnych za zarządzanie poszczególnymi elementami systemu transportu na terenie Partnerstwa;
- pełnej integracji Strategii Rozwoju Transportu z polityką transportową województwa;
- współpracy z samorządami sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego w celu realizacji komplementarnych przedsięwzięć, przyczyniających się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego w województwie, a nie tylko ograniczenie się do realizacji projektów na terenie Partnerstwa, co mogłoby przynieść negatywny efekt zamknięcia na pozostałą część województwa;
- zabezpieczenia w budżetach samorządów środków finansowych niezbędnych do realizacji zapisów Strategii oraz aktywnego poszukiwania różnorodnych form finansowania dla inwestycji wskazanych jako priorytetowe;
- inicjowanie stałych studiów nad efektywnością funkcjonowania systemu transportowego i przeprowadzanie oceny ekonomicznej przyjmowanych rozwiązań przestrzennych, funkcjonalnych i technicznych.

Wdrażanie zapisów Strategii winno odbywać się według następującego schematu przedstawionego poniżej:

- zaplanowanie, na podstawie wstępnej analizy efektywności inwestycji, sposobu osiągnięcia celów określonych w Strategii – przede wszystkim poprzez wskazanie przedsięwzięć, które w maksymalnym stopniu przyczyniają się do realizacji założeń Strategii;
- zdefiniowanie jednostek i osób odpowiedzialnych za praktyczną realizację przedsięwzięć określonych w Strategii;
- koordynacja działań, w szczególności w przypadku realizowania inwestycji przez większą liczbę jednostek, wyznaczenie liderów przedsięwzięć;
- monitoring efektywności realizacji poszczególnych przedsięwzięć, jeszcze w trakcie ich trwania;
- ocena rezultatów wdrożenia Strategii;
- opracowanie systemu modyfikacji założeń Strategii – aktualizacja Strategii.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 1 Schemat wdrożenia Strategii



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Realizacja celów *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wymaga stworzenia planu finansowego, będącego podstawą do przeprowadzenia inicjatyw niezbędnych do poprawy systemu transportowego na terenie Partnerstwa. Biorąc pod uwagę specyfikę sektora transportu (wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny, decydujący o jakości życia), konieczne jest zapewnienie systemu finansowania, umożliwiającego nie tylko nadrobienie zaległości infrastrukturalnych, ale również przyczyniającego się do poprawy rentowności systemu transportowego. Ograniczy to w przyszłości koszty ponoszone przez jednostki samorządu terytorialnego.

Realizacja zaplanowanych inwestycji winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu*, które wymienione zostały w dalszej części opracowania.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest kluczowym dokumentem definiującym kierunki i założenia rozwoju systemu transportowego na obszarze Partnerstwa na najbliższe lata. W sferze informacyjnej wdrożenia *Strategii* konieczne jest podjęcie działań nakierowanych na:

- zwiększenie wiedzy mieszkańców Partnerstwa na temat założeń *Strategii* oraz realizacji zawartych w niej planów inwestycyjnych;
- uzyskanie akceptacji społecznej na realizację przewidzianych działań;
- stworzenie mechanizmu gwarantującego uzyskanie informacji zwrotnych na temat sposobu realizacji planów zawartych w *Strategii*;
- stworzenie modelu przepływu informacji między jednostkami samorządu terytorialnego, podmiotami zaangażowanymi w realizację celów *Strategii* oraz mieszkańcami.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2. Źródła finansowania Strategii

W perspektywie unijnego okresu programowania na lata 2014-2020, w dziedzinie transportu nacisk położony jest na czystą komunikację. Realizowane będą inwestycje zarówno w infrastrukturę (np. budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i tabor. Preferowane będzie łączenie obu rodzajów projektów. Finansowane będą też projekty, których założeniem jest inwestowanie w infrastrukturę komplementarną – inteligentne systemy transportowe, integrację istniejących środków transportu oraz dostosowanie komunikacji do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Realizacja inwestycji zaplanowanych w Strategii winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* (z perspektywą do 2030 roku), dokumencie stworzonym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (styczeń 2013). Należą do nich:

- **krajowe środki publiczne**, tj. budżet państwa, Krajowy Fundusz Drogowy – KFD, Fundusz Kolejowy – FK, państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – NFOŚiGW, budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego;
- **środki unijne** – w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz innych źródeł zagranicznych;
- **środki prywatne inwestorów** m.in. w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego;
- **kredyty komercyjne i pożyczki**.

Biorąc pod uwagę aktualny stan prac nad dokumentami programowymi – zatwierdzone programy operacyjne, brak uszczegółowień oraz szczegółowych zasad realizacji konkursów (katalogi kosztów kwalifikowalnych, kryteria wyboru projektów) – w opracowaniu zasygnalizowano możliwe źródła finansowania projektów realizowanych przez Partnerstwo Nyskie. Na późniejszym etapie realizacji działań konieczna będzie jednak szczegółowa analiza każdego przedsięwzięcia pod kątem możliwości aplikowania o dane dofinansowanie oraz szans na uzyskanie wsparcia.

Analiza oparta została o obowiązujące wytyczne. Przytoczono zapisy następujących dokumentów programowych:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, zakres: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, wersja nr 1. Dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Opolskiego uchwałą na 385/2015 z dnia 19 marca 2015 r.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, 16 grudnia 2014 r.
- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2014-2020, sierpień 2014 r.
- Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020, czerwiec 2015 r.

Regionalny Program Województwa Opolskiego na lata 2014-2020

Działanie 2.2. Przygotowanie terenów inwestycyjnych na rzecz gospodarki

Potencjał inwestycyjny województwa opolskiego jest wysoki, choć wciąż nie został on w pełni wykorzystany. Atrakcyjność regionu wzmacnia relatywnie konkurencyjna chłonność rynku, dostępność transportowa i bogata infrastruktura gospodarcza, a także usytuowanie w niedalekiej odległości Czech i Słowacji – krajów ważnych z punktu widzenia inwestorów będących poddostawcami.

Wsparcie udzielane w zakresie przygotowania terenów inwestycyjnych na rzecz gospodarki w regionie prowadzić ma do wzmocnienia atrakcyjności lokalizacyjnej regionu. Planowana interwencja jest m.in. odpowiedzią na problem słabego stanu infrastruktury technicznej, który wymieniany jest przez inwestorów zagranicznych jako główna bariera niepodejmowania inwestycji w województwie opolskim. Przygotowanie terenów inwestycyjnych, w tym przede wszystkim w zakresie rozwoju infrastruktury wewnętrznej, m.in. dróg, wodociągów, kanalizacji, energii elektrycznej czy infrastruktury telekomunikacyjnej, to jedno z podstawowych oczekiwań inwestorów wobec terenów pod inwestycje.

Jednym z głównych typów przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach działania 2.2. jest rozwój wewnętrznej infrastruktury, niezbędnej do właściwego skomunikowania terenu inwestycyjnego.

Działanie 3.1. Strategie niskoemisyjne

Działanie przyczynia się do realizacji celu szczegółowego: „Lepsza jakość powietrza poprzez wsparcie transportu publicznego”.

Województwo opolskie pod względem emisji zanieczyszczeń należy do grupy regionów o znacznej skali obciążenia środowiska. Niezbędna jest intensyfikacja działań ukierunkowanych na proekologiczne rozwiązania systemu transportu publicznego. Stan taboru w miejscowościach obsługiwanych przez komunikację miejską nie jest adekwatny do potrzeb. Brak zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej i wyeksploatowany, nieekologiczny tabor przyczyniają się do znacznego wzrostu zanieczyszczeń komunikacyjnych, a także do systematycznego spadku zainteresowania mieszkańców usługami komunikacji publicznej. Celem interwencji



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

jest poprawa jakości powietrza w województwie opolskim poprzez inwestycje w ekologiczny transport publiczny, działania dotyczące przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy, integrację funkcjonowania poszczególnych podsystemów transportowych czy inne inwestycje wynikające z planów gospodarki niskoemisyjnej oraz programów ochrony powietrza. Inwestycje powinny przyczynić się do zminimalizowania emisji zanieczyszczeń (w szczególności CO₂) do atmosfery, zmniejszenia hałasu ulicznego i zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach oraz zwiększenia efektywności energetycznej i wykorzystania OZE.

W ramach tego działania wsparcie otrzymają projekty których cele pokrywają się z założeniami planów gospodarki niskoemisyjnej, programów ochrony powietrza lub Strategii ZIT przygotowanych przez władze samorządowe (dotyczących w szczególności infrastruktury transportu publicznego tj. planów zrównoważonej mobilności miejskiej). Dokumenty te powinny określać lokalne uwarunkowania oraz kierunki interwencji planowanych na danym obszarze. W zależności od zidentyfikowanych potrzeb powinny zawierać też odniesienia lub wskazywać adekwatne, obowiązujące dokumenty zawierające odniesienia do takich kwestii jak np.: zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyka miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy).

Inwestycje będą miały na celu ograniczanie indywidualnego ruchu samochodowego w centrach miast na rzecz komunikacji publicznej, integrację funkcjonujących podsystemów transportowych, a tym samym niwelowanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne (m.in. infrastruktura Park&Ride, Bike&Ride, zatoki, ścieżki rowerowe). W przypadku projektów dotyczących dróg inwestycje mogą być realizowane pod warunkiem ujęcia ich zakresu w przygotowanych planach gospodarki niskoemisyjnej, planach zrównoważonej mobilności miejskiej lub w ramach ZIT. Główne typy przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach działania:

- budowa, przebudowa infrastruktury transportu publicznego w celu ograniczania ruchu drogowego w centrach miast;
- zakup niskoemisyjnego taboru dla transportu publicznego (autobusy, busy);
- wyposażenie taboru autobusowego dla transportu publicznego w systemy redukcji emisji;
- rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, w tym zapewnienie dróg dostępu do bezpiecznych przystanków (m.in. zatoki autobusowe, buspasy);
- infrastruktura służąca obsłudze pasażerów zapewniająca m.in. interaktywną informację pasażerską;
- infrastruktura dla ruchu rowerowego i pieszego;
- systemy pomiaru i informowania o poziomach zanieczyszczeń jakości powietrza.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Dofinansowanie uzyskają projekty spełniające kryterium efektywności kosztowej w powiązaniu z osiąganymi efektami społeczno-gospodarczymi w stosunku do planowanych nakładów finansowych. Priorytetowo traktowane będą inwestycje charakteryzujące się znacznym wkładem w redukcję emisji gazów cieplarnianych. Dodatkowo w trakcie oceny projektów będą brane pod uwagę aspekty dotyczące poprawy stanu środowiska naturalnego na obszarach miejskich lub efektywności w rozładowaniu zatorów, skuteczności w poprawie dostępności i mobilności, wkładu w zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego.

Jeżeli z planów lub dokumentów strategicznych albo z analizy kosztów i korzyści odnoszących się do zrównoważonej mobilności miejskiej wynika potrzeba zakupu autobusów, dozwolony jest zakup pojazdów spełniających normy emisji EURO VI. W przypadku projektów dotyczących zakupu taboru autobusowego priorytetowo traktowane będą inwestycje przewidujące wykorzystanie czystych i alternatywnych źródeł energii lub wyposażenie autobusów w systemy redukcji emisji, spełniających normy EURO VI. Jednocześnie zakupowi taboru powinny towarzyszyć inwestycje w infrastrukturę niezbędną dla właściwego funkcjonowania zrównoważonej mobilności.

Inwestycje w drogi lokalne lub regionalne mogą być finansowane jedynie jako niezbędny i uzupełniający element projektu dotyczącego systemu zrównoważonej mobilności miejskiej. Samodzielne projekty, dotyczące wyłącznie infrastruktury drogowej, nie będą akceptowane w ramach działania.

Działanie 6.1. Infrastruktura drogowa

Działanie realizuje cel szczegółowy: „Zwiększona dostępność transportowa obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach”.

Dostępność komunikacyjna województwa opolskiego, tworzenie powiązań funkcjonalnych wewnątrz i poza regionem, w szczególności między Aglomeracją Opolską a węzłami sieci krajowej, opiera się na systemie transportowym, który obecnie pełni kluczową rolę w budowaniu potencjału konkurencyjnego regionu. W *Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego 2020* jednym ze strategicznych celów rozwojowych województwa jest dobra dostępność do rynków pracy, dóbr i usług. Przedsięwzięcia planowane do realizacji będą zgodne z wyzwaniami krajowymi zidentyfikowanymi w *Strategii Rozwoju Transportu* do 2020 r., gdzie jako jeden z celów szczegółowych wskazano stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej. Uwzględniono tu również kierunki rozwoju określone w *KSRR*, w której m.in. zidentyfikowano konieczność działań na rzecz poprawy jakości połączeń, np. poprzez rozbudowę infrastruktury transportowej. Tym samym wsparcie udzielone na inwestycje w infrastrukturę drogową przyczyni się do wzmocnienia dostępności komunikacyjnej i spójności terytorialnej regionu oraz do podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach. Podejmowane działania przyczyniają się do realizacji celu szczegółowego, którym jest poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wsparcie uzyskają przede wszystkim działania na rzecz rozwoju dróg wojewódzkich, w tym wybranych odcinków pozwalających na ich włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T, wypełniających luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi a miastami niebędącymi stolicami województw (regionalnymi i subregionalnymi). Projekty te powinny zostać zaplanowane zgodnie z przeprowadzoną diagnozą, wskazującą na problem dostępności transportowej miast pełniących ważne funkcje na lokalnych rynkach pracy. Przedmiotowe inwestycje w infrastrukturę drogową mają na celu poprawę dostępności do terenów inwestycyjnych, przejść granicznych oraz obiektów i szlaków drogowych o kluczowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego regionu.

Realizacja inwestycji w drogi wojewódzkie prowadzona będzie m.in. w oparciu o dokument pn. *Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich*.

Realizacja inwestycji na drogach lokalnych (gminnych i powiatowych) będzie możliwa jedynie wówczas, gdy planowane działania zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

Ważne będzie wsparcie w zakresie elementów infrastruktury drogowej, służącej podniesieniu poziomu bezpieczeństwa sieci transportowej. Powyższe zapisy są zgodne z podejściem do rozwoju sieci dróg, nakreślonym w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych. Kompleksowa przebudowa dróg wojewódzkich wraz z uzupełniającą infrastrukturą dróg lokalnych jest bardzo ważnym zadaniem, niezbędnym dla rozwoju sieci komunikacyjnej województwa opolskiego.

W ramach działania realizowany będzie następujący typ projektów: budowa/ przebudowa/ modernizacja dróg oraz obwodnic wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Działanie 6.2. Nowoczesny transport kolejowy

Działanie realizuje cel szczegółowy nr 2: „Zwiększony udział transportu kolejowego w przewozach towarowych i pasażerskich w regionie oraz poprawa jakości kolejowego transportu zbiorowego”.

W województwie opolskim zdiagnozowane zostały potrzeby w zakresie modernizacji linii kolejowych obejmujące m.in. przebudowę zdekapitalizowanej infrastruktury, a także zakup taboru kolejowego.

W ramach działania realizowane będą inicjatywy, które usuną niedobory przepustowości infrastruktury kolejowej w województwie opolskim. Będą one polegały na modernizacji linii kolejowych i zakupie elektrycznych zespołów trakcyjnych na potrzeby regionalnych przewozów kolejowych. Planowane inwestycje w kompleksowy sposób przyczynić się mają m.in. do poprawy stanu środowiska, komfortu i bezpieczeństwa podróżowania oraz zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, a także do skrócenia czasu podróży. Działania podejmowane w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury oraz taboru będą zgodne z kierunkami rozwoju transportu określonymi w *Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025*; dokumentu, na podstawie którego za kluczowe uznaje się podnoszenie atrakcyjności i konkurencyjności kolei w przewozach o charakterze



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

regionalnym i aglomeracyjnym. Podejmowane działania w ramach OF PN 2020 przyczyniają się do realizacji celu szczegółowego – „Poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym”.

Spodziewanym efektem realizacji działań będzie zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych, skrócenie czasu podróży oraz poprawa mobilności mieszkańców Opolszczyzny ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Inwestycje planowane do realizacji polegać będą na zakupie elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi regionalnych pociągów pasażerskich. Zakłada się, że przedsięwzięcia te przyczynią się do wzrostu zainteresowania regionalnymi przewozami kolejowymi, a w konsekwencji do uznania tego typu transportu za lepszą niż transport drogowy formę przemieszczania się. To zaś powinno wpłynąć m.in. na zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

W ramach działań dotyczących podnoszenia standardu i rozwoju infrastruktury kolejowej planowana jest modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych o znaczeniu regionalnym tj. głównie linii nr 287 Nysa – Opole, 293/301 Opole Główne – Kluczbork, 288 Nysa – Brzeg. Działania przewidziane do realizacji w ramach wspomnianej rewitalizacji będą kompleksowe. Będą skutkowały długotrwałą poprawą stanu technicznego oraz dostosowaniem infrastruktury do potrzeb rynku przewoźników (np. wzrostem dopuszczalnych nacisków na oś, modernizacją peronów) oraz pasażerów (dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych).

Inwestycje zakładane do realizacji wpłyną na kompleksową poprawę parametrów technicznych linii kolejowych, w tym likwidację ograniczeń prędkości, skrócenie czasu przejazdu, poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz podwyższenie komfortu podróżowania. Główne typy przedsięwzięć:

- modernizacja i rewitalizacja sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej,
- zakup taboru kolejowego, dostosowanego m.in. dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020

OS PRIORITYETOWA IV: *Infrastruktura drogowa dla miast*

W ramach osi planuje się inwestycje wiążące miejską infrastrukturę drogową z pozamiejską siecią TEN-T (drogi krajowe w miejskich węzłach sieci bazowej) oraz z odciążające miasta od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice pozamiejskie, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu). Będą one uzupełniane o inwestycje z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), obejmujące inwestycje infrastrukturalne. Budowa obwodnic i tras wylotowych umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastrukturze drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego



i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, społecznych i ekonomicznych, co w efekcie przełoży się na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia w miastach.

Projekty będą wybierane w trybie konkursowym preferującym projekty przyczyniające się do realizacji celu szczegółowego priorytetu inwestycyjnego, związanego ze zwiększeniem dostępności transportowej i odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego, poprzez premiowanie inwestycji eliminujących wąskie gardła w miastach, wyprowadzających ruch poza miasta i poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020

Poddziałanie 7.2 - Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii

Jedną z najpoważniejszych barier rozwoju obszarów wiejskich stanowi słabo rozwinięta infrastruktura techniczna. Wysoce niezadawalający stan lokalnej infrastruktury transportowej oraz komunikacji publicznej na tych terenach w istotny sposób ogranicza ich rozwój. Blisko 50% powierzchni dróg na wsi stanowią drogi nieutwardzone, a pozostałe wymagają modernizacji lub kapitalnych remontów. Znaczna liczba gmin położona jest poza siecią kolejową lub obsługiwana jest przez szlaki o bardzo niskich parametrach technicznych. Równocześnie cechuje je brak dostatecznej integracji poszczególnych rodzajów transportu zbiorowego. Dostępność i jakość infrastruktury transportowej warunkuje rozwój przedsiębiorczości oraz możliwość dojazdu do pracy poza miejscem zamieszkania.

Wsparcie w ramach tego typu działań obejmuje budowę lub modernizację dróg lokalnych i związanych z nimi urządzeń. Pomoc może zostać przyznana jeśli przedsięwzięcie:

- realizowane jest w miejscowości, należącej do:
 - gminy wiejskiej lub
 - gminy miejsko-wiejskiej, z wyłączeniem miast liczących powyżej 5 tys. mieszkańców, lub
 - gminy miejskiej, z wyłączeniem miejscowości liczących powyżej 5 tys. mieszkańców;
- jest spójne z dokumentem planistycznym gminy lub lokalną strategią rozwoju gminy lub planem rozwoju miejscowości;
- spełnia wymagania wynikające z obowiązujących przepisów prawa, które mają zastosowanie przy realizowaniu danego przedsięwzięcia;
- realizowane będzie na nieruchomości należącej do wnioskodawcy lub jeżeli wnioskodawca posiada prawo do dysponowania nieruchomością w zakresie



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

realizacji celów określonych w przedsięwzięciu przez okres konieczny do ich osiągnięcia;

- ma na celu połączenie jednostki osadniczej z istniejącą siecią drogową.

Wysokość pomocy ze środków EFRROW nie może przekroczyć 3 000 000 zł na beneficjenta w okresie realizacji Programu. Poziom pomocy finansowej z EFRROW wynosi 63,63% kosztów kwalifikowalnych projektu. Wymagany krajowy wkład środków publicznych, w wysokości 36,37% kosztów kwalifikowalnych projektu, pochodzi ze środków własnych beneficjenta. W ramach operacji wartość całkowitego kwalifikowalnego kosztu nie może przekroczyć 1 000 000 EUR.

Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2014-2020

Priorytet inwestycyjny: *Wspieranie wzrostu gospodarczego sprzyjającego zatrudnieniu poprzez rozwój potencjału endogenicznego jako elementu strategii terytorialnej dla określonych obszarów, w tym poprzez przekształcanie upadających regionów przemysłowych i zwiększenie dostępu do określonych zasobów naturalnych i kulturowych oraz ich rozwój.*

W ramach realizacji priorytetu inwestycyjnego wsparty zostanie zbiór działań ukierunkowanych na wykorzystanie potencjału zasobów przyrodniczych i kulturowych w turystyce, zwiększenie znaczenia okołoturystycznych gałęzi w gospodarce lokalnej i regionalnej oraz wzrost zatrudnienia w branży turystycznej i w branżach z nią związanych. Dla osiągnięcia tego celu realizowane będą m.in. działania w zakresie modernizacji infrastruktury – w celu transgranicznego udostępnienia oraz wykorzystania kulturowego i przyrodniczego dziedzictwa regionu przygranicznego.

Dostępność przyrodniczych i kulturowych atrakcji regionu jest warunkiem niezbędnym dla ich wykorzystania w turystyce, a tym samym do tworzenia przesłanek na rzecz powstania nowych miejsc pracy. W celu dalszego wykorzystania istniejących zasobów przyrodniczych i kulturowych będą realizowane działania, których przykłady wymieniono poniżej:

- modernizacja lokalnych i regionalnych połączeń drogowych poprawiająca dostępność transgraniczną atrakcji przyrodniczych i kulturowych;
- realizacja przedsięwzięć zwiększających przepustowość lokalnych i regionalnych połączeń drogowych, poprawiających dostępność transgraniczną atrakcji przyrodniczych i kulturowych;
- przedsięwzięcia zmierzające do zwiększenia przepustowości transportowej na drogach oraz do zwiększenia pojemności sieci drogowej (poprawa parametrów dróg umożliwiających ruch samochodów, które wcześniej nie mogły z połączenia korzystać, np. z powodu ciężaru lub rozmiarów);



Biurowisko projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- realizacja na drogach działań o charakterze technicznym, prowadzących do lepszej dostępności transgranicznej terenów znaczących pod względem turystycznym (np. działania w zakresie tematyki transportowej, poprawiające dostępność obszarów obciążonych pod względem turystycznym itp.);
- budowa, rekonstrukcja, przebudowa, modernizacja ogólnie dostępnej infrastruktury udostępniającej i zwiększającej wykorzystanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego w branży turystycznej (np. ścieżki rowerowe, ścieżki edukacyjne itp.), w tym stworzenie uzupełniającej infrastruktury turystycznej, ułatwiającej korzystanie z atrakcji kulturowych i przyrodniczych (np. stojaki na rowery, tablice informacyjne itp.);
- budowa, rekonstrukcja, przebudowa modernizacja infrastruktury umożliwiającej lub ułatwiającej dostęp do atrakcji kulturowych i przyrodniczych przez odwiedzających ze specjalnymi potrzebami (niepełnosprawnych, rodziny z dziećmi, seniorów itp.).

Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020

Program przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych.

Cel główny programu:

Program przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych.

CELE szczegółowe:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach gminnych i powiatowych ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych użytkowników dróg;
- podniesienie standardów technicznych dróg publicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych;
- rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii,
- zwiększenie płynności ruchu,
- efektywne wykorzystanie środków finansowych przyznanych na realizację Programu.

Program przewiduje udzielanie dotacji na zadania polegające na wykonaniu robót budowlanych, oraz innych prac w pasie drogowym, służących poprawie



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

bezpieczeństwa ruchu drogowego lub dotyczących wyposażenia technicznego drogi, z wyjątkiem infrastruktury technicznej nie związanej z drogą oraz z wyłączeniem robót, które powinny być wykonywane w ramach utrzymania. obejmujących odcinek lub odcinki jednej drogi lub powiązane funkcjonalnie odcinki różnych dróg

Gmina, w tym miasto na prawach powiatu, w ciągu roku może skorzystać z dofinansowania na nie więcej niż jedno zadanie, a powiat ziemski – dwa zadania z dofinansowaniem 50% lub jednego zadania z dofinansowaniem 75%. Dotacja na dofinansowanie udzielana jest w kwocie nieprzekraczającej 3 000 000 zł.



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3. Monitoring i Ewaluacja Strategii

W celu oceny efektów przedsięwzięć inwestycyjnych przeprowadzonych w ramach realizacji *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* konieczne jest stworzenie odpowiedniego systemu monitorowania.

Wszystkie przedsięwzięcia zaplanowane do przeprowadzenia w ramach Strategii powinny przyczyniać się do realizacji jej celów oraz założeń. Z tego względu już na etapie tworzenia szczegółowego planu inwestycyjnego, w przypadku każdego z projektów winno się zdefiniować cele przedsięwzięcia oraz ustalić adekwatny system wskaźników ich realizacji.

Skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* zapewni system monitoringu. Odpowiednio przeprowadzony monitoring, polegający na analizie wskaźników ilościowych i jakościowych w odniesieniu do przedsięwzięć realizowanych na terenie Partnerstwa (wskaźniki produktu) i celów strategicznych (wskaźniki rezultatu) umożliwi sprawne zarządzanie rozwojem transportu na terenie Partnerstwa.

Biorąc pod uwagę fakt, iż większość zadań transportowych planowanych do realizacji na terenie Partnerstwa finansowanych będzie przy współudziale środków europejskich w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Opolskiego na lata 2014-2020*, rekomenduje się ustalenie wskaźników służących do pomiaru efektywności wdrażania postulatów Strategii zgodnie ze wskaźnikami zdefiniowanymi dla Regionalnego Programu Operacyjnego.

Podjęcie takie pozwoli na zachowanie spójności w sposobie pomiaru wykonania założonych celów, zarówno w odniesieniu do pomiaru dla danego projektu, jak i dla całej Strategii ogółem. Na tym poziomie rekomenduje się przyjęcie wskaźników opisujących:

Tabela 1 Wskaźniki realizacji Strategii

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.	<ul style="list-style-type: none">– ilość zakupionych autobusów niskoemisyjnych przystosowanych dla osób niepełnosprawnych– liczba uruchomionych nowych kursów komunikacji publicznej– ilość powstałych portali informacji pasażerskiej

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	– ilość wyremontowanych przystanków komunikacji publicznej i autobusowej – ilość nowowybudowanych przystanków komunikacji publicznej i autobusowej
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).	– ilość wybudowanych zintegrowanych centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.	– długość wyremontowanych dróg – długość wybudowanych nowych dróg
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	– liczba przebudowanych skrzyżowań – liczba skrzyżowań z poprawioną organizacją ruchu
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	– liczba nowo utworzonych miejsc parkingowych
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	– długość wybudowanych nowych tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym – długość wyremontowanych tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym
	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo	– długość wybudowanych ciągów pieszych wzdłuż dróg



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
	oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	– liczba powstałych miejsc bezpiecznego pozostawienia roweru – ilość stworzonych portali informacji rowerowej

Wyżej zaprezentowane wskaźniki produktu spełniające następujące kryteria:

- mierzalność – wskaźniki powinny być możliwe do zmierzenia na odpowiednio wysokim poziomie dokładności,
- rzetelność – pomiar wskaźników powinien być dokonywany w sposób obiektywny, za każdym razem na tych samych zasadach,
- trafność – wskaźniki powinny odzwierciedlać rzeczywisty poziom realizacji celów, a więc być tak dobrane aby odzwierciedlać rzeczywiste wyniki działań,
- dostępność – wskaźniki powinny być dostępne dla osób i instytucji dokonujących ewaluacji, ich pozyskanie powinno być proste i nie wymagać nadmiernych nakładów finansowych i czasowych.

Ponadto, oprócz ww. wskaźników – adekwatnych do pomiaru postępów i efektów realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych – rekomenduje się monitoring szczegółowych wskaźników odnoszących się do oceny systemu transportowego na terenie Partnerstwa, w tym m.in. dotyczących:

- ilości sprzedanych biletów w komunikacji miejskiej,
- punktualności w publicznym systemie transportowym,
- napełnienia w pojazdach publicznego transportu zbiorowego,
- liczby pasażerów przewożonych środkami publicznego transportu zbiorowego,
- pracy przewozowej, realizowanej przez pojazdy publicznego transportu zbiorowego.

Monitoring i ewaluacja Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowana będzie przez Partnera – Starostwo Powiatowe w Nysie działające na podstawie Umowy Partnerstwa zawartej dnia 25.03.2013 r.

W tym celu rekomenduje się powołanie specjalnej jednostki, odpowiedzialnej za monitoring i ewaluację przedmiotowej Strategii. Taką jednostką może być kilkuosobowy Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji bądź utworzenie odpowiedniego stanowiska w ramach obecnej struktury organizacyjnej Starostwa – tzn. Stanowiska Specjalisty ds. Monitoringu i Ewaluacji.

System pomiaru wskaźników odnoszących się do sfery transportowej jest zgodny z założeniami konstrukcji systemu monitorowania pozostałych



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Strategii opracowanych dla Partnerstwa. A także odnosić się do zbioru elementów umożliwiających pomiar, kontrolę i interpretację efektów realizowanych działań.

System monitoringu i ewaluacji powinien umożliwiać uaktualnianie Strategii i obejmować następujące zadania:

- **Coroczne gromadzenie, przetwarzanie i analizę zebranych danych związanych z wdrożeniem Strategii.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski, ma za zadanie pozyskać rokrocznie informacje i dane dotyczące stanu realizacji poszczególnych celów Strategii w minionym roku od pozostałych Partnerów Strategii. Następnie Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji dokonuje oceny aktualnego stopnia realizacji celów ze stanem zakładanym. W sytuacji rozbieżności, komórka ta podejmuje kroki zaradcze celem wyjaśnienia zaistniałego stanu rzeczy. Etap gromadzenia, przetwarzania i analizy danych kończy przekazanie zbiorczej informacji do Biura Projektu w Nysie.

- **Opracowanie raz na 3 lata zbiorczego sprawozdania z realizacji Strategii.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski raz na trzy lata na podstawie corocznie zgromadzonych danych, przygotowuje zbiorcze sprawozdanie z realizacji Strategii oraz dokonuje oceny okresowej (mid-term) oraz regresywnej (ex-post) przy wykorzystaniu zaproponowanych mierników monitoringu i ewaluacji. Dalej przesyła zbiorcze zestawienie pozostałym Partnerom Strategii celem przedłożenia pod obrady sesji poszczególnych jednostek tworzących OFPN 2020. Zakłada się, że Biuro Projektu w Nysie corocznie wyznaczać będzie termin, w którym wszyscy Partnerzy będą zobowiązani do zatwierdzenia sprawozdania w toku obrad organów stanowiących OFPN 2020.

Biorąc pod uwagę to, że w kolejnych latach (zarówno w perspektywie krótko - jak i długookresowej), zarówno w otoczeniu zewnętrznym jak i relacjach wewnętrznych, może zajść szereg zmian mających istotne znaczenie dla rozwoju regionu i systemu transportowego, celowe będzie dokonanie przeglądu, a w konsekwencji aktualizacji Strategii.

Uwzględniając jednak metodologię opracowania Strategii, wieloaspektową analizę, zaangażowanie Partnerów oraz społeczeństwa na etapie jej tworzenia, nie istnieje ryzyko, że taka aktualizacja spowoduje konieczność odrzucenia lub gruntownego przemodelowania wizji, celów strategicznych oraz planów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwa.

Zakładając, że większość zadań planowanych do realizacji w ramach Strategii może być finansowanych ze środków unijnych, rekomenduje się gruntowny przegląd Strategii po zakończeniu obecnego okresu programowania w roku 2020. Takie działanie umożliwi przegląd zrealizowanych, będących w realizacji oraz planowanych do realizacji inicjatyw.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Jest to również okres, w którym aktualizacja Strategii może nieść za sobą następujące efekty:

- dostosowanie kierunków rozwoju Obszaru Funkcjonalnego do zmieniających się warunków prawnych, społecznych i gospodarczych oraz potrzeb i oczekiwań mieszkańców;
- przedstawienie aktualnej diagnozy rozwoju obszaru z uwzględnieniem dotychczasowej dynamiki, zaobserwowanych trendów oraz prognoz na kolejne lata.

Aktualizacja Strategii powinna zostać przeprowadzona w oparciu o następujące zasady:

- Zasada konsensusu społeczności lokalnej – zasada otwartości Strategii. Podobnie jak przy tworzeniu dokumentu, podczas procesu aktualizacji rekomenduje się zaangażowanie przedstawicieli różnych środowisk, m.in. władz samorządowych, organizatorów transportu, podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę transportową oraz mieszkańców.
- Zasada zgodności – Strategia, zarówno w wersji pierwotnej, jak i zaktualizowanej, winna cechować się zgodnością z dokumentami strategicznymi zarówno na poziomie lokalnym, jak i na poziomach wyższych (m.in. ze strategią rozwoju transportu dla województwa i kraju).
- Zasada otwartości – rekomenduje się zachowanie otwartego charakteru Strategii, umożliwiającego bieżące wprowadzanie zmian przyczyniających się do bardziej efektywnego osiągnięcia celów założonych w dokumencie.

Strategia ma charakter otwarty, a metodologia jej wdrażania zakłada możliwość dokonywania zmian i aktualizacji jej zapisów w reakcji na zmieniające się uwarunkowania makroekonomiczne, wyniki okresowych analiz, efekty realizacji Strategii czy inne czynniki mogące mieć wpływ na przyjęte założenia. Wszystkie zmiany w tym zakresie będą jednak odbywały się przy udziale i konsultacji ze społecznością lokalną, dzięki czemu zostanie zachowany uspołeczniony charakter tego dokumentu.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4. Prognoza natężenia ruchu

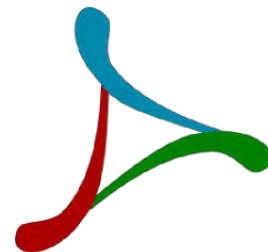
Na podstawie zebranych danych opracowano prognozę natężenia ruchu dla wszystkich przebadanych punktów. Prognoza ruchu została przygotowana dla czterech najczęściej występujących typów pojazdów: samochody osobowe (SO), samochody dostawcze do 3,5 t (SD), samochody ciężarowe bez przyczep (SC), samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP).

Prognozę przygotowano od 2016 do 2030 roku zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami o 46%.

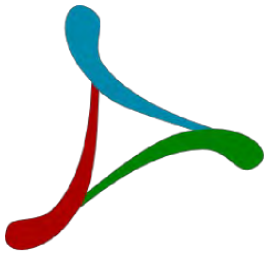
Tabela 2 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów osobowych

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Biała, Skrzyżowanie ul. Opolskiej z DW 414	4750	4864	4978	5088	5196	5311	5425	5538	5648	5761	5877	5996	6113	6232	6354
Biała, skrzyżowanie, ul. Prudnickiej z DW 414	4315	4419	4523	4622	4720	4825	4928	5031	5131	5234	5339	5447	5553	5661	5772
Branice, skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej	3726	3816	3906	3992	4077	4167	4256	4345	4431	4520	4611	4704	4796	4890	4985
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Moniuszki, 1 Armii Wojska Polskiego i ul. Raciborskiej	8521	8727	8932	9128	9322	9529	9733	9935	10133	10336	10544	10758	10967	11181	11399

Kietrz, skrzyżowanie ul. Raciborskiej i ul. Długiej	Kietrz, skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza	Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	Grodków, skrzyżowanie ul. 401 i ul. Warszawskiej	Głucholazy, skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	Głucholazy, skrzyżowanie ul. Generała Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy	Głubczyce, skrzyżowanie ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki	
8006	3826	8770	6653	13797	15603	4359	2016
8199	3918	8982	6813	14130	15979	4464	2017
8391	4010	9192	6973	14461	16354	4569	2018
8575	4098	9394	7126	14779	16714	4669	2019
8758	4185	9594	7278	15093	17069	4768	2020
8952	4278	9807	7439	15428	17447	4874	2021
9144	4370	10017	7599	15759	17822	4979	2022
9333	4460	10225	7756	16085	18191	5082	2023
9520	4549	10429	7911	16407	18554	5183	2024
9711	4641	10638	8070	16736	18926	5287	2025
9906	4734	10852	8232	17073	19307	5394	2026
10107	4830	11071	8399	17418	19698	5503	2027
10303	4924	11287	8562	17756	20081	5610	2028
10504	5020	11507	8729	18103	20472	5719	2029
10710	5118	11732	8900	18457	20873	5831	2030



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

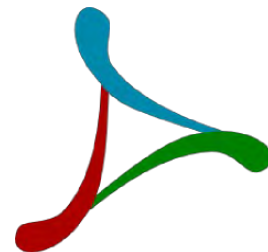
Otmuchów, skrzyżowanie a drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza	16083	30360	27878	19134	3843	7089	6138	2016
Nysa, DK 46 i DW 406	16471	31093	28551	19596	3936	7260	6286	2017
Nysa, DK 41 i DW 411	16857	31823	29221	20055	4028	7430	6434	2018
Nysa, DK 41 i DK 46	17228	32522	29863	20496	4117	7593	6575	2019
Nysa, DK 41 i 407	17594	33213	30498	20932	4204	7755	6715	2020
Korfantów, skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia	17984	33950	31174	21396	4297	7927	6864	2021
Lubrza, ul. Wolności i drogi nr 414	18370	34678	31843	21855	4390	8097	7011	2022
Łambinowice, skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Generata Zawadzkiego i ul. Obozowej	18750	35397	32502	22308	4481	8265	7156	2023
Otmuchów, skrzyżowanie a drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza	19125	36104	33152	22753	4570	8430	7299	2024
Nysa, DK 46 i DW 406	19509	36828	33817	23210	4662	8599	7446	2025
Nysa, DK 41 i DW 411	19901	37569	34497	23677	4756	8772	7596	2026
Nysa, DK 41 i DK 46	20303	38328	35195	24155	4852	8949	7749	2027
Otmuchów, skrzyżowanie a drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza	20698	39073	35879	24625	4946	9123	7900	2028
Nysa, DK 41 i 407	21102	39836	36579	25105	5043	9301	8054	2029
Korfantów, skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia	21515	40615	37295	25597	5141	9483	8211	2030



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Głucholazy, ul. Powstańców Śląskich	Skoroszyce, skrzyżowanie DW 401 i ul. Wolności	Prudnik, skrzyżowanie DK 41 i drogi powiatowej 1613	Prudnik, Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego	Paczków, skrzyżowanie e DK 46 i ul. Kopernika	Paczków, skrzyżowanie nia DK 46 i ul. Robotniczą	Otmuchów, skrzyżowanie nie DK 46 i ul. Nyskiej	
3656	6493	8060	26624	6013	2411	11253	2016
3744	6650	8254	27266	6158	2469	11525	2017
3832	6806	8448	27906	6303	2527	11795	2018
3916	6955	8634	28519	6441	2582	12054	2019
3999	7103	8817	29125	6578	2637	12310	2020
4088	7261	9013	29771	6724	2696	12583	2021
4176	7417	9206	30410	6869	2753	12853	2022
4262	7570	9397	31040	7011	2811	13120	2023
4347	7722	9584	31660	7151	2867	13382	2024
4435	7876	9777	32295	7294	2924	13650	2025
4524	8035	9973	32945	7441	2983	13925	2026
4615	8197	10175	33611	7592	3043	14207	2027
4705	8357	10373	34264	7739	3102	14483	2028
4797	8520	10575	34933	7890	3163	14765	2029
4891	8686	10782	35616	8045	3225	15054	2030



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

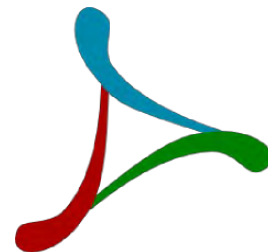
**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Łambino wice, DW 406	Łambino wice, ul. Kolejowa	Grodków, ul. Wrocławska	Grodków, ul. Warszawska	Otmuchów, ul. Grodkowska	Otmuchów, ul. Warszawska	Głucholazy, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	
285	792	2678	2873	659	623	2153	2016
292	811	2742	2942	675	638	2205	2017
299	830	2807	3012	691	653	2257	2018
306	848	2868	3078	706	667	2306	2019
312	866	2929	3143	721	682	2355	2020
319	886	2994	3213	737	697	2407	2021
326	905	3059	3282	753	712	2459	2022
333	923	3122	3350	768	726	2510	2023
339	942	3184	3417	784	741	2560	2024
346	961	3248	3485	799	756	2611	2025
353	980	3314	3555	815	771	2664	2026
360	1000	3380	3627	832	787	2718	2027
367	1019	3446	3698	848	802	2771	2028
375	1039	3513	3770	865	818	2825	2029
382	1059	3582	3844	882	834	2880	2030

RAZEM	Nysa, ul. Grodkowska	Nysa, ul. Morcinka	Nysa, ul. Mazowiecka	Nysa, ul. Podolska	Nysa, ul. Krawiecka	
289493	6476	213	525	1851	4803	2016
296477	6632	218	538	1896	4919	2017
303434	6788	223	550	1940	5034	2018
310099	6937	228	562	1983	5145	2019
316690	7084	233	574	2025	5254	2020
323715	7241	238	587	2070	5371	2021
330663	7397	243	600	2114	5486	2022
337512	7550	248	612	2158	5600	2023
344251	7701	253	624	2201	5711	2024
351157	7855	258	637	2245	5826	2025
358222	8013	263	650	2290	5943	2026
365466	8175	269	663	2337	6063	2027
372572	8334	274	676	2382	6181	2028
379842	8497	279	689	2429	6302	2029
387272	8663	285	702	2476	6425	2030



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU

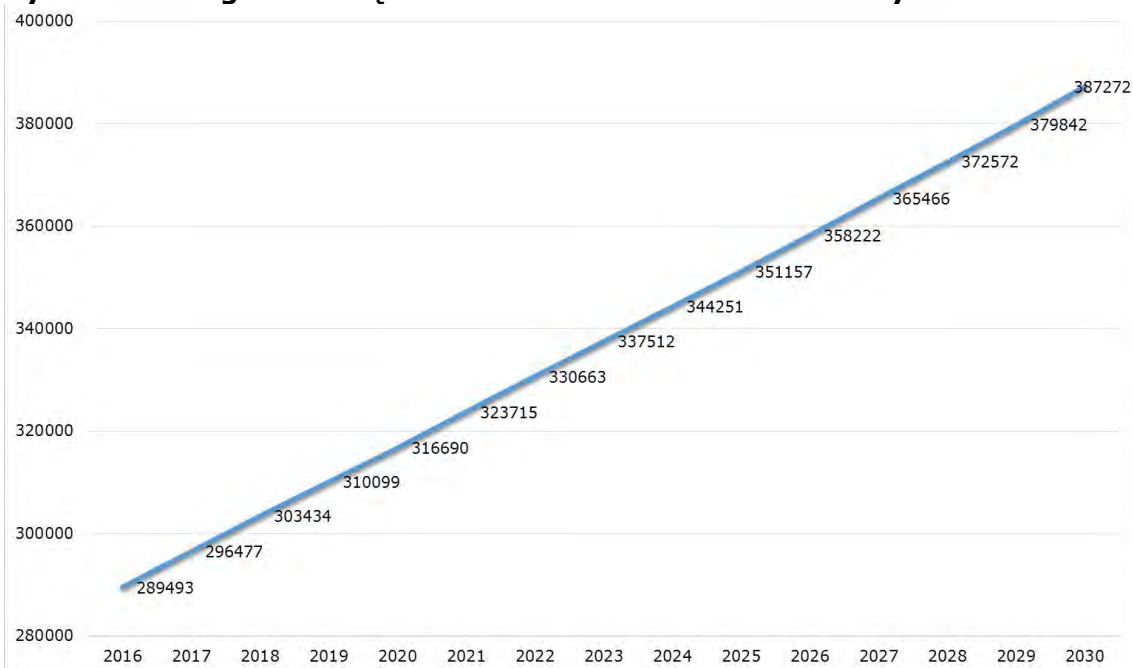




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 2 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Tabela 3 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Biała, Skrzyżowanie ul. Opolskiej z DW 414	720	727	734	741	748	755	763	770	777	784	791	799	806	814	821
Biała, skrzyżowanie, ul. Prudnickiej z DW 414	606	612	618	624	630	636	642	648	654	660	666	672	678	685	691

Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej										
860	1466	1158	1000	1264	342	2016				
869	1481	1170	1011	1277	346	2017				
877	1495	1181	1021	1289	349	2018				
886	1510	1192	1030	1302	352	2019				
894	1523	1203	1040	1314	356	2020				
903	1538	1215	1050	1326	359	2021				
911	1553	1227	1060	1339	363	2022				
920	1568	1238	1070	1352	366	2023				
928	1582	1250	1080	1364	369	2024				
937	1596	1261	1090	1377	373	2025				
946	1611	1273	1100	1389	376	2026				
955	1627	1285	1110	1403	380	2027				
963	1642	1297	1121	1416	383	2028				
972	1657	1309	1131	1429	387	2029				
982	1673	1321	1142	1442	391	2030				



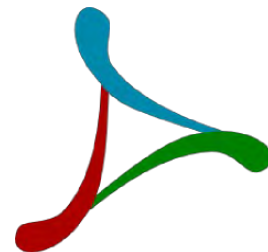
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Łąbinowice, skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Generała Zawadzkiego i ul. Obozowej	316	319	322	325	328	332	335	338	341	344	347	351	354	357	361
Lubrza, ul. Wolności i drogi nr 414	1335	1348	1362	1374	1387	1401	1414	1427	1440	1454	1467	1481	1495	1509	1523
Korfantów, skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia	808	816	824	832	839	848	856	864	872	880	888	896	905	913	922
Kietrz, skrzyżowanie ul. Raciborskiej i ul. Długiej	1176	1188	1200	1211	1222	1234	1246	1258	1269	1281	1293	1305	1317	1330	1342
Kietrz, skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza	368	372	376	379	383	387	390	394	398	401	405	409	413	417	421
Grodków, skrzyżow anie ul. Henryka Sienkiewi cza i DW 385	693	700	707	713	720	727	734	741	747	754	761	769	776	783	790
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030

MINISTERSTWO
ROZWOJU

Nysa, ul. Krawiecka	Łambino wice, DW 406	Łambino wice, ul. Kolejowa	Grodków, ul. Wrodławska	Grodków, ul. Warszawska	Otmuchów, ul. Grodkowska	Otmuchów, ul. Warszawska	2016
404	140	254	404	194	140	96	2016
408	142	257	408	196	142	97	2017
412	143	260	412	198	143	98	2018
416	145	262	416	200	145	99	2019
420	146	264	420	201	146	100	2020
424	147	267	424	203	147	101	2021
428	149	270	428	205	149	102	2022
432	150	272	432	207	150	103	2023
436	151	275	436	209	151	103	2024
440	153	277	440	211	153	104	2025
444	154	280	444	213	154	105	2026
448	156	282	448	215	156	106	2027
452	157	285	452	217	157	107	2028
457	159	288	457	219	159	108	2029
461	160	290	461	221	160	109	2030



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Nysa, ul. Grodkowska	Nysa, ul. Morcinka	Nysa, ul. Mazowiecka	Nysa, ul. Podolska	
35108	1141	70	61	483	2016
35464	1152	70	61	487	2017
35816	1164	71	62	492	2018
36154	1175	72	62	497	2019
36486	1186	72	63	502	2020
36840	1197	73	64	506	2021
37197	1209	74	64	511	2022
37544	1220	74	65	516	2023
37883	1231	75	65	521	2024
38235	1242	76	66	526	2025
38590	1254	77	67	530	2026
38958	1266	77	67	536	2027
39319	1278	78	68	540	2028
39689	1290	79	68	546	2029
40063	1302	79	69	551	2030



MINISTERSTWO
ROZWOJU



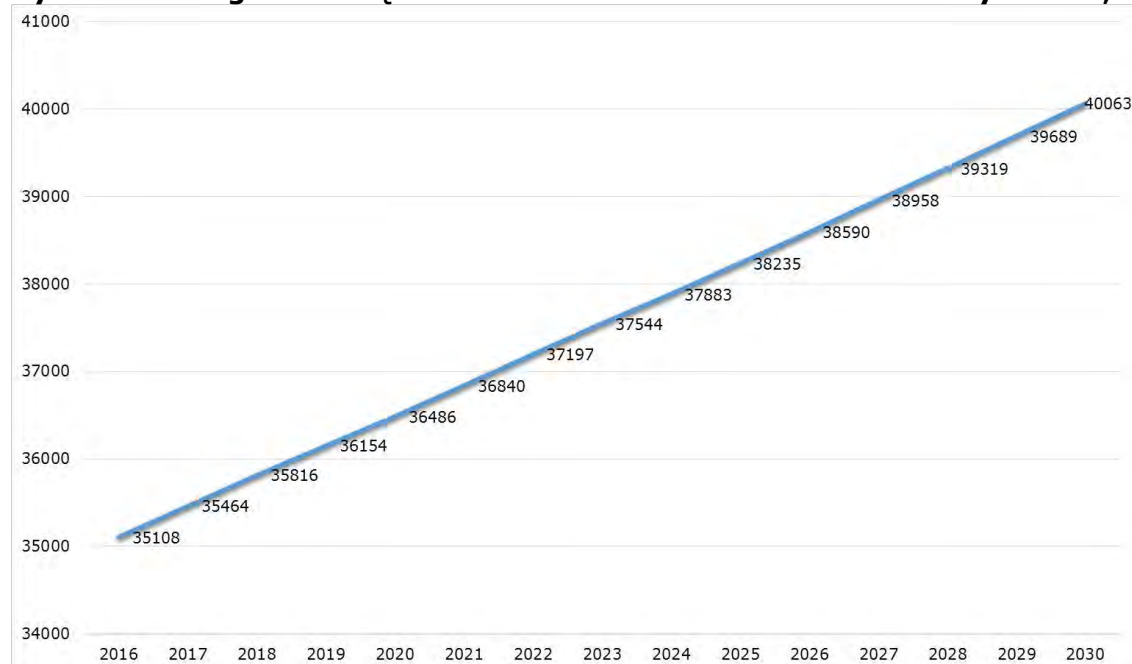
Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 3 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Tabela 4 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Biała, Skrzyżowanie ul. Opolskiej z DW 414	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111
Biała, skrzyżowanie, ul. Prudnickiej z DW 414	26	27	27	27	27	28	28	28	28	29	29	29	30	30	30

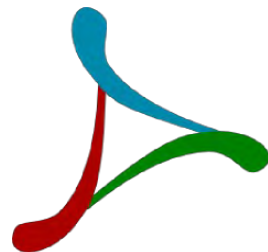
**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Głucholazy, skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	184	186	188	190	192	193	195	197	199	201	203	205	207	209	211
Głucholazy, skrzyżowanie ul. Generała Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy	185	187	189	191	193	195	197	198	200	202	204	206	208	210	213
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki	123	125	126	127	128	130	131	132	134	135	136	138	139	140	142
Głubczyce, skrzyżowanie ul. Moniuszki, 1 Armii Wojska Polskiego i ul. Raciborskiej	159	160	162	164	165	167	169	170	172	174	175	177	179	181	182
Branice, skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelej	34	35	35	35	36	36	37	37	37	38	38	38	39	39	39

Głucholazy, ul. Powstańców Śląskich	Skoroszyce, skrzyżowanie DW 401 i ul. Wolności	Prudnik, skrzyżowanie DK 41 i drogi powiatowej 1613	Prudnik, Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego	Paczków, skrzyżowanie DK 46 i ul. Kopernika	Paczków, skrzyżowania DK 46 i ul. Robotniczą				
150	237	105	386	237	34	2016			
151	240	106	390	240	35	2017			
153	242	107	394	242	35	2018			
154	245	108	398	245	35	2019			
156	247	109	402	247	36	2020			
157	250	111	406	250	36	2021			
159	252	112	410	252	37	2022			
160	255	113	414	255	37	2023			
162	257	114	418	257	37	2024			
164	260	115	422	260	38	2025			
165	262	116	426	262	38	2026			
167	265	117	431	265	38	2027			
169	268	118	435	268	39	2028			
170	270	120	439	270	39	2029			
172	273	121	444	273	39	2030			

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

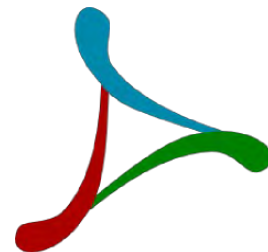
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



RAZEM	Nysa, ul. Grodkowska	Nysa, ul. Morcinka	Nysa, ul. Mazowiecka	Nysa, ul. Podolska	Nysa, ul. Krawiecka	
6916	210	0	62	105	61	2016
6991	212	0	62	106	61	2017
7064	215	0	63	107	62	2018
7136	217	0	64	108	63	2019
7205	219	0	64	109	63	2020
7281	221	0	65	111	64	2021
7354	223	0	66	112	64	2022
7425	226	0	66	113	65	2023
7495	228	0	67	114	66	2024
7573	230	0	67	115	66	2025
7642	232	0	68	116	67	2026
7718	235	0	69	117	68	2027
7797	237	0	69	118	68	2028
7871	239	0	70	120	69	2029
7952	242	0	71	121	70	2030



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

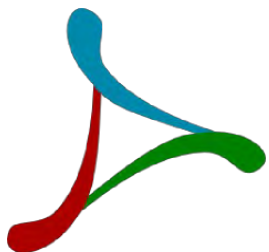
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



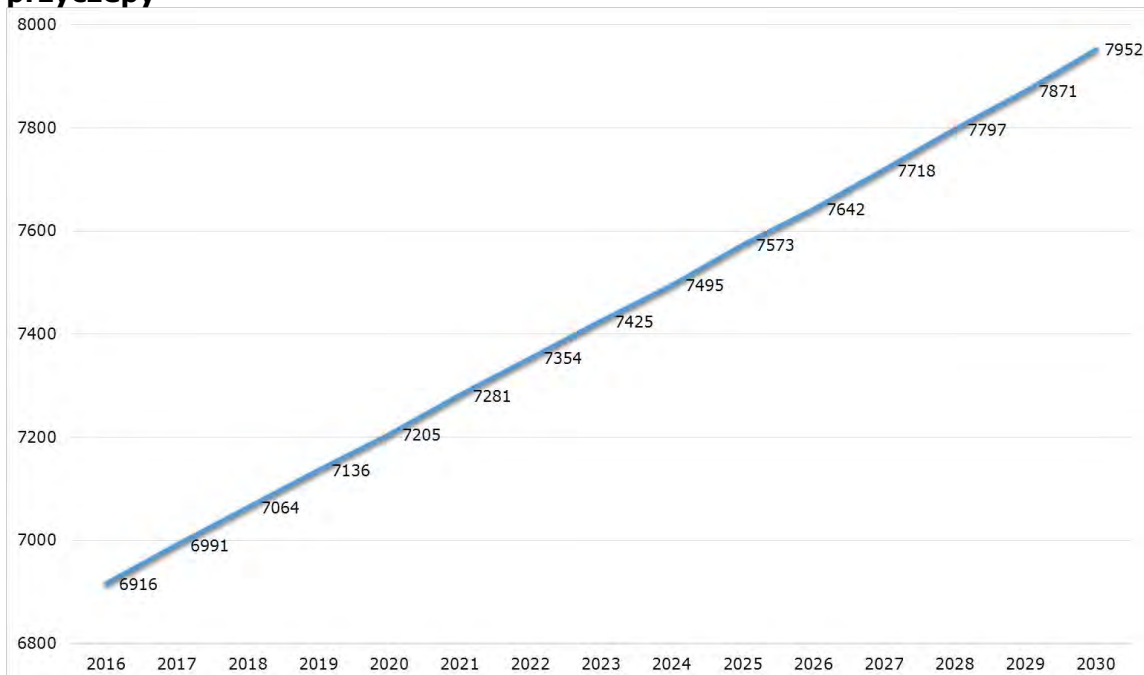


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 4 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy

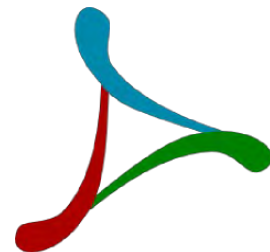


Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Tabela 5 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Biała, Skrzyżowanie ul. Opolskiej z DW 414	376	387	398	409	419	431	442	453	464	475	486	498	510	521	533
Biała, skrzyżowanie, ul. Prudnickiej z DW 414	63	65	67	68	70	72	74	76	78	79	81	83	85	87	89

Głucholazy, skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszynskiego	Głucholazy, skrzyżowanie ul. Generała Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy	Głubczyce, skrzyżowanie ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki	Głubczyce, skrzyżowanie ul. Moniuszki, 1 Armii Wojska Polskiego i ul. Raciborskiej	Branice, skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
259	178	35	63	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
267	183	36	65	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
275	189	37	67	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
282	194	38	68	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
290	199	39	70	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
297	204	40	72	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
305	209	41	74	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
313	215	42	76	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
320	220	43	78	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
328	225	44	79	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
336	231	45	81	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
344	236	46	83	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
352	242	47	85	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
360	247	49	87	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
368	253	50	89	0	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030



Biuro projektu:

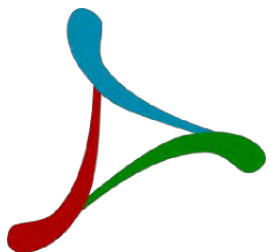
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

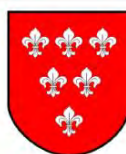
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

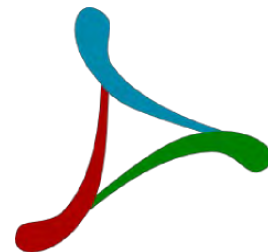
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Korfantów, skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia	44	46	47	48	49	51	52	53	55	56	57	59	60	61	63
Kietrz, skrzyżowanie ul. Raciborskiej i ul. Długiej	233	240	246	253	260	267	274	281	287	294	301	308	316	323	330
Kietrz, skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza	27	28	28	29	30	31	31	32	33	34	35	35	36	37	38
Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	931	959	987	1014	1040	1068	1096	1123	1150	1178	1206	1235	1263	1292	1322
Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej	1441	1484	1527	1568	1609	1652	1695	1738	1779	1822	1866	1911	1954	1999	2045



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Otmuchów, skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza	Nysa, DK 46 Nysa, DK 41 i DW 406	Nysa, DK 46 Nysa, DK 41 i DW 411	Nysa, DK 41 Nysa, DK 41 i DK 46	Nysa, DK 41 Nysa, DK 41 i 407	Łambinowice, skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Generała Zawadzkiego i ul. Obozowej	Lubrza, ul. Wolności i drogi nr 414	
1324	1717	1056	2459	841	35	152	2016
1364	1769	1087	2533	866	36	157	2017
1404	1820	1119	2607	891	37	161	2018
1442	1869	1149	2677	915	38	166	2019
1479	1918	1179	2747	939	39	170	2020
1519	1970	1211	2821	964	40	175	2021
1558	2021	1242	2894	989	41	179	2022
1597	2071	1273	2966	1014	42	184	2023
1636	2121	1304	3038	1038	43	188	2024
1675	2172	1335	3110	1063	44	193	2025
1715	2224	1367	3185	1089	45	197	2026
1756	2278	1400	3262	1115	46	202	2027
1797	2330	1432	3337	1141	47	207	2028
1838	2384	1465	3413	1167	49	211	2029
1880	2438	1499	3492	1194	50	216	2030



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

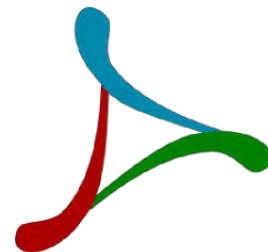
**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Skoroszyce, skrzyżowanie DW 401 i ul. Wolności	929	957	985	1011	1038	1066	1093	1121	1148	1175	1203	1232	1261	1290	1319
Prudnik, skrzyżowanie DK 41 i drogi powiatowej 1613	608	626	645	662	679	697	716	734	751	769	788	807	825	844	863
Prudnik, Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego	1037	1068	1099	1129	1158	1190	1221	1251	1281	1312	1343	1376	1407	1440	1473
Paczków, skrzyżowanie DK 46 i ul. Kopernika	1369	1410	1451	1490	1528	1570	1610	1651	1690	1731	1772	1815	1857	1899	1943
Paczków, skrzyżowania DK 46 i ul. Robotniczą	993	1023	1052	1081	1109	1139	1169	1198	1226	1256	1286	1317	1347	1378	1410
Otmuchów, skrzyżowanie DK 46 i ul. Nyskiej	1530	1576	1622	1666	1709	1755	1801	1846	1890	1935	1982	2029	2076	2124	2173

Łąmbinowice, ul. Kolejowa	Grodków, ul. Wrocławska	Grodków, ul. Warszawska	Otmuchów, ul. Grodkowska	Otmuchów, ul. Warszawska	Głucholązy, ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	Głucholązy, ul. Powstańców Śląskich	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
9	71	9	9	0	63	19	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
10	73	10	10	0	65	19	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030
10	75	10	10	0	67	20	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030
10	77	10	10	0	68	20	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030
10	79	10	10	0	70	21	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030
11	81	11	11	0	72	21	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030
11	84	11	11	0	74	22	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030
11	86	11	11	0	76	22	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030
11	88	11	11	0	78	23	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030
12	90	12	12	0	79	23	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030
12	92	12	12	0	81	24	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030
12	94	12	12	0	83	25	2027	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030
13	96	13	13	0	85	25	2028	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030
13	99	13	13	0	87	26	2029	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030
13	101	13	13	0	89	26	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030	2030



Biuro projektu:

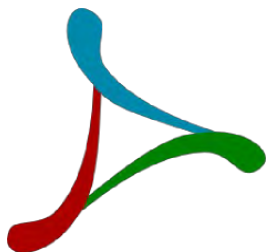
48-300 Nysa

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

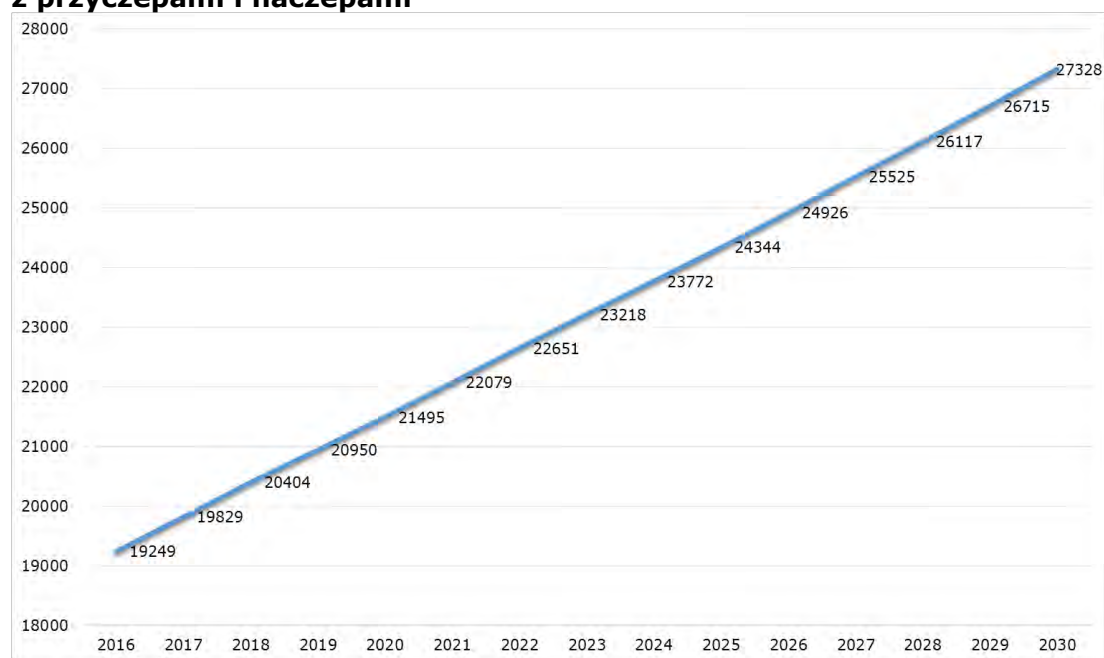
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Łambinowice, DW 406	9	10	10	10	10	11	11	11	11	12	12	12	13	13	13
Nysa, ul. Krawiecka	9	10	10	10	10	11	11	11	11	12	12	12	13	13	13
Nysa, ul. Podolska	54	55	57	58	60	61	63	65	66	68	69	71	73	74	76
Nysa, ul. Mazowiecka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nysa, ul. Morcinka	1297	1335	1374	1411	1448	1487	1526	1564	1601	1640	1679	1719	1759	1799	1841
Nysa, ul. Grodkowska	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RAZEM	19249	19829	20404	20950	21495	22079	22651	23218	23772	24344	24926	25525	26117	26715	27328



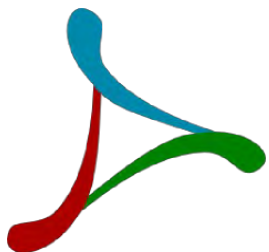
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 5 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



5. Raport z przeprowadzanych działań promocyjno-informacyjnych

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania strategii „Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020”, na terenie obszaru funkcjonalnego podjęty został szereg działań promocyjno-informacyjnych. W celu zapewnienia odpowiedniej promocji projektu, wykorzystana została możliwość informowania o nim za pomocą:

- prasy,
- radia,
- telewizji,
- Internetu.

5.1. Prasa – informacje dotyczące projektu

Publikacja sponsorowanych artykułów prasowych odbywa się raz w miesiącu w dzienniku „Nowa Trybuna Opolska”, który swoim zasięgiem obejmuje teren całego OF PN 2020. W ostatnie piątki miesiąca do dziennika dołączany jest regionalny magazyn weekendowy, który podaje informacje dla sześciu następujących miejscowości: Brzeg, Nysa, Namysłów, Kędzierzyn-Koźle, Prudnik oraz Głubczyce.

Treść artykułów, zgodnie z założeniami, zajmuje pół strony formatu gazety.



W okresie od lipca do września 2015 r. opublikowano 3 artykuły:

- publikacja artykułu prasowego w lipcu 2015 r.,



**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU
OBSZARU FUNKCJONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

W ramach III etapu powstaje ostateczna wersja „STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020”.

Dokument zostanie zaprezentowany i omówiony mieszkańcom oraz przedsiębiorcom obszaru funkcjonalnego na konsultacjach społecznych w październiku 2015 r.

Jeśli jesteś zainteresowany poprawą funkcjonowania transportu w Twoim regionie napisz do Nas o swoich spostrzeżeniach na adres: konsultacje.nysa@collect.pl

Szczegóły dotyczące projektu znajdują Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

- publikacja artykułu prasowego w sierpniu 2015 r.



**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU
OBSZARU FUNKCJONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

W ramach III etapu powstaje ostateczna wersja „STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020”.

Dokument zostanie zaprezentowany i omówiony mieszkańcom oraz przedsiębiorcom obszaru funkcjonalnego na konsultacjach społecznych w październiku 2015 r.

Jeśli jesteś zainteresowany poprawą funkcjonowania transportu w Twoim regionie napisz do Nas o swoich spostrzeżeniach na adres: konsultacje.nysa@collect.pl

Szczegóły dotyczące projektu znajdują Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- publikacja artykułu prasowego we wrześniu 2015 r.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się w okresie październik – listopad 2015 r.

Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.

Szczegółowy harmonogram opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

5.2. Kampania promocyjno-informacyjna w radiu

Emisja spotów informacyjnych odbywa się na antenie Radia Park (należącego do firmy Radio Park Sp. z o.o.), które obejmuje swoim zasięgiem całe województwo opolskie, a więc również teren całego OF PN 2020.

Treść 30-sekundowego spotu została dostosowana do obecnego etapu pracy nad strategią.

Tabela 6 Treść spotu dotyczącego badania

Data	Treść spotu dotyczącego badania
lipiec 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	W ramach III etapu powstaje ostateczna wersja „STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020”. Dokument zostanie zaprezentowany i omówiony mieszkańcom oraz przedsiębiorcom obszaru funkcjonalnego na konsultacjach społecznych w październiku 2015 r. Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Data	Treść spotu dotyczącego badania
	Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.
sierpień 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	W ramach III etapu powstaje ostateczna wersja „STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020”. Dokument zostanie zaprezentowany i omówiony mieszkańcom oraz przedsiębiorcom obszaru funkcjonalnego na konsultacjach społecznych w październiku 2015 r. Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie: www.partnerstwo-nyskie2020.pl Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.
wrzesień 2015 r. (1 spot – 30 sek., razem 3 emisje)	Rozpoczyna się II etap konsultacji społecznych – prezentacja założeń projektu strategii. Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się w okresie październik - listopad 2015 r. Szczegółowy harmonogram spotkań będzie opublikowany na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Źródło: Opracowanie własne.

Zgodnie z koncepcją i harmonogramem projektu, emisja spotu dotyczącego konsultacji społecznych miała miejsce we wrześniu 2015 r. (21 razy w ciągu jednego tygodnia).

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 7 Treść spotu dotyczącego konsultacji społecznych

Data	Treść spotu dotyczącego konsultacji społecznych
<p>wrzesień 2015 r. (1 spot – 30 sek., 3 emisje dziennie przez okres 1 tyg., razem 21 emisji)</p>	<p>W ramach opracowywanej Strategii Rozwoju Transportu firma Collect Consulting SA rozpoczyna konsultacje społeczne – prezentacja założeń projektu strategii.</p> <p>Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się od października do listopada 2015 r.</p> <p>Szczegółowy harmonogram spotkań będzie opublikowany na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl</p> <p>Zachęcamy do udziału w konsultacjach!</p> <p>Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.</p> <p>Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.</p>

Źródło: Opracowanie własne.

5.3. Kampania promocyjno-informacyjna na stronach internetowych

Zgodnie z założeniami koncepcji uspołecznienia procesu przygotowania Strategii, co miesiąc publikowane są w Internecie aktualne informacje dotyczące konsultacji społecznych oraz badań przeprowadzanych na terenie OF PN 2020. Treści te publikowane są na co najmniej 4 stronach internetowych (innych niż strony internetowe Zamawiającego i pozostałych Partnerów Projektu). Lista portali współpracujących z realizatorami projektu przedstawia się w sposób następujący:

- www.prudnik24.pl
- www.nasza.nysa.pl
- www.cyfrowademokracja.pl
- www.opole.agora.pl
- www.e-kapital.pl



Treść publikacji umieszczanej na portalach w lipcu 2015 r.



partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU
OBSZARU FUNKCJONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

W ramach III etapu powstaje ostateczna wersja „STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020”.

Dokument zostanie zaprezentowany i omówiony mieszkańcom oraz przedsiębiorcom obszaru funkcjonalnego na konsultacjach społecznych w październiku 2015 r.

Jeśli jesteś zainteresowany poprawą funkcjonowania transportu w Twoim regionie napisz do Nas o swoich spostrzeżeniach na adres: konsultacje.nysa@collect.pl

Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Treść publikacji umieszczanej na portalach w sierpniu 2015 r.



partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU
OBSZARU FUNKCJONALNEGO
PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

W ramach III etapu powstaje ostateczna wersja „STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020”.

Dokument zostanie zaprezentowany i omówiony mieszkańcom oraz przedsiębiorcom obszaru funkcjonalnego na konsultacjach społecznych w październiku 2015 r.

Jeśli jesteś zainteresowany poprawą funkcjonowania transportu w Twoim regionie napisz do Nas o swoich spostrzeżeniach na adres: konsultacje.nysa@collect.pl

Szczegóły dotyczące projektu znajdą Państwo na stronie:
www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Treść publikacji umieszczanej na portalach we wrześniu 2015 r.

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020

Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się w okresie październik – listopad 2015 r.

Dzięki aktywnemu udziałowi w spotkaniach będą Państwo mieli bezpośredni wpływ na poprawę transportu publicznego oraz indywidualnego.

Szczegółowy harmonogram opublikowany jest na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Zachęcamy do udziału w konsultacjach!

Zespół Collect Consulting S.A.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



5.4. Kampania promocyjno-informacyjna w telewizji

Zgodnie z harmonogramem i wcześniejszymi założeniami, raz na kwartał TVP S.A. (oddział w Opolu) emituje 30-sekundowe spoty reklamowe dotyczące projektu.

Trzy emisje spotu reklamowego odbędą się września 2015 r.

Spot reklamowy – wrzesień 2015 r.

Slajd 1

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

**W ramach opracowywanej
Strategii Rozwoju Transportu**

Rozpoczyna się II etap konsultacji społecznych:

**PREZENTACJA ZAŁOŻEŃ
PORJEKTU STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU
OBSZARU FUNKCJONALNEGO.**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Finansowane z Funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



Slajd 2

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Zapraszamy wszystkich mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego na bezpłatne konsultacje społeczne, które odbędą się w okresie października - listopad 2015 r.

Konsultacje odbędą się w powiecie: Głubczycki, Nyski i Prudnicki oraz w gminach: Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łąbinowice, Nysa, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



Slajd 3



Szczegółowy harmonogram spotkań będzie opublikowany na stronie internetowej www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Projekt finansowany jest ze środków Europejskiego Obszaru Gospodarczego, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

www.partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU



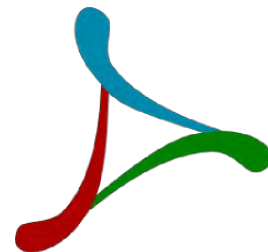
5.5. Podsumowanie

Zakładane rezultaty, dotyczące wykorzystania poszczególnych kanałów promocji, zostały zrealizowane zgodnie z założeniami.

Promowanie idei projektu oraz informowanie o przebiegu prac prowadzonych na rzecz opracowania Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 odbyło się za pośrednictwem wszystkich dostępnych kanałów medialnych (prasa, radio, Internet). Pozwoliło to na dotarcie do jak najszerszego grona interesariuszy, tj. mieszkańców, lokalnych i regionalnych przedsiębiorców, pracowników miejscowych firm, przedstawicieli organizacji pozarządowych, środowiska uczelnianego oraz instytucji publicznych.

Załączniki – płyta z:

- harmonogramem działań promocyjno-informacyjnych;
- fakturami;
- archiwalnymi numerami dziennika NTO;
- planem emisji, treścią oraz plikami spotów radiowych;
- zrzutami ekranu oraz treścią artykułów publikowanych na stronach internetowych;
- harmonogramem emisji oraz nagraniem spotu telewizyjnego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

ZAŁĄCZNIK 3A - Karta monitoringu dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020
Karta monitoringu dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

Podmiot odpowiedzialny	Starostwo Powiatowe w Nysie		
Cel strategiczny	Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN		
Cel szczegółowy	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.		
Okres sprawozdawczy	od	2016-01-01	do 2016-01-31
Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa	Wartość w roku (<i>n-1</i>)	Wartość w roku (<i>n</i>)
Ilość zakupionych autobusów niskoemisyjnych przystosowanych dla osób niepełnosprawnych	0		
Liczba uruchomionych nowych kursów komunikacji publicznej	0		
Ilość powstałych portali informacji pasażerskiej	0		
Liczba zrealizowanych projektów		Wartość zrealizowanych projektów (w PLN)	
Liczba projektów realizowanych		Wartość projektów realizowanych (w PLN)	
Liczba projektów planowanych do realizacji		Wartość projektów planowanych do realizacji (w PLN)	

Szczegółowa karta monitoringu dla realizowanych projektów

Nazwa projektu				
Beneficjent	Powiat Nyski			
Termin realizacji	od	2016-01-01	do	2016-01-01
Wartość projektu				
Wartość dofinansowania				
Opis projektu				
Czy projekt realizowany jest zgodnie z harmonogramem	Tak			
Przyczyny zaistniałych odstępstw od harmonogramu				

Szczegółowa karta monitoringu dla realizowanych projektów

Nazwa projektu				
Beneficjent	Powiat Nyski			
Termin realizacji	od	2016-01-01	do	2016-01-01
Wartość projektu				
Wartość dofinansowania				
Opis projektu				
Czy projekt realizowany jest zgodnie z harmonogramem	Tak			
Przyczyny zaistniałych odstępstw od harmonogramu				

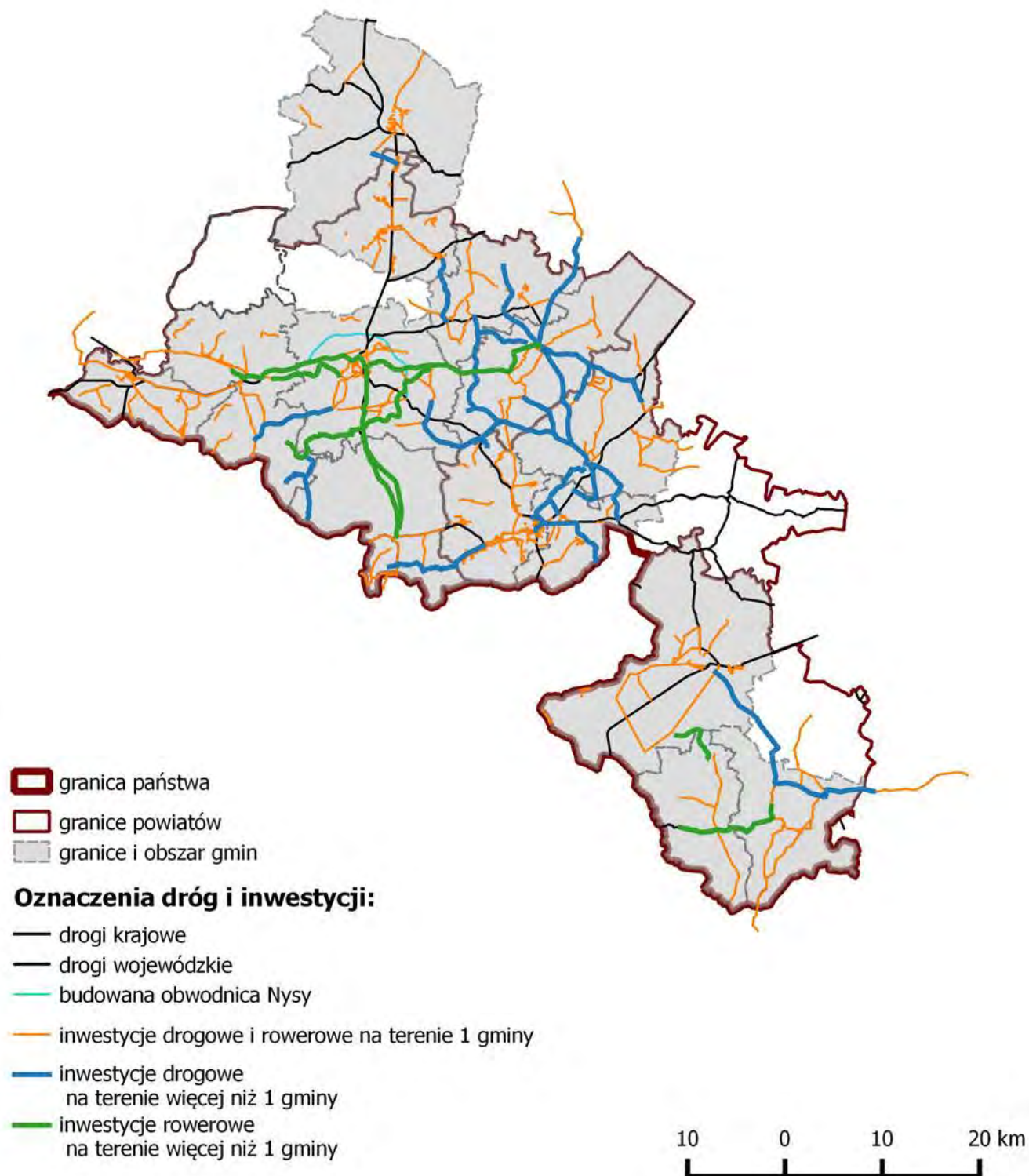
Szczegółowa karta monitoringu dla realizowanych projektów

Nazwa projektu				
Beneficjent	Powiat Nyski			
Termin realizacji	od	2016-01-01	do	2016-01-01
Wartość projektu				
Wartość dofinansowania				
Opis projektu				
Czy projekt realizowany jest zgodnie z harmonogramem	Tak			
Przyczyny zaistniałych odstępstw od harmonogramu				

Wykonał:

Zaakceptował:

ZAŁĄCZNIK 3B - MAPA PARTNERSTWA





partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020 NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030

ZAŁĄCZNIK 8A - Inwentaryzacja stojaków i wiat na rowery

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacji linii komunikacji zbiorowej

ZAŁĄCZNIK 8C - Inwentaryzacji przewozów szkolnych

ZAŁĄCZNIK 8D - Macierz zależności dla analizy wielokryterialnej

ZAŁĄCZNIK 8E - Matryca zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi z poziomu regionalnego i lokalnego

ZAŁĄCZNIK 8F - Rangi projektów

ZAŁĄCZNIK 9 - Lista projektów

ZAŁĄCZNIK 10 - Zestawienie zbiorcze wskaźników

ZAŁĄCZNIK 11 - Analiza wielokryterialna (z uwzględnionym IRR)

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



ZAŁĄCZNIK 8A - Inwentaryzacja stojaków i wiat na rowery

Lp.	Nazwa Gminy	Czy na terenie gminy występują stojaki na rowery	Liczba stojaków na rowery	Opis
1	Nysa	tak	17	ul. Krzywoustego (2), ul. Wrocławska (2), ul. Siemiradzkiego (1), ul. Rynek Garncarski (1), ul. Kupiecka (1), ul. Bracka (1), Aleja Lompy (4), ul. Marcinkowskiego (1), ul. Wyzwolenia (1), ul. Grzybowa (1), ul. Orkana (1), ul. Osmańczyka (1)
2	Głucholazy	tak	13	b.d.
3	Korfantów	nie	-	-
4	Łambinowice	tak	11	Przy Urzędzie Gminy w Łambinowicach, przy wszystkich kościołach na terenie Gminy (zakupione przez Parafie), w parku przy Gminnym Ośrodku Kultury, Sportu i Rekreacji (4 szt. zakupione w 2015 roku), przy kompleksie sportowo rekreacyjnym ORLIK w Łambinowicach (1 szt. zakupiona w 2015 roku), w parku przy Urzędzie Gminy w Łambinowicach (zakupione w 2015 roku), przy wszystkich sklepach na terenie Gminy Łambinowice (zakupywane przez właścicieli sklepów), na stacji PKP w Łambinowicach
5	Otmuchów	tak	12	Grądy (1), Jarnołów (2), Kałków (1), Łąka (1), Sarnowice (1), Wójcice (1), Otmuchów (5)
6	Paczków	tak	11	Kamienica, Unikowice, Trzeboszowice, Paczków, Ujeździec, Gościce, Dziewiętlice, Paczków, Scibórz, Kozielno, Urząd Miejski Paczków
7	Skoroszyce	tak	6	Zespół szkół w Skoroszycach (1), Pawilon Sportowy w Skoroszycach (1), Szkoła w Chróscinie (1), Szkoła w Sidzinie (1), szkoła w Makowicach (1), Budynek Urzędu Gminy (1)
8	Grodków	tak	2	Stojaki rowerowe zlokalizowane są na terenie miasta tylko przy skrzyżowaniu ulic: Warszawska-Rynek.
9	Biała	nie	-	będą nowe na rynku w tym roku
10	Lubrza	tak	12	Lubrza (4), Laskowice (1), Nowy Browiniec (1), Prężynka (1), Olszynka (1), Skrzypiec (2), Trzebina (2)
11	Prudnik	tak	6	stojaki w Prudniku przy Urzędzie Miejskim, Ratuszu, wieży Woka, wieżach widokowych, miejscach odpoczynku, altanie w Parku Miejskim (wszystkie stojaki zakupione zostały do 2010 r.)
12	Branice	tak	1	pod Urzędem Gminy
13	Głubczyce	tak	8	Ratusz Miejski w Głubczycach ul. Rynek 1 (2), targowisko miejskie w Głubczycach (6)
14	Kietrz	tak	5	Na placu zabaw pomiędzy ul. Okrzei a ul. Głowackiego zlokalizowane zostały (2) stojaki rowerowe po sześć stanowisk, Przy budynku Urzędu Miejskiego zlokalizowano (1) stojak rowerowy na 5 stanowisk, na boisku zlokalizowano (2) stojaki rowerowe na pięć rowerów

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)
Biała	3 (starosta prudnicki)	Arriva Sp. z o.o	Grabina - Biała
			Krobusz - Biała
			Słoków - Biała
	13 (marszałek województwa opolskiego)	Arriva Sp. z o.o	Głuchołazy - Opole przez Białą
			Głuchołazy - Opole przez Białą
			Głuchołazy - Opole przez Białą
			Głuchołazy - Opole przez Białą
			Głuchołazy - Opole przez Białą
			Prudnik - Korfantów przez Białą
			Prudnik - Krapkowice przez Białą
			Prudnik - Niemodlin przez Białą
			Prudnik - Opole przez Białą
			Prudnik - Opole przez Białą
PKS w Strzelcach Opolskich S.A.	Strzelce Opolskie - Prudnik przez Białą		
		Veolia Transport Sp. z o.o.	Prudnik - Opole przez Białą
Branice	2 (wójt)	PKS Głubczyce Sp. z o.o.	Włodzienin Kolonia - Dzierżkowice
			Włodzienin Kolonia - Branice Szkoła
	6 (starosta głubczycki)	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Głubczyce - Branice przez Dzbańce
			Głubczyce - Branice przez Kietrz
			Głubczyce - Branice przez Bliszczycy
			Głubczyce - Kietrz przez Branice
			Branice - Kietrz
			Głubczyce - Branice przez Lewice
	5 (marszałek województwa opolskiego)	Arriva Sp. z o.o.	Kędzierzyn-Koźle - Branice przez Głubczyce
			PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
		PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Pilszcz - Opole przez Branice
			Branice - Opole
			Racibórz - Branice przez Kietrz

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)
Głubczyce	12 (burmistrz)	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Głubczyce - Klisino przez Ściborzyce Małe
			Głubczyce - Bernacice
			Głubczyce - Lisięcice
			Głubczyce - Opawica przez Pietrowice
			Lisięcice Szkoła
			Pietrowice - Chomiąża
			Głubczyce - Gołuszowice
			Głubczyce - Klisino przez Kietlice
			Głubczyce - Braciszów
			Głubczyce - Pietrowice przez Zopowy
			Głubczyce - Opawica przez Równe
	Głubczyce - Debrzyca		
	13 (starosta głubczycki)	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Głubczyce - Ściborzyce Wielkie przez Boguchwałów
			Głubczyce - Kietrz przez Wojnowice
			Głubczyce - Dzierżkowice
			Głubczyce - Bliszcyce
			Głubczyce - Branice przez Dzbańce
			Głubczyce - Branice przez Bliszczyce
			Głubczyce - Kietrz przez Branice
			Głubczyce - Branice przez Kietrz
			Głubczyce - Kietrz Rynek
			Głubczyce - Pilszcz
			Głubczyce - Wojnowice Gospodarstwo
			Głubczyce - Włodzienin Kolonia
			Głubczyce - Branice przez Lewice
		Arriva Sp. z o.o.	Kędzierzyn-Koźle - Branice przez Głubczyce
			Kędzierzyn-Koźle - Głubczyce
			Opole - Kietrz przez Głubczyce
			Branice - Opole przez Głubczyce
			Pilszcz - Opole przez Głubczyce
			Kietrz - Opole przez Głubczyce

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)
	15 (marszałek województwa opolskiego)	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Głubczyce - Głogówek
			Głubczyce - Raclawice Śląskie
			Głubczyce - Wrocław
			Głubczyce - Kędzierzyn-Koźle
			Głubczyce - Kędzierzyn-Koźle przez Zawiszyce
			Głubczyce - Głogówek przez Zawiszyce
			Głubczyce - Prudnik przez Lubrzę
			Raclawice Śląskie - Racibórz przez Głubczyce
		Euro-Bus Bogdan Kurowski	Głubczyce - Wrocław przez Grodków
Głuchołazy	3 (burmistrz)	"BUS" Jan Dąbrowski	Głuchołazy - Gierłacice
		Arriva Sp. z o.o.	Sławniowice - Stary Las
		Arriva Sp. z o.o.	Podlesie - Głuchołazy
	4 (starosta nyski)	"AUTO FAN" Zbigniew Dąbrowski	Głuchołazy - Nysa
		Arriva Sp. z o.o.	Sławniowice - Nysa przez Głuchołazy
		PKS Nysa Sp. z o.o.	Nysa - Głuchołazy przez Polski Świątów Nysa - Głuchołazy przez Stary Las
	6 (marszałek województwa opolskiego)	Arriva Sp. z o.o.	Prudnik - Podlesie przez Głuchołazy
			Głuchołazy - Opole
			Głuchołazy - Opole
			Głuchołazy - Opole
			Prudnik - Podlesie przez Głuchołazy
			Głuchołazy - Opole przez Prudnik, Lubrzę Głuchołazy - Opole przez Prudnik, Lubrzę
P.P.H.U. LUXURY Tomasz Mróz		Głuchołazy - Wrocław	
	8 (burmistrz)	PKS Sp. z o.o. Brzeg	Grodków - Jaszów
			Grodków - Bąków
			Grodków - Jeszktole
			Grodków - Grodków przez Tarnów Grodkowski
			Grodków - Grodków przez Wójtowice
			Grodków - Grodków przez Żelazna

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)	
Grodków			Grodków - Kobiela przez Wójtowice	
			Grodków - Kobiela przez Wójtowice	
	3 (starosta brzeski)	PKS Sp. z o.o. Brzeg		Brzeg - Grodków PDW przez Bąków
				Brzeg - Grodków PDW przez Pępice-Bąków
				Brzeg - Grodków PDW przez Lipowa
	12 (marszałek województwa opolskiego)	PKS Sp. z o.o. Brzeg		Brzeg - Nysa przez Kolnica-Skoroszyce
				Grodków - Gielczyce
				Brzeg - Nysa przez Bąków
				Brzeg - Nysa przez Lipowa
				Grodków - Gracze
				Grodków - Grodków
			Przewóz Osób Euro-Bus Bogdan Kurowski	Nysa - Wrocław przez Grodków
			Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski	Głubczyce - Wrocław przez Grodków
			P.P.H.U. LUXURY Tomasz Mróz	Nysa - Wrocław przez Grodków
			PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Głucholazy - Wrocław przez Grodków
		OPKS S.A.	Głubczyce - Wrocław przez Grodków	
		Opole - Grodków		
Kietrz	5 (burmistrz)	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Kietrz Kościuszki - Nowy Dwór	
			Kietrz Kościuszki - Pilszcz Szkoła	
			Kietrz Kościuszki - Wojnowice Gospodarstwo	
			Kietrz Rynek - Kietrz Głowackiego przez Ściborzycze Wielkie	
			Pilszcz - Kietrz	
	7 (starosta głubczycki)	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Dzierżkowice - Kietrz	
			Głubczyce PDW - Kietrz Rynek	
			Kietrz - Dzierżkowice przez Pilszcz	
			Branice - Kietrz	
			Głubczyce - Branice przez Kietrz	
			Głubczyce - Kietrz przez Wojnowice	
			Głubczyce - Kietrz przez Branice	

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)
	5 (marszałek województwa opolskiego)	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Opole - Kietrz
			Kietrz - Opole
			Racibórz - Dzierżkowice przez Kietrz
			Racibórz - Branice przez Kietrz
			Racibórz - Branice przez Żerdziny, Kietrz
Korfantów	3 (starosta nyski)	PKS w Nysie Sp. z o.o.	Nysa DA - Korfantów przez Bielice
			Nysa DA - Nysa DA przez Korfantów
			Nysa DA - Rzymkowice przez Korfantów
	4 (marszałek województwa opolskiego)	Arriva Sp. z o.o.	Prudnik - Korfantów przez Lubrzę
			Prudnik - Niemodlin przez Korfantów
			Prudnik - Niemodlin przez Korfantów
		Euro-Bus Bogdan Kurowski	Korfantów - Nysa
Lubrza	8 (starosta prudnicki)	Arriva Sp. z o.o.	Prudnik - Krzyżkowice przez Lubrzę
			Prudnik - Radostynia przez Lubrzę
			Prudnik - Głogówek przez Lubrzę
			Prudnik - Głogówek przez Lubrzę
			Prudnik - Głogówek przez Lubrzę
			Prudnik - Głogówek przez Lubrzę
			Prudnik - Łącznik przez Lubrzę
			Prudnik - Chrzelice przez Lubrzę
	15 (marszałek województwa opolskiego)	Arriva Sp. z o.o.	Prudnik - Niemodlin przez Lubrzę
			Prudnik - Krapkowice przez Lubrzę, Białą
			Prudnik - Korfantów przez Lubrzę
			Kędzierzyn-Koźle - Prudnik przez Lubrzę
			Kędzierzyn-Koźle - Prudnik przez Lubrzę
			Głuchołazy - Opole przez Lubrzę
			Głuchołazy - Opole przez Lubrzę
			Głuchołazy - Opole przez Lubrzę
			Prudnik - Opole przez Lubrzę
			Prudnik - Opole przez Lubrzę
			Głuchołazy - Opole przez Prudnik, Lubrzę

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)
			Głuchołazy - Opole przez Prudnik, Lubrzę
			Prudnik - Kędzierzyn-Koźle przez Lubrzę
		PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Głubczyce - Prudnik przez Lubrzę
		PKS Strzelce Opolskie S.A.	Strzelce Opolskie - Prudnik przez Lubrzę
Łambinowice	1 (starosta nyski)	PKS Nysa Sp. z o.o.	Nysa DA - Nysa DA przez Łambinowice
	33 (burmistrz)	Miejski Zkaład Komunikacji w Nysie Sp. z o.o.	Linia E2 - Nysa - Jarnołów
			Linia E1 - Nysa - Jarnołów
			Linia D2 - Nowowiejska - Nowowiejska
			Linia D1 - Nowowiejska - Nowowiejska
			Linia C2 - Lipowa - Sękowice
			Linia C1 - Lipowa - Sękowice
			Linia B4 - Kępnic - Rusocin
			Linia B3 - Kępnic - Rusocin
			Linia B2 - Kępnic - Rusocin
			30 (starosta nyski)
	Nysa DA - Głuchołazy PDW		
	Nysa DA - Sławonowice Granica		
	Nysa DA - Szklary Kościół		
	Nysa DA - Goworowice		
	Nysa DA - Otmuchów ul. Mickiewicza przez Wójcice		
	Nysa DA - Otmuchów ul. Mickiewicza przez Kałków		
	Nysa DA - Łąka przez Kałków		
	Nysa DA - Sarnowice przez Otmuchów		
	Nysa DA - Gościce		
	Nysa DA - Kamienica Skrzyżowanie		
Nysa DA - Rzymiany			
Nysa DA - Nysa DA przez Frączków			
Nysa DA - Chróścina Szkoła			
Nysa DA - Czarnolas			
Nysa DA - Sidzina			

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)
Nysa			Nysa DA - Korfantów
			Nysa DA - Nysa DA przez Łambinowice
			Nysa DA - Rzymkowice
			Nysa DA - Pleśnica
		Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski	Nysa - Paczków
			Głucholazy - Nysa
		Euro-Bus Bogdan Kurowski	Lipniki - Nysa
			Szklary - Nysa
			Korfantów - Nysa
		"TRANS EKSPRES" Rafał Cholewiński	Otmuchów DA - Nysa DA
			Otmuchów DA - Nysa DK
			Otmuchów - Nysa
			Otmuchów DA - Nysa ul. Radziewiczówny
		Arriva Sp. z o.o.	Sławniowice - Nysa
		18 (marszałek województwa opolskiego)	Arriva Sp. z o.o.
			Prudnik Nysa
			Prudnik - Nysa przez Rudziczka
	Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski		Nysa - Wrocław przez Skoroszyce
			Nysa - Wrocław przez Skoroszyce, Grodków
	Euro-Bus Bogdan Kurowski		Korfantów - Nysa
			Nysa - Nowaki
			Nysa - Wrocław przez Skoroszyce
			Nysa - Wrocław przez Skoroszyce, Grodków
			Głubczyce - Wrocław przez Nysa
	Hefeline Sp. z o.o.		Nysa - Warszawa
	P.P.H.U. LUXURY Tomasz Mróz		Głucholazy - Wrocław przez Nysę
	OPKS S.A.	Nysa - Opole	
PKS Brzeg Sp. z o.o.		Brzeg - Nysa przez Grodków, Skoroszyce	
		Brzeg - Nysa przez Skoroszyce	
		Brzeg - Nysa przez Grodków	

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)
		PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Głubczyce - Wrocław przez Nysa
		PKS Nysa Sp. z o.o.	Nysa - Opole
Otmuchów	2 (burmistrz)	"TRANS EKSPRES" Rafał Cholewiński	Otmuchów - Otmuchów przez Nieradowice
		Szewczuk Tadeusz Przewozy Autokarowe "Otmuchów"	Otmuchów - Otmuchów przez Starowice
	10 (starosta nyski)	PKS Nysa Sp. z o.o.	Nysa DA - Otmuchów ul. Mickiewicza PDW przez Wójcice
			Nysa DA - Otmuchów ul. Mickiewicza PDW przez Kałków
			Nysa DA - Sarnowice przez Otmuchów
			Nysa DA - Gościce przez Otmuchów ul. Mickiewicza
			Nysa DA - Kamienica Skrzyżowanie przez Otmuchów
		Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski	Nysa - Paczków przez Otmuchów
		"TRANS EKSPRES" Rafał Cholewiński	Otmuchów - Nysa przez Wójcice
			Otmuchów - Nysa przez Meszno
Otmuchów - Nysa Grądy			
Otmuchów DA - Nysa ul. Radziewiczówny			
Paczków	2 (burmistrz)	USŁUGI TRANSPORTOWE AUTO - KOMIS SKUP - SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW POŚREDNICTWO ZYGMUNT JÓZEF	Paczków - Gościce - Paczków
			Paczków - Lisie Kąty - Paczków - Kozielno
	3 (starosta nyski)	Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski	Nysa - Paczków
		PKS Nysa Sp. z o.o.	Nysa - Kamienica przez Paczków
Nysa - Gościce przez Paczków			
	8 (burmistrz)	Arriva Sp. z o.o.	Prudnik ul. Wiejska - Prudnik ul. Chopina
			Prudnik DA - Niemysłowice 2
			Prudnik DA - Piorunkowice
			Prudnik DA - Rudziczka Szkoła
			Prudnik DA - Nowa Wieś - Wieszczyzna
			Prudnik DA - Szybowice Szkoła

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)	
Prudnik	16 (starosta prudnicki)	Arriva Sp. z o.o.	Prudnik DA - Mieszkowice I	
			Prudnik ul. Wiejska - Moszczanka Szkoła nż.	
			Prudnik - Chrzelice przez Lubrzę	
			Prudnik - Chrzelice przez Prężynkę	
			Prudnik - Radostynia przez Prężynę	
			Prudnik - Józefów	
			Prudnik - Radostynia przez Dytmarów	
			Prudnik - Trzebina strażnica	
			Prudnik - Krzyżkowice przez Jasionę	
			Prudnik - Krzyżkowice przez Lubrzę	
			Prudnik - Głogówek przez Lubrzę	
			Prudnik - Głogówek przez Dobroszewice	
			Prudnik - Głogówek przez Żabnik	
			Prudnik - Głogówek	
			Prudnik - Głogówek przez Olszynkę	
			Prudnik - Radostynia	
	Prudnik - Łącznik			
	Prudnik - Głogówek przez Zawadę			
			Arriva Sp. z o.o.	Prudnik - Korfantów
				Prudnik - Kędzierzyn-Koźle
				Prudnik - Przechód
				Prudnik - Niemodlin
				Prudnik - Jarnołtówek
				Prudnik - Opole
				Prudnik - Opole
				Prudnik - Podlesie
				Prudnik - Kędzierzyn-Koźle
				Prudnik - Kędzierzyn-Koźle
				Prudnik - Podlesie
				Prudnik - Niemodlin
				Prudnik - Nysa

ZAŁĄCZNIK 8B - Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej

Gmina/powiat	Ilość wydanych zezwoleń/ podmiot wydający zezwolenie	Nazwa przewoźnika	Relacje (wg. wydanych zezwoleń)
	28 (marszałek województwa opolskiego)		Prudnik - Nysa
			Prudnik - Krapkowice
			Prudnik - Niemodlin
			Kędzierzyn-Koźle - Prudnik
			Kędzierzyn-Koźle - Prudnik
			Kędzierzyn-Koźle - Prudnik przez Bytków
			Kędzierzyn-Koźle - Nysa przez Prudnik
			Głucholazy - Opole przez Prudnik
			Głucholazy - Opole przez Prudnik
			Głucholazy - Opole przez Prudnik
			Głucholazy - Opole przez Prudnik
		PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	Głubczyce - Prudnik przez Lubrzę
		PKS Strzelce Opolskie S.A.	Głubczyce - Wrocław przez Prudnik
	Strzelce Opolskie - Prudnik przez Lubrzę		
Skoroszyce	2 (wójt)	PKS Brzeg Sp. z o.o.	Stary Grodków - Czarnolas przez Skoroszyce
			Sidzina - Skoroszyce
	8 (marszałek województwa opolskiego)	Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski	Nysa - Wrocław przez Skoroszyce
			Nysa - Wrocław przez Skoroszyce, Grodków
		Euro-Bus Bogdan Kurowski	Nysa - Wrocław przez Skoroszyce
			Nysa - Wrocław przez Skoroszyce, Grodków
		P.P.H.U. LUXURY Tomasz Mróz	Głubczyce - Wrocław przez Skoroszyce
			Głucholazy - Wrocław przez Skoroszyce
	PKS Brzeg Sp. z o.o.		Brzeg - Nysa przez Grodków, Skoroszyce
			Grodków - Giełczyce przez Skoroszyce

Załącznik 8C - Inwentaryzacja przewozów szkolnych - 2015 r.

Lp gminy	Gmina	Lp	rodzaj przewozu	charakter przewozu (regularny, okazjonalny)	częstotliwość przewozów	koszty organizowania przewozów w skali roku	sposób finansowania	liczba wozokilometrów (w ciągu roku)	liczba przewożonych osób w ciągu roku	Inne informacje/ uwagi/ komentarze
1	Korfantów	1	dowóz uczniów z terenu Gminy Korfantów do ZSP w Korfantowie, oraz Gimnazjum w Korfantowie rok 2015	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	159 277,74 zł	z budżetu Gminy	45 875	ok. 140	przewóz realizowany 2 autobusami 43 os. w godzinach porannych 1 kurs do miejscowości obowodu Zespołu Szkolno - Przedszkolnego w Korfantowie oraz Gimnazjum w Korfantowie natomiast na odwozach miały miejsce 2 kursy do każdej miejscowości wspomnianego obowodu
1	Korfantów	2	dowóz uczniów z terenu Gminy Korfantów do ZSP w Korfantowie, ZSP w Przechodzie, ZSP w Ścinawie Małej oraz Gimnazjum w Korfantowie rok 2015	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	254 888,22 zł	z budżetu Gminy	76 061	ok. 230	przewóz realizowany 3 autobusami (56 os., 56 os., 30 os.) w godzinach porannych 1 kurs do miejscowości obowodu Zespołu Szkolno - Przedszkolnego w Korfantowie, ZSP w Przechodzie, ZSP w Ścinawie Małej oraz Gimnazjum w Korfantowie natomiast na odwozach miały miejsce 2 kursy do każdej miejscowości wspomnianego obowodu
1	Korfantów	3	dowóz uczniów niepełnosprawnych z terenu Gminy Korfantów do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	87 895,06 zł	z budżetu Gminy	35 151	14	przewóz realizowany autobusem 9 os. w godzinach porannych (2 kursy) oraz 2 kursy na odwozach w godzinach popołudniowych
2	Lambinowice	1	Dowóz uczniów i dzieci z miejscowości Szadurczyce, Dworzysko, Malerzowice, Bielice, Okopy, Sowin, Wierzbie do szkół podstawowych i przedszkoli w miejscowości Bielice i Lambinowice oraz do Gimnazjum w Lambinowicach	regularny-specjalny	w dni nauki szkolnej	101 721,84 zł	z budżetu gminy	30 051	201	Przewóz realizowany przez przewoźnika wyłonionego w przetargu. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
2	Lambinowice	2	Dowóz uczniów niepełnosprawnych z miejscowości Lasocice, Piątkowice, Jasienica Dolna, Budzieszowice, Lambinowice, Bielice, Malerzowice W., Wierzbie, Sowin i Dworzysko do szkół specjalnych w Nysie	regularny-specjalny	w dni nauki szkolnej	79 818,30 zł	z budżetu gminy	38 433	18	Przewóz realizowany przez przewoźnika wyłonionego w przetargu, autobusem dostosowanym do ilości przewożonych uczniów. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
2	Lambinowice	3	Dowóz uczniów i dzieci z miejscowości Lasocice, Piątkowice, Jasienica Dolna, Mańkowice, Drogoszew i Budzieszowice do szkół podstawowych i przedszkoli w miejscowości Jasienica Dolna i Lambinowice oraz do Gimnazjum w Lambinowicach	regularny-własny	w dni nauki szkolnej	134 035,80 zł	z budżetu gminy	39 264	151	Przewóz realizowany przez ZGK autobusem stanowiącym własność gminy. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
2	Lambinowice	4	Przewóz uczniów szkół Gminy Lambinowice na zawody i zajęcia sportowe zgodnie z harmonogramem rozgrywek sportowych i sukcesami uczniów w eliminacjach	okazjonalny	zgodnie z terminami rozgrywek spotowych i planem pracy szkół	15 080,00 zł	z budżetu gminy	brak danych	brak danych	Przewozy organizowane przez koordynatora sportu szkolnego, autobusami i busami w wielkości dostosowanej do ilości przewożonych uczniów; od 9 do 55. Jest to najczęściej transport zlecony do: Nisy, Opola, Głubczyca, Głucholaz; Kędzierzyna, Prudnika lub na terenie gminy, w związku z zakwalifikowaniem się na zawody krajowe był jednorazowy wyjazd uczniów do Elbląga.
3	Otmuchów	1	1. Dowóz dzieci do Gimnazjum w Otmuchowie z miejscowości: Ulanowice, Malerzowice Małe, Grądy, Krakówkowice, Ratnowice, Rysiwice, Siedlec, Goraszowice, Śliwica, Piotrowice Nyskie, Starowice, Wierzbno, Zwanowice, Jarnołtów, Łąka, Jodłów, Buków, Jasienica Góra, Lubiatów, Nieradowice 2. Dowóz dzieci do Szkoły Podstawowej w Otmuchowie z miejscowości: Nieradowice, Sarnowice 3. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Kalkowie z miejscowości: Zwanowice, Wierzbno, Piotrowice Nyskie, Broniszowice, Buków, Kwiatków, Jodłów, Łąka, Śliwice 4. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Mesznie z miejscowości: Jasienica Góra, Piotrowice Nyskie, Krakówkowice, Ratnowice, Śliwice, Zwierzyniec 5. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Grądach z miejscowości: Rysiwice, Malerzowice Małe, Ulanowice, Starowice, Goraszowice, Siedlec, Nieradowice 6. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Jarnołtowie z miejscowości: Łąka, Wierzbno, Kijów, Kalków, Jodłów, Buków, Broniszowice, Piotrowice Nyskie 7. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Maciejowicach z miejscowości: Janowa, Lubiatów, Lasowice 8. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Wójcicach z miejscowości: Suszkowice	regularny	codziennie	439 560,00 zł	z budżetu gminy	5 autobusów / 111 000 km	176526 (467 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	przewóz realizowany był 5 autobusami o liczbie miejsc powyżej 50
3	Otmuchów	2	Dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Nysie z miejscowości: Otmuchów, Malerzowice Małe, Starowice, Samowice, Wójcice, Suszkowice, Łąka, Buków, Wierzbno, Piotrowice Nyskie, Ratnowice, Jasienica Góra, Jodłów, Lubiatów	regularny	codziennie	72 900,00 zł	z budżetu gminy	39 900	9828(26 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	Przewóz realizowany był 1 autobusem o liczbie miejsc 7
3	Otmuchów	3	1. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Kalkowie z miejscowości: Zwanowice, Wierzbno, Broniszowice, Buków, Kwiatkowa. 2. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Jarnołtowie z miejscowości: Kijów, Łąka, Jodłów. 3. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Jasienicy Górnej z miejscowości: Piotrowice Nyskie.	regularny	codziennie	48 400,00 zł	z budżetu gminy	29 400	23436(62 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	Przewóz realizowany był 1 autobusem o liczbie miejsc 7
3	Otmuchów	4	Przewóz dzieci na uroczystości szkolne, zawody sportowe, konkursy, basen, kino, teatr itp...	nieregularny	okazjonalnie	15 680,00 zł	z budżetu gminy	3960	brak danych	Przewóz realizowany był przez autobusy wykonujące przewozy regularne uczniów do szkół
4	Paczków	1	Dowóz dzieci i młodzieży szkolnej z miejscowości: Dziewiętlice, Gościce, Kamienica, Kozielnio, Głęboka, Pomianów Dolny, Książ, Lisie Kąty, Stary Paczków, Ścibórz, Trzeboszowice, Ujeździec, Unikowice, wiałomowa do Gimnazjum Publicznego w Paczkowie, Niepublicznego Gimnazjum Stowarzyszeniowego w Paczkowie, Szkoły Podstawowej Nr 2 i 3 w Paczkowie, Zespołu Szkolno - Przedszkolnego w Trzeboszowicach, Publicznego Przedszkola Nr 3 w Paczkowie oraz Publicznego Przedszkola w Wiałomowej według opracowanego harmonogramu na rok szkolny 2015/2016	regularny	codziennie	255 163,35 zł	z budżetu gminy	60588	387	Przewóz realizowany sześcioma autobusami, o pojemności przewozu osób maksymalnie 54, w godzinach porannych z każdej miejscowości zamieszkania do szkół odbywają się 2 kursy jako dowóz i odwóz.
4	Paczków	2	Dowóz autobusem przystosowanym do przewozu dzieci i młodzieży niepełnosprawnej do Szkoły Specjalnej w Nysie ul. Grodkowska 54, do PG w Paczkowie z Kamienicy, Dziewiętlic.	specjalny	codziennie	31 220,46 zł	z budżetu gminy	29 769	14	Przewóz realizowany autobusem PFRON przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych, o pojemności przewozu osób maksymalnie 19 osób +1 w godzinach porannych i popołudniowych z Paczkowa, Dziewiętlic, Kamienicy do szkół (dowóz i odwóz).
5	Prudnik	1	dowóz dzieci do szkół g. Prudnik	regularny	w dni nauki	290 475,00 zł	z budżetu gminy	4742 os.km. Dziennie	357 uczniów dziennie	przewóz realizowany przez przewoźnika ARRIVA Sp.z o.o. W ramach biletów miesięcznych
5	Prudnik	2	przewóz niepełnosprawnego usznia do szkoły specjalnej	regularny	w dni nauki	27 443,00 zł	z budżetu gminy	61 km dziennie	1 uczeń	przewóz realizowany wspólnie z trzema gminami. Koszty proporcjonalne
5	Prudnik	3	przewóz uczniów niepełnosprawnych	regularny	w dni nauki	9 707,00 zł	z budżetu gminy	55 km dziennie	5 uczniów	przewóz realizowany przez rodziców
5	Prudnik	4	przewóz niepełnosprawnych uczniów	regularny	w dni nauki	26 740,00 zł	z budżetu gminy	60 km dziennie	2 uczniów	opieka nad uczniami i ich przewóz realizowany przez upr. Przewoźnika
5	Prudnik	5	przewozy dodatkowe	nie regularne	z potrzebami	23 250,00 zł	z budżetu gminy	7 358	52 przejazdy	przejazdy na zawody sportowe i kolonie, średnio 13 uczniów
5	Prudnik	6	przewóz pasażerów komunikacji miejskiej w obrębie miasta Prudnik	regularny	w dni powszednie, soboty	202 176,00 zł	z budżetu gminy	56 876	138 588	przewóz autobusem przystosowanym do komunikacji miejskiej

ZAŁĄCZNIK 8C - Inwentaryzacja przewozów szkolnych - 2015 r.

Lp gminy	Gmina	Lp	rodzaj przewozu	charakter przewozu (regularny, okazjonalny)	częstotliwość przewozów	koszty organizowania przewozów w skali roku	sposób finansowania	liczba wozokilometrów (w ciągu roku)	liczba przewożonych osób w ciągu roku	inne informacje/ uwagi/ komentarze
6	Głubczyce	1.	Dowóz uczniów do Szkół Podstawowych i Gimnazjum: 1. Dowóz dzieci z miejscowości Gadzowice, Gołuszowice, Dobieszów, Równe, Widok, Debrzyca, Grobniki, Gł-ce Sady, Lwoviany, Nowy Roznów, Kwiatonów, Tarnkowa, Ściborzycze, Mokra Kolonia, Stara Wieś do Gimnazjum 1 w Głubczycach 2. Dowóz dzieci z miejscowości Gł-ce Sady, Kwiatonów, Lwoviany, Gł-ce las, Nowy Roznów, Równe, Stawosów, Tarnkowa do Szkoły Podstawowej Nr 1 w Głubczycach 3. Dowóz dzieci z miejscowości Grobniki, Widok, Debrza do Szkoły Podstawowej Nr 2 w Głubczycach 4. Dowóz dzieci z miejscowości Dobieszów, Równe, Pielgrzymów do Publicznej Szkoły Podstawowej w Gołuszowicach 5. Dowóz dzieci z miejscowości Debrzyca, Widok do Szkoły Podstawowej w Grobnikach 6. Dowóz dzieci z miejscowości Pomorzowicki, Pomorzowice, Ściborzycze Małe , Kietlice do Publicznej Szkoły Podstawowej w Klisinie 7. Dowóz dzieci z miejscowości Zubrzyce, Krasne Pole do Przedszkola w Zopowach 8. Dowóz dzieci z miejscowości Nowa Wieś Gł., Bernaciec, Bernaciec Górne, Krzyżowice, Nowe Gołuszowice, Bogdanowice Kol., do Zespołu Szkół w Bogdanowicach 9. Dowóz dzieci z miejscowości Nowe Sady, Zawiszyce, Królów, Ściborzycze Małe, Klisino, Biernatów, Pomorzowice do Zespołu Szkół w Lisiejącach 10. Dowóz dzieci z miejscowości Radynia, Braciszów, Lenarcice, Ciermiejące, Chróstno, Radynia, Opawica, Mokra Kol., Mokra, Zubrzyce, Zopowy Osiedle, Krasne Pole, Chomiąża do Zespołu Szkół w Pietrowicach	regularny	w dni szkolne	546 225,30 zł	546 225 z budżetu gminy	190 716	6 092	przewóz (dowóz uczniów do szkół i odwóz do miejsca zamieszkania) realizowany autobusem PKS w Głubczycach w sieci komunikacyjnej Gminy Głubczyce na podstawie zakupionych biletów miesięcznych szkolnych dla dojeżdżających uczniów
6	Głubczyce	2.	Dowóz dzieci niepełnosprawnych do szkół	własny	w dni szkolne	70 740,00 zł	70 740 z budżetu gminy	25 884	21	przewóz dzieci niepełnosprawnych realizowany busem mieszczącym max. 9 osób
7	Grodków	1.	Dowóz i odwóz dzieci do szkół	regularny	codziennie	897 351,61 zł	całość z budżetu gminy	196 545	871	przewozy wykonywane przez 7 autobusów jeden wykonuje około 150 km miesięcznie
7	Grodków	2.	Przewóz niepełnosprawnego dziecka Grodków Mikosów	regularny	codziennie	42 000,00 zł	z budżetu Gminy	27 648	1	przewóz dziecka niepełnosprawnego busem o oszczędności
8	Skoroszyce	1	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Stary Grodków, Chróścina Zaczęce, Pniewie i Chróścina do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Chróscinie i Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	27 704,00 zł	budżet gminy	13 360	15 044	
8	Skoroszyce	2.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Czarnolas do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	15 912,00 zł	budżet gminy	10 100	8 648	
8	Skoroszyce	3.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Mroczkowa do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	11 952,00 zł	budżet gminy	6 800	6 580	
8	Skoroszyce	4.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Brzeziny do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	14 792,00 zł	budżet gminy	8 500	8 084	
8	Skoroszyce	5.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Makowice do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	4 432,00 zł	budżet gminy	3 000	2 256	
8	Skoroszyce	6.	dowóz i dzieci z miejscowości Sidzina i Gielczyce do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	15 872,00 zł	budżet gminy	4 500	8 648	
8	Skoroszyce	7.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Gielczyce do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Sidzynie	regularny	w dni nauki szkolnej	2 320,00 zł	budżet gminy	0	1 316	
8	Skoroszyce	8.	dowóz dzieci z miejscowości Stary Grodków, Pniewie, Chróścina, Skoroszyce, Czarnolas, Gielczyce i Makowice do Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	40 000,00 zł	budżet gminy	37 000	3 384	
8	Skoroszyce	9.	przewóz uczniów na zawody sportowe i inne	okazjonalny	w dni nauki szkolnej	14 000,00 zł	budżet gminy	około 5000	około 1000	
9	Kietrz	1	dowóz dzieci i młodzieży do szkół na terenie Gminy Kietrz	regularny	codziennie	241 862,00 zł	całość finansowana z budżetu gminy	-	ok. 275 osób	Liczba dzieci ulegała zmianie w trakcie roku szkolnego, dlatego jest to liczba średnia z całego roku. Dzieci i młodzież szkolna są dowożone do poszczególnych szkół gimbusami na poszczególnych trasach. Trasy dowozu: PSP z OP w Dzierżysławiu - Lubotyń PSP z OP w Nasiedlu - Nasiedle Nowy Dwór, Gniewkowiec, Chróścielów, Ludmierzyce PSP z OP Pilszcz - Pilszcz Osiedle ZSP Kietrz - Rozumice, Kozłowski, Krotoszyn ZSP Nowa Cerekwia- Wojnowice wieś, Wojnowice PGR, Rogożany ZS Publiczne Gimnazjum w Kietrzu - Dzierżysław, Lubotyń, Ściborzycze Wielkie, Rozumice, Chróścielów, Nasiedle, Rogożany, Wojnowice, Wojnowice PGR, Pilszcz, Pilszcz Osiedle, Nowa Cerekwia, Ludmierzyce, Kozłowski, Krotoszyn.
9	Kietrz	2	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Ośrodka Szkolno-Wychowawczego do Głubczyc	regularny	codziennie	44 491,00 zł	całość finansowana z budżetu gminy	-	6	Dowóz polegał na tym, że przewoźnik odbierał dzieci z miejsca zamieszkania: z Nowej Cerekwi, Pilszcza , Dzierżysławia oraz z Kietrza i odwoził do ośrodka w Głubczycach, a następnie z powrotem do miejsca zamieszkania.
10	Branice	1	Dowóz dzieci z 20 miejscowości Gminy Branice	regularny	codziennie	332 000,00 zł	332000 z budżetu gminy	-	61 404,00 zł	
10	Branice	2	Dowóz osób niepełnosprawnych	regularny	codziennie	48 000,00 zł	48000 z budżetu gminy	-	1 032,00 zł	
11	Głucholazy	1	Dzieci i uczniowie dowożeni są z 17 sołectw gminy do szkół i przedszkoli w Głucholazach oraz do szkoły specjalnej w Nysie. Przewóz zaplanowano na 5 tras: I - kierunek Stary Las-Głucholazy, II - Sławonowice-Głucholazy, III - Bodzanów-Głucholazy(Markowice, Wilamowice, Nowy Św.), IV - Podlesie-Głucholazy, V - Głucholazy-Nysa	regularny	w dni robocze	574 726,70 zł	całość z budżetu gminy	134 200	50 000	Umowa zawarta na trzy lata szkolne wg umowy (3 lata) 1.724.180,09 zł całkowity koszt za te 3 lata umowa z Firmą ARRIVA od 02.09.2013r. do 24.06.2016r. Na każdej trasie są dwa kursy rano i dwa na powrocie. Do szkoły specjalnej w Nysie - kurs rano i 1 kurs powrotny.
11	Głucholazy	2	przewóz dzieci na basen w Czechach	okazjonalny-regularny	10 kolejnych np. poniedziałków	11 200,00 zł	11 200,00zł z budżetu gminy	1 880	1 430	przewóz częściowo realizowany jest przez Firmę ARRIVA(umowa jw.) przewoźnika czeskiego. Wozokilometry i liczbę osób przeleczono przez 10 kursów
12	Lubrza	1	1. dowóz i odwóz uczniów z miejscowości: Jasiona, Prężynka, Olszynka, Stoków, Łaskowice, Nowy Browiniec, Dobroszewice, Dytmarów, Krzyżkowice, Skrzypiec, Trzeźbina do Zespołu Publicznych Szkół w Lubrzy	regularny	codziennie	222 551,00 zł	w całości z budżetu gminy	44 000 (dotyczy dowozu do ZPS w Lubrzy, NSP Dytmarów i GPP)	31 800	przewóz realizowany dwoma autobusami gminnymi o pojemności 59 i 54 miejsca
12	Lubrza	2	dowóz i odwóz uczniów z miejscowości: Trzeźbina, Krzyżkowice, Skrzypiec do Niepublicznej Szkoły Podstawowej w Dytmarowie	regularny	codziennie		w całości z budżetu gminy	j.w.	4 400	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 59 miejsc
12	Lubrza	3	dowóz dzieci z miejscowości: Jasiona, Prężynka, Dobroszewice, Olszynka, Łaskowice, Stoków do Gminnego Przedszkola Publicznego w Lubrzy	regularny	codziennie		w całości z budżetu gminy	j.w.	6 200	przewóz realizowany dwoma autobusami gminnymi o pojemności 59 i 54 miejsca
12	Lubrza	4	dowóz dzieci z miejscowości: Krzyżkowice i Skrzypiec do Gminnego Przedszkola Publicznego w Lubrzy, oddział zamiejscowy w Dytmarowie	regularny	codziennie		w całości z budżetu gminy	j.w.	1 800	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 59 miejsc
12	Lubrza	5	przewóz uczniów na basen	regularny	jedyn raz w tygodniu		w całości z budżetu gminy	660	1 320	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 54 miejsc
12	Lubrza	6	przewóz uczniów do kina, teatru, itp.	okazjonalnie	dwa, trzy razy w miesiącu		w całości z budżetu gminy	2 000	1 000	przewóz realizowany dwoma autobusami gminnymi o pojemności 59 i 54 miejsca
12	Lubrza	7	przewóz ucznia niepełnosprawnego(autyzm) do Szkoły Specjalnej w Kup	regularny	codziennie		33 070,49 zł	w całości z budżetu gminy	1 580	1

ZAŁĄCZNIK 8C - Inwentaryzacja przewozów szkolnych - 2015 r.

Lp gminy	Gmina	Lp	rodzaj przewozu	charakter przewozu (regularny, okazjonalny)	częstotliwość przewozów	koszty organizowania przewozów w skali roku	sposób finansowania	liczba wozokilometrów (w ciągu roku)	liczba przewożonych osób w ciągu roku	inne informacje/ uwagi/ komentarze
13	Nysa	1	dotatkowy kurs dla uczniów SP 1 w Nysie na trasie Nysa - Sekowice	regularny	w dni nauki szkolnej	16 602,00 zł	budżetu gminy	brak danych	25 uczniów dziennie	koszt przewozu nie obejmuje wynagrodzenia opiekuna dla uczniów, przewóz realizowany przez MZK Nysa
13	Nysa	2	dowóz zamknięty dla uczniów ZSS w Nysie na trasie Nysa - Hanuszów	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych w GZO	45 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
13	Nysa	3	dowóz zamknięty dla uczniów ZS-P Niwnicy na trasie Niwnica - Wierzblicze i Niwnica - Wyszków Śląski , Kubicze	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych w GZO	57 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
13	Nysa	4	dowóz zamknięty dla uczniów gimn. nr 1 w Nysie na trasie Nysa - Lipowa	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych w GZO	25 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
13	Nysa	5	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych w GZO	35 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
13	Nysa	6	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	60 056,00 zł	budżet gminy	150 km dziennie	10 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez firmę zewnętrzną, płatność dokonywana przez GZO w Nysie, w koszcie przewozu nie ujęto wynagrodzenia dla opiekunów dla uczniów
13	Nysa	7	dowóz dziecka niepełnosprawnego do Specjalnego Ośrodka w Raciborzu	regularny	dwa razy w tygodniu			400 km tygodniowo	1 uczeń	dowóz realizowany przez GZO

Załącznik 8C - Inwentaryzacja przewozów szkolnych - 2014 r.

Lp gminy	Gmina	Lp	rodzaj przewozu	charakter przewozu (regularny/okazjonalny)	częstotliwość przewozów	koszty organizowania przewozów w skali roku	sposób finansowania	liczba wozokilometrów (w ciągu roku)	liczba przewożonych osób w ciągu roku	inne informacje/ uwagi/ komentarze
1	Kietrz	1	dowóz dzieci i młodzieży do szkół na terenie Gminy Kietrz	regularny	codziennie	257 298,00 zł	całość finansowana z budżetu gminy	-	ok. 280 osób	Liczba dzieci ulegała zmianie w trakcie roku szkolnego, dlatego to liczba średnia z całego roku. Dzieci i młodzież szkolna są dowożone do poszczególnych szkół gimnazjów na poszczególnych trasach. Trasy dowozu: PSP z OP w Dzierzysławiu - Lubożyń PSP z OP w Nasiedlu - Nasiedle Nowy Dwór, Gnieńkowice, Chróścielów, Ludmierzyce PSP z OP Płacza - Płacza Osiedle ZSP Kietrz - Rozumice, Kozłówek, Krotoszyn ZSP Nowa Cerekwia - Wojnowice wieś, Wojnowice PGR, Rogożany ZS Publiczne Gimnazjum w Kietrz - Dzierzysław, Lubożyń, Soborzycze Wielkie, Rozumice, Chróścielów, Nasiedle, Rogożany, Wojnowice, Wojnowice PGR, Płacza, Płacza Osiedle, Nowa Cerekwia, Ludmierzyce, Kozłówek, Krotoszyn.
1	Kietrz	2	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Ośrodka Szkolno-Wychowawczego do Głubczyc	regularny	codziennie	37 912,00 zł	całość finansowana z budżetu gminy	-	6	Dowóz polegał na tym, że przewodnik odbierał dzieci z miejsca zamieszkania z Nowej Cerekwi, Płacza, Dzierzysławia oraz z Kietrza i odwoził do ośrodka w Głubczycach, a następnie z powrotem do miejsca zamieszkania.
2	Korfantów	1	dowóz uczniów z terenu Gminy Korfantów do ZSP w Korfantowie, oraz Gimnazjum w Korfantowie rok 2014	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	162 179,86 zł	budżet Gminy	45 061	ok. 140	Przewóz realizowany 2 autobusami 43 os. w godzinach porannych 1 kurs do miejscowości obwodowej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Korfantowie oraz Gimnazjum w Korfantowie natomiast na odwozach miały miejsce 2 kursy do każdej miejscowości wspomnianego obwodu
2	Korfantów	2	dowóz uczniów z terenu Gminy Korfantów w Przechodzie, ZSP w Ścinawie Małej oraz Gimnazjum w Korfantowie rok 2014	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	267 182,03 zł	budżet Gminy	74 905	ok. 230	Przewóz realizowany 3 autobusami (56 os., 56 os., 30 os.) w godzinach porannych 1 kurs do miejscowości obwodowej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Korfantowie, ZSP w Przechodzie, ZSP w Ścinawie Małej oraz Gimnazjum w Korfantowie natomiast na odwozach miały miejsce 2 kursy do każdej miejscowości wspomnianego obwodu
2	Korfantów	3	dowóz uczniów niepełnosprawnych z terenu Gminy Korfantów do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	82 015,47 zł	budżet Gminy	32 290	12	Przewóz realizowany autobusem 9 os. w godzinach porannych (2 kursy) oraz 2 kursy na odwozach w godzinach popołudniowych
3	Lambinowice	1	Dowóz uczniów i dzieci z miejscowości Szadurczyce, Dworajsko, Malerzowice, Bielice, Okopy, Sowiń, Wierzbie do szkół podstawowych i przedszkoli w miejscowości Bielice i Lambinowice oraz do Gimnazjum w Lambinowicach	regularny-specjalny	w dni nauki szkolnej	105 981,20 zł	budżet Gminy	28 180	175	Przewóz realizowany przez przewoźnika wykonanego w przetrzagu. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
3	Lambinowice	2	Dowóz uczniów niepełnosprawnych z miejscowości Jasienica Doła, Budziszowice, Lambinowice, Sowiń, Wierzbie, Dworzajsko, Malerzowice W. do szkół specjalnych w Nysie	regularny-specjalny	w dni nauki szkolnej	75 037,50 zł	budżet Gminy	31 736	15	Przewóz realizowany przez przewoźnika wykonanego w przetrzagu, busem dostawowym do ilości przewożonych uczniów. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
3	Lambinowice	3	Dowóz uczniów i dzieci z miejscowości Łasowice, Piętkowice, Jasienica Doła, Małkowice i Budziszowice do szkół podstawowych i przedszkoli w miejscowości Jasienica Doła i Lambinowice oraz do Gimnazjum w Lambinowicach	regularny-własny	w dni nauki szkolnej	148 361,50 zł	budżet Gminy	39 264	155	Przewóz realizowany przez ZGK autobusom stanowiącymi własność Gminy. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
3	Lambinowice	4	Przewóz uczniów szkół Gminy Lambinowice na zawody i zajęcia sportowe zgodnie z harmonogramem rozgrywek sportowych i sukcesami uczniów w eliminacjach	okazjonalny	zgodnie z terminami rozgrywek sportowych i planem pracy szkół	20 220,30 zł	budżet Gminy	brak danych	brak danych	Przewozy organizowane przez koordynatora sportu szkolnego, autobusami i busami w wielkości dostosowanej do ilości przewożonych uczniów; od 9 do 55. Jest to najczęściej transport zlecony do; Nysy, Opola, Głubczyc, Głucholaz, Kędzierzyna, Prudnika lub na terenie gminy, w związku z zakwalifikowaniem się na zawody krajowe był jednorazowy wyjazd uczniów do Elbląga.
4	Otmuchów	1	1. Dowóz dzieci do Gimnazjum w Otmuchowie z miejscowości: Ulanowice, Malerzowice Małe, Grądy, Krakówkowie, Ratnowice, Rysowice, Siedlec, Goraszowice, Śliwica, Piotrowice Nyskie, Starowice, Wierzbno, Zwanowice, Jarnołtów, Łąka, Jodłów, Buków, Jasienica Górna, Lubiatów, Nieradowice 2. Dowóz dzieci do Szkoły Podstawowej w Otmuchowie z miejscowości: Nieradowice, Sarnowice 3. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Kałkowie z miejscowości: Zwanowice, Wierzbno, Piotrowice Nyskie, Broniszowice, Buków, Kwiatkowsko, Jodłów, Łąka, Śliwica 4. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Meszynie z miejscowości: Jasienica Górna, Piotrowice Nyskie, Krakówkowie, Ratnowice, Śliwica, Zwierzyniec 5. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Grądach z miejscowości: Rysowice, Malerzowice Małe, Ulanowice, Starowice, Goraszowice, Siedlec, Nieradowice 6. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Jarnołtowie z miejscowości: Łąka, Wierzbno, Kijów, Kałków, Jodłów, Buków, Broniszowice, Piotrowice Nyskie 7. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Maciejowicach z miejscowości: Janowa, Lubiatów, Łasowice 8. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Wójciach z miejscowości: Suszkowice	regularny	codziennie	439 500,00 zł	budżet Gminy	5 autobusów/111 000 kilometrów	178794 (473 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	przewóz realizowany był 5 autobusami o liczbie miejsc powyżej 50
4	Otmuchów	2.	Dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Nysie z miejscowości: Otmuchów, Malerzowice Małe, Starowice, Sarnowice, Wójcice, Suszkowice, Buków, Piotrowice Nyskie, Ratnowice, Jasienica Górna, Jodłów, Lubiatów	regularny	codziennie	68 200,00 zł	budżet Gminy	36 900	10584(28 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	Przewóz realizowany był 1 busem o liczbie miejsc 7
4	Otmuchów	3.	1. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Kałkowie z miejscowości: Zwanowice, Wierzbno, Broniszowice, Buków, Kwaśkowna 2. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Jarnołtowie z miejscowości: Kijów, Łąka, Jodłów 3. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Meszynie Górnej z miejscowości: Piotrowice Nyskie	regularny	codziennie	50 600,00 zł	budżet Gminy	29 900	25704(68 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	Przewóz realizowany był 1 busem o liczbie miejsc 7
4	Otmuchów	4.	Przewóz dzieci na uroczystości szkolne, zawody sportowe, konkursy, basen, kino, teatr itp.	nieregularny	okazjonalnie	32 500,00 zł	budżet Gminy	8 207	brak danych	Przewóz realizowany był przez autobusy wykonujące przewozy regularne uczniów do szkół
5	Paczków	1	Dowóz dzieci i młodzieży szkolnej z miejscowości: Działewka, Gołkice, Kamienna, Koziełno, Głęboka, Pomianów Dolny, Książ, Lisie Kępy, Stary Paczków, Szobów, Trzeboszowice, Ujeżdżenie, Ułkowice, wlasnowa do Gimnazjum Publicznego w Paczkowie, Niepublicznego Gimnazjum Stowarzyszeniowego w Paczkowie, Szkoły Podstawowej Nr 2 i 3 w Paczkowie, Zespołu Szkolno - Przedszkolnego w Trzeboszowicach, Publicznego Przedszkola Nr 3 w Paczkowie oraz Publicznego Przedszkola w Wilanowie według opracowanego harmonogramu na rok szkolny 2014/2015	specjalny	codziennie	293 756,49 zł	budżet Gminy	62327	382	Przewóz realizowany sześcioma autobusami, o pojemności przewozu osób maksymalnie 57, codziennie w godzinach porannych z każdej miejscowości do szkół odbywają się 2 kursy (dowóz i odwóz).
5	Paczków	2	Dowóz busem PFRON dzieci i młodzieży niepełnosprawnej do Szkoły Specjalnej w Nysie ul. Grodkowska 54, do PG w Paczkowie z Kamiennicy, Ujeżdżenie	specjalny	codziennie	50 538,38 zł	budżet Gminy	30 512	10	Przewóz realizowany busem PFRON przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych, o pojemności przewozu osób maksymalnie 9 osób + 1 miejsce na wózek inwalidzki, w godzinach porannych i popołudniowych z Paczkowa i Ujeżdżenia, Kamiennicy do szkół (dowóz i odwóz).
6	Skoroszyce	1	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Stary Grodków, Chróścielów, Zakrzewie, Pniewie i Chróścielów do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Chróścielowie i Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	36 500,00 zł	budżet Gminy	12 400	14 060	
6	Skoroszyce	2.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Czarnolas do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	20 500,00 zł	budżet Gminy	10 100	8 930	
6	Skoroszyce	3.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Mroczkowa do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	22 500,00 zł	budżet Gminy	6 800	5 980	
6	Skoroszyce	4.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Brzeziny do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	20 000,00 zł	budżet Gminy	8 500	8 740	
6	Skoroszyce	5.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Makowice do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	12 300,00 zł	budżet Gminy	3 000	2 460	
6	Skoroszyce	6.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Sidzina i Gielczyce do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	18 500,00 zł	budżet Gminy	4 500	8 740	
6	Skoroszyce	7.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Gielczyce do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Sidzynie	regularny	w dni nauki szkolnej	864,00 zł	budżet Gminy	0	1 140	
6	Skoroszyce	8.	dowóz dzieci z miejscowości: Stary Grodków, Pniewie, Chróścielów, Skoroszyce, Czarnolas, Gielczyce i Makowice do Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	36 700,00 zł	budżet Gminy	32 000	3 284	
6	Skoroszyce	9.	przewóz uczniów na zawody sportowe i inne	okazjonalny	w dni nauki szkolnej i soboty	12 500,00 zł	budżet Gminy	około 4500	około 900	
7	Lubrza	1	dowóz i odwóz uczniów z miejscowości: Jasiona, Prężynka, Olszynka, Skłódek, Laskowice, Nowy Browiniec, Dobroszewice, Dytmarów, Krzyżkowice, Skrzypiec, Trzebielna do Zespołu Publicznych Szkół w Lubrzy	regularny	codziennie		budżet Gminy	42 500 (dotyczy dowozu do ZPS w Lubrzy, NSP Dytmarów i GPP)	27 200	przewóz realizowany dwoma autobusami gminnymi o pojemności 59 i 44 miejsca
7	Lubrza	2	dowóz i odwóz uczniów z miejscowości: Trzebielna, Krzyżkowice, Skrzypiec do Niepublicznej szkoły Podstawowej w Otmuchowie	regularny	codziennie		budżet Gminy	j.w.	7 800	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 59 miejsc
7	Lubrza	3	dowóz dzieci z miejscowości: Jasiona, Prężynka, Dobroszewice, Okszynka, Laskowice, Skłódek do Gminnego Przedszkola Publicznego w Lubrzy	regularny	codziennie	220 852,00 zł	budżet Gminy	j.w.	5 600	przewóz realizowany dwoma autobusami gminnymi o pojemności 59 i 44 miejsca
7	Lubrza	4	dowóz dzieci z miejscowości: Krzyżkowice i Skrzypiec do Gminnego Przedszkola Publicznego w Lubrzy, oddział specjalny w Otmuchowie	regularny	codziennie		budżet Gminy	j.w.	1 500	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 59 miejsc
7	Lubrza	5	przewóz uczniów na basen	regularny	jeden raz w tygodniu		budżet Gminy	660	990	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 44 miejsc
7	Lubrza	6	przewóz uczniów do kina, teatru, itp.	okazjonalnie	dwa, trzy razy w miesiącu		budżet Gminy	2 000	1 000	przewóz realizowany dwoma autobusami gminnymi o pojemności 59 i 44 miejsca
7	Lubrza	7	przewóz ucznia niepełnosprawnego(autyzm) do Szkoły Specjalnej w Kup	regularny	codziennie	38 003,00 zł	budżet Gminy	1	1	Przewoźnik wykonany w przetrzagu. Dowóz zorganizowany wspólnie z gminą Prudnik, Komprachcice, Prószków
10	Nysa	1	dotacyjny kurs dla uczniów SP 1 w Nysie na trasie Nysa - Sępów	regularny	w dni nauki szkolnej	14 250,00 zł	budżet Gminy	brak danych	18 uczniów dziennie	Przewóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	2	dowóz zamknięty dla uczniów ZS w Nysie na trasie Nysa - Hanuszów	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych	35 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	3	dowóz zamknięty dla uczniów ZS P Niewianka na trasie Niewianka - Wykółki Szklane, Kubice	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych	62 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	4	dowóz zamknięty dla uczniów gimn. nr 1 w Nysie na trasie Nysa - Lipowa	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych	28 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	5	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych	35 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	6	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	66 383,00 zł	budżet gminy	100 km dziennie	10 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez firmę zewnętrzną, płatność dokonywana przez GZO w Nysie, w koszcie przewozu nie ujęto wynagrodzenia dla opiekunów dla uczniów
10	Nysa	7	dowóz dziecka niepełnosprawnego do Specjalnego Ośrodka w Raciborzu	regularny	dwa razy w tygodniu		budżet gminy	400 km tygodniowo	3 uczniów	dowóz realizowany przez firmę zewnętrzną, płatność dokonywana przez GZO w Nysie, w koszcie przewozu nie ujęto wynagrodzenia dla opiekunów dla uczniów

ZAŁĄCZNIK 8C - Inwentaryzacja przewozów szkolnych - 2013 r.

Lp gminy	Gmina	Lp	rodzaj przewozu	charakter przewozu (regularny, okazjonalny)	częstotliwość przewozów	koszty organizowania przewozów w skali roku	sposób finansowania	liczba wozokilometrów (w ciągu roku)	liczba przewożonych osób w ciągu roku	inne informacje/ uwagi/ komentarze
1	Kietrz	1	dowóz dzieci i młodzieży do szkół na terenie Gminy Kietrz	regularny	codziennie	184 075,00 zł	całość finansowana z budżetu gminy	-	ok. 220 osób mies.	Liczba dzieci ulegała zmianie w trakcie roku szkolnego, dlatego jest to liczba średnia z całego roku. Dzieci i młodzież szkolna są dowożone do poszczególnych szkół gimbusami na poszczególnych trasach. Trasy dowozu: PSP z OP w Dzierzysławiu - Lubotyń PSP z OP w Nasiedlu - Nasiedle Nowy Dwór, Gniewkowiec, Chroścień, Ludmierzyce PSP z OP Pilszcz - Pilszcz Osiedle ZSP Kietrz - Rozumice, Kozłowski, Krotoszyn ZSP Nowa Cerekwia- Wojnowice wieś, Wojnowice PGR, Rogożany ZS Publiczne Gimnazjum w Kietrz - Dzierzysław, Lubotyń, Szoborzyce Wielkie, Rozumice, Chroścień, Nasiedle, Rogożany, Wojnowice, Wojnowice PGR, Pilszcz, Pilszcz Osiedle, Nowa Cerekwia, Ludmierzyce, Kozłowski, Krotoszyn.
1	Kietrz	2	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Ośrodka Szkolno-Wychowawczego do Głubczyc	regularny	codziennie	34 365,00 zł	całość finansowana z budżetu gminy	-	6 osób	Dowóz polegał na tym, że przewoźnik odbierał dzieci z miejsca zamieszkania: z Nowej Cerekwi, Pilszcza - Dzierzysławia oraz z Kietrza i odwoził do ośrodka w Głubczycach, a następnie z powrotem do miejsca zamieszkania.
2	Korfantów	1	dowóz uczniów z terenu Gminy Korfantów do Zespołu Szkolno - Przedszkolnego w Ścinawie Małej II półrocze roku szkolnego 2012/2013	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	61 228,65 zł	budżet gminy	20478	ok. 70	przewóz realizowany autobusem 43 os. w godzinach porannych 1 kurs do miejscowości obowodu Zespołu Szkolno - Przedszkolnego w Ścinawie Małej, natomiast na odwozach miały miejsce 2 kursy do każdej miejscowości wspomnianego obowodu
2	Korfantów	2	dowóz uczniów z terenu Gminy Korfantów do ZSP w Korfantowie, oraz Gimnazjum w Korfantowie rok 2013	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	229 630,76 zł	budżet gminy	59122	ok. 140	przewóz realizowany 2 autobusami 43 os. w godzinach porannych 1 kurs do miejscowości obowodu Zespołu Szkolno - Przedszkolnego w Korfantowie oraz Gimnazjum w Korfantowie natomiast na odwozach miały miejsce 2 kursy do każdej miejscowości wspomnianego obowodu
2	Korfantów	3	dowóz uczniów z terenu Gminy Korfantów do ZSP w Korfantowie, ZSP w Przechodzie, ZSP w Ścinawie Małej oraz Gimnazjum w Korfantowie I półrocze roku szkolnego 2013/2014	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	110 867,92 zł	budżet gminy	30458	ok. 230	przewóz realizowany 3 autobusami (56 os., 56 os., 30 os.) w godzinach porannych 1 kurs do miejscowości obowodu Zespołu Szkolno - Przedszkolnego w Korfantowie, w Przechodzie, w Ścinawie Małej oraz Gimnazjum w Korfantowie natomiast na odwozach miały miejsce 2 kursy do każdej miejscowości wspomnianego obowodu
2	Korfantów	4	dowóz uczniów niepełnosprawnych z terenu Gminy Korfantów do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	specjalny regularny	codziennie w dni nauki szkolnej	93 160,64 zł	budżet gminy	34611	11	przewóz realizowany busem 9 os. w godzinach porannych (2 kursy) oraz 2 kursy na odwozach w godzinach popołudniowych
3	Łambinowice	1	Dowóz uczniów i dzieci z miejscowości Szadurczyca, Dworzysko, Malerzowice, Bielica, Okopy, Sowin, Wierzbie do szkół podstawowych i przedszkoli w miejscowości Bielica i Łambinowice oraz do Gimnazjum w Łambinowicach	regularny-specjalny	w dni nauki szkolnej	103 928,76 zł	z budżetu gminy	28 620	173	Przewóz realizowany przez przewoźnika wyłonionego w przetargu. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
3	Łambinowice	2	Dowóz uczniów niepełnosprawnych z miejscowości Jasienica Dolna, Budziszowice, Łambinowice, Wierzbie, Sowin, do szkół specjalnych w Nysie	regularny-specjalny	w dni nauki szkolnej	81 601,50 zł	z budżetu gminy	30 758	15	Przewóz realizowany przez przewoźnika wyłonionego w przetargu, busem dostosowanym do ilości przewożonych uczniów. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
3	Łambinowice	3	Dowóz uczniów i dzieci z miejscowości Lasowice, Piątkowice, Jasienica Dolna, Mańkowice i Budziszowice do szkół podstawowych i przedszkoli w miejscowości Jasienica Dolna i Łambinowice oraz do Gimnazjum w Łambinowicach	regularny-własny	w dni nauki szkolnej	147 211,00 zł	z budżetu gminy	41 888	148	Przewóz realizowany przez ZGK autobusem stanowiącym własność gminy. Trasa obejmująca miejscowości podane w kol. "rodzaj przewozu" jest wykonywana 4-krotnie w ciągu dnia; dwa dowozy do szkół i dwa odwozy.
3	Łambinowice	4	Przewóz uczniów szkół Gminy Łambinowice na zawody i zajęcia sportowe zgodnie z harmonogramem rozgrywek sportowych i sukcesami uczniów w eliminacjach	okazjonalny	zgodnie z terminami rozgrywek sportowych i planem pracy szkół	17 010,84 zł	z budżetu gminy	brak danych	brak danych	Przewozy organizowane przez koordynatora sportu szkolnego, autobusami i busami w wielkości dostosowanej do ilości przewożonych uczniów; od 9 do 55. Jest to najczęściej transport zlecony do: Nysy, Opola, Głubczyc, Głucholaz; Kędzierzyna, Prudnika lub na terenie gminy.
4	Otmuchów	1	1. Dowóz dzieci do Gimnazjum w Otmuchowie z miejscowości: Ulanowice, Malerzowice Małe, Graży, Krakówkowiec, Ratnowice, Rysowice, Siedlec, Goraszowice, Śliwice, Piotrowice Nyskie, Starowice, Wierzbno, Zwanowice, Jarnołtów, Łąka, Jodłów, Buków, Jasienica Górna, Lubiatów, Nieradowice 2. Dowóz dzieci do Szkoły Podstawowej w Otmuchowie z miejscowości: Nieradowice, Samowice 3. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Kałkowie z miejscowości: Zwanowice, Wierzbno, Piotrowice Nyskie, Broniszowice, Buków, Kwiatków, Jodłów, Łąka, Śliwice 4. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Meszynie z miejscowości: Jasienica Górna, Piotrowice Nyskie, Krakówkowiec, Ratnowice, Śliwice, Zwierzyniec 5. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Grądach z miejscowości: Rysowice, Malerzowice Małe, Ulanowice, Starowice, Goraszowice, Siedlec, Nieradowice 6. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Jarnołtowie z miejscowości: Łąka, Wierzbno, Kijów, Kałków, Jodłów, Buków, Broniszowice, Piotrowice Nyskie 7. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Maciejowicach z miejscowości: Janowa, Lubiatów, Lasowice 8. Dowóz dzieci do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Wójciach z miejscowości: Suszkowice	regularny	codziennie	444 300,00 zł	z budżetu gminy	5 autobusów / 111 000 km	181440 (480 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	przewóz realizowany był 5 autobusami o liczbie miejsc powyżej 50
4	Otmuchów	2.	Dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Nysie z miejscowości: Otmuchów, Malerzowice Małe, Starowice, Samowice, Wójcice, Suszkowice, Łąka, Buków, Piotrowice Nyskie, Jasienica Górna, Lubiatów	regularny	codziennie	65 700,00 zł	z budżetu gminy	34 400	9450 (25 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	Przewóz realizowany był 1 busem o liczbie miejsc 7
4	Otmuchów	3.	1. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Kałkowie z miejscowości: Zwanowice, Wierzbno, Broniszowice, Buków, Kwiatkowa. 2. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Jarnołtowie z miejscowości: Kijów, Łąka, Jodłów. 3. Dowóz dzieci do Publicznego Przedszkola w Jasienicy Górnej z miejscowości: Piotrowice Nyskie.	regularny	codziennie	48 900,00 zł	z budżetu gminy	27 900	23814 (63 uczniów dziennie w jedną stronę przez 189 dni w roku x2)	Przewóz realizowany był 1 busem o liczbie miejsc 7
4	Otmuchów	4.	Przewóz dzieci na uroczystości szkolne, zawody sportowe, konkursy, basen, kino, teatr itp..	nieregularny	okazjonalnie	20 600,00 zł	z budżetu gminy	5 200	brak danych	Przewóz realizowany był przez autobusy wykonujące przewozy regularne uczniów do szkół
5	Paczków	1	Dowóz dzieci i młodzieży szkolnej z miejscowości: Dziewiętlice, Goście, Kamienica, Kozielno, Głęboka, Pomianów Dolny, Książ, Lisie Kały, Stary Paczków, Ściborz, Trzeboszowice, Ujeździec.	specjalny	codziennie	272 242,39 zł	z budżetu gminy	67 020	365	Przewóz realizowany sześcioma autobusami, o pojemności przewozu osób maksymalnie 54, w godzinach porannych i popołudniowych z każdej miejscowości do szkół (dowóz i odwóz)
5	Paczków	2	Dowóz busem PFRON dzieci i młodzieży niepełnosprawnej do Szkoły Specjalnej w Nysie ul. Grodkowska 54, do PG w Paczkowie z Kamienicy, Ujeździeca oraz do PSP Kamienica z Paczkowa i Dziewiętlic.	specjalny	codziennie	52 341,80 zł	z budżetu gminy	39 861	10	Przewóz realizowany busem PFRON przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych, o pojemności przewozu osób maksymalnie 9 osób + 1 miejsc na wózek inwalidki, w godzinach porannych i popołudniowych z Paczkowa i Dziewiętlic do szkół (dowóz i odwóz).
5	Skoroszyce	1	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Stary Grodków, Chrościna Zacisze, Pniewie i Chrościna do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Chrościnie i Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	42 500,00 zł	z budżetu gminy	12 400	16 577	
6	Skoroszyce	2.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Czarnolas do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	37 600,00 zł	z budżetu gminy	10 100	9 345	
6	Skoroszyce	3.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Mroczkowa do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	24 500,00 zł	z budżetu gminy	6 800	5 690	
7	Skoroszyce	4.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Brzeziny do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	27 400,00 zł	z budżetu gminy	8 500	7 998	
7	Skoroszyce	5.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Makowice do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	10 500,00 zł	z budżetu gminy	3 000	3 240	
8	Skoroszyce	6.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Sidzina i Gielczyce do Zespołu Szkół w Skoroszycach	regularny	w dni nauki szkolnej	22 400,00 zł	z budżetu gminy	4 500	9 324	
8	Skoroszyce	7.	dowóz i odwóz dzieci z miejscowości Gielczyce do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Sidzynie	regularny	w dni nauki szkolnej	- zł	z budżetu gminy	0	1 316	
8	Skoroszyce	8.	dowóz dzieci z miejscowości: Stary Grodków, Pniewie, Chrościna, Skoroszyce, Czarnolas, Gielczyce i Makowice do Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	28 000,00 zł	z budżetu gminy	27 000	2 420	
8	Skoroszyce	9.	przewóz uczniów na zawody sportowe i inne	okazjonalny	w dni nauki szkolnej i soboty	11 500,00 zł	z budżetu gminy	około 4000	500	

ZAŁĄCZNIK 8C - Inwentaryzacja przewozów szkolnych - 2013 r.

Lp gminy	Gmina	Lp	rodzaj przewozu	charakter przewozu (regularny, okazjonalny)	częstotliwość przewozów	koszty organizowania przewozów w skali roku	sposób finansowania	liczba wozokilometrów (w ciągu roku)	liczba przewożonych osób w ciągu roku	inne informacje/ uwagi/ komentarze
9	Lubrza	1	dowóz i odwóz uczniów z miejscowości: Jasiona, Prężynka, Olszynka, Słoków, Laskowice, Nowy Browiniec, Dobroszewice, Dytmarów, Krzyżkowice, Skrzypiec. Trzebina do Zespołu Publicznych Szkół w Lubrzy	regularny	codziennie	229 777,00 zł	w całości z budżetu gminy	41 800 (dotyczy dowozu do ZPS w Lubrzy, NSP Dytmarów i GPP)	31 800	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 44 miejsca oraz autobusem wynajętym od prywatnego przewoźnika do 20.10.2013r. W październiku 2013 gmina zakupiła drugi autobus
9	Lubrza	2	dowóz i odwóz uczniów z miejscowości: Trzebina, Krzyżkowice, Skrzypiec do Niepublicznej szkoły Podstawowej w Dytmarowie	regularny	codziennie		w całości z budżetu gminy	J.w.	4 400	przewóz realizowany autobusem wynajętym od prywatnego przewoźnika do 20.10.2013r. Następnie autobusem gminnym o pojemności 59 miejsc
9	Lubrza	3	dowóz dzieci z miejscowości: Jasiona, Prężynka, Dobroszewice, Olszynka, Laskowice, Słoków do Gminnego Przedszkola Publicznego w Lubrzy	regularny	codziennie		w całości z budżetu gminy	J.w.	6 200	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 44 miejsca oraz autobusem wynajętym od prywatnego przewoźnika do 20.10.2013r. W październiku 2013 gmina zakupiła drugi autobus
9	Lubrza	4	dowóz dzieci z miejscowości: Krzyżkowice i Skrzypiec do Gminnego Przedszkola Publicznego w Lubrzy, oddział zamieszcowy w Dytmarowie	regularny	codziennie		w całości z budżetu gminy	J.w.	1 800	przewóz realizowany autobusem wynajętym od prywatnego przewoźnika do 20.10.2013r. Następnie autobusem gminnym o pojemności 59 miejsc
9	Lubrza	5	przewóz uczniów na basen	regularny	jeden raz w tygodniu		w całości z budżetu gminy	660	1 320	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 44 miejsc, a następnie autobusem o pojemności 59 miejsc
9	Lubrza	6	przewóz uczniów do kina, teatru, itp.	okazjonalnie	dwa, trzy razy w miesiącu		w całości z budżetu gminy	2 000	1 000	przewóz realizowany autobusem gminnym o pojemności 44 miejsca
9	Lubrza	7	przewóz ucznia niepełnosprawnego(autyzm) do Szkoły Specjalnej w Kup	regularny	codziennie		42 209,00 zł	w całości z budżetu gminy	1 580	1
10	Nysa	1	dotatkowy kurs dla uczniów SP 1 w Nysie na trasie Nysa - Sękowice	regularny	w dni nauki szkolnej	4 120,00 zł	budżet gminy	brak danych	26 uczniów dziennie	koszt przewozu nie obejmuje wynagrodzenia opiekuna dla uczniów, przewóz realizowany przez MZK Nysa
10	Nysa	2	dowóz zamknięty dla uczniów ZSS w Nysie na trasie Nysa - Hanuszów	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych	37 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	3	dowóz zamknięty dla uczniów ZS-P Niwnicy na trasie Niwnica -Wyszków Śląski , Kubice	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych	48 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	4	dowóz zamknięty dla uczniów gimn. nr 1 w Nysie na trasie Nysa - Lipowa	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych	24 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	5	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	brak danych w GZO	brak danych w GZO	brak danych	35 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez MZK w Nysie, płatność dokonywana przez Urząd Miejski w Nysie
10	Nysa	6	dowóz dzieci niepełnosprawnych do Specjalnego Ośrodka Szkolno - Wychowawczego w Nysie	regularny	w dni nauki szkolnej	70 670,00 zł	budżet gminy	100 km dziennie	10 uczniów dziennie	dowóz realizowany przez firmę zewnętrzną, płatność dokonywana przez GZO w Nysie, w koszcie przewozu nie ujęto wynagrodzenia dla opiekunów dla uczniów
10	Nysa	7	dowóz dziecka niepełnosprawnego do Specjalnego Ośrodka w Raciborzu	regularny	dwa razy w tygodniu		budżet gminy	400 km tygodniowo	3 uczniów	dowóz realizowany przez firmę zewnętrzną, płatność dokonywana przez GZO w Nysie, w koszcie przewozu nie ujęto wynagrodzenia dla opiekunów dla uczniów

ZAŁĄCZNIK 8D - Macierz zależności dla analizy wielokryterialnej

Kryteria		Wagi dla głównych czynników	Wagi dla czynników w ramach czynników głównych	Transport publiczny	Iloczyn 1/suma iloczynów dla czynnika głównego	Iloczyn 2	ZCP	Iloczyn 1/suma iloczynów dla czynnika głównego	Iloczyn 2	Drogi	Iloczyn 1/suma iloczynów dla czynnika głównego	Iloczyn 2	Parkingi	Iloczyn 1/suma iloczynów dla czynnika głównego	Iloczyn 2	Ciągi pieszo-rowerowe	Iloczyn 1/suma iloczynów dla czynnika głównego	Iloczyn 2
1	Kryteria popytowe	0,25	1		1,5	0,38		1,5	0,38		4	1		1,5	0,38		1	0,25
1.1	Popyt mieszkańców		0,5	2	1		2	1		4	2		2	1		2	1	
1.2	Popyt podmiotów gospodarczych		0,5	1	0,5		1	0,5		4	2		1	0,5		0	0	
2	Kryteria gospodarcze	0,2	1		1,65	0,33		1,95	0,39		3,7	0,74		2,35	0,47		2,6	0,52
2.1	Ważność z punktu widzenia rozwoju gospodarczego terenu		0,35	1	0,35		2	0,7		4	1,4		2	0,7		2	0,7	
2.2	Możliwość przeobrażenia się w wąskie gardło systemu		0,35	2	0,7		1	0,35		4	1,4		3	1,05		2	0,7	
2.3	Znaczenie dla rozwoju turystyki		0,3	2	0,6		3	0,9		3	0,9		2	0,6		4	1,2	
3	Kryteria społeczne	0,2	1		3,3	0,66		3	0,6		3,7	0,74		1,6	0,32		1,6	0,32
3.1	Ważność z punktu widzenia dojazdów do terenów mieszkaniowych		0,3	3	0,9		3	0,9		4	1,2		0	0		2	0,6	
3.2	Ważność z punktu widzenia dojazdów do pracy		0,3	3	0,9		3	0,9		4	1,2		2	0,6		2	0,6	
3.3	Ważność z punktu widzenia dotarcia do miejsc edukacji		0,3	4	1,2		3	0,9		3	0,9		2	0,6		1	0,3	
3.4	Ważność z punktu widzenia dotarcia do generatorów ruchu		0,1	3	0,3		3	0,3		4	0,4		4	0,4		1	0,1	
4	Kryterium ekonomiczne - koszty realizacji projektów	0,17	1		3	0,51		4	0,68		1	0,17		4	0,68		2	0,34
4.1	Koszty realizacji projektów w ramach poszczególnych systemów		1	3	3		4	4		1	1		4	4		2	2	
5	Kryteria formalno – prawno - terenowe	0,18	1		1,5	1,5		1,75	0,32		3,5	0,63		2,75	0,50		2,75	0,50
5.1	Środowiskowe bariery realizacji inwestycji		0,25	2	0,5		2	0,5		4	1		3	0,75		4	1	
5.2	Akceptacja mieszkańców		0,25	1	0,25		1	0,25		3	0,75		3	0,75		2	0,5	
5.3	Występowanie obszarów i obiektów objętych ochroną archeologiczną i konserwatorską		0,25	1	0,25		2	0,5		3	0,75		2	0,5		1	0,25	
5.4	Przeszkody terenowe		0,25	2	0,5		2	0,5		4	1		3	0,75		4	1	
SUMA						3,38			2,36			3,28		2,34				1,93

ZAŁĄCZNIK 8E - Matryca zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi z poziomu regionalnego i lokalnego

Nazwa dokumentu	Cel operacyjny/strategiczny	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych poprzez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.
Strategia Rozwoju Powiatu Prudnickiego	Współpraca transgraniczna, głównie w dziedzinie gospodarczej				X			X	
	Turystyka - wykorzystanie walorów historycznych, kulturowych i środowiskowych							X	
Strategia Rozwoju Wspólnoty Międzygminno – Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004 - 2015	Rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej				X	X			
	Dostosowanie systemu komunikacyjnego do potrzeb społecznych	X	X						
Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy)	Wykorzystanie szlaków kolejowych dla potrzeb turystyki							X	
	Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.		X						
	Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gęstościowym i terytorialnym.			X					
	Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.						X		
Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015	Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.	X		X				X	X
	Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej	X		X	X	X			
Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa								X	X
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów		X	X						
Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025	Rozwój Przestrzeni Publicznych Gminy Biała				X				
Strategia Rozwoju Gminy Branice do roku 2013	Poprawa i rozwój układu sieci drogowej oraz Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób	X	X		X				
Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce	Rozwój infrastruktury technicznej, przemysłu i usług				X				
Strategia Rozwoju Gminy Głuchołazy	Infrastruktura Techniczna i Drogowa	X	X		X			X	
	Poprawa standardu infrastruktury technicznej.				X				
Strategia Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023	Rozwój sportu, turystyki i rekreacji.							X	
	Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe				X	X	X		
Strategia Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku	Rozwój infrastruktury technicznej				X	X	X		
Strategia Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020	rozwój komunikacyjny	X	X		X				
Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015	poprawa stanu dróg				X				
Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020	Rozwój i modernizacja sieci dróg				X				
Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013	Tworzenie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej							X	X
	Modernizacja i rozbudowa dróg gminnych				X	X			
	Podniesienie atrakcyjności turystycznej gminy Prudnik							X	

ZAŁĄCZNIK 8E - Matryca zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi z poziomu regionalnego i lokalnego

Nazwa dokumentu	Cel operacyjny/strategiczny	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.
Strategia Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020	Zrównoważony rozwój gminy zapewniający dbałość o środowisko (poprawa stanu środowiska i racjonalne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi)				x				
Strategia Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023	Rozbudowa infrastruktury społecznej, komunikacyjnej, komunalnej i ochrony środowiska				x			x	

ZAŁĄCZNIK 8F - Rangi projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	ENPV	Ranga wg wartości ENPV (<50mln=1 >50mln i <100 mln=2 >100 mln i <150 mln=3 >150mln i <200 mln=4 >200 mln=5)	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Modernizacja dworca PKP w Głucholazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojeżdżających peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.	Gmina Głucholazy	5	2,5	205 718 912	5	2,5	5
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.	Gmina Głucholazy	5	2,5	205 718 912	5	2,5	5
Budowa zatok autobusowych z uspołnieniem ciągów pieszych.	Gmina Korfantów	5	2,5	286 488 269	5	2,5	5
Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników.	Gmina Otmuchów	5	2,5	223 429 947	5	2,5	5
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.	Gmina Otmuchów	5	2,5	223 429 947	5	2,5	5
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicz w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha.	Gmina Otmuchów	5	2,5	223 429 947	5	2,5	5
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.	Powiat Głubczycki	5	2,5	212 562 081	5	2,5	5
Modernizacja dworca PKP w Głucholazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych.	Powiat Nyski	5	2,5	173 680 323	4	2	4,5
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	Powiat Nyski	5	2,5	173 680 323	4	2	4,5
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głucholazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.	Gmina Głucholazy	4	2	205 718 912	5	2,5	4,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głucholazy.	Gmina Głucholazy	4	2	205 718 912	5	2,5	4,5
Remont dróg powiatowych i wojewódzkich i budowa chodników na terenie gminy Głucholazy.	Gmina Głucholazy	4	2	205 718 912	5	2,5	4,5
Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica.	Gmina Korfantów	4	2	286 488 269	5	2,5	4,5
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	4	2	286 488 269	5	2,5	4,5
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4	2	286 488 269	5	2,5	4,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4	2	286 488 269	5	2,5	4,5
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4	2	286 488 269	5	2,5	4,5
Remont dróg gminnych oraz powiatowych.	Gmina Otmuchów	4	2	223 429 947	5	2,5	4,5
Budowa ronda przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).	Gmina Otmuchów	4	2	223 429 947	5	2,5	4,5
Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.	Gmina Otmuchów	4	2	223 429 947	5	2,5	4,5
Oznakowanie skrajni jezdni.	Gmina Otmuchów	4	2	223 429 947	5	2,5	4,5
Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.	Gmina Otmuchów	4	2	223 429 947	5	2,5	4,5
Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.	Gmina Otmuchów	4	2	223 429 947	5	2,5	4,5
Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.	Gmina Otmuchów	4	2	223 429 947	5	2,5	4,5
Remont ul. Piażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	4	2	223 429 947	5	2,5	4,5
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.	Gmina Biała	5	2,5	159 136 418	4	2	4,5
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.	Powiat Głubczycki	4	2	212 562 081	5	2,5	4,5
Budowa obwodnicy Kietrza.	Powiat Głubczycki	4	2	212 562 081	5	2,5	4,5
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze.	Gmina Kietrz	5	2,5	183 816 239	4	2	4,5
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	4	2	173 680 323	4	2	4
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.	Powiat Nyski	4	2	173 680 323	4	2	4
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.	Gmina Biała	4	2	159 136 418	4	2	4
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Biała	4	2	159 136 418	4	2	4
Remont dróg na terenie gminy Biała.	Gmina Biała	4	2	159 136 418	4	2	4
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza.	Gmina Kietrz	4	2	183 816 239	4	2	4
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Kietrz	4	2	183 816 239	4	2	4
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	4	2	183 816 239	4	2	4
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	4	2	183 816 239	4	2	4
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	Powiat Nyski	3	1,5	173 680 323	4	2	3,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głucholazy.	Gmina Głucholazy	2	1	205 718 912	5	2,5	3,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głucholazy.	Gmina Głucholazy	2	1	205 718 912	5	2,5	3,5
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	2	1	286 488 269	5	2,5	3,5
Remont infrastruktury kolejowej na terenie PN OF 2020.	Gmina Łambinowice	5	2,5	59 643 133	2	1	3,5
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice.	Gmina Łambinowice	5	2,5	59 643 133	2	1	3,5
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	5	2,5	94 217 944	2	1	3,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych.	Gmina Otmuchów	2	1	223 429 947	5	2,5	3,5

ZAŁĄCZNIK 8F - Rangi projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	ENPV	Ranga wg wartości ENPV (<50mln=1 >50mln i <100 mln=2 >100 mln i <150 mln=3 >150mln i <200 mln=4 >200 mln=5)	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).	Gmina Paczków	5	2,5	62 251 376	2	1	3,5
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.	Gmina Skoroszyce	5	2,5	73 483 932	2	1	3,5
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.	Powiat Prudnicki	5	2,5	55 042 722	2	1	3,5
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	5	2,5	51 042 880	2	1	3,5
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania).	Gmina Prudnik	5	2,5	51 042 880	2	1	3,5
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.	Gmina Prudnik	5	2,5	51 042 880	2	1	3,5
Przebudowa zatok autobusowych	Gmina Prudnik	5	2,5	51 042 880	2	1	3,5
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.	Powiat Głubczycki	2	1	212 562 081	5	2,5	3,5
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	Gmina Głubczyce	5	2,5	51 187 646	2	1	3,5
Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.	Powiat Nyski	2	1	173 680 323	4	2	3
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	1	0,5	205 718 912	5	2,5	3
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	1	0,5	286 488 269	5	2,5	3
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łąbinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łąbinowice	4	2	59 643 133	2	1	3
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łąbinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łąbinowice	4	2	59 643 133	2	1	3
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.	Gmina Łąbinowice	4	2	59 643 133	2	1	3
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.	Gmina Nysa	4	2	94 217 944	2	1	3
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Otmuchów	1	0,5	223 429 947	5	2,5	3
Wytyczenie oraz budowa chodników.	Gmina Otmuchów	1	0,5	223 429 947	5	2,5	3
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego.	Gmina Otmuchów	1	0,5	223 429 947	5	2,5	3
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym.	Gmina Otmuchów	1	0,5	223 429 947	5	2,5	3
Montaż stojaków rowerowych.	Gmina Otmuchów	1	0,5	223 429 947	5	2,5	3
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych.	Gmina Otmuchów	1	0,5	223 429 947	5	2,5	3
Budowa zatok autobusowych.	Gmina Paczków	4	2	62 251 376	2	1	3
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskretów.	Gmina Paczków	4	2	62 251 376	2	1	3
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	4	2	62 251 376	2	1	3
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych.	Gmina Skoroszyce	4	2	73 483 932	2	1	3
Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce	4	2	73 483 932	2	1	3
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.	Powiat Prudnicki	4	2	55 042 722	2	1	3
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	4	2	55 042 722	2	1	3
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała.	Gmina Biała	2	1	159 136 418	4	2	3
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	4	2	51 042 880	2	1	3
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.	Gmina Prudnik	4	2	51 042 880	2	1	3
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.	Gmina Prudnik	4	2	51 042 880	2	1	3
Budowa obwodnic miasta Prudnik.	Gmina Prudnik	4	2	51 042 880	2	1	3
Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik.	Gmina Prudnik	4	2	51 042 880	2	1	3
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.	Gmina Prudnik	4	2	51 042 880	2	1	3
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.	Gmina Prudnik	4	2	51 042 880	2	1	3
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.	Powiat Głubczycki	1	0,5	212 562 081	5	2,5	3
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.	Gmina Branice	5	2,5	29 833 962	1	0,5	3
Dokończenie budowy obwodnicy miasta.	Gmina Głubczyce	4	2	51 187 646	2	1	3
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	4	2	51 187 646	2	1	3

ZAŁĄCZNIK 8F - Rangi projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	ENPV	Ranga wg wartości ENPV (<50mln=1 >50mln i <100 mln=2 >100 mln i <150 mln=3 >150mln i <200 mln=4 >200 mln=5)	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	4	2	51 187 646	2	1	3
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	4	2	51 187 646	2	1	3
Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	4	2	51 187 646	2	1	3
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.	Gmina Kietrz	2	1	183 816 239	4	2	3
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	Gmina Grodków	5	2,5	36 710 585	1	0,5	3
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	1	0,5	173 680 323	4	2	2,5
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	Gmina Nysa	3	1,5	94 217 944	2	1	2,5
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	Gmina Biała	1	0,5	159 136 418	4	2	2,5
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	4	2	44 817 093	1	0,5	2,5
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	4	2	44 817 093	1	0,5	2,5
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	4	2	44 817 093	1	0,5	2,5
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	4	2	44 817 093	1	0,5	2,5
Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40).	Gmina Lubrza	4	2	44 817 093	1	0,5	2,5
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP.	Gmina Prudnik	3	1,5	51 042 880	2	1	2,5
Remont drogi Włodzieni – Wiechowice (do przejścia granicznego).	Gmina Branice	4	2	29 833 962	1	0,5	2,5
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.	Gmina Branice	4	2	29 833 962	1	0,5	2,5
Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich.	Gmina Branice	4	2	29 833 962	1	0,5	2,5
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice.	Gmina Branice	4	2	29 833 962	1	0,5	2,5
Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.	Gmina Branice	4	2	29 833 962	1	0,5	2,5
Budowa drogi gminnej w Lewicach.	Gmina Branice	4	2	29 833 962	1	0,5	2,5
Budowa dróg rowerowych.	Gmina Kietrz	1	0,5	183 816 239	4	2	2,5
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.	Gmina Grodków	4	2	36 710 585	1	0,5	2,5
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.	Gmina Grodków	4	2	36 710 585	1	0,5	2,5
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łąbinowice.	Gmina Łąbinowice	2	1	59 643 133	2	1	2
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	2	1	94 217 944	2	1	2
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.	Gmina Paczków	2	1	62 251 376	2	1	2
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.	Gmina Skoroszyce	2	1	73 483 932	2	1	2
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Powiat Prudnicki	2	1	55 042 722	2	1	2
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Gmina Prudnik	2	1	51 042 880	2	1	2
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	2	1	51 187 646	2	1	2
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łąbinowice oraz Korfantów.	Gmina Łąbinowice	1	0,5	59 643 133	2	1	1,5
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa.	Gmina Nysa	1	0,5	94 217 944	2	1	1,5
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	1	0,5	94 217 944	2	1	1,5
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych.	Gmina Nysa	1	0,5	94 217 944	2	1	1,5
Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy.	Gmina Nysa	1	0,5	94 217 944	2	1	1,5
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie.	Gmina Paczków	1	0,5	62 251 376	2	1	1,5
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	1	0,5	62 251 376	2	1	1,5
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Paczków	1	0,5	62 251 376	2	1	1,5
Budowa ścieżek pieszo - rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.	Gmina Skoroszyce	1	0,5	73 483 932	2	1	1,5
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu.	Powiat Prudnicki	1	0,5	55 042 722	2	1	1,5
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	1	0,5	55 042 722	2	1	1,5
Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza.	Gmina Lubrza	2	1	44 817 093	1	0,5	1,5
Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.	Gmina Prudnik	1	0,5	51 042 880	2	1	1,5
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	1	0,5	51 042 880	2	1	1,5
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.	Gmina Prudnik	1	0,5	51 042 880	2	1	1,5
Budowa nowych parkingów w gminie Branice.	Gmina Branice	2	1	29 833 962	1	0,5	1,5
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim.	Gmina Głubczyce	1	0,5	51 187 646	2	1	1,5
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	1	0,5	51 187 646	2	1	1,5
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.	Gmina Grodków	2	1	36 710 585	1	0,5	1,5
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.	Gmina Lubrza	1	0,5	44 817 093	1	0,5	1
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.	Gmina Branice	1	0,5	29 833 962	1	0,5	1
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejeździe nieczynnych liniach kolejowych.	Gmina Grodków	1	0,5	36 710 585	1	0,5	1

ZAŁĄCZNIK 8F - Rangi projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	ENPV	Ranga wg wartości ENPV (<50mln=1 >50mln i <100 mln=2 >100 mln i <150 mln=3 >150mln i <200 mln=4 >200 mln=5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.	OF PN 2020	5					
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.	OF PN 2020	5					
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa	OF PN 2020	5					
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.	OF PN 2020	5					
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.	OF PN 2020	1					
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.	OF PN 2020	1					

Zadania istotne z punktu widzenia całego obszaru Partnerstwa, rekomendowane do realizacji priorytetowo

ZAŁĄCZNIK 9 - Lista projektów

Nazwa Gminy	Obszar interwencji	Cel strategiczny	Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)
Powiat nyski	Komunikacja publiczna	Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	Powiat Nyski	Gmina Nysa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	5 500 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Modernizacja dworca PKP w Glucholazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych.	Powiat Nyski	Gmina Glucholazy	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. Ograniczenie emisji CO2 poprzez zakup niskoemisyjnego taboru.	Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	Powiat Nyski	Gmina Paczków Gmina Otmuchów Gmina Glucholazy Gmina Korfantów Gmina Nysa Gmina Łambinowice Gmina Skoroszyce	Środki unijne Krajowe środki publiczne	32 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	Gmina Paczków Gmina Otmuchów Gmina Glucholazy Gmina Korfantów Gmina Nysa Gmina Łambinowice Gmina Skoroszyce	Środki unijne Krajowe środki publiczne	4 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego	Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	Gmina Paczków Gmina Otmuchów Gmina Glucholazy Gmina Korfantów Gmina Nysa Gmina Łambinowice Gmina Skoroszyce	Środki unijne Krajowe środki publiczne	21 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.	Powiat Nyski	Gmina Paczków Gmina Otmuchów Gmina Glucholazy	Środki unijne Krajowe środki publiczne	35 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.	Powiat Nyski	Gmina Nysa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
Glucholazy	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	Modernizacja dworca PKP w Glucholazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojeżdż pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.	Gmina Glucholazy	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.	Gmina Glucholazy	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	5 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Glucholazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.	Gmina Glucholazy	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Glucholazy.	Gmina Glucholazy	brak	Krajowe środki publiczne	85 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Glucholazy.	Gmina Glucholazy	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Remont dróg powiatowych i wojewódzkich i budowa chodników na terenie gminy Glucholazy.	Gmina Glucholazy	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	44 400 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Glucholazy.	Gmina Glucholazy	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	25 200 000,00 zł
Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Glucholazy.	Gmina Glucholazy	brak	Krajowe środki publiczne	30 000,00 zł	
Korfantów	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont drogi powiatowej Gryzów - Jegielnica.	Gmina Korfantów	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 500 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa zatok autobusowych z uspojeniem ciągów pieszych.	Gmina Korfantów	Powiat Nyski Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wywołenia w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	38 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	27 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	Powiat Nyski Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	brak	Krajowe środki publiczne	80 000,00 zł
Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	70 000 000,00 zł	
Łambinowice	Komunikacja publiczna	Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Remont infrastruktury kolejowej na terenie PN OF 2020.	Gmina Łambinowice	Gmina Nysa, Powiat Nyski (PKP PLK S.A.)	Środki unijne Krajowe środki publiczne	6 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łambinowice	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	20 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łambinowice	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	18 700 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.	Gmina Łambinowice	Powiat Nyski GDDKiA oddział w Opolu	Środki unijne Krajowe środki publiczne	4 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice.	Gmina Łambinowice	brak	Krajowe środki publiczne	150 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów.	Gmina Łambinowice	Gmina Korfantów	Środki unijne Krajowe środki publiczne	6 000 000,00 zł

ZAŁĄCZNIK 9 - Lista projektów

Nazwa Gminy	Obszar interwencji	Cel strategiczny	Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice.	Gmina Łambinowice	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 443 000,00 zł
Nysa	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	5 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	15 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	20 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	5 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	brak	Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 200 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	450 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	15 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu.	Gmina Nysa	GDDKiA oddział w Opolu	Środki unijne Krajowe środki publiczne	22 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 600 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Solectwie Lipowa.	Gmina Nysa	Solectwo Lipowa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 200 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżki rowerowej Nysa - Glucholazy.	Gmina Nysa	Gmina Glucholazy	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 000 000,00 zł
Otmuchów	Komunikacja publiczna	Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników	Gmina Otmuchów	Powiat Nysa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	150 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	200 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	100 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Wytyczenie oraz budowa chodników.	Gmina Otmuchów	Powiat Nysa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	750 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych oraz powiatowych.	Gmina Otmuchów	Powiat Nysa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	29 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych.	Gmina Otmuchów	brak	Krajowe środki publiczne	200 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Budowa ronda przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.	Gmina Otmuchów	brak	Krajowe środki publiczne	20 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Oznakowanie skrajni jezdni.	Gmina Otmuchów	Gmina Nysa	Krajowe środki publiczne	50 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł

ZAŁĄCZNIK 9 - Lista projektów

Nazwa Gminy	Obszar interwencji	Cel strategiczny	Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Montaż stojaków rowerowych.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 800,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych.	Gmina Otmuchów	Gmina Nysa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	9 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont ul. Płażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	600 000,00 zł
Paczków	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE.	Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa zatok autobusowych.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.	Gmina Paczków	brak	Krajowe środki publiczne	350 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	4 500 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	350 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	20 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	5 500 000,00 zł
	Skoroszyce	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych.	Gmina Skoroszyce	Powiat Nyski Zarząd Dróg Powiatowych Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne
Komunikacja publiczna		Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.	Gmina Skoroszyce	PKP PLK S.A. PKS NYSZA inni przewoźnicy	Środki unijne Krajowe środki publiczne	800 000,00 zł
Komunikacja drogowa i parkingi		Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa skrzyżowania: Sidszina, ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce	Powiat Nyski Zarząd Dróg Powiatowych Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 000 000,00 zł
Komunikacja drogowa i parkingi		Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.	Gmina Skoroszyce	Powiat Nyski Zarząd Dróg Powiatowych Zarząd Dróg Wojewódzkich	Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
Infrastruktura pieszo-rowerowa		Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek pieszo - rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.	Gmina Skoroszyce	Zarząd Dróg Powiatowych Zarząd Dróg Wojewódzkich inni Partnerzy	Środki unijne Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł
Powiat prudnicki	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.	Powiat Prudnicki	Powiat Prudnicki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 200 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	Gmina Prudnik Gmina Lubrza Gmina Biała	Środki unijne Krajowe środki publiczne	23 500 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.	Powiat Prudnicki	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	300 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu.	Powiat Prudnicki	Gmina Prudnik Gmina Lubrza Gmina Biała	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Powiat Prudnicki	brak	Krajowe środki publiczne	60 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	Gmina Prudnik Gmina Lubrza Gmina Biała	Środki unijne Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł
Biała	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.	Gmina Biała	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 500 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.	Gmina Biała	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	300 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała.	Gmina Biała	brak	Krajowe środki publiczne	440 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Biała	Powiat Prudnicki Województwo Opolskie	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg na terenie gminy Biała.	Gmina Biała	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	25 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	Gmina Biała	Gmina Prudnik Województwo Opolskie	Środki unijne Krajowe środki publiczne	9 000 000,00 zł
Lubrza	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	Powiat Prudnicki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzka 414 w miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	200 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza.	Gmina Lubrza	brak	Krajowe środki publiczne	100 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 000 000,00 zł

ZAŁĄCZNIK 9 - Lista projektów

Nazwa Gminy	Obszar interwencji	Cel strategiczny	Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)
Lubrza	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	6 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40).	Gmina Lubrza	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	20 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.	Gmina Lubrza	Gmina Prudnik	Środki unijne Krajowe środki publiczne	6 000 000,00 zł
Prudnik	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	800 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkłady jazdy oraz wykonanie oznakowania).	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	300 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	4 000 000 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	4 000 000 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Przebudowa zatok autobusowych.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	4 000 000 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	Powiat prudnicki	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	10 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.	Gmina Prudnik	Powiat prudnicki	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	4 300 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	15 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa obwodnicy miasta Prudnik.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	30 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie nateżenia ruchu w mieście Prudnik.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	10 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	6 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	2 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	520 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Gmina Prudnik	brak	Krajowe środki pieniężne	2 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	6 000 000,00 zł
Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	1 500 000,00 zł	
Powiat głubczycki	Komunikacja publiczna	Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.	Powiat Głubczycki	Gmina Głubczyce	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.	Powiat Głubczycki	Gmina Głubczyce Gmina Kietrz Gmina Branice	Środki unijne Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa obwodnicy Kietrza.	Powiat Głubczycki	Gmina Kietrz	Środki unijne Krajowe środki publiczne	150 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.	Powiat Głubczycki	Gmina Głubczyce Gmina Kietrz Gmina Branice	Krajowe środki publiczne	100 000,00 zł
Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.	Powiat Głubczycki	Gmina Głubczyce Gmina Kietrz Gmina Branice	Środki unijne Krajowe środki publiczne	5 200 000,00 zł	
Branice	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont drogi Włodzieni - Wiechowice (do przejścia granicznego).	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Republika Czeska	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Republika Czeska Zarząd Dróg Wojewódzkich Zarząd Gospodarki Wodnej	Środki unijne Krajowe środki publiczne	400 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	295 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich.	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 300 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice.	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	525 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.	Gmina Branice	Republika Czeska Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	4 050 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.	Gmina Branice	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	7 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowych parkingów w gminie Branice.	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Samodzielny Wojewódzki Szpital dla Nerwów i Psychiczni Chorych im. ks. Biskupa Nathana. Zarząd Dróg Wojewódzkich	Krajowe środki publiczne	110 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa drogi gminnej w Lewicach.	Gmina Branice	Gmina Branice Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	500 000,00 zł

ZAŁĄCZNIK 9 - Lista projektów

Nazwa Gminy	Obszar interwencji	Cel strategiczny	Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)
Głubczyce	Komunikacja publiczna	Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadzieleniem i poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróży, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	Gmina Głubczyce	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Dokończenie budowy obwodnicy miasta.	Gmina Głubczyce	Województwo Opolskie	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	Powiat Głubczycki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim.	Gmina Głubczyce	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	100 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 300 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	Powiat głubczycki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 300 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	brak	Krajowe środki publiczne	80 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	750 000,00 zł	
Kietrz	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyce do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza.	Gmina Kietrz	Gmina Głubczyce Województwo Opolskie Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	200 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Kietrz	Powiat Głubczycki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 200 000,00 zł
	Komunikacja publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrzu.	Gmina Kietrz	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	200 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	7 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	Powiat Głubczycki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	40 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.	Gmina Kietrz	brak	Krajowe środki publiczne	800 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa dróg rowerowych.	Gmina Kietrz	Gmina Baborów, Gmina Branice Gmina Głubczyce	Środki unijne Krajowe środki publiczne	25 200 000,00 zł
Grodków	Komunikacja publiczna	Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE	Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	Gmina Grodków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego.	Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.	Gmina Grodków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	30 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Poprawa jakości systemu drogowego. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.	Gmina Grodków	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	4 000 000,00 zł
	Komunikacja drogowa i parkingi	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.	Gmina Grodków	brak	Krajowe środki publiczne	7 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejeździe nieczynnych liniach kolejowych.	Gmina Grodków	brak	Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł
Cały OF PN 2020	Komunikacja Publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.	OF PN 2020	brak	Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł
	Komunikacja Publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. Ograniczenie emisji CO2 poprzez zakup niskoemisyjnego taboru.	Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.	OF PN 2020	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	32 000 000,00 zł
	Komunikacja Publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Budowa standardyzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa	OF PN 2020	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
	Komunikacja Publiczna	Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.	OF PN 2020	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.	OF PN 2020	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł
	Infrastruktura pieszo-rowerowa	Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	OF PN 2020	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł

ZAŁĄCZNIK 10 – ZESTAWIENIE ZBIORCZE WSKAŹNIKÓW

Tabela 1. Wskaźniki dla projektów

Każdy projekt obejmuje swoim zasięgiem kilka zadań mających na celu rozwój sieci drogowej w mieście / powiecie

Korzyści eksploatacyjne to różnica między kosztami, które będą ponoszone po realizacji projektu a kosztami, które byłyby ponoszone w przypadku, gdyby do realizacji projektu nie doszło. Wskaźnik ten jest zatem bardziej miarodajny niż o=pokazanie kosztów eksploatacyjnych po realizacji projektu. Wskazane są bowiem rzeczywiste oszczędności/ewentualnie faktyczne koszty.

Projekt	Gmina/Powiat	Kilometry			Koszty			ENPV	ERR	NPV	Niezbędne nakłady	Korzyści eksploatacyjne
		budowa	przebudowa	RAZEM	budowa	przebudowa	RAZEM					
Projekt nr 1	Gmina Biała	0	96	96	0	30 500 000	30 500 000	159 136 418	90,70%	-10 895 123	19 837 398,37	12 830 400,00
Projekt nr 2	Gmina Branice	1	21,5	22,5	500 000	9 700 000	10 200 000	29 833 962	53,10%	-4 394 531	6 634 146,34	2 645 775,00
projekt nr 3	Gmina Głubczyce	2	18	20	2 000 000	11 600 000	13 600 000	51 187 646	62,08%	-6 580 566	8 845 528,46	1 950 300,00
Projekt nr 4	Gmina Głucholazy	1	56,5	57,5	1 000 000	45 900 000	46 900 000	205 718 912	67,71%	-22 442 233	30 504 065,04	7 323 525,00
Projekt nr 5	Gmina Grodków	0	22	22	0	34 000 000	34 000 000	36 710 585	24,61%	-17 359 294	22 113 821,14	2 940 300,00
Projekt nr 6	Gmina Kietrz	0	129,3	129,3	0	255 200 000	255 200 000	183 816 239	18,67%	-132 494 172	165 983 739,84	17 280 945,00
Projekt nr 7	Gmina Korfantów	0	151,9	151,9	0	80 500 000	80 500 000	286 488 269	65,03%	-34 979 396	52 357 723,58	20 301 435,00
Projekt nr 8	Gmina Lubrza	0	19,5	19,5	0	9 200 000	9 200 000	44 817 093	85,35%	-3 866 403	5 983 739,84	2 606 175,00
Projekt nr 9	Gmina Łambinowice	0	64,5	64,5	0	42 700 000	42 700 000	59 643 133	29,84%	-19 540 020	27 772 357,72	8 620 425,00
Projekt nr 10	Gmina Nysa	17	29	46	43 000 000	42 100 000	85 100 000	94 217 944	21,00%	-46 756 881	55 349 593,50	4 950,00
Projekt nr 11	Gmina Otmuchów	0	75,35	75,35	0	39 700 000	39 700 000	223 429 947	88,68%	-17 223 857	25 821 138,21	10 070 527,50
Projekt nr 12	Gmina Paczków	0	26,3	26,3	0	7 020 000	7 020 000	62 251 376	138,83%	-2 249 824	4 565 853,66	3 514 995,00
Projekt nr 13	Gmina Prudnik	13	20	33	51 000 000	16 800 000	67 800 000	51 042 880	16,67%	-37 387 364	44 097 560,98	-287 100,00
Projekt nr 14	Gmina Skoroszyce	0	30	30	0	17 000 000	17 000 000	73 483 932	75,80%	-7 514 409	11 056 910,57	4 009 500,00
Projekt nr 15	Powiat Głubczycki	20	102,5	122,5	150 000 000	10 000 000	160 000 000	212 562 081	26,29%	-83 764 615	104 065 040,65	9 145 125,00
Projekt nr 16	Powiat Nyski	0	49,9	49,9	0	56 000 000	56 000 000	173 680 323	51,15%	-27 753 745	36 422 764,23	6 669 135,00
Projekt nr 17	Powiat Prudnicki	0	20,3	20,3	0	24 700 000	24 700 000	55 042 722	38,72%	-12 346 222	16 065 040,65	2 713 095,00
	RAZEM	54	932,55	986,55	247 500 000	732 620 000	980 120 000					

ZAŁĄCZNIK 10 – ZESTAWIENIE ZBIORCZE WSKAŹNIKÓW

Tabela 2. Szczegółowa charakterystyka zadań w projektach

Nazwa Zadania	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)	Ranga inwestycji	km	rodzaj inwestycji
Na projekt nr 1 składają się następujące zadania				Gmina Biała			
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.	Gmina Biała	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 500 000,00 zł	kluczowa	2	przebudowa
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Biała	Powiat Prudnicki Województwo Opolskie	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł	ważna	4	przebudowa
Remont dróg na terenie gminy Biała.	Gmina Biała	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	25 000 000,00 zł	ważna	90	przebudowa
SUMA				30 500 000,00 zł		96	
Na projekt nr 2 składają się następujące zadania				Gmina Branice			
Remont drogi Włodzienin– Wiechowice (do przejścia granicznego).	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Republika Czeska	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 000 000,00 zł	kluczowa	16	przebudowa
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Republika Czeska Zarząd Dróg Wojewódzkich Zarząd Gospodarki Wodnej	Środki unijne Krajowe środki publiczne	400 000,00 zł	kluczowa	4	przebudowa
Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich.	Gmina Branice	Powiat Głubczycki Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 300 000,00 zł	ważne	1,5	przebudowa
Budowa drogi gminnej w Lewicach.	Gmina Branice	Gmina Branice Zarząd Dróg Wojewódzkich ZDW w Opolu	Środki unijne Krajowe środki publiczne	500 000,00 zł	ważne	1	budowa
SUMA				10 200 000,00 zł		22,5	
Na projekt nr 3 składają się następujące zadania				Gmina Głubczyce			
Dokończenie budowy obwodnicy miasta.	Gmina Głubczyce	Województwo Opolskie	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 000 000,00 zł	kluczowe	2	budowa
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	Powiat Głubczycki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 000 000,00 zł	kluczowe	3	przebudowa

ZAŁĄCZNIK 10 – ZESTAWIENIE ZBIORCZE WSKAŹNIKÓW

Nazwa Zadania	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)	Ranga inwestycji	km	rodzaj inwestycji
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 300 000,00 zł	ważna	12	przebudowa
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	Powiat głubczycki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 300 000,00 zł	ważna	3	przebudowa
SUMA				13 600 000,00 zł		20	
Na projekt nr 4 składają się następujące zadania				Gmina Głuchołazy			
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.	Gmina Głuchołazy	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł	kluczowa	1	budowa
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł	ważne	1	przebudowa
Remont dróg powiatowych i wojewódzkich i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	44 400 000,00 zł	ważne	55,5	przebudowa
SUMA				46 900 000,00 zł		57,5	
Na projekt nr 5 składają się następujące zadania				Gmina Grodków			
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.	Gmina Grodków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	30 000 000,00 zł	kluczowa	18	przebudowa
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.	Gmina Grodków	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	4 000 000,00 zł	kluczowa	4	przebudowa
SUMA				34 000 000,00 zł		22	
Na projekt nr 6 składają się następujące zadania				Gmina Kietrz			
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza.	Gmina Kietrz	Gmina Głubczyce Województwo Opolskie Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	200 000 000,00 zł	kluczowe	26	przebudowa
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Kietrz	Powiat Głubczycki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 200 000,00 zł	kluczowe	3	przebudowa
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	7 000 000,00 zł	ważne	12,6	przebudowa
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	Powiat Głubczycki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	40 000 000,00 zł	ważne	87,7	przebudowa
SUMA				255 200 000,00 zł		129,3	

ZAŁĄCZNIK 10 – ZESTAWIENIE ZBIORCZE WSKAŹNIKÓW

Nazwa Zadania	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)	Ranga inwestycji	km	rodzaj inwestycji
Na projekt nr 7 składają się następujące zadania				Gmina Korfantów			
Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica.	Gmina Korfantów	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 500 000,00 zł	kluczowe	6	przebudowa
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	38 000 000,00 zł	kluczowe	76,3	przebudowa
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	27 000 000,00 zł	ważne	58,8	przebudowa
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 000 000,00 zł	ważne	6,8	przebudowa
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	Powiat Nyski Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł	ważne	4	przebudowa
SUMA				80 500 000,00 zł		151,9	
Na projekt nr 8 składają się następujące zadania				Gmina Lubrza			
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	Powiat Prudnicki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł	kluczowa	2,2	przebudowa
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	200 000,00 zł	kluczowa	0,2	przebudowa
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 000 000,00 zł	ważna	3,1	przebudowa
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	6 000 000,00 zł	ważna	14	przebudowa
SUMA				9 200 000,00 zł		19,5	
Na projekt nr 9 składają się następujące zadania				Gmina Łambinowice			
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łambinowice	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	20 000 000,00 zł	kluczowa	25	przebudowa
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łambinowice	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	18 700 000,00 zł	kluczowa	38,5	przebudowa

ZAŁĄCZNIK 10 – ZESTAWIENIE ZBIORCZE WSKAŹNIKÓW

Nazwa Zadania	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)	Ranga inwestycji	km	rodzaj inwestycji
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.	Gmina Łambinowice	Powiat Nyski GDDKiA oddział w Opolu	Środki unijne Krajowe środki publiczne	4 000 000,00 zł	ważna	1	przebudowa
SUMA				42 700 000,00 zł		64,5	
Na projekt nr 10 składają się następujące zadania				Gmina Nysa			
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	15 000 000,00 zł	kluczowa	5	budowa
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	20 000 000,00 zł	kluczowa	1	budowa
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	Powiat Nyski	Środki unijne Krajowe środki publiczne	5 500 000,00 zł	kluczowa	8	budowa
Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 500 000,00 zł	kluczowa	3	budowa
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	500 000,00 zł	kluczowa	1	przebudowa
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	15 000 000,00 zł	ważne	20	przebudowa
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu.	Gmina Nysa	GDDKiA oddział w Opolu	Środki unijne Krajowe środki publiczne	22 000 000,00 zł	ważne	1	przebudowa
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.	Gmina Nysa	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	3 600 000,00 zł	ważne	3	przebudowa
Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.	Gmina Nysa	Sołectwo Lipowa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł	ważne	4	przebudowa
SUMA				85 100 000,00 zł		46	
Na projekt nr 11 składają się następujące zadania				Gmina Otmuchów			
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	100 000,00 zł	kluczowa	6	przebudowa
Remont dróg gminnych oraz powiatowych.	Gmina Otmuchów	Powiat Nysa	Środki unijne Krajowe środki publiczne	29 000 000,00 zł	kluczowa	65	przebudowa
Budowa ronda przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	8 000 000,00 zł	ważne	1	przebudowa
Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł	ważne	2	przebudowa

ZAŁĄCZNIK 10 – ZESTAWIENIE ZBIORCZE WSKAŹNIKÓW

Nazwa Zadania	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)	Ranga inwestycji	km	rodzaj inwestycji
Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 000 000,00 zł	ważne	1	przebudowa
Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	600 000,00 zł	ważne	0,35	przebudowa
SUMA				39 700 000,00 zł		75,35	
Na projekt nr 12 składają się następujące zadania				Gmina Paczków			
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	20 000,00 zł	ważne	5	przebudowa
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 500 000,00 zł	ważne	5	przebudowa
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	brak	Środki unijne Krajowe środki publiczne	5 500 000,00 zł	ważne	16,3	przebudowa
SUMA				7 020 000,00 zł		26,3	
Na projekt nr 13 składają się następujące zadania				Gmina Prudnik			
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	Powiat prudnicki	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	10 000 000,00 zł	kluczowe	15	przebudowa
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.	Gmina Prudnik	Powiat prudnicki	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	4 300 000,00 zł	kluczowe	3	przebudowa
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	15 000 000,00 zł	kluczowe	2	budowa
Budowa obwodnic miasta Prudnik.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	30 000 000,00 zł	kluczowe	7,5	budowa
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	6 000 000,00 zł	ważne	3,5	budowa
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.	Gmina Prudnik	brak	Środki unijne Krajowe środki pieniężne	2 500 000,00 zł	ważne	2	przebudowa
SUMA				67 800 000,00 zł		33	
Na projekt nr 14 składają się następujące zadania				Gmina Skoroszyce			
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych.	Gmina Skoroszyce	Powiat Nyski Zarząd Dróg Powiatowych Zarząd Dróg Wojewódzkich	Środki unijne Krajowe środki publiczne	15 000 000,00 zł	kluczowa	29	przebudowa

ZAŁĄCZNIK 10 – ZESTAWIENIE ZBIORCZE WSKAŹNIKÓW

Nazwa Zadania	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Pozostali partnerzy zaangażowani w projekt	Przewidywane źródło finansowania	Szacowany koszt inwestycji (w PLN)	Ranga inwestycji	km	rodzaj inwestycji
Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce	Powiat Nyski Zarząd Dróg Powiatowych GDDKiA	Środki unijne Krajowe środki publiczne	2 000 000,00 zł	ważne	1	przebudowa
SUMA				17 000 000,00 zł		30	
Na projekt nr 15 składają się następujące zadania				Powiat Głubczycki			
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.	Powiat Głubczycki	Gmina Głubczyce Gmina Kietrz Gmina Branice	Środki unijne Krajowe środki publiczne	10 000 000,00 zł	kluczowa	102,5	przebudowa
Budowa obwodnicy Kietrza.	Powiat Głubczycki	Gmina Kietrz	Środki unijne Krajowe środki publiczne	150 000 000,00 zł	kluczowa	20	budowa
SUMA				160 000 000,00 zł		122,5	
Na projekt nr 16 składają się następujące zadania				Powiat Nyski			
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	Gmina Paczków Gmina Otmuchów Gmina Głuchołazy Gmina Korfantów Gmina Nysa Gmina Łambinowice Gmina Skoroszyce	Środki unijne Krajowe środki publiczne	21 000 000,00 zł	ważna	19,5	przebudowa
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.	Powiat Nyski	Gmina Paczków Gmina Otmuchów Gmina Głuchołazy	Środki unijne Krajowe środki publiczne	35 000 000,00 zł	ważna	30,4	przebudowa
SUMA				56 000 000,00 zł		49,9	
Na projekt nr 17 składają się następujące zadania				Powiat Prudnicki			
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.	Powiat Prudnicki	Powiat Prudnicki	Środki unijne Krajowe środki publiczne	1 200 000,00 zł	kluczowa	0,3	przebudowa
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	Gmina Prudnik Gmina Lubrza Gmina Biała	Środki unijne Krajowe środki publiczne	23 500 000,00 zł	kluczowa	20	przebudowa
SUMA				24 700 000,00 zł		20,3	

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR ($<25=1$ ≥ 25 i $<50=2$ >50 i $<75=3$ ≥ 75 i $<100=4$ $\geq 100=5$)	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).	Gmina Paczków	5	2,5	5	2,5	5
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.	Gmina Biała	5	2,5	4	2	4,5
Ujednoczenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników.	Gmina Otmuchów	5	2,5	4	2	4,5
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.	Gmina Otmuchów	5	2,5	4	2	4,5
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha.	Gmina Otmuchów	5	2,5	4	2	4,5
Budowa zatok autobusowych.	Gmina Paczków	4	2	5	2,5	4,5
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów.	Gmina Paczków	4	2	5	2,5	4,5
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	4	2	5	2,5	4,5
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.	Gmina Skoroszyce	5	2,5	4	2	4,5
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.	Gmina Biała	4	2	4	2	4
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Biała	4	2	4	2	4
Remont dróg na terenie gminy Biała.	Gmina Biała	4	2	4	2	4

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.	Gmina Branice	5	2,5	3	1,5	4
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	Gmina Głubczyce	5	2,5	3	1,5	4
Modernizacja dworca PKP w Głuchołazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojeżdż pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.	Gmina Głuchołazy	5	2,5	3	1,5	4
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.	Gmina Głuchołazy	5	2,5	3	1,5	4
Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych.	Gmina Korfantów	5	2,5	3	1,5	4
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	4	2	4	2	4
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	4	2	4	2	4
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	4	2	4	2	4
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	4	2	4	2	4
Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40).	Gmina Lubrza	4	2	4	2	4
Remont dróg gminnych oraz powiatowych.	Gmina Otmuchów	4	2	4	2	4

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Budowa ronda przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).	Gmina Otmuchów	4	2	4	2	4
Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.	Gmina Otmuchów	4	2	4	2	4
Oznakowanie skrajni jezdni.	Gmina Otmuchów	4	2	4	2	4
Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.	Gmina Otmuchów	4	2	4	2	4
Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.	Gmina Otmuchów	4	2	4	2	4
Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.	Gmina Otmuchów	4	2	4	2	4
Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	4	2	4	2	4
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych.	Gmina Skoroszyce	4	2	4	2	4
Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce	4	2	4	2	4
Modernizacja dworca PKP w Głuchołazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych.	Powiat Nyski	5	2,5	3	1,5	4
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	Powiat Nyski	5	2,5	3	1,5	4
Remont drogi Włodzienin- Wiechowice (do przejścia granicznego).	Gmina Branice	4	2	3	1,5	3,5
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.	Gmina Branice	4	2	3	1,5	3,5

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich.	Gmina Branice	4	2	3	1,5	3,5
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice.	Gmina Branice	4	2	3	1,5	3,5
Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.	Gmina Branice	4	2	3	1,5	3,5
Budowa drogi gminnej w Lewicach.	Gmina Branice	4	2	3	1,5	3,5
Dokończenie budowy obwodnicy miasta.	Gmina Głubczyce	4	2	3	1,5	3,5
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	4	2	3	1,5	3,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	4	2	3	1,5	3,5
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	4	2	3	1,5	3,5
Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	4	2	3	1,5	3,5
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.	Gmina Głuchołazy	4	2	3	1,5	3,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	4	2	3	1,5	3,5
Remont dróg powiatowych i wojewódzkich i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	4	2	3	1,5	3,5
Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica.	Gmina Korfantów	4	2	3	1,5	3,5
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	4	2	3	1,5	3,5

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4	2	3	1,5	3,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4	2	3	1,5	3,5
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4	2	3	1,5	3,5
Remont infrastruktury kolejowej na terenie PN OF 2020.	Gmina Łambinowice	5	2,5	2	1	3,5
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice.	Gmina Łambinowice	5	2,5	2	1	3,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.	Gmina Paczków	2	1	5	2,5	3,5
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.	Powiat Głubczycki	5	2,5	2	1	3,5
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	4	2	3	1,5	3,5
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.	Powiat Nyski	4	2	3	1,5	3,5
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.	Powiat Prudnicki	5	2,5	2	1	3,5
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała.	Gmina Biała	2	1	4	2	3
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	Gmina Grodków	5	2,5	1	0,5	3

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 ≥25 i <50 =2 >50= i <75 =3 ≥75 i <100 =4 ≥100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze.	Gmina Kietrz	5	2,5	1	0,5	3
Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza.	Gmina Lubrza	2	1	4	2	3
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łambinowice	4	2	2	1	3
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łambinowice	4	2	2	1	3
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.	Gmina Łambinowice	4	2	2	1	3
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	5	2,5	1	0,5	3
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych.	Gmina Otmuchów	2	1	4	2	3
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie.	Gmina Paczków	1	0,5	5	2,5	3
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	1	0,5	5	2,5	3
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Paczków	1	0,5	5	2,5	3
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	5	2,5	1	0,5	3

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania).	Gmina Prudnik	5	2,5	1	0,5	3
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.	Gmina Prudnik	5	2,5	1	0,5	3
Przebudowa zatok autobusowych.	Gmina Prudnik	5	2,5	1	0,5	3
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.	Gmina Skoroszyce	2	1	4	2	3
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.	Powiat Głubczycki	4	2	2	1	3
Budowa obwodnicy Kietrza.	Powiat Głubczycki	4	2	2	1	3
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	Powiat Nyski	3	1,5	3	1,5	3
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.	Powiat Prudnicki	4	2	2	1	3
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	4	2	2	1	3
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	Gmina Biała	1	0,5	4	2	2,5
Budowa nowych parkingów w gminie Branice.	Gmina Branice	2	1	3	1,5	2,5
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	2	1	3	1,5	2,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	2	1	3	1,5	2,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	2	1	3	1,5	2,5

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.	Gmina Grodków	4	2	1	0,5	2,5
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.	Gmina Grodków	4	2	1	0,5	2,5
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza.	Gmina Kietrz	4	2	1	0,5	2,5
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Kietrz	4	2	1	0,5	2,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	4	2	1	0,5	2,5
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	4	2	1	0,5	2,5
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	2	1	3	1,5	2,5
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.	Gmina Lubrza	1	0,5	4	2	2,5
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5
Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudzkiego.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5
Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.	Gmina Nysa	4	2	1	0,5	2,5
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Otmuchów	1	0,5	4	2	2,5
Wytyczenie oraz budowa chodników.	Gmina Otmuchów	1	0,5	4	2	2,5
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego.	Gmina Otmuchów	1	0,5	4	2	2,5
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym.	Gmina Otmuchów	1	0,5	4	2	2,5
Montaż stojaków rowerowych.	Gmina Otmuchów	1	0,5	4	2	2,5
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych.	Gmina Otmuchów	1	0,5	4	2	2,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	4	2	1	0,5	2,5
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.	Gmina Prudnik	4	2	1	0,5	2,5
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.	Gmina Prudnik	4	2	1	0,5	2,5
Budowa obwodnic miasta Prudnik.	Gmina Prudnik	4	2	1	0,5	2,5
Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik.	Gmina Prudnik	4	2	1	0,5	2,5
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.	Gmina Prudnik	4	2	1	0,5	2,5
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.	Gmina Prudnik	4	2	1	0,5	2,5
Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.	Gmina Skoroszyce	1	0,5	4	2	2,5

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.	Powiat Nyski	2	1	3	1,5	2,5
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.	Gmina Branice	1	0,5	3	1,5	2
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim.	Gmina Głubczyce	1	0,5	3	1,5	2
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	1	0,5	3	1,5	2
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	1	0,5	3	1,5	2
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	1	0,5	3	1,5	2
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice.	Gmina Łambinowice	2	1	2	1	2
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	Gmina Nysa	3	1,5	1	0,5	2
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP.	Gmina Prudnik	3	1,5	1	0,5	2
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.	Powiat Głubczycki	2	1	2	1	2
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	1	0,5	3	1,5	2
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Powiat Prudnicki	2	1	2	1	2
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.	Gmina Grodków	2	1	1	0,5	1,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.	Gmina Kietrz	2	1	1	0,5	1,5

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów.	Gmina Łambinowice	1	0,5	2	1	1,5
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	2	1	1	0,5	1,5
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Gmina Prudnik	2	1	1	0,5	1,5
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.	Powiat Głubczycki	1	0,5	2	1	1,5
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu.	Powiat Prudnicki	1	0,5	2	1	1,5
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	1	0,5	2	1	1,5
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.	Gmina Grodków	1	0,5	1	0,5	1
Budowa dróg rowerowych.	Gmina Kietrz	1	0,5	1	0,5	1
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa.	Gmina Nysa	1	0,5	1	0,5	1
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	1	0,5	1	0,5	1
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych.	Gmina Nysa	1	0,5	1	0,5	1
Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy.	Gmina Nysa	1	0,5	1	0,5	1
Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.	Gmina Prudnik	1	0,5	1	0,5	1
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	1	0,5	1	0,5	1

ZAŁĄCZNIKI 11 - ANALIZA WIELOKRYTERIALNA (Z UWZGLĘDNIONYM IRR)

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Ranga wg analizy wielokryterialnej grup projektów	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wg analizy wielokryterialnej	Ranga wg wartości ERR (<25=1 >=25 i <50 =2 >50= i <75 =3 >=75 i <100 =4 >=100 =5	Iloczyn wagi 0,5 i rangi dla zadania wskaźnika ENPV	Suma iloczynów
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.	Gmina Prudnik	1	0,5	1	0,5	1
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.	OF PN 2020	5	<p style="text-align: center;">Zadania istotne z punktu widzenia całego obszaru Partnerstwa, rekomendowane do realizacji priorytetowo.</p>			
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.	OF PN 2020	5				
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.	OF PN 2020	5				
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.	OF PN 2020	5				
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.	OF PN 2020	1				
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.	OF PN 2020	1				



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016–2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

Opracowanie kartograficzne (mapy)

**ZAŁĄCZNIK 1F
ZAŁĄCZNIKI 7A-7K**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

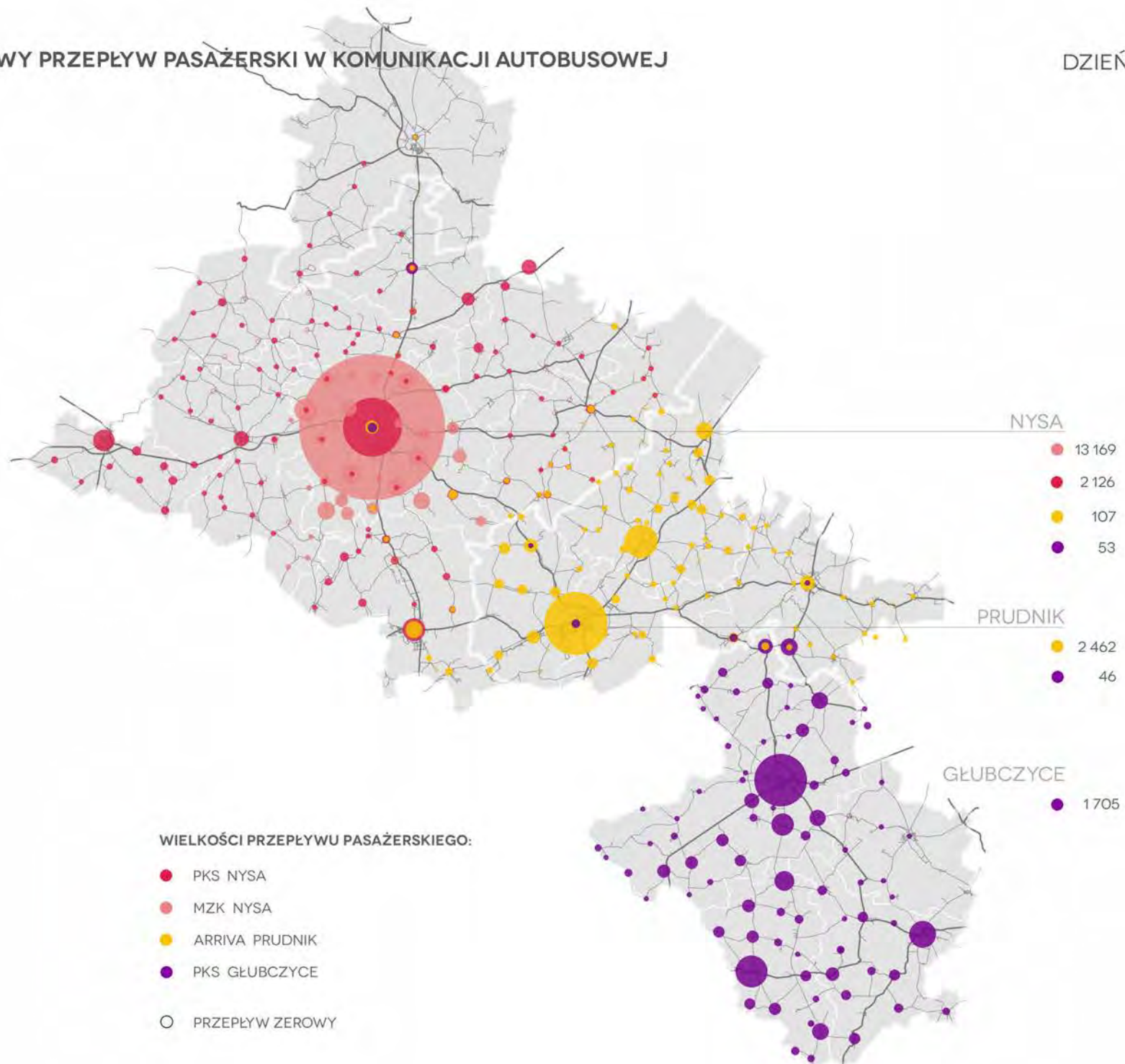
WYKONAWCA:

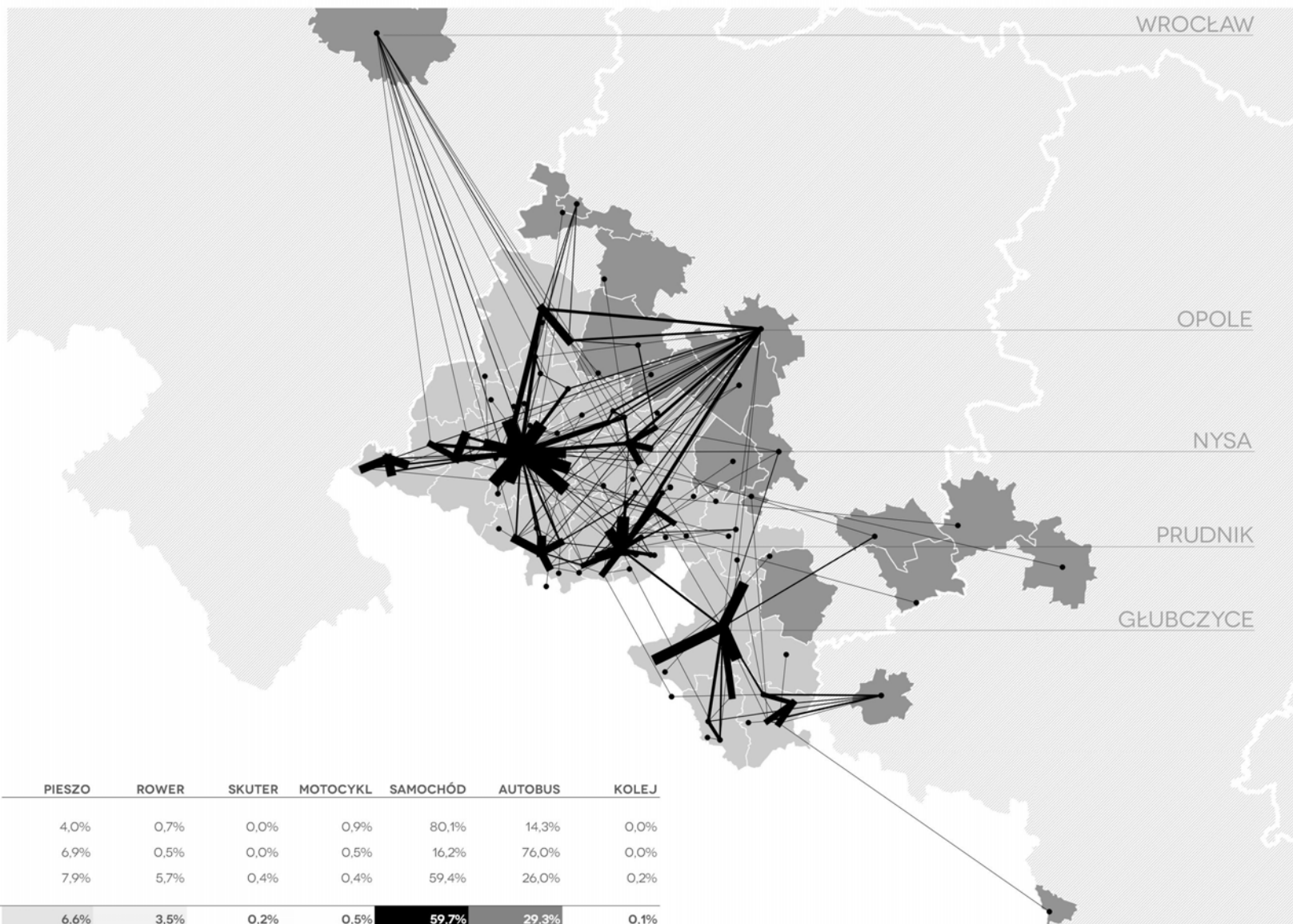


MINISTERSTWO
ROZWOJU

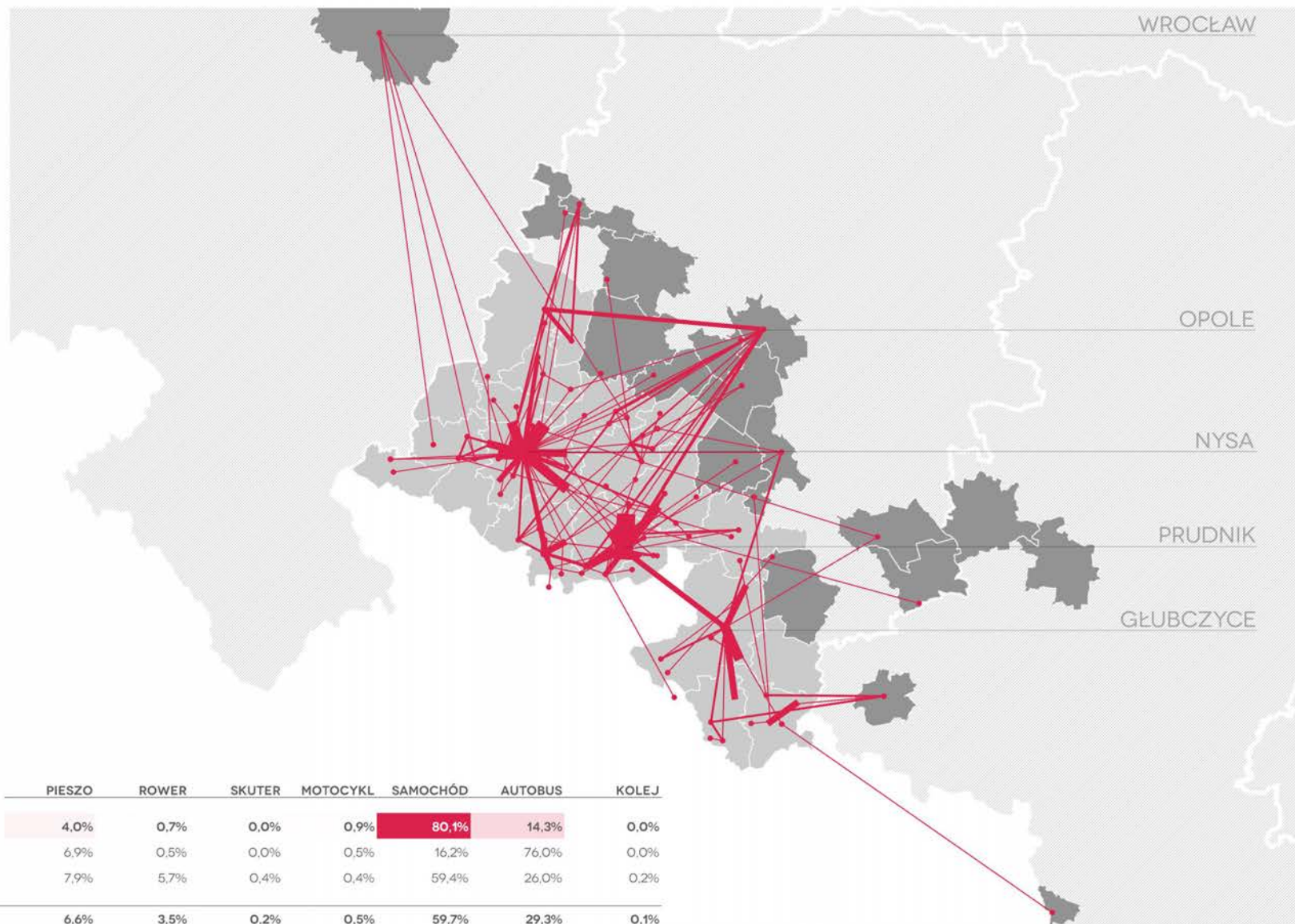
Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.



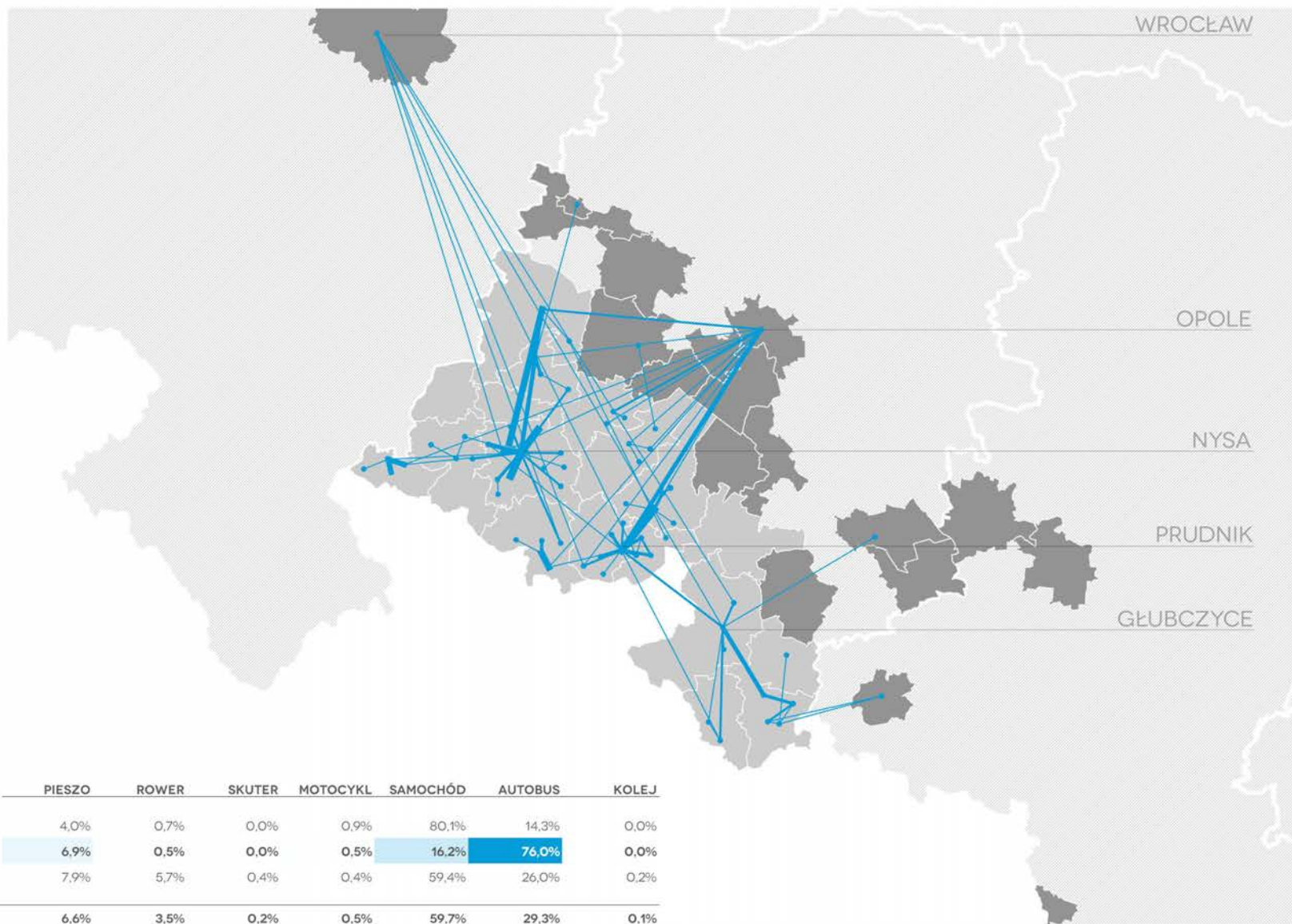




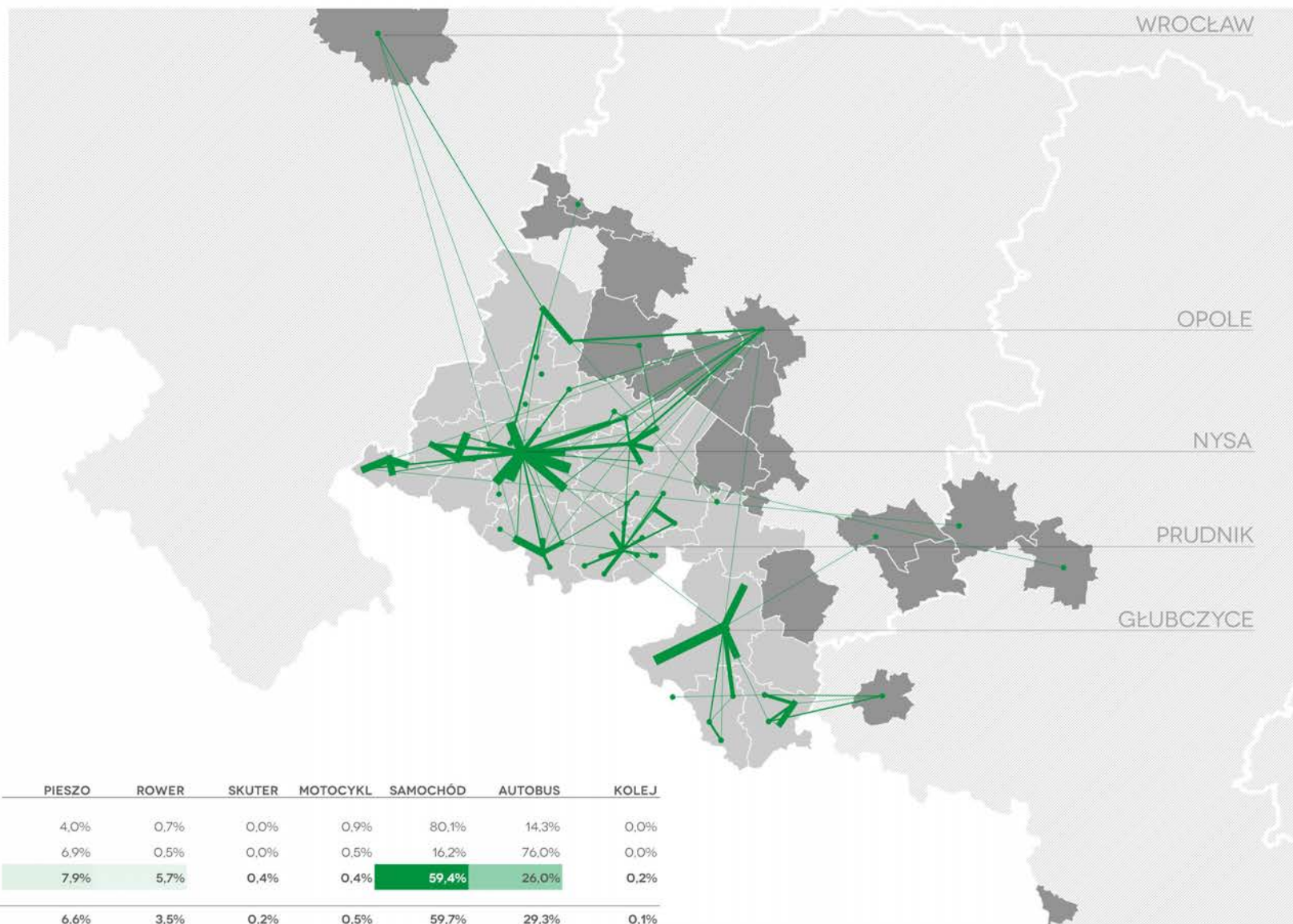
*NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH PRZEPROWADZONYCH W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH



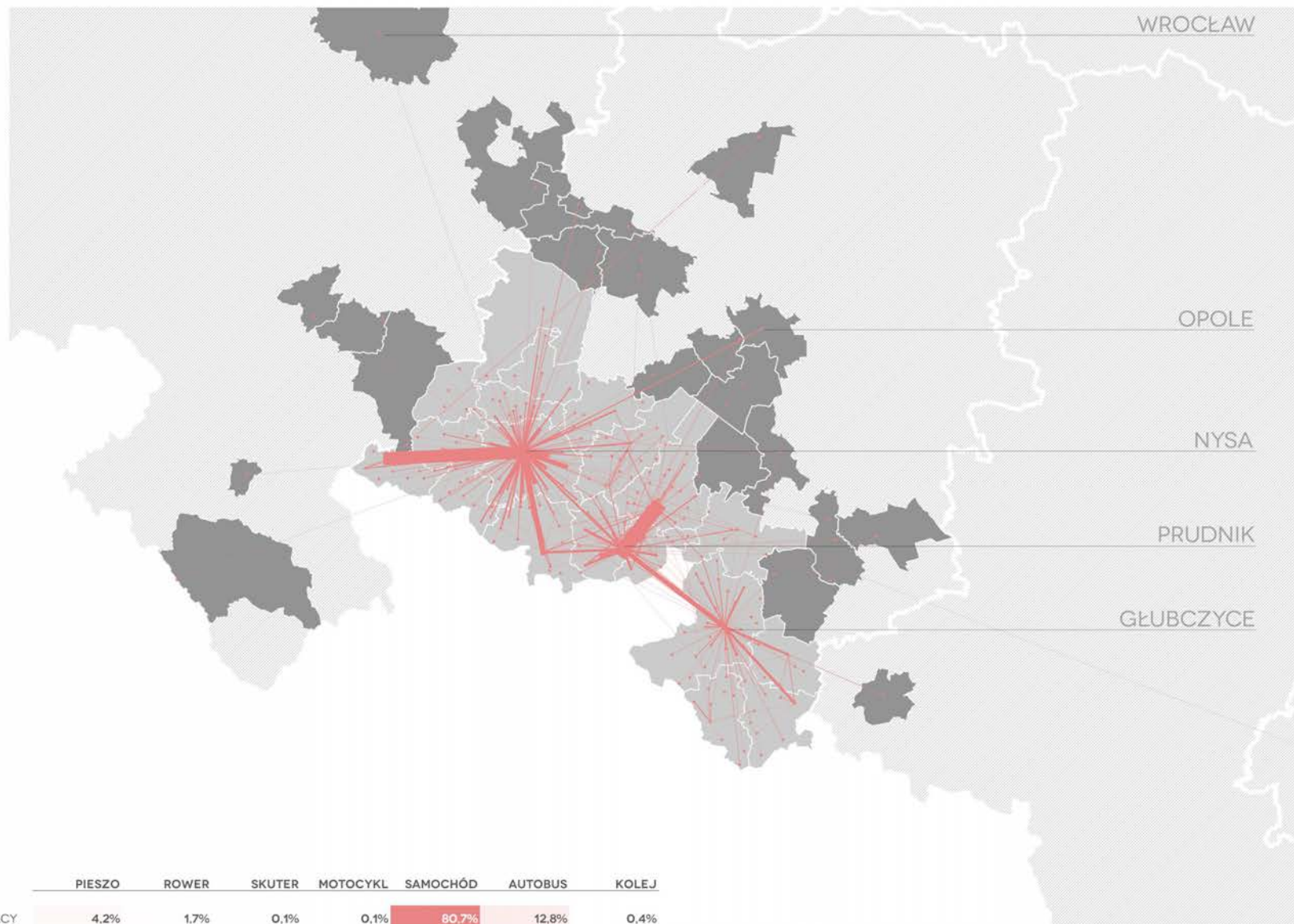
*NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH PRZEPROWADZONYCH W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH



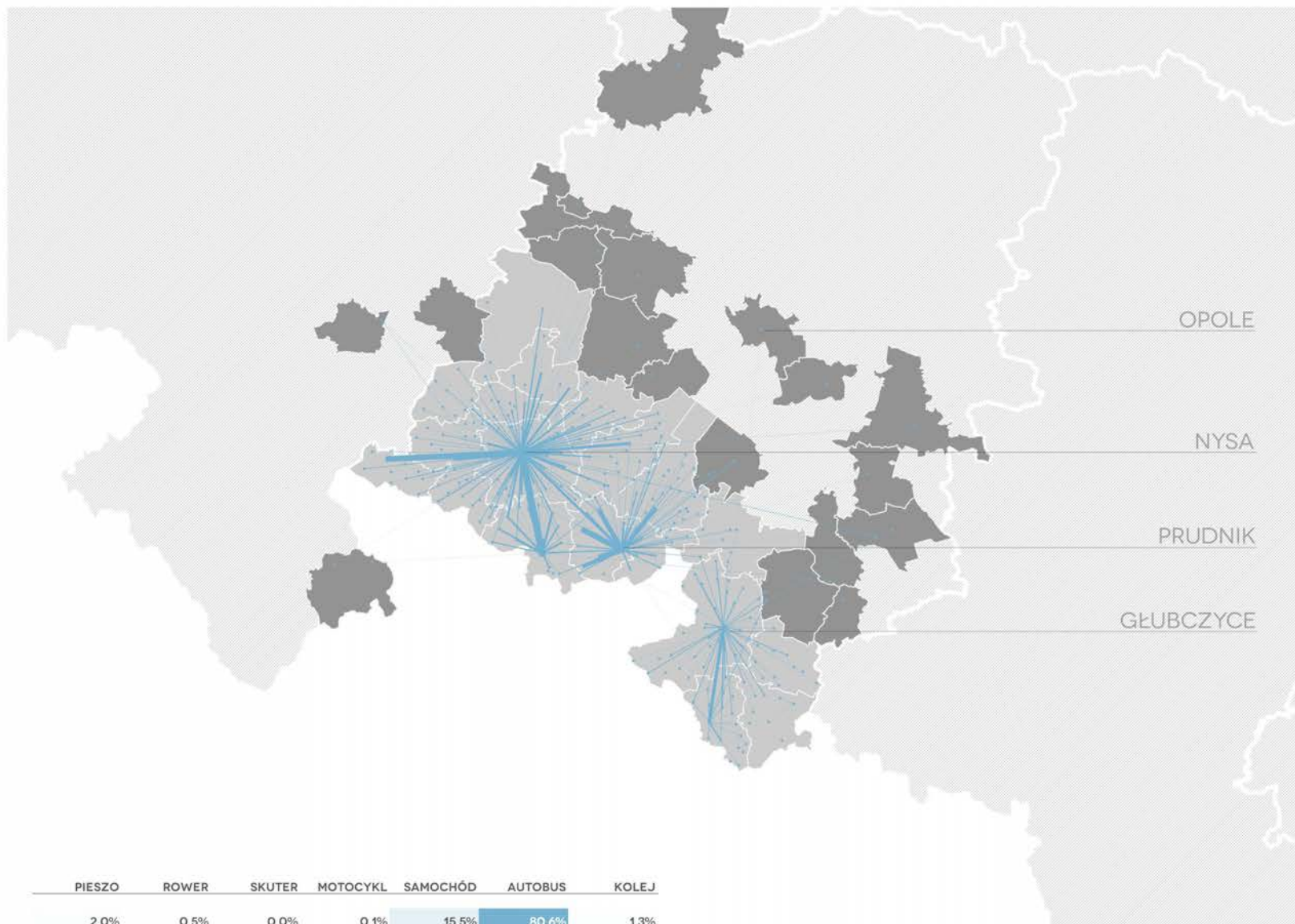
*NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH PRZEPROWADZONYCH W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH



*NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH PRZEPROWADZONYCH W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH



*NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH PRZEPROWADZONYCH W ZAKŁADACH PRACY

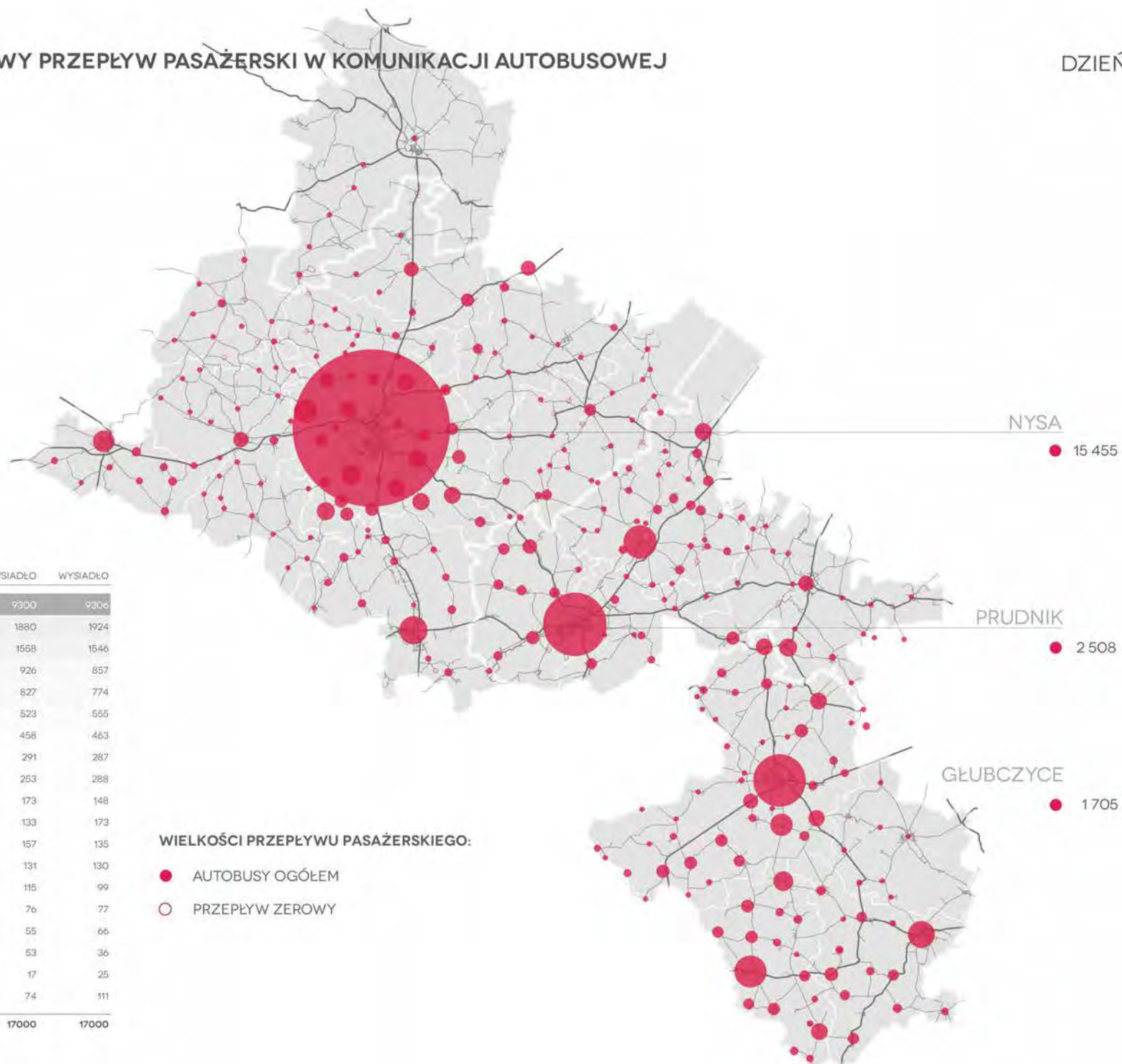


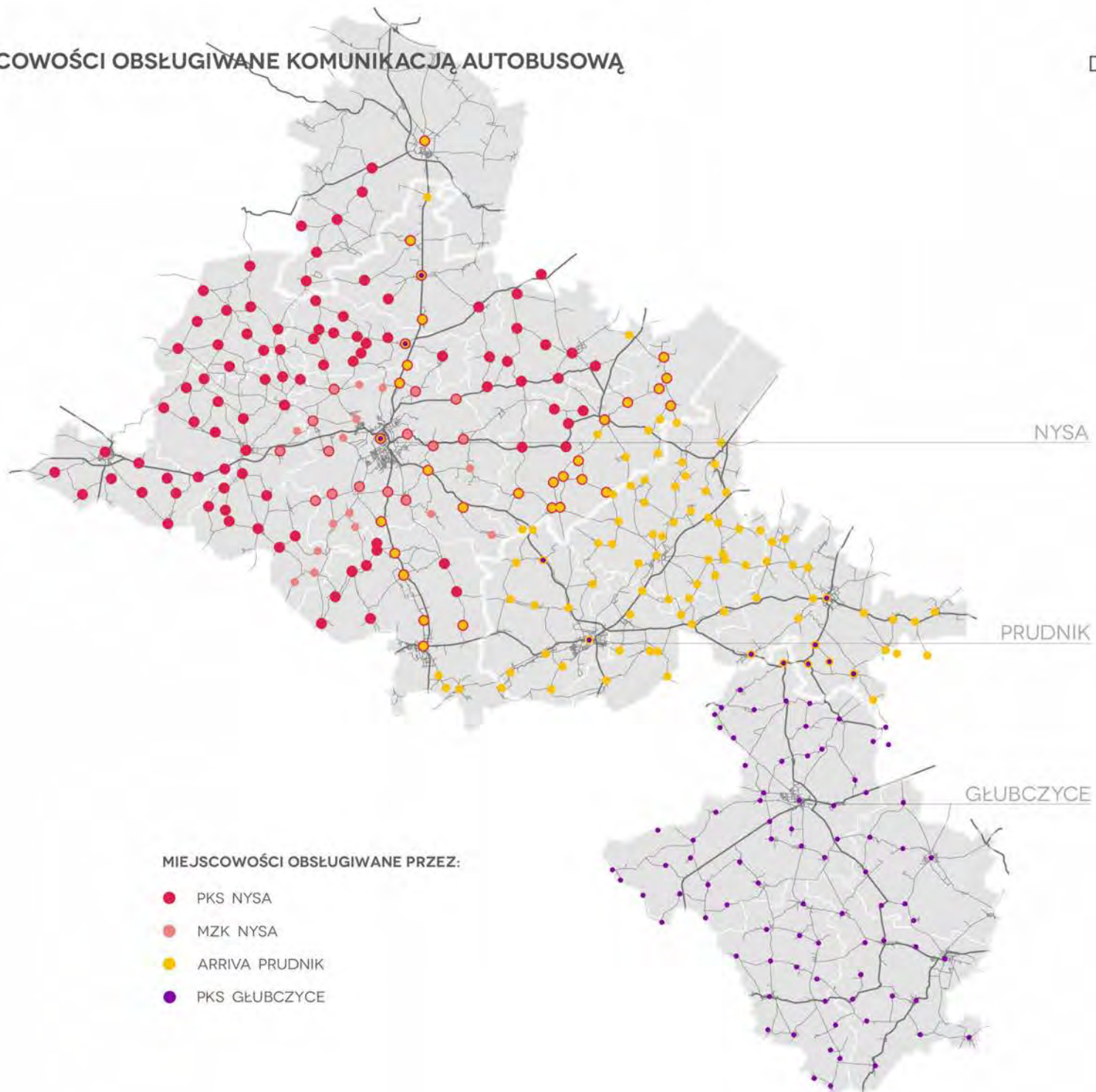
*NA PODSTAWIE BADAŃ ANKIETOWYCH PRZEPROWADZONYCH W GIMNAZJACH I SZKOLEACH PONADGIMNAZJALNYCH

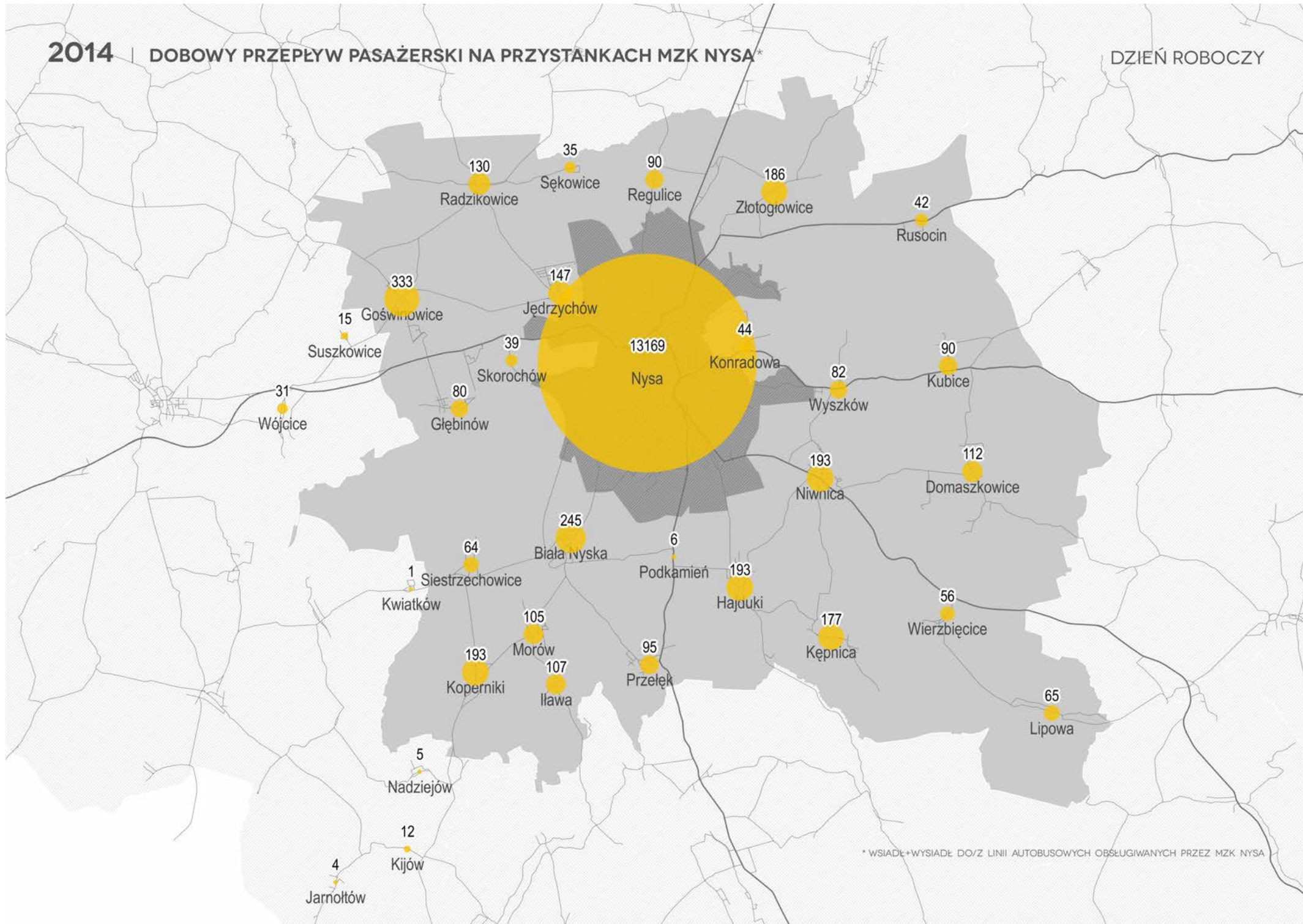
GMINA	PRZEPIYW	WSIADŁO	WYSIADŁO
NYSA	18606	9300	9306
GLUBCZYCE	3804	1880	1924
PRUDNIK	3104	1558	1546
BRANICE	1783	926	857
BIAŁA	1601	827	774
KIETRZ	1078	523	555
GLUCHOŁAZY	921	458	463
PACZKÓW	578	291	287
GŁOGÓWEK	541	253	288
KORFANTÓW	321	173	148
OTMUCHÓW	306	133	173
SKOROSZYCE	292	157	135
LUBRZA	261	131	130
ŁAMBINOWICE	214	115	99
PAKOŚLAWICE	153	76	77
KAMIENNIK	121	55	66
BABORÓW	89	53	36
GRODKÓW	42	17	25
POZA OBSZAREM	185	74	111
RAZEM	34000	17000	17000

WIELKOŚCI PRZEPIYWU PASAŻERSKIEGO:

- AUTOBUSY OGÓŁEM
- PRZEPIYW ZEROWY





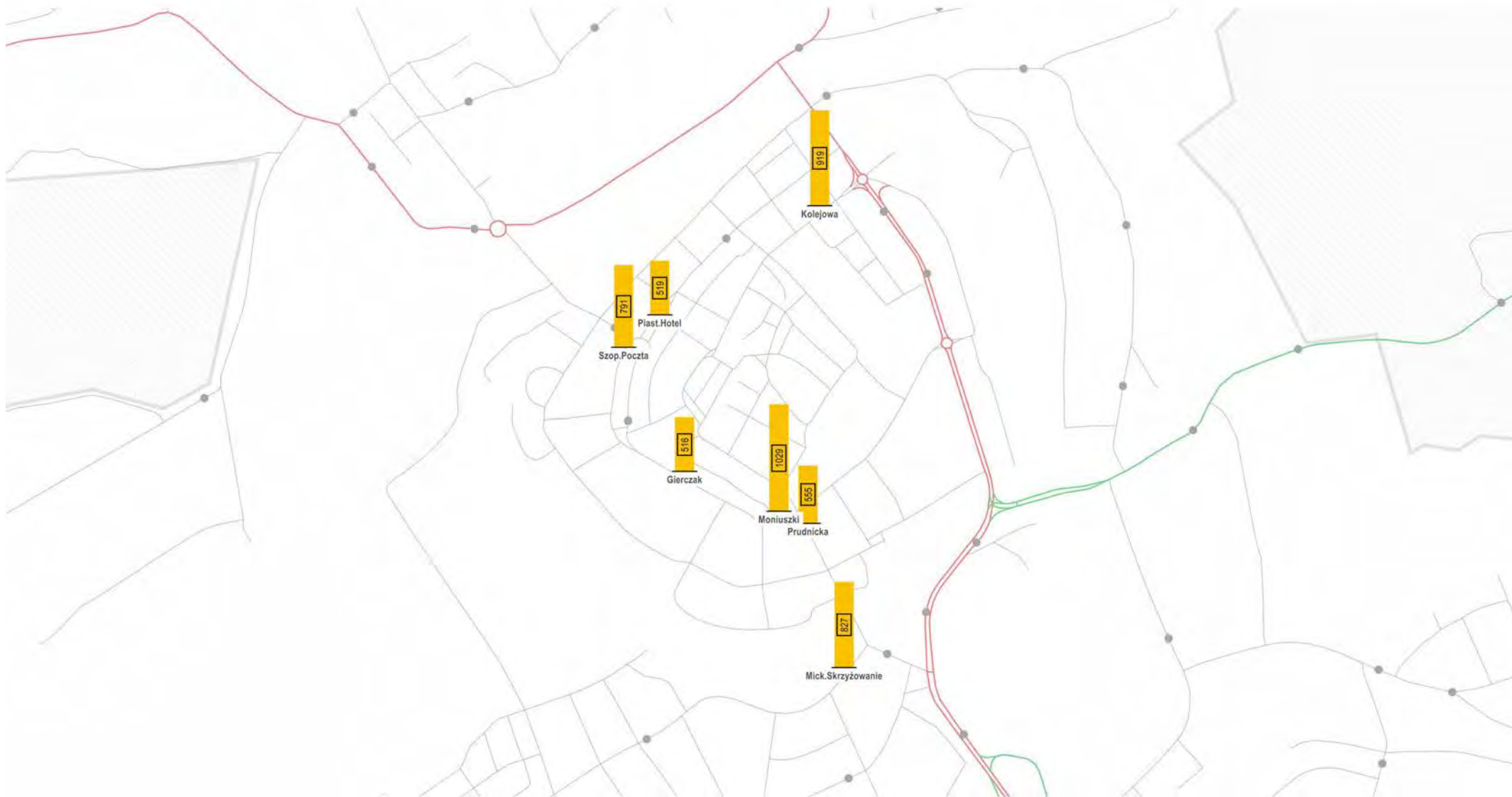


* WSIADŁ+WYSIADŁ DO/Z LINII AUTOBUSOWYCH OBSŁUGIWANYCH PRZEZ MZK NYSY

2014 | DOBOWY PRZEPŁYW PASAŻERSKI NA PRZYSTANKACH MZK NYSA*

DZIEŃ ROBOCZY

PRZYSTANKI MIEJSKIE Z POTOKAMI PASAŻERSKIMI [500+) PAS/24H

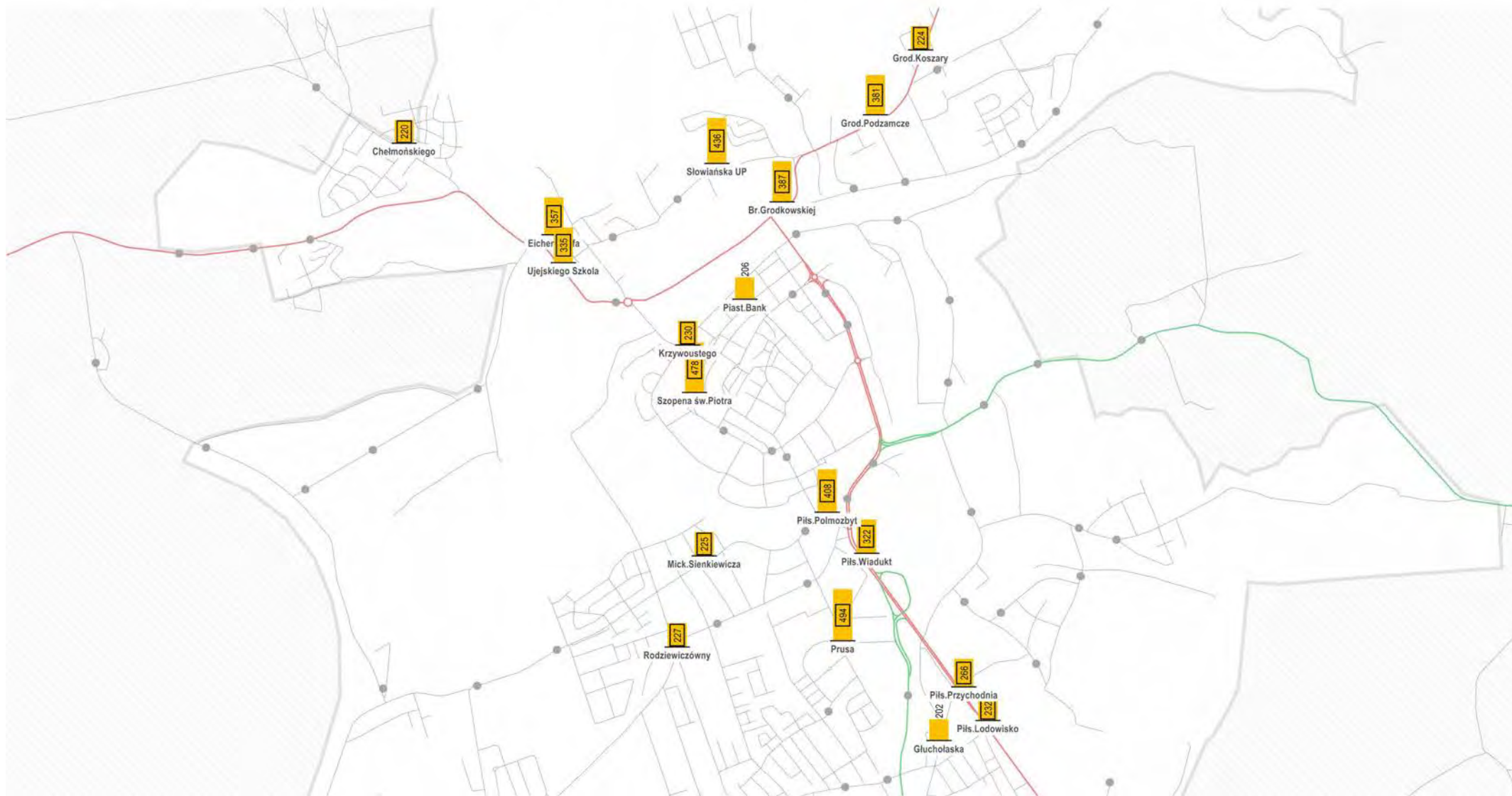


— DROGA KRAJOWA
— DROGA WOJEWÓDZKA
— DROGA POWIATOWA/GMINNA

■ DOBOWA WYMIANA PASAŻERSKA
● POZOSTAŁE PRZYSTANKI MZK NYSA

* WSIADŁ+WYSIADŁ DO/Z LINII AUTOBUSOWYCH OBSŁUGIWANYCH PRZEZ MZK NYSA

PRZYSTANKI MIEJSKIE Z POTOKAMI PASAŻERSKIMI [200 – 500) PAS/24H



— DROGA KRAJOWA
— DROGA WOJEWÓDZKA
— DROGA POWIATOWA/GMINNA

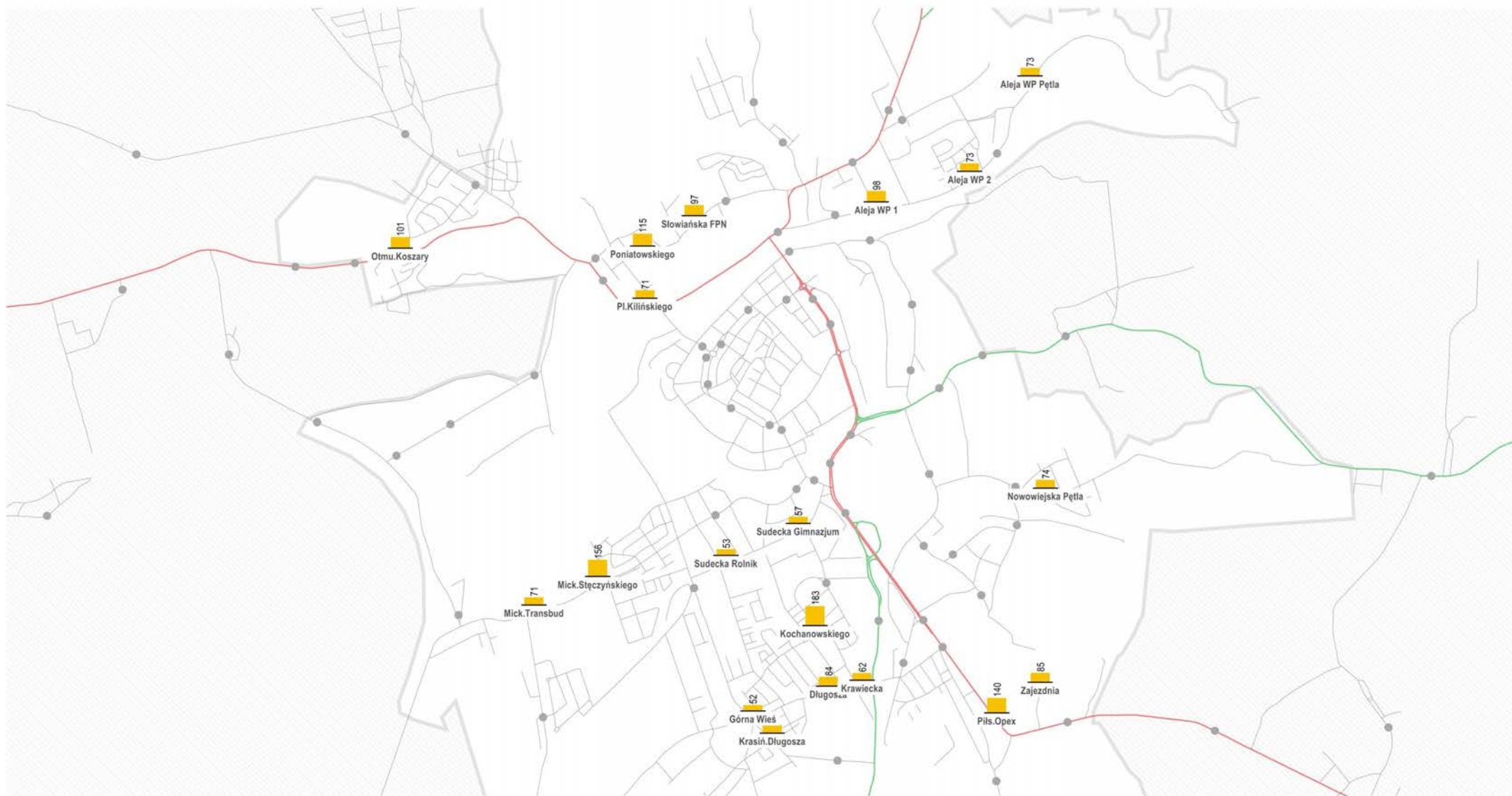
■ DOBOWA WYMIANA PASAŻERSKA
● POZOSTAŁE PRZYSTANKI MZK NYSA

* WSIADŁ+WYSIADŁ DO/Z LINII AUTOBUSOWYCH OBSŁUGIWANYCH PRZEZ MZK NYSA

2014 | DOBOWY PRZEPŁYW PASAŻERSKI NA PRZYSTANKACH MZK NYSY*

DZIEŃ ROBOCZY

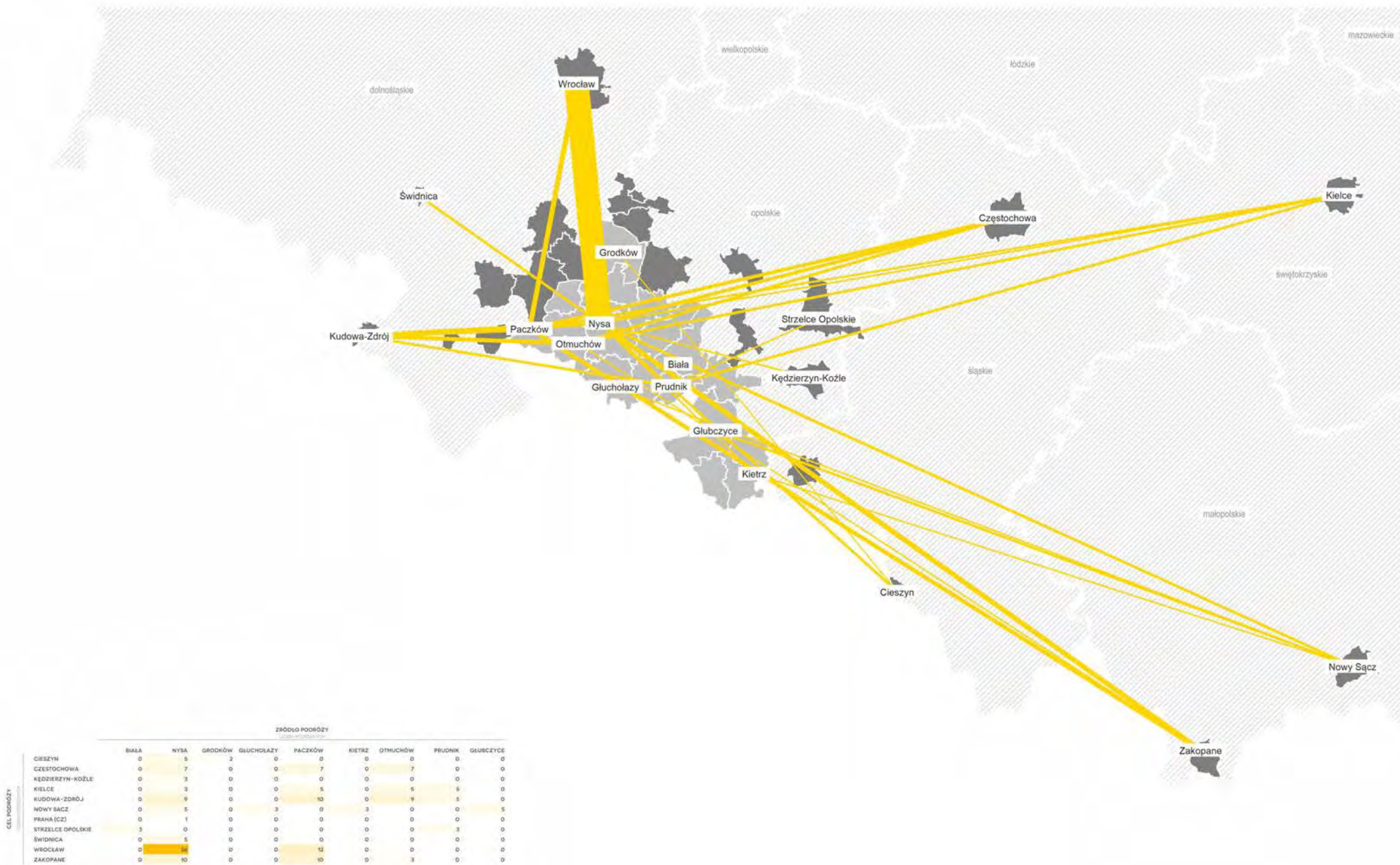
PRZYSTANKI MIEJSKIE Z POTOKAMI PASAŻERSKIMI [50 – 200) PAS/24H



— DROGA KRAJOWA
— DROGA WOJEWÓDZKA
— DROGA POWIATOWA/GMINNA

■ DOBOWA WYMIANA PASAŻERSKA
● POZOSTAŁE PRZYSTANKI MZK NYSY

* WSIADŁE+WYSIADŁE DO/Z LINII AUTOBUSOWYCH OBSŁUGIWANYCH PRZEZ MZK NYSY





WOJEWÓDZTWO	UDZIAŁ KIERUNKU W MIESIĘCZNYCH PRZEWOZACH
OPOLSKIE	59%
DOLNOŚLĄSKIE	12%
ŚLĄSKIE	7%
MAZOWIECKIE	6%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	2%
MAŁOPOLSKIE	2%
WIELKOPOLSKIE	1%
ZACHODNIOPOMORSKIE	1%
ŁÓDZKIE	1%
LUBUSKIE	1%
LUBELSKIE	1%
POMORSKIE	1%
PODLASKIE	1%
KUJAWSKO-POMORSKIE	0%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	0%
PODKARPACKIE	0%
ZAGRANICA	4%
RAZEM	100%





WOJEWÓDZTWO	UDZIAŁ KIERUNKU W MIESIĘCZNYCH PRZEWOZACH
OPOLSKIE	70%
ŚLĄSKIE	13%
DOLNOŚLĄSKIE	10%
MAŁOPOLSKIE	2%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1%
WIELKOPOLSKIE	1%
ŁÓDZKIE	1%
PODKARPACKIE	0%
MAZOWIECKIE	0%
POMORSKIE	0%
ZACHODNIOPOMORSKIE	0%
KUJAWSKO-POMORSKIE	0%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	0%
PODLASKIE	0%
LUBUSKIE	0%
LUBELSKIE	0%
ZAGRANICA	1%
RAZEM	100%





WOJEWÓDZTWO	UDZIAŁ KIERUNKU W MIESIĘCZNYCH PRZEWOZACH
OPOLSKIE	73%
WIELKOPOLSKIE	10%
KUJAWSKO-POMORSKIE	6%
ŚLĄSKIE	3%
DOLNOŚLĄSKIE	3%
ŁÓDZKIE	3%
MAZOWIECKIE	2%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	1%
POMORSKIE	0%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	0%
ZACHODNIOPOMORSKIE	0%
PODLĄSKIE	0%
MAŁOPOLSKIE	0%
LUBUSKIE	0%
PODKARPACKIE	0%
LUBELSKIE	0%
ZAGRANICA	0%
RAZEM	100%



WIELKOŚCI PRZEPLYWU PASAŻERSKIEGO:

- PKS NYSA
- MZK NYSA
- ARRIVA PRUDNIK
- PKS GŁUBCZYCE
- PRZEPLYW ZEROWY

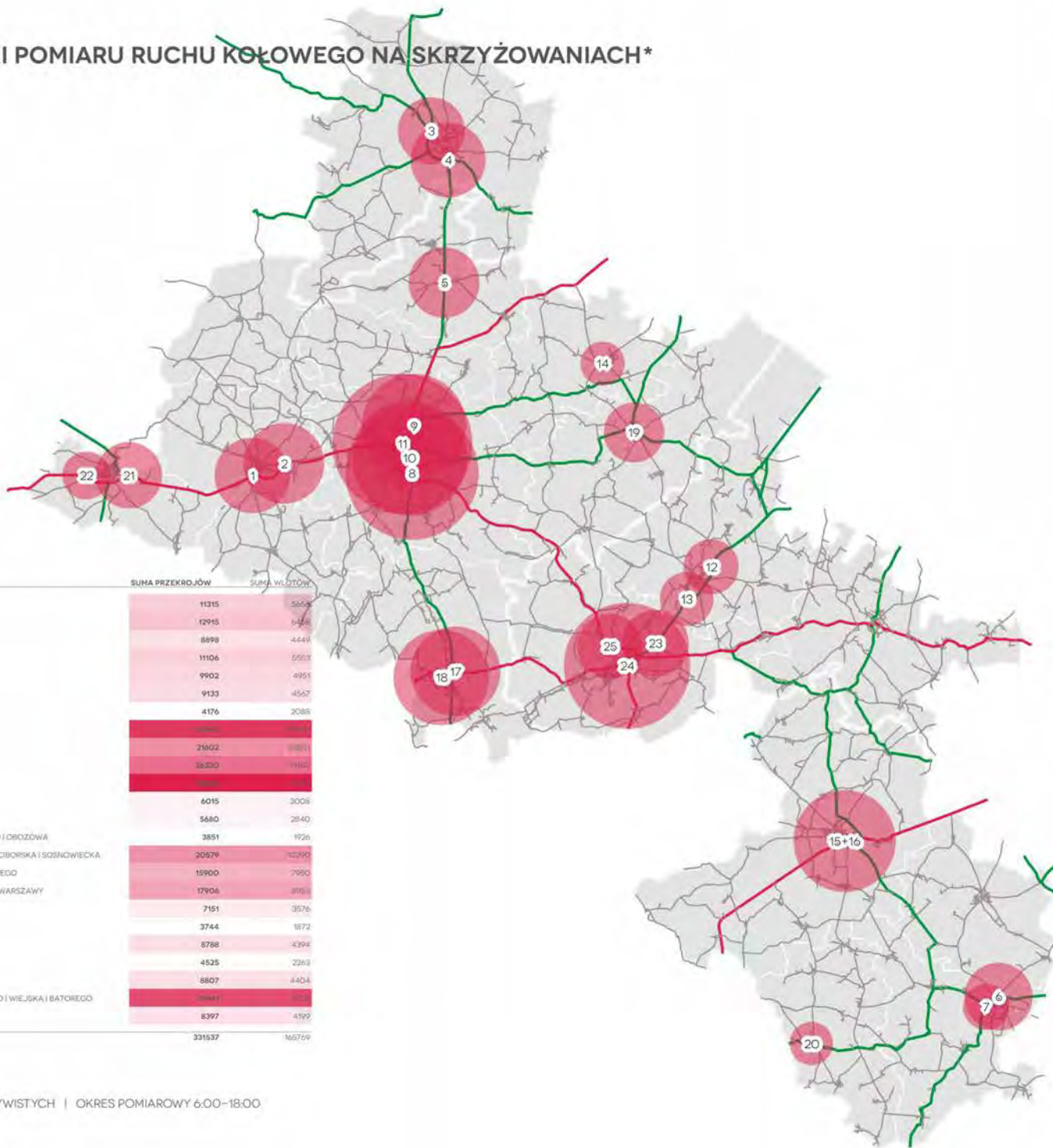
GMINA	PRZEPLYW	WSIADŁO	WYSIADŁO
NYSA	18606	9300	9306
GŁUBCZYCE	3804	1880	1924
PRUDNIK	3104	1558	1546
BRANICE	1783	926	857
BIAŁA	1601	827	774
KIETRZ	1078	523	555
GŁUCHOŁAZY	921	458	463
PACZKÓW	578	291	287
GŁOGÓWEK	541	253	288
KORFANTÓW	321	173	148
OTMUCHÓW	306	133	173
SKOROSZYCE	292	157	135
LUBRZA	261	131	130
ŁĄBINOWICE	214	115	99
PAKOŚLAWICE	153	76	77
KAMIENNIK	121	55	66
BABORÓW	89	53	36
GRODKÓW	42	17	25
POZA OBSZAREM	185	74	111
RAZEM	34000	17000	17000

- NYSA
- 13 169
 - 2 126
 - 107
 - 53

- PRUDNIK
- 2 462
 - 46

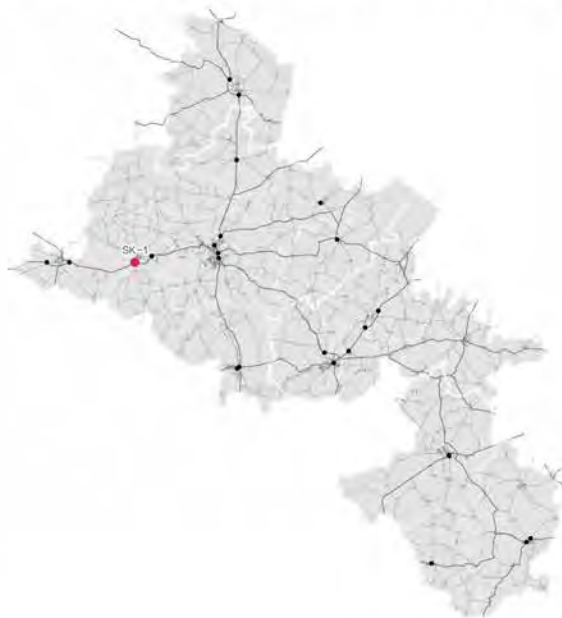
- GŁUBCZYCE
- 1 705

*PASAŻEROWIE KORZYSTAJĄCY Z OFERTY PRZEWOZOWEJ MZK NYSA, PKS NYSA, ARRIVA PRUDNIK, PKS GŁUBCZYCE (BEZ PRZEWOZNIKÓW PRYWATNYCH)

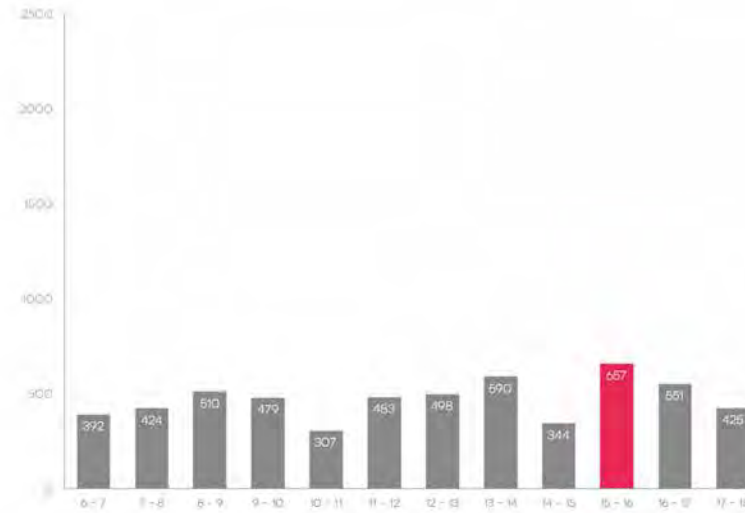


LOKALIZACJA	SUMA PRZEKROJÓW	SUMA WOLTOW
SK-1 // OTMUCHÓW_DK 46 MICKIEWICZA	11315	5658
SK-2 // OTMUCHÓW_DK 46 NYSKA	12915	6448
SK-3 // GRODKÓW_DW 401 WARSZAWSKA	8898	4444
SK-4 // GRODKÓW_SIENKIEWICZA DW 385	11106	5553
SK-5 // SKOROSZYCE_DW 401 WOLNOŚCI	9902	4951
SK-6 // KIETRZ_RACIBORSKA DELUGA	9133	4567
SK-7 // KIETRZ_GŁĘBZYCKA MICKIEWICZA	4176	2088
SK-8 // NYSKA_DK 41 DW 411	21022	10511
SK-9 // NYSKA_DK 46 DW 400	21602	10801
SK-10 // NYSKA_DK 41 DW 407	28320	14160
SK-11 // NYSKA_DK 41 DK 46	22022	11011
SK-12 // BIAŁA_OPOLSKA DW 414	6015	3008
SK-13 // BIAŁA_PRUDNICKA DW 414	5680	2840
SK-14 // ŁAMBINOWICE_KOLEJOWA ZAWADZKIEGO OBOZÓWA	3851	1926
SK-15+16 // GŁĘBZYCKIE_MONIUSZKI ARMII WP RACIBORSKA SOSNOWIECKA	20979	10490
SK-17 // GŁUCHOŁĄZY_GRUNWALDZKA WYSZYJSKIEGO	15900	7950
SK-18 // GŁUCHOŁĄZY_SIKORSKIEGO BOHATERÓW WARSZAWY	17906	8953
SK-19 // KORFANTÓW_OPOLSKA WYZWOLENIA	7151	3576
SK-20 // BRANICE_ZYMIERSKIEGO KOŚCIELNA	3744	1872
SK-21 // PACZKÓW_DK 46 KOPERNIKA	8788	4394
SK-22 // PACZKÓW_DK 46 ROBOTNICZA	4525	2263
SK-23 // LUBRZA_WOLNOŚCI DW 414	8807	4404
SK-24 // PRUDNIK_POWSTAŃCÓW SKOWRONSKIEGO WIEJSKA BATOREGO	8941	4471
SK-25 // PRUDNIK_DK 41 DP 513	8397	4199
RAZEM	331537	165769

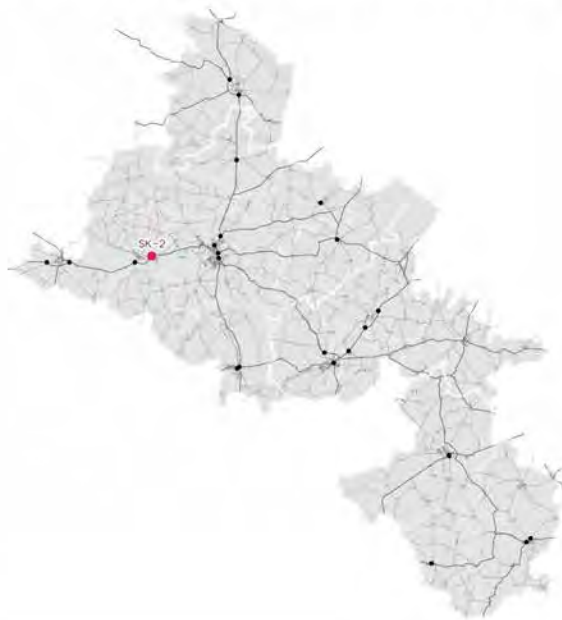
*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH | OKRES POMIAROWY 6.00-18.00



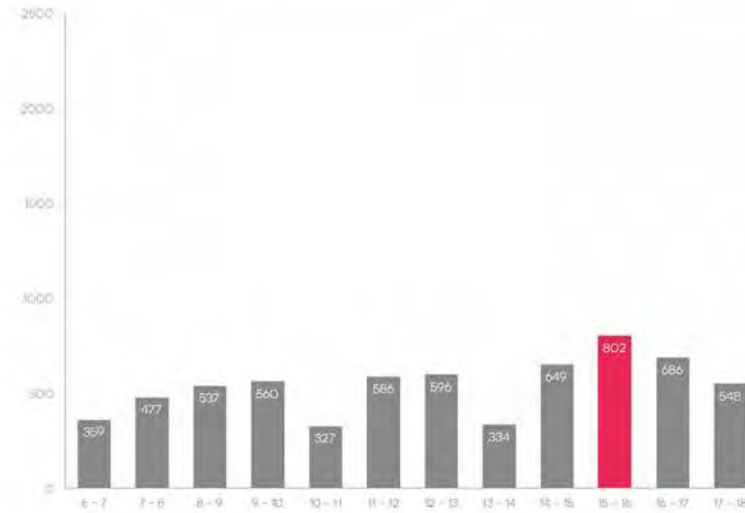
SK-1 // OTMUCHÓW_DK 46 | MICKIEWICZA // SUMA WLOTÓW



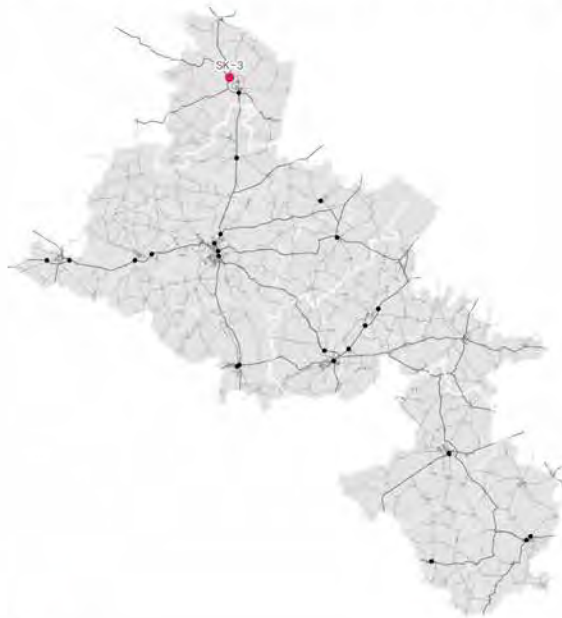
*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



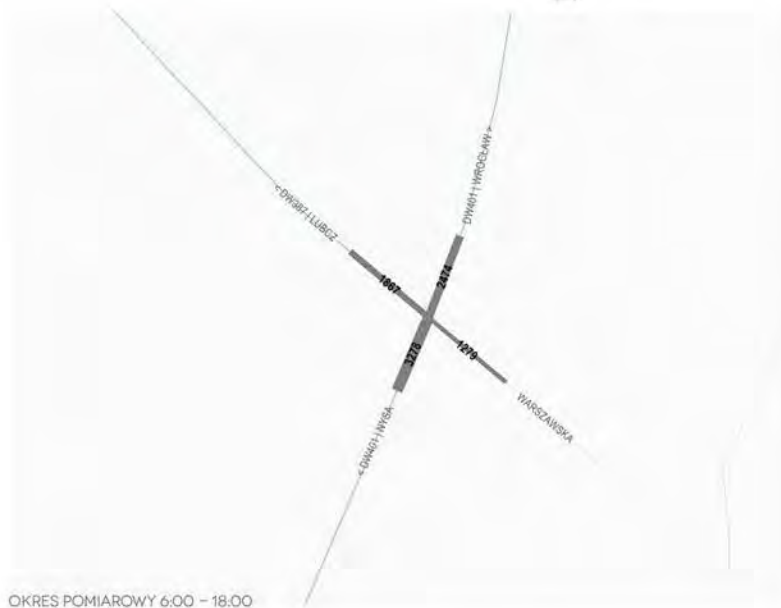
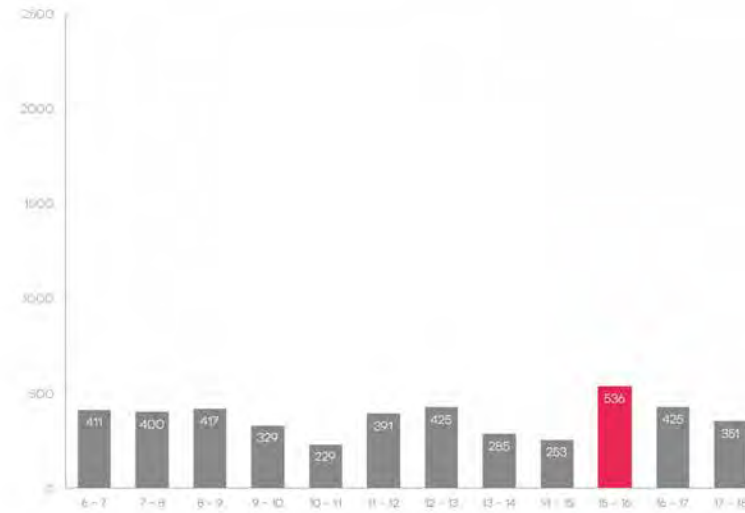
SK-2 // OTMUCHÓW_DK 46 | NYSKA // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-3 // GRODKÓW_DW 401 | WARSZAWSKA // SUMA WLOTÓW



OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

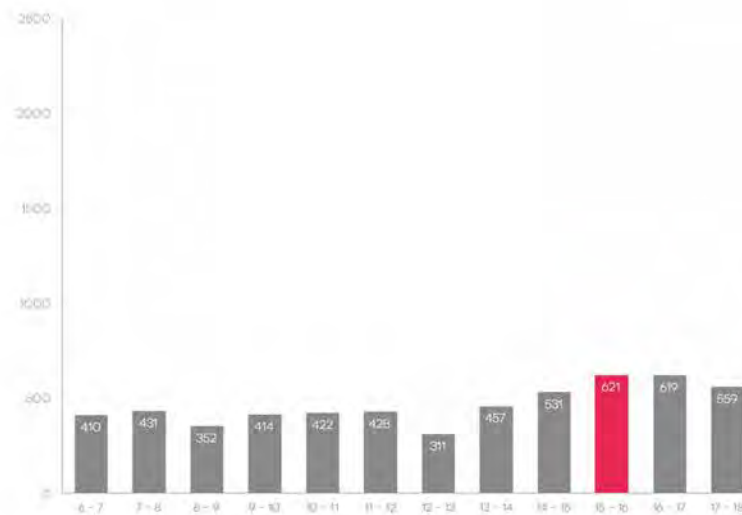


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-4 // GRODKÓW_SIENIEWICZA | DW 385 // SUMA WLOTÓW

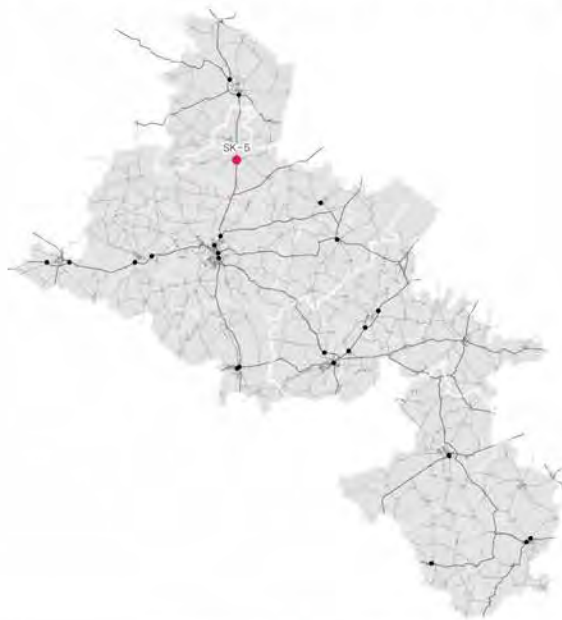


OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

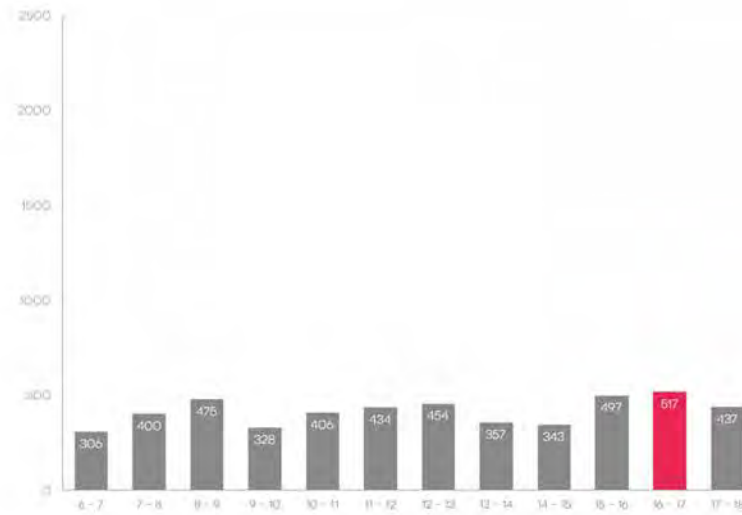


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



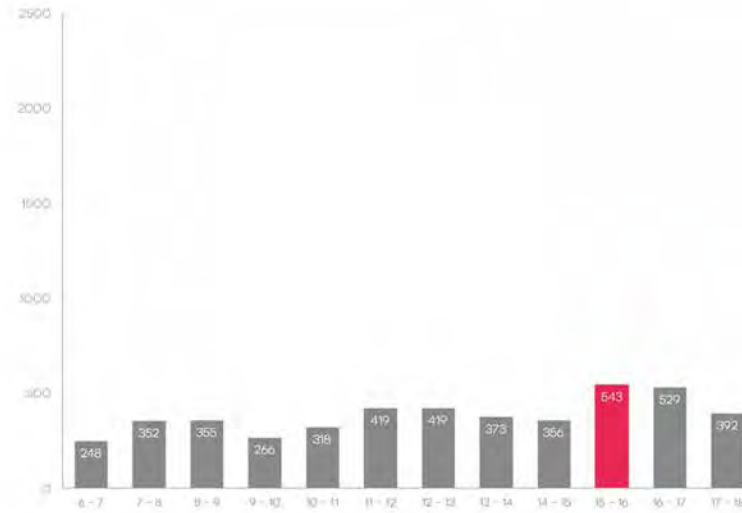
SK-5 // SKOROSZYCE_DW 401 | WOLNOŚCI // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-6 // KIETRZ_RACIBORSKA I DŁUGA // SUMA WLOTÓW



OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

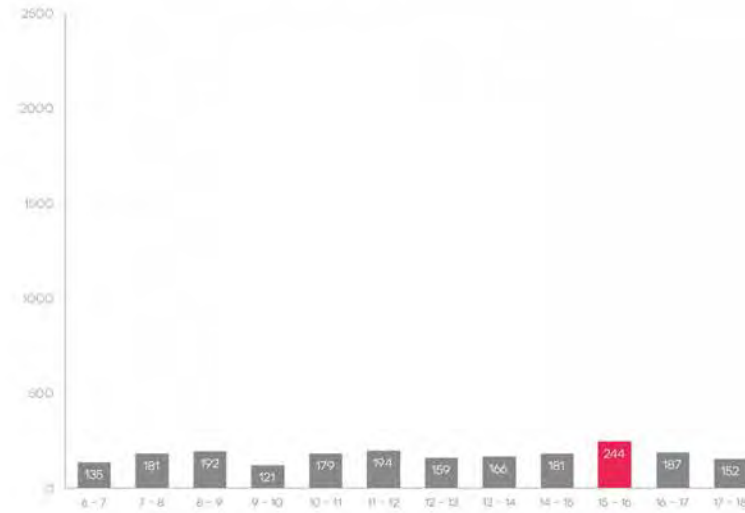


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



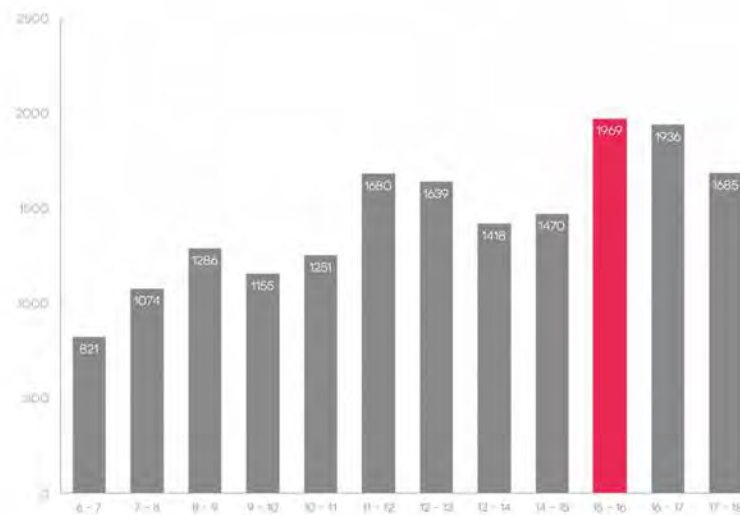
SK-7 // KIETRZ_GŁUBCZYCKA I MICKIEWICZA // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



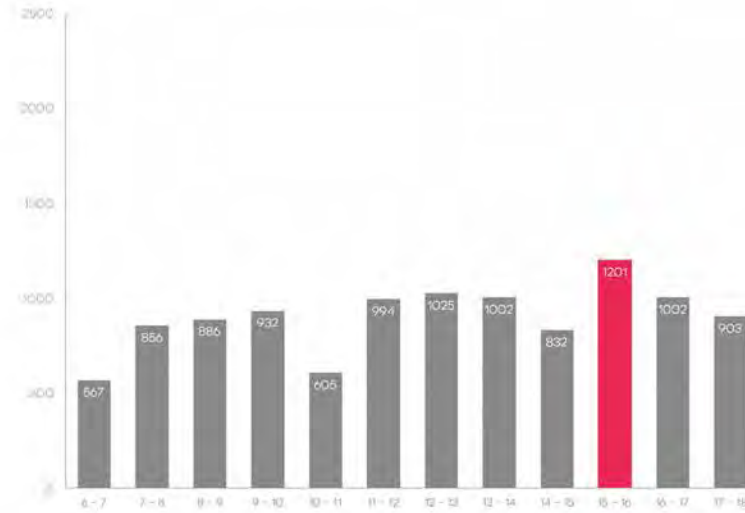
SK-8 // NYSA_DK-41 | DW 411 // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



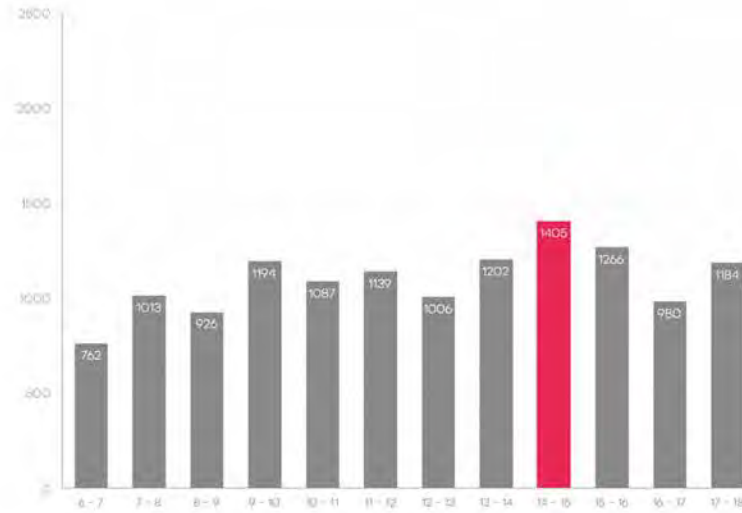
SK-9 // NYSA_DK 46 I DW 406 // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



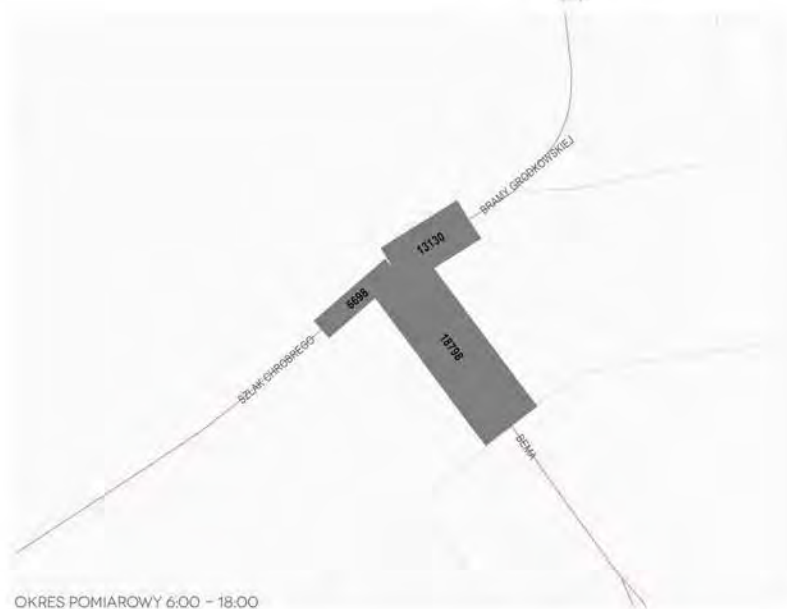
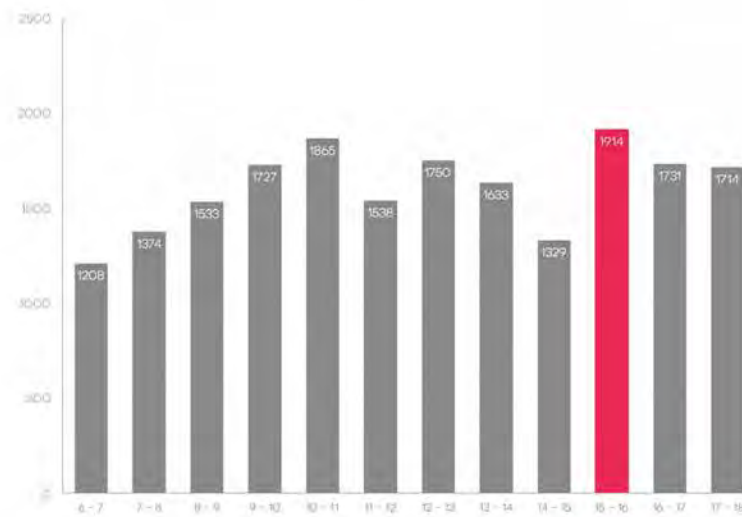
SK-10 // NYSA_DK 411 DW407 // SUMA WLOTÓW



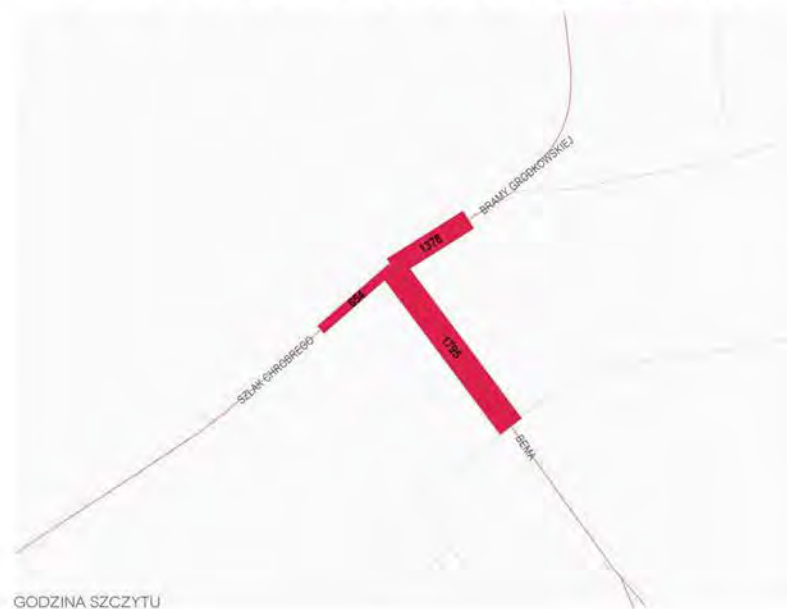
*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-11 // NYSA_DK 41 | DK 46 // SUMA WLOTÓW



OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

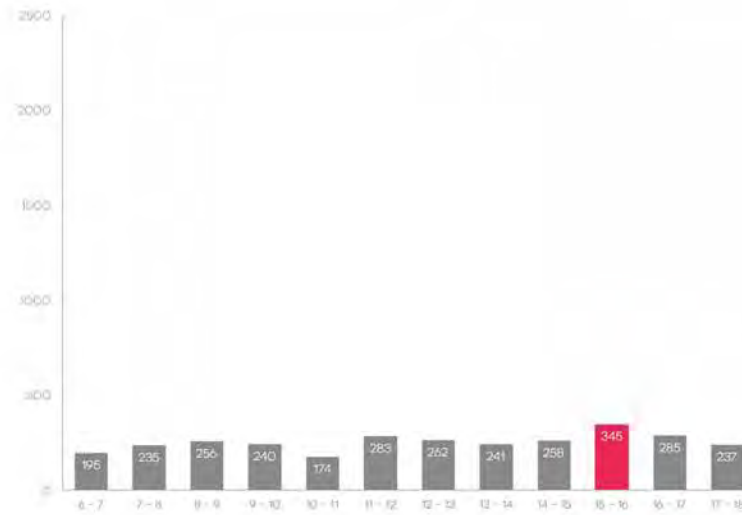


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-12 // BIAŁA_OPOLSKA I DW 414 // SUMA WLOTÓW



OKRĘS POMIAROWY 6:00 - 18:00

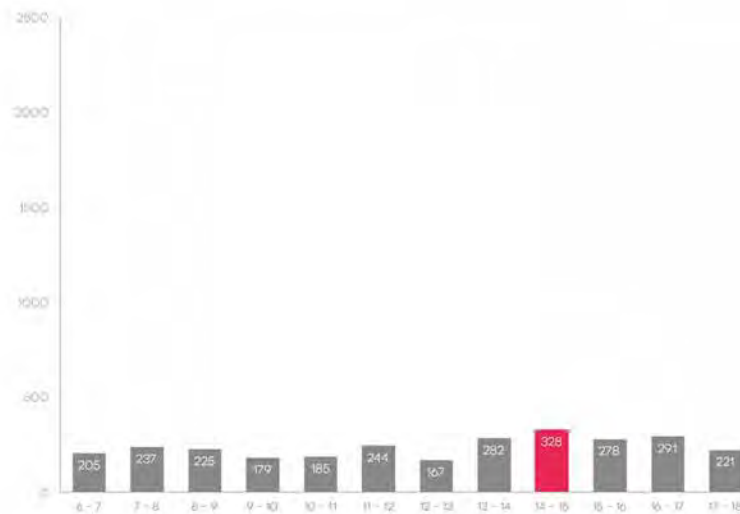


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



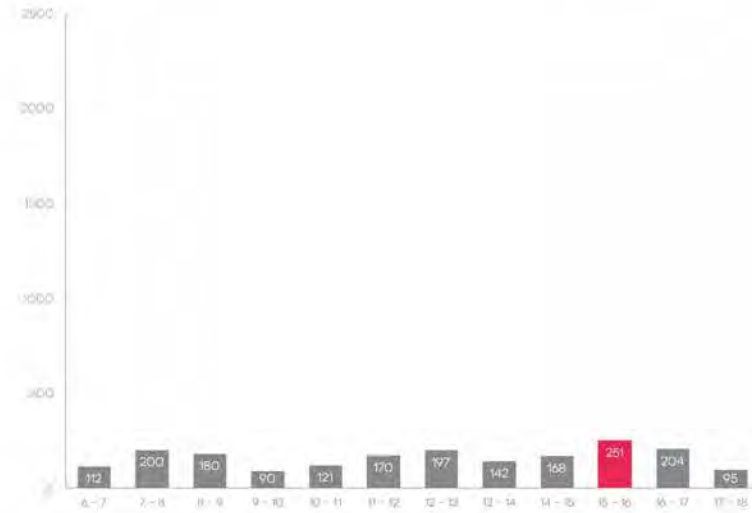
SK-13 // BIAŁA_PRUDNICKA | DW 414 // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



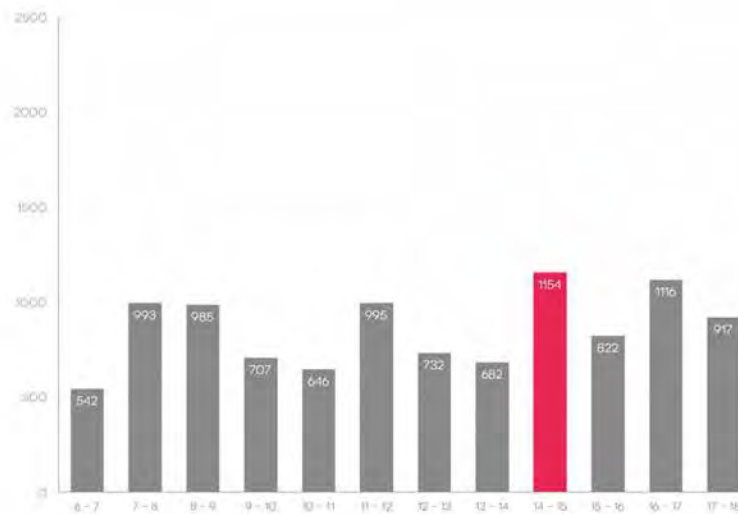
SK-14 // ŁAMBINOWICE_KOLEJOWA | ZAWADZKIEGO | OBOZOWA // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-15+16 // GŁĘBCZYCE_MONIUSZKI | ARMII WP | RACIBORSKA | SOSNOWIECKA // SUMA WLOTÓW



OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

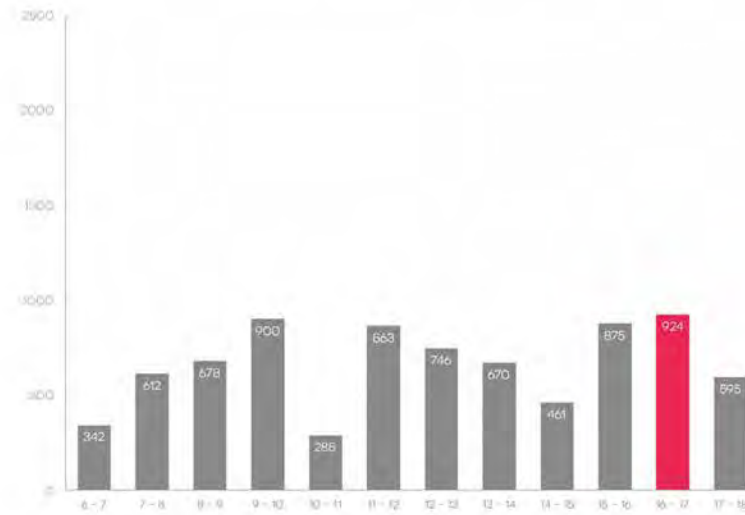


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-17 // GŁUCHOŁĄZY_GRUNWALDZKA | WYSZYŃSKIEGO // SUMA WŁOTÓW



OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

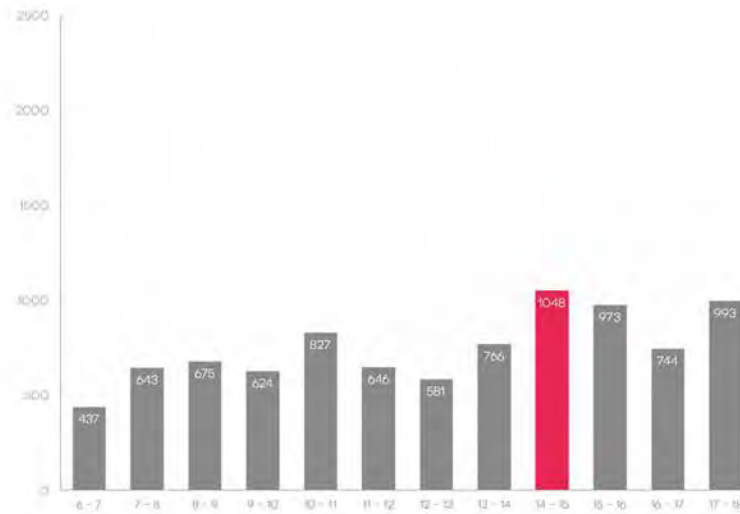


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



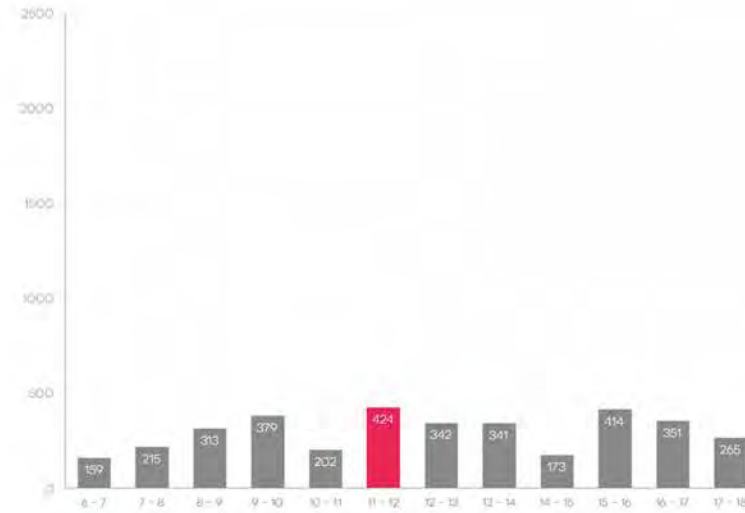
SK-18 // GŁUCHOŁĄZY_SIKORSKIEGO I BOHATERÓW WARSZAWY // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-19 // KORFANTÓW_OPOLSKA | WYZWOLENIA // SUMA WLOTÓW

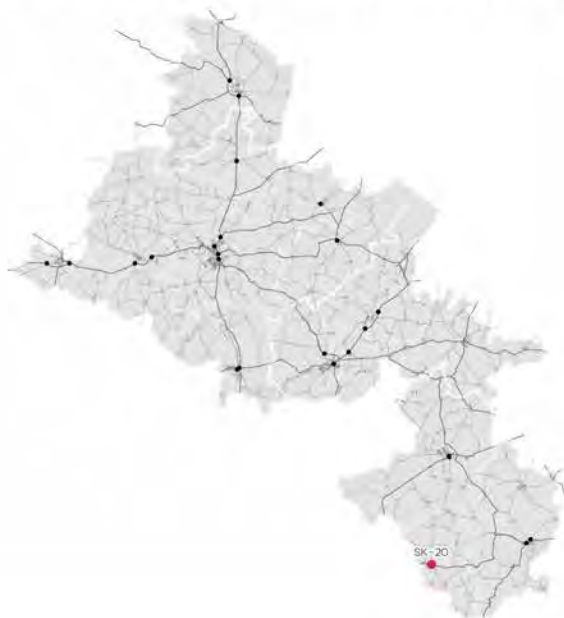


OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

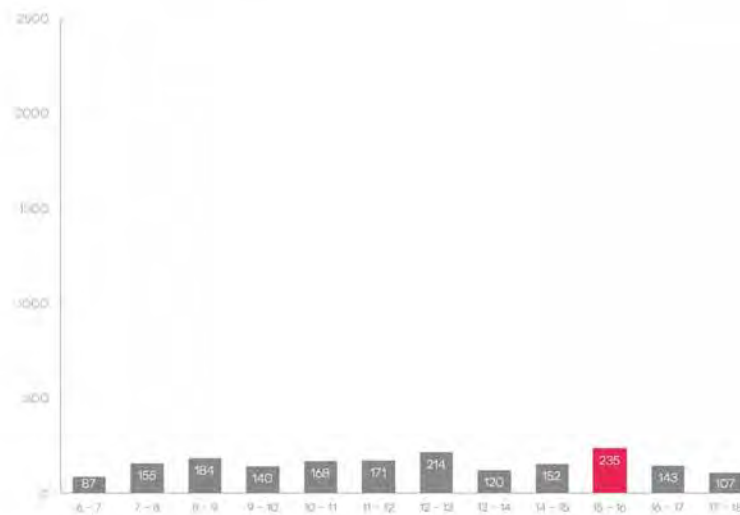


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-20 // BRANICE_ZYMERSKIEGO I KOŚCIELNA // SUMA WLOTÓW

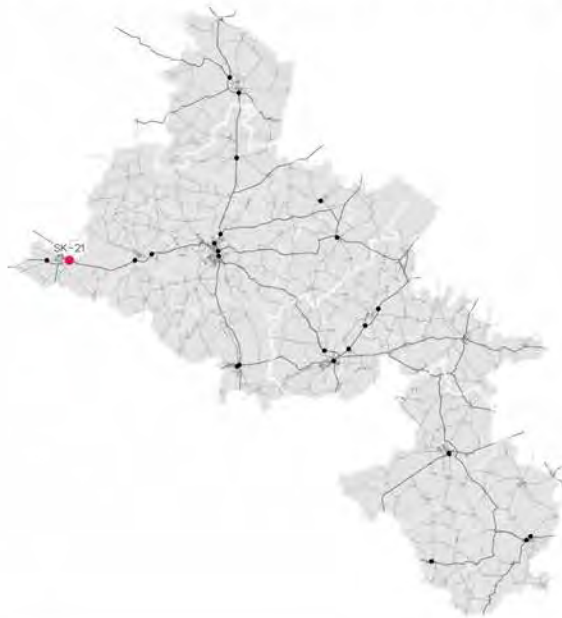


OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

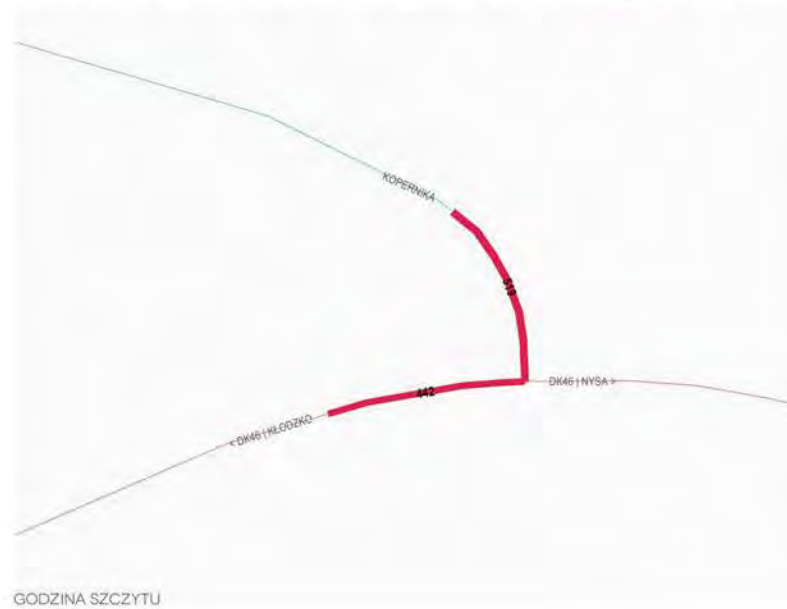
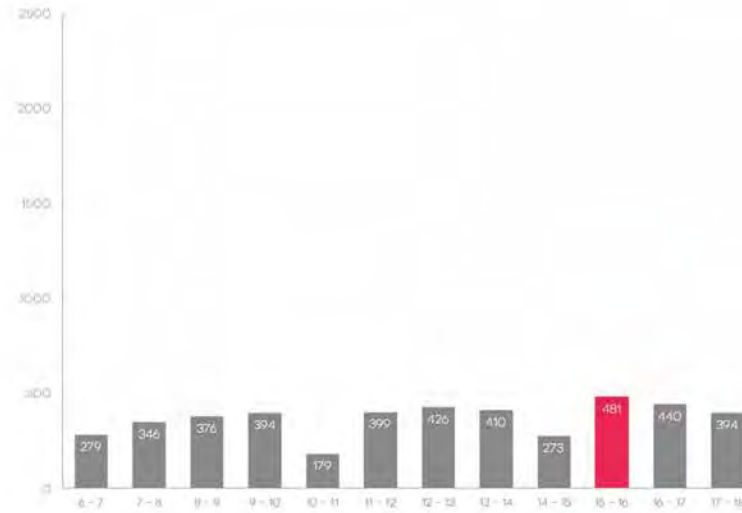


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



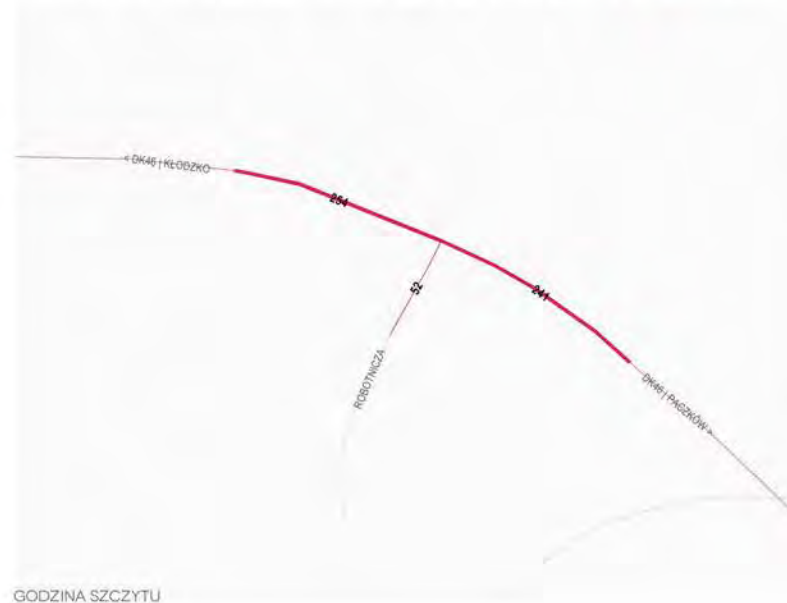
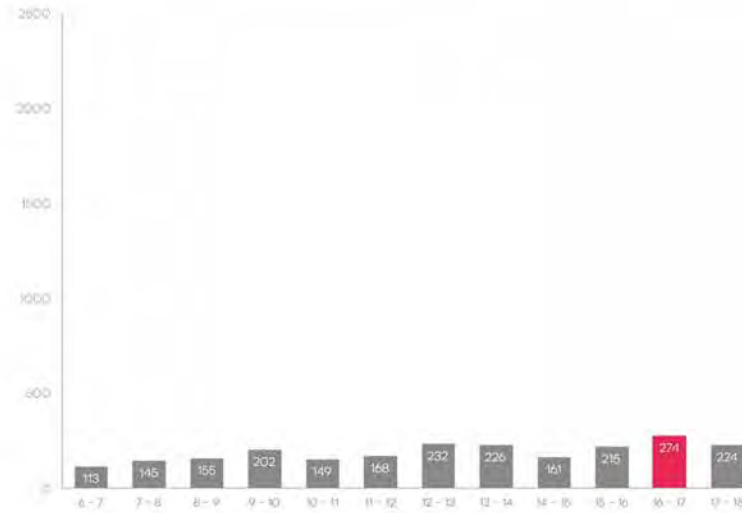
SK-21 // PACZKÓW _DK 46 I KOPERNIKA // SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



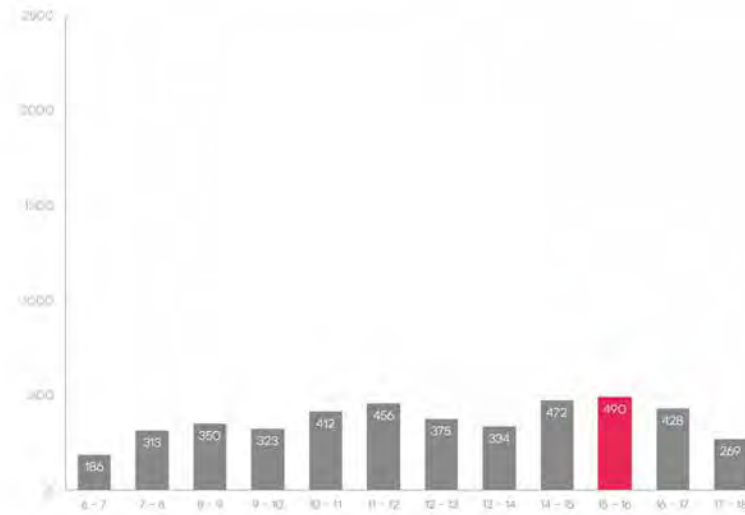
SK-22 // PACZKÓW_DK 46 I ROBOTNICZA // SUMA WŁOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-23 // LUBRZA_WOLNOŚCI | DW414 // SUMA WŁOTÓW



OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

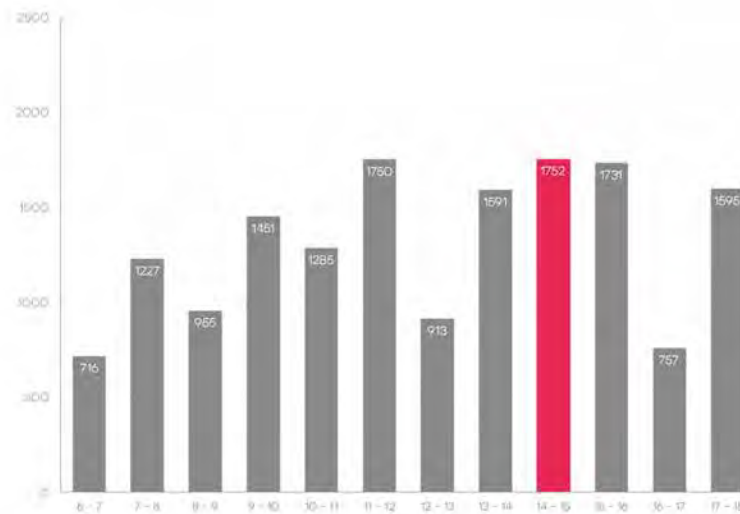


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



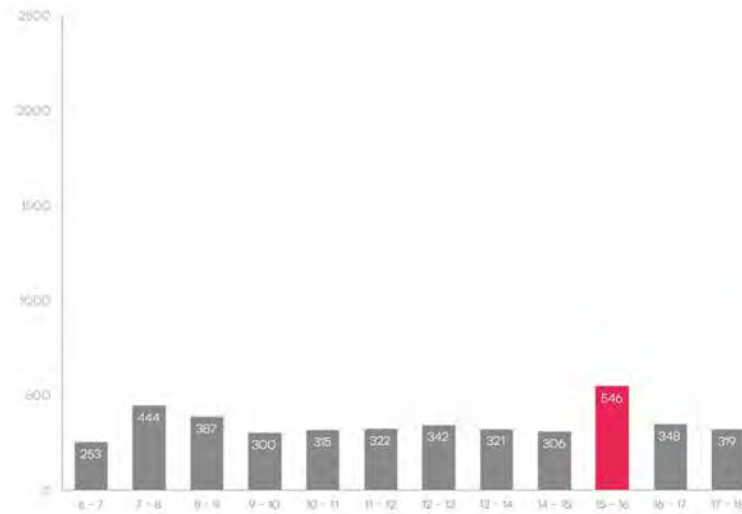
SK-24 // PRUDNIK_POWSTANCÓW | SKOWROŃSKIEGO | WIEJSKA | BĄTOREGO //
SUMA WLOTÓW



*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH



SK-25 // PRUDNIK_DK 41 | DP1613 // SUMA WLOTÓW



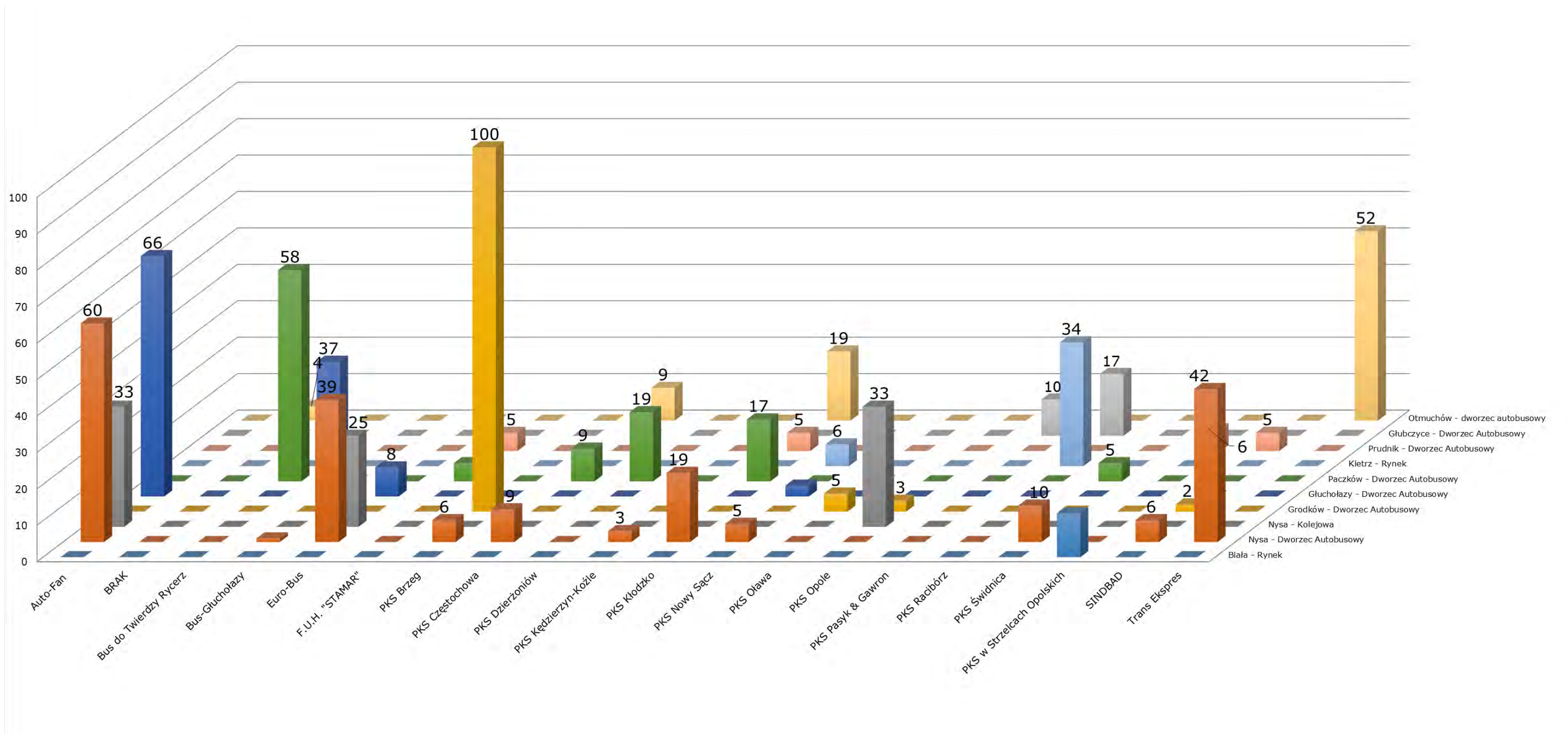
OKRES POMIAROWY 6:00 - 18:00

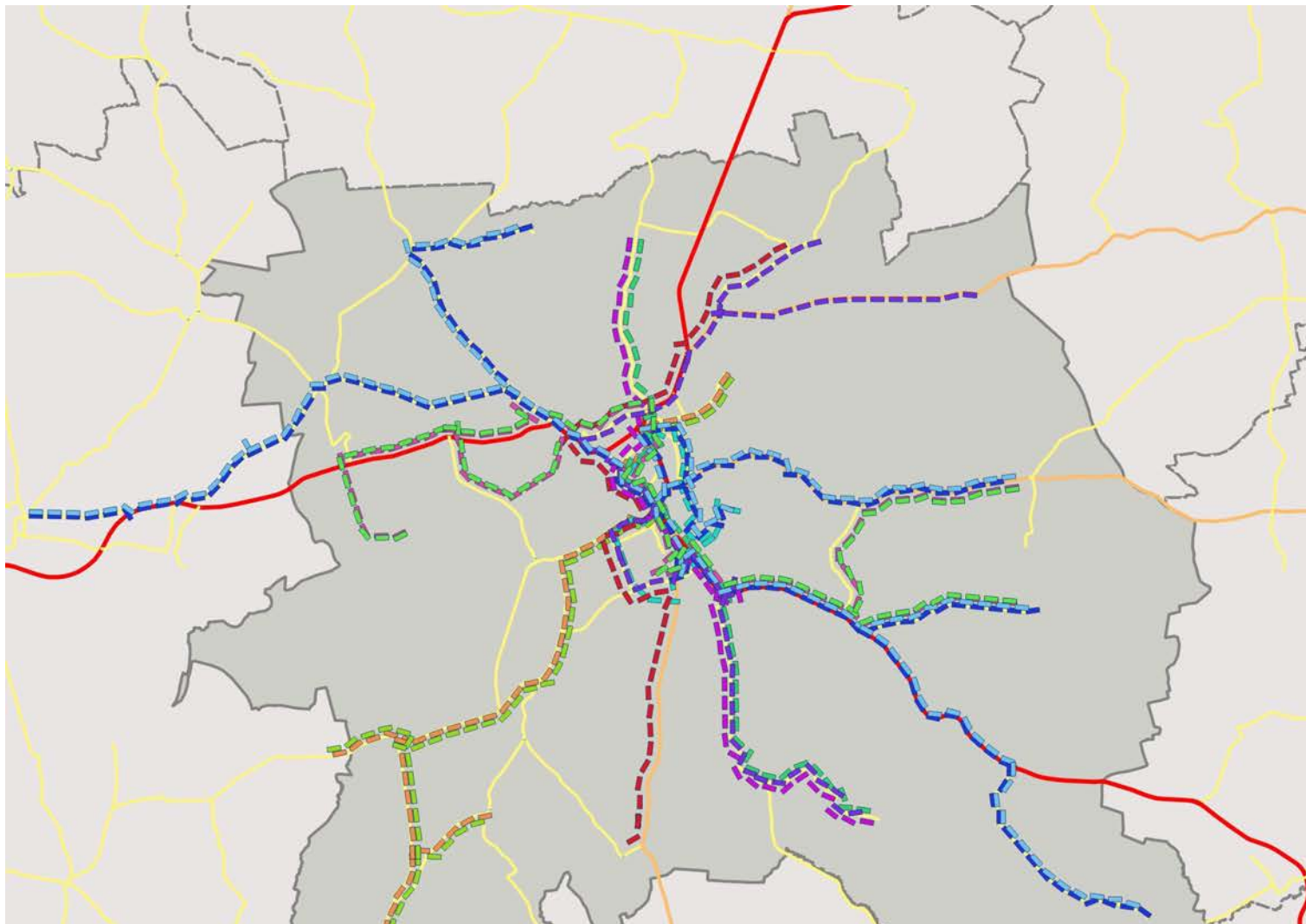


GODZINA SZCZYTU

*WARTOŚCI W POJAZDACH RZECZYWISTYCH

Wykres relacji ilości kursów badanych przewoźników a punktem pomiarowym





Linie komunikacyjne MZK Nysa

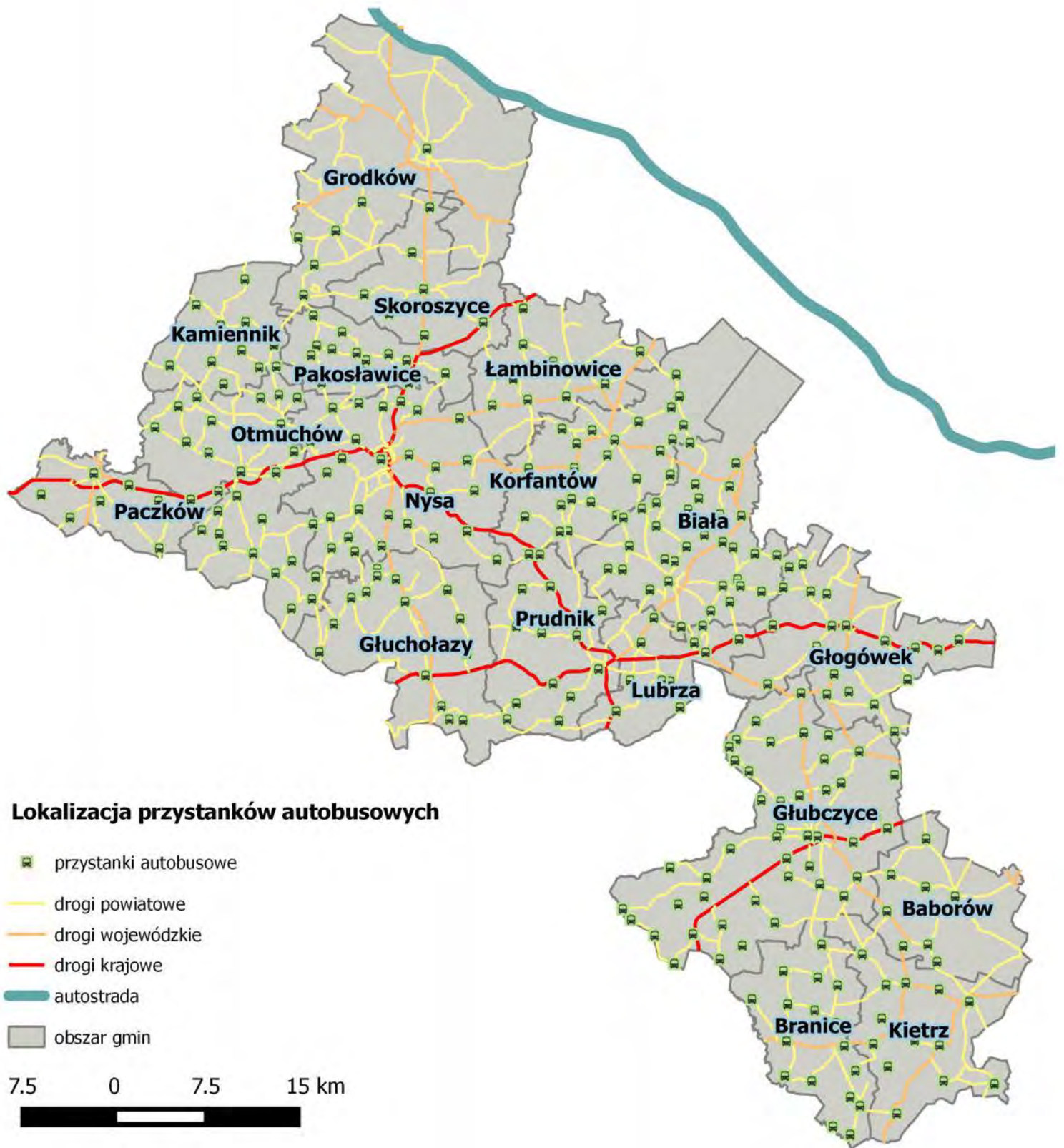
Linie komunikacyjne MZK Nysa

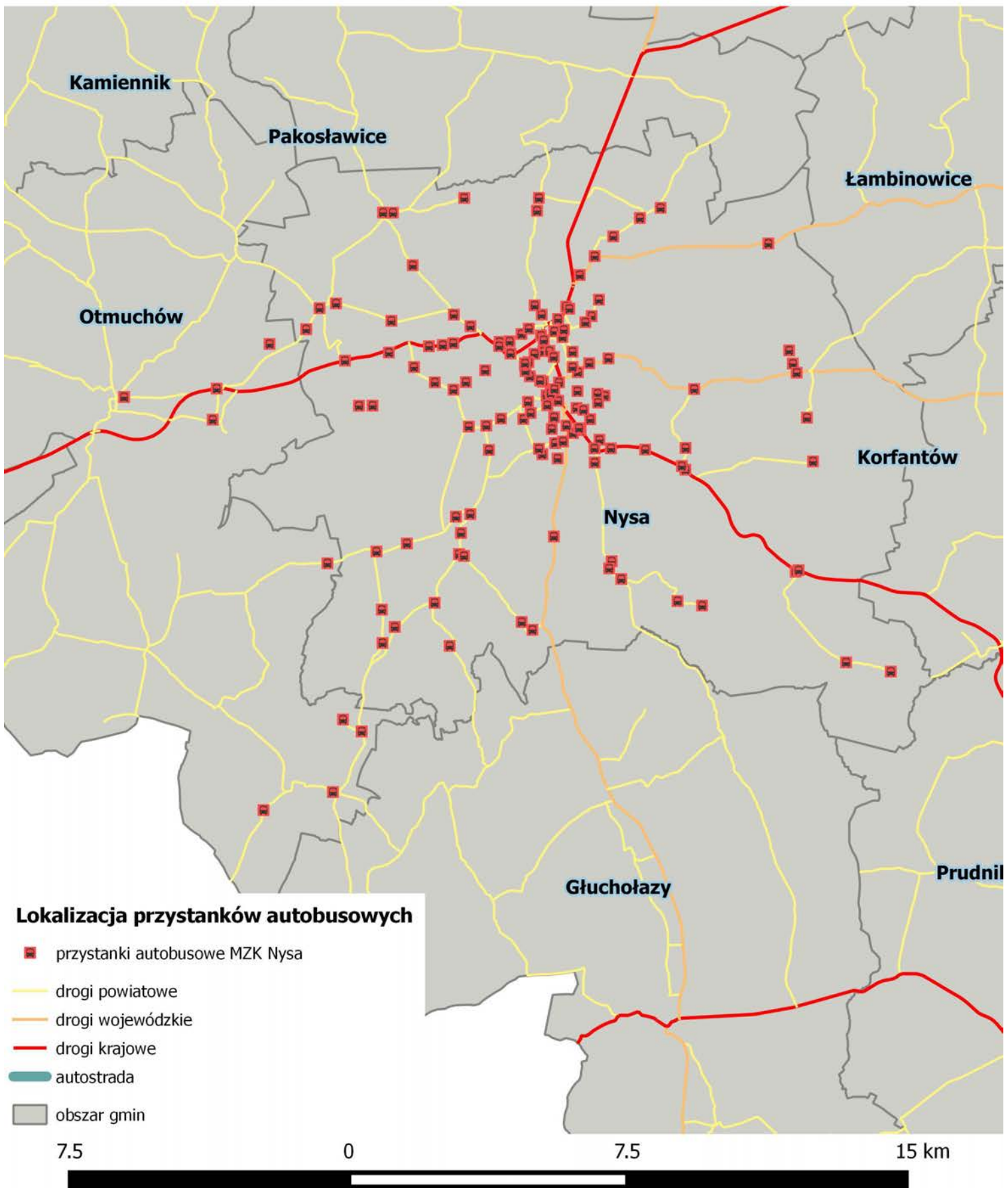
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 12
- 14

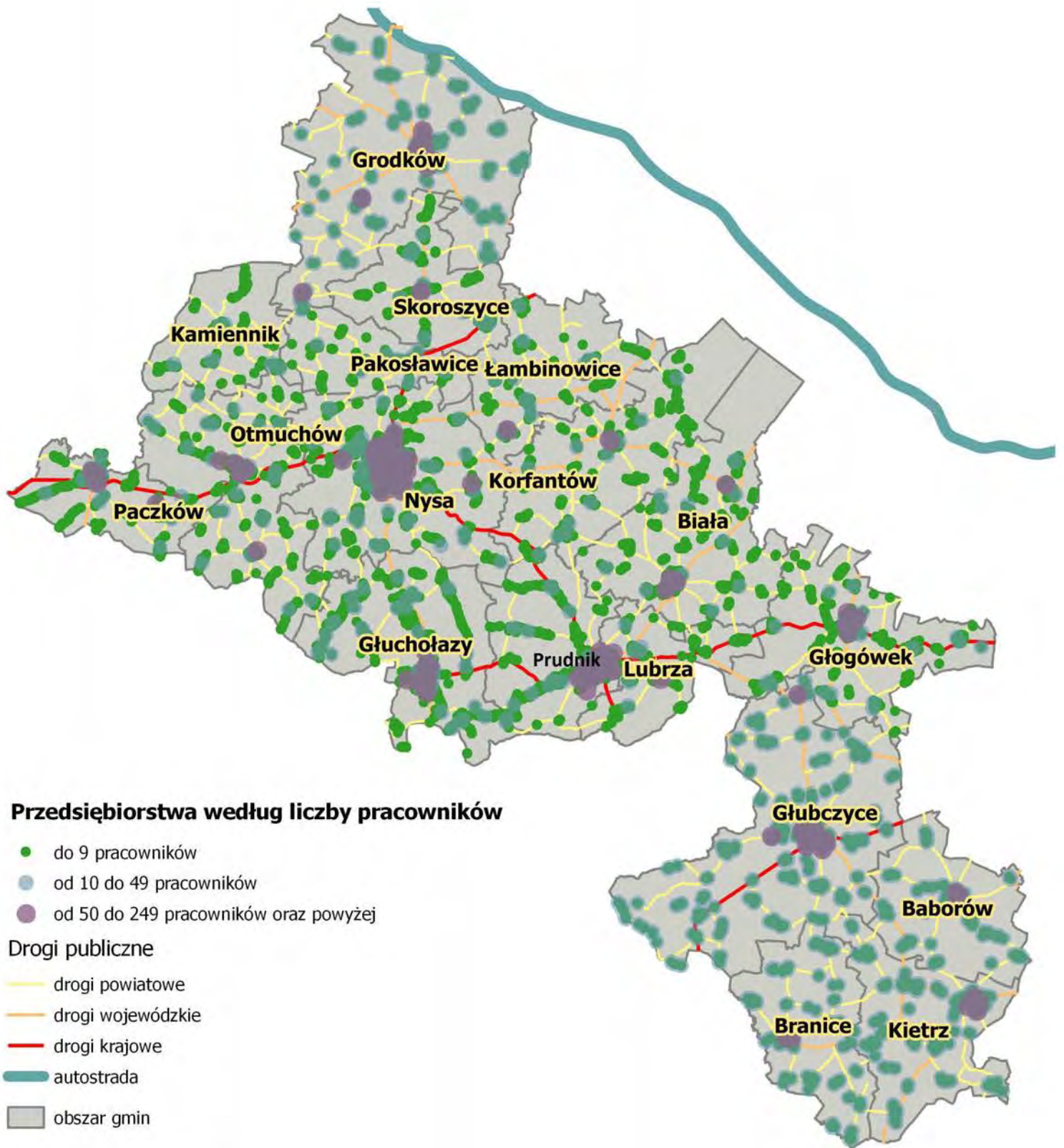
Drogi publiczne

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- gminy sąsiednie
- gmina Nysa

0 10 km







Grodków

Skoroszyce

Kamiennik

Pakośławice Łambinowice

Otmuchów

Paczków

Nysa

Korfantów

Biała

Głuchołazy

Prudnik

Lubrza

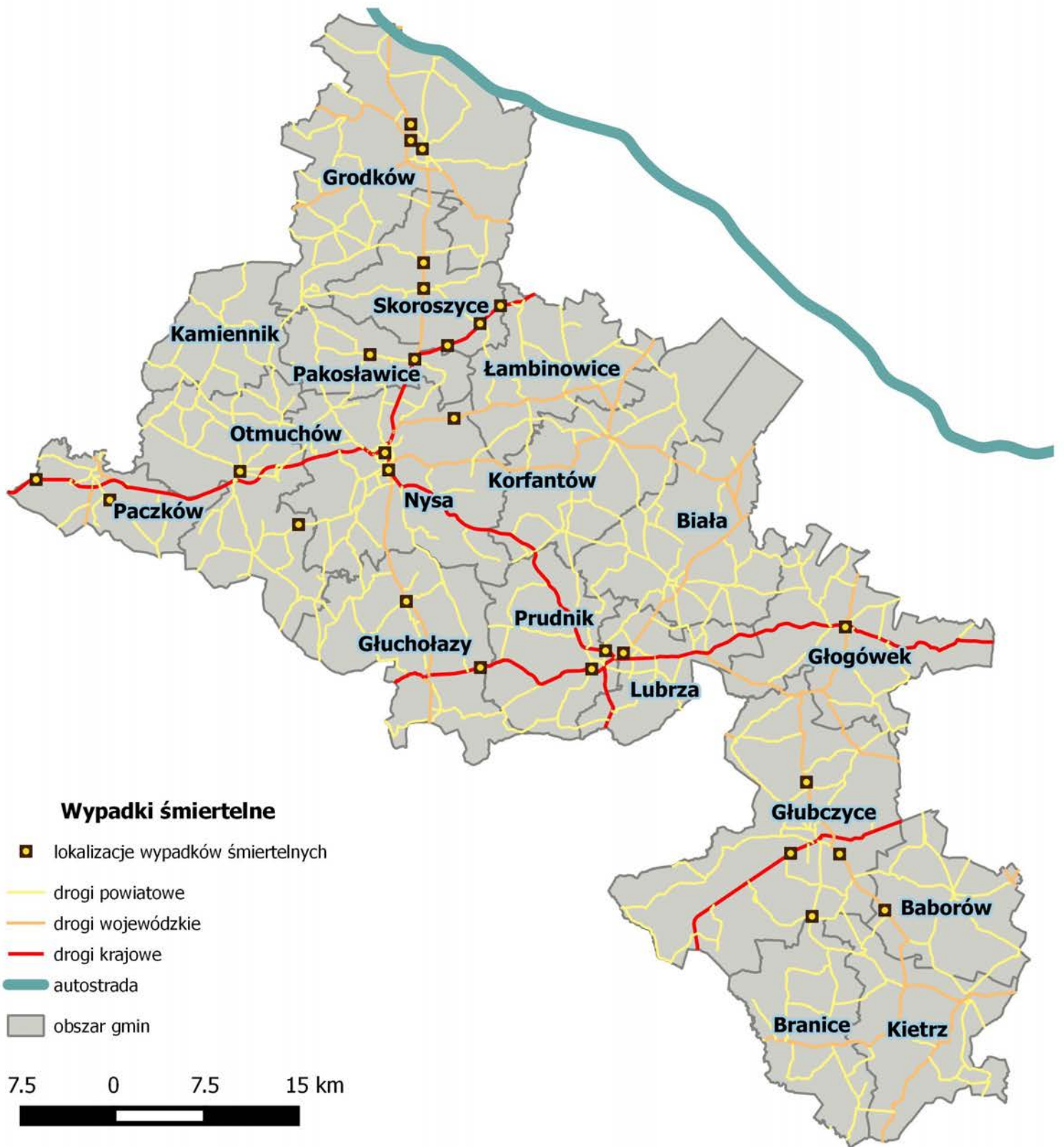
Głogówek

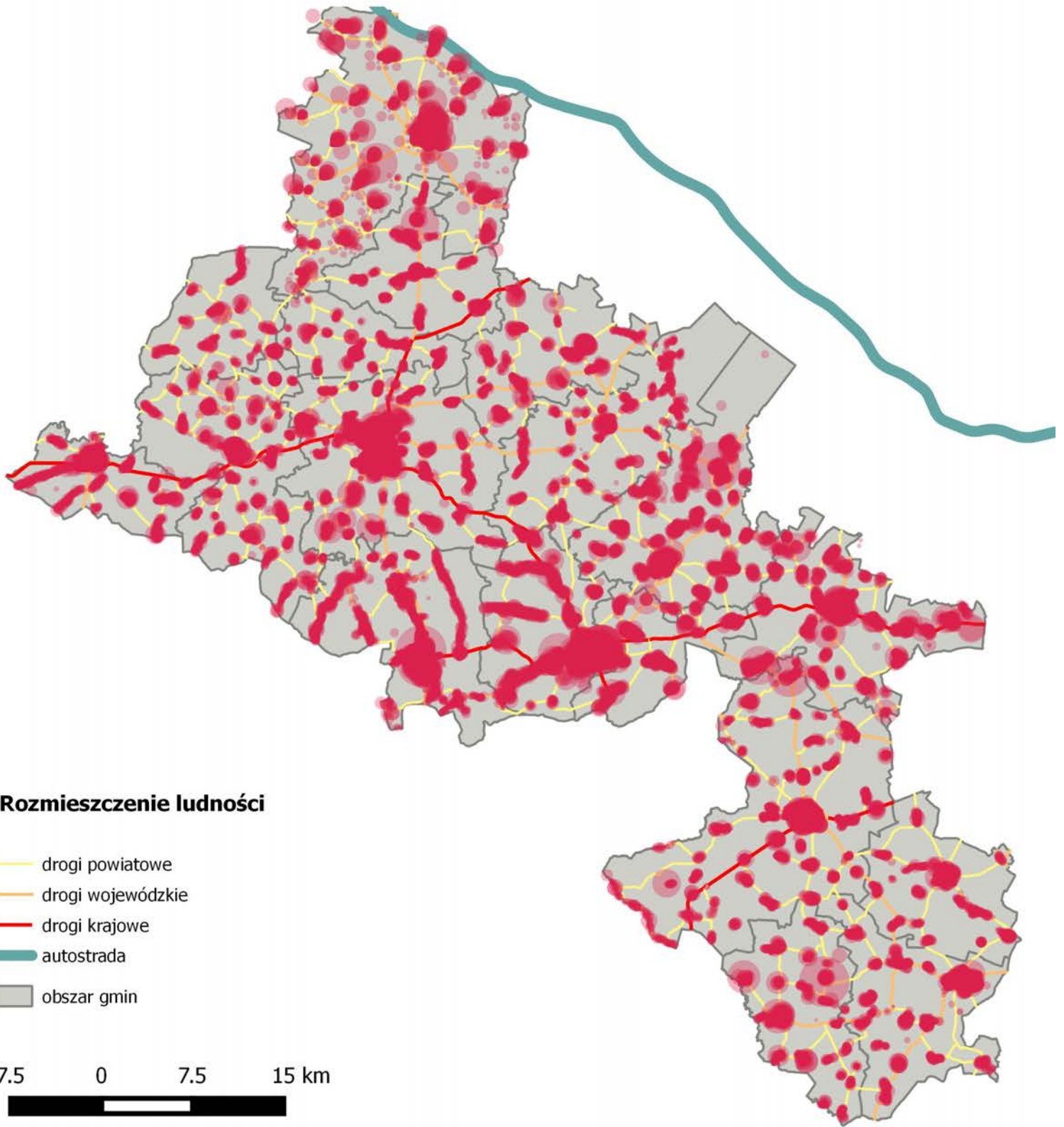
Głubczyce

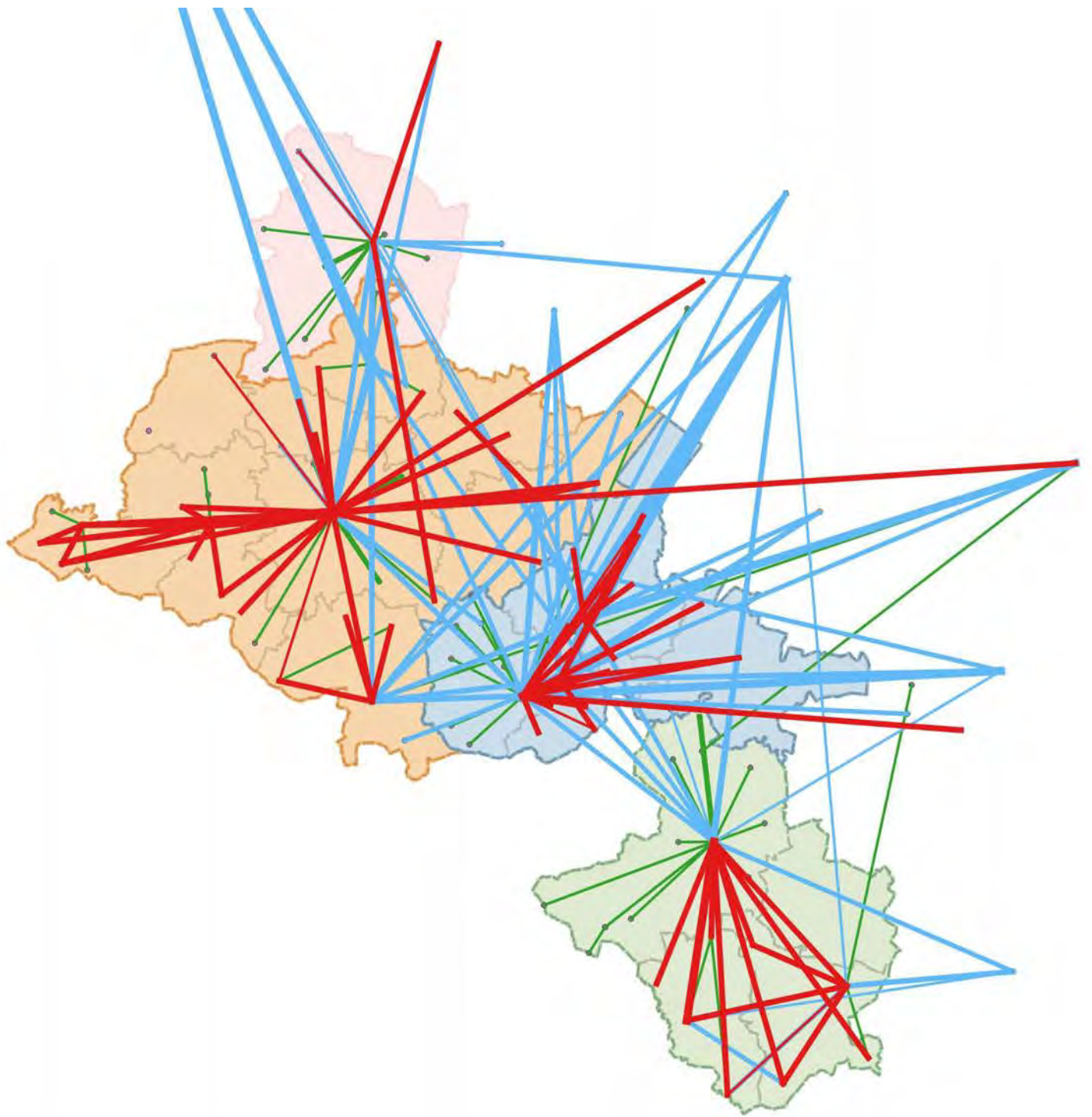
Baborów

Branice

Kietrz







Połączenia komunikacyjne

Zezwolenia:

— zezwolenia wydane przez burmistrza

— zezwolenia wydane przez starostę

— zezwolenia wydane przez marszałka

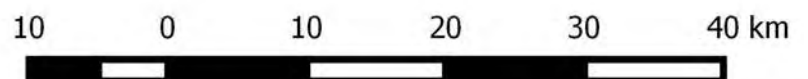
• miasta

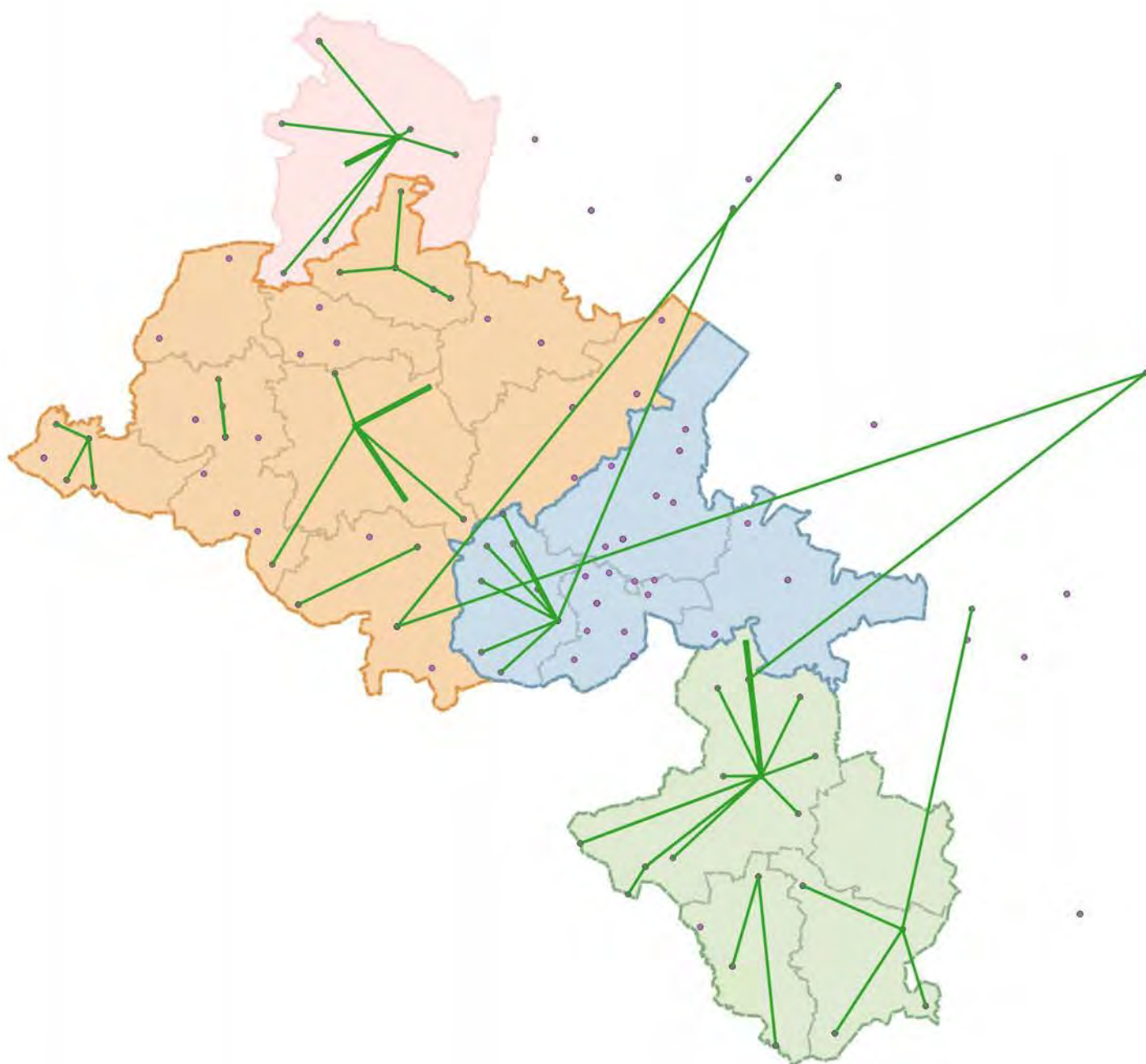
powiat głubczycki

powiat nyski

powiat prudnicki

gmina Grodków



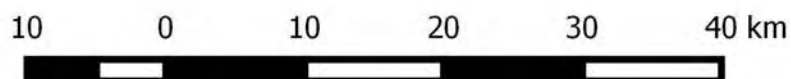


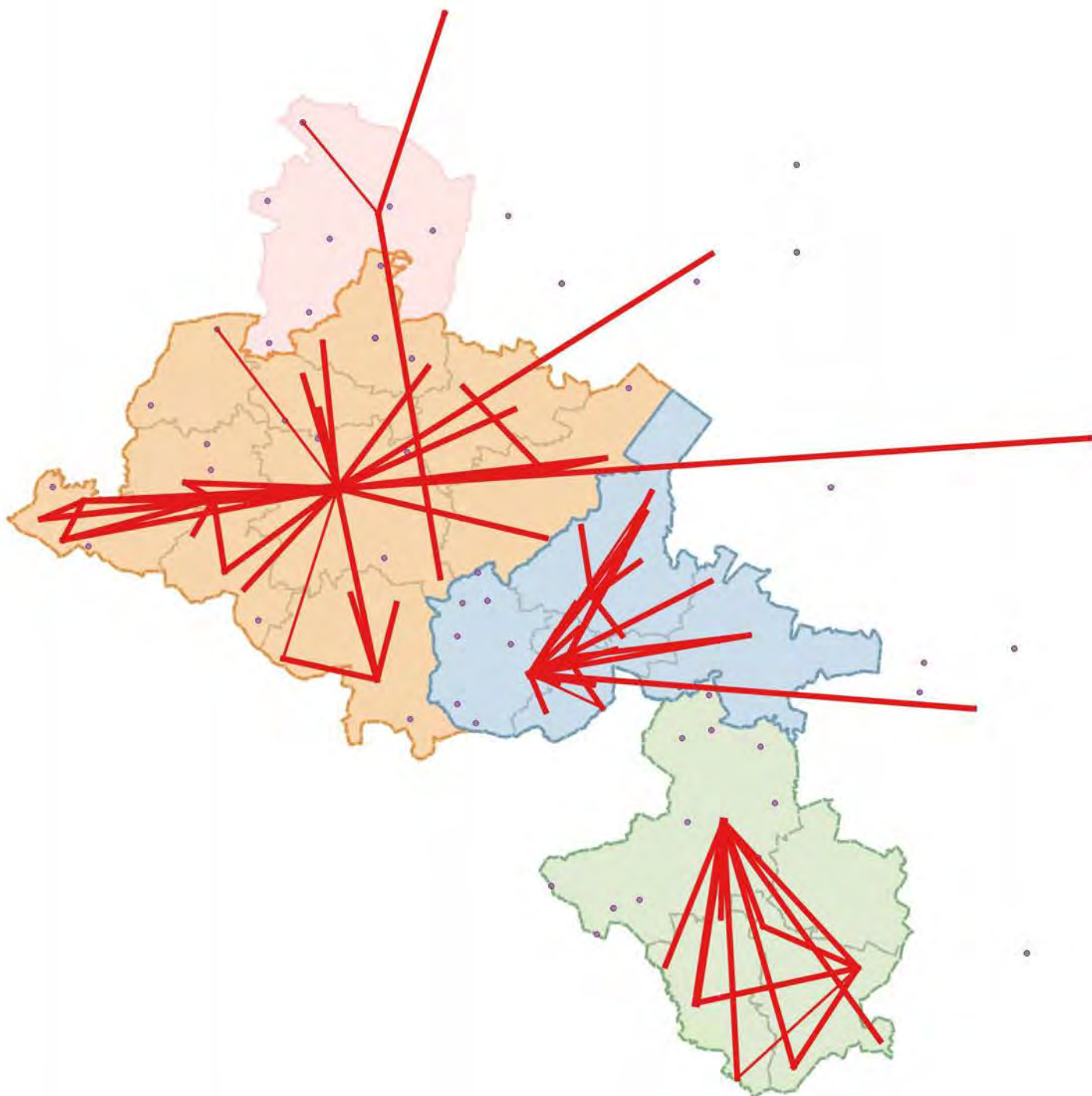
Połączenia komunikacyjne

Zezwolenia wydane przez wójta/burmistrza:

- zezwolenia wydane przez burmistrza
- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 8
- powyżej 8
- miasta

- powiat głubczycki
- powiat nyski
- powiat prudnicki
- gmina Grodków





Połączenia komunikacyjne

Zezwolenia wydane przez starostę:

— 1 - 2

— 3 - 5

— 6 - 8

— powyżej 8

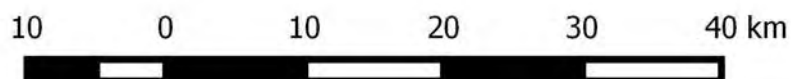
• miasta

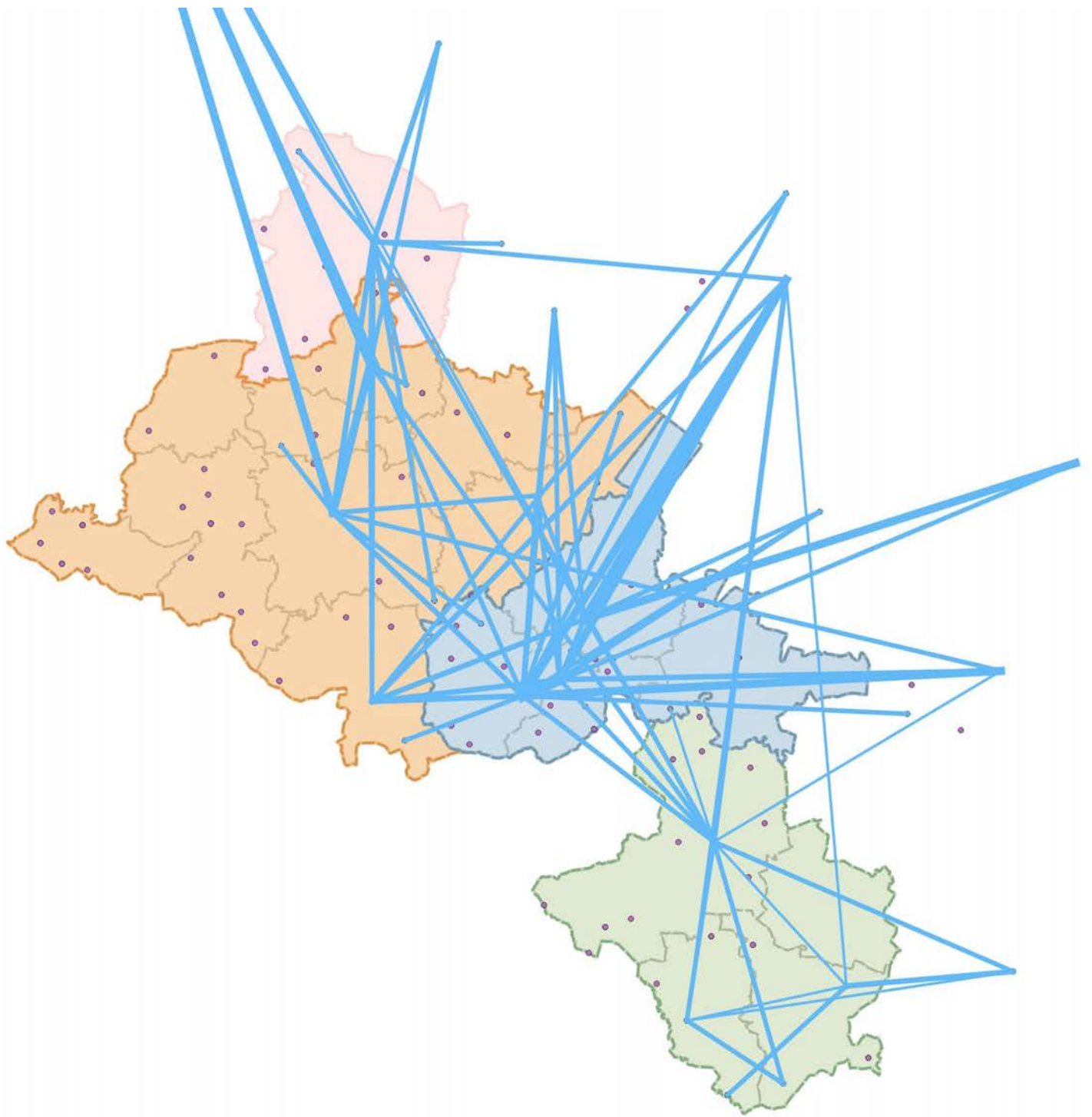
powiat głubczycki

powiat nyski

powiat prudnicki

gmina Grodzów





Połączenia komunikacyjne

Zezwolenia wydane przez marszałka:

- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 8
- powyżej 8
- miasta

- powiat głubczycki
- powiat nyski
- powiat prudnicki
- gmina Grotków

