

**UCHWAŁA XXXIV/426/14
RADY POWIATU W NYSIE**

z dnia 24 kwietnia 2014 r.

**w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Nyskiego
(Planu Transportowego)”**

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6 i art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 595 i 645) oraz art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368) Rada Powiatu w Nysie uchwała, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan Transportowy)”, który stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Nyskiemu.

§ 3. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Opolskiego i wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Przewodniczący Rady Powiatu
w Nysie

dr inż. Piotr Woźniak

Załącznik do uchwały
nr XXXIV/426/14
Rady Powiatu w Nysie
z dnia 24 kwietnia 2014 r.



**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU NYSKIEGO
(PLAN TRANSPORTOWY)**

WYKONANY PRZEZ



WARSZAWA, KWIECIEŃ 2014 R.

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.), zwana dalej Ustawą, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 Ustawy, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne. Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu (art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Ponieważ termin, do którego należy uchwalić pierwszy plan transportowy mija 1 marca 2014 roku część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje

to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto jednak podkreślić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na obszarze miasta mają specyficzny zakres a zagadnienia opracowane na wyższych szczeblach w planach transportowych naturalnie stanowią uzupełnienie komunikacji w mieście.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany 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** 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.

1.2. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;5. Zasady organizacji rynku przewozów;6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Nyskim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Powiatu Nyskiego.</p>
3	Operator	<p>Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.</p>
4	Przewoźnik	<p>Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.</p>

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

2.1.1. Powiat Nyski

Powiat Nyski leżący w granicach dawnego Księstwa Nyskiego posiada ponad siedemsetletnią historię wpisaną w dzieje Śląska, której charakterystycznymi znakami są licznie występujące na tych terenach krzyże pokutne i słupy graniczne. Góry Opawskie, nierozzerwalnie związane z wydobyciem złota, kryją po dziś dzień liczne relikty jego eksploatacji. Zakłeta w nich „historia złotego kruszcu” przyciąga licznych turystów, których często napotkać można na szlaku „Złotych Górników”. Ciekawą historię regionu prezentują także znajdujące się na terenie powiatu trzy muzea: Muzeum w Nysie, Muzeum Gazownictwa w Paczkowie oraz Centralne Muzeum Jeńców Wojennych w Łambinowicach-Opolu. Niezwykle interesujące są odkrywane na nowo i przywracane turystom fortyfikacje pruskie, stanowiące niegdyś o potęgę Twierdzy Nysa. Liczne zabytki zachęcają do odkrywania tajemnic przeszłości oraz interesującej historii tego regionu.

Nysa jest trzecim, po Opolu i Kędzierzynie-Koźlu, miastem Województwa Opolskiego, Granicę południową Powiatu Nyskiego wyznaczają Góry Opawskie. Dzięki swym niezwykłym walorom krajobrazowym oraz unikatowej faunie i florze utworzono tu Park Krajobrazowy „Góry Opawskie” oraz cztery rezerwy przyrody z oznakowanymi szlakami turystycznymi, trasami rowerowymi oraz malowniczymi ścieżkami przyrodniczo-dydaktycznymi. Kolejne „zielone płuca” Powiatu stanowi Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu, który dzięki ogromnemu bogactwu świata ptaków oraz licznych pomników przyrody, stanowi trzeci co do wielkości obszar chronionego krajobrazu województwa opolskiego. Specyficzną osobliwością jest tutaj kolonia czapli siwej w lesie miejskim Otmuchowa! Przyjemny wypoczynek podczas długich, leśnych wędrówek oferują także wysunięte na północ Powiatu gęste lasy należące do Borów Niemodlińskich.

W skład powiatu wchodzi:

- gminy miejsko-wiejskie: Głuchołazy, Korfantów, Nysa, Otmuchów, Paczków
- gminy wiejskie: Kamiennik, Łambinowice, Pakosławice, Skoroszyce
- miasta: Głuchołazy, Korfantów, Nysa, Otmuchów, Paczków

Powiat Nyski graniczy od północy z Powiatem Brzeskim, od wschodu z Powiatem Opolskim i Powiatem Prudnickim, od południa z Czechami, zaś od zachodu – z Województwem Dolnośląskim.

Poniższa mapa ukazuje położenie powiatu na tle Województwa Opolskiego.

Mapa 1. Powiat Nyski



W poniższej tabeli podsumowano podstawowe informacje statystyczne.

Tabela 2. Powierzchnia i ludność powiatu

Powierzchnia w km ²	% województwa	% podregionu	Ludność	% województwa	% podregionu	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
1 224	13%	29%	142 119	14%	35%	116

W kolejnej tabeli podsumowano drogi na terenie Powiatu.

Tabela 3. Drogi powiatowe i gminne o ulepszonej nawierzchni na terenie Powiatu Nyskiego

Drogi	Powiatowe	% Województwa	Gminne	% Województwa
Długość (km)	576,0	16 %	220,1	9 %

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

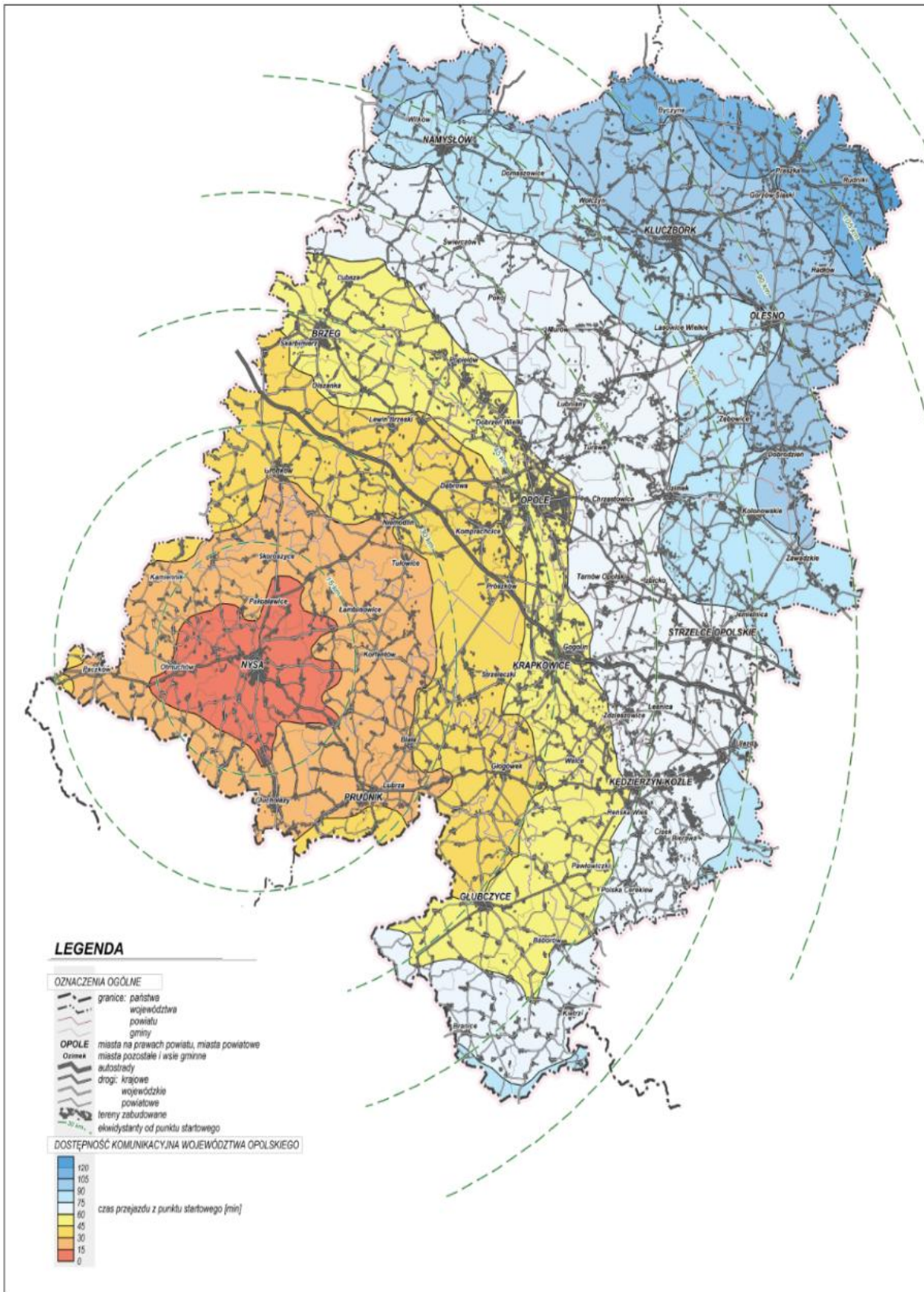
Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców jest o 2,5% niższa niż w całym Województwie Opolskim i wynosi 499,7, zaś łączna liczba zarejestrowanych samochodów wynosi 71 019.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

- Krajowe: 40, 41, 46
- Wojewódzkie: 382, 401, 405, 406, 407, 411

Zgodnie z opracowaniem pt. „*DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA GŁÓWNYCH MIAST WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO*”, przygotowanym przez Urząd Marszałkowski w 2012 roku, Nysa posiada następującą obecną dostępność komunikacyjną dla ruchu drogowego.

Mapa 2. Dostępność drogowa Nysy



Źródło: Opracowanie „Dostępność komunikacyjna głównych miast województwa opolskiego”, Departament Polityki Regionalnej i Przestrzennej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, 2012 r

Powiat Nyski ze względu na strukturę osadniczą jest powiatem miejsko-wiejskim. Gęstość zaludnienia wynosi 116 osób na km². Natomiast w Województwie Opolskim gęstość zaludnienia wynosi 107 osób na km².

Tabela 4. Ludność w Powiecie Nyskim

Lata	Powiat Nyski		
	ogółem	w miastach	na wsi
2011	142119	74904	67215
2012	141586	74559	67027

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Na podstawie tabeli można zaobserwować niewielki spadek liczby ludności w powiecie. Warto zauważyć, że spadek liczby ludności w miastach jest większy niż na wsiach.

Powiat Nyski jest w średnim stopniu zurbanizowany, wskaźnik zurbanizowania wynosi 52,7%. Województwo Opolskie charakteryzuje się wskaźnikiem na poziomie 63,5%.

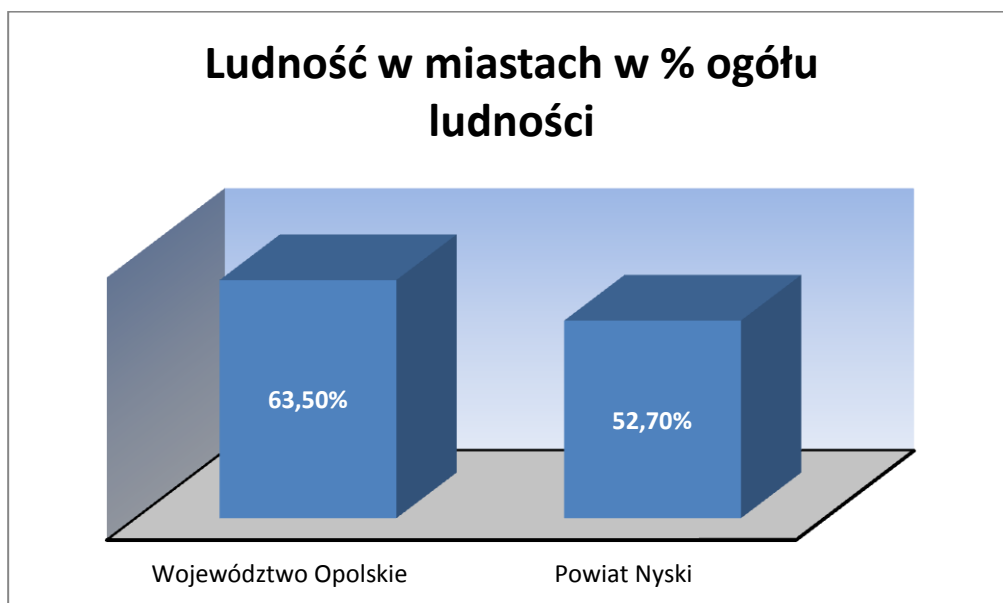
Tabela 5. Ludność w miastach w % ogółu ludności

Jednostka terytorialna	Ludność w miastach w % ogółu ludności
Województwo Opolskie	63,5%
Powiat Nyski	52,7%

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Średni wskaźnik zurbanizowania określa charakter struktury osadniczej, jako rozproszony i jednocześnie równomierny. Determinuje ona określony typ popytu na usługi transportu zbiorowego, jako średniointensywny i niskoskoncentrowany.

Rysunek 1. Ludność w miastach w % ogółu ludności



Analiza rynku przewozów transportu publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby mieszkańców, jego struktury oraz naturalnego ruchu.

Nieznaczny spadek liczby mieszkańców w powiecie, przewaga liczby kobiet nad mężczyznami a także ujemne saldo migracji wewnętrznych dają podstawę do przekonania, że popyt na transport publiczny będzie mały.

Tabela 6. Migracje w Województwie Opolskim i Powiecie Nyskim

Jednostka terytorialna	Zakres przedmiotowy	Liczba osób
Województwo Opolskie	Migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	5887
Powiat nyski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - napływ	504
Województwo Opolskie	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	6324
Powiat nyski	migracje wewnętrzne na pobyt stały - odpływ	726

Źródło: Bank Danych Lokalnych

Bardzo duży wpływ na sytuację transportu publicznego ma zjawisko bezrobocia. Według najnowszych danych Powiatowego Urzędu Pracy w Nysie liczba bezrobotnych wzrosła do poziomu 8 900 mieszkańców, co stanowi wzrost o 9,41%. Warto zaznaczyć, że stopa bezrobocia dla powiatu wynosi 19,5% i jest wyższa 6,0% od stopy bezrobocia w województwie opolskim. W lipcu 2010 stopa bezrobocia na terenie powiatu wynosiła 17,0%.

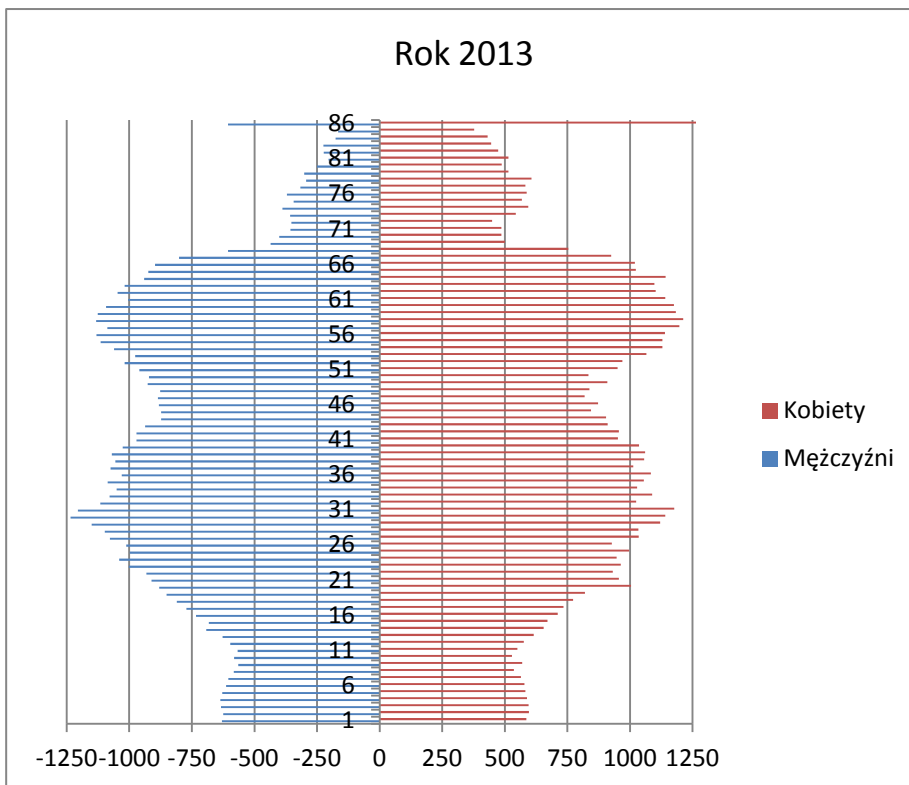
Tabela 7. Bezrobocie w powiecie nyskim

Powiat	Liczba bezrobotnych	
	sierpień 2012 r.	sierpień 2013 r.
Nyski	8 681	8 647

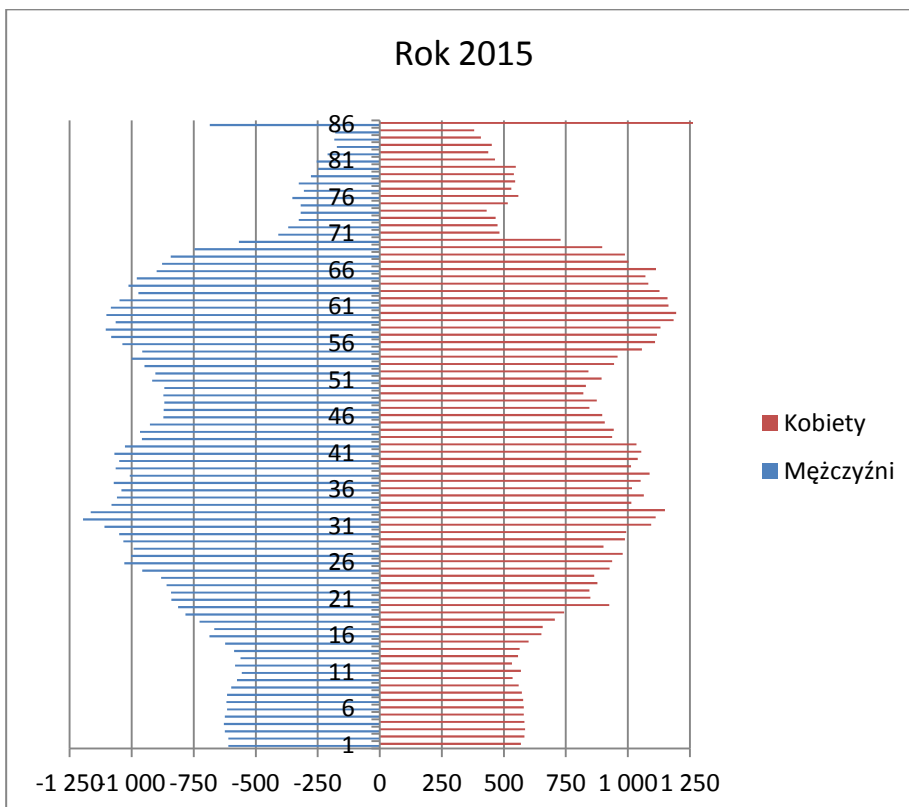
Źródło: Powiatowy Urząd Pracy w Nysie

3. Prognoza demograficzna

Rysunek 2. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2013)

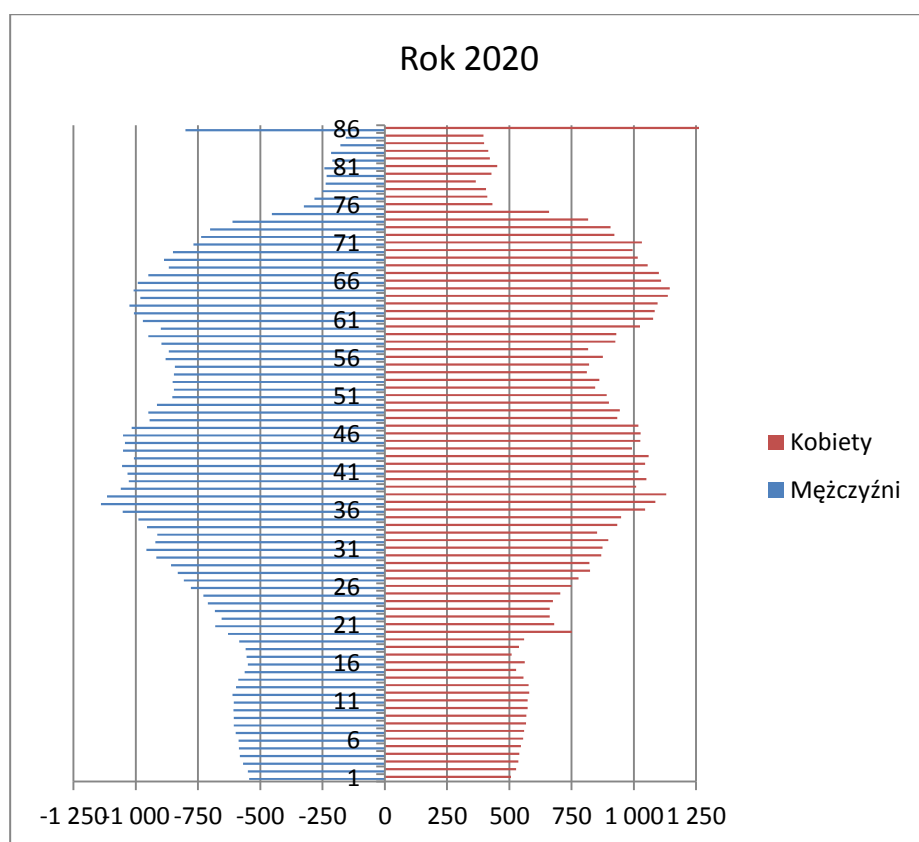


Rysunek 3. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2015)



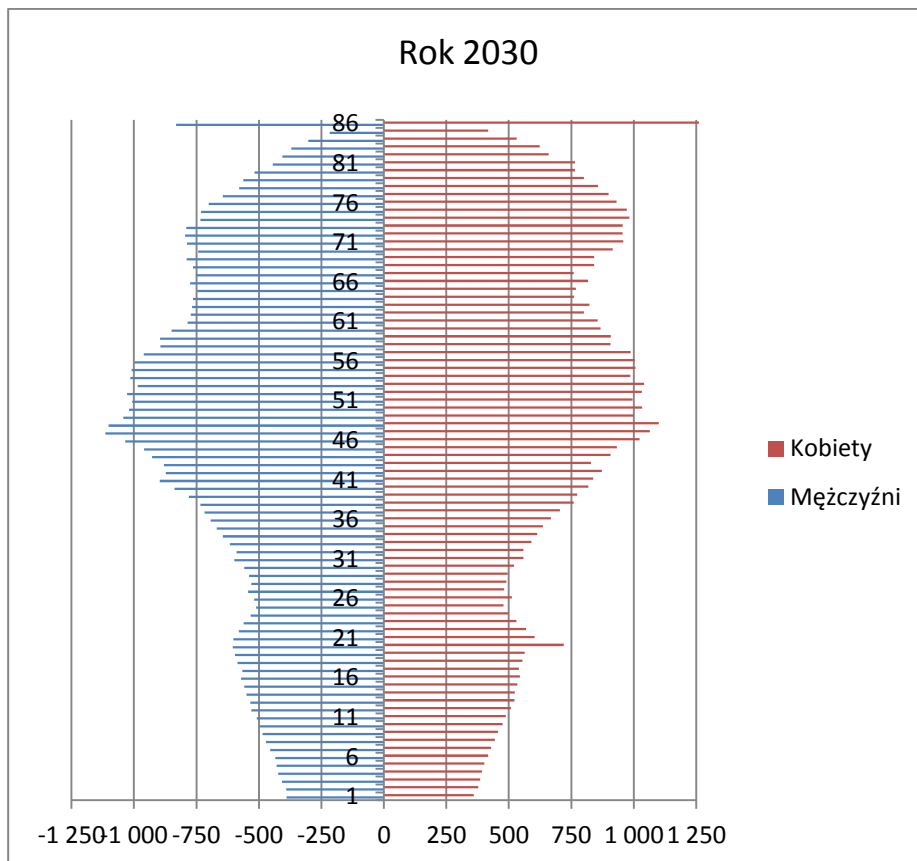
Na podstawie powyższych prognoz demograficznych można zauważyć, że liczba ludności w Powiecie Nyskim w roku 2015 ulegnie spadkowi. Liczba mężczyzn w wieku 0-19 będzie wynosiła 12 720, co stanowi spadek o 941 osób w stosunku do roku 2013. Podobnie ma się sytuacja jeśli chodzi o liczbę kobiet, która zmniejszy się o 985 osób. W 2015 kobiet w wieku 0-19 będzie zaledwie 12 231. Liczba mężczyzn w wieku 20-44 spadnie o 845 osób i będzie wynosić 25 284. Natomiast liczba kobiet dla tej samej grupy wiekowej spadnie o 766 i będzie wynosić 24 678. Dla grupy wiekowej 45-59 wśród mężczyzn spadek wyniesie 998. Liczba mężczyzn w roku 2015 będzie wynosić 14 474. Liczba kobiet dla tej samej grupy wiekowej spadnie o 1 062 i w roku 2015 będzie wynosić 14 701. Liczba mężczyzn w wieku 60+ wzrośnie o 1 389 osób i w roku 2015 będzie wynosić 13 969 osób. Przewiduje się wzrost liczby kobiet wśród grupy wiekowej 60+ i będzie on równy 1 321. Liczba wszystkich kobiet w tym wieku będzie wynosić 19 446. Już na podstawie dwóch pierwszych prognoz można zauważyć starzenie się społeczeństwa, a także prawie 40% przewagę kobiet w wieku 60+ nad mężczyznami.

Rysunek 4. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2020)



Zgodnie z powyższą prognozą w 2020 teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 132 791 osób. Można zauważyć spadek w porównaniu do roku 2012 o 9 328 osób. Liczba mężczyzn w wieku 0-19 będzie wynosić 11 683, co stanowi spadek o 14,5% natomiast liczba kobiet w tym samym wieku będzie równa 11 221, co stanowi spadek o 15,1%. Dla grupy wiekowej 20-44 liczba mężczyzn będzie wynosiła 22 971, a kobiet 22 400, co stanowi kolejno spadek o 12,1% i 12,0%. Liczba mężczyzn i kobiet dla grupy wiekowej 45-59 będzie kolejno wynosić 13 612 i 13 626, co stanowi następująco spadek o 12,0% i 13,5%. Liczba mężczyzn w wieku 60+ będzie wynosić 15 944, a liczba kobiet w wieku 60+ będzie równa 21 352. Obydwe wartości stanowią kolejno wzrost o 26,7% i 17,8%. Na podstawie tej prognozy jeszcze wyraźniej można zaobserwować zachodzący tu proces starzenia się społeczeństwa.

Rysunek 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2030)



Prognoza na rok 2030 przewiduje spadek liczby mężczyzn w wieku 0-19 o 26,9% w porównaniu do roku 2012 i dla tej samej grupy wiekowej spadek liczby kobiet o 27,0%. Spadek jest prognozowany również dla grupy mężczyzn o 35,3% i grupy kobiet o 36,2% w wieku 20-44. Dla liczby mężczyzn w wieku 45-59 przewiduje się spadek o 3,3%, a dla liczby kobiet w tym samym wieku przewidywany spadek wyniesie 5,1%. Prognoza dla grupy mężczyzn w wieku 60+ zapowiada wzrost o 35,7%, natomiast dla grupy kobiet w wieku 60+ przewiduje się wzrost o 22,4%. W porównaniu do roku 2012 średni wzrost osób w wieku 60+ wyniesie 27,9% co będzie skutkowało zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

3.1. Sieć drogowa w powiecie

Powiat Nyski posiada dość gęstą sieć dróg. Długość dróg powiatowych zamiejskich to 541 759 km. Liczba wszystkich samochodów w powiecie w 2012 wynosiła 73 245 sztuk. W powiecie na 1 samochód przypadało 2 mieszkańców. Natomiast w województwie opolskim liczba samochodów w 2012 wynosiła 536 479 sztuk. Zgodnie z tym na 1 samochód przypadało również 2 mieszkańców województwa.

Wykaz dróg na terenie Powiatu Nyskiego został przedstawiony w Załączniku I.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się według przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2013.37.260 z dnia 30 stycznia 2013 r.) na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,

- drogi gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch międzynarodowy osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnic dużych aglomeracji miejskich,
- drogi o znaczeniu obronnym.

Zaliczenie do kategorii dróg krajowych następuje w drodze rozporządzenia Ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje w drodze uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wcześniej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu w porozumieniu z zarządem województwa.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. Zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

Do **dróg o nawierzchni gruntowej** zalicza się drogi o nawierzchni z gruntu rodzimego oraz utrwalone w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żuźla itp.

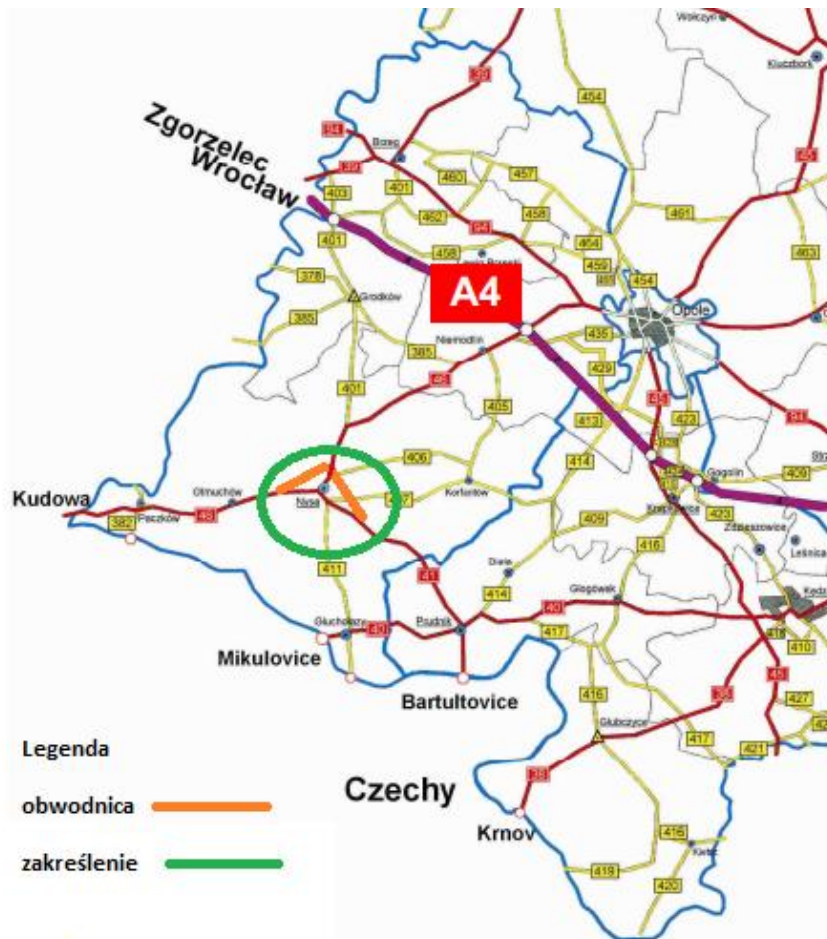
3.1.1. Inwestycje drogowe

Zgodnie z Strategią Rozwoju Infrastruktury Transportowej w województwie Opolskim w latach 2008-2013 planowana jest jedna inwestycja która w sposób bezpośredni dotyczy Powiatu Nyskiego.

- Budowa obwodnicy miasta Nysa o długości 16,5 km w ciągu dróg krajowych nr 46 i 41

Decyzją Rady Ministrów realizację tej inwestycji przesunięto na lata 2014-2017 (załącznik nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych)

Rys 6. Inwestycje drogowe



Źródło: fundusze-strukturalne.gov.pl

3.1.2. Sieć komunikacji autobusowej

Linia autobusowa jest stałym połączeniem drogowym dwóch krańcowych miejscowości oraz wybranych miejscowości pośrednich przy użyciu jednego lub kilku autobusów regularnie kursujących między tymi miejscowościami według ogłoszonego rozkładu.

Linie regularnej komunikacji autobusowej można ogólnie podzielić następująco:

- linie miejskie, tj. linie w obrębie miast z ewentualnym przekroczeniem granic miasta do najbliższej strefy ciężenia o długości od 5 do 10 km,
- linie podmiejskie, tj. linie w granicach do 50–60 km łączące osiedla wiejskie z ośrodkami gminnymi powiatowymi i wojewódzkimi,
- linie regionalne, tj. linie w granicach od 50–60 km do 160 km obejmujące obszar kilku stycznych województw, łączące ośrodki gminne i mniejsze miasta z ważniejszymi ośrodkami miejsko-przemysłowymi regionu,
- linie dalekobieżne, tj. linie powyżej 160 km obejmujące swym zasięgiem obszar dwóch lub więcej regionów, łączące miasta wojewódzkie oraz ważniejsze ośrodki przemysłowe, kulturalne i turystyczno-uzdrowiskowe z dużymi aglomeracjami miejsko-przemysłowymi kraju,
- linie międzynarodowe, tj. linie wybiegające poza granice państwa.

4. Analiza zezwoleń wydanych przez Starostę Nyskiego

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane sieci komunikacyjnej przewoźników autobusowych.

Tabela 8. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren Powiatu Nyskiego w 2013 r.

Nr zezw.	Od	Do	Przez	Przybliżona długość jednego kursu w km	Średni czas przejazdu	Przewoźnik
	Nysa D.A.	Głucholazy P.DW.	Hajduki Nyskie-Stary Las	24	00:40	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Głucholazy P.DW.	Polski Świętów-Stary Las	31	00:50	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Głucholazy P.DW.	Bodzanów Osiedle	22	00:35	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Głucholazy OS.1000lecia	Bodzanów	24	00:35	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Sławniowice Granica	Gierałcice Skrz.	32	00:50	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Sławniowice Granica	Biskupów Skrz.	24	00:40	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Otmuchów P.DW.	Koperniki-Jarnołów Ruch-Jodłów	36	00:55	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Otmuchów P.DW.	Buków- Jodłów-Wierzbo Wieś-Meszno Szkoła	35	00:55	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Jodłów	Jarnołów Granica	28	00:41	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Otmuchów P.DW.	Buków- Wierzbo Wieś- Meszno Szkoła	28	00:40	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Jasienica Górna	Otmuchów P.DW.	27	00:50	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Gościce	Otmuchów P.DW.- Dziewiętlice-Paczków P.DW.	39	01:00	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Otmuchów ul. Lipowa/Stadion	Wójcice	13	00:19	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Kozielno	Otmuchów P.DW.- Ścibórz- Paczków P.DW.	32	00:40	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Paczków P.DW.	Otmuchów P.DW.- Paczków P.DW.- Gościce	37	00:56	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Kamienica Skrz.	Otmuchów P.DW.- Ścibórz- Paczków P.DW.	33	00:45	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Lisie Kąty	Otmuchów P.DW.- Ścibórz- Paczków	33	01:00	PKS w Nysie Sp. z o.o.

			P.DW.			
	Nysa D.A.	Kamiennik	Otmuchów P.DW.- Janowa	32	00:45	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Kamiennik	Otmuchów P.DW.- Lubiatów	35	00:55	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Kamiennik	Malerzowice Małe- Otmuchów P.DW.- Janowa	39	00:55	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Szklary Poczta	Kłodobok- Kamiennik	27	00:40	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Szklary Poczta	Grądy Skrz.- Zurzyce- Kamiennik	26	00:40	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Goworowi ce	Kłodobok- Kamiennik	25	00:35	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Czarnolas	Skoroszyce	21	00:30	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Czarnolas	Mroczkowa	26	00:35	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Sidzina	Złotogłowice- Prusinowice- Pakosławice	18	00:38	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Rzymiany	Pakosławice	16	00:25	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Rzymiany	Frączków	20	00:30	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Nysa D.A.	Pakosławice- Biechów- Nowaki	30	00:45	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Ścinawa Mała	Łambinowice D.K.	58	01:19	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Korfantów	Jasienica Dolna	43	00:55	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Korfantów	Jasienica Dolna	24	00:35	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Rzymkowi ce	Ścinawa Mała	51	01:15	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Korfantów	Wyszków Śląski	25	00:35	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Pleśnica	Węża Wieś	29	00:45	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Nysa D.A.	Jagielnica	Węża Wieś	24	00:35	PKS w Nysie Sp. z o.o.
	Kamienica	Nysa	Paczków- Dziewiętlice- Otmuchów	39	00:58	Przewóz Osób Piotr Reichel L Prawko
	Szklary	Nysa	Grądy	28	00:35	Euro Bus Kurowski Bogdan
	Korfantów	Nysa	Włodary	25	00:31	Euro Bus Kurowski Bogdan
	Kamiennik	Nysa ul. Sudecka	Wójcice	38	00:48	Euro Bus Kurowski Bogdan
	Lipinki	Nysa	Cieszanowice	31	00:40	Euro Bus

						Kurowski Bogdan
979	Korfantów	Nysa	Ścinawa	34	00:46	Euro Bus Kurowski Bogdan
	Nysa	Głuchołazy	Nowy Świątów	22	00:35	Auto Fan Zbigniew Dąbrowski
	Nysa	Paczków	Otmuchów	27	00:35	Auto Fan Zbigniew Dąbrowski
	Otmuchów	Nysa	Wójcice	14,8	00:21	Rafał Cholewiński
	Otmuchów	Nysa	Jodłów	28,7	00:41	Rafał Cholewiński
	Otmuchów	Nysa	Janowa	31,8	00:44	Rafał Cholewiński

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Nysie

5. Analiza zezwoleń wydanych przez sąsiednie organy

Pośród wszystkich linii, według zezwoleń na przewozy autobusowe wydanych przez Marszałka Województwa Opolskiego, przez teren powiatu przebiegają 42 trasy, obsługiwane przez 7 przewoźników.

Tabela 9. Kursy przewoźników autobusowych przebiegające przez teren Powiatu Nyskiego

Nr zezw	Od	Do	Przez	Przybliżona długość jednego kursu [km]	Średni czas przejazdu	Przybliżona prędkość techniczna [km/h]	Czy wybiega poza teren województwa (T/N)	Przewoźnik
991	Nysa	Wrocław		84	01:30		T	Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski
770	Opole	Nysa	Dąbrowa -Sidzina	58	01:20	54	N	Opolskie PKS SA
628	Brzeg	Nysa	Lipowa-Skoroszyce	53	01:20		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
663	Brzeg	Nysa	Bąków-Grodków-Biechów	67	01:45		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
664	Brzeg	Nysa	Kolnica-Skoroszyce	54	01:25		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
675	Grodków	Giełczyce	Kopice-Brzeziny-Skoroszyce	22	00:36		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
975	Grodków	Skoroszyce	Chróścina	13	00:22		N	PKS Sp. z o.o. w

								Brzegu
994	Grodków	Skoroszyce	Chróścina	9	00:16		N	PKS Sp. z o.o. w Brzegu
822	Głubczyce	Wrocław	Grodków	159	03:10	51	T	PKS w Głubczycach Sp. z o.o.
730	Nysa	Brzeg	Grodków - Młodoszowice	56	01:00	46	N	PKS w Nysie Sp. z o.o.
731	Nysa	Brzeg	Biechów	50	01:05		N	PKS w Nysie Sp. z o.o.
733	Głuchola	Wrocław	Nysa-Grodków-Oława	88	01:00	50	T	PKS w Nysie Sp. z o.o.
735	Opole	Nysa	Niemodlin	116	02:00		T	PKS w Nysie Sp. z o.o.
751	Nysa	Paczków	Otmuchów-Lubiatów	30	00:40	50	N	PKS w Nysie Sp. z o.o.
957	Nysa	Tułowice	Jasienica Dolna-Łambinowice	31	00:45	53,9	N	PKS w Nysie Sp. z o.o.
959	Nysa	Ziębice	Łąki Kozielskie-Leśnica	36	00:48	45	T	Przewóz Osób Euro-Bus Bogdan Kurowski
979	Korfantów	Nysa	Ścinawa	34	00:46		N	Przewóz Osób Euro-Bus Bogdan Kurowski
980	Nysa	Wrocław	Grodków	86	01:40		T	Przewóz Osób Euro-Bus Bogdan Kurowski
635	Prudnik	Niemodlin	Ścinawa Mała-Korfantów-Rzymkowice	64	01:40	39,5	N	Arriva Sp. z o.o.
646	Kędzierzyn-Koźle	Nysa	Gościęciny-Wróblin-Głogówek-Prudnik	83	02:15	39,8	N	Arriva Sp. z o.o.

759	Głuchola zy	Opole	Pokrzyw na- Prudnik- Dębina	75	2:00	40,5	N	Arriva Sp. z o.o.
760	Głuchola zy	Opole	Pokrzyw na- Prudnik- Moszna	79	2:10	39,2	N	Arriva Sp. z o.o.
761	Głuchola zy	Opole	Pokrzyw na- Prudnik- Górka Prudnick a	60	01:40	42	N	Arriva Sp. z o.o.
762	Głuchola zy	Opole	Wierzbie c- Prudnik- Krobusz- Dębina	71	01:45	44	N	Arriva Sp. z o.o.
763	Prudnik	Podlesie	Pokrzyw na- Głuchola zy	24	00:45	35	N	Arriva Sp. z o.o.
764	Prudnik	Opole	Ligota Bialska- Otoki Wieś- Grabina- Łącznik	67	01:45	40	N	Arriva Sp. z o.o.
765	Prudnik	Podlesie	Wierzbie c- Głuchola zy- Głuchola zy Kolonja	21	00:50	32	N	Arriva Sp. z o.o.
766	Prudnik	Niemodlin	Rudzicz ka- Ścinawa Mała- Jagielnic a- Rączka- Korfantó w	58	01:40	35	N	Arriva Sp. z o.o.
767	Prudnik	Niemodlin	LigotaBi alska- Grabina- Korfantó w	49	1.15	45	N	Arriva Sp. z o.o.
768	Prudnik	Przechód	Prężynka -Grabina- Pogórze	42	01:00	47	N	Arriva Sp. z o.o.
777	Prudnik	Nysa	Lipowa- Wierzbę cice	31	00:50	38	N	Arriva Sp. z o.o.

779	Prudnik	Korfantów	Prężynka -Biała- Kolonia Otocka- Grabina	30	00:50	40,9	N	Arriva Sp. z o.o.
780	Prudnik	Niemodlin	Ligota Bialska- Puszyna- Korfantó w- Rzymko wice	58	01:35	37	N	Arriva Sp. z o.o.
782	Prudnik	Niemodlin	Biała- Grabina- Korfantó w- Przechód -Sowin	56	01:20	50	N	Arriva Sp. z o.o.
783	Łambino wice	Niemodlin	Sowin- Goszczo wice- Tułowice	21	00:35	42	N	Arriva Sp. z o.o.
784	Prudnik	Niemodlin	Ligota Bialska- Pogórze- Rzymko wice- Borek- Sowin	49	01:20	43	N	Arriva Sp. z o.o.
785	Prudnik	Łambinowi ce	Górka Prudnick a- Rzymko wice- Wierzbie	40	01:05	44	N	Arriva Sp. z o.o.
786	Prudnik	Łambinowi ce	Otoki Wieś- Puszyna- Korfantó w- Wierzbie	33	00:45	45	N	Arriva Sp. z o.o.
824	Prudnik	Nysa	Rudzičk a-Węża	29	00:45	39	N	Arriva Sp. z o.o.
834	Łambino wice	Niemodlin	Korfantó w- Rzymko wice- Borek- Tułowice	39	01:00	47	N	Arriva Sp. z o.o.
849	Włostow a	Rzymkowic e	Otoki Wieś	29	01:45	38	N	Arriva Sp. z o.o.
865	Prudnik	Jarnońtów ek		25	00:30	50	N	Arriva Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Opolu

5.1. Sieć kolejowa w powiecie

W województwie opolskim gęstość linii kolejowych wynosi 9,2 km na 100 km² powierzchni ogólnej całego województwa. Na teren Powiatu Nyskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

1. Przewozy Regionalne
2. České dráhy (CD or ČD)

Przez powiat przechodzą następujące linie kolejowe, po których kursują pociągi pasażerskie:

- 137: Katowice – Legnica
- 287: Opole Zachodnie – Nysa
- 288: Nysa – Brzeg

Tabela 10. Pociągi przejeżdżające przez teren Powiatu Nyskiego

NR POCIĄGU	OD	DO
46621	Kędzierzyn Koźle	Brzeg
46623	Kędzierzyn Koźle	Nysa
46625	Kędzierzyn Koźle	Brzeg
46627	Kędzierzyn Koźle	Brzeg
46629	Kędzierzyn Koźle	Nysa
46631	Kędzierzyn Koźle	Nysa
46633	Kędzierzyn Koźle	Nysa
60619	Nysa	Brzeg
60620	Brzeg	Nysa
60801	Opole Główne	Nysa
60802	Kluczbork	Nysa
60805	Opole Główne	Nysa
60807	Opole Główne	Nysa
60808	Kluczbork	Nysa
60811	Opole Główne	Nysa
60813	Opole Główne	Nysa
60815	Opole Główne	Nysa
60820	Nysa	Kluczbork
60822	Nysa	Opole Główne
60824	Nysa	Opole Główne
60826	Nysa	Opole Główne
60828	Nysa	Opole Główne
60830	Nysa	Opole Główne
60832	Nysa	Opole Główne
60834	Nysa	Opole Główne
64618	Nysa	Kędzierzyn Koźle
64622	Nysa	Kędzierzyn Koźle
64624	Brzeg	Kędzierzyn Koźle
64626	Nysa	Kędzierzyn Koźle
64628	Nysa	Kędzierzyn Koźle
64630	Brzeg	Kędzierzyn Koźle
64632	Brzeg	Kędzierzyn Koźle

Os 2872	Ostrava-Kuncice	Jesenik
R 1120	Ostrava sred	Lipova Lazne
Sp 1660	Opava vychod	Jesenik
Sp 1661	Lipova Lazne	Krnov
Sp 1661	Lipova Lazne	Ostrava-Svinov
Sp 1662	Krnov	Jesenik
Sp 1663	Jesenik	Krnov
Sp 1663	Jesenik	Ostrava sred
Sp 1664	Krnov	Jesenik
Sp 1665	Jesenik	Krnov
Sp 1666	Krnov	Lipova Lazne
Sp 1669	Jesenik	Krnov

Stan aktualny na 13.01.2014 r.

Na podstawie powyższego rozkładu można wyróżnić liczbę kursów pociągów w ciągu doby do poszczególnych miast (stacje docelowe), które przejeżdżają przez teren Powiatu Nyskiego:

- Opole – 7
- Kędzierzyn Koźle – 7
- Brzeg – 4
- Jesenik – 4
- Krnov – 4
- Lipova Lazne – 2
- Ostrava – 2
- Kluczbork – 1

Największa częstotliwość połączeń kolejowych występuje na trasie: Nysa- Opole, Nysa- Kędzierzyn Koźle oraz Kędzierzyn Koźle – Brzeg.

Pociągi kursujące przez Powiat Nyski zatrzymują się na stacjach powiatu od godziny 04:16 do godziny 20:07.

Obecnie wyłączony jest ruch pasażerski na linii Nowy Świątów – Głuchołazy. Jak wskazują badania PWSZ Nysa istnieje znaczne społeczne oczekiwanie na przywrócenie tej linii, co przyczyniłoby się do zmniejszenia przekroczonej emisji liniowej zanieczyszczeń powietrza. Połączenie to może w przyszłości sprzyjać rozwojowi gospodarstwu oraz turystycznemu regionu.

Poniższa tabela podsumowuje infrastrukturę dworcową stolicy powiatu.

Tabela 11. Infrastruktura dworcowa stolicy powiatu

Miejscowość	Odległość PKP-PKS	Dworzec PKP		Dworzec PKS		Opis, uwagi dodatkowe
		Niepełnosprawni	Kasy, informacja	Niepełnosprawni	Kasy, informacja, rozkłady jazdy	
Nysa	Dworce położone obok siebie, w centrum miasta	Przejście pod nadzorem pracownika kolei.	Kasy Przewozów Regionalnych. Informacja w kasach. Możliwość zakupu biletów na wszystkie pociągi krajowe.	Brak udogodnień dla niepełnosprawnych	Tablica odjazdów i przyjazdów (czytelna) +osobne rozkłady przy każdym ze stanowisk odjazdu. Punkt informacyjny. Dwie kasy biletowe.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niewielki ruch na obu dworcach (nieco większy na dworcu PKS). 2. Postój taxi przed dworcem PKS. Jest też możliwość swobodnego zaparkowania samochodu (bezpłatnie). 3. Na dworcu PKP czynna poczekalnia połączona z bufetem. Na dworcu PKS dwie ławeczki wewnątrz budynku, w którym może zmieścić się łącznie tylko kilka osób

5.2. Charakterystyka poszczególnych gmin wchodzących w skład Powiatu Nyskiego

Gmina Glucholązy

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Nyskiego.

Mapa 3. Gmina Glucholązy



Gmina Glucholązy to gmina miejsko - wiejska położona w południowej części powiatu nyskiego przy granicy z Czechami. Sąsiaduje z gminami Nysa, Otmuchów, Prudnik.

Gmina obejmuje obszar 168 km², w tym powierzchnia miasta Glucholązy zajmuje 6 km². Całą gminę zamieszkuje 25 018 osób, w tym miasto 14 832 osoby.

Jest to gmina, której główną domeną jest turystyka, przemysł i usługi (głównie zdrowotne). Na terenie gminy znajduje się 4 tys. miejsc noclegowych, podczas gdy w całym powiecie jest ich 5 tys. W strukturze użytkowania gruntów, użytki rolne zajmują 69,9% ogólnej powierzchni, zaś lasy 18,7%. Głównym kierunkiem gospodarki rolnej gminy jest produkcja roślinna. W strukturze zasiewów dominują zboża, kukurydza, rośliny okopowe i oleiste (rzepak). Na obszarze gminy prowadzi się hodowlę drobiu, trzody chlewnej oraz bydła.

W 2012 gminę zamieszkiwało 25 018 osób w tym 12 890 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada co obrazuje poniższa tabela. Spada także liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Rośnie natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Zarówno przyrost naturalny jak i saldo migracji kształtują się na poziomie ujemnym. Tak utrzymująca się sytuacja demograficzna będzie skutkować postępującym starzeniem się społeczeństwa, co niekorzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 12. Struktura ludności Gminy Głuchołazy wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	25386	25290	25084	25018
Wiek przedprodukcyjny	4336	4311	4162	4073
Wiek produkcyjny	16558	16387	16200	16107
Wiek poprodukcyjny	4492	4592	4722	4838

Gospodarka gminy oprócz rolnictwa związana jest z handlem i naprawami. Wzrasta także liczba podmiotów zajmujących się obsługą nieruchomości, oraz wynajmem i usługami związanymi z prowadzeniem działalności gospodarczej. Na terenie gminy funkcjonuje kilka zakładów przemysłowych, działających głównie w przemyśle papierniczym i metalowym.

Do największych zakładów działających na terenie gminy Głuchołazy zaliczyć należy:

Ośrodek Wczasowo - Rehabilitacyjny Ziemowit ZDW – Jarnołtówek, Fabryka Armatur "Głuchołazy" S.A., Malta Decor w Bodzanowie, ARENDA w Charbielinie, Sieci handlowe Intermarche i Bricomarche, Fabryka Armatury Przemysłowej "Wakmet", Głuchołaskie Zakłady Papiernicze, HalogenLightTech Sp. z o.o., Schattdecor Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe GRAWMET S.C., Przedsiębiorstwo Wydobywania i Obróbki Marmuru, Zakład Wydobywania i Przerobu Kamienia Budowlanego s.c., Zakład Wyrobu Segmentów i Kamieni Szlifierskich POLSZLIF, „Wodociągi” Sp z o.o., Głuchołaskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego, Zakład Usługowo Produkcyjny Komunalnik, Spółdzielnia Mieszkaniowa, Sanatorium w Jarnołtówku, Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Szpital Specjalistyczny MSW w Głuchołazach ul. Karłowicza 40, Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Zespół Opieki Zdrowotnej w Głuchołazach ul. M.C. Skłodowskiej 16: Szpital nr 1 Świętego Józefa ul. M.C. Skłodowskiej 16, Szpital nr 2 ul. Lompy 2.

Dużą szansę dla rozwoju działalności gospodarczej stanowi branża turystyczna i agroturystyczna.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Głuchołaskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego Sp. z o.o. w Głuchołazach
2. „Wodociągi” Sp. z o.o. w Głuchołazach
3. Zakład Usługowo Produkcyjny „Komunalnik” Sp. z o.o. w Głuchołazach
4. Centrum Kultury w Głuchołazach
5. Ośrodek Pomocy Społecznej w Głuchołazach
6. Żłobek Miejski w Głuchołazach
7. Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Głuchołazach
8. Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Głuchołazach
9. Publiczna Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Józefa Wybickiego w Głuchołazach
10. Publiczna Szkoła Podstawowa im. Tadeusza Kościuszki w Bodzanowie
11. Publiczna Szkoła Podstawowa w Nowym Świętowie
12. Publiczne Gimnazjum Nr 1 im. Powstańców Śląskich w Głuchołazach
13. Publiczne Gimnazjum Nr 2 w Głuchołazach
14. Publiczne Przedszkole Nr 1 im. „Bajka” w Głuchołazach
15. Publiczne Przedszkole nr 2 w Głuchołazach i Oddział w Konradowie
16. Liceum Ogólnokształcące im. Bolesława Chrobrego w Głuchołazach

Ponadto na terenie gminy funkcjonują:

17. Publiczna Szkoła Podstawowa - Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Gierałcice
18. Publiczna Szkoła Podstawowa - Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Biskupów
19. Publiczna Szkoła Podstawowa - Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Burgrabice
20. Publiczna Szkoła Podstawowa - Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Sławniowice
21. Publiczna Szkoła Podstawowa - Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Polski Świątów
22. Publiczna Szkoła Podstawowa - Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Stary Las
23. Publiczna Szkoła Podstawowa - Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Charbielin
24. Publiczna Szkoła Podstawowa i Gimnazjum - Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Jarnołówce

Siedzibą gminy jest miasto Głuchołazy. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Biskupów, Bodzanów, Burgrabice, Charbielin, Gierałcice, Jarnołówce, Konradów, Markowice, Nowy Las, Nowy Świątów, Podlesie, Pokrzywna, Polski Świątów, Sławniowice, Stary Las, Sucha Kamienica, Wilamowice Nyskie.

Obecnie na terenie Pokrzywnej powstaje tematyczny park rozrywki, który rocznie odwiedzać ma ok. 250 tys. osób.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 40
- Droga wojewódzka Nr 411
- Drogi powiatowe i gminne
- Linia kolejowa Nr 333, 343

od lat współpracująca z koncernem IKEA i firma Barbud - produkująca wyroby ceramiczne oraz farby emulsyjne. Dużym zakładem pracy jest także Opolskie Centrum Rehabilitacji w Korfantowie Szpital w Korfantowie ul. Wyzwolenia 11. W niektórych wioskach działają zakłady, np. tartaki i wytwórnie materiałów budowlanych.

Tereny leśne i zabytki sprzyjają rozwojowi turystyki i agroturystyki.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Urząd Miejski w Korfantowie
2. Gimnazjum w Korfantowie
3. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Korfantowie
4. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Ścinawie Małej
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Przechodzie
6. Ośrodek Pomocy Społecznej w Korfantowie
7. Miejsko Gminny Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji w Korfantowie
8. Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Korfantowie

Siedziba gminy jest miasto Korfantów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Borek, Gryzów, Jegielnica, Kuropas, Kuźnica Ligocka, Myszowice, Niesiebędowice, Piechocice, Pleśnica, Przechód, Przydroże Małe, Przydroże Wielkie, Puszyzna, Rączka, Rynarcice, Rzymkowice, Stara Jamka, Ścinawa Mała, Ścinawa Nyska, Węza, Wielkie Łąki, Włodary, Włostowa.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga Krajowa Nr 41
- Droga wojewódzka Nr 405, 406, 407
- Drogi powiatowe i gminne

Gmina Nysa

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Nyskiego.

Mapa 5. Gmina Nysa



Gmina Nysa to gmina miejsko- wiejska położona w centralnej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Głucholazy, Korfantów, Łambinowice, Otmuchów, Pakosławice, Prudnik.

Gmina zajmuje obszar 218 km² w tym powierzchnia miasta Nysa zajmuje 28 km², całą gminę zamieszkuje 58 397 osób, w tym miasto 45 232 osoby .

Użytki rolne stanowią około 70 % powierzchni, lasy ponad 9 %. Warunki dla rozwoju rolnictwa są dobre. W strukturze zasiewów dominuje uprawa roślin okopowych i buraków cukrowych, a także pszenicy. Osiągane są wysokie plony.

W 2012 gminę zamieszkiwało 58 397 osób, w tym 30 331 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada, co obrazuje poniższa tabela. Spada także liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Rośnie natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Zarówno przyrost naturalny jak i saldo migracji kształtują się na poziomie ujemnym. Tak utrzymująca się tendencja będzie skutkować szybko postępującym starzeniem się społeczeństwa, co niekorzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 14. Struktura ludności Gminy Nysa wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	59203	58761	58532	58397
Wiek przedprodukcyjny	9816	9673	9389	9228
Wiek produkcyjny	39029	38449	38155	37727
Wiek poprodukcyjny	10358	10639	10988	11442

Podstawa gospodarki gminy jest branża meblowa, budowlana i odzieżowa. Rozwijają się również mała i średnia przedsiębiorczość. Warto zauważyć, że w 2010 utworzony został Regionalny Park Przemysłowy oferujący inwestorom tereny o powierzchni 156 ha. Wcześniej miasto i gmina były postrzegane głównie jako ośrodek

przemysłowy. Obecnie rozwija się tu sektor turystyki i usług. Należy też zwrócić uwagę na samo miasto Nysa, liczące ponad 800 lat w którym znajdują się liczne zabytki i przedmioty dziedzictwa kulturowego.

W Nysie, przy ul. Dubois i Karpackiej, mieści się Podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej o powierzchni 12 ha. Decyzję o inwestycji w Strefie podjęły trzy firmy: Advantech Polska (Włochy), Alsecco (Polska) oraz Vasco Doors (Polska). Obecnie gmina stara się o poszerzenie drugiej części podstrefy, którą stanowi Regionalny Park Przemysłowy, do przeszło 250 ha. Zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nysa główna koncentracja przemysłu planowana jest na obszarze podmiejskim i miejskim Nysy, w dzielnicy przemysłowo-składowej, korzystnie wykształconej w części wschodniej, w rejonie ulic Piłsudskiego i Jagiellońskiej oraz w północnej części miasta: ul. Słowiańska, ul. Szlak Chrobrego, a także w południowo-wschodniej, w rejonie ul. Kruczkowskiego i ul. Nowowiejskiej oraz ulicy Zwycięstwa. Na terenie gminy przewiduje się rozwój działalności produkcyjnej i aktywności gospodarczej głównie jako kontynuację istniejącego zagospodarowania, w obrębach: Konradowa, Niwnica, Domaszkowice, Rusocin, Skorochów, Głębinów oraz Goświnowice. Na terenie gminy zlokalizowany jest również zakład Cukry Nyskie, a także zakład produkcji szkła i wyrobów ze szkła Majewski.

Ponadto w Nysie funkcjonuje Zespół Opieki Zdrowotnej w Nysie ul. Boh. Warszawy 34 Szpital im. Siostry Marii Merkert w Nysie ul. Boh. Warszawy 23.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Nyski Dom Kultury w Nysie
2. Miejska i Gminna Biblioteka Publiczna w Nysie
3. Nyski Ośrodek Rekreacji z/s w Skorochowie
4. Ośrodek Pomocy Społecznej w Nysie
5. Dzienny Dom Pobytu w Nysie
6. Targowisko Miejskie w Nysie
7. Nyska Energetyka Ciepła Sp. z o.o. w Nysie
8. Wodociągi i Kanalizacja "AKWA" Sp. z o.o. w Nysie
9. Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej "EKOM" Sp. z o.o. w Nysie
10. Nyski Zarząd Nieruchomości Sp. z o.o. w Nysie
11. Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Nysie
12. Gminny Zarząd Oświaty w Nysie
13. Szkoła Podstawowa w Domaszkowicach

Wykaz placówek oświatowo-wychowawczych prowadzonych przez gminę Nysa:

1. Żłobek nr 1 „Jedyneczka” w Nysie, ul. Kusocińskiego 2, 48-303 Nysa
2. Żłobek nr 2 w Nysie, ul. Grodkowska 30, 48-300 Nysa
3. Przedszkole nr 1 w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 48, 48-300 Nysa
4. Przedszkole nr 5 - Integracyjne w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 13, 48-300 Nysa
5. Przedszkole nr 6 w Nysie, ul. Armii Krajowej 9, 48-300 Nysa
6. Przedszkole nr 8 w Nysie, ul. Tkacka 2, 48-300 Nysa
7. Przedszkole nr 9 w Nysie, ul. Sudecka 7, 48-300 Nysa

8. Przedszkole nr 10 w Nysie, ul. 11-go Listopada 8 a, 48-303 Nysa
9. Przedszkole nr 12 w Nysie, ul. Podolska, 48-303 Nysa, z oddziałami zamiejscowymi w Hajdukach Nyskich i Kępnicy
10. Przedszkole nr 14 w Nysie, ul. Grodkowska 30, 48-300 Nysa, z oddziałem zamiejscowym w Rusocinie
11. Szkoła Podstawowa nr 1 w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 7, 48-300 Nysa
12. Zespół Szkół Sportowych w Nysie, ul. Bramy Grodkowskiej 4, 48-300 Nysa
13. Szkoła Podstawowa nr 3 w Nysie, ul. Krawiecka 6, 48-303 Nysa
14. Szkoła Podstawowa nr 5 w Nysie, ul. Emilii Gierczak 8, 48-300 Nysa
15. Szkoła Podstawowa nr 10 z oddziałami integracyjnymi w Nysie, ul. 11 Listopada 6 a, 48-303 Nysa
16. Zespół Szkolno – Przedszkolny w Białej Nyskiej, ul. Nyska 11, 48-300 Nysa:
17. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Goświnowicach, ul. Kolejowa 5, 48-303 Nysa:
18. Gimnazjum nr 1 w Nysie, ul. Chodowieckiego 7, 48-300 Nysa
19. Gimnazjum nr 2 w Nysie, ul. B. Prusa 14, 48-300
20. Gimnazjum nr 3 w Nysie, ul. T. Kościuszki 10, 48-300 Nysa.

Istotnym punktem na mapie gminy jest także Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie.

Siedzibą gminy jest miasto Nysa. W skład gminy wchodzi 26 sołectw: Biała Nyska, Domaszkowice, Głębinów, Goświnowice, Hajduki Nyskie, Hanuszów, Iława, Jędrzychów, Kępnica, Konradowa, Koperniki, Kubice, Lipowa, Morów, Niwnica, Podkamień, Przełęk, Radzikowice, Regulice, Rusocin, Sękowice, Siostrzechowice, Skorochów, Wierzbicice, Wyszów Śląski i Złotogłowice.

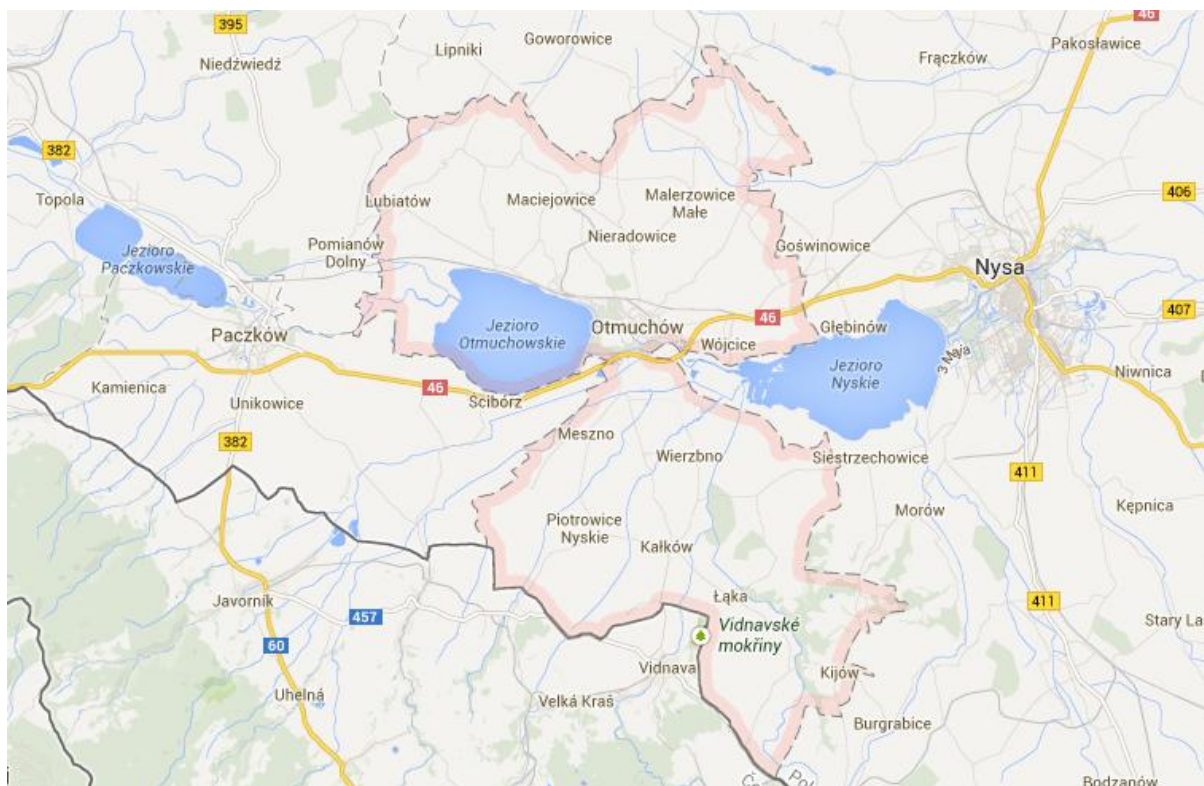
Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 46
- Droga krajowa nr 41
- Droga wojewódzka Nr 406
- Droga wojewódzka Nr 407
- Droga wojewódzka Nr 411
- Drogi powiatowe i gminne
- Linia kolejowa Nr 256, 287, 288, 328

Gmina Otmuchów

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Nyskiego.

Mapa 6. Gmina Otmuchów



Gmina Otmuchów to gmina miejsko - wiejska położona w południowo zachodniej części powiatu nyskiego przy granicy z Czechami. Sąsiaduje z gminami Głuchołazy, Kamiennik, Nysa, Paczków, Pakosławice, Ziębice.

Gmina rozciąga się na obszarze 187 km², w tym miasto zajmuje 28 km². Całą gminę zamieszkuje 14 063 osoby, w tym miasto 5137 osób.

Gmina posiada charakter turystyczno- rolniczy. Użytki rolne zajmują 71% powierzchni, natomiast lasy 6%. Panują tu dobre warunki do uprawy roślin najbardziej wymagających i uzyskiwania wysokich plonów.

W 2012 gminę zamieszkiwało 14 063 osoby, w tym 7237 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada od 2011 co obrazuje poniższa tabela. Spada również liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Wzrasta natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym, co może skutkować starzeniem się społeczeństwa. Przyrost naturalny jest dodatni, natomiast saldo migracji kształtuje się na poziomie ujemnym.

Tabela 15. Struktura ludności Gminy Otmuchów wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	14058	14143	14120	14063
Wiek przedprodukcyjny	2619	2625	2578	2547
Wiek produkcyjny	9160	9179	9140	9059
Wiek poprodukcyjny	2279	2339	2402	2457

Gospodarka gminy ma charakter turystyczno- rolniczy. Jednakże funkcjonują tu również zakłady przemysłowe . Największe firmy i przedsiębiorstwa na tym terenie to : Zakłady Przemysłu Cukierniczego „Otmuchów” S.A. – znany w kraju i za granicą producent wyrobów cukierniczych, „Eko – Vimar” Orlański – produkujący

ekologiczne kotły grzewcze do 24 krajów w Europie i Ameryce, współpracujący m. in. z firmą Viessmann. Na terenie gminy znajdują się czynne kopalnie surowców mineralnych, m.in.: żwirownia w Wójcicach, należąca do Górażdże „Cement” S.A. i Kopalnie Granitu w Nadziejowie i Maciejowicach.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Urząd Miejski w Otmuchowie.
2. Gospodarstwo Komunalne w Otmuchowie.
3. Ośrodek Pomocy Społecznej w Otmuchowie.
4. Miejsko Gminny Dom Kultury w Otmuchowie.
5. Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Otmuchowie.
6. Centrum Usług Hotelowo-Turystycznych "Zamek" Sp. z o.o. w Otmuchowie.
7. Zespół Obsługi Szkolnictwa w Otmuchowie.
8. Szkoła Podstawowa w Otmuchowie.
9. Zespół Szkolno - Przedszkolny, Szkoła Podstawowa, Publiczne Przedszkole w Grądach.
10. Zespół Szkolno - Przedszkolny, Szkoła Podstawowa, Publiczne Przedszkole w Wójcicach.
11. Zespół Szkolno - Przedszkolny, Szkoła Podstawowa, Publiczne Przedszkole w Mesznie.
12. Zespół Szkolno - Przedszkolny, Szkoła Podstawowa, Publiczne Przedszkole w Maciejowicach.
13. Zespół Szkolno - Przedszkolny, Szkoła Podstawowa, Publiczne Przedszkole w Kalkowie.
14. Zespół Szkół Gimnazjum, Szkoła Podstawowa i Publiczne Przedszkole w Jarnołtowiu.
15. Gimnazjum w Otmuchowie.
16. Publiczne Przedszkole nr 1 w Otmuchowie.
17. Publiczne Przedszkole nr 2 z oddziałem żłobkowym w Otmuchowie.
18. Publiczne Przedszkole w Jasienicy Górnej.

Siedzibą gminy jest miasto Otmuchów. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Broniszowice, Buków, Goraszowice, Grądy, Janowa, Jarnołów, Jasienica Górna, Jodłów, Kalków, Kijów, Kwiatków, Lasowice, Ligota Wielka, Lubiatów, Łąka, Maciejowice, Malerzowice Małe, Meszno, Nadziejów, Nieradowice, Piotrowice Nyskie, Ratnowice, Sarnowice, Siedlec, Starowice, Suszkowice, Śliwice, Ulanowice, Wierzbno, Wójcice, Zwanowice.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 46
- Drogi powiatowe i gminne
- Linia kolejowa Nr 259, 313

Gmina Paczków

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Nyskiego.

Mapa 7. Gmina Paczków



Gmina Paczków to gmina miejsko - wiejska położona w zachodniej części powiatu nyskiego przy granicy z Czechami. Sąsiaduje z gminami Kamieniec Ząbkowicki, Otmuchów, Ziębice, Złoty Stok. Jest jedną z mniejszych gmin Opolszczyzny.

Gmina zajmuje obszar 80 km², w tym powierzchnia miasta obejmuje 7 km². Całą gminę zamieszkuje 13 198 osób, w tym miasto 7898 osób.

Dominującą cechą regionu jest jego rolniczo-przemysłowy charakter. Rozwija się tu także turystyka. Grunty rolne zajmują 80% powierzchni, natomiast lasy zaledwie 1%. Gmina ma dobre warunki do uprawy buraków cukrowych i pszenicy. Dominują gleby III i IV klasy bonitacyjnej.

W 2012 gminę zamieszkiwało 13 198 osób, w tym 6675 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada, co obrazuje poniższa tabela. Spada również liczba osób w wieku przedprodukcyjnym. Liczba osób w wieku produkcyjnym utrzymuje się na stałym poziomie. Wzrasta natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Przyrost naturalny i saldo migracji kształtuje się na poziomie ujemnym. Utrzymywanie takiej tendencji będzie skutkowało starzeniem się społeczeństwa.

Tabela 16. Struktura ludności Gminy Paczków wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	13516	13426	13347	13198
Wiek przedprodukcyjny	2518	2483	2423	2339
Wiek produkcyjny	8855	8770	8691	8566
Wiek poprodukcyjny	2143	2173	2233	2293

Gospodarka gminy opiera się na rolnictwie i przemyśle. Na terenie gminy funkcjonuje kilka przedsiębiorstw działających głównie w przemyśle chemicznym, metalowym i meblarskim. W mieście Paczków praca w zakładach przemysłowych stanowi główne źródło utrzymania mieszkańców. Warto zwrócić też uwagę

na branżę handlu i mechaniki samochodowej, która stanowi źródło dochodu osób prowadzących działalność gospodarczą. W planie zagospodarowania przestrzennego gminy wyznaczone są tereny pod budownictwo przemysłowe, mieszkalne, a także pod rozwój bazy turystycznej i leczniczej.

Ponadto w Paczkowie funkcjonuje Szpital im. Jana Pawła II w Paczkowie ul. Staszica 3 (wchodzący w skład Zespołu Opieki Zdrowotnej w Nysie ul. Boh. Warszawy 34).

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Zakład Usług Komunalnych i Mieszkańciowych w Paczkowie
2. Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Paczkowie
3. Ośrodek Kultury i Rekreacji w Paczkowie
4. Biblioteka Publiczna w Paczkowie
5. Ośrodek Pomocy Społecznej w Paczkowie
6. Gminne Centrum Sportu i Rekreacji w Paczkowie

Siedzibą gminy jest miasto Paczków. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Kozielno, Stary Paczków, Kamienica, Gościce, Unikowice, Lisie Kąty, Ujeździec, Dziewiętlice, Wilamowa, Trzeboszowice, Ścibórz, Frydrychów.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 46
- Droga wojewódzka Nr 382
- Drogi powiatowe i gminne

Gmina Kamiennik

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Nyskiego.

Mapa 8. Gmina Kamiennik



Gmina Kamiennik to gmina wiejska położona w północno- zachodniej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Grodków, Otmuchów, Pakosławice, Przeworno, Ziębice.

Gmina zajmuje obszar 89 km², zamieszkuje ją 3681 osób.

Jest to gmina typowo rolnicza. Użytki rolne zajmują 76% powierzchni, natomiast lasy 17%. Żyzne gleby pozwalają na uzyskiwanie wysokich plonów. Uprawia się tu pszenicę, rzepak, buraki cukrowe i ziemniaki.

W 2012 gminę zamieszkiwało 3681 osób, w tym 1846 kobiet. Liczba ludności spada od 2011, co obrazuje poniższa tabela. Również od 2011 można zaobserwować znaczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Systematycznie rośnie natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym, co przy ujemnym przyroście naturalnym i saldzie migracji niekorzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 17. Struktura ludności Gminy Kamiennik wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	3702	3728	3700	3681
Wiek przedprodukcyjny	728	734	706	686
Wiek produkcyjny	2402	2416	2412	2388
Wiek poprodukcyjny	572	578	582	607

Gospodarka gminy opiera się głównie na rolnictwie, turystyce i agroturystyce. Do ważniejszych instytucji znajdujących się na terenie gminy należą Bank Spółdzielczy w Kamienniku, Niepubliczny Zakład Opieki

Zdrowotnej „VITA” w Kamienniku, Poczta Polska, Zespół Szkolno-Przedszkolny Stowarzyszenia Na Rzecz Rozwoju Wsi Lipniki w Lipnikach, Zespół Szkolno-Przedszkolny Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Wsi Goworowice w Goworowicach.

Na terenie gmina znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Kamienniku
2. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
3. Gminny Ośrodek Kultury. Biblioteka Publiczna w Kamienniku
4. Zespół Szkół Ogólnokształcących w Kamienniku
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Karłowicach Wielkich
6. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Lipnikach

Siedzibą gminy jest miejscowość Kamiennik. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Lipniki, Szklary, Karłowice Wielkie, Karłowice Małe, Chociebórz, Cieszanowice, Goworowice, Kamiennik, Kłodobok, Ogonów, Wilemowice, Zubrzyce, Białowieża.

Przez teren gminy przebiegają drogi powiatowe i gminne. Nie ma natomiast połączenia kolejowego.

Gmina Łambinowice

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Nyskiego.

Mapa 9. Gmina Łambinowice



Gmina Łambinowice jest to gmina wiejska położona w północno-wschodniej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Korfantów, Niemodlin, Nysa, Pakosławice, Skoroszyce, Tułowice.

Gmina zajmuje obszar 124 km² i liczy 7846 mieszkańców.

Jest to gmina typowo rolnicza. Użytki rolne zajmują 68% powierzchni, natomiast lasy 17%. Gleby są średniej jakości. Warunki dla rolnictwa dobre, ale zróżnicowane przestrzennie.

W 2012 gminę zamieszkiwało 7846 osób, w tym 3968 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada, co obrazuje poniższa tabela. Maleje także liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrasta, co przy ujemnym przyroście naturalnym i ujemnym saldzie migracji niekorzystnie rokuje na przyszłość i będzie skutkowało starzeniem się społeczeństwa.

Tabela 18. Struktura ludności Gminy Łambinowice wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	8075	7896	7889	7864
Wiek przedprodukcyjny	1528	1506	1465	1417
Wiek produkcyjny	5285	5116	5126	5095
Wiek poprodukcyjny	1262	1274	1298	1352

Gospodarka gminy opiera się na rolnictwie i turystyce rekreacyjno-wypoczynkowej. Na tym terenie występują również złoża surowców mineralnych, głównie kruszyw naturalnych. Znajdują się one w miejscach takich jak: Bielice – zbiornik, Drogoszów, Bielice, Malerzowice, Jasienica Dolna. Eksploatacje na tych terenach prowadzą Opolskie Kopalnie Surowców Mineralnych. W gminie podejmowane są działania na rzecz ochrony środowiska.

Warto zauważyć, że lasy gminy są częścią Borów Niemodlińskich. Obszar chronionego krajobrazu znajduje się nad rzeką Nysą Kłodzką.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Ośrodek Pomocy Społecznej w Łambinowicach.
2. Zakład Gospodarki Komunalnej w Łambinowicach.
3. Gminny Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Łambinowicach.
4. Publiczne Przedszkole w Łambinowicach.
5. Publiczne Przedszkole w Bielicach.
6. Publiczne Przedszkole w Lasocicach.
7. Publiczne Przedszkole w Mańkowicach.
8. Publiczne Przedszkole w Sowinie.
9. Publiczna Szkoła Podstawowa w Łambinowicach.
10. Publiczna Szkoła Podstawowa w Bielicach.
11. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Jasienicy Dolnej.
12. Zespół Szkół w Łambinowicach.
13. Zespół Ekonomiczno-Administracyjny Oświaty w Łambinowicach.

Siedzibą gminy jest miejscowość Łambinowice. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Bielice, Budziszowice, Drogoszów, Jasienica Dolna, Lasocice, Łambinowice, Malerzowice Wielkie, Mańkowice, Okopy, Piątkowice, Sowin, Szadurczyce, Wierzbie.

Przez teren gminy przebiega:

- Odcinek drogi krajowej Nr 46
- Droga wojewódzka Nr 406
- Odcinek drogi wojewódzkiej Nr 405
- Drogi powiatowe i gminne
- Odcinek drogi wojewódzkiej 407
- Odcinek linii kolejowej 288 Nysa - Opole

Gmina Pakosławice

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Nyskiego.

Mapa 10. Gmina Pakosławice



Gmina Pakosławice jest to gmina wiejska położona w północnej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Grodków, Kamiennik, Łąbinowice, Nysa, Otmuchów, Skoroszyce. Jest jedną z najmniejszych gmin w powiecie.

Gmina zajmuje obszar 74 km² i zamieszkują ją 3674 osoby.

Jest to gmina typowo rolnicza. Użytki rolne zajmują 78% powierzchni, natomiast lasy 12%. Warunki glebowe są bardzo dobre, dlatego występuje uprawa roślin intensywnych, co daje wysokie plony. Na terenie gminy obowiązuje zakaz lokalizacji inwestycji nie związanych z produkcją żywności oraz zakaz dotyczący inwestycji powodujących zanieczyszczenie środowiska.

W 2012 gminę zamieszkiwały 3674 osoby, w tym 1850 kobiet. Liczba ludności systematycznie spada co obrazuje poniższa tabela. Spada także liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, co niekorzystnie rokuje na przyszłość. Natomiast liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta, co przy ujemnym przyroście naturalnym i saldzie migracji będzie skutkowało starzeniem się społeczeństwa.

Tabela 19. Struktura ludności Gminy Pakosławice wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	3857	3764	3739	3674
Wiek przedprodukcyjny	735	688	648	603
Wiek produkcyjny	2587	2533	2526	2488
Wiek poprodukcyjny	535	543	565	583

Gospodarka gminy opiera się głównie na rolnictwie. Na terenie gminy działają 4 spółdzielnie produkcyjne, hurtownia nawozów mineralnych w Pakosławicach oraz cegielnia w Prusinowicach. Warto zauważyć, że prężnie rozwiniętym sektorem jest turystyka, której sprzyja atrakcyjny pod względem turystycznym krajobraz, ścieżki rowerowe i liczne zabytki.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
2. Zakład Obsługi Szkół i Przedszkoli
3. Gminna Biblioteka Publiczna w Pakosławicach
4. Szkoła Podstawowa im. Jana Brzechwy w Gaszowicach
5. Zespół Szkolno-Przedszkolny Przedszkole i Szkoła Podstawowa w Prusinowicach
6. Publiczne Gimnazjum im. Ks. Jozefa Holzmann w Pakosławicach
7. Publiczne Przedszkole we Frączkowie
8. Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Pakosławicach

Siedzibą gminy jest miejscowość Pakosławice. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Biechów, Bykowice, Gaszowice, Korzekwice, Nowaki, Pakosławice, Prusinowice, Reńska Wieś, Rzymiany, Słupice, Smolice, Strobice.

Przez teren gminy przebiega:

- Droga krajowa Nr 46
- Drogi powiatowe i gminne
- Linia kolejowa relacji Nysa- Brzeg

Gmina Skoroszyce

Poniższa mapa pokazuje położenie gminy na tle Powiatu Nyskiego.

Mapa 11. Gmina Skoroszyce



Gmina Skoroszyce to gmina wiejska położona w północnej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Grodków, Lambinowice, Niemodlin, Pakosławice.

Gmina rozciąga się na obszarze 104 km² i zamieszkuje ją 6417 osób.

Jest to gmina zdecydowanie o charakterze rolniczym. Użytki rolne zajmują około 87% całego terenu, natomiast lasy zaledwie 4%. Występują tu gleby średniej jakości, dość trudne w uprawie, okresowo podmokłe, aczkolwiek sprzyjające uprawie roślin intensywnych. Na obszarze rozwija się także hodowla bydła i owiec.

W 2012 gminę zamieszkiwało 6417 osób, w tym 3197 kobiet. Liczba ludności w gminie utrzymuje się na stałym poziomie. Spada natomiast liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym. Liczba ludności w wieku produkcyjnym utrzymuje się na stałym poziomie. Systematycznie wzrasta liczba ludności w wieku poprodukcyjnym, co przy ujemnym przyroście naturalnym i saldzie migracji niekorzystnie rokuje na przyszłość.

Tabela 20. Struktura ludności Gminy Skoroszyce wg grup wiekowych

Grupa wiekowa	2009	2010	2011	2012
Ogółem	6441	6463	6424	6417
Wiek przedprodukcyjny	1327	1313	1282	1250
Wiek produkcyjny	4216	4238	4226	4196
Wiek poprodukcyjny	898	912	916	971

Gospodarka opiera się głównie na rolnictwie i przedsiębiorstwach prywatnych. 80% przedsiębiorstw stanowią małe i średnie firmy.

Na terenie gminy znajdują się następujące jednostki organizacyjne:

1. Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Skoroszycach
2. Gminny Zespół Ekonomiczno -Administracyjny Szkół i Przedszkoli w Skoroszycach
3. Zakład Oczyszczania i Wodociągów w Skoroszycach
4. Ośrodek Kultury Gminy Skoroszyce
5. Zespół Szkół w Skoroszycach
6. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Chróście
7. Szkoła Podstawowa w Makowicach
8. Zespół Szkolno-Przedszkolny w Sidzinie

Siedziba gminy jest miejscowość Skoroszyce. W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Brzeziny, Chróścina, Czarnolas, Gielczyce, Makowice, Mroczkowa, Pniewie, Sidzina, Skoroszyce, Stary Grodków.

Przez teren gminy przebiega:

- Odcinek drogi krajowej Nr 46
- Droga wojewódzka Nr 401
- Drogi powiatowe i gminne
- Linia kolejowa Nr 288 Nysa- Brzeg

6. Organizacja rynku przewozów

6.1. Rola organizatora transportu publicznego

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Nyskiego jest Starosta Powiatu Nyskiego, zaś w przewozach gminnych – Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Powiat Nyski jest organizatorem przewozów na 20 liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład Powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze. Na terenie Powiatu Nyskiego organizatorem transportu publicznego są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu. Ponieważ Powiat Nyski posiada własny tabor autobusowy, dlatego też nie musi wykonywać czynności takich jak:

- a. Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego – zgodnie z Ustawą z dnia 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. 2012.1173);
- b. Ustalanie regulaminu przewozu osób.

Starostwo nie jest zobowiązane do określenia trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego – w tej kwestii poszczególne gminy organizują np. stosowne przetargi, w celu wyłonienia przewoźników do przewozu dzieci do szkół.

6.2. Transport zrównoważony

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu – należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w tzw. *Europejskiej Białej Księdze Transportu* (ang. White Paper: European transport policy for 2010: time to decide. COM(2001) 370, 12 września 2001, dostępnej na stronach internetowej Unii Europejskiej pod adresem: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_en.htm),

jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego, wynikającym z Białej Księgi jest konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju obszaru, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a samochodem osobowym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Polska zobowiązała się do wypełniania wymogów prawnych *Białej Księgi*. Zobowiązania te są szczególnie istotne w zakresie ochrony środowiska. Podkreśla to art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju

i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji, rozwoju.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczeniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy – zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy – istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych; istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy – poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

System transportu, realizując zrównoważony rozwój, musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową (w tym miejskie obwodnice) oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w zaawansowane systemy sterowania ruchem,
- używać wysokiej jakości środków transportu, bezpiecznych w ruchu i przyjaznych dla środowiska, wyposażonych w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowanych do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc – zgodnie z *Białą Księgą* – system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna – zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna – kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

Rada Unii Europejskiej przyjęła również inną *Białą Księgę*, zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011) 144). Księga ta dostępna jest na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury pod adresem: <http://www.transport.gov.pl/files/0/1793872/ST08333.pdf>.

7. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

7.1. Standard usług przewozowych

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

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.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego ze wspomnianych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,

- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

- a) punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %
- b) średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.
- c) przesiadkowość średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż
- d) 4 osoby na m² powierzchni przeznaczonej do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzona wskaźnikami:

- a) pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
- b) średnim czasem podróży,
- c) liczbą przesiadek,
- d) długością trasy podróży,
- e) analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

7.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- 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,
- 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 pożądanego celu podróży,
- 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,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

- likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
 - przeszkody przestrzenne:
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – ażyle na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
 - przeszkody organizacyjne:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej:
 - pojazdy z niską podłogą,
 - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - wyznaczone, bezpieczne miejsca w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
 - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ułgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

7.2.1. Zapotrzebowanie na pojazdy niskopodłogowe wyposażone w system informacji dla osób niepełnosprawnych

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb każdego pasażera jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania tychże potrzeb przez osoby niepełnosprawne, a także osoby o ograniczonej zdolności ruchowej i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala to tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Statystycznie rzecz biorąc, autobusy niskopodłogowe spółki MZK w Nysie stanowią ok. 62% całego taboru posiadanego przez spółkę (19 szt.) Z kolei 83,9% całego taboru przystosowane jest do przewozu osób niepełnosprawnych (26 autobusów).

Gorzej rysuje się sytuacja taboru PKS-u w Nysie Sp. z o.o.. Tu żaden z autobusów nie jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

Natomiast brak dokładnych informacji na temat liczby autobusów niskopodłogowych wśród prywatnych przewoźników autobusowych; z informacji ustnych wynika, że – oprócz kursów dowożących dzieci w niektórych gminach do szkół specjalnych – przewoźnicy autobusami takimi nie dysponują, zatem w zakresie umożliwienia osobom niepełnosprawnym dostępu do infrastruktury komunikacyjnej wymagania prawne nie są spełnione.

7.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną miejsc użyteczności publicznej obszaru,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,
- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi będą biegły linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego.

W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Nyskiego.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

7.4. Preferencje podróżnych dotyczące wyboru środków transportu

W Powiecie Nyskim przeważający procent podróży jest wykonywanych samochodami osobowymi. Zmiana środka transportu z samochodu osobowego na autobus powoduje zmniejszenie liczby pojazdów na drogach. W zależności od przyjętego wskaźnika napełnienia samochodu osobowego można stwierdzić, że jeden autobus zastępuje od 30 (przy wykorzystaniu tylko miejsc siedzących) do 70 samochodów osobowych.

Jak już wykazano w przeprowadzonych badaniach ankietowych przeważająca większość podróży odbywających się w godzinach szczytu związana jest z pracą i edukacją. Rosnąca średnia odległość między miejscem zamieszkania a miejscem pracy tylko pogłębia problem wskazania alternatywnego środka transportu, ponieważ wymusza konkurencyjność czasu podróży, wzrost punktualności oraz wyklucza niektóre alternatywy (podróż samochodem lub innym środkiem transportu).

Wybór środka transportu uzależniony jest od szeregu czynników jakościowych. Ocena poszczególnych środków transportu pod kątem tych czynników jest dokonywana każdorazowo subiektywnie przez podróżującego. W poniższej tabeli przedstawiono podział czynników na kilka podstawowych grup. Część czynników można przełożyć na postulaty transportowe poprzez wskazanie najefektywniejszego rozwiązania np. najkrótszy czas przejazdu, bezpośredniość, najniższy koszt itp.

Tabela 21. Czynniki mające wpływ na wybór środka transportu

Kategoria	Czynnik
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • pora dnia • liczba przesiadek • parkingi/miejsca postojowe w pobliżu celu podróży
Warunki atmosferyczne	<ul style="list-style-type: none"> • temperatura • opady atmosferyczne • stan nawierzchni
Warunki przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> • odległość od domu/początku podróży do celu podróży • odległość z/od przystanku do początku/celu podróży
Czas	<ul style="list-style-type: none"> • całkowity czas podróży • czas dojścia do środka transportu • czas dojścia od środka transportu do celu • czas oczekiwania na środek transportu

Działania jakie mogą wpłynąć na częstszy wybór transportu publicznego przez mieszkańców powiatu to:

- skrócenie czasu dojazdu w stosunku do dojazdu samochodem
- dostosowanie rozkładu jazdy
- skrócenie czasu dojazdu w stosunku do obecnego
- wprowadzenie zniżek/promocje dla pasażerów miejskiego transportu zbiorowego
- punktualność w godzinach szczytu
- większa częstotliwość kursów
- zwiększenie liczby przystanków
- mniejsza liczba przesiadek

Przedstawione wyżej sugestie dotyczą drobnych zmian w funkcjonowaniu komunikacji publicznej w Powiecie Nyskim, aby stała się ona bardziej konkurencyjna w stosunku do samochodu osobowego i pozostałych środków transportu.

8. Ochrona środowiska naturalnego w Powiecie Nyskim

8.1. Oddziaływanie na środowisko naturalne

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Powiatu Nyskiego mają wpływ zanieczyszczenia napływowe (miasto Nysa) oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Na terenie Powiatu Nyskiego istnieją różnorodne formy ochrony środowiska naturalnego. Należy zaznaczyć na początku, że od 2 lipca 1997 teren powiatu wchodzi w skład Euroregionu Pradziad, którego utworzenie nastąpiło w czeskim Jeseniku. W związku z tym powstał program rozwoju i wsparcia turystyki. Zaznaczono w nim, że zasoby i walory środowiska przyrodniczego, a także kulturowego powinny podlegać szczególnej ochronie, ale również stwarzać szanse rozwoju społeczno-gospodarczego.

Na obszarze powiatu nyskiego znajdują się następujące formy ochrony środowiska:

- Park Krajobrazowy Góry Opawskie
- Otmuchowsko – Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu.
- Rezerwat „Cicha Dolina”
- Rezerwat leśny „Las Bukowy”
- Rezerwat „Nad Białką”
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Bory Niemodlińskie”
- Rezerwat częściowy „Blok”
- Rezerwat częściowy „Przyłęk”

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

1. hałas
2. emisja gazów i pyłów
3. degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie
4. zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy itp.);
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast;
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem;
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

8.2. Niskoemisyjny tabor autobusowy

Transport drogowy negatywnie oddziałuje na środowisko naturalne, głównie poprzez emisję spalin. Ma to duże znaczenie w Powiecie w związku z przekroczeniem stężenia pyłu PM10 spowodowanego emisją zanieczyszczeń na tle: miejskim, przemysłowym oraz komunikacyjnym. Aby zredukować skutki negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, planuje się wspierać wszelkie rozwiązania z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, mające pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), tak aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska są działania mające na celu stałe unowocześnianie taboru (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.

W 1990 roku, w UE wprowadzono normę emisji spalin – EURO, którą zaczęto stosować w silnikach nowo produkowanych pojazdów, w tym w autobusach. Co kilka lat normy emisji spalin EURO są zaostrzane. W przypadku autobusów poziom emisji spalin mierzony jest w zależności od mocy silnika. Ekologiczny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa (optymalizacja kosztów dla przewoźnika) oraz mniejszą emisję spalin.

Biorąc pod uwagę dosyć niski poziom emisji spalin przez autobusy o nowoczesnych silnikach, mniejsze znaczenie dla ochrony środowiska ma rodzaj paliw stosowanych w pojazdach komunikacji publicznej.

Niewątpliwie są paliwa bardziej ekologiczne niż olej napędowy. Jednakże stosowanie niektórych paliw (np. gaz ziemny) wymaga nakładów inwestycyjnych na odpowiednią infrastrukturę (m.in. obiekty zajezdni autobusowej, obsługa tankowania itp.). Czynione są również próby zastosowania w autobusach napędu alternatywnego – na przykład elektrycznego czy hybrydowego. Rozważenia wymaga także możliwość szerszego wykorzystania pojazdów elektrycznych, które oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu. Z tego powodu atrakcyjnym dla Powiatu Nyskiego może być możliwość wprowadzenia do systemu komunikacji publicznej autobusów elektrycznych, obsługujących miasto Głuchołazy, miasto i gminę Nysa, gminę Otmuchów, Paczków i Kamiennik.

8.3. Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja oraz czynna ochrona przyrody realizowana jest przez samorządy lokalne, Park Krajobrazowy Góry Opawskie, lokalne media oraz organizacje pozarządowe – Stowarzyszenie na rzecz Ekorozwoju Powiatu Nyskiego "Zielona Energia" oraz środki unijne. Edukacja ekologiczna podobnie jak nauka w każdej innej dziedzinie najlepiej sprawdza się w praktyce. Wycieczki turystyczne na tereny rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych i innych obszarów, które dzięki ochronie zachowują swój naturalny charakter, pobudzają w ludziach postawy proekologiczne. Aby nie ograniczać dostępu do takich form kontaktu z naturą, powinno się np. w Parku Krajobrazowym Góry Opawskie zwiększyć liczbę miejsc parkingowych dla odwiedzających. Obecnie osoby chcące skorzystać z walorów Gór Opawskich mają nierzadko problem z zaparkowaniem samochodu.

Z punktu widzenia ekologii istotnym punktem są trasy rowerowe z których mogą korzystać zarówno turyści jak i mieszkańcy. Warto zauważyć, że powiecie nyskim wytyczonych jest 5 tras rowerowych, które łącznie liczą ponad 270 km. Trasy te, bogate pod względem przyrodniczo - krajoznawczym oraz kulturowym, stanowią dużą atrakcję turystyczną tego regionu.

8.4. Stan ochrony środowiska naturalnego Powiatu Nyskiego

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Nyskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Stan środowiska w Województwie Opolskim w roku 2011, Opole, 2012.
2. Strategia rozwoju województwa opolskiego na lata 2000-2015.
3. Program ochrony środowiska województwa opolskiego na lata 2007-2010 z perspektywą do roku 2014.
4. Aktualizacja Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Opolskiego.
5. Strategia działania Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu na lata 2009-2012.
6. Program ochrony powietrza dla strefy opolskiej, Opole, 2013

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Nyskiego, Zarząd Powiatu Nyskiego, 2003.
2. Plan Gospodarki Odpadami dla Powiatu Nyskiego, 2003.

C. Dokumenty na poziomie gminnym

1. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nysa na lata 2004 - 2010.

2. Program Ochrony Środowiska dla miasta i gminy Głuchołazy na lata 2010 -2013 z perspektywą na lata 2014-2017.
3. Program ochrony środowiska wraz z planem gospodarki odpadami, który przewiduje zadania na lata 2004-2015 związane z ochroną środowiska naturalnego Gminy Korfantów.
4. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Otmuchów na lata 2008-2011 z perspektywą do roku 2015, Aktualizacja Planu Gospodarki Odpadami dla Gminy Otmuchów.
5. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Paczków na lata 2009 - 2012 z perspektywą 2013-2016.
6. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kamiennik na lata 2009 - 2012 z perspektywą 2013-2016.
7. Program Ochrony Środowiska Plan Gospodarki Odpadami w Gminie Łambinowice na lata 2005-2015.
8. Program Usuwania Azbestu i Wyrobów Zawierających Azbest z Terenu Gminy Pakosławice na lata 2011 - 2032.
9. Program Ochrony Środowiska dla Gminy Skoroszyce na lata 2004-2015.
10. Plan Gospodarowania Odpadami dla Gminy Nysa na lata 2004-2014.

Udział Powiatu Nyskiego w emisji zanieczyszczeń pyłowych to zaledwie 3,7% w skali województwa, natomiast w gazowych to 1,4%. Warto zauważyć, że na terenie powiatu nyskiego znajdują się dwie stacje pomiaru monitoringu powietrza.

Tabela 22. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku siarki w powiecie nyskim w 2011 roku (źródło: WIOŚ).

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie SO ₂ [µg/m ³]		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Nysa, ul. Grodkowska	3,5	5,7	1,4
Nysa, ul. Tkacka	3,5	5,8	1,3

Rys 7. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku siarki na podstawie pomiarów pasywnych (źródło: WIOŚ)

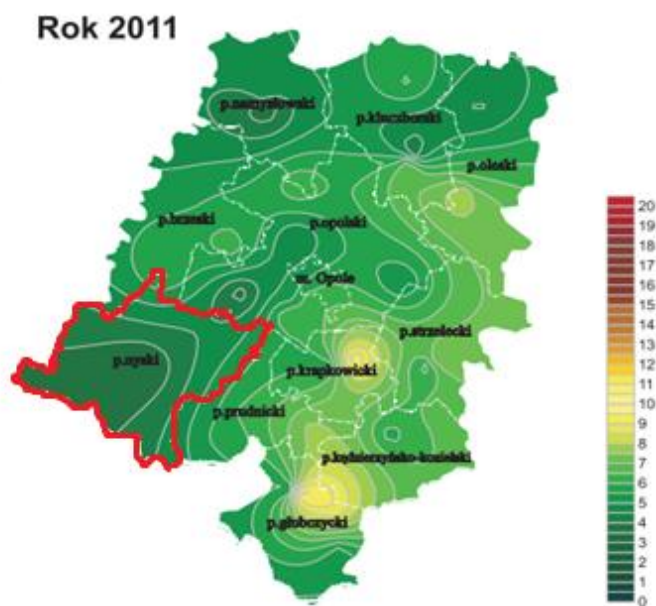
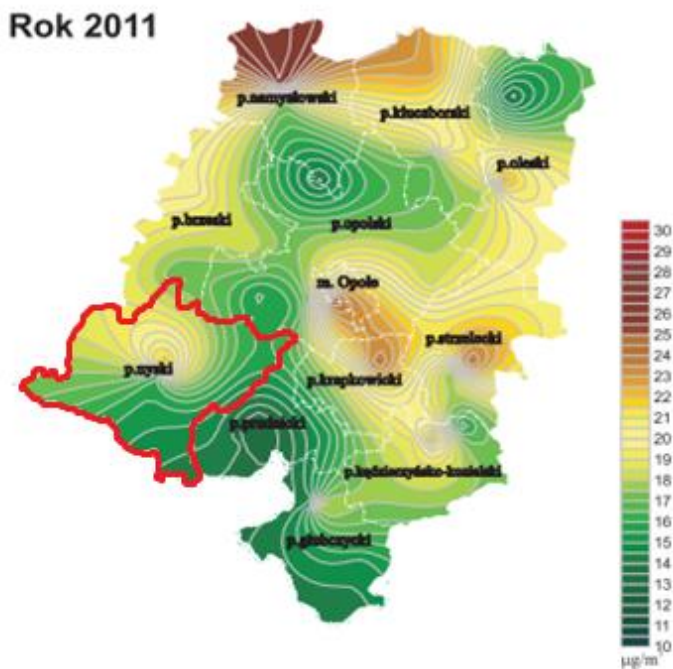


Tabela 23. Wyniki pomiarów stężeń dwutlenku siarki w powiecie nyskim w 2011 roku (źródło: WIOŚ)

Lokalizacja stanowisk pomiarowych	Stężenie NO ₂ [µg/m ³]		
	Średnie roczne	W sezonie grzewczym	W sezonie pozagrzewczym
Nysa, ul. Grodkowska	22,7	27,9	17,6
Nysa, ul. Tkacka	16,0	19,4	12,6

Rys. 8. Rozkład średniorocznych stężeń dwutlenku azotu na podstawie pomiarów pasywnych (źródło: WIOŚ)



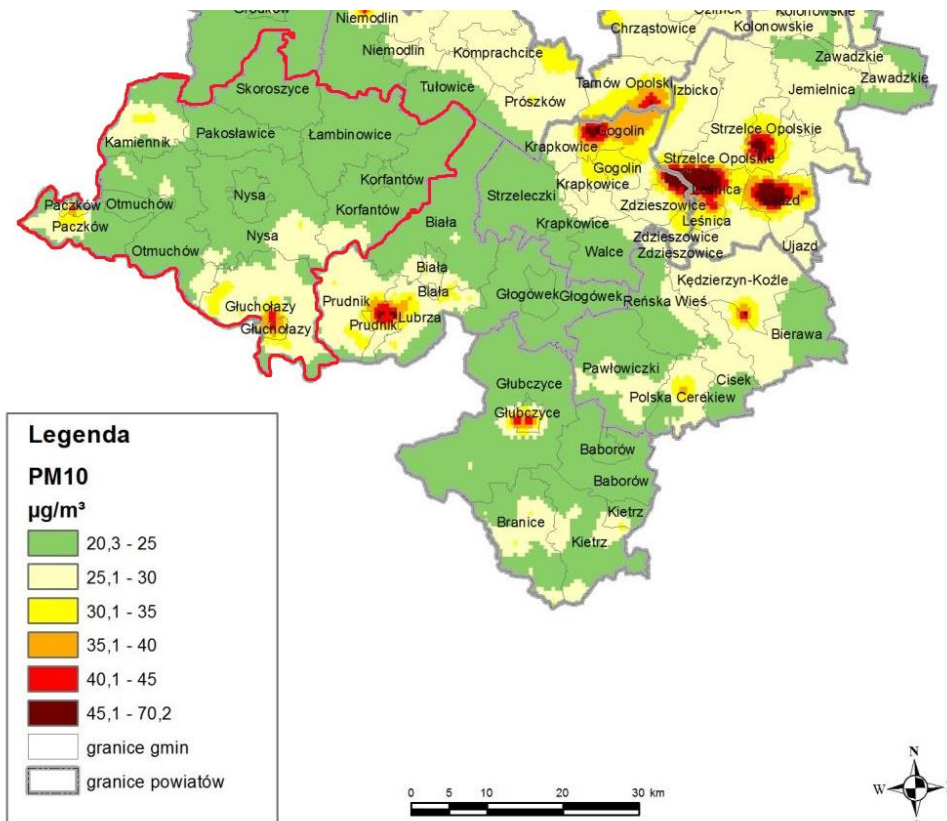
Z danych wynikowych modelowania stężeń średniorocznych pyłu PM10 dla 2011 roku wynika, że na terenie miasta Głucholazy występują przekroczenia dopuszczalnych stężeń średniorocznych o wartości 2,61 km² dla maksymalnego stężenia średnioroczego na poziomie 49,83 PM10 [µg/m³].

Tabela 24. 24-godzinne stężenie pyłu PM10 dla poszczególnych gmin

Lp.	Gmina	Maksymalne stężenie 24-godzinne PM10 [µg/m ³]	Obszar przekroczeń [km ²]
1.	Głucholazy	80,80	34,03
2.	Kamiennik	57,96	5,15
3.	Nysa	58,29	5,59
4.	Otmuchów	58,08	0,45
5.	Paczków	73,97	11,21

W wyniku występowania przekroczeń normatywnych stężeń PM10 w powietrzu konieczna jest redukcja emisji pyłu o 50%, którą oszacowano do 2020 roku dla gminy Głucholazy. Będzie to redukcja z poziomu bazowego z 2011 roku -106,110 [Mg/rok] do poziomu 53,660 [Mg/rok] w roku 2020.

Rysunek 9. Rozkład stężenia pyłu PM10 na rok 2011



Źródło: Program Ochrony Powietrza dla Strefy Opolskiej

8.5. Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

Na terenie Powiatu Nyskiego nie występują znaczące źródła emisji zanieczyszczeń, w porównaniu z innymi powiatami województwa opolskiego.

Zakłady emitujące znaczne ilości zanieczyszczeń do powietrza na terenie powiatu nyskiego to:

- Nyska Energetyka Ciepła Sp. z o.o. w Nysie
- Odlewnia Żeliwa MAX w Nysie
- Głuchołaskie Zakłady Papiernicze

Natomiast niska emisja zanieczyszczeń pochodzi głównie z lokalnych kotłowni, prywatnych zakładów produkcyjnych i palenisk domowych zlokalizowanych na terenie powiatu. Wielkość tej emisji jest jednak trudna do oszacowania.

Kolejny rodzaj emisji to liniowa (komunikacja) szczególnie uciążliwa w mieście Nysa. Jest ona spowodowana położeniem miasta na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych Dolnego i Górnego Śląska oraz Republiki Czeskiej. Stanowią one zagrożenie zarówno ze względu na nadmierne natężenie hałasu, jak i wysoką emisję zanieczyszczeń spalinowych do atmosfery. Zagrożenie ze strony ruchu komunikacyjnego z roku na rok wzrasta ze względu na dużą dynamikę wzrostu motoryzacji.

Ocena stanu powietrza wykonana na rok 2002 wykazała, że dla celu ochrony zdrowia powiat nyski jako jedyny w województwie uzyskał dla wszystkich ocenianych siedmiu substancji, klasę A, dla której nie ma potrzeby

prowadzenia działań związanych z poprawą jakości powietrza, należy jedynie utrzymać ją na tym samym lub lepszym poziomie.

8.6. Emisja hałasu do środowiska

Na tle całego Powiatu Nyskiego wpływ hałasu komunikacyjnego i przemysłowego ma szczególne znaczenie w Nysie. W mieście zlokalizowane są zakłady przemysłowe, jednak podstawowym i wyjątkowo uciążliwym źródłem hałasu w mieście jest komunikacja (linie kolejowe i drogi przelotowe prowadzące tranzyt). Należy zaznaczyć, że przemysł stanowi tu drugorzędne źródło uciążliwości dla środowiska.

Przez teren Powiatu Nyskiego przebiega: droga krajowa Nr 46, 41 i 40. To na nich właśnie odbywa się ruch o największym natężeniu. Z dokonanych obliczeń wynika, że hałas komunikacji drogowej nie przekracza progowych poziomów hałasu w środowisku i w otoczeniu tych dróg nie ma terenów zaliczonych do zagrożonych hałasem. Jednakże należy zaznaczyć, że przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej przekroczony są normatywne poziomy hałasu w porze dnia i nocy.

8.7. Pozostałe elementy ochrony środowiska

Zgodnie z Powiatowym Planem Gospodarki Odpadami planowane jest utworzenie Związku Międzygminnego realizującego przedsięwzięcia z zakresu gospodarki odpadami, w tym opracowanie i wdrożenie projektu RCGO. Planuje się także stworzenie warunków do powstania na terenie powiatu Regionalnego Centrum Gospodarki Odpadami obejmującego m.in. zakład segregacji i przeróbki odpadów, kompostownię, w tym rozbudowę, urządzenie – wyposażenie w niezbędne instalacje i dostosowanie składowiska w Domaszkowicach do funkcji RCGO. Propozycja systemu gospodarki odpadami, zgodnie z wytycznymi WPGO nie przewiduje budowy nowych składowisk. Przyjmuje się dociążenie i zapełnienie funkcjonujących na terenie powiatu składowisk gminnych. Zakłada się, że po zapełnieniu składowisk gminnych, po roku 2020 składowisko w Domaszkowicach obsługiwać będzie mieszkańców wszystkich gmin z terenu powiatu nyskiego, a także istnieje możliwość, że ze składowiska korzystać będą gminy powiatów ościennych np. prudnickiego. Przewiduje się, że składowiska gminne w Łambinowicach i Nysie będą mogły przyjmować odpady z sąsiadujących gmin, w związku z zamykaniem wyeksploatowanych składowisk.

W nawiązaniu do powyższego akapitu i zgodnie z założeniami Powiatowego Planu Gospodarki odpadami w 2010 zostało otwarte Regionalne Centrum Gospodarowania Odpadami w Domaszkowicach pod Nysą. Docelowo w RCGO ma odbywać się mechaniczno-biologiczne przetwarzanie odpadów, przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów i innych bioodpadów, funkcjonowanie kompostowni oraz biogazowni i paliwa alternatywnego. Odgrywa to dużą rolę dla ochrony środowiska naturalnego.

Główne cele takiej działalności to zwiększenie poziomu recyklingu i odzysku odpadów zebranych selektywnie oraz zmniejszeniu ilości składowanych odpadów komunalnych.

8.8. Rola Planu Transportowego

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miasta,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),

- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic

Plan Transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

9. Sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt 1) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych – przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych – jak i na stronach internetowych przewoźników oraz Organizatora transportu.

W celu zwiększenia poziomu uporządkowania informacji pozyskiwanych od wielu przewoźników (głównie autobusowych) rozważana jest realizacja ogólnowojewódzkiego systemu informacji pasażerskiej, dostępnego poprzez internet – zarówno na komputerach stacjonarnych, jak i na urządzeniach mobilnych.

5. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych – z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Struktura i funkcjonalność węzłów przesiadkowych omówiona została w odrębnym podrozdziale.

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera, w zakresie:

- uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznania się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- zapoznania się z obowiązującą taryfą i dokonanie zakupu różnego rodzaju biletów;
- uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

Punkty obsługi pasażera lokalizowane będą w kluczowych rejonach powiatu, przede wszystkim w Nysie, Paczkowie i Głucholazach niezależnie od tego informacje w zakresie transportu publicznego można uzyskać na dworcach PKP i dworcach PKS.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych
 - dla dni powszednich
 - dla dni świątecznych
 - dla komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyień ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej planowane jest w perspektywie długofalowej.

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
 - zbiera informacje z autobusów
 - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
 - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
 - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
 - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
 - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
 - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

Stosowanie nowoczesnych technologii informatycznych w transporcie, rozumiane jako tworzenie inteligentnych systemów transportowych pozwolić może na zmniejszenie zatłoczenia dróg, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, ułatwienie dostępu do informacji o transporcie. Ich różnorodność jest efektem rozwoju elektroniki oraz informatyki. Ze względu na zastosowanie można wyróżnić pięć grup tych systemów:

1. Systemy zarządzania ruchem - oparte na zaawansowanych technologiach elektronicznych:
 - optymalizują działanie urządzeń drogowych (np. sieci sygnalizacji świetlnej),
 - umożliwiają m.in. selektywne ustalanie priorytetów dla pojazdów (uprzywilejowanych oraz transportu publicznego),
 - zwiększają przepustowości skrzyżowań, chronią pieszych na przejściach, badają poziom zanieczyszczenia powietrza,
 - wspomagają wykrywanie zdarzeń na drogach (kolejki pojazdów, wypadki, awarie infrastruktury drogowej) oraz kontrolę prędkości,

- informują o wolnych miejscach na pobliskich parkingach (blisko nich, ale i z odległości kilkuset metrów),
 - wspomagają ograniczanie prędkości w pojazdach, poprzez zamontowanie elektronicznych urządzeń, wymuszających aż do fizycznego oddziaływania na silnik czy układ hamowania, ograniczenie prędkości do dozwolonej przez drogowe sygnalizatory,
 - ograniczają penetrację tkanki miejskiej przez urządzenia, również montowane w pojazdach, umożliwiające, lub nie, wjazd na określony teren (np. ochrona centrum miasta w postaci słupków, chowających się pod jezdnię, gdy nadjeżdżający pojazd ma uprawnienie do wjazdu),
2. Systemy wspomagające pobieranie opłat związanych z transportem zbiorowym oraz z korzystaniem z infrastruktury (np. parkingi, a także wjazd do strefy ograniczonego ruchu):
 - umożliwiają odejście od tradycyjnego wnoszenia opłat za przejazd za pomocą gotówki,
 - sprowadzają się do stosowania biletów elektronicznych (dotykowych i bezstykowych), a także „elektronicznych portmonetek” - płatniczych kart mikroprocesorowych; systemy te zazwyczaj zintegrowane są z innymi systemami: bankowymi, telefonicznymi.
 3. Systemy zarządzania transportem zbiorowym:
 - umożliwiają operacyjne monitorowanie wielu funkcji, np. tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdów, sterowania priorytetem w ruchu; odbywa się to w oparciu o system GPS,
 - podróżni, którzy chcą kontynuować podróż taksówką, mają możliwość przywołania jej z pojazdu, w którym akurat się znajdują; daje to możliwość prowadzenia usług typu „od drzwi do drzwi”; zgłoszenie przez pasażera potrzeby zmiany trasy oraz ustalenie nowej odbywa się na bieżąco w ramach kontaktu kierowca-centrum sterowania.
 4. Systemy wspomagające systemy informacji pasażerskiej:
 - umożliwiają podawanie podróżnym na bieżąco wszelkich, potrzebnych im informacji, zarówno wewnątrz pojazdu, jak i na przystankach: o zmianach tras czy rozkładów jazdy, spóźnieniach, najszybszych możliwościach kontynuowania podróży innymi środkami, dostęp do tych informacji może być realizowany z różnych miejsc (dom, biuro, ulica) w różny sposób (telefon, faks, internet),
 - w celu odnajdywania drogi w nieznanym terenie (w obcym dużym mieście) stosowany jest podczas jazdy system nawigacji (GPS oraz elektroniczna mapa na płytach CD-ROM).
 5. Systemy służące zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu i systemami ratunkowymi - pozwalają na szybką reakcję, szczególnie w warunkach dużego zatłoczenia (uruchomienie służb ratunkowych oraz „korytarzy” dla pojazdów uprzywilejowanych); połączenie urządzeń alarmowych w pojeździe z ogólnym systemem pomocy podnosi poziom bezpieczeństwa podróżnych. Istnieją również systemy monitorowania wnętrza pojazdów oraz przystanków (kamery).

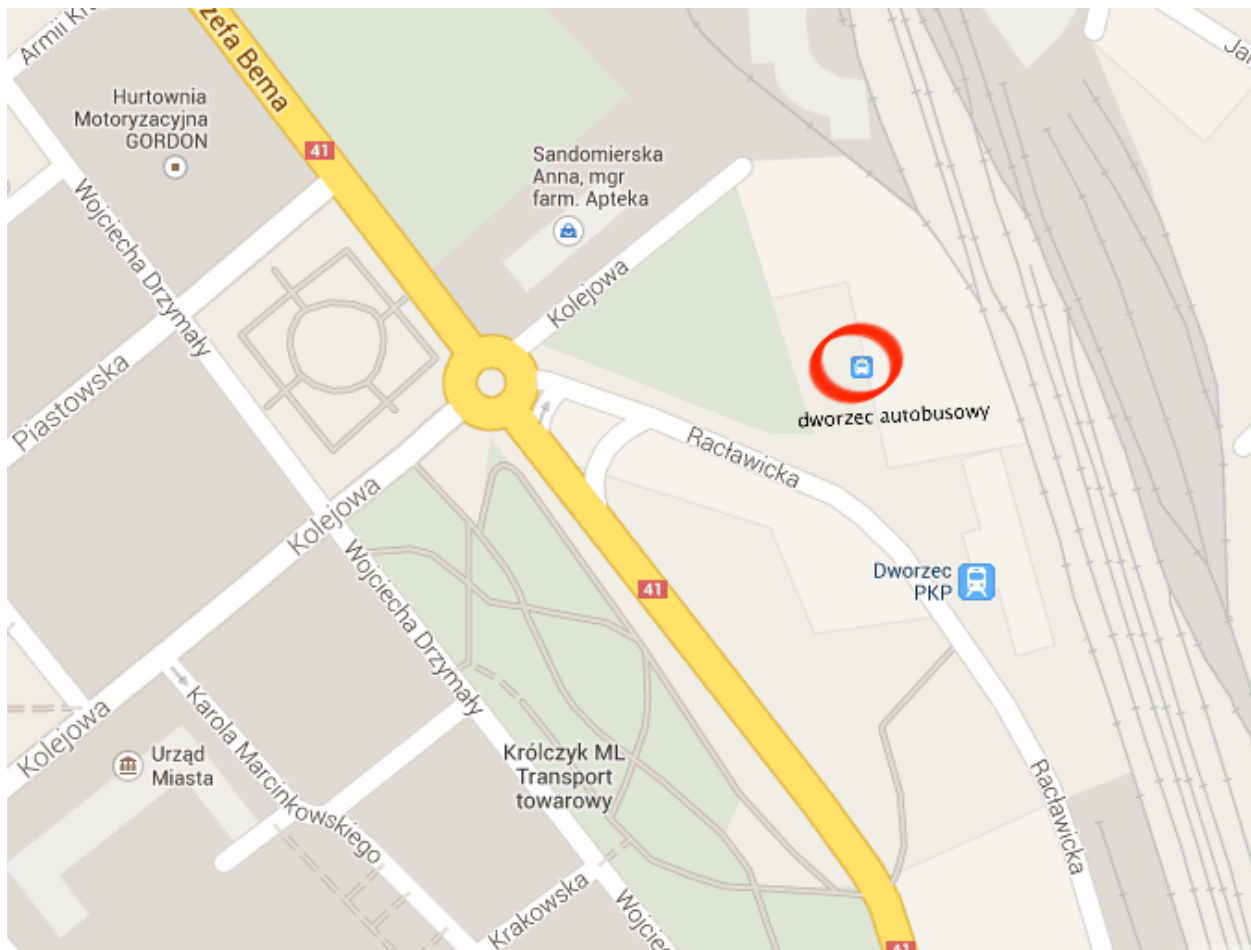
9.1. Strategiczne węzły przesiadkowe

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego. Przesiadki w węzłach obejmują szereg różnych środków transportu, jak bus, kolej czy autobus. W systemie transportu publicznego w Powiecie Nyskim można wskazać 2 węzły przesiadkowe:

- **PKS Dworzec Autobusowy w Nysie**

Dworzec autobusowy stanowi miejsce największej ilości przesiadek w całym powiecie. Posiada 354 połączenia w ciągu doby biegnące z dworca lub przez dworzec które umożliwiają dotarcie do miejscowości położonych na terenie Powiatu Nyskiego i powiatów sąsiadujących. Taka siatka połączeń umożliwia mieszkańcom i użytkownikom transportu dogodny dojazd do pracy, szkoły, a także miejsc użyteczności publicznej.

Mapa 12. PKS Dworzec Autobusowy w Nysie



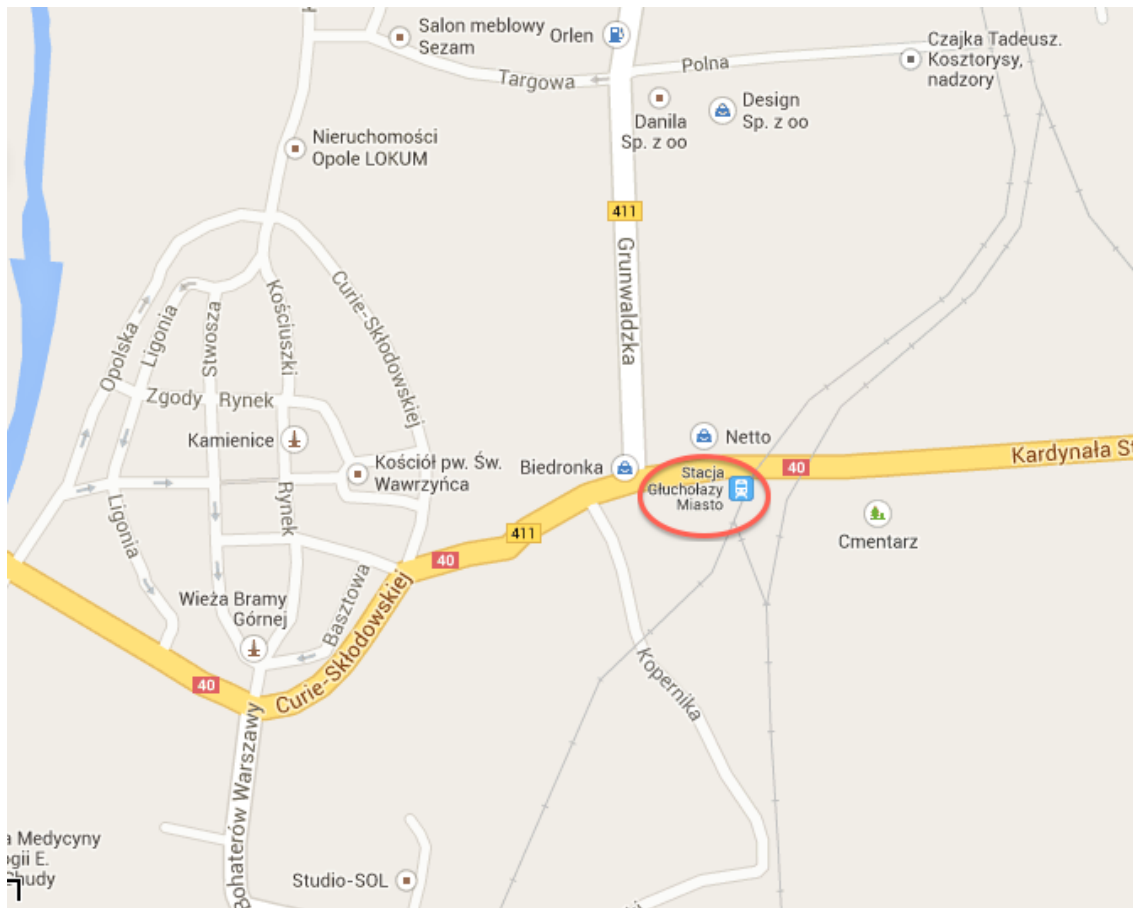
Zdjęcie 1. PKS Dworzec Autobusowy w Nysie



- **Dworzec autobusowy w Głucholazach**

Dworzec w Głucholazach stanowi istotny węzeł przesiadkowy w związku ze świadczonymi w tym miejscu usługami przewoźnika PKS Nysa oraz innych prywatnych przewoźników, wykonujących połączenia międzypowiatowe.

Mapa 13. Dworzec autobusowy w Głucholazach



Zdjęcie 2. Dworzec autobusowy w Glucholazach



Źródło: Mapy Google

- **PKP Dworzec Kolejowy w Nysie**

Pociągi kursują docelowo 19 razy na dobę do miejscowości takich jak Kędzierzyn Koźle, Brzeg, Opole oraz Kluczbork. Dzienny przepływ przez dworzec to od 1001 do 2000 podróżnych na dobę. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się Dworzec Autobusowy, z którego odjeżdżają autobusy do pozostałych rejonów miasta, poszczególnych miejscowości położonych na terenie powiatu i poza nim.

Mapa 14. PKP Dworzec Kolejowy w Nysie



Zdjęcie 3. PKP Dworzec Kolejowy w Nysie



Bezpośrednie sąsiedztwo dworca autobusowego z dworcem kolejowym w Nysie to duże ułatwienie w stworzeniu jednego zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zbudowanie takiego intermodalnego węzła komunikacyjnego integrującego transport kołowy z transportem szynowym byłby bardzo ważnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność transportu publicznego. Warto zatem rozważyć w przyszłości możliwość stworzenia takiego węzła.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego - autobusów i transportu kolejowego na następujących poziomach:

- **hardware** – dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych, wspólnego użytkowania torów kolejowych przez PKP oraz innych operatorów;
- **software** – systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- **orgware** – koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- **finware** – wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Integracja transportu zbiorowego stwarza nowe możliwości dla organizatora i samego pasażera.

Zróznicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Oczekiwane przez pasażerów punktualność i szybkość podsystemów i gałęzi transportowych powinny być zapewnione przez intermodalność i intermodalność transportową.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązujących w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % - 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów P&R;
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie Park&Ride - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Nysa jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych.

Realizacja Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Powiecie Nyskim przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego poprzez:

- usprawnienie jego funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,
- skrócenie czasów podróży,

- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacji systemu parkingów „Park & Ride”,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

Wymienione wyżej węzły przesiadkowe są strategiczne nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w ich obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez każdy z wyżej wymienionych węzłów połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności (znajdujące się na stronie 13,14 i 15 PT) zamieszkującej teren Powiatu Nyskiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

10. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Rys. 10. Gęstość zaludnienia



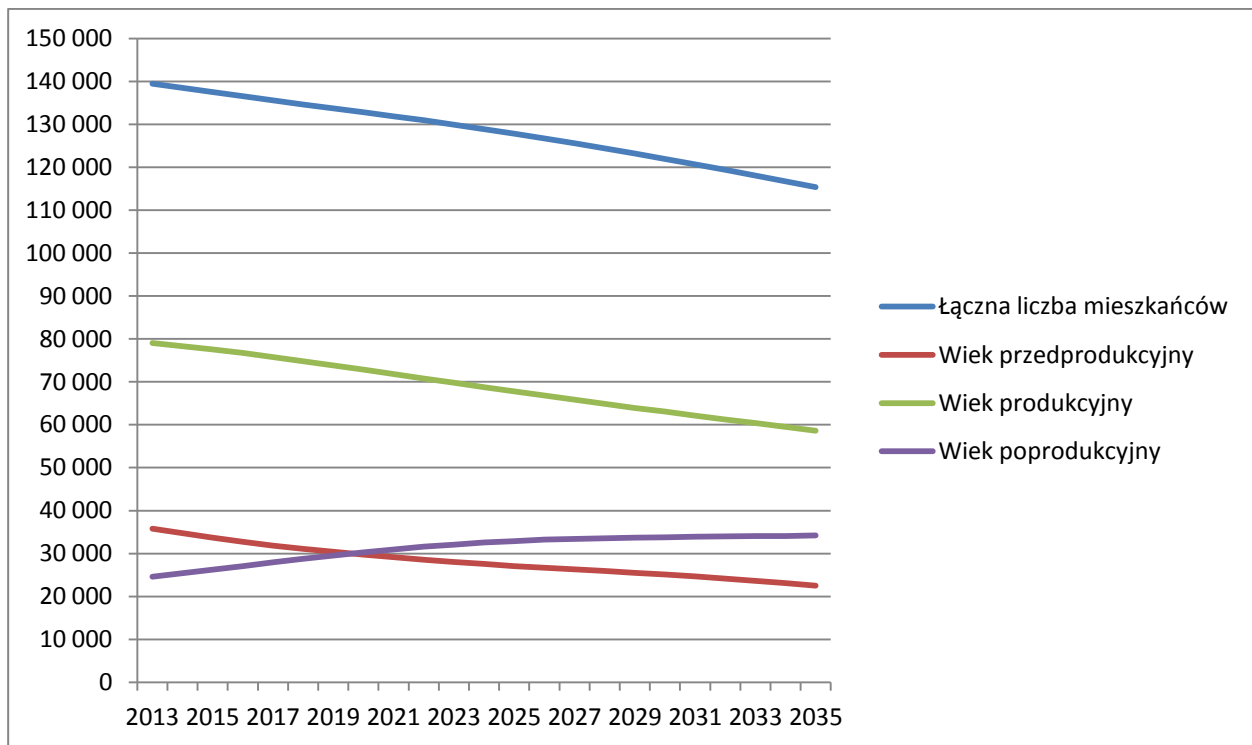
Powyższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w Powiecie Nyskim z rozróżnieniem na poszczególne gminy wchodzące w skład powiatu. Największa gęstość zaludnienia występuje w miastach powiatu tj. w Głuchołazach, gdzie na 1 km² przypada 2 111 osób, a także w Nysie, w której na 1 km² przypada 1652 osoby. Każde z miast położone jest na stosunkowo niewielkiej powierzchni tj. zaledwie 6 km² zajmują Głuchołazy, natomiast Nysa 28 km². W obydwu przypadkach tak duża gęstość zaludnienia uwarunkowana jest miejską zabudową i niewielką powierzchnią zajmowaną przez każde z miast.

Najniższa gęstość zaludnienia występuje w gminie Kamiennik, na 1 km² przypada tu 41 osób, a także w gminie Pakosławice, gdzie na 1 km² przypada 50 osób. Jest to uwarunkowane zarówno istniejącą siecią osadniczą w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego jak i powierzchnią zajmowaną przez gminy. Kamiennik jest najmniejszą gminą w powiecie pod względem liczby mieszkańców, zamieszkuje ją 3 700 osób. Z kolei Pakosławice są najmniejszą gminą pod względem terytorium w całym powiecie, zajmują obszar 74 km².

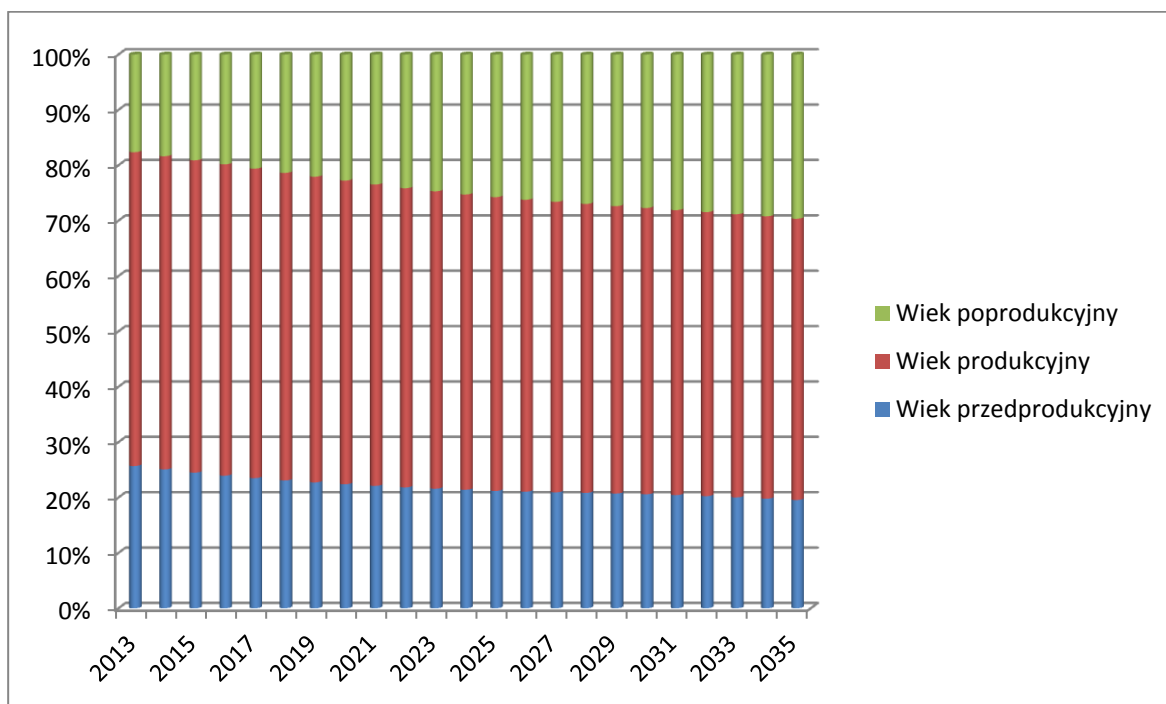
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność Powiatu Nyskim do roku 2035 będzie kształtowała się tak, jak przedstawiono to na poniższym wykresie. Przyjęto podziały wiekowe odpowiadające w przybliżeniu grupom sprzedaży biletów: normalnych, ulgowych oraz emeryckich, innymi słowy: odpowiadające grupom osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Jako wartości graniczne poszczególnych grup wiekowych wybrano wartości stosowane w statystyce:

- Uczniowie i studenci: 0-24 lata
- Osoby pracujące: 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni)
- Emeryci: 60+ (kobiety) i 65+ (mężczyźni)

Rys. 11



Rys. 12



Podsumowując powyższe wykresy otrzymujemy obraz społeczeństwa, w którym zwiększa się liczba osób w wieku poprodukcyjnym, zaś maleje liczba dzieci przy niewielkich zmianach w grupie osób w wieku produkcyjnym. Zasadnicze przyczyny tej sytuacji to wydłużający się cały czas średni okres trwania życia ludzi, a także bardzo niska dzietność polskich rodzin. Województwo Opolskie według Rocznika Demograficznego GUS za rok 2012 ma medianę różną od krajowej, która wyniosła 38,8 lat. Wiek środkowy (mediana), mówiący o tym, że połowa ludności osiągnęła dany wiek, a druga połowa ten wiek już przekroczyła, w województwie opolskim z roku na rok jest coraz wyższy. Mediana wieku kobiet w 2012 r. dla województwa opolskiego

wyniosła 42,0 lat (w 2011 r. – 41,6 lat), a mężczyzn 38,7 lat (w 2011 r. – 38,4 lat). Mieszkańcy miast byli starsi, ich wiek środkowy w omawianym roku wyniósł 41,0 lat, na wsi – 39,6 lat.

Wydłużanie się przeciętnego trwania życia oraz wieku środkowego (mediany) ludności, również świadczą o starzeniu się mieszkańców województwa. W 2012 r. mężczyźni w województwie opolskim osiągnęli przeciętnie wiek 73,1 lat, a kobiety 80,6 lat (w kraju odpowiednio: 72,7 lat i 81,0 lat).

Prognozy ludności są niekorzystne z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego:

- Populacja w wieku produkcyjnym (18-59/64) zmniejszy się.
- Nastąpi wzrost ludności w wieku 60+/65+, która nie korzysta regularnie z transportu publicznego a jedynie sporadycznie, gdy zaistnieje konieczność wizyty np. u lekarza.
- Zmniejszenie podaży rąk do pracy proporcjonalnie zmniejszy popyt na usługi transportu publicznego.
- W wyniku spadku dzietności zmniejszy się liczba młodych pasażerów na liniach kursujących ze wsi do miast, a także na liniach dowożących dzieci do szkoły.
- Liczba pasażerów na liniach kursujących z i do Nysy oraz jej okolic nie powinna ulec zmianie z powodu dużej ilości fabryk zlokalizowanych na tym terenie, a także w związku z planowaniem otwarcia nowych fabryk i przedsiębiorstw jak również ze względu na istniejącą podstrefę ekonomiczną jak i planowane jej poszerzenie.
- Liczba pasażerów nie powinna ulec zmianie również na trasie z i do miasta Głuchołazy oraz jego okolic ze względu na istniejące tam i dobrze prosperujące zakłady produkcyjne i fabryki.
- Tak samo sytuacja ma się w przypadku miasta Otmuchów, są tam zlokalizowane Zakłady Przemysłu Cukierniczego „Otmuchów” S.A. i zakład produkcyjny „Eko – Vimar” Orlański. Obydwa prosperują bardzo dobrze, w związku z czym liczba pasażerów na trasie z i do miasta nie powinna ulec zmianie.

Prognozując potrzeby przewozowe powiatu należy wziąć pod uwagę również lokalizację obiektów użyteczności publicznej.

Wraz ze zmianą struktury demograficznej społeczeństwa wzrośnie zapotrzebowanie na usługi medyczne, co będzie wiązało się ze zwiększoną mobilnością osób starszych do ośrodków opieki zdrowotnych zlokalizowanych w poszczególnych miastach powiatu:

I. Zespół Opieki Zdrowotnej w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 34

Szpital im. Siostry Marii Merkert w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 23

Szpital im. Jana Pawła II w Paczkowie, ul. Staszica 3

II. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Zespół Opieki Zdrowotnej w Głuchołazach, ul. M.C. Skłodowskiej 16

Szpital Nr 1 im. św. Józefa, ul. M.C. Skłodowskiej 16

Szpital Nr 2, ul. Lompy 2

III. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej

Szpital Specjalistyczny MSW w Głuchołazach, ul. Karłowicza 40

IV. Opolskie Centrum Rehabilitacji w Korfantowie

Szpital w Korfantowie ul. Wyzwolenia 11

Na natężenie pasażerów na poszczególnych liniach ma wpływ również lokalizacja szkół. Zmiany w strukturze demograficznej w postaci zmniejszenia się liczby dzieci wpłyną na liczbę pasażerów, aczkolwiek zapotrzebowanie na transport do i ze szkół nadal będzie istniało.

Tabela 25. Szkoły i jednostki publiczne na terenie Powiatu Nyskiego

Nazwa Szkoły	Adres	Miejscowość	GMINA
Zespół Szkół w Głucholazach	Ul. Kaszubska 2	Głucholazy	Głucholazy
Zes. Szk. przy Ośr. Rehabilit. i Leczenia Dzieci w Jarnołtówku	Jarnołtówek 19	Jarnołtówek	Głucholazy
Publiczne Gimnazjum nr 1	Ul. Kraszewskiego 30	Głucholazy	Głucholazy
Publiczne Gimnazjum nr 2	Ul. Słowackiego 1	Głucholazy	Głucholazy
Gimnazjum	Jarnołtów 81	Jarnołtów	Otmuchów
Gimnazjum	Ul. 1 Maja 28	Kamiennik	Kamiennik
Gimnazjum	Ul. 3 Maja	Korfantów	Korfantów
Gimnazjum	Ul. Klasztorna 2	Ścinawa Mała	Korfantów
Gimnazjum	Ul. Szkolna 2	Łambinowice	Łambinowice
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Nysie	ul. Sobieskiego 2	Nysa	Nysa
Zespół Szkół Ekonomicznych w Nysie	Pl. Sikorskiego 1	Nysa	Nysa
Zespół Szkół Technicznych w Nysie	Ul. Szopena 4	Nysa	Nysa
Zespół Szkół i Placówek Oświatowych w Nysie	ul. Rodziewiczówny 1	Nysa	Nysa
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Nysie	ul. Grodkowska 54	Nysa	Nysa
Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Nysie	Al. Wojska Polskiego 31	Nysa	Nysa

Powiatowy Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli i Poradnictwa Psychologiczno- Pedagogicznego w Nysie	ul. Szopena 4	Nysa	Nysa
Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	ul. Orkana 6	Nysa	Nysa
Zespół Szkół i Placówek Artystycznych w Nysie	ul. Grodzka 19	Nysa	Nysa
Gimnazjum nr 1	ul. Chodowieckiego 4	Nysa	Nysa
Gimnazjum nr 2	Ul. Prusa 14	Nysa	Nysa
Gimnazjum nr 3	Ul. Kościuszki 10	Nysa	Nysa
Gimnazjum nr 4	Ul. Sobieskiego 2	Nysa	Nysa
Gimnazjum Sportowe	Ul. Bramy Grodkows 4	Nysa	Nysa
Gimnazjum nr 5 Specjalne	Ul. Grodkowska 54	Nysa	Nysa
Ogólnokształcąca Szkoła Sztuk Pięknych - gimnazjum	Ul. Grodzka 19	Nysa	Nysa
Diecezjalne Gimnazjum	Ul. Św. Piotra 1a	Nysa	Nysa
Gimnazjum	Ul. Krakowska 35	Otmuchów	Otmuchów
Zespół Szkół w Paczkowie	ul. Kołłątaja 9	Paczków	Paczków
Gimnazjum Publiczne	Ul. Sienkiewicza 22	Paczków	Paczków

Niepubliczne Gimnazjum Stowarzyszeniowe	Ul. Kościelna 24	Paczków	Paczków
Publiczne Gimnazjum	Pakośławice 6	Pakośławice	Pakośławice
Gimnazjum	Ul. Braterstwa Broni 9	Skoroszyce	Skoroszyce

Podsumowując, skutkiem tych zmian demograficznych będzie:

- Zmniejszenie liczby biletów ulgowych dla dzieci i młodzieży szkolnej.
- Wzrost liczby osób w wieku emerytalnym spowoduje większe zapotrzebowanie na bilety ulgowe/darmowe przejazdy dla tej grupy społeczeństwa.
- Linie pomiędzy miastem Nysa, Głuchołazy i Otmuchów a pozostałymi miejscowościami nie powinny zmniejszyć liczby kursów gdyż stanowią one środek transportu dla osób pracujących w fabrykach i zakładach produkcyjnych.
- Ogólna liczba kursów w powiecie nie powinna zostać zmniejszona, nawet jeśli bierzemy pod uwagę najbardziej negatywny wariant prognozy demograficznej. Zmniejszenie liczby kursów spowoduje spadek sprzedaży biletów, a co za tym idzie dochodów poszczególnych przewoźników i przyczyni się do tego, że mieszkańcy powiatu zrezygnują z komunikacji publicznej i przesiądą się do samochodów, a poszczególne linie staną się nierentowne, co poskutkuje ich zamknięciem i spowoduje, że mniej majątni mieszkańcy powiatu, nie posiadający samochodu nie będą mieli jak dojechać do miejsc użyteczności publicznej takich jak: szpitale, szkoły, urzędy czy centra handlowe.

11. Sieć użyteczności publicznej

W zakresie finansowania sieci połączeń użyteczności publicznej dla Powiatu Nyskiego przyjmuje się następujące zasady:

1. Operatorzy dla określonych niniejszym planem połączeń komunikacyjnych drogowych, zostaną wybrani w jednym z trybów określonych w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, ze zm.).
2. Operator może zostać wybrany w trybie udzielenia koncesji, wówczas zobowiązania Organizatora transportu publicznego wobec Operatora nie będą obejmowały słusznego zysku ani pokrywały strat z tytułu prowadzonej działalności. Organizator będzie jedynie udzielał rekompensat z tytułu stosowania przez Operatora zniżek ustawowych.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **Popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

11.1. Wyznaczanie sieci połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej

Obecna siatka połączeń na terenie powiatu nyskiego prezentuje się następująco:

Tabela 26. Siatka połączeń na terenie powiatu nyskiego w 2013 r.

Nr linii	Nazwa linii	Przez
1	Nysa D.A. - Głucholazy P. Dw.	Hajduki Nyskie - Stary Las
2	Nysa D.A. - Głucholazy P. Dw.	Polski Świątów-Stary Las
3	Nysa D.A. - Głucholazy P. Dw.	Bodzanów Osiedle
6	Nysa D.A. - Głucholazy Os. 1000-lecia	Bodzanów
12	Nysa D.A. - Sławniowice Granica	Gierałcice Skrz.
14	Nysa D.A. - Sławniowice Granica	Biskupów Skrz.
17	Nysa D.A. - Otmuchów P. Dw.	Koperniki - Jarnołów Ruch - Jodłów
18	Nysa D.A. - Otmuchów P. Dw.	Buków - Jodłów - Wierzbnio Wieś - Meszno Szkoła
19	Nysa D.A. - Jodłów	Jarnołów Granica
21	Nysa D.A. - Otmuchów P. Dw.	Buków - Wierzbnio Wieś - Meszno Szkoła
22	Nysa D.A. - Jasienica Górna	Otmuchów P. Dw.
31	Nysa D.A. - Kamienica Skrz.	Dziewiętlice - Paczków P. Dw.
33	Nysa D.A. - Gościce	Otmuchów P. Dw. - Dziewiętlice - Paczków P. Dw.
36	Nysa D.A. - Otmuchów ul. Lipowa/Stadion	Wójcice
38	Nysa D.A. - Paczków ul. Kołłątaja	Otmuchów P. Dw. - Ścibórz - Paczków P. Dw.
40	Nysa D.A. - Paczków P. Dw.	Otmuchów P. Dw. - Paczków P. Dw. - Gościce
43	Nysa D.A. - Kamienica Skrz.	Otmuchów P. Dw. - Ścibórz - Stary Paczków - Paczków P. Dw.
46	Nysa D.A. - Lisie Kąty	Otmuchów P. Dw. - Ścibórz - Paczków P. Dw.
52	Nysa D.A. - Kamiennik	Otmuchów P. Dw. - Janowa
53	Nysa D.A. - Kamiennik	Otmuchów P. Dw. - Lubiatów
54	Nysa D.A. - Kamiennik	Malerzowice Małe - Otmuchów P. Dw. - Janowa
67	Nysa D.A. - Szklary Poczta	Kłodobok - Kamiennik
70	Nysa D.A. - Szklary Poczta	Grądy Skrz. - Zurzyce - Kamiennik
72	Nysa D.A. - Goworowice	Kłodobok - Kamiennik
85	Nysa D.A. - Czarnolas	Skoroszyce
86	Nysa D.A. - Czarnolas	Mroczkowa
87	Nysa D.A. - Sidzina	Złotogłowice - Prusinowice - Pakosławice
88	Nysa D.A. - Rzymiany	Pakosławice
89	Nysa D.A. - Rzymiany	Frączków
90	Nysa D.A. - Nysa D.A.	Pakosławice - Biechów - Nowaki
101	Nysa D.A. - Bielice	Rusocin - Lasocice
105	Nysa D.A. - Korfantów	Jasienica Dolna
106	Nysa D.A. - Korfantów	Jasienica Dolna
136	Nysa D.A. - Korfantów	Wyszków Śląski
139	Nysa D.A. - Pleśnica	Węża Wieś
144	Nysa D.A. - Jegielnica	Węża Wieś

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określeniu tej sieci są:

1. Wielkość obecnych potoków pasażerskich
2. Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)
3. Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

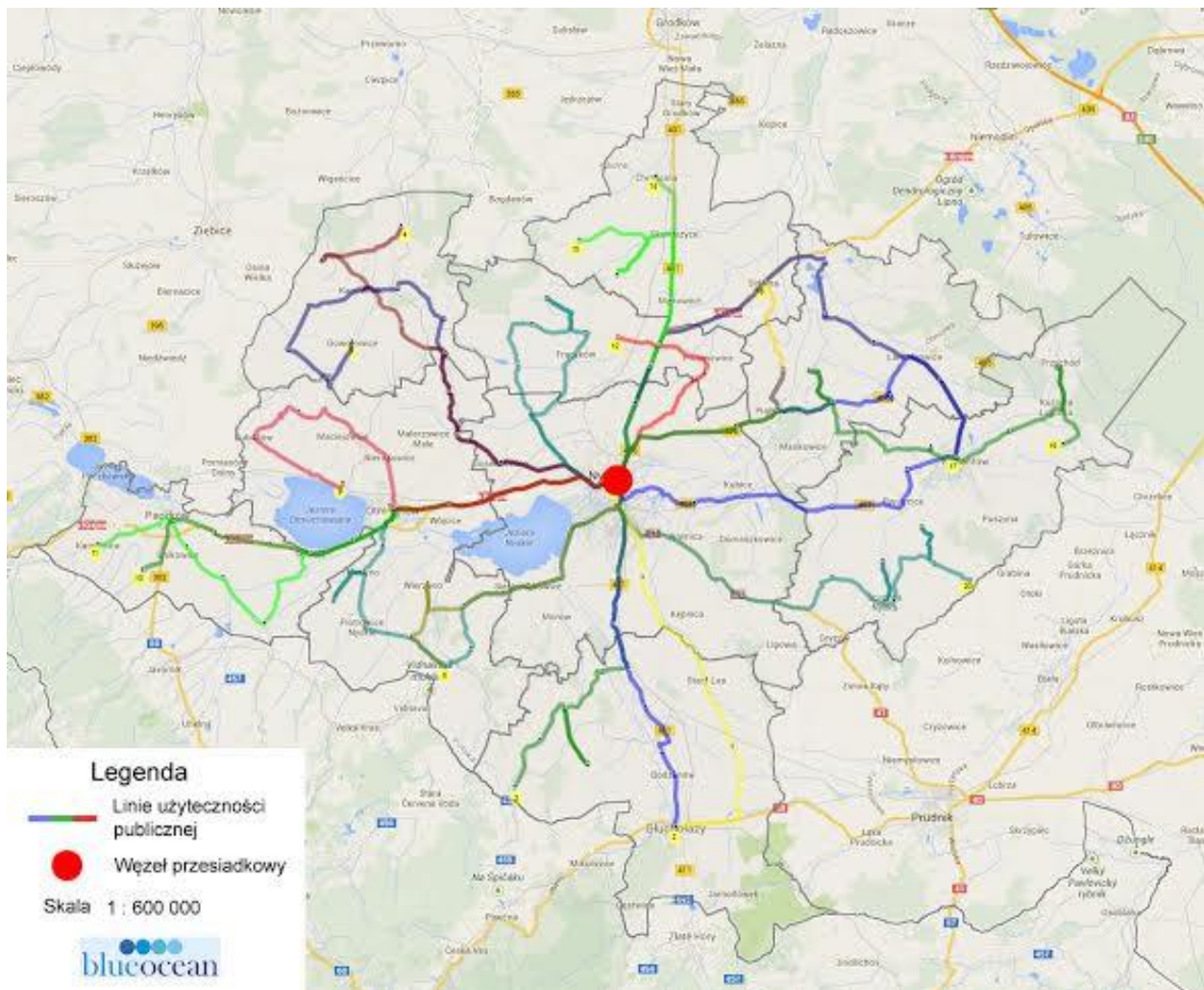
W poniższej tabeli znajdują się linie na terenie Powiatu Nyskiego, które powinny zostać uznane za linie o charakterze użyteczności publicznej:

Tabela 27. Linie użyteczności publicznej

Nr linii	Nazwa linii	PRZEZ
1	NYSA D.A.-GŁUCHOŁAZY UL. LOMPY / SZPITAL	POLSKI ŚWIĘTÓW
2	NYSA D.A.-GŁUCHOŁAZY P.DW	STARY LAS KOŚCIÓŁ
3	NYSA D.A.-SŁAWNIOWICE GRANICA	GIERAŁCICE III /KOŚCIÓŁ
4	NYSA D.A.-SZKLARY I /KOŚCIÓŁ	KARŁOWICE WIELKIE
5	NYSA D.A.-GOWOROWICE	KAMIENNIK
6	NYSA D.A.-OTMUCHÓW UL. MICKIEWICZA P.DW.	WÓJCICE
7	NYSA D.A.-OTMUCHÓW UL. MICKIEWICZA P.DW.	KAŁKÓW
8	NYSA D.A.-ŁĄKA	KAŁKÓW
9	NYSA D.A.-SARNOWICE	OTMUCHÓW UL. MICKIEWICZA P.DW.
10	NYSA D.A.-GOŚCICE	OTMUCHÓW UL. MICKIEWICZA P.DW.
11	NYSA D.A.-KAMIENICA SKRZ	OTMUCHÓW UL. MICKIEWICZA P.DW.

12	NYSA D.A.-RZYMIANY	PRUSINOWICE I /STRAŻ
13	NYSA D.A.-NYSA D.A.	FRĄCZKÓW
14	NYSA D.A.-CHRÓSCINA SZKOŁA	SKOROSZYCE
15	NYSA D.A.-CZARNOLAS	SKOROSZYCE
16	NYSA D.A.-SIDZINA	LASOCICE
17	NYSA D.A.-KORFANTÓW P.DW.	BIELICE
18	NYSA D.A.-NYSA D.A.	ŁAMBINOWICE D.K.
19	NYSA D.A.-RZYMKOWICE	JASIENICA DOLNA
20	NYSA D.A.-PLEŚNICA	WĘŻA WIEŚ

Mapa 15. Linie użyteczności publicznej w Powiecie Nyskim

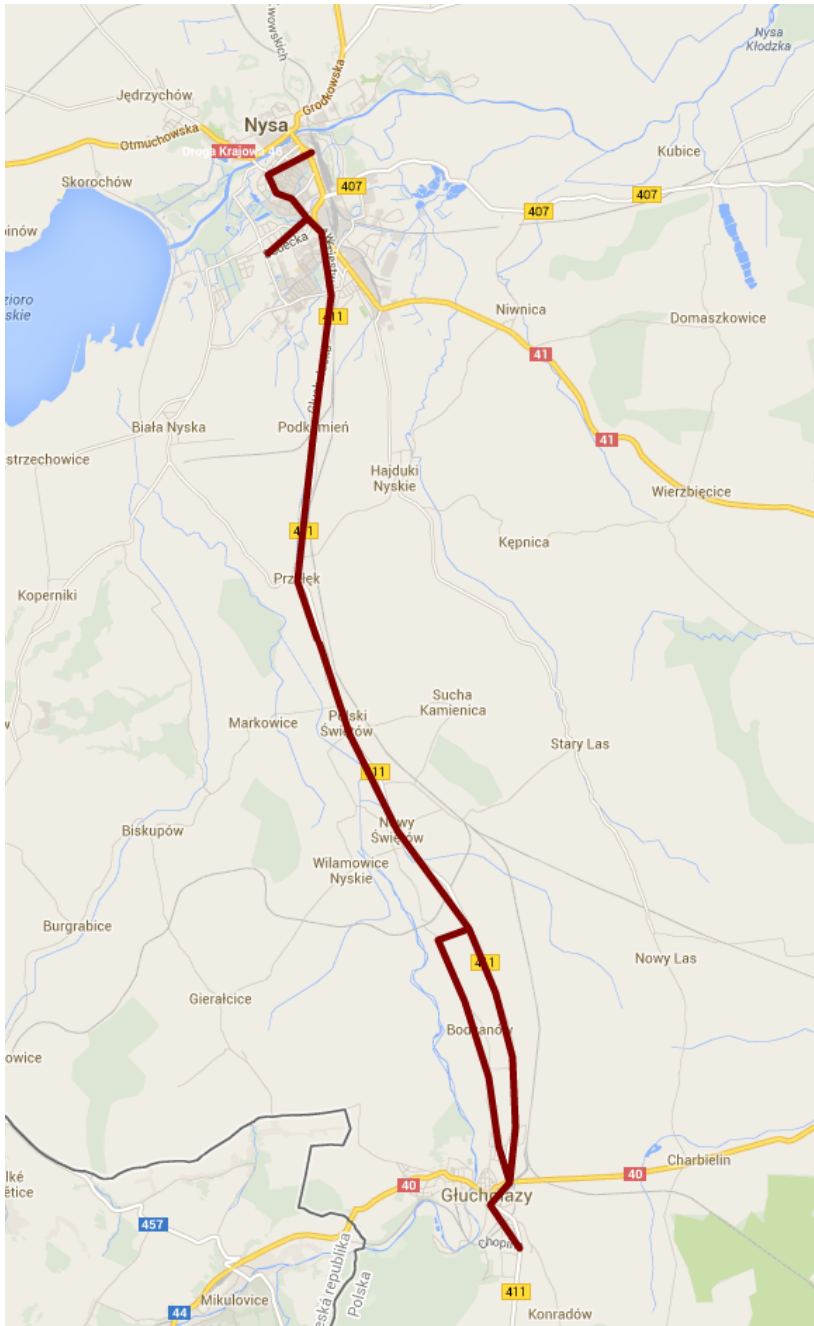


11.2. Ocena potrzeb przewozowych na proponowanych liniach użyteczności publicznej

Linia nr 1. Nysa D.A. - Glucholazy ul. Lompy / Szpital

Trasa tej linii przebiega przez Podkamień, Przełęk, Polski Świątów, Rudawę oraz Bodzanów i liczy średnio 24 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

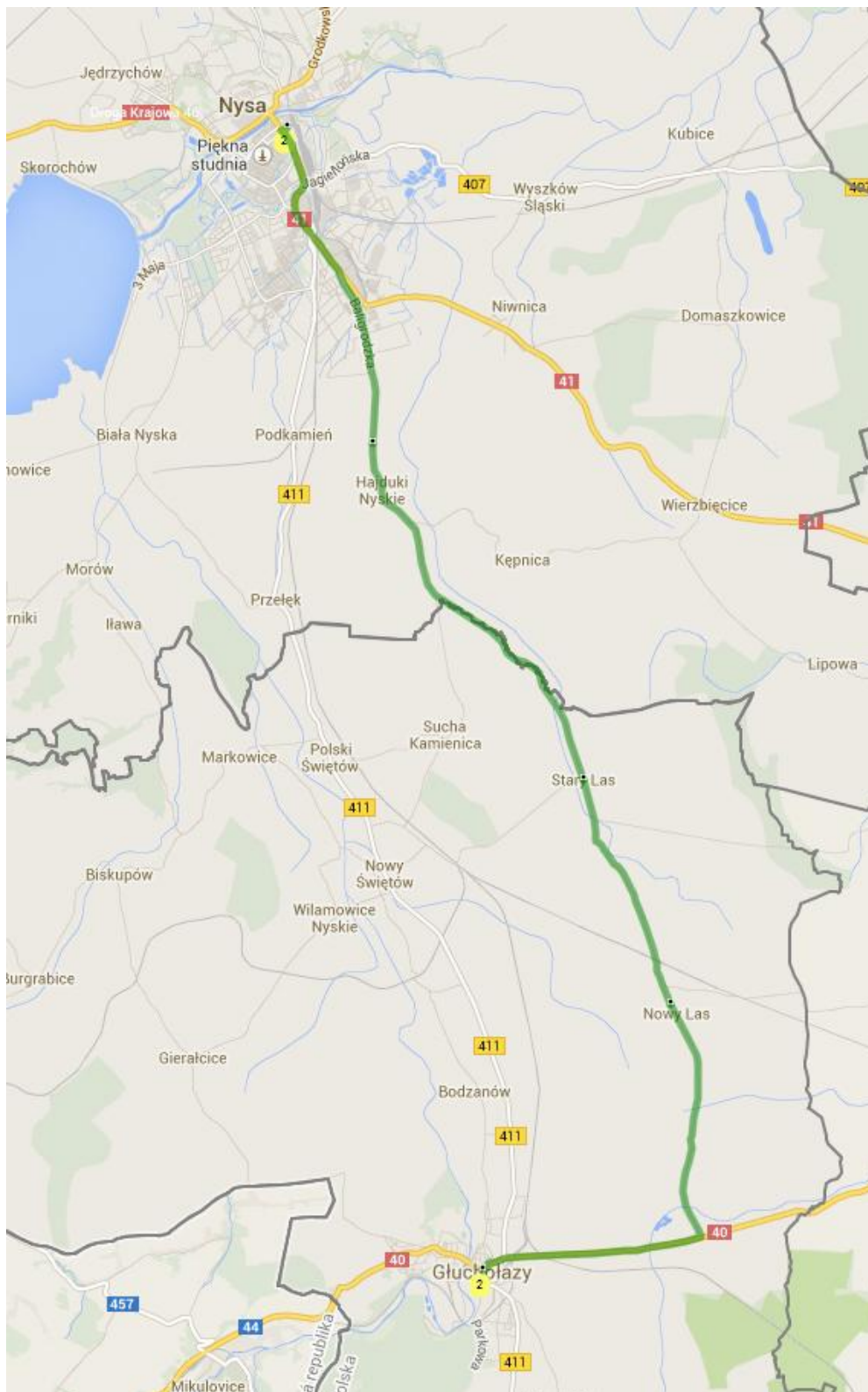
Mapa 16. Linia nr 1: Nysa D.A. – Glucholazy ul. Lompy / Szpital



Linia nr 2. Nysa D.A. - Glucholazy P. Dw.

Trasa tej linii przebiega przez Hajduki Nyskie, Stary Las, Nowy Las oraz Charbielin i liczy średnio 26 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

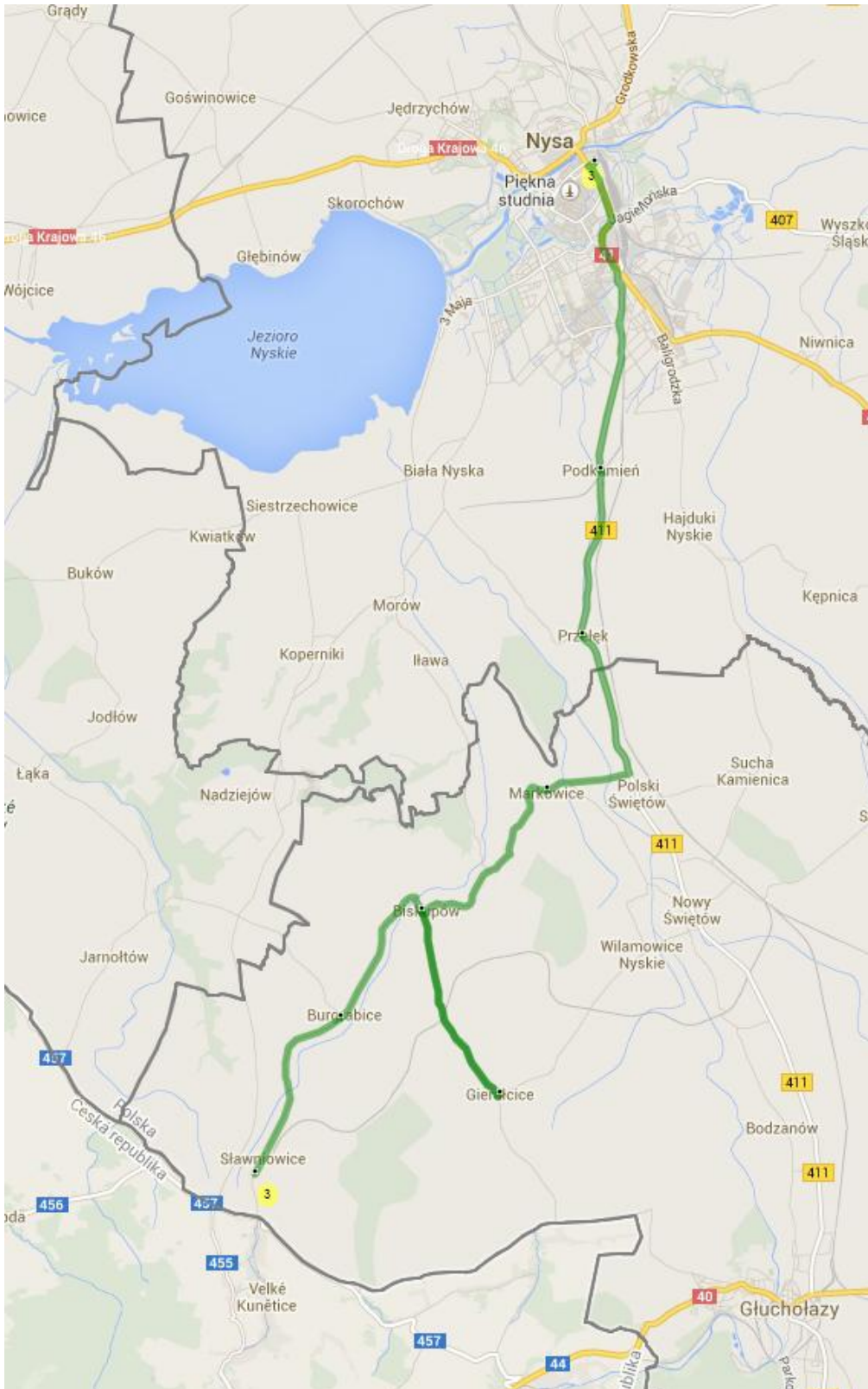
Mapa 17. Linia nr 2: Nysa D.A. - Glucholazy P. Dw.



Linia nr 3. Nysa D.A. – Sławniowice Granica

Trasa tej linii przebiega przez Podkamień, Przełęk, Markowice, Łączki, Biskupów oraz Gierałcice i liczy średnio 35 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

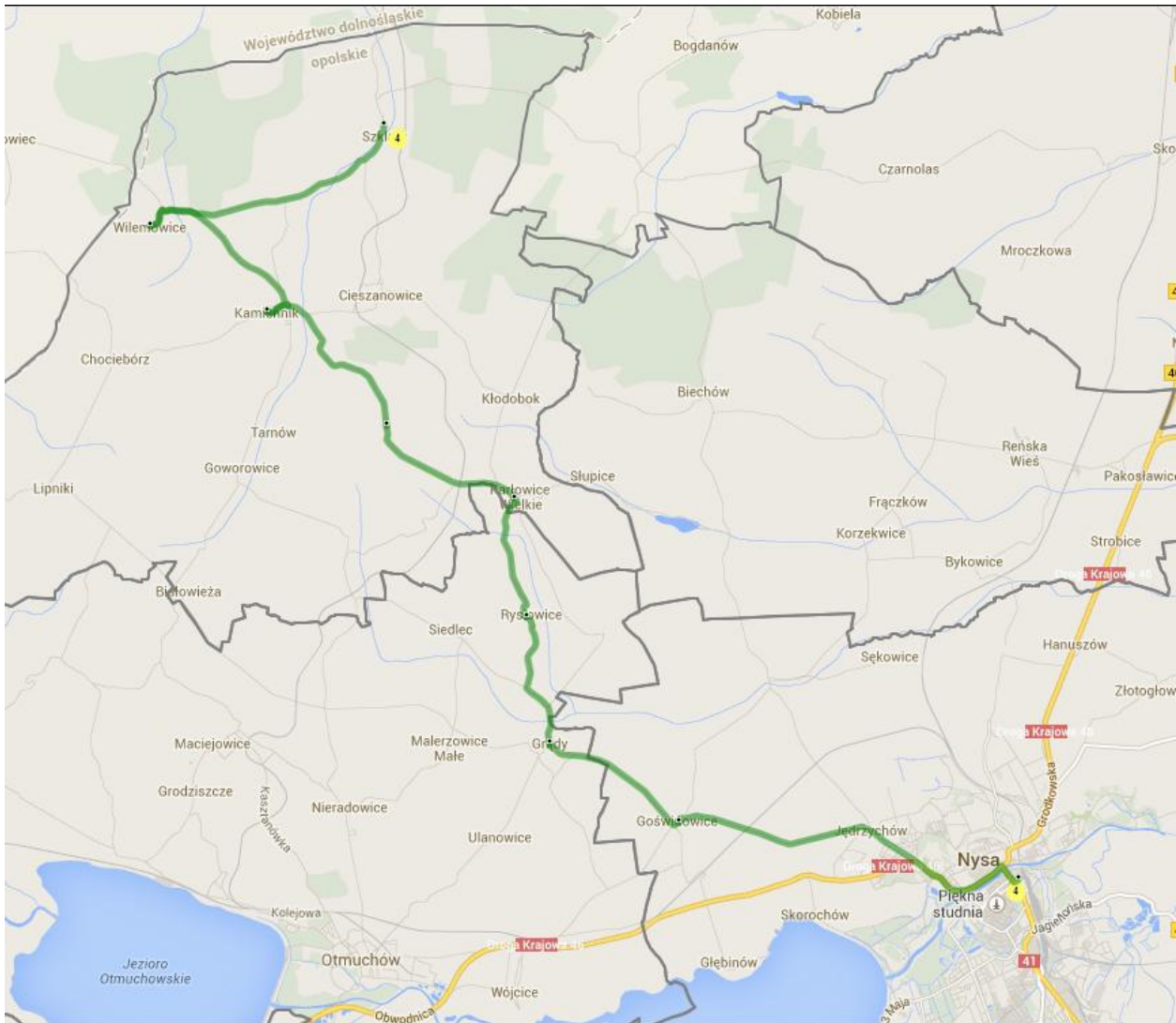
Mapa 18. Linia nr 3: Nysa D.A. – Sławniowice Granica



Linia nr 4. Nysa D.A. – Szklary I/Kościół

Trasa tej linii przebiega przez Goświnowice, Grądy, Goraszowice, Siedlce Skrz., Rysiowice, Karłowice Wielkie, Karłowice Małe, Zurzyce, Kamiennik oraz Wileńcowice i liczy 29 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

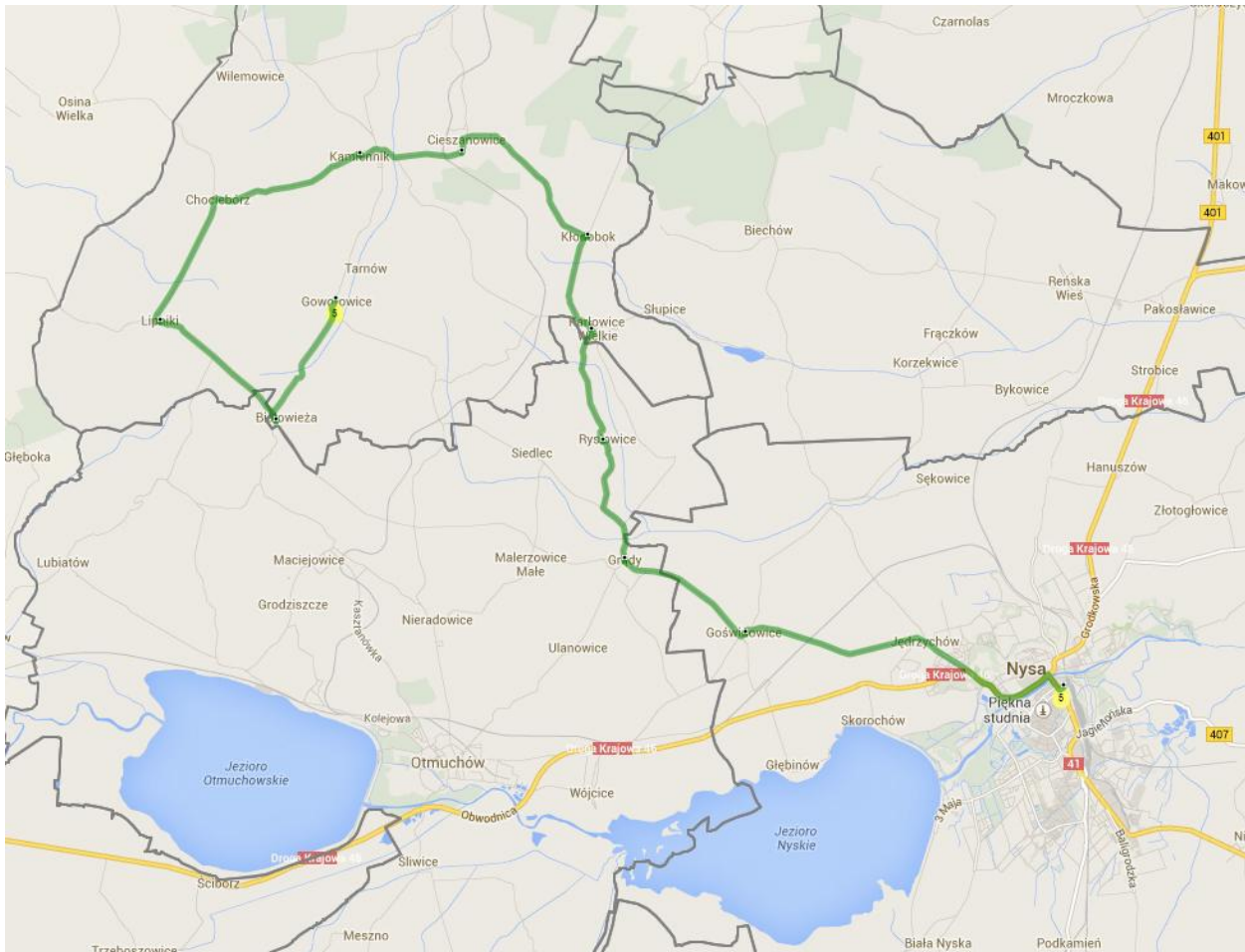
Mapa 19. Linia nr 4: Nysa D.A. – Szklary I/Kościół



Linia nr 5. Nysa D.A. - Goworowice

Trasa tej linii przebiega przez Goświnowice, Grądy Skrz., Goraszowice Skrz., Siedlec Skrz., Rysiowice, Karłowice Wielkie, Kłodobok, Cieszanowice, Kamiennik, Chociebórz, Lipniki oraz Białowieżę i liczy 34 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

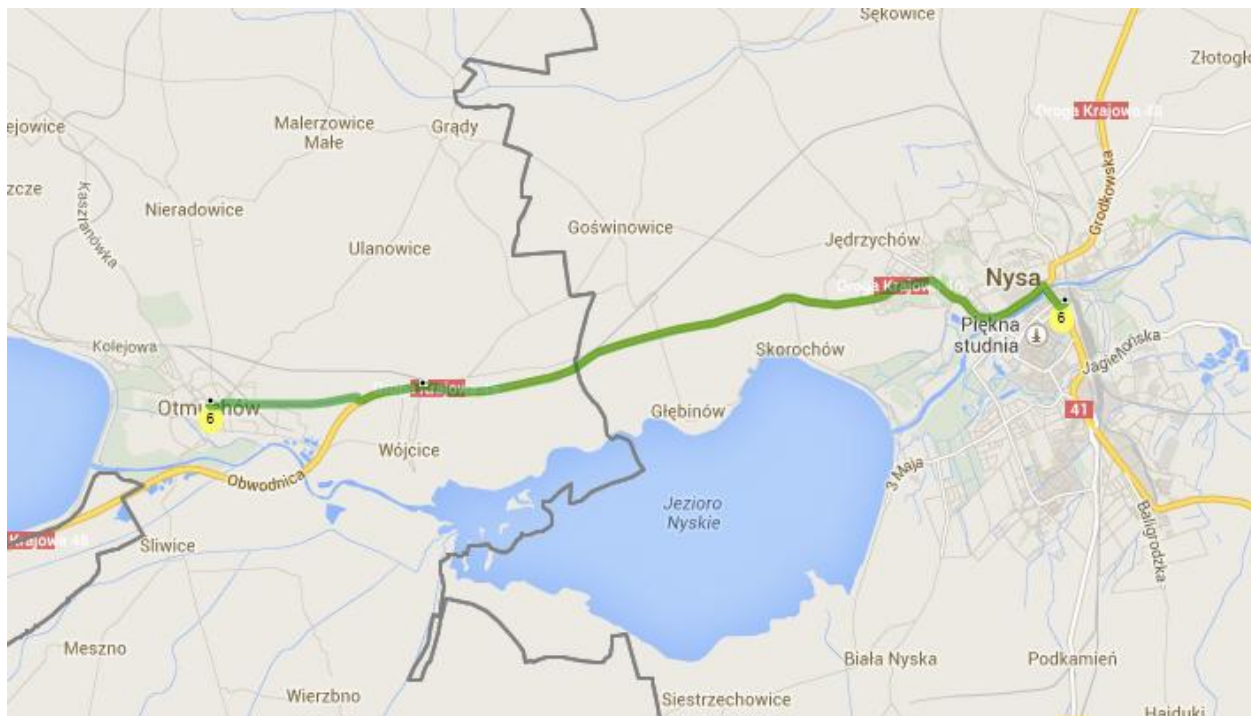
Mapa 20. Linia nr 5: Nysa D.A. - Goworowice



Linia nr 6. Nysa D.A. - Otmuchów ul. Mickiewicza P.Dw.

Trasa tej linii przebiega przez Głębinów oraz Wójcice i liczy średnio 17 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

Mapa 21. Linia nr 6: Nysa D.A. - Otmuchów ul. Mickiewicza P.Dw.



Linia nr 7. Nysa D.A. – Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.

Trasa tej linii przebiega przez Białą Nyską, Sistrzechowice, Kwiatków, Buków, Jodłów, Łąkę, Kałków, Piotrowice Nyskie, Krakówkowice, Meszno, Ratnowice oraz Śliwice i liczy 34 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

Mapa 22. Linia nr 7: Nysa D.A. - Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.



Linia nr 8. Nysa D.A. - Łąka

Trasa tej linii przebiega przez Białą Nyską, Siostrzechowice, Kwiatków, Buków, Wierzbno oraz Kałków i liczy 22 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

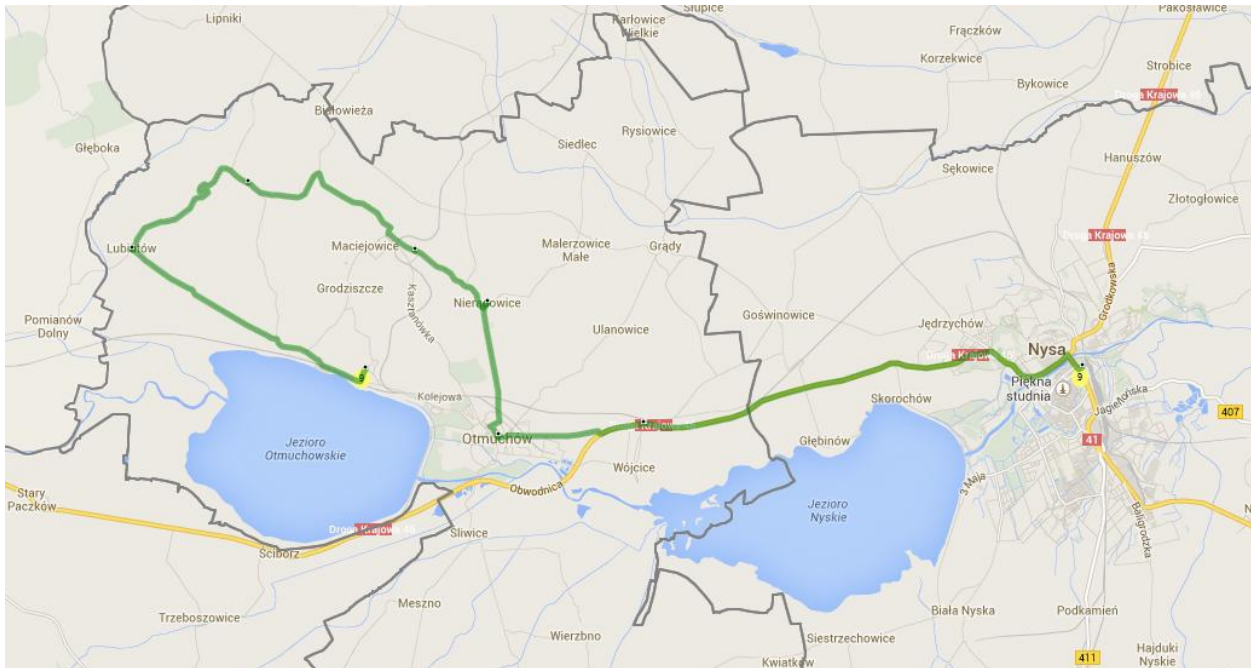
Mapa 23. Linia nr 8: Nysa D.A. - Łąka



Linia nr 9. Nysa D.A. – Sarnowice

Trasa tej linii przebiega przez Głębinów, Wójcice, Otmuchów, Nieradowice, Maciejowice, Janową, Lasowice, Lubiątów oraz Ligotę Wielką i liczy 33 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

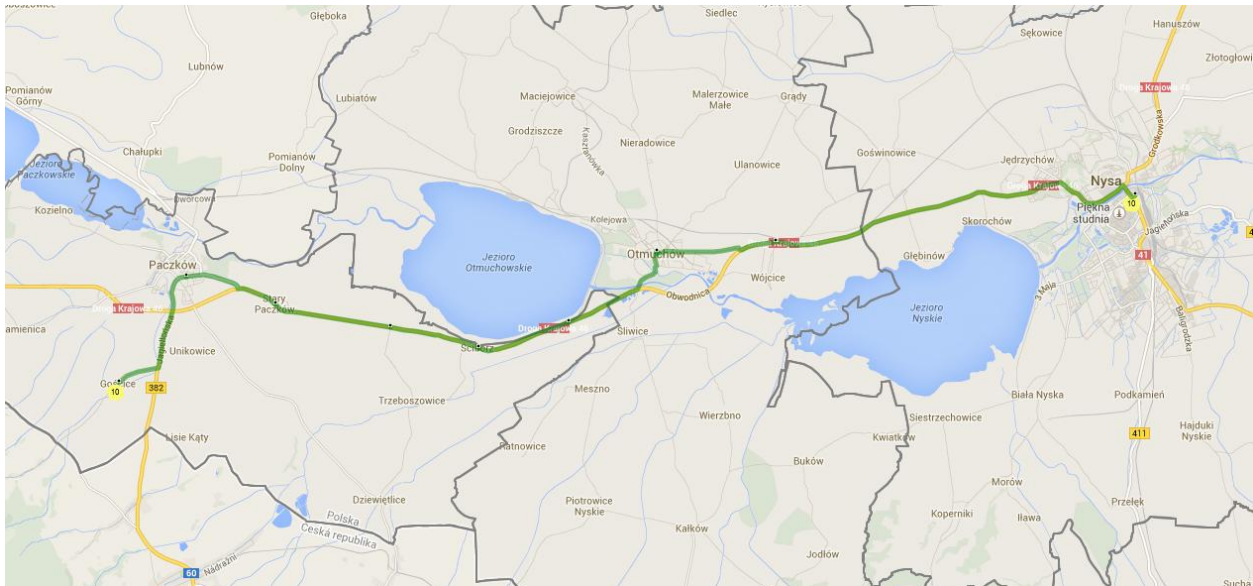
Mapa 24. Linia nr 9: Nysa D.A. – Sarnowice



Linia nr 10. Nysa D.A. - Goście

Trasa tej linii przebiega przez Głębinów, Wójcice, Otmuchów, Frydrychów, Ścibórz, Wilamową, Stary Paczków oraz Paczków i liczy 33 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

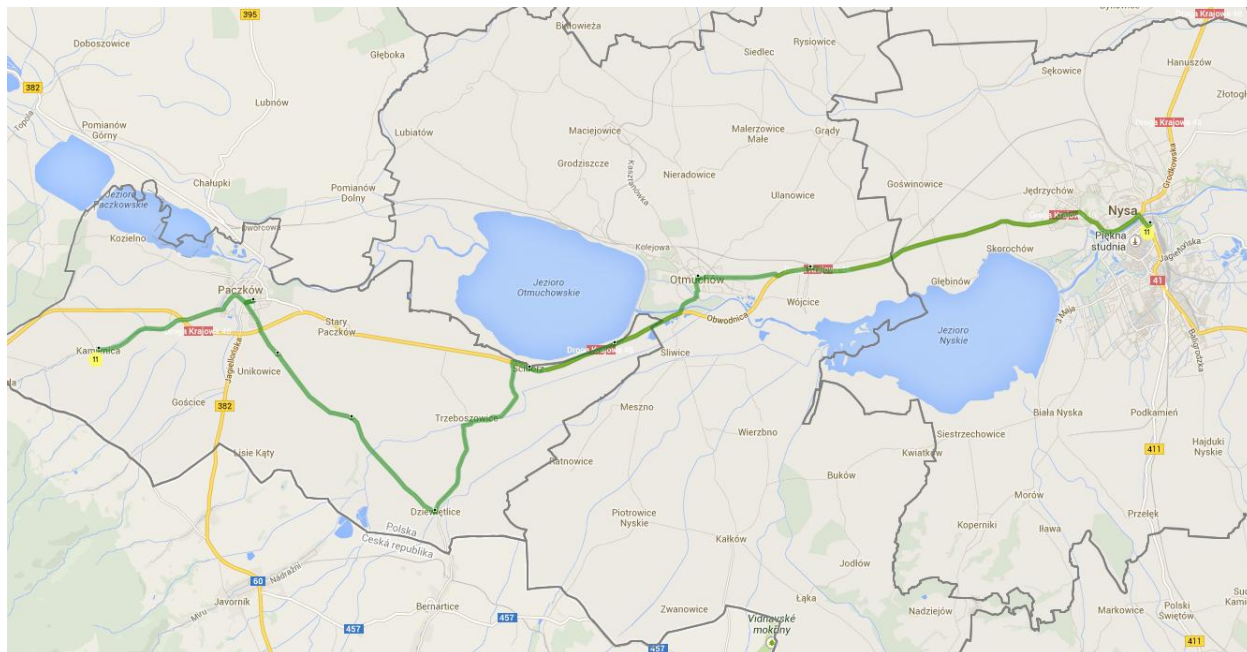
Mapa 25. Linia nr 10: Nysa D.A. - Goście



Linia nr 11. Nysa D.A. - Kamienica Skrz

Trasa tej linii przebiega przez Głębinów, Wójcice, Otmuchów, Frydrychów, Ścibórz, Trzeboszowice, Dziewiętlice, Ujeździec, Unikowice oraz Paczków i liczy 40 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

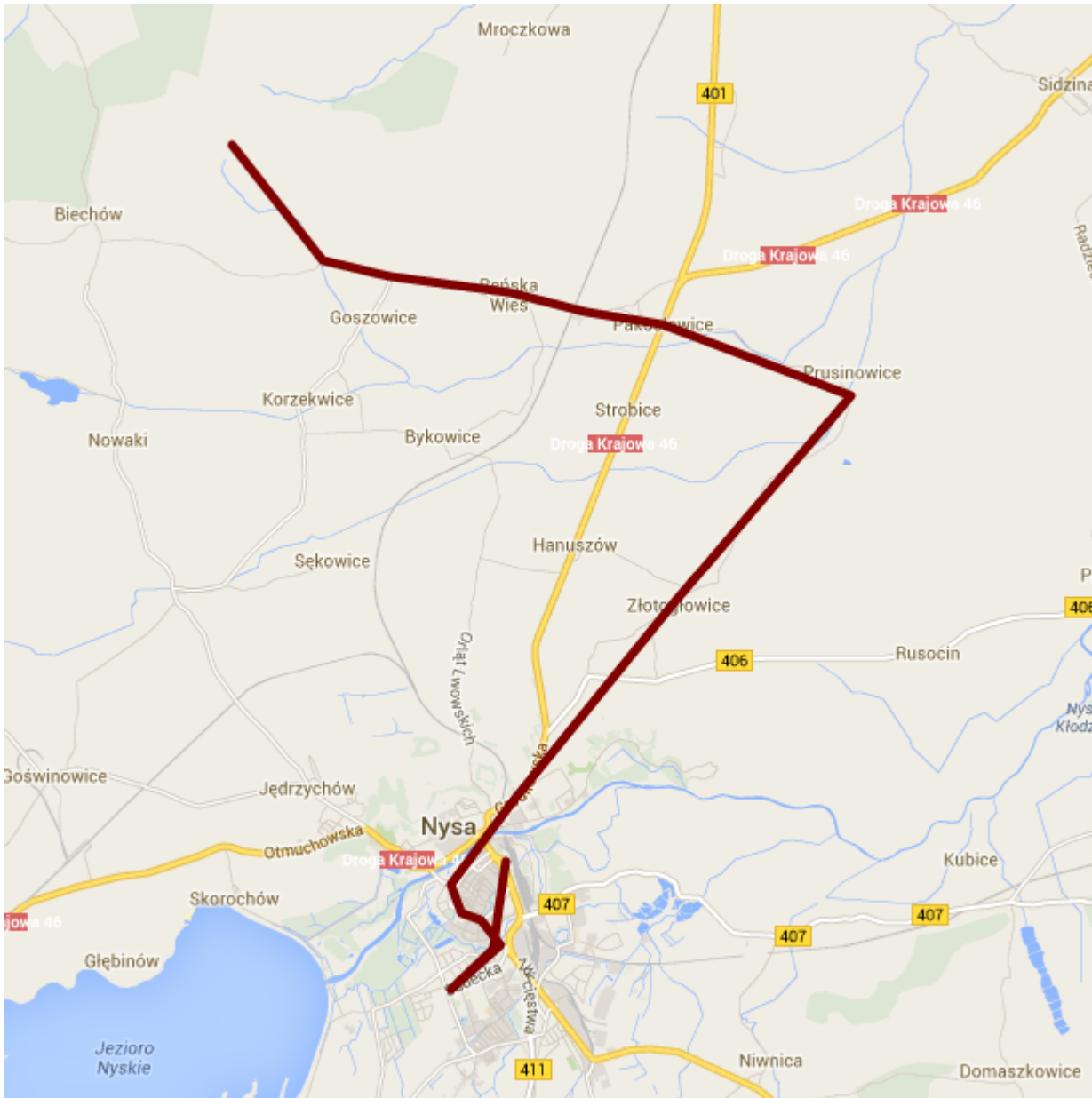
Mapa 26. Linia nr 11: Nysa D.A. – Kamienica Skrz



Linia nr 12. Nysa D.A. – Rzymiany

Trasa tej linii przebiega przez Złotogłowice, Prusinowice, Pakosławice oraz Reńską Wieś i liczy średnio 25 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

Mapa 27. Linia nr 12: Nysa D.A. – Rzymiany



Linia nr 13. Nysa D.A. – Nysa D.A.

Trasa tej linii przebiega przez Radzikowice, Nowaki, Biechów, Smolice, Śmiłowice, Rzymiany, Śmiłowice, Goszowice, Frączków, Korzękvice oraz Radzikowice i liczy średnio 38 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

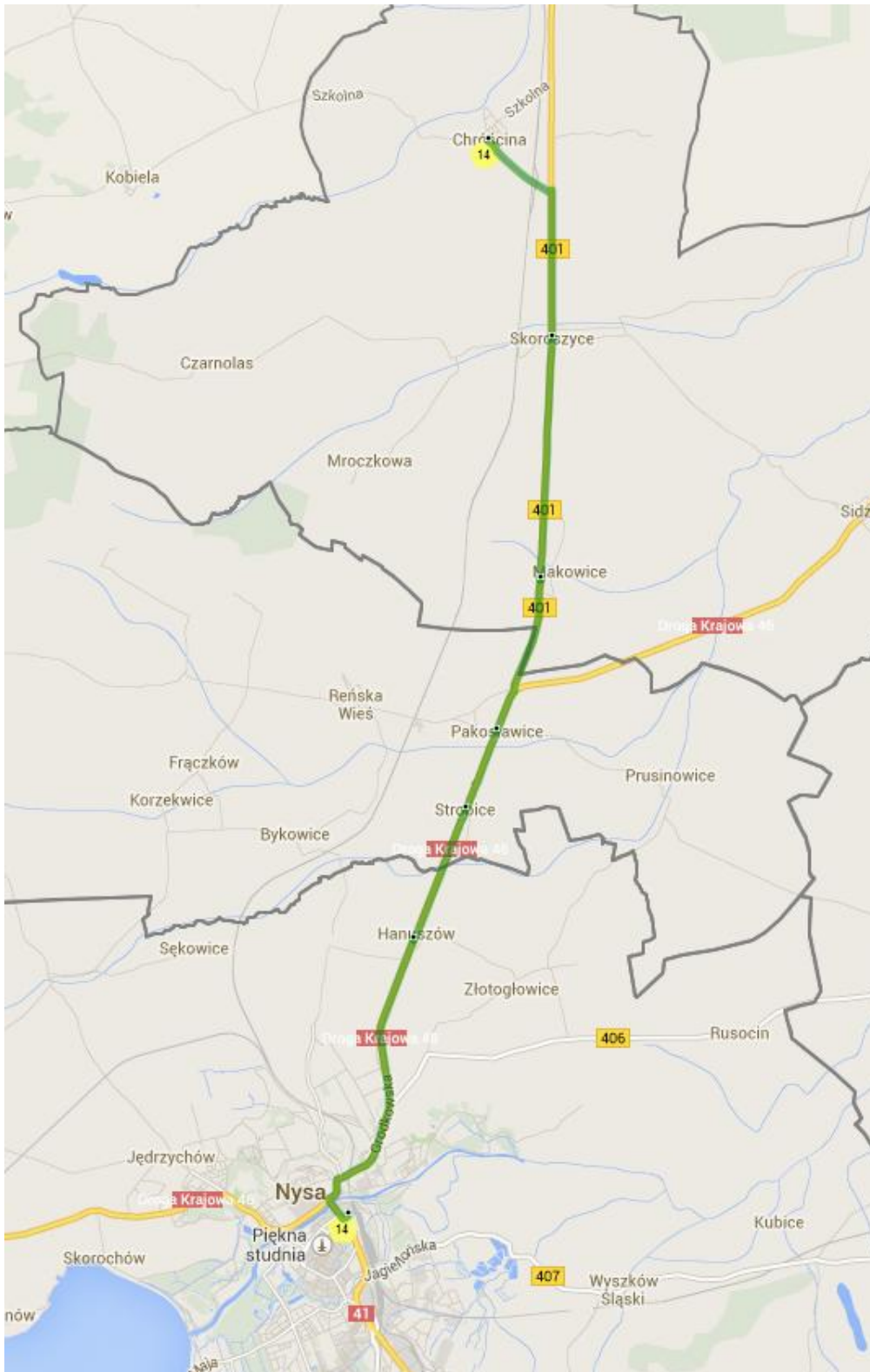
Mapa 28. Linia nr 13: Nysa D.A. – Nysa D.A.



Linia nr 14. Nysa D.A. - Chróścina Szkoła

Trasa tej linii przebiega przez Hanuszów, Strobice, Pakosławice, Makowice oraz Skoroszyce i liczy 21 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

Mapa 29. Linia nr 14: Nysa D.A. – Chróścina Szkoła



Linia nr 15. Nysa D.A. – Czarnolas

Trasa tej linii przebiega przez Hanuszów, Strobice, Pakosławice, Makowice, Skoroszyce oraz Mroczkową i liczy średnio 31 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

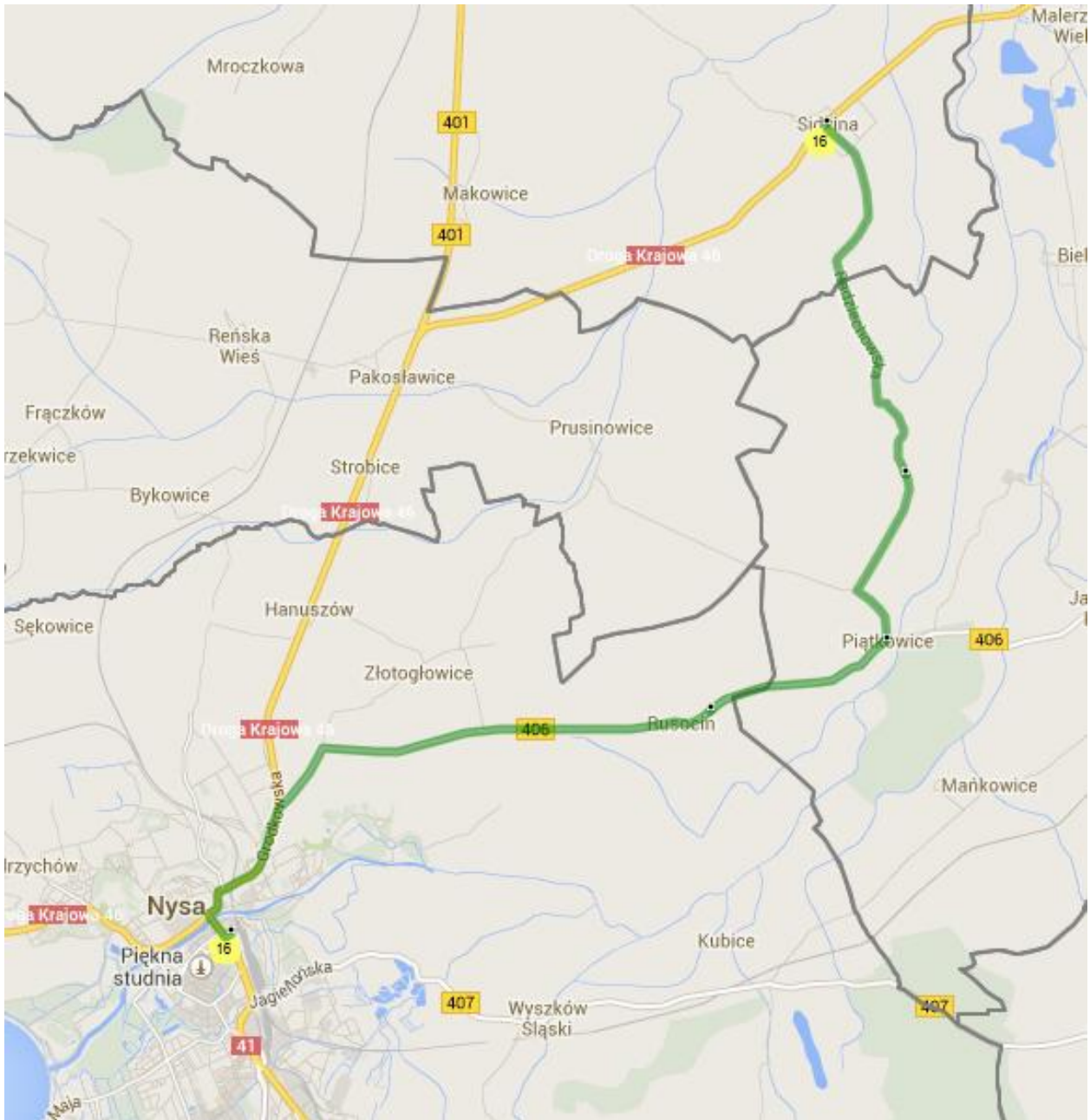
Mapa 30. Linia nr 15: Nysa D.A. - Czarnolas



Linia nr 16. Nysa D.A. – Sidzina

Trasa tej linii przebiega przez Rusocin, Piątkowice oraz Lasocice i liczy średnio 25 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

Mapa 31. Linia nr 16: Nysa D.A. - Sidzina



Linia nr 17. Nysa D.A. – Korfantów P. Dw.

Trasa tej linii przebiega przez Hanuszów, Strobice, Pakosławice, Sidzinę, Malerzowice Wielkie, Bielice, Okopy, Łambinowice oraz Wierzbie i liczy 40 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

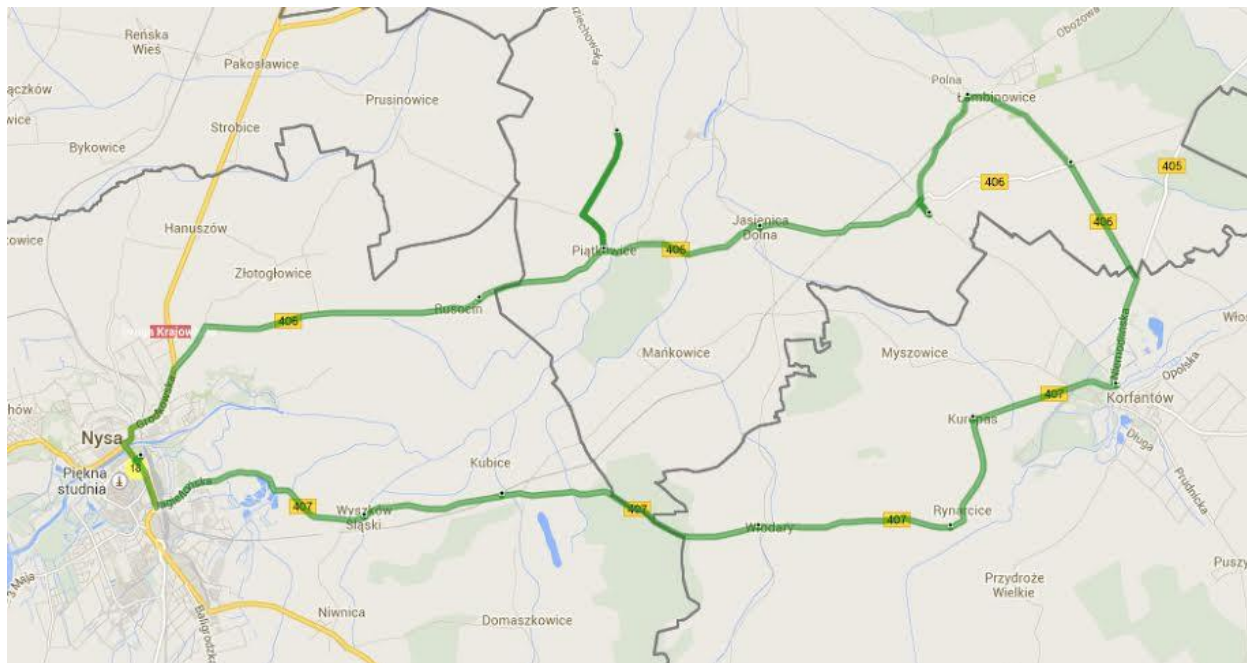
Mapa 32. Linia nr 17: Nysa D.A. – Korfantów P. Dw.



Linia nr 18. Nysa D.A. – Nysa D.A.

Trasa tej linii przebiega przez Konradową, Wyszków Śląski, Kubice, Włodary, Rynarcice, Kuropas, Korfantów, Wierzbie, Łambinowice, Budzieszowice, Jasienicę Dolną, Piątkowice, Lasocice, Piątkowice oraz Rusocin, i liczy 61 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

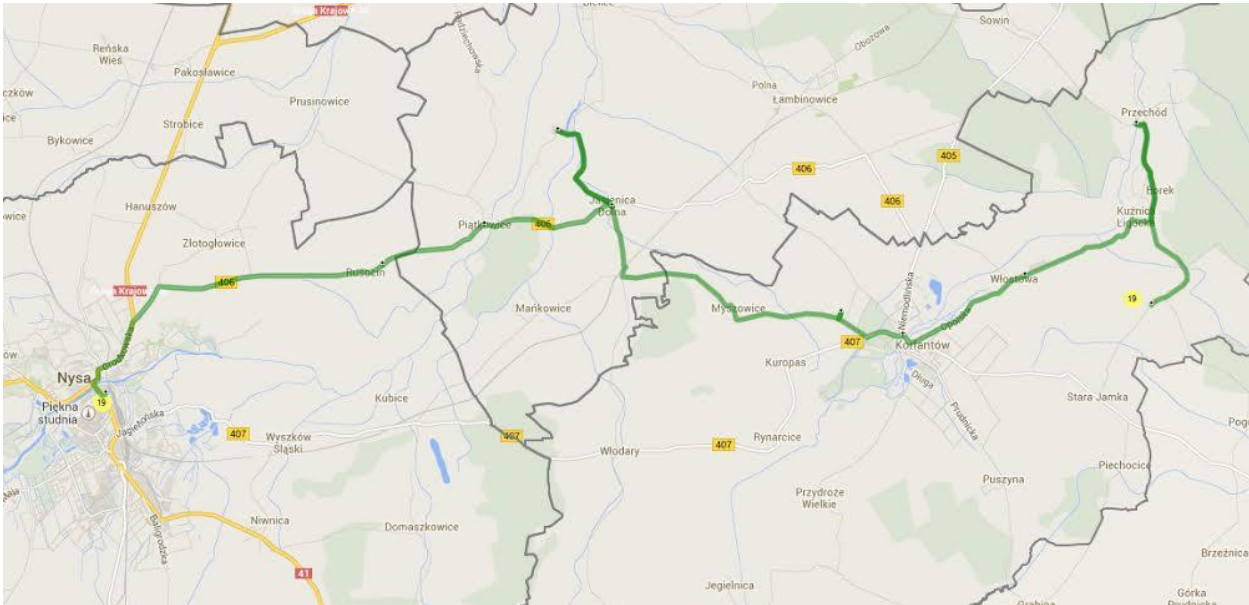
Mapa 33. Linia nr 18: Nysa D.A. – Nysa D.A



Linia nr 19. Nysa D.A. – Rzymkowice

Trasa tej linii przebiega przez Rusocin, Piątkowice, Jasienicę Dolną, Drogoszów, Jasienicę Dolną, Myszowice, Wielkie Łąki, Korfantów, Włostową, Kuźnicę Ligocką, Borek oraz Przechód i liczy 46 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

Mapa 34. Linia nr 19: Nysa D.A. – Rzymkowice



Linia nr 20. Nysa D.A. – Pleśnica

Trasa tej linii przebiega przez Niwnicę, Wierzbicice, Wężą Wieś, Ścinawę Nyską, Jegielnicę, Ścinawę Małą, Ligotę Ścinawską, Przydroże Małe oraz Przydroże Wielkie i liczy 36 km. Na podstawie prognozy demograficznej dla Powiatu Nyskiego do 2030 roku, liczba pasażerów podróżujących na tej linii będzie utrzymywała się na stałym poziomie (str. 11-13).

Mapa 35. Linia nr 20: Nysa D.A. – Pleśnica



12. Finansowanie usług przewozowych

12.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie transportu publicznego w powiecie Nyskim finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów, refundacji oraz rekompensaty, co przedstawiono w poniższej tabeli.

Przewozy realizowane przez przewoźników prywatnych finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Przewoźnicy prywatni z reguły dowożą pasażerów z pobliskich miejscowości do centrum Nysy, szczególnie w okolice dworca PKP i PKS.

Tabela 28. Finansowanie transportu publicznego w powiecie Nyskim

Lata	Rekompensata (zł)	Dokapitalizowania (zł)	Parking – przechowywanie pojazdów (zł)	RAZEM (zł)
2011 – H (*)	25.000,00	800.000,00	0	825.000,00
2012 – H (*)	930.000,00	450.000,00	95.647,20	1.475.647,20
2013 – H/P (**)	930.000,00	700.000,00	100.000,00	1.730.000,00

**H – dane historyczne, ** - dane częściowo historyczne a częściowo prognostyczne*

Z powyższego zestawienia widać, że od 2011 roku finansowanie transportu publicznego przez powiat w Nysie bardzo mocno wzrasta. W roku 2011 powiat w Nysie na ten cel przeznaczył 825 tys. zł a w roku bieżącym będzie to już 1.730 tys. zł, czyli ponad dwa razy więcej. Przy czym poza rekompensatą wypłacaną przewoźnikowi bardzo poważnym wydatkiem jest dokapitalizowanie spółki PKS, która to wyniosła na przestrzeni ostatnich lat (2011-2013) prawie 2 mln zł a dokładnie było to 1.950.000 zł. Ten fakt świadczy, że spółka PKS w Nysie sp. z o.o. powinna przejść proces restrukturyzacji. Głównym założeniem tego procesu powinno być rozdzielenie działalności przewozowej realizowanej na zasadzie usług o charakterze użyteczności publicznej od przewozów, które będą realizowane na zasadzie komercyjnej. To pozwoli na oczyszczenie działalności operacyjnej przewoźnika oraz przejrzystość jego przewozów. Linie o charakterze użyteczności publicznej, których lista jest w wcześniejszym rozdziale, które będą finansowane poprzez rekompensatę pozwoli na zapewnienie mieszkańcom powiatu Nyskiego dotarcie do instytucji użyteczności publicznej oraz pozwoli zintegrować przewozy gminne z powiatowymi oraz powiatowe z wojewódzkimi i międzywojewódzkimi.

Zwiększenie dynamiki finansowania transportu publicznego w powiecie Nyskim w przyszłych latach w takim zakresie, jakie to miało miejsce na przestrzeni ostatnich trzech lat będzie bardzo trudne.

Podsumowując całą analizę finansową tego punktu wynika, że spółka PKS w Nysie sp. z o.o. potrzebuje głębokiej restrukturyzacji operacyjno-finansowej poprzez wydzielenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej i przewozów komercyjnych.

12.2. Źródła finansowania inwestycji

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. Na lata 2007-13 Polska otrzyma z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym będzie największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

Tabela 29. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych w perspektywie finansowej 2014-2020 dla Polski będzie na podobnym albo większym poziomie, jaką mamy dziś, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników takich jak PKS Nysa, aby dokonać odnowy taboru samochodowego celem oferowania bardziej konkurencyjnej oferty dla podróżnego a zarazem zwiększenia przychodów dla przewoźnika.

13. Analiza badań ankietowych

13.1. Obszar badania

Badania przeprowadzane były na terenie powiatu nyskiego w okresie od 9 września do 10 września 2013 roku (badania napelnień) oraz w terminie 9-20 września 2013 r. (badania ankietowe).

Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania na następującej próbie respondentów:

- 100 ankiet w zakładach pracy
- 230 ankiet uzyskanych w komunikacji zbiorowej
- 200 w szkołach gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych oraz w Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Nysie
- 270 ankiet rozproszono i otrzymano zwrotnie od wójtów i burmistrzów poszczególnych gmin.

Łącznie pozyskano 807 ankiet (stan na 30 września 2013 r.)

13.2. Narzędzie badawcze

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu Nyskiego.

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową ?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/ wysiada ?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech jakości lokalnego

transportu zbiorowego w powiecie nyskim a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 30. Zestawienie cech usług przewozu

	<i>Cecha usługi przewozu</i>	<i>Poziom oczekiwań</i>	<i>Ocena jakości usług</i>
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

13.3. Charakterystyka badanych

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

13.4. Płeć respondentów

Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. (kobiety - 51,34%, mężczyźni - 48,66%, stan na koniec 2011 r.). Powodem takiego stanu rzeczy była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

Rysunek 13. Płeć respondentów

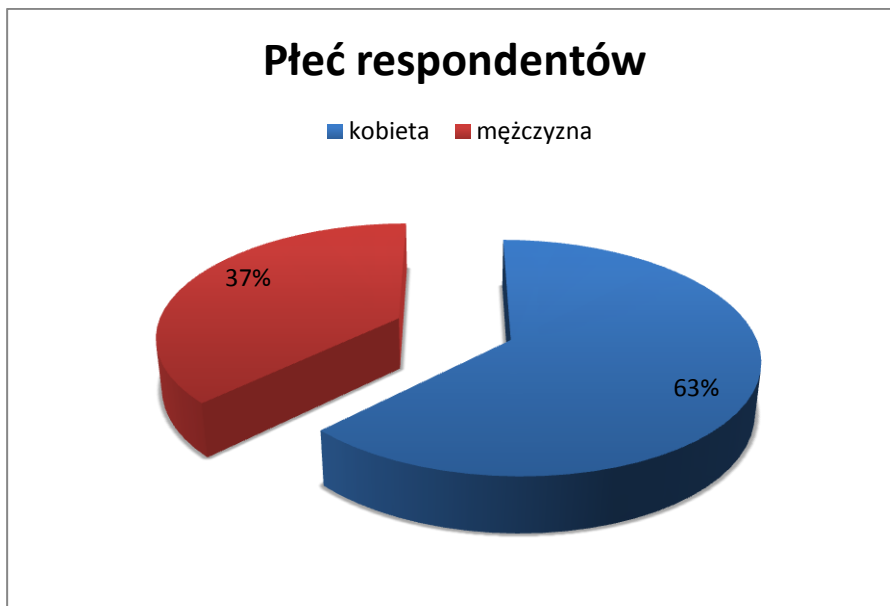


Tabela 31. Płeć respondentów

Płeć	Liczba wskazań
Mężczyźni	301
Kobiety	506

13.5. Status zawodowy respondentów

Wśród badanych dominują osoby pracujące (47,58%) oraz uczniowie szkół średnich, którzy stanowią drugą największą grupę badanych (35,56%). Poza tymi dwoma dominującymi grupami 9,51% respondentów stanowią studenci oraz emeryci i renciści (odpowiednio 5,34% i 4,17%). Najmniejszą grupę wśród badanych reprezentują osoby bezrobotne, prowadzące własną działalność oraz uczniowie szkół gimnazjalnych.

Rysunek 14. Status zawodowy respondentów

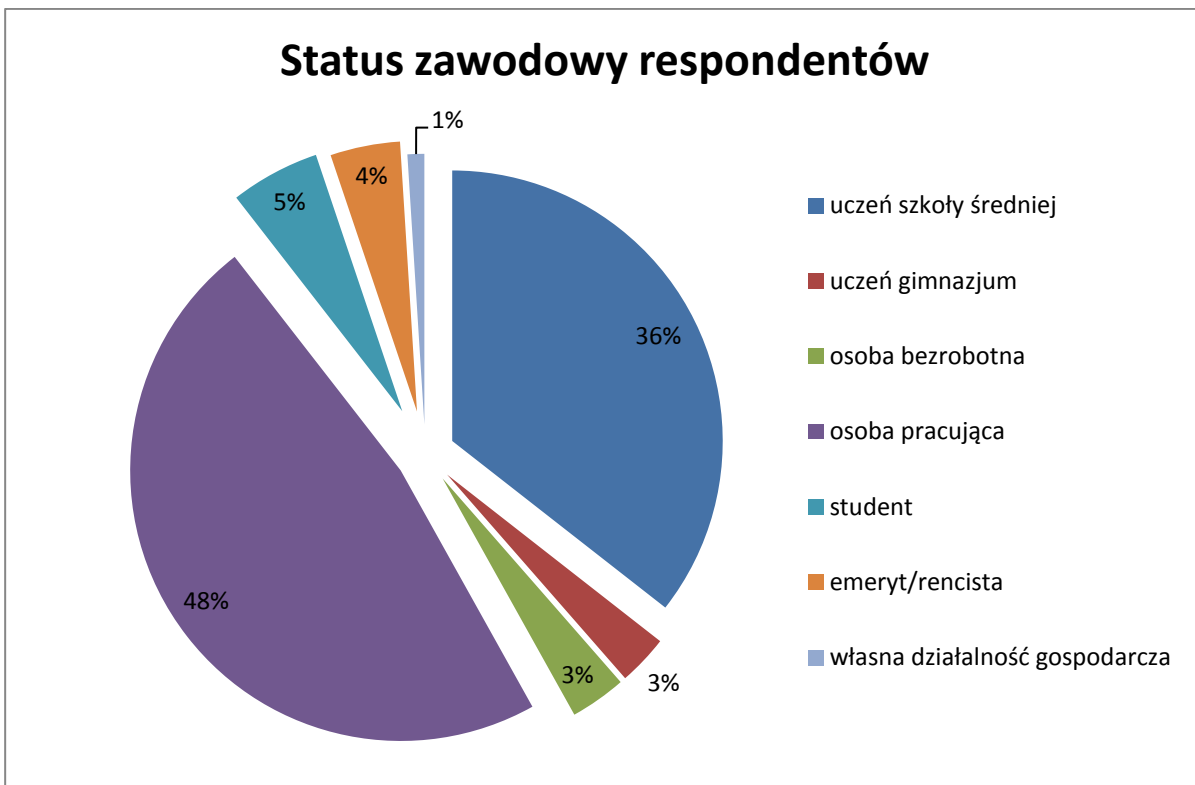


Tabela 32. Status zawodowy respondentów

Status zawodowy	Liczba wskazań
uczeń szkoły średniej	287
uczeń gimnazjum	24
osoba bezrobotna	27
osoba pracująca	384
student	43
emeryt/rencista	34
własna działalność gospodarcza	8

13.6. Wykształcenie respondentów

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wyższym i średnim wykształceniem. Ze względu na fakt, że badania prowadzone były także w szkołach gimnazjalnych, nie dziwi także wysoki odsetek osób z wykształceniem gimnazjalnym (29,68%). Co dziesiąty ankietowany deklaruje, że posiada wyższe wykształcenie, a zaledwie 2,70% osób legitymuje się wykształceniem podstawowym.

Rysunek 15. Wykształcenie respondentów

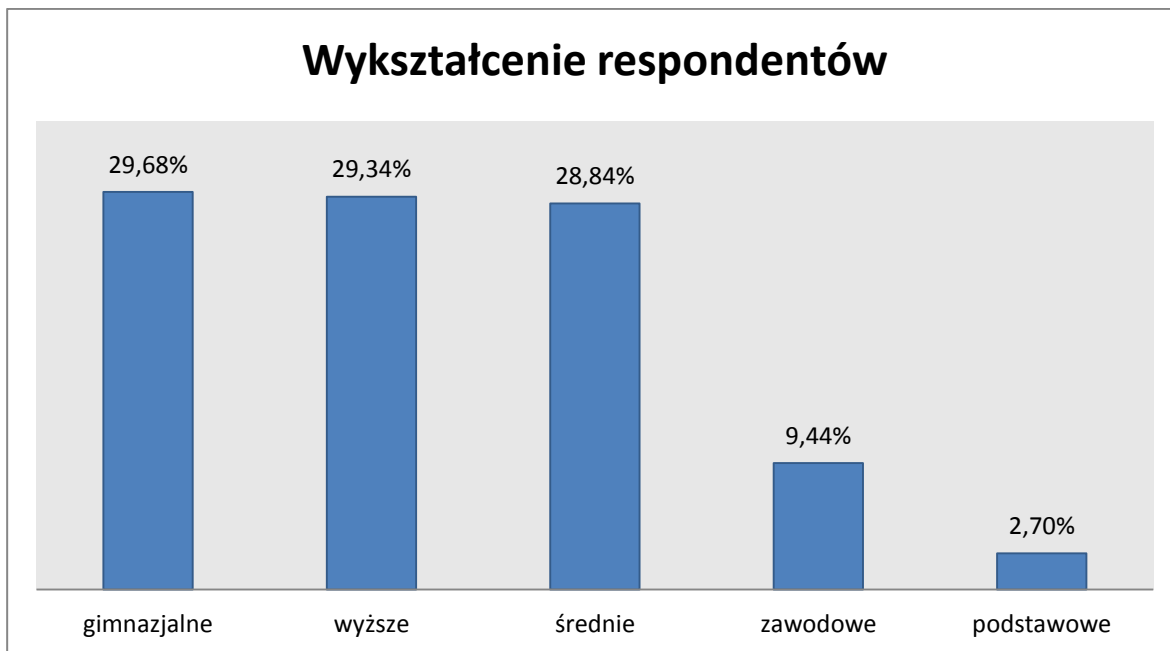
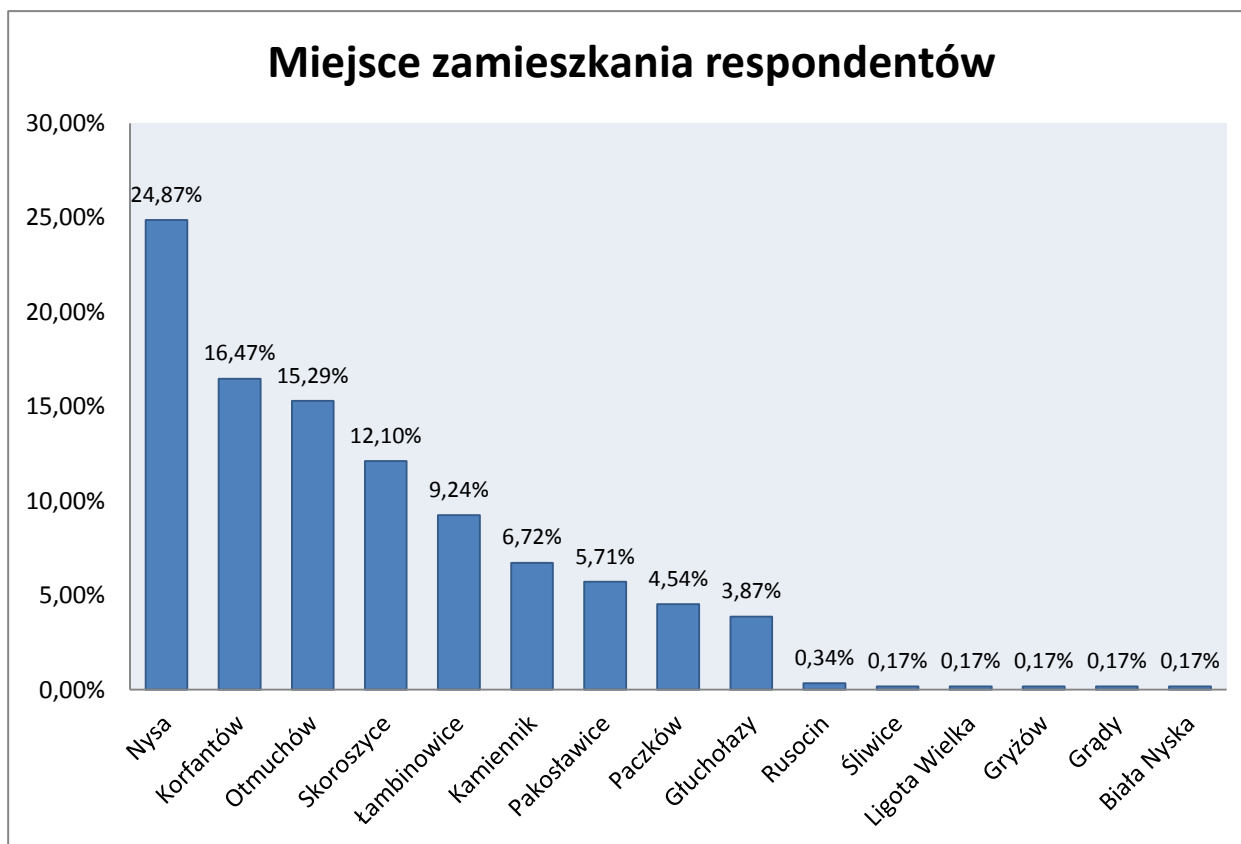


Tabela 33. Wykształcenie respondentów

rodzaj wykształcenia	Liczba wskazań
gimnazjalne	240
wyższe	237
średnie	233
zawodowe	76
podstawowe	22

13.7. Miejsce zamieszkania

Rysunek 16. Miejsce zamieszkania respondentów



Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że najwięcej respondentów tj. 24,83% pochodzi z gminy Nysa. Spora grupa ankietowanych zamieszkuje także Korfantów, Otmuchów, Skoroszyce i Łambinowice. Łącznie mieszkańcy tych czterech miejscowości stanowią ponad połowę całej grupy respondentów (53.02%). Zastanawiać może jednak stosunkowo niewielka liczba mieszkańców Głucholązów w całym zestawieniu m.in. ze względu na to, że miasto to jest drugą największą miejscowością na terenie powiatu nyskiego.

Tabela 34. Miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania respondentów	
Nysa	200
Korfantów	133
Otmuchów	123
Skoroszyce	97
Łambinowice	74
Kamiennik	54
Pakosławice	46
Paczków	37
Głucholązy	32
Rusocin	3
Śliwice	1
Ligota Wielka	1

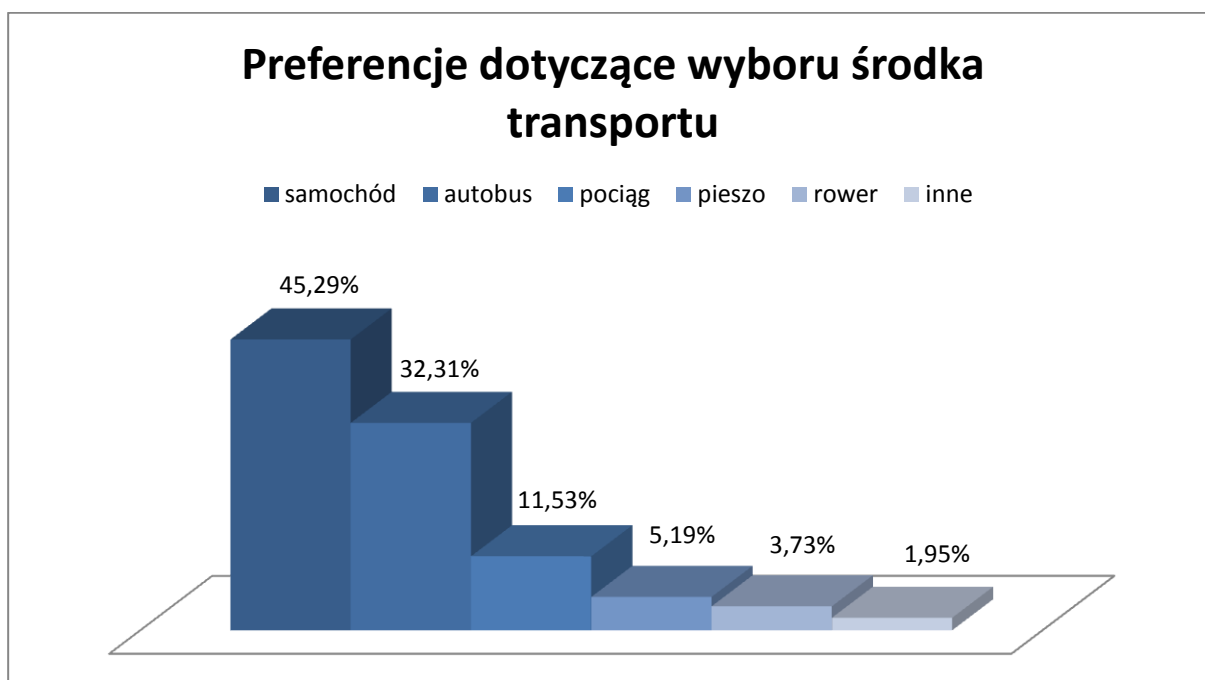
Gryzów	1
Grądy	1
Biała Nyska	1

13.8. Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód. Wskaźnik ten osiąga tak wysoki poziom (45,29%) ze względu na dość przeciętną sieć połączeń autobusowych. Mimo to relatywnie wysoki odsetek respondentów korzysta właśnie z tego środka transportu (32,31%). Pociąg jako środek transportu jest wybierany rzadko, wskazało na niego tylko 11,53% badanych. Powiat nyski jest obsługiwany przez trzy linie kolejowe: 137,287, 288. Przy czym linia komunikacyjna Nysa-Brzeg (linia nr 288) należy do jednej z trzech linii na terenie województwa, gdzie dzienne napelnienia są najmniejsze (331 pasażerów na dobę). Powodem takiego stanu rzeczy jest długi czas przejazdu oraz niedostosowanie rozkładu do potrzeb osób pracujących i uczących się.

Najmniejszą popularnością wśród respondentów cieszył się rower (3,73%) oraz wskazanie odpowiedzi „inne” (1,95%). Co dwudziesta osoba wybiera pieszą wędrowkę.

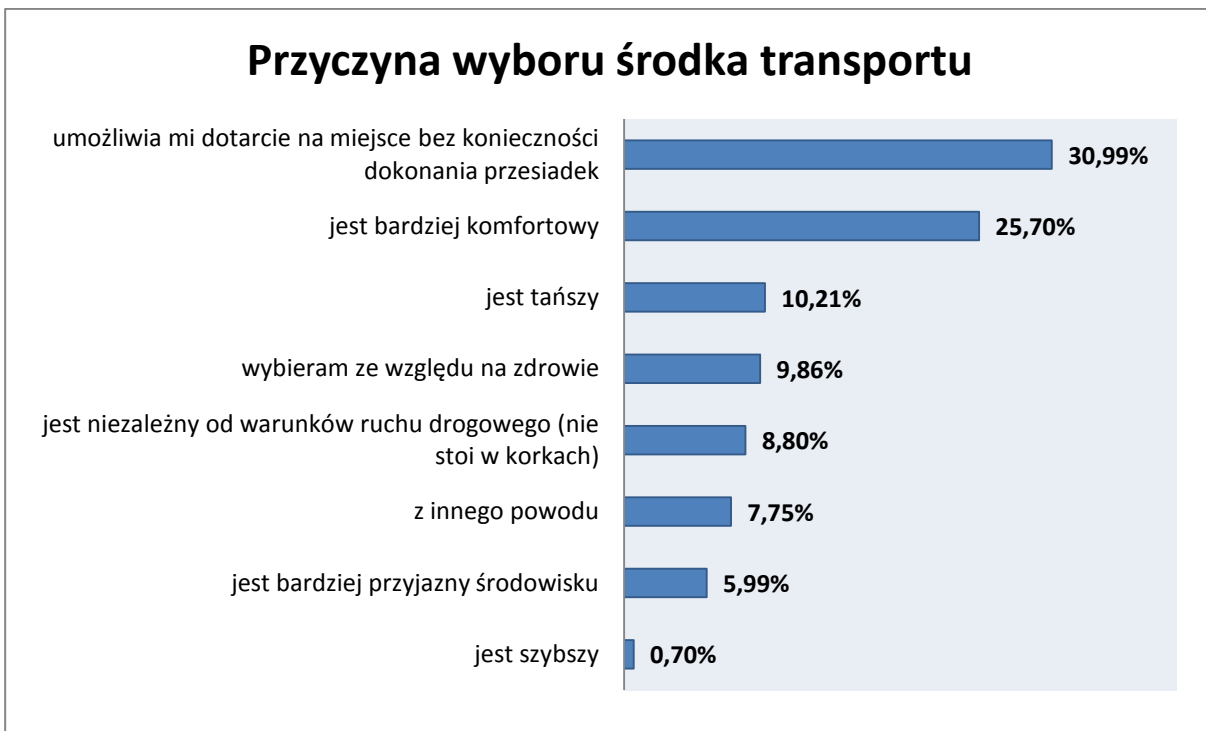
Rysunek 17. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



13.9. Przyczyna wyboru środka transportu

Respondenci wybierający samochód jako najpopularniejszy środek transportu, wyjaśniają swoją decyzję faktem, iż odbywają podróż szybko i w komfortowych warunkach. Osoby wskazujące autobus jako główny środek transportu uzasadniały swój wybór tym, iż jest on tańszy i umożliwia podróż bez przesiadek.

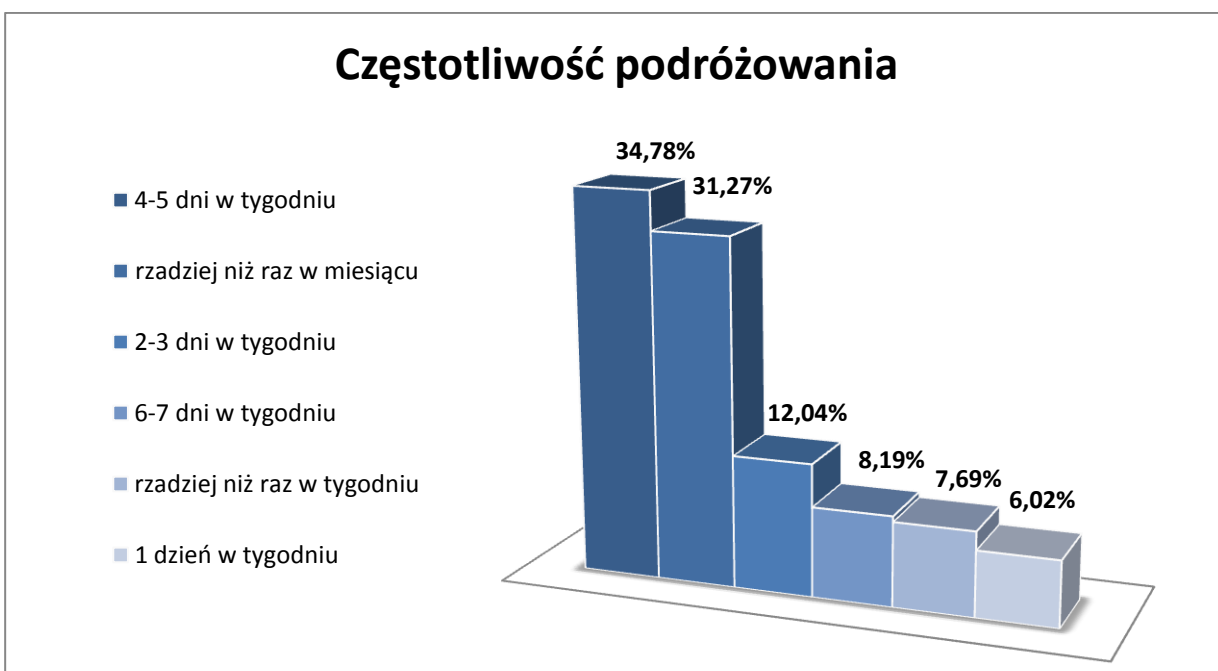
Rysunek 18. Przyczyna wyboru środka transportu



13.10. Częstotliwość badania

Respondenci powiatu nyskiego podróżują komunikacją publiczną najczęściej 4-5 razy w tygodniu, aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Co ciekawe niewiele mniejsza liczba osób (31,27%) deklaruje, że korzysta z komunikacji zbiorowej rzadziej niż raz w miesiącu. 7,69% ankietowanych podaje z kolei, że korzysta z niej rzadziej niż raz w tygodniu.

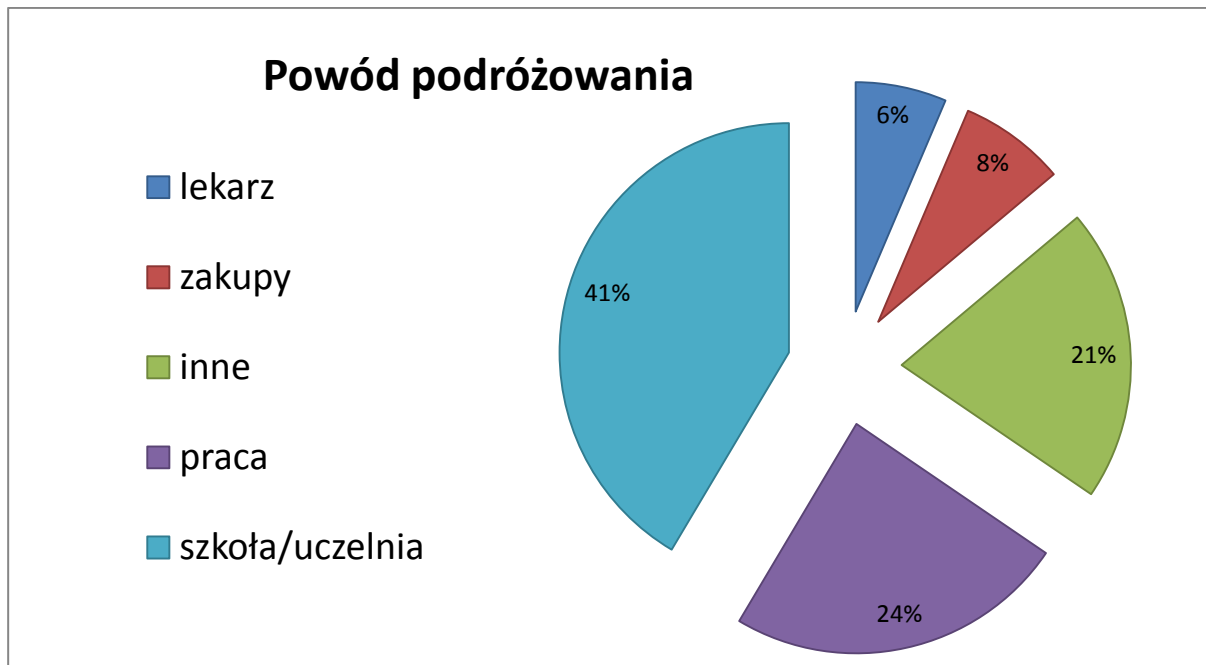
Rysunek 19. Częstotliwość podróżowania



13.11. Powód podróży

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

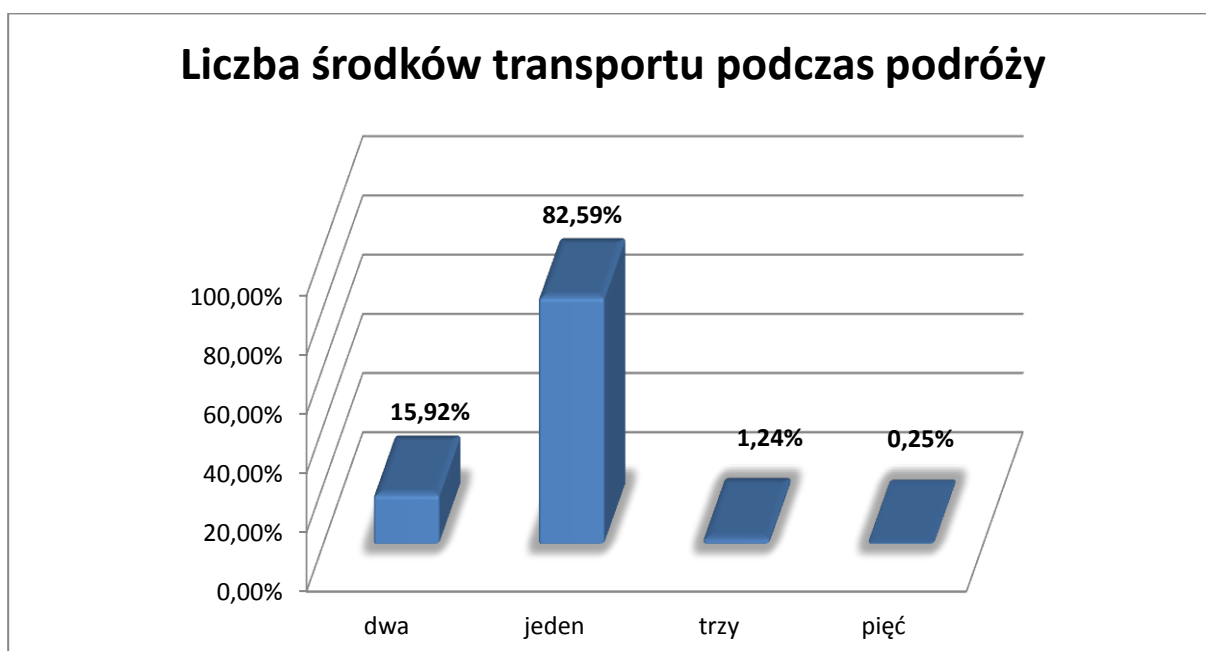
Rysunek 20. Powód podróży



13.12. Liczba środków transportu podczas podróży

Wśród respondentów ponad 82 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 16% zapytanych o zwyczaje podróży.

Rysunek 21. Liczba środków transportu podczas podróży



13.13. Preferencje pasażerów

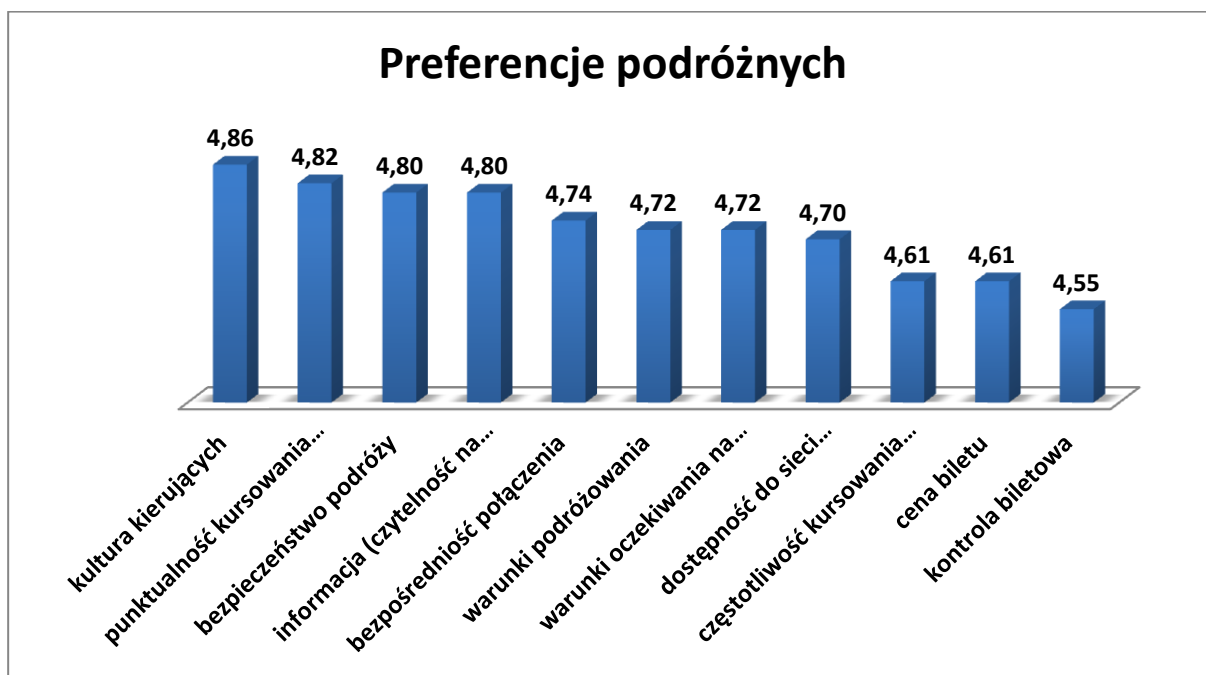
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w tabeli nr 6:

Tabela 35. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	4,82	2
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,61	7
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,80	1
4.	Warunki podróżowania	4,72	6
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,72	9
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,70	8
7.	Cena biletu	4,61	10
8.	Bezpośredniość połączenia	4,74	4
9.	Kultura kierujących	4,86	3
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,80	5
11.	Kontrola biletowa	4,55	11
	Średni poziom preferencji	4,72	

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali kulturę kierujących (4,86), na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,82) natomiast za najbardziej nieistotną cechę uznano kontrolę biletów (4,59) i cenę biletu (4,62).

Rysunek 22. Preferencje podróżnych



13.14. Ocena jakości usług

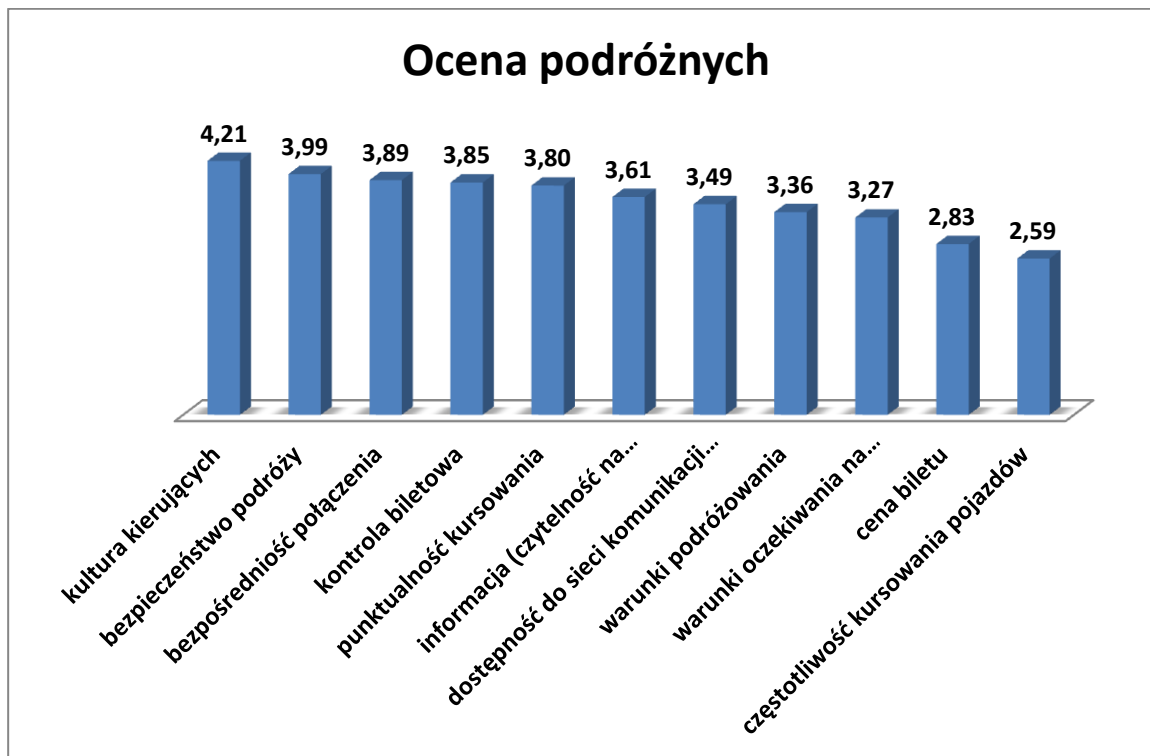
Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w powiecie nyskim.

Tabela 36. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji	Znaczenie/Ranga cechy
1.	Punktualność kursowania pojazdów	3,80	6
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	2,59	9
3.	Bezpieczeństwo podróży	3,99	1
4.	Warunki podróżowania	3,36	7
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	3,27	10
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3,49	8
7.	Cena biletu	2,83	11
8.	Bezpośredniość połączenia	3,89	2
9.	Kultura kierujących	4,21	4
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,61	5
11.	Kontrola biletowa	3,85	3
	Średni poziom oceny jakości usług	3,54	

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili kulturę kierujących i bezpieczeństwo podróży. Stosunkowo najniżej zostały ocenione częstotliwość kursowania pojazdów i cena biletu.

Rysunek 23. Ocena podróży



13.15. Luki jakościowe, preferencje versus oceny respondentów

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

- luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,
- luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 37. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróży	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1.	Punktualność kursowania pojazdów	5,00	4,82	3,80	1,02	1,20
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	5,00	4,61	2,59	2,02	2,41
3.	Bezpieczeństwo podróży	5,00	4,80	3,99	0,81	1,01
4.	Warunki podróży	5,00	4,72	3,36	1,36	1,64
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	5,00	4,72	3,27	1,45	1,73
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5,00	4,70	3,49	1,21	1,51
7.	Cena biletu	5,00	4,61	2,83	1,78	2,17
8.	Bezpośredniość połączenia	5,00	4,74	3,89	0,85	1,11
9.	Kultura kierowców	5,00	4,86	4,21	0,65	0,79
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5,00	4,80	3,61	1,19	1,39
11.	Kontrola biletowa	5,00	4,55	3,85	0,70	1,15

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Cena biletu (1,78)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,02)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Kultura kierowców (0,65)
- Kontrola biletowa(0,70)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Cena biletu (2,17)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,41)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kultura kierujących (0,79)
- Bezpieczeństwo podróży (1,01)

Jakkolwiek wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w Powiecie Nyskim są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, to możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatorów transportu publicznego. Ujawniający się trend we wspomnianych zakresach byłby wiarygodną podstawą do podejmowania decyzji o jego zahamowaniu jeśli byłby niekorzystny lub wzmocnienia w przypadku jego pomyślnego przebiegu.

13.16. Wyniki badań napelnień

Badania napelnień w autobusach zostały przeprowadzone na dworcu autobusowym w Nysie zgodnie z zaleceniami Zamawiającego.

Tabela 38. Napelnienia w autobusach w Powiecie Nyskim

Przystanek początkowy	Przystanek końcowy	Liczba osób wysiadających	Liczba osób wsiadających	Data	Szczyt
Nysa	Prudnik	0	28	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Gościce	0	22	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Kamiennik	0	2	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Głucholązy	0	14	9.09.2013	popołudniowy
Głucholązy	Nysa	2	0	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Korfantów	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Korfantów	0	3	9.09.2013	poranny
Tułowice	Nysa	20	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Głucholązy	0	3	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	4	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Szklary	0	11	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Sławniowice	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Szklary	0	1	9.09.2013	poranny
Nysa	Głucholązy	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Tułowice	0	11	9.09.2013	poranny
Nysa	Kłodzko	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Korfantów	0	3	9.09.2013	poranny
Nysa	Korfantów	0	15	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Wrocław	0	18	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Opole	0	44	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Prusinowice	0	10	9.09.2013	popołudniowy
Opole	Kłodzko	11	5	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Paczków	0	3	9.09.2013	popołudniowy
Korfantów	Nysa	1	0	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Opole	0	7	9.09.2013	popołudniowy
Prudnik	Nysa	1	0	9.09.2013	poranny
Kamiennik	Nysa	3	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Głucholązy	0	1	9.09.2013	poranny
Reńska Wieś	Nysa	2	0	9.09.2013	poranny
Otmuchów	Nysa	8	0	9.09.2013	poranny

Nysa	Czarnolas	0	1	9.09.2013	poranny
Nysa	Rzymkowice	0	19	9.09.2013	popołudniowy
Lisie Kąty	Nysa	8	0	9.09.2013	poranny
Szklary	Nysa	10	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Otmuchów	0	12	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Głucholązy	0	22	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Głucholązy	0	9	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Jagielnica	0	25	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Biechów	0	7	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Kozielno	0	18	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Wrocław	0	11	9.09.2013	poranny
Nysa	Grodków	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Opole	0	16	9.09.2013	poranny
Nysa	Rzymiany	0	1	9.09.2013	poranny
Nysa	Reńska Wieś	0	1	9.09.2013	poranny
Nysa	Grodków	0	1	9.09.2013	poranny
Rzymiany	Nysa	0	0	9.09.2013	poranny
Siedziny	Nysa	0	0	9.09.2013	poranny
Głucholązy	Nysa	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Rzymiany	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Otmuchów	0	1	9.09.2013	poranny
Nysa	Korfantów	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Prudnik	0	4	9.09.2013	poranny
Prudnik	Nysa	3	0	9.09.2013	poranny
Głubczyce	Wrocław	2	3	9.09.2013	poranny
Nysa	Lasocice	0	1	9.09.2013	poranny
Nysa	Siedzina	0	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Brzeg	0	2	9.09.2013	poranny
Nysa	Głucholązy	0	12	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	4	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Głucholązy	0	6	9.09.2013	popołudniowy
Opole	Kłodzko	12	5	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Prusinowice	0	3	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Paczków	0	3	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Paczków	0	17	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Szklary	0	13	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Sławniowice	0	21	9.09.2013	popołudniowy
Kłodzko	Częstochowa	2	4	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Biechów	0	6	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Rzymiany	0	13	9.09.2013	popołudniowy
Grodków	Nysa	1	0	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	3	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Prudnik	0	32	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Kozielno	0	11	9.09.2013	popołudniowy
Wrocław	Głubczyce	0	8	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Głucholązy	0	12	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Korfantów	0	16	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Rzymiany	0	17	9.09.2013	popołudniowy

Nysa	Szklary	0	20	9.09.2013	popołudniowy
Tulowice	Nysa	12	0	9.09.2013	poranny
Grodków	Nysa	15	0	9.09.2013	poranny
Nysa	Opole	0	15	9.09.2013	poranny
Prudnik	Wrocław	0	4	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	7	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Czarnolas	0	27	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Nysa	0	12	9.09.2013	popołudniowy
Nysa	Lisie Kąty	0	36	10.09.2013	popołudniowy
Lisie Kąty	Nysa	7	0	10.09.2013	poranny
Kamiennik	Nysa	2	0	10.09.2013	poranny
Glucholązy	Nysa	6	0	10.09.2013	poranny
Sławniowice	Nysa	2	0	10.09.2013	poranny
Otmuchów	Nysa	12	0	10.09.2013	poranny
Gieralcice	Nysa	5	0	10.09.2013	poranny
Grodków	Nysa	4	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Glucholązy	0	3	10.09.2013	poranny
Nysa	Lasocice	0	1	10.09.2013	poranny
Nysa	Sidzina	0	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Brzeg	0	13	10.09.2013	poranny
Kamiennica	Opole	0	10	10.09.2013	poranny
Nysa	Opole	0	7	10.09.2013	poranny
Prusinowice	Nysa	2	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Czarnolas	0	10	10.09.2013	popołudniowy
Prudnik	Wrocław	0	4	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Prudnik	0	15	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	4	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Grodków	0	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Opole	0	8	10.09.2013	poranny
Glucholązy	Nysa	9	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Rzymiany	0	2	10.09.2013	poranny
Nysa	Grodków	0	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Prudnik	0	3	10.09.2013	poranny
Nysa	Wrocław	0	4	10.09.2013	poranny
Nysa	Kamiennik	0	0	10.09.2013	poranny
Glucholązy	Nysa	5	0	10.09.2013	poranny
Otmuchów	Nysa	1	0	10.09.2013	popołudniowy
Glucholązy	Nysa	2	0	10.09.2013	popołudniowy
Sudecka	Szklary	0	4	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Paczków	0	8	10.09.2013	poranny
Opole	Kłodzko	0	12	10.09.2013	poranny
Nysa	Prusinowice	0	2	10.09.2013	poranny
Nysa	Wrocław	0	12	10.09.2013	poranny
Nysa	Gościce	0	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Szklary	0	1	10.09.2013	poranny
Nysa	Glucholązy	0	20	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	16	10.09.2013	popołudniowy

Nysa	Otmuchów	0	8	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Prusinowice	0	9	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Sidzina	0	9	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Brzeg	0	18	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Opole	0	38	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Ścinawa	0	11	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	7	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Korfantów	0	11	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Jasienica Dolna	0	9	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Gaworowice	0	8	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Głucholązy	0	1	10.09.2013	poranny
Nysa	Kłodzko	0	6	10.09.2013	poranny
Jodłowo	Nysa	1	0	10.09.2013	poranny
Głucholązy	Nysa	8	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Sławniowice	0	3	10.09.2013	poranny
Nysa	Otmuchów	0	0	10.09.2013	poranny
Głubczyce	Wrocław	1	1	10.09.2013	poranny
Otmuchów	Nysa	5	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Otmuchów	0	3	10.09.2013	poranny
Lipniki	Sudecka	2	0	10.09.2013	poranny
Kłodzko	Częstochowa	1	18	10.09.2013	poranny
Gościce	Nysa	3	0	10.09.2013	poranny
Lasocice	Nysa	22	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Czarnolas	0	2	10.09.2013	poranny
Głucholązy	Nysa	4	0	10.09.2013	poranny
Korfantów	Nysa	16	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Korfantów	0	14	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Paczków	0	15	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Bielice	0	15	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Pleśnica	0	11	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Prudnik	0	7	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Paczków	0	5	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Gościce	0	1	10.09.2013	poranny
Czarnolas	Nysa	10	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Prudnik	0	18	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Korfantów	0	3	10.09.2013	poranny
Nysa	Szklary	0	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Wrocław	0	15	10.09.2013	poranny
Nysa	Opole	0	42	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Ścinawa	0	21	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Rzymkowice	0	45	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Grodków	0	14	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Jasienica	0	6	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Jasienica	0	5	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	8	0	10.09.2013	poranny
Pleśnica	Nysa	2	0	10.09.2013	poranny
Kamienica	Opole	2	17	10.09.2013	poranny
Grodków	Nysa	4	0	10.09.2013	poranny

Głucholązy	Nysa	7	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Głucholązy	0	2	10.09.2013	poranny
Nysa	Głucholązy	0	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Tułowice	0	15	10.09.2013	poranny
Nysa	Szklary	0	1	10.09.2013	poranny
Nysa	Korfantów	0	1	10.09.2013	poranny
Nysa	Głucholązy	0	0	10.09.2013	poranny
Nysa	Kłodzko	0	3	10.09.2013	poranny
Nysa	Głucholązy	0	5	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Kańków	0	7	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Czarnolas	0	14	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Prusinowice	0	14	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Sidzina	0	12	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Brzeg	0	10	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Prudnik	0	6	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Biechów	0	11	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	4	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Bielice	0	26	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Otmuchów	0	16	10.09.2013	popołudniowy
Nysa	Pleśnica	0	12	10.09.2013	popołudniowy

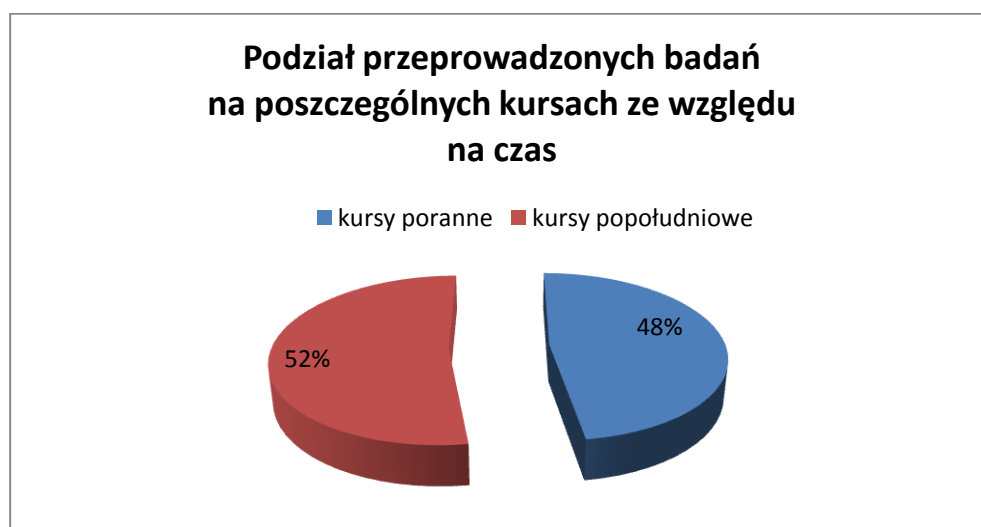
Badania zostały przeprowadzone w czasie szczytów komunikacyjnych tj.

- W godzinach 5:30-8:30 (określone w tabeli jako szczyt poranny).
- W godzinach 14:00-17:00 (określone w tabeli jako szczyt popołudniowy).

1. Ze względu na czas przeprowadzenia badań można wykazać, że zostały przeprowadzone na:

- 176 kursach porannych
- 193 kursach popołudniowych

Rysunek 24. Podział % badań na poszczególnych kursach ze względu na czas



2. Największą liczbę osób wysiadających w godzinach porannych odnotowano na trasach:
- Głuchołazy – Nysa (39 łącznie)
 - Tułowice – Nysa (32 łącznie)
 - Otmuchów – Nysa (25 łącznie)
3. Największa liczba osób wsiadających w godzinach popołudniowych została odnotowana na liniach:
- Nysa – Bielice 41(łącznie)
 - Nysa – Czarnolas 51(łącznie)
 - Nysa – Głuchołazy 103(łącznie)
 - Nysa – Korfantów 56(łącznie)
 - Nysa – Opole 131(łącznie)
 - Nysa – Otmuchów 85(łącznie)
 - Nysa – Paczków 43 (łącznie)
 - Nysa– Prudnik 106(łącznie)
 - Nysa – Rzymkowice 64 (łącznie)
 - Nysa – Szklary 44 (łącznie)

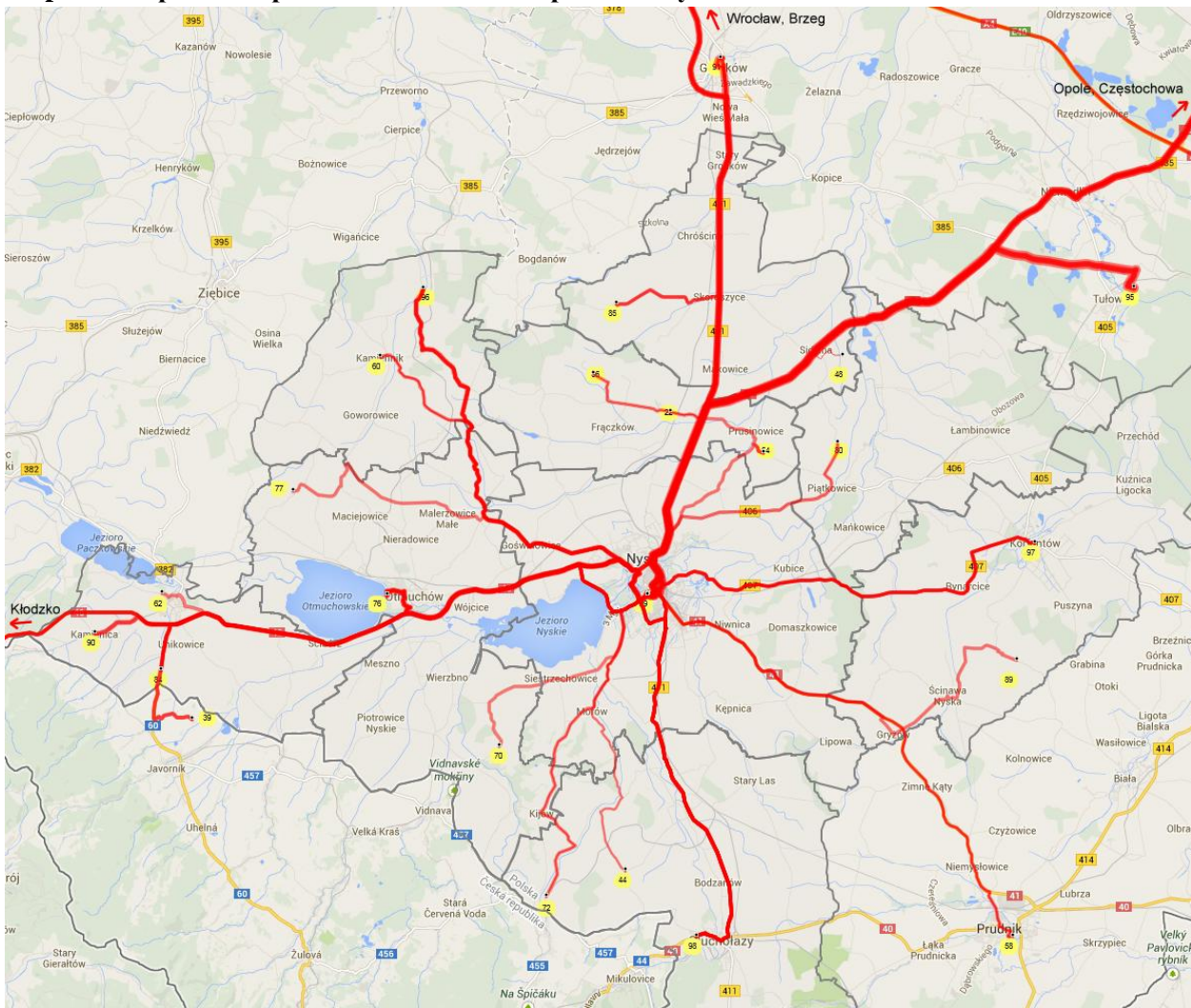
Mapa 36. Napelnienie dobowe autobusów na przebadanych trasach



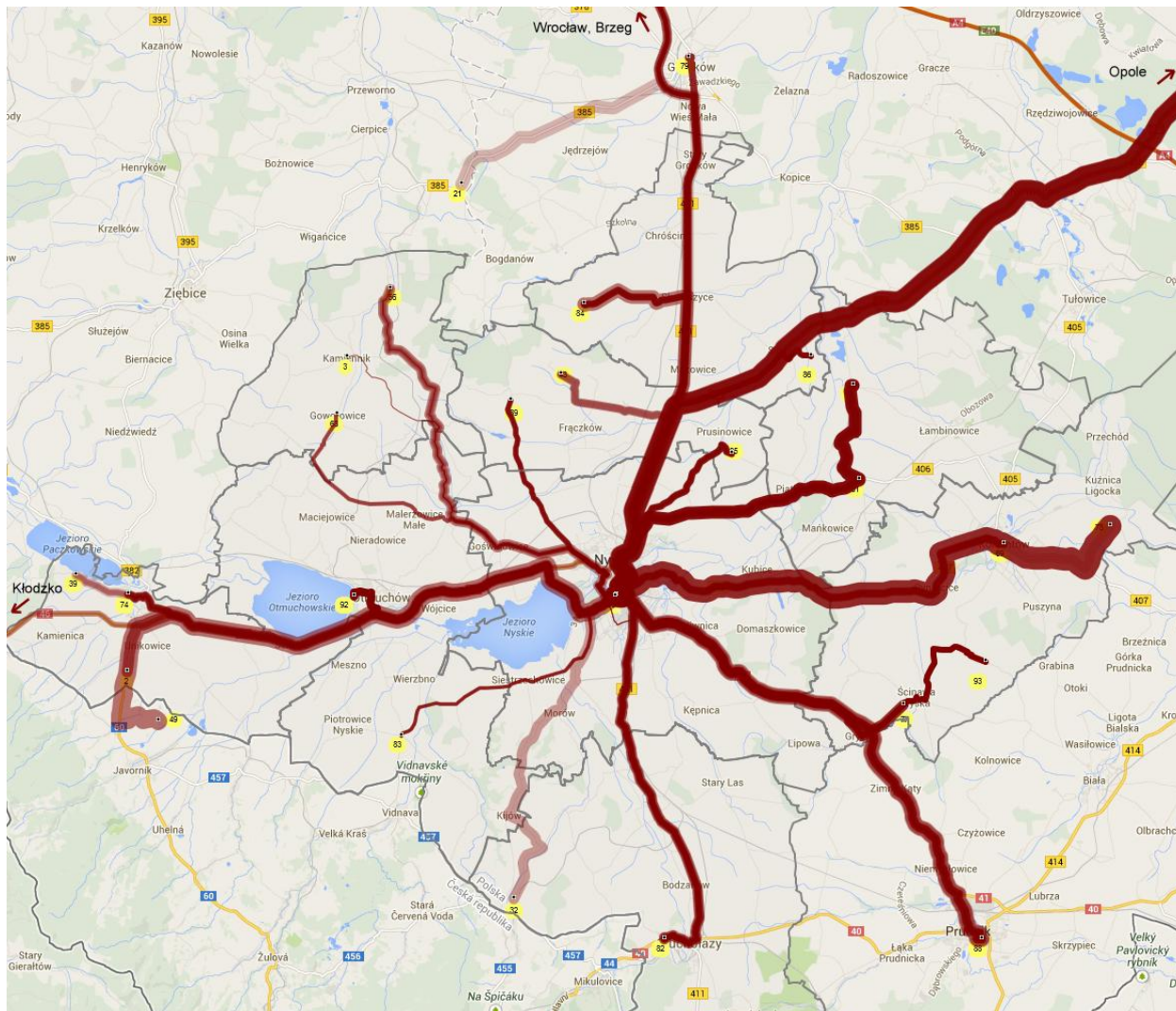
Wnioski:

- Prezentowane wyniki wskazują, że największe natężenie podróźnych występuje na liniach z i do miasta Nysa. Czynnikiem, który determinuje taką kolej rzeczy jest konieczność dojazdu do szkół i zakładów pracy przez mieszkańców okolicznych miejscowości (Głuchołazy, Otmuchów)
- Sporym zainteresowaniem podróźnych cieszy się linia Nysa-Opole
- Według informacji uzyskanych przez ankierów, większość podróźnych wysiada na wcześniejszych przystankach, co prowadzi do tego, że liczba osób dojeżdżających na dworzec jest niewielka. Powodem tego stanu rzeczy jest zlokalizowanie zakładów pracy oraz miejsc użyteczności publicznej w okolicach przystanków poprzedzających dworzec autobusowy.

Mapa 37. Napelnienie poranne autobusów na przebadanych trasach



Mapa 38. Napelnienie popołudniowe autobusów na przebadanych trasach



14. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Nyskim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

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

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

Przewiduje się, że układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników autobusowych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zintegrowanego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Opolskiego.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

2. Regularne prowadzenie badań, co 2-3 lata:
 - a. wielkości popytu oraz przekrojowej struktury popytu
 - b. rentowności kursów wykonywanych przez PKS w Brzegu
3. Prowadzenie badań dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym, co 3-4 lata.
4. Po aktualizacji Krajowego Planu Transportowego przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora.
5. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
6. Uwzględnianie potrzeb osób niepełnosprawnych.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw najistotniejszych rekomendacji oraz wniosków zawartych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego:

Tabela 39. Najważniejsze rekomendacje i wnioski zawarte w PT

Rekomendacje/wnioski	str.
<u>Restrukturyzacja operacyjno - finansowa PKS w Nysie Sp. z o.o. poprzez wydzielenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej i przewozów komercyjnych</u>	104
Proponowana przez Wykonawcę siatka połączeń o charakterze użyteczności publicznej	83
Sugerowane strategiczne węzły przesiadkowe	67
Prognozowane skutki zmian demograficznych	74
Analiza badań ankietowych	105
Podsumowanie istniejącej infrastruktury dworcowej stolicy powiatu	25
Rola organizatora transportu publicznego	46

ZAŁĄCZNIK I. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

Tabela 40. Sieć dróg gminnych na terenie Powiatu Nyskiego

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi (odcinka drogi) - ulicy	Długość [km]
1	1205 O	DP 1526 O - Węza	8,66
2	106601 O	Pleśnica-Puszyna do granic gminy	3,67
3	104705 O	Łambinowice-Niesiebędowice	3,62
4	106603 O	Puszyna-Kuźnica Ligocka	7,06
5	106604 O	Rzymkowice-Przechód	5,13
6	106605 O	Rzymkowice-Włostowa	3,12
7	106606 O	Przydroże Małe-Puszyna	5,62
8	106607 O	Wielkie Łąki -Budzieszowice	2,14
9	106608 O	Przydroże Wielkie-Rączka	1,99
10	106609 O	Przydroże Wielkie-Rynarcice	1,48
11	106610 O	Stara Jamka-Piechocice	3,22
12	106611 O	Węza-Rynarcice	8,7
13	106612 O	Ścinawa Nyska-Włodary	6,25
14	106613 O	Ścinawa Mała-Przydroże Małe	1,8
15	106614 O	Pleśnica-Ścinawa Mała	3,9
16	106615 O	Ścinawa Mała-granica Kolnowice	0,9
17	106616 O	Korfantów ul. 3 Maja	0,32
18	106617 O	Korfantów ul. Juliusza Słowackiego	0,32
19	106618 O	Korfantów ul. Adama Mickiewicza	0,21
20	106619 O	Korfantów ul. Aleksandra Fredry	0,27
21	104701 O	Wierzbie – granica gminy Korfantów(Włostowa)	1,73
22	104702 O	Piątkowice – Drogoszów	3,1
23	104703 O	Mańkowice - Piątkowice	2,66
24	104704 O	Sowin – granica gminy Tułowice (Goszczowie)	1,3
25	104705 O	Łambinowice – Niesiebędowice	2,2
26	104706 O	Łambinowice, ul. Polna	0,49
27	104707 O	Łambinowice, ul. Zielona I	0,22
28	104708 O	Łambinowice, ul. Zielona II	0,25
29	104709 O	Łambinowice, ul. Leśna I i II	0,42
30	104710 O	Łambinowice, ul. Ogrodowa	0,83
31	104711 O	Łambinowice, ul.1. Maja	0,63
32	104712 O	Łambinowice, ul. Szkolna	0,29
33	104713 O	Łambinowice, ul. Muzealna	1,5
34	104714 O	Łambinowice, ul. Kwiatowa	0,24
35	104715 O	Łambinowice, ul. Nowowiejska	0,3
36	104716 O	Łambinowice, ul. Słoneczna	0,44
37	104717 O	Łambinowice, ul. Lipowa	0,21
38	104718 O	Łambinowice, ul. Parkowa	0,24
39	104719 O	Łambinowice, ul. Dworcowa	0,44
40	104720 O	Łambinowice, ul. Powstańców Śl.	0,21
41	106722 O	11-go Listopada	0,59
42	106726 O	22-go Stycznia	0,14
43	106768 O	29-go Listopada	0,12
44	106855 O	Aleja WP (część)	0,18

45	106860 O	Andersa	0,22
46	106724 O	Armii Krajowej	0,76
47	106755 O	Augustowska	0,14
48	106831 O	Baczyńskiego	0,22
49	106842 O	Baligrodzka	0,77
50	106826 O	Batalionów Chłopskich	0,31
51	106718 O	Bielawska	0,27
52	106872 O	Bończyka	0,24
53	106861 O	Bora-Komorowskiego	0,15
54	106754 O	Borelowskiego	0,21
55	106713 O	Bpa Jarosława	0,16
56	106791 O	Braci Giermskich	0,3
57	106711 O	Bracka	0,11
58	106821 O	Brodzinskiego	0,5
59	106792 O	Broniewskiego	0,19
60	106782 O	Brzechwy	0,33
61	106775 O	Bzów	0,19
62	106846 O	Celna	0,31
63	106777 O	Chabrów	0,41
64	106749 O	Chłopickiego	0,28
65	106752 O	Chocimska	0,85
66	106717 O	Chodowieckiego	0,51
68	106779 O	Damrota	0,26
69	106712 O	Dąbrowskiego	0,6
70	106714 O	Drzymały	0,47
71	106835 O	Duboisa	0,55
72	106793 O	Dunikowskiego	0,45
73	106771 O	Dygasińskiego	0,86
74	106764 O	Dzierżona	0,69
75	106852 O	Eichendorffa (część)	0,18
76	106832 O	Falskiego	0,08
77	106757 O	Fałata	0,18
78	106729 O	Forteczna	0,09
79	106805 O	Franciszkańska	0,43
80	106795 O	Fredry	0,34
81	106843 O	Gdańska	0,68
82	106812 O	Głowackiego	0,33
83	106742 O	Głucholaska (część)	0,43
84	106786 O	Gołębia	0,14
85	106876 O	Gombrowicza	0,22
86	106717 O	Grodzka	0,21
87	106796 O	Grottgera	0,22
88	106722 O	Grunwaldzka	0,65
89	106722 O	Grzegorza z Sanoka	0,36
90	106710 O	Grzybowa	0,08
91	106751 O	Henryka Pobożnego	0,2
92	106874 O	Herlinga-Grudzińskiego	0,23
93	106827 O	Iwazkiewicza	0,28
94	106881 O	Jagiellońska (część)	0,11

95	106787 O	Jaskółcza	0,27
96	106790 O	Jastrzębia	0,26
97	106772 O	Jeziorna	0,4
98	106818 O	Kaczkowskiego	0,63
99	106837 O	Kadłubka	0,12
100	106763 O	Karpacka	0,49
101	106740 O	Karpińskiego	0,31
102	106885 O	Karugi	0,09
103	106722 O	Kasprowicza	0,25
104	106715 O	Kądziołki	0,07
105	106875 O	Kisielewskiego	0,27
106	106882 O	Kmicica	0,05
107	106844 O	Kochanowskiego	0,03
108	106762 O	Kolberga	0,01
109	106845 O	Kolejowa	0,29
110	106781 O	Kołątaja	0,12
111	106804 O	Konarskiego	0,12
112	106725 O	Konopnickiej	0,24
113	106880 O	Korczaka	0,28
114	106807 O	Kordeckiego	1,11
115	106871 O	Korfantego	0,12
116	106856 O	Kościuszki (część)	0,3
117	106759 O	Kowska	0,12
118	106878 O	Kozarzewskiego	0,49
119	106783 O	Kozielska	0,98
120	106707 O	Krakowska	0,05
121	106708 O	Kramarska	0,13
122	106811 O	Krasickiego	0,32
123	106817 O	Kraśńskiego	0,93
124	106756 O	Królowej Jadwigi	0,36
125	106788 O	Krucza	0,24
126	106748 O	Kruczkowskiego	0,39
127	106868 O	Krzemieńska	0,24
128	106854 O	Krzywoustego (część)	0,12
129	106785 O	Kukułcza	0,33
130	106815 O	Kupiecka	0,08
131	106879 O	Kusocińskiego	0,16
132	106853 O	Kwiatowa	0,3
133	106822 O	Lelewela	0,19
134	106877 O	Leśmiana	0,3
135	106826 O	Ligonia	0,1
136	106867 O	Lwowska	0,13
137	106824 O	Łakowa	0,31
138	106806 O	Łokietka	0,3
139	106706 O	Łukasińskiego	0,33
140	106864 O	Maczka	0,05
141	106797 O	Makuszyńskiego	0,14
142	106798 O	Malczewskiego	0,2
143	106719 O	Marcinkowskiego	0,43

144	106858 O	Mariacka (część)	0,12
145	106709 O	Matejki	0,15
146	106883 O	Merkert	0,32
147	106716 O	Miarki	0,19
148	106799 O	Michałowskiego	0,36
149	106769 O	Modrzewskiego	0,08
150	106850 O	Morcinka	0,87
151	106770 O	Nałkowskiej	0,08
152	106774 O	Narceyzów	0,2
153	106778 O	Niezapominajek	0,21
154	103733 O	Norwida	0,15
155	106866 O	Nowogródzka	0,23
156	106859 O	Nowowiejska (część)	2,16
157	106887 O	Obrońców Tobruku	0,08
158	106730 O	Ogrodowa	0,14
159	106860 O	Okulickiego	0,19
160	106869 O	Opawska	0,4
161	106720 O	Orkana	0,17
162	106789 O	Orla	0,66
163	106870 O	Ośmańczyka	0,5
164	106808 O	Oświęcimska	0,38
165	106735 O	Parkowa	0,17
166	106734 O	Partyzantów	0,19
167	106884 O	Pawlik	0,26
168	106810 O	Pionierów	0,15
169	106840 O	Plac Kościelny	0
170	106888 O	Plac Ludinghausen	0
171	106731 O	Plac Staromiejski	0
172	106834 O	Plebiscytowa	0,2
173	106732 O	Pola	0,08
174	106752 O	Pomorska	0,29
175	106739 O	Powstańców Śląskich	0,83
176	106813 O	Poznańska	0,06
177	106836 O	Prądyńskiego	0,12
178	106838 O	Przemyska	0,86
179	106741 O	Pułaskiego	0,59
180	106823 O	Reja	0,5
181	106803 O	Rejtana	0,07
182	106750 O	Reymonta	0,5
183	106776 O	Róż	0,17
184	106847 O	Rynek	0,56
185	106814 O	Rynek Garncarski	0,1
186	106717 O	Rynek Solny	0
187	106744 O	Sandomierska	0,17
188	106745 O	Sanocka	0,15
189	106736 O	Siemiradzkiego	0,12
190	106723 O	Sienkiewicza	0,47
191	106841 O	Sikorskiego	0,07
192	106768 O	Skargi	0,09

193	106761 O	Słowackiego	0,46
194	106788 O	Słowicza	0,26
195	106717 O	Sobieskiego	0,1
196	106785 O	Sokola	0,15
197	106862 O	Sosnkowskiego	0,15
198	106828 O	Staffa	0,06
199	106865 O	Stanisławowska	0,25
200	106839 O	Stawowa	0,75
201	106871 O	Stęczyńskiego	0,5
202	106773 O	Stokrotek	0,1
203	106767 O	Strzelców Bytomskich	0,27
204	106737 O	Sucharskiego	0,16
205	106825 O	Sukiennicza	0,08
206	106746 O	Szczecińska	0,6
207	106851 O	Szkolna	0,24
208	106809 O	Szymanowskiego	0,13
209	106747 O	Ściegiennego	0,41
210	106863 O	Śmigłego	0,54
211	106738 O	Świętego Piotra	0,13
212	106743 O	Świętojańska	0,16
213	106868 O	Tarnopolska	0,25
214	106840 O	Teatralna	0,16
215	106829 O	Tetmajera	0,21
216	106840 O	Tkacka	0,17
217	106784 O	Toruńska	0,19
218	106766 O	Traugutta	0,65
219	106800 O	Tuwima	0,11
220	106839 O	Unii Lubelskiej	0,25
221	106705 O	Wałowa	0,21
222	106849 O	Wańkowicza	0,39
223	16760 O	Warszawska	0,11
224	106780 O	Waryńskiego	0,18
225	106873 O	Wasylewskiego	0,29
226	106865 O	Wileńska	0,38
227	106889 O	Wiosenna	0,24
228	106728 O	Wita Stwosza	0,16
229	106886 O	Własta	0,08
230	106721 O	Wolności	0,19
231	106848 O	Wrocławska	0,26
232	106801 O	Wyczółkowskiego	0,13
233	106739 O	Wyspiańskiego	0,76
234	106816 O	Wyzwolenia	0,08
235	106765 O	Zagłoby	0,13
236	106819 O	Zamoyskiego	0,51
237	106795 O	Zapolskiej	0,13
238	106802 O	Zawiszy Czarnego	0,42
239	106820 O	Zbaraska	0,99
240	106727 O	Zjednoczenia	0,23
	106857 O		

241	106753 O	Zygmuntowska	0,7
242	106830 O	Żeleńskiego	0,06
243	106758 O	Żeromskiego	0,5
244	106731 O	Żwirki i Wigury	0,5
245	106867 O	Żytomska	0,41
246	109129 O	Droga obejmująca oznakowany parking wraz z drogą manewrową, położona na działce nr 54 k.m. 15 przy budynkach nr 21-25 i 27-31 - ul. Piastowska w Nysie.	0,12
247	106701 O	Niwnica-Hajduki	2,7
248	106702 O	Niwnica-Kępnica	3,65
249	106890 O	Biała Nyska - ul. Słoneczna (część) i Klonowa	0,29
250	106891 O	Biała Nyska - ul. Parkowa	0,15
251	106892 O	Biała Nyska - ul. Czterech Pancernych	0,39
252	106893 O	Biała Nyska - ul. Krótka	0,09
253	106894 O	Goświnowice - ul. Szkolna	1,05
254	106895 O	Jędrzychów - ul. Wiejska	0,75
255	106896 O	Jędrzychów ul. Polna	0,39
256	106897 O	Jędrzychów - ul. Wiśniowa	0,12
257	106898 O	Jędrzychów -ul. Kolibrowa	0,51
258	106899 O	Złotogłowie	1,18
259	106900 O	Złotogłowie	1,02
260	106661 O	Złotogłowie	0,83
261	106662 O	Złotogłowie	0,33
262	106663 O	Konradowa	0,94
263	106664 O	Konradowa	0,29
264	106665 O	Konradowa	0,63
265	106666 O	Kubice	1,65
266	106667 O	Kubice	0,66
267	106668 O	Kubice	0,18
268	106669 O	Wyszków	1,35
269	106670 O	Wyszków	0,34
270	106671 O	Wyszków	0,39
271	106672 O	Radzikowice	0,55
272	106673 O	Radzikowice	0,13
273	106674 O	Radzikowice	0,63
274	106675 O	Głębinów	0,29
275	106676 O	Niwnica	0,28
276	106677 O	Niwnica	0,24
277	106678 O	Niwnica	0,1
278	106679 O	Kępnica	0,71
279	106680 O	Kępnica	1,44
280	106681 O	Kępnica	0,22
281	106682 O	Hajduki Nyskie	0,46
282	106683 O	Hajduki Nyskie	0,52
283	106684 O	Hajduki Nyskie	0,64
284	106685 O	Wierzbięcice	0,36
285	106686 O	Wierzbięcice	0,48
286	106687 O	Lipowa	1,11
287	106688 O	Lipowa	1,68

288	106689 O	Sękowice	0,4
289	106690 O	Przełęk	0,57
290	106691 O	Przełęk	0,16
291	106692 O	Morów	0,7
292	106693 O	Morów	0,35
293	106694 O	Morów	0,48
294	106695 O	Koperniki	0,42
295	106696 O	Koperniki	0,24
296	106697 O	Siostrzechowice - ul.Kopernika	1,06
297	106698 O	Siostrzechowice	0,21
298	106699 O	Iława	0,18
299	106700 O	Iława	0,14
300	106703 O	Jędrzychów - Witkiewicza	0,54
301	106704 O	Jędrzychów - Bociania	0,33
302	106697 O	Siostrzechowice - ul.Kopernika	1,06
303	106698 O	Siostrzechowice	0,21
304	106699 O	Iława	0,18
305	106700 O	Iława	0,14
306	106703 O	Jędrzychów - Witkiewicza	0,54
307	106704 O	Jędrzychów - Bociania	0,33
308	106901 O	Sarnowice przez wieś	
309	106902 O	Sarnowice przez wieś / koło remizy OSP	
310	106903 O	Sarnowice / od DP 1646 O do Harcówki	
311	106904 O	Ligota Wlk. / od DP nr 1646 do stacji PKP	
312	106905 O	Lubiatów przez wieś	
313	106906 O	Lasowice – Janowa (przekazana do ZDP w Nysie na podstawie Uchwały Rady Miejskiej)	
314	106907 O	Maciejowice – Otmuchów /ul. Młyńska	
315	106908 O	Malerzowice Małe - Siedlec	
316	106909 O	Goraszowice – granica gm. Kamiennik / Karłowice Wlk.	
317	106910 O	Grądy – granica gm. Nysa / Goświnowice	
318	106911 O	Wójcice / obok piaskowni	
319	106912 O	Wójcice przez wieś	
320	106913 O	Wójcice – Otmuchów / ul. 1-go Maja (przekazano do ZDP w Nysie – Uchwała Rady Miejskiej)	
321	106914 O	Śliwice /od DP Nr 1636 O do posesji Nr 13	
322	106915 O	Śliwice – Kałków /od DP do remizy OSP	
323	106916 O	Śliwice – Zwierzętnik /od DP do ostatniej posesji w m. Śliwice	
324	106917 O	Meszno /obok sklepu do bloku RSP	
325	106918 O	Ratnowice przez wieś	
326	106919 O	Ratnowice – Trzeboszowice /do granicy gminy)	
327	106920 O	Piotrowice Nyskie przez wieś	
328	106921 O	Jasienia Górna przez wieś	
329	106922 O	Zwanowice /od DP 1635 O do posesji Ryszarda Gutowskiego)	
330	106923 O	Kałków /od DP 1637 O obok biblioteki	
331	106924 O	Kałków /od DP 1637 do bazy PGR	
332	106925 O	Łąka przez wieś	

333	106926 O	Kamienna Góra przez wieś	
334	106927 O	Nadziejów przez wieś - Jodłów	
335	106928 O	Kwiatków przez wieś	
336	106929 O	Buków przez wieś I	
337		Buków przez wieś II	
338		Buków przez wieś III	
339		Buków przez wieś IV	
340	106930 O	Wierzbno przez wieś	
341	106931 O	Wierzbno koło przedszkola	
342	106932 O	Wierzbno – Zwierzętnik	
343	104321 O	Jędrzejów – Żarów – Stary Grodków	
344	104322 O	Starowice – Stary Grodków	
345	104403 O	St. Grodków – granica gminy (Kopice)	
346	104404 O	Chróścina – Czarnolas (Łanów)	
347	104405 O	Czarnolas – Mroczkowa	
348	104406 O	Czarnolas – granica gminy (Rzymiany)	
349	104407 O	Mroczkowa – Makowice	
350	104408 O	Makowice – Gielczyce	
351	104409 O	Gielczyce – Brzeziny	
352	104410 O	Sidzina – granica gminy (Prusinowice)	
353	104411 O	Mroczkowa – granica gminy (Reńska Wieś)	
354	104412 O	ul. Szkolna	
355	104413 O	Czarnolas granica gminy (Naczków)	
356	104415 O	Czarnolas granica gminy (Kobiela)	
357	104417 O	ul. Sportowa	
358	104418 O	ul. Dolna (działka 1100x6,5)	
359	104419 O	ul. Polna	
360	104420 O	ul. Działkowa	
361	104421 O	ul. Braterstwa Broni	
362	104422 O	ul. Słoneczna w tym 150 mx5m asfalt	
363	104423 O	ul. Górna (wg AZYSA 654 x 4,25)	
364	104424 O	ul. Piaskowa	
365	104425 O	ul. Łąkowa	
366	104426 O	ul. Kolejowa	
367	104427 O	ul. Poziomkowa	
368	104428 O	ul. Ogrodowa	
369	104429 O	ul. Boczna	
370	104430 O	ul. Słoneczna	
371	104431 O	ul. Cicha	
372	104432 O	ul. Leśna	
373	104433 O	ul. Dolna	
374	104434 O	ul. Róż	
375	104435 O	ul. Polna	
376	104436 O	ul. Kasztanowa	
377	104437 O	ul. Kolejowa	
378	104438 O	ul. Stara	
379	104439 O	ul. Kroszyńska	
380	104440 O	ul. Drzewna	
381	104441 O	ul. Stawowa	

382	104442 O	ul. Krótka	
383	104443 O	ul. Partyzantów	
384	104444 O	ul. Osiedle Słoneczne	
385	104445 O	ul. Polna	
386	104446 O	ul. Powstańców	
387	104447 O	ul. Ogrodowa	
388	104448 O	ul. Plac Elsnera	
390	104449 O	246/1, cz.dz.327/1	
391	104450 O	376, 684	
392	104451 O	313	
393	104452 O	257	
394	104453 O	278; 278/1	
395	104454 O	306	
396	104455 O	292	
397	104456 O	377	
398	104457 O	388	
399	104458 O	403/1 ; 401/1	
400	104459 O	408	
401	104401 O	681 (łącznik Dolna i Polna)	
402	104402 O	494	
403	104414 O	ul. Sportowa	
404	104416 O	ul. Krótka	
405	104501 O	Szklary - Cieszanowice	2,47
406	104502 O	Szklary – Wilamowice	1,3
407	104503 O	Szklary - Jaszów	3,55
408	104504 O	Kamiennik ul. Wiejska	0,8
409	104505 O	Kamiennik ul. Chopina	0,2
410	104506 O	Kamiennik ul. Konopnickiej	0,2
411	104507 O	Kamiennik ul. Słoneczna	0,2
412	104508 O	Wilamowice droga przez wieś	0,65
413	104509 O	Lipniki ul. Wiejska	0,6
414	104510 O	Ogonów – Karłowice Małe	2,5
415	104511 O	Karłowice Wlk. – Słupice	1,75
416	104512 O	Kłodobok droga przez wieś	0,4
417	104513 O	Cieszanowice droga przez wieś	1
418	104514 O	Białowieża Górna - Siemionka	1,34
419	104515 O	Chociebóż – granica województwa	1,89
420	104601 O	Spiny – Biechów	
421	104602 O	Biechów – Rzymiany	
422	104603 O	Nowaki – Korzękwice	
423	104604 O	Korzękwice - Bykowice	
424	104604 O	Rzymiany – Radowice	
425	104511 O	Słupice – Karłowice Wielkie	
426	104606 O	Reńska Wieś	
427	107101 O	Polski Świątów – Sucha Kamienica	
428	107102 O	Polski Świątów droga przez wieś od DW 411 do rz. Biała Głucholaska	
429	107104 O	Podlesie droga przez wieś	
430	107106 O	Jarnołówki droga do ośrodka Ziemowit	

431	107108 O	Nowy Świątów odcinek od DW 411 do wsi	
432	107109 O	Nowy Świątów droga do cmentarza	
433	107110 O	DK-40 Osiedle Pasterówka	
434	107111 O	Bodzanów droga łącząca DW 411 z DP 1621 O na osiedlu domków jednorodzinnych	
435	107112 O	Bodzanów droga łącząca DW 411 z DP na osiedlu II	
436	107113 O	Bodzanów droga obok placu drzewnego	
437	107114 O	Podlesie od DP 1620 do końca zabudowy	
438	107115 O	Głucholazy ul. Apteczna	
439	107116 O	Głucholazy ul. Basztowa	
440	107117 O	Głucholazy ul. Stefana Batorego	
441	107118 O	Głucholazy ul. Henryka Brodatego	
442	107119 O	Głucholazy ul. Chopina	
443	107120 O	Głucholazy ul. Curie Skłodowskiej (DK 40-ul. Kościuszki)	
444	107121 O	Głucholazy ul. Damrota	
445	107122 O	Głucholazy ul. Elsnera	
446	107123 O	Głucholazy ul. Konopnickiej	
447	107124 O	Głucholazy ul. Kopernika	
448	107125 O	Głucholazy ul. Korfantego	
449	107126 O	Głucholazy ul. Kwiatowa	
450	107127 O	Głucholazy ul. Ligonja	
451	107128 O	Głucholazy ul. Lompy	
452	107129 O	Głucholazy ul. Okulickiego	
453	107130 O	Głucholazy ul. Mickiewicza	
454	107131 O	Głucholazy ul. Ogińskiego	
455	107132 O	Głucholazy ul. Opolska	
456	107133 O	Głucholazy u. Karłowicza	
457	107134 O	Głucholazy ul. Strzelców Bytomskich	
458	107135 O	Głucholazy ul. Wita Stwosza	
459	107136 O	Głucholazy ul. Targowa	
460	107137 O	Głucholazy ul. Poprzeczna	
461	107138 O	Głucholazy Rynek	
462	107139 O	Głucholazy ul. Wyspiańskiego	
463	107140 O	Głucholazy, ul. Kościuszki	
464	107141 O	Głucholazy, ul. Góra św. Anny	
465	107142 O	Głucholazy, ul. Plac Basztowy	
466	107143 O	Głucholazy, ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego	
467	107144 O	Charbielin (od DK 40)-Jarnołówek (do DP 16190)	
468	107145 O	Konradów, droga na działce 504/2, na odcinku od DW 411 do skrzyżowania z DG 107133 O (ulica Karłowicza i DG 107128 O	
469	107146 O	Głucholazy, droga na działce nr 606, na odcinku od DG 107127 O (ulica Ligonja) do DG 107132 O (ulica Opolska) Plac Solidarności	
470	107147 O	Konradów, droga na działce 503 i 502 (droga na odcinku od DW nr 411 do działki nr 756)	
471	107148 O	Głucholazy, ul. H. Sienkiewicza (dz. nr 972)	
472	107149 O	Głucholazy, ul. W. Reymonta (dz. nr 988)	

473	107150 O	Głuchołazy, ul. G. Zapolskiej (dz. nr 987)	
474	107151 O	Głuchołazy, ul. A. Fredry (dz. nr 1110 i 1106)	
475	107152 O	Głuchołazy, ul. J. Tuwima (dz. nr 1114, 1128, 1129 i 1130)	
476	107153 O	Głuchołazy, ul. B. Prusa (dz. nr 995 i 982)	
477	107154 O	Głuchołazy, ul. Aleja Jana Pawła II (działki nr 1290/2, 1612/1, 1610)	
478	107155 O	Głuchołazy, ul. Gen. Andersa (działki nr 1189, 1503, 1773, 1718, 1486)	
479	107156 O	Głuchołazy, ul. Jana Brzechwy (działki nr 920, 1009)	
480	107157 O	Głuchołazy, ul. Oś. Konstytucji 3-go Maja (działka nr 1932/2)	
481	107158 O	Głuchołazy, ul. Sz. Koszyka (działka nr 391/53)	
482	107159 O	Głuchołazy, ul. Karola miarki (działki nr 1214, 1224/3)	
483	107160 O	Głuchołazy, ul. Parkowa (działki nr 1608, 1861, 1862)	
484	107161 O	Głuchołazy, ul. Słowackiego (działka nr 1648)	
485	106933 O	Otmuchów – ul. Zamkowa I	
486		Otmuchów – ul. Zamkowa II	
487	106934 O	Otmuchów – ul. Rynek I	
488		Otmuchów – ul. Rynek II	
489		Otmuchów – ul. Rynek III	
490	106935 O	Otmuchów – ul. Smolenia	
491	106936 O	Otmuchów – ul. Szkolna	
492	106937 O	Otmuchów – Pl. Jana Pawła II	
493	106938 O	Otmuchów – ul. Żeromskiego	
494	106939 O	Otmuchów – ul. Reymonta	
495	106940 O	Otmuchów – ul. Cicha	
496	106941 O	Otmuchów – ul. Orkana	
497	106942 O	Otmuchów – ul. 1-go Maja (przekazano do ZDP w Nysie – Uchwała Rady Miejskiej)	
498	106943 O	Otmuchów – ul. Miarki	
499	106944 O	Otmuchów – ul. Traugutta	
500	106945 O	Otmuchów – ul. Władysława Jagiełły	
501	106946 O	Otmuchów – ul. Wrocławska	
502	106947 O	Otmuchów – ul. Konopnickiej	
503	106948 O	Otmuchów – ul. Prusa	
504	106949 O	Otmuchów – ul. Plażowa	
505	106950 O	Otmuchów – ul. Sportowa	
506	106951 O	Otmuchów – ul. Grunwaldzka	
507	106952 O	Otmuchów – ul. Roosevelta	
508	106953 O	Otmuchów – ul. Dzierżonia	
509	106954 O	Otmuchów – ul. Piastowska	
510	106955 O	Otmuchów – ul. Mieszka I	
511	106956 O	Otmuchów – ul. Kościuszki	
512	106957 O	Otmuchów – ul. Wyspiańskiego	
513	106958 O	Otmuchów – ul. Opolska	
514	106959 O	Otmuchów – ul. Parkowa	
515	106960 O	Otmuchów – ul. Matejki	

516	106961 O	Otmuchów – ul. Kossaka	
517	106962 O	Otmuchów – ul. Lompy	
518	106963 O	Otmuchów – ul. Reja	
519	106964 O	Otmuchów – ul. Norwida	
520	106965 O	Otmuchów – ul. Sikorskiego I	
521		Otmuchów – ul. Sikorskiego II	

Tabela 41. Sieć dróg powiatowych zamiejskich na terenie Powiatu Nyskiego

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi (odcinka drogi) - ulicy	Pikietaż	Długość [km]
1	1205 O	DP 1526 O - Węża	5+000 - 13+662	8,662
2	1206 O	Biała - Sowin	11+900 - 21+516	9,616
3	1522 O	Łambinowice - Goszczowice - DW 405	0+000 - 4+183	4,183
4	1523 O	Sowin -DP 1522 O	0+000 - 2+751	2,751
5	1524 O	Korfantów - Kuźnica Ligocka	1+406 - 6+262	4,856
6	1525 O	Rzvmkowice - Stara Jamka	0+000 - 2+887	2,887
7	1526 O	Korfantów - Biała	2+504 - 5+874	3,37
8	1527 O	Przydroże Wielkie - Śmicz	0+000 - 2+906	2,906
9	1528 O	Stara Jamka - Kolonia Otocka	0+000 - 2+655	2,655
10	1529 O	Gryzów - Jagielnica	0+000 - 5+874	5,874
11	1530 O	Korfantów - Rudziczka - DK 41	1+472 - 13+903	12,431
12	1531 O	Węża - Jasienica Dolna	0+000 - 10+167	10,167
13	1532 O	Grabin - Łambinowice - Korfantów	1+627 - 12+880	11,253
14	1533 O	Bielice - Wierzbie	0+000- 9+771	9,771
15	1534 O	Jasienica - Malerzowice	0+000 - 9+087	9,087
16	1535 O	droga przez wieś Malerzowice	0+000 - 1+404	1,404
17	1536 O	droga przez wieś Szadurczyce	0+000 - 0+983	0,983
18	1537 O	Skoroszyce - Piątkowice	0+000 - 13+287	13,287

19	1540 O	Skoroszyce - Kopice	0+000 - 4+550	4,55
20	1541 O	Pniewie - Więcmierzyce	0+000 - 2+280	2,28
21	1542 O	Skoroszyce - Mroczkowa	0+000 - 2+350	2,35
22	1543 O	Skoroszyce - Jaszów	0+000 - 8+350	8,35
23	1544 O	Chrścina - gr. województwa - (Przeworno)	0+000 - 4+275	4,275
24	1547 O	Jędrzejów - Chrścina	3+900 - 5+400	1,5
25	1553 O	Stary Grodków - Żarów	0+000 - 1+600	1,6
26	1555 O	droga przez wieś Włostowa	0+000 - 2+492	2,492
27	1556 O	Przydroże Wielkie - Ligota Scinawska	0+000 - 2+290	2,29
28	1557 O	droga przez wieś Kuropas	0+000- 1+092	1,092
29	1559 O	droga przez wieś Drogoszów	0+000 - 0+553	0,553
30	1601 O	DK 46 - Biechów	0+000 - 8+088	8,088
31	1602 O	od DW 406 - Złotogłowice - Prusinowice - do DK 46	0+000 - 8+714	8,714
32	1603 O	Niwnica - Wyszaków Śląski	0+000 - 2+373	2,373
33	1604 O	Niwnica - Domaszkowice	0+000 - 3+252	3,252
34	1605 O	Wierzbięcice - Wielkie Łąki	0+000 - 17+428	17,428
35	1606 O	Hajduki Nyskie - Wierzbięcice	0+000 - 5+493	5,493
36	1607 O	Nysa - Stary Las	0+796 - 9+472	8,676
37	1608 O	Stary Las - Charbielin	0+000 - 7+733	7,733
38	1609 O	Nowy Świętów - Stary Las	0+000 - 3+ 870	3,87
39	1610 O	Nowy Świętów - Sucha Kamienica	0+000 - 2+160	2,16
40	1616 O	Prudnik - Pokrzywna	8+791 - 11+548	2,757
41	1617 O	Łąka Prudnicka - Starowice	4+090 - 11+098	7,008
42	1618 O	Łąka Prudnicka - Pokrzywna	5+864 - 5+952	0,088
43	1619 O	Głuchołazy - Konradów	0+371 - 3+223	2,852

44	1620 O	Konradów - Podlesie	0+000 - 4+477	4,477
45	1621 O	Nowy Świątów - Głucholązy	0-000 - 5+482	5,482
46	1622 O	Nowy Świątów - Gierałcice	0+000 - 4+510	4,51
47	1623 O	Biskupów - Głucholązy	0+000 - 8+218	8,218
48	1624 O	Polski Świątów - Sławniowice	0+000 - 11+304	11,304
49	1625 O	Burgrabice - Jamołów	0+000 - 7+150	7,15
50	1626 O	Morów - Łączki	0+000 - 5+079	5,079
51	1627 O	Biała Nyska - Przełęk	0+000 - 3+289	3,289
52	1628 O	Nysa - Kijów	3+420 - 13+475	10,055
53	1629 O	Kijów - Sławniowice	0+000 - 3+942	3,942
54	1630 O	Sięstrzechowice - Koperniki	0+000 - 3+167	3,167
55	1631 O	Podłęzek - Nysa - Biała Nyska	0+000 - 1+345 3+708 - 5+987	3,624
56	1632 O	Biała Nyska - Kałków	0+000 - 10+340	10,34
57	1633 O	Buków - Łąka	0+000 - 4+055	4,055
58	1634 O	Buków - Wierzbno	0+000 - 1+467	1,467
59	1635 O	Kałków - Zwanowice	0+000 - 3+208	3,208
60	1636 O	Otmuchów - Kałków	0+786 - 6+571	5,785
61	1637 O	Piotrowice Nyskie - Jarnołów	0+000 - 8+233	8,233
62	1638 O	Śliwice - Jasienica Górna	0+000 - 7+563	7,563
63	1639 O	Meszno - Ratnowice	0+000 - 3+040	3,04
64	1640 O	granica państwa - Dziewiętlice - DK 46	0+000 - 6+343	6,343
65	1641 O	Trzeboszowice - Wilamowa - DK 46	0+000 - 2+240	2,24
66	1643 O	Unikowice - Ujeździec	0+000 - 5+790	5,79
67	1644 O	przez wieś Gościce	0+000 - 2+767	2,767

68	1645 O	Paczków - gr. województwa - (Błotnica)	0+736 - 4+656	3,92
69	1646 O	Otmuchów - gr. wojew. dolnośląskiego(Rostków)	2+230 - 9+281	7,051
70	1647 O	Lubiatów - DP 1654 O	0+000 - 5+730	5,73
71	1648 O	Ligota Wielka - Maciejowice	0+000 - 3+105	3,105
72	1649 O	Malerzowice - Janowa	0+000 - 8+647	8,647
73	1650 O	DK 46 - Otmuchów - Goworowice	0+000 - 0+500 3+587 - 11+809	8,722
74	1651 O	Ogonów - Białowieża	0+000 - 3+324	3,324
75	1652 O	DP1650 O - Siedlec - DP 1658 O	0+000 - 3+612	3,612
76	1653 O	Nysa - Grądy	0+595 - 7+504	6,909
77	1654 O	Grądy - granica wojew.dolnośląskiego- (Starczówek)	0+000 - 12+857	12,857
78	1655 O	Suszkowice -Wójcice	0+000 - 2+794	2,794
79	1656 O	Goświnowice - Radzikowice	0+000 - 3+042	3,042
80	1657 O	Jaszów - Karłowice Wielkie	0+000 - 4+890	4,89
81	1658 O	Karłowice Wielkie - Otmuchów	0+000 - 9+907	9,907
82	1659 O	Kamiennik - Lipniki	0+000 - 6+058	6,058
83	1661 O	Kamiennik - Kłodobok	0+000 - 4+896	4,896
84	1662 O	Słupice - Nowaki	0+000 - 2+935	2,935
85	1663 O	Nysa (DP1653 O) - Jaszów	0+000 - 12+470	12,47
86	1664 O	Smiłowice - Rzymiany	0+000- 2+412	2,412
87	1665 O	Radzikowice - Śmiłowice	0+000 - 5+877	5,877
88	1666 O	Radzikowice - Hanuszów	0+000 - 5+164	5,164
89	1667 O	Reńska Wieś - Bykowice - DP1665 O	0+000 - 2+869	2,869
90	1668 O	Goświnowice - Głębinów	0+000 - 3+815	3,815

91	1669 O	(Ziębice) - granica wojew.dolnośl.- Karłowice Wielkie	0+000 - 9+509	9,509
92	1670 O	(Sarby) - granica wojew.dolnośl.- Białowieża	0+000 - 11+822	11,822
93	1671 O	przez wieś Stary Paczków	0+000 - 0+805	0,805
94	1672 O	Wierzbięcice - Gryzów	0+000 - 8+207	8,207
95	1673 O	Paczków - Dziewiętilice	1+271 - 7+371	6,1
96	1674 O	Lasowice - Ligota Wielka	0+000 - 3+908	3,908
97	1675 O	droga przez wieś Nadziejów	0+000 - 0+608	0,608
98	1676 O	Goraszowice - Grądy	0+000 - 1+687	1,687
99	1677 O	Nysa - Regulice - Bykowice	2+450 - 6+100	3,65
100	1678 O	Złotogłowice - Hanuszów	0+000 - 1+970	1,97
101	1679 O	Lasowice - Janowa	0+000 - 1+492	1,492
102	2213 O	Wójcice - Otmuchów	0+000 - 1+900	1,9
RAZEM DROGI ZAMIEJSKIE:				541,759

Tabela 42. Sieć dróg powiatowych miejskich na terenie Powiatu Nyskiego – Głucholązy

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi (odcinka drogi) - ulicy	Pikietaż	Długość [km]
1	1619 O	(Głucholązy - Konradów) ul. Kolonia Kaszubska	0+000 - 0+371	0,371
2	1621 O	(Nowy Świątów-Głucholązy)	5+482 -	0,64
3	1623 O	(Biskupów-Głucholązy) ul. Świdnicka	8+218 -	0,424
RAZEM:				1,435

Tabela 43. Sieć dróg powiatowych miejskich na terenie Powiatu Nyskiego – Korfantów

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi (odcinka drogi) - ulicy	Pikietaż	Długość [km]
4	1524 O	(Korfantów - Kuźnica Ligocka) ul. Opolska	0+000 - 1+406	1,406
5	1526 O	(Korfantów - Biała) ul. Prudnicka	0+000 - 2+504	2,504
6	1530 O	(Korfantów - Rudziczka)Wyzwol. Rynek, Kościszki, Reymonta, Pl. Wol.	0+000 - 1+472	1,472

7	1532 O	(Grabín - Korfantów) ul. Fabryczna	12+880 - 14+272	1,392
8	1605 O	(Wierzbęcice - Wielkie Łąki) ul. Bez nazwy	17+428 - 18+035	0,607
RAZEM:				7,381

Tabela 44. Sieć dróg powiatowych miejskich na terenie Powiatu Nyskiego – Nysa

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi (odcinka drogi) - ulicy	Pikietaż	Długość
9	1607 O	(Nysa - Stary Las) ul. Czarneckiego	0+000 - 0+796	0,796
10	1628 O	(Nysa - Kijów) ul. Mickiewicza, Orzeszkowej	0+000 - 3+420	3,42
11	1631 O	(Podłęzek - Biała Nyska) ul. Słoneczna, 3-go Maja	1+345 - 3+708	2,363
12	1653 O	(Nysa - Grądy) ul. Chełmońskiego	0+000 - 0+595	0,595
13	1677 O	(Nysa - Regulice - Bykowice) ul. Orłąt Lwowskich	0+000 - 2+450	2,45
14	2161 O	ul. Boh. Warszawy	0+000 - 0+782	0,782
15	2162 O	ul. Bol. Krzywoustego (na odc. ul. Mostowa-Chopina)	0+000 - 0+221	0,221
16	2163 O	ul. Bolesława Śmiałego	0+000 - 1+212	1,212
17	2164 O	ul. Długosza	0+000- 2+416	2,416
18	2165 O	ul. Głucholańska (na odc.ul. Piłsudskiego- ul.Krawiecka)	0+000 - 0+450	0,45
19	2166 O	ul. Gierczak	0+000 - 0+435	0,435
20	2167 O	ul. Eichendorffa (na odc.ul. Mieczysława-ul. Kościuszki)	0+000 - 0+186	0,186
21	2168 O	ul. Kościuszki (na odc.ul.Poniatowski- ul.Eichendor.)	0+000 - 0+122	0,122
22	2169 O	ul. Kraszewskiego	0+000 - 0+353	0,353
23	2170 O	ul. Krawiecka	0+000 - 0+525	0,525
24	2171 O	ul. Jagiełły	0+000 - 1+362	1,362
25	2172 O	ul. Mariacka (na odc.ul.Boh.-W-wy - ul.Prudnicka)	0+000 - 0+390	0,39
26	2173 O	ul. Mazowiecka	0+000 - 0+360	0,36
27	2174 O	ul. Moniuszki	0+000 - 0+300	0,3
28	2175 O	ul. Mostowa	0+000 - 0+227	0,227

29	2176 O	ul. Nowowiejska (na odc.ul.Jagiellońska- ul.Podolska)	0+000 - 0+520	0,52
30	2177 O	ul. Piastowska	0+000 - 0+691	0,691
31	2178 O	ul. Piłsudskiego (na odc.ul. Prudnicka-ul. Sudecka)	0+000 - 0+123	0,123
32	2179 O	ul. Podolska	0+000- 1+120	1,12
33	2180 O	ul. Poniatowskiego	0+000 - 0+376	0,376
34	2181 O	ul. Prudnicka	0+000 - 0+394	0,394
35	2182 O	ul. Prusa	0+000 - 0+763	0,763
36	2183 O	ul. Rodziewiczówny	0+000 - 1+220	1,22
37	2184 O	ul. Saperska	0+000 - 1+786	1,786
38	2185 O	ul. Słowiańska	0+000 - 0+776	0,776
39	2186 O	ul. Sudecka	0+000 - 1+070	1,07
40	2187 O	ul. Szopena	0+000 - 0+257	0,257
41	2188 O	ul. Torowa	0+000 - 0+285	0,285
42	2189 O	ul. Woj.Polskiego(na odc.Br.Grodkowskiej- pętla autob.	0+000 - 2+000	2
43	2190 O	ul. 3-go Maja (na odc.ul. Orzeszkowej - ul. Słonecznej)	0+000 - 0+311	0,311
RAZEM:				30,657

Tabela 45. Sieć dróg powiatowych miejskich na terenie Powiatu Nyskiego – Otmuchów

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi (odcinka drogi) - ulicy	Pikietaż	Długość [km]
44	1636 O	(Otmuchów - Kałków - gr. państwa) ul. Mostowa	0+000 - 0+786	0,786
45	1646 O	(Otmuchów-Paczków) ul. Warszawska	0+000 - 1+782	1,782
46	1650 O	(DK 46 - Otmuchów - Goworowice) ul. Nyska	0+500 - 2+024	1,524
47	1650 O	(DK 46 - Otmuchów - Goworowice) ul. Sienkiewicza	2+024 - 3+587	1,563
48	1658 O	(Karłowice Wielkie - Otmuchów) ul. Grodkowska	9+907 - 10+626	0,719
49	2213 O	(Wójcice -Otmuchów) ul. 1-go Maja	1+900 - 2+800	0,9
RAZEM:				7,274

Tabela 46. Sieć dróg powiatowych miejskich na terenie Powiatu Nyskiego – Paczków

L.p.	Nr drogi	Nazwa drogi (odcinka drogi) - ulicy	Pikietaż	Długość [km]
50	1645 O	(Paczków - gr.woj.- Błotnica) ul.Pocztowa	0+000 - 0+736	0,736
51	1673 O	(Paczków - Dziewiętlice) ul. Sienkiewicza	0+000 - 1+271	1,271
52	2231 O	ul. Armii Krajowej (na odc.ul. Wrocławska-ul. Zawadz.)	0+000 - 0+213	0,213
53	2232 O	ul. Daszyńskiego	0+000 - 0+698	0,698
54	2233 O	ul.Jagiellońska	0+000 - 0+851	0,851
55	2234 O	ul. Kopernika	0+000 - 0+577	0,577
56	2236 O	ul. Mickiewicza	0+000 -	0,74
57	2238 O	ul. Robotnicza	0+000 - 1+164	1,164
RAZEM:				6,25
RAZEM DROGI POWIATOWE MIEJSKIE:				52,997
OGÓŁEM DROGI POWIATOWE:				594,756

Zestawienie długości dróg wojewódzkich w powiecie nyskim:

1. Droga 382 Stanowice – Świdnica – Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie – Paczków – gr. państwa – długość drogi – 4,191 km
2. Droga 382 – Paczków teren zabudowany – 1,791 km
3. Droga 401 – Brzeg – Grodków – Pakosławice – 13,241
4. Droga 405 – Niemodlin – Korfantów – 7,462 km
5. Droga 405 – Korfantów teren zabudowany – 0,898 km
6. Droga 406 – Nysa – Jasienica Dolna – Włostowa – 20,064 km
7. Droga 406 – Nysa teren zabudowany – 0,308 km
8. Droga 407 – Nysa – Korfantów – Łącznik – 24,991 km
9. Droga 407 – Korfantów teren zabudowany – 1,188 km
10. Droga 407 – Nysa teren zabudowany – 0,647 km
11. Droga 411 – Nysa – Głuchołazy – dr. 40 – gr. państwa – 17,779 km
12. Droga 411 – Głuchołazy teren zabudowany – 2,5 km
13. Droga 411 – Nysa teren zabudowany – 1,212 km

Razem w powiecie 96,272 km w tym miasta 8,544 km

Drogi krajowe:

1. 40 – granica państwa Charbielin – 8,247 km
2. 41 – Nysa - Piorunkowice – 18,917 km
3. 46 – Granica Państwa Malerzowice – 57,447 km