

**UCHWAŁA NR V/69/24
RADY MIEJSKIEJ W NYSIE**

z dnia 28 sierpnia 2024 r.

**w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego
w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów”**

Na podstawie art. 9 ust. 2 i art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) Rada Miejska w Nysie uchwała, co następuje:

§ 1. Uchwała się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów”, w brzmieniu stanowiącym załącznik do uchwały.

§ 2. Traci moc uchwała Nr LIV/838/22 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 30 marca 2022 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów” (Dz. Urz. Woj. Opol. z 2022 r. poz 1111).

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Nysy.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Opolskiego.

PRZEWODNICZĄCA
RADY

Jolanta Trytko-Warczak

PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO W GMINNYCH
PRZEWOZACH PASAŻERSKICH
NA OBSZARZE GMINY NYSA
I GMINY OTMUCHÓW

Gdynia – Nysa, kwiecień – czerwiec 2024 r.

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego	4
1.1. Wizja transportu publicznego w gminie Nysa	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego dla gminy Nysa	5
1.3. Definicje i określenia	8
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	12
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce	12
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie opolskim, powiecie nyskim i w gminie Nysa	24
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne	34
2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja	37
2.5. Czynniki społeczne	41
2.6. Czynniki gospodarcze	45
2.7. Ochrona środowiska naturalnego	47
2.8. Dostęp do infrastruktury transportowej	52
2.9. Źródła ruchu	55
2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	60
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	68
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym	68
3.2. Prognoza popytu	72
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	77
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci	77
4.2. Charakterystyka planowanej sieci	82
4.3. Linie na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych	87
5. Finansowanie usług przewozowych	89
5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych	89
5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji	92
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	95
6.1. Podział zadań przewozowych	95
6.2. Preferencje pasażerów	97
6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami	101
7. Organizacja rynku przewozów	104
7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji	104

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	107
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	109
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	113
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	116
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego...	119
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w gminie Nysa	121
13. Udział społeczeństwa w opracowywaniu planu.....	124
Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nysa.....	125
Spis tabel	126
Spis rysunków.....	128

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze gminy Nysa i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Nysa podpisała porozumienia w sprawie powierzenia organizacji transportu publicznego, uwzględniających oczekiwania społeczne mieszkańców z obszaru objętego Planem.

Plan transportowy został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Cele uzupełniające planu są następujące:

1. Zapewnienie zasad dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach.
2. Funkcjonowanie transportu publicznego jako realnej alternatywy dla realizacji podróży samochodami osobowymi – poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług i uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym.
3. Integracja transportu publicznego, obejmująca gminne przewozy pasażerskie i transport regionalny – przede wszystkim w zakresie taryfowo-biletowym, koordynacji rozkładów jazdy, informacji o usługach – oraz budowa węzłów integracyjnych.
4. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko – poprzez utrzymanie założonego udziału transportu publicznego w przewozach oraz sukcesywną wymianę i modernizację taboru autobusowego.
5. Realizacja usług przewozowych w transporcie miejskim pojazdami elektrycznymi, których udział, zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 875 ze zm.), powinien być nie mniejszy niż 30% we flocie użytkowanych pojazdów. Decyzja w tym zakresie zostanie uzależniona, zgodnie z obowiązującymi przepisami, od wyników analizy kosztów i korzyści wprowadzenia i funkcjonowania pojazdów elektrycznych w sieci komunikacyjnej.

Głównym zadaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Gminy Nysa i gmin sąsiednich (z którymi Gmina Nysa – jako organizator transportu – podpisała lub podpisze porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego), zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze gminy Nysa i gmin ościennych. Racjonalność tę determinują:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnością;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęty w niniejszym planie cel jest zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa opolskiego, powiatu nyskiego, gminy Nysa oraz gmin objętych planem.

Cele szczegółowe niniejszego planu transportowego obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów;
- określenie linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz terminu rozpoczęcia ich użytkowania.

1.1. Wizja transportu publicznego w gminie Nysa

Wizja publicznego transportu zbiorowego gminie Nysa zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego dla gminy Nysa

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Zakres planu obejmuje obszar gminy Nysa oraz gminy Otmuchów, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE. L. 07.315.1 z dnia 3.12.2007 r.), zmienione Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. UE, l. 354/22 z dnia 23.12.2016 r.);
- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM(2007)551;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI)) (Dz. U. UE. C. 2010.184E.43);
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI)) – (Dz. U. UE. C. 2010.184E.50);
- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 ze zm.);
- ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. 2023 r. poz. 875 ze zm.);

- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8 ze zm.);

oraz:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” (Dz. U. 2020 poz. 2328);
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego” (Uchwała nr VI/54/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 24 kwietnia 2019 r.);
 - „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030” (Uchwała nr 6211/2021 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 20 grudnia 2021 r.);
 - „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego – Opolskie 2030” (uchwała nr XXXIV/355/2021 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 4 października 2021 r.);
 - „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów” (uchwała nr LIV/838/22 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 30 marca 2022 r.);
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci transportu publicznego w gminie Nysa i Otmuchów;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną gminy Nysa i Otmuchów;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej, policji, i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich ustaleniami.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów lokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **Gmina** – Gmina Nysa;
- **infrastruktura ładowania** – infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania baterii lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej zorganizowanych przez Miasto na obszarze jego właściwości – Miasta i gmin, które z Miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być gminnymi, powiatowymi, powiatowo-gminnymi, wojewódzkimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi;
- **K&R (Kiss&Ride)** – system parkingów lokalizowanych przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalający na pozostawienie pasażera pojazdu indywidualnego;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

- **ładowanie** – pobór energii przez pojazd: elektryczny, hybrydowy, zeroemisyjny albo niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym – na potrzeby własne tego pojazdu;
- **MZK sp. z o.o.** – Miejski Zakład Komunikacji w Nysie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą przy ul. Piłsudskiego 59, 48-303 Nysa, określany w opracowaniu także jako **MZK w Nysie sp. z o.o.**;
- **operator** – operator publicznego transportu zbiorowego, 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;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **pojazd elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, w opracowaniu nazywany także autobusem elektrycznym;
- **pojazd hybrydowy** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- **pojazd napędzany wodorem** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, w opracowaniu w odniesieniu do autobusu nazywany także autobusem elektrycznym z wodorowymi ogniwami paliwowymi lub autobusem elektrycznym zasilanym z ogniw paliwowych;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym –

na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);

- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- **punkt ładowania** – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **P&R (Park&Ride)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie zlokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **stacja ładowania** – urządzenie budowlane obejmujące co najmniej jeden punkt ładowania, wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **umowa wykonawcza** – umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;

- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. 2023 r. poz. 875 ze zm.);
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.);
- **Wydział GKD** – Wydział Gospodarki Komunalnej i Drogownictwa w Nysie, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa – wykonujący funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Nysa i gmin, które podpisały z nią porozumienia międzygminne w sprawie wspólnej realizacji zadań w tym zakresie;
- **wykluczenie komunikacyjne lub transportowe** – pozbawienie możliwości korzystania z transportu publicznego mieszkańców danego obszaru;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „gmina Nysa”, „miasto Nysa” czy „powiat nyski”, zgodnie z ogólnymi zasadami gramatyki, czyli z małej litery, używając wielkiej litery tylko w sytuacji, gdy nazwy te użyto w znaczeniu nazw własnych, np. stron umowy. Wyjątek od tej zasady stanowi pisane z dużej litery „Gmina”, zdefiniowane w powyższym słowniczku jako skrót od pełnej nazwy: „Gmina Nysa”.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, mający ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności, będący efektem upowszechnienia motoryzacji indywidualnej, skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, w tym przede wszystkim zanieczyszczeniem środowiska i wyczerpywaniem przepustowości dróg, co prowadzi w efekcie do częstego występowania kongestii. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Rozwój zrównoważonej mobilności ma przyczyniać się do zwiększenia dostępności obszarów miejskich, zapewnienia warunków jej rozwoju poprzez wzrost bezpieczeństwa, zwiększenie efektywności transportu oraz zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko.

Publiczny transport zbiorowy powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku), czy też inne cechy.

Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju elektromobilności (zwłaszcza w zakresie transportu szynowego) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2020 r. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”¹ uznaje mobilność i transport jako istotne dla wszystkich, dla której najpoważniejszym wyzwaniem jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie jej bardziej zrównoważonego charakteru. W dokumencie stwierdzono, że powodzenie Europejskiego Zielonego Ładu² zależy od zdolności społeczeństwa do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu. W Strategii przyjęto mechanizm gruntownej transformacji, w celu ograniczenia emisji z sektora transportu o 90% do 2050 r. Przejście na mobilność bezemisyjną uznano za proces nieodwracalny. W tym celu wszystkie rodzaje transportu mają być bardziej zrównoważone, a rozwiązania alternatywne szeroko dostępne, przy odpowiednich zachętach wspierających transformację.

¹ Komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM (2020) 789 final.

² Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

Strategia określa cele pośrednie dla wyznaczenia drogi transformacji, w szczególności:

- w zakresie ograniczenia uzależnienia od paliw kopalnych:
 - do 2030 r. użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 tys. ciężarowych;
 - do 2050 r. niemal wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy i nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne;
- w zakresie wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu:
 - do 2030 r. regularny transport zbiorowy w Unii Europejskiej na dystansie do 500 km będzie neutralny pod względem emisji CO²;
 - do 2030 r. będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu;
- w zakresie inteligentnej mobilności:
 - do 2030 r. wprowadzenie zintegrowanej sprzedaży biletów elektronicznych;
 - wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2021-2027, określa dla funduszy EFRR, EFS+, Funduszu Spójności oraz EFMRA następujące cele polityki:

- 1 – bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej;
- 2 – bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zero-emisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem oraz zrównoważonej mobilności miejskiej;
- 3 – lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności;
- 4 – Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca europejski filar praw socjalnych;
- 5 – Europa bliższa obywatelom dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów i inicjatyw lokalnych.

W ramach celu polityki nr 2 rozporządzenie wymienia w zakresach interwencji m.in. odnoszące się do transportu zbiorowego:

- 077 – Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu;
- 081 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego – umożliwiająca eksploatację taboru bezemisyjnego;
- 082 – Tabor czystego transportu miejskiego – bezemisyjny;
- 083 – Infrastruktura rowerowa;
- 084 – Cyfryzacja transportu miejskiego;

- 085 – Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję gazów cieplarnianych: transport miejski;
- 086 – Infrastruktura paliw alternatywnych.

Fundusze będą prowadzić do wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Europy. Zasadami horyzontalnymi są: poszanowanie praw podstawowych, przestrzeganie Karty praw podstawowych UE, wdrażanie i stosowanie Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, zapewnienie równości mężczyzn i kobiet, zapobieganie dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.

Przydzielanie pomocy ze środków europejskich przekazywane będzie w ramach zawartej umowy partnerstwa.

Wspieranie rozwoju terytorialnego odbywać się będzie w podobny sposób, jak w okresie finansowania 2014-2020, tj. poprzez zintegrowane inwestycje terytorialne, rozwój lokalny kierowany przez społeczność oraz inne narzędzia wspierające opracowane przez państwo członkowskie, na podstawie przyjętych strategii terytorialnych i rozwoju lokalnego.

Z kolei Fundusz Sprawiedliwej Transformacji będzie wspierał realizację celu szczegółowego, jakim jest umożliwienie regionom i ludności łagodzenia skutków transformacji – wpływających na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko – w kierunku osiągnięcia celów Unii na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz w kierunku neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do 2050 r. w oparciu o porozumienie paryskie.

Strategię wykorzystania funduszy europejskich w Polsce w ramach polityki spójności określa Umowa Partnerstwa.

„Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”³, obejmuje działania realizowane w ramach wszystkich pięciu celów polityki spójności Unii Europejskiej oraz cel dodatkowy – w postaci łagodzenia wpływu na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko skutków transformacji dla osiągnięcia wyznaczonych celów na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz neutralnej dla klimatu gospodarki w 2050 r.

W ramach celu CP2 – „Bardziej przyjazna dla środowiska Europa” celem strategicznym jest budowa niskoemisyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym, w ramach którego wymieniono osiem obszarów. Obszar transport niskoemisyjny i mobilność miejska obejmować ma działania realizowane w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Zakresem wsparcia w ramach tego celu i obszaru objęte mają być m.in.:

- systemy nisko- i zeroemisyjnego transportu kołowego (ekologicznie czyste pojazdy);

³ https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa_Partnersstwa_na_lata_2021_2021.pdf, dostęp: 30.04.2024 r.

- cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS dla transportu publicznego);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (w tym strefy wolne od ruchu, drogi i pasy rowerowe, sieci tras rowerowych, infrastruktura rowerowa, możliwie bezkolizyjne trasy piesze);
- integracja transportu zbiorowego i nowe sposoby przemieszczania się (integracja taryfowa, systemy biletowe, systemy współdzielenia, rozwój innowacyjnych środków transportu);
- rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych komunikacji publicznej;
- przygotowywanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Działania realizowane będą przez miasta oraz w ramach ich obszarów funkcjonalnych, z preferencją posiadających plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Oczekiwany rezultatami celu CP2 będą: zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach, poprawa dostępności transportowej realizowana komunikacją zbiorową, wzrost liczby taboru nisko- i zeroemisyjnego w strukturze floty operatorów i wzrost gęstości tras rowerowych w miastach.

W ramach celu CP3 – „Lepiej połączona Europa”, wymieniono natomiast obszar – poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów.

Wsparcie w ramach tego obszaru obejmie m.in. działania w zakresach:

- infrastruktury do obsługi pasażerów przewozów wewnątrzwojewódzkich, wewnątrzpowiatowych i wewnątrzgminnych;
- rozbudowa infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych;
- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego, w tym pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego, unowocześnienie taboru i infrastruktury, dostosowanie obiektów i pojazdów do obsługi osób o ograniczonej mobilności, w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi lub regionalnymi centrami wzrostu;
- integrację i promocję różnych form transportu, w tym rozwój węzłów przesiadkowych, w szczególności integrujących z transportem szynowym, rozwój parkingów P&R;
- rozwój infrastruktury dla niezmotoryzowanych i ich ochrona poprzez: tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, uzupełnianie braków w infrastrukturze wzdłuż dróg oraz w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych oraz służących skomunikowaniu z węzłami komunikacyjnymi i innymi środkami transportu;
- wsparcie rozwoju nowych rodzajów zrównoważonego transportu zbiorowego (transport na żądanie oraz promocja nisko i zeroemisyjnego transportu zbiorowego i indywidualnego).

Oczekiwany rezultatami realizacji celu CP3 będą m.in.: zmniejszenie dysproporcji w dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa, w tym poprzez przeniesienie części potoków pasażerskich na publiczny transport zbiorowy i inne środki zrównoważonego transportu, rozwój skomunikowania

pieszo-rowerowego, zwiększenie bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu, wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, w tym jego przywracanie.

Instrumentami realizacji Umowy Partnerstwa będą krajowe i regionalne programy, które wraz z Umową stworzą spójny system dokumentów programowych polityki spójności w perspektywie 2021-2027 w Polsce. W województwie łódzkim jest to „Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027”.

„Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”⁴ jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i jest narzędziem do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny. Określa niezbędne działania i instrumenty wdrażania. Celem głównym Strategii jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Celem szczegółowym III jest „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. W ramach tego celu wymieniono trzy cele polityki regionalnej, a wśród nich „Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów”, którego realizacja powinna spowodować zwiększenie dostępności transportowej i poprawę mobilności mieszkańców.

W ramach kierunków interwencji wymieniono „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”; kierunek ten odwołuje się do dokumentu „Krajowa Polityka Miejska 2023”. Wśród działań zmierzających do poprawy warunków rozwojowych miast wskazano:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich i związanych z poprawą jakości powietrza;
- realizację strategii zrównoważonej mobilności miejskiej, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi kompleksowych programów rozbudowy infrastruktury systemów transportu publicznego.

W ramach obszaru transportu jako kierunek interwencji dokument wymienia „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”. Wśród działań wymieniono natomiast:

- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, integrację biletową pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego;
- przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz budowę systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych;

⁴ *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24.02.2017 r., M. P. z 2017 r., poz. 260.

- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego; promocję ruchu rowerowego i pieszego;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

„Krajowa Polityka Miejska 2030”⁵ jest celowym dokumentem ukierunkowanym na rozwój miast i ich obszarów funkcjonalnych. Istotą prowadzenia krajowej polityki miejskiej jest stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju i polepszania jakości życia mieszkańców.

Krajowa Polityka Miejska przyjęła sześć celów, wpisujących się w wizję długofalowego rozwoju miast:

- miasto kompaktowe – rozwijające się w sposób zrównoważony z racjonalnym wykorzystaniem przestrzeni i zasobów;
- miasto zielone – przeciwdziałające skutkom kryzysu klimatycznego, z odbudowanymi ekosystemami i zwiększeniem terenów zielonych;
- miasto produktywne – o zdywersyfikowanej gospodarce;
- miasto cyfrowe – wykorzystujące proces transformacji cyfrowej dla wzmacniania relacji z mieszkańcami i przedsiębiorcami;
- miasto dostępne – z równymi szansami i dla wszystkich mieszkańców;
- miasto sprawne – skutecznie zarządzane i współpracujące z uczestnikami procesów rozwoju.

Dokument określa jedenaście wyzwań dla miast, w tym w szczególności wyzwania:

- V – poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach;
- VI – zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych;
- VII – poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ramach wyzwania V jednym z proponowanych rozwiązań jest „Niwelowanie głównych źródeł niskiej emisji w transporcie (ograniczenie ruchu samochodowego)”. Wśród działań w projekcie dokumentu wymienia się, poza stworzeniem z transportu publicznego atrakcyjnej alternatywy wobec indywidualnej motoryzacji oraz poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego, ograniczanie ruchu samochodowego w kluczowych obszarach miast. Rozwiązanie to wprowadzane będzie poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego, ograniczenie możliwości rejestracji pojazdów bez wyznaczonych miejsc parkingowych, wzrost udziału pojazdów elektrycznych w ruchu miejskim i ustanawianie stref czystego transportu.

⁵ Krajowa Polityka Miejska 2030 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 14.06.2022 r., M. P. z 2022 r. poz. 746.

W ramach wyzwania VI zaproponowano kierunki działań:

- A – w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego;
- B – wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego;
- C – w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych;
- D – organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki;
- E – na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego i rowerowego;
- F – na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności;
- G – na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu, gazów cieplarnianych);
- H – na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

W ramach pierwszego z działań dokument proponuje m.in. rozszerzenie możliwości tworzenia związków jednostek samorządu terytorialnego o województwa, rozszerzenie współpracy miast z jednostkami obszaru funkcjonalnego, w tym budowę parkingów P&R.

W ramach drugiego z działań proponuje się m.in. planowanie z uwzględnieniem planów zrównoważonej mobilności (SUMP), integrację SUMP z planami transportowymi i zwiększenie liczby węzłów przesiadkowych.

Do działań informacyjnych i digitalizacji zaliczono instrumenty zarządzania transportem i informacji dla pasażerów, standaryzację wymiany danych pomiędzy systemami, wdrażanie urządzeń zliczających pasażerów, rozszerzenie statystyki GUS o mobilność oraz cyfryzację transportu.

Z kolei działania wspierania najlepszych praktyk to m.in. promowanie SUMP oraz stworzenie katalogu wzorcowych rozwiązań mikromobilności w przestrzeni miejskiej.

Działania na rzecz wzrostu ruchu pieszego i rowerowego obejmują zmiany w prawodawstwie, upowszechnienie kontraruchu, wsparcie samorządów w realizacji inwestycji dla ruchu pieszego i rowerowego oraz edukację w szkołach.

W zakresie ograniczania uciążliwości środowiskowej transportu samochodowego dokument proponuje m.in. kontynuowanie wymiany floty transportu publicznego na nisko- i zeroemisyjny oraz ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach ostatniego z kierunków działań proponowane jest uelastycznienie funkcjonowania stref parkowania, tworzenie stref uspokojonego ruchu w gminach, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast, umożliwienie finansowania przez inwestorów – zamiast miejsc parkingowych – transportu publicznego, i umożliwienie realizacji inwestycji transportowych przez miasta poza ich granicami, np. w postaci budowy parkingów P&R.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”⁶ wymienia siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym adaptację do zmian klimatu, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Jako problemy wymieniono m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej i brak zintegrowanej przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

Strategia określa cel główny i cele szczegółowe polityki regionalnej. Dokument określa podstawowe zasady polityki regionalnej jako: subsydiarności, zintegrowanego podejścia terytorialnego, partnerstwa i współpracy, koncentracji terytorialnej i tematycznej, podejmowania decyzji w oparciu o dowody, warunkowości zrównoważonego inwestowania.

Strategia definiuje trzy cele szczegółowe, a w ramach nich kierunki działań. Cel szczegółowy nr 1 – „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” nakierowany jest na takie obszary strategicznej interwencji jak: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz wschodnią Polskę.

W ramach tego celu określono kierunek działań nr 1.5 – „Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów”, dotyczący także infrastruktury transportowej. Jako działania w ramach tego celu wymieniono m.in.:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich związanych z poprawą jakości powietrza oraz adaptacją do zmian klimatu obszarów miejskich, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi wykorzystania OZE i ochroną środowiska naturalnego;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany dla osób starszych i osób z niepełnosprawnościami;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniającego jakość połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem i ważnymi sąsiadującymi ośrodkami.

Cel szczegółowy nr 3 – „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie” ukierunkowany jest na współpracę samorządów wojewódzkich z samorządami dużych miast i wykorzystanie ich doświadczenia do współpracy i powiązań z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Jako pożądany obszar takiego współdziałania dokument wymienia m.in. kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego transportu publicznego (multimodalnego). Jednym z kierunków interwencji jest „Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym”, w ramach którego wiodącą rolę przyznaje się samorządowi

⁶ „Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 7.01.2021 r., www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego, dostęp: 30.04.2024 r.

województwa, a jako narzędzia polityki proponuje się porozumienia terytorialne i strategie rozwoju ponadlokalnego.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”⁷ określa działania równoważenia mobilności miejskiej realizowane poprzez przedsięwzięcia z zakresu polityki przestrzennej. Koncepcja definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

- 1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
- 2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
- 3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Jako kierunek działań w ramach ostatniego z celów, w Koncepcji wymienia się „zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu”, a w ramach tego kierunku – następujące działania:

- zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym środowiskowych;
- poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, w tym rozwój transportu szynowego i szybkiego autobusu;
- utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, w tym na obszarach aglomeracyjnych dla pasażerskiego transportu publicznego.

Aktualnie w opracowaniu jest dokument „Koncepcja rozwoju kraju 2050”.

W „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”⁸ określa się jako misję nakreślenie kierunków rozwoju transportu – aby etapowo do 2030 r. możliwe było zwiększenie dostępności transportowej, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Celem głównym Strategii jest „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”.

Dokument wymienia następujące kierunki interwencji:

- 1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;

⁷ *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 r.* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r., poz. 252).

⁸ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

- 2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- 3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- 4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- 5. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- 6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Jako priorytet usprawnienia zarządzania transportem miejskim określono redukcję kongestii w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, m.in. poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich oraz promowanie łańcuchów ekomobilności – ruchu rowerowego i pieszego, a także promowanie wykorzystania transportu szynowego.

W kwestii rozwoju transportu miejskiego dokument przewiduje:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi w aspekcie przestrzennym, sieciowym, taryfowym i informacyjnym;
- promowanie tworzenia stref uspokojonego ruchu w centrach miast oraz rozwiązań dla logistyki transportu towarów;
- zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obrębie obszarów miejskich i aglomeracyjnych;
- stopniową wymianę taboru na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- wdrożenie wspólnego systemu informatycznego i telekomunikacyjnego dla wszystkich rodzajów transportu;
- upowszechnienie nowych form mobilności, w szczególności poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania i stref centralnych z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocję wspólnego podróżowania, promowanie nowoczesnej i proekologicznej polityki parkingowej oraz ruchu rowerowego i pieszego;
- promowanie rozwiązań zmniejszających popyt na transport.

W ramach kierunku nr 2 w obszarze pasażerskiego transportu kolejowego przewiduje się realizację projektu „Wspólny Bilet”, którego celem będzie umożliwienie pasażerom zakupu biletu na cały przejazd niezależnie od przewoźnika, docelowo zintegrowanego także z podsystemami regionalnymi i lokalnymi. Przewiduje się także włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny bilet”.

Strategia przewiduje wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w transporcie, takich jak np. rozwój elektronicznego systemu poboru opłat, mobility as a service, czy też pojazdy autonomiczne.

W ramach kierunku nr 3 Strategia przewiduje:

- stworzenie warunków do rozwoju transportu publicznego na terenie całego kraju, w tym poprzez system jego finansowania;
- koordynację zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie: województwo – powiat – gmina;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów zmotoryzowanym transportem indywidualnym;
- rozwijanie koncepcji „Wspólny Bilet”;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- promocję i rozwój ruchu rowerowego i pieszego.

W dokumencie wskazano, że wsparcie udzielane będzie m.in. dla:

- rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności;
- wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, transportu zbiorowego;
- systemów współdzielenia pojazdów;

przy jednoczesnym ograniczaniu używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym.

W dokumencie przewiduje się szereg działań promocyjnych dotyczących w szczególności:

- elektryfikacji transportu drogowego;
- niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii;
- wykorzystania samochodów elektrycznych oraz przygotowanie do sukcesywnego wdrażania pojazdów autonomicznych;
- tworzenia stref ograniczonej emisji transportu.

Działaniem wymienionym w ramach tego kierunku jest także zmniejszenie kongestii transportu, które ma być realizowane poprzez zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób, wydzielanie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego, budowę systemów parkowania P&R i B&R, zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, promocję ruchu pieszego i rowerowego oraz rozbudowę łańcuchów ekomobilności.

„Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości”⁹ jako cele wskazuje:

- stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków;
- rozwój przemysłu elektromobilności;
- stabilizację sieci elektroenergetycznej.

⁹ *Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości* przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r., www.gov.pl/web/klimat/elektromobilnosc, dostęp: 30.04.2024 r.

Realizacja planu przebiegać ma w trzech etapach, z których obecnie realizowany jest ostatni – stopniowego wycofywania instrumentów wsparcia.

„Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności”¹⁰ jest dokumentem programowym stanowiącym podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility). Dokument oparty jest na Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. – ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. UE L 57 z 18.02.2021 r.).

Środki pozyskane w ramach Planu przeznaczone będą na przedsięwzięcia związane z transformacją klimatyczną i cyfryzacją, w szczególności na inwestycje w:

- transport szynowy w miastach;
- regionalny pasażerski tabor kolejowy.

Proponowane działania wymienione w tym dokumencie są zgodne z zapisami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Samorządy otrzymają wsparcie m.in. w zakresie inwestycji w rozbudowę infrastruktury i w środki transportu zapewniające czyste środowisko, w szczególności w nisko- i zeroemisyjny tabor autobusowy, pasażerski tabor kolejowy.

Jednym z celów szczegółowych planu jest zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Oczekiwanymi rezultatami są m.in.:

- zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM_{2,5} i PM₁₀);
- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół sześciu komponentów:

- A. Odporność i konkurencyjność gospodarki;
- B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności;
- C. Transformacja cyfrowa;
- D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia;
- E. Zieloną, inteligentną mobilność;
- F. Poprawa jakości instytucji i warunków realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

W ramach każdego z komponentów określono cel, cele szczegółowe reformy i inwestycje.

Cel komponentu E to „Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa”.

¹⁰ www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/krajowy-plan-odbudowy/o-kpo/, dostęp: 30.04.2024 r.

W ramach tego celu określono cele szczegółowe:

- E1 – „Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”, a w nim reformę „E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”;
- E2 – „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, a w nim reformy: „E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” oraz „E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu”.

W ramach reformy E1.1 określono m.in. inwestycje „E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”, którego celem jest zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi oraz rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.

Dokument przewiduje wprowadzenie ustawowego obowiązku wymiany autobusów na elektryczne i wodorowe w miastach pow. 100 tys. mieszkańców (od 2025 r. każdy przetarg w takich miastach powinien dotyczyć autobusów elektrycznych lub wodorowych). Przewiduje także dwukrotne zwiększenie liczby pojazdów o zerowej emisji do 2026 r., a jednocześnie wsparcie zakupu 579 autobusów zero- i niskoemisyjnych dla obszarów pozamiejskich.

Dokument przewiduje również utrzymanie wsparcia z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zakłada także wprowadzenie opłaty rejestracyjnej i podatku od posiadania pojazdu – uzależnionych od ich emisyjności.

Plan przewiduje, że wsparcie będzie udzielane także dla opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie opolskim, powiecie nyskim i w gminie Nysa

„Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego Opolskie 2030”¹¹ opracowana została w trzech scenariuszach rozwoju: dynamicznego rozwoju, unikania zapaści oraz ograniczonych środków publicznych. Dokument określa wizję rozwoju w wymiarach: społeczno-gospodarczym i przestrzennym, a także trzy cele strategiczne i jednaście celów operacyjnych, a w ramach tych celów kierunki działań.

Cele strategiczne określono dla trzech obszarów: człowiek i relacje, środowisko i rozwój oraz silna gospodarka. W szczególności cel strategiczny „2. Środowisko i rozwój – Środowisko odporne na zmiany klimatyczne i sprzyjające rozwojowi” obejmuje zagadnienia zrównoważonego rozwoju.

Wśród jedenastu celów operacyjnych dwa odnoszą się do problematyki mobilności i transportu publicznego. W ramach celu operacyjnego „Opolskie zeroemisyjne” przewidziano trzy kierunki działań, w tym kierunek „obniżenie emisyjności gospodarki”. Kierunek ten obejmuje m.in. wspieranie rozwoju

¹¹ Strategia przyjęta uchwałą nr XXXIV/355/2021 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 4 października 2021 r.

nowoczesnych i proekologicznych rozwiązań w zakresie transportu publicznego i współdzielonego oraz poprawę efektywności pojazdów i wsparcie rozwoju inteligentnej mobilności.

W ramach celu operacyjnego „Region dostępny komunikacyjnie” przewidziano także trzy kierunki działań, w tym kierunek „rozwój transportu zintegrowanego i zrównoważonej mobilności”. Kierunek ten obejmuje działania służące rozwojowi sieci transportu publicznego i przeciwdziałaniu zjawisku wykluczenia komunikacyjnego. W szczególności działania obejmujące budowę węzłów przesiadkowych (P&R i B&R); opracowania zintegrowanych rozkładów jazdy, integrację taryfowo-biletową. W ramach tego kierunku przewidziano także działania zmierzające do utworzenia kompleksowego systemu informacji pasażerskiej, rozwoju systemów zarządzania ruchem i systemów smart city, rozwój sieci dróg rowerowych z budową infrastruktury przyjaznej rowerzystom oraz wspieranie alternatywnych form transportu.

W wymiarze przestrzennym Strategia wyznacza pięć obszarów strategicznej interwencji (OSI), w tym OSI Subregion południowy – obejmujący Nysę i Otmuchów. Oferowane wsparcie dla OSI Strategia przewiduje w ramach instrumentów ZIT oraz Innych Instrumentów Terytorialnych (IIT).

Jednocześnie dokument uwzględnia zaliczenie Nysy do: OSI Miasta średniej wielkości tracące funkcje społeczno-gospodarcze, a Otmuchowa do: OSI Obszary zagrożone trwałą marginalizacją.

Jako szanse rozwojowe dla OSI Subregion południowy określono transgraniczne położenie, rozwój współpracy w ramach Euroregionów oraz większe wykorzystanie walorów turystycznych. Jako zagrożone trwałą marginalizacją w tym subregionie są dwa największe miasta – Nysa i Prudnik.

Program „Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027”¹² zawiera priorytety interwencji dotyczące wykorzystania środków pomocowych Unii Europejskiej z horyzontu finansowania 2021-2027.

Priorytet nr 3 „Fundusze europejskie na zrównoważony transport miejski opolskiego” dotyczy realizacji celu „viii. Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej” i przeznaczone są dla miast i ich obszarów funkcjonalnych. Środki pomocowe skierowane będą przede wszystkim na zakup bezemisyjnego i niskoemisyjnego taboru autobusowego – ekologicznie czystych pojazdów oraz rozbudowę infrastruktury transportu publicznego, w tym punkty/stacje ładowania/tankowania pojazdów elektrycznych i wodorowych. Poza tym dofinansowane będą przedsięwzięcia:

- centra przesiadkowe;
- obiekty P&R i B&R;
- inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast;
- drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe z infrastrukturą towarzyszącą;
- przystanki, wysepki i inna infrastruktura punktowa publicznego transportu miejskiego;

¹² <https://rpo.opolskie.pl/?p=50019>, dostęp: 30.04.2024 r.

- zaplecza techniczne do obsługi taboru, modernizację zajezdni autobusowych wraz z infrastrukturą do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych – jako element projektu dot. zakupu taboru autobusowego;
- inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego (np. buspasy, nadanie priorytetów transportowi publicznemu);
- budowa, rozbudowa systemów zarządzania ruchem (ITS);
- energooszczędne oświetlenie uliczne i drogowe – jako element projektu;
- budowa i rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów bezemisyjnych;
- działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne;
- przygotowanie i aktualizacja planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

Dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców wymagane będzie opracowanie strategii ZIT lub IIT.

Priorytet nr 4 „Fundusze europejskie na rzecz spójności komunikacyjnej opolskiego” związane są z realizacją celu „ii. Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej” i przeznaczone są przede wszystkim na poprawę dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do infrastruktury sieciowej i węzłowej TEN-T oraz na poprawę zrównoważonej mobilności na szczeblu regionalnym i lokalnym. Poza budową dróg i obwodnic dofinansowane będą przedsięwzięcia:

- zakup taboru kolejowego, dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- zakup pojazdów „czystych” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE;
- infrastrukturę transportu publicznego, taką jak np. przystanki autobusowe i kolejowe, zatoki autobusowe, zajezdnie autobusowe, węzły przesiadkowe oraz infrastruktura do ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych;
- obiekty P&R;
- budowę i rozbudowę infrastruktury ładowania i tankowania indywidualnych pojazdów zeroemisyjnych;
- infrastrukturę dla użytkowników niezmotoryzowanych, taka jak np. drogi rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, czy ścieżki dla pieszych, m.in. połączenia pierwszej/ostatniej mili z transportem publicznym wraz z infrastrukturą towarzyszącą jako element projektu;
- infrastrukturę mającą na celu poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu.

„Strategia Rozwoju Subregionu Południowego na lata 2021-2030”¹³ określa misję i wizję dla regionu cele strategiczne w wymiarach: społecznym, gospodarczym i terytorialnym oraz kierunki działań.

Strategia jako słabe strony regionu wskazuje m.in. brak pełnego zintegrowania systemu transportowego oraz emisję zanieczyszczeń związaną z dużym natężeniem ruchu wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

W ramach wymiaru gospodarczego celem strategicznym nr 5 jest „Spójny system transportowy i komunikacyjny na poziomie regionalnym”.

W ramach tego celu wymieniono trzy kierunki działania:

- 5.1. – Wzrost poziomu dostępności komunikacyjnej;
- 5.2. – Modernizacja, rozbudowa i budowa sieci dróg rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- 5.3. – Rozwój elektromobilności.

W ramach kierunku 5.1 wśród przewidywanych przedsięwzięć wymieniono w szczególności:

- rozwijanie wspólnej oferty transportu publicznego dostosowanego do potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami;
- dostosowanie godzin i częstotliwości kursów autobusów do potrzeb mieszkańców;
- budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- integrację różnych form transportu, zwłaszcza publicznego.

W ramach kierunku 5.2 wymieniono m.in. przedsięwzięcia dotyczące budowy i modernizacji dróg rowerowych, utworzenie punktów obsługi rowerzystów oraz montaż punktów naprawczych i serwisowych do obsługi rowerów.

Kierunek działań 5.3 obejmuje przedsięwzięcia:

- opracowanie planów rozwoju elektromobilności;
- montaż punktów ładowania samochodów elektrycznych;
- wymianę floty samochodów samorządowych na elektryczne;
- promocję odnawialnych źródeł energii.

W ramach wymiaru przestrzennego celem strategicznym nr 6 jest „Adaptacja do zmian klimatu i poprawa stanu środowiska naturalnego przy jednoczesnym ograniczeniu antropopresji”.

W ramach tego celu kierunkiem działania jest w szczególności „6.1. Poprawa jakości powietrza”, a wymienionymi w nim przedsięwzięciami m.in.:

- prowadzenie działań promujących komunikację zbiorową w celu ograniczenia zanieczyszczeń pochodzących z nadmiernego ruchu samochodowego;

¹³ <https://nysa.eu/wp-content/uploads/2022/12/Strategia-Rozwoju-Subregionu-Poludniowego.pdf>, dostęp: 30.04.2024 r.

- promowanie i rozwijanie alternatywnych dla samochodu osobowego środków transportu indywidualnego;
- rozwój systemu wsparcia dla wdrażania elektromobilności.

„Strategia Innych Instrumentów Terytorialnych Subregionu Południowego na lata 2021-2030”¹⁴ bazuje na tych samych wymiarach i celach strategicznych co Strategia Rozwoju Subregionu Południowego na lata 2021-2030.

W ramach celu strategicznego 5.1 wymieniono w dokumencie dwa cele operacyjne:

- CO 9. – Realizacja strategii transportowej promującej ekologiczne i efektywne rozwiązania komunikacyjne;
- CO 10. – Opolskie na rowery do centrów usług i miejsc pracy.

Powyższe cele operacyjne są elementem realizacji działań „3.1. Mobilność miejska” oraz „4.2. Mobilność mieszkańców” Programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027.

Strategia IIT wskazuje listę typów projektów.

W ramach celu operacyjnego nr 9 dla poddziałania „3.1. Mobilność miejska” wymieniono wszystkie przedsięwzięcia w ramach priorytetu nr 3 programu „Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027”.

W ramach tego celu operacyjnego (nr 9) dla poddziałania „4.2. Mobilność mieszkańców” wymieniono przedsięwzięcia zgodne z priorytetem nr 4 programu „Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027”, z wyłączeniem kolei.

W dokumencie wymieniono ponadto projekty komplementarne, dla obszaru Nysy i Otmuchowa nie dotyczą one jednak mobilności i elektromobilności.

Dokument zawiera Załącznik nr 1 pn. „Uwarunkowania transportowe i komunikacyjne Subregionu Południowego”.

W Załączniku określono dwa cele strategiczne:

- dla wymiaru transportu publicznego – 1. Konkurencyjny i innowacyjny system transportu publicznego;
- dla wymiaru sieci połączeń transportowych – 2. Integracja sektorów transportu i komunikacji na obszarze Subregionu Południowego.

W ramach celu strategicznego 1. wyznaczono cztery cele szczegółowe:

- 1.1. – Budowa i modernizacja infrastruktury transportu publicznego.
- 1.2. – Zintegrowana infrastruktura parkingowo-przesiadkowa.
- 1.3. – Atrakcyjny transport publiczny.
- 1.4. – Cyfryzacja w transporcie publicznym.

¹⁴ https://nysa.eu/wp-content/uploads/2023/09/Strategia-IIT_04.09.pdf, dostęp: 30.04.2024 r.

W ramach celu strategicznego 2. wyznaczono sześć celów szczegółowych, w tym:

- 2.1. – Tworzenie instytucjonalnych struktur wspierających integrację różnych sektorów transportowych.
- 2.2. – Rozwinięcie i budowa infrastruktury wspierającej transport rowerowy oraz wykorzystywanie pojazdów dojazdowych (UTO).
- 2.5. – Rozwój elektromobilności.

Jako kluczowe aspekty wskazano w Załączniku m.in.: integrację różnych sektorów transportu i komunikacji, rozwój oferty transportu publicznego, konieczność rozwoju elektromobilności oraz rozwój systemu tras rowerowych.

Wśród najważniejszych działań objętych instrumentem ITT Załącznik wymienia w szczególności zakup taboru autobusowego dla PKS w Nysie sp. z o.o.

„Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2014-2023”¹⁵ określa wizję, misję, cztery priorytety oraz w ramach każdego z priorytetów cele strategiczne dla gminy.

Priorytetem nr 2 jest „Silny kapitał ludzki i społeczny”, a jednym z celów strategicznych „2.2. Aktywizacja kapitału społecznego”. Wśród celów operacyjnych celu strategicznego 2.2 wymieniono „2.2.1. Dalszy rozwój i poprawa dostępności wysokiej jakości usług publicznych i świadczonych w interesie ogólnym dla mieszkańców”. Jednym z działań dla realizacji tego celu operacyjnego jest:

- 3. – Rozwój funkcjonalnych usług transportu publicznego:
 - a. – podniesienie jakości i oferty usług transportu publicznego z uwzględnieniem gospodarki niskoemisyjnej;
 - b. – wprowadzenie alternatywnych usług transportowych.

Priorytetem nr 3 jest „Nowoczesna infrastruktura i chronione środowisko”.

Jednym z dwóch celów strategicznych w ramach tego priorytetu jest „3.1. Zapewnienie na terenie gminy wysokiej jakości infrastruktury technicznej i społecznej”, w ramach którego za jeden z kluczowych obszarów dokument uznaje – zapewnienie dobrej dostępności komunikacyjnej i wysokiej jakości infrastruktury drogowej, za co odpowiedzialny jest cel operacyjny „3.1.1. Poprawa dostępności komunikacyjnej w skali lokalnej i ponadlokalnej oraz rozwój infrastruktury drogowej na terenie gminy”.

Kolejnym celem operacyjnym jest „3.1.2. Rozwój i zapewnienie infrastruktury komunalnej o wysokiej jakości i dostępności na potrzeby mieszkańców i gospodarki”. W ramach tego celu jednym z działań jest „4. Rozwój infrastruktury kulturalnej i rekreacyjno-sportowej”, obejmujące m.in. budowę i rozbudowę ścieżek rowerowych i rowerowych połączeń pomiędzy miastem a sołectwami.

Przedstawione w dokumencie działania w ramach celu operacyjnego 3.1.1. dotyczą budowy i modernizacji dróg i infrastruktury parkingowej oraz wspieranie działań mających na celu zwiększenie dostępności komunikacyjnej kolejowej i drogowej.

¹⁵ Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2014-2023.

Priorytetem nr 4 jest „Atrakcyjna przestrzeń miejska i obszarów wiejskich”, w którym celem strategicznym jest m.in. „4.1. Poprawa ładu przestrzennego i efektywnego wykorzystania przestrzeni miejskiej w Nysie”, dla którego jednym z celów operacyjnych jest z kolei „4.1.1 Rewitalizacja Nysy jako przestrzeni miejskiej przyjaznej do życia i wypoczynku”. Działaniem ujętym w ramach tego celu jest natomiast „3. Realizacja zadań na rzecz poprawy bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców” obejmująca w szczególności rozbudowę infrastruktury parkingowej, budowę i modernizację chodników, rozwój sieci miejskich tras rowerowych.

Kolejnym celem strategicznym w ramach tego priorytetu jest „4.2. Rozwój przestrzenny obszarów wiejskich gminy Nysa jako funkcjonalnego zaplecza dla miasta”. W ramach tego celu strategicznego wymieniono cel operacyjny „4.2.3. Wzmacnianie przestrzennych powiązań pomiędzy obszarami wiejskimi a miastem”, a w nim działanie „1. Polityka przybliżania obszarów wiejskich do miasta” obejmujące m.in. monitoring i weryfikację potrzeb w zakresie usług transportu publicznego oraz budowanie sieci tras rowerowych integrujących miasto i obszary wiejskie.

Kolejnym celem strategicznym w ramach tego priorytetu jest „4.3. Rozwój przestrzenny gminy Nysa dzięki współpracy terytorialnej”, w ramach którego wymieniono cel operacyjny „4.3.1. Tworzenie powiązań pomiędzy Nysą a otaczającym ją obszarem funkcjonalnym”, a w nim z kolei działanie „1. Rozwój połączeń komunikacyjnych w ramach subregionu Nyskiego” obejmujące m.in. wspieranie rozwoju zintegrowanego systemu subregionalnego transportu zbiorowego.

„Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030”¹⁶ określa misję i wizję rozwoju transportu w obszarze oraz cel główny i cele strategiczne.

Celem strategicznym nr 1 jest „Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN”. W ramach tego celu określono jako kierunki działań:

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

W dokumencie wymieniono planowane przedsięwzięcia dla poszczególnych gmin. Dla Gminy Nysa są to:

- budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie;
- budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.

¹⁶ Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.

Dla Gminy Otmuchów wymieniono natomiast:

- ujednoczenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników;
- przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego w Otmuchowie w celu przywrócenia jego pierwotnej funkcji; remont zatok oraz przystanków autobusowych;
- budowa zatok oraz przystanków autobusowych.

Dokument zwraca także artykułowaną przez mieszkańców potrzebę zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów, przywrócenie transportu kolejowego oraz utworzenie serwisu internetowego integrującego wszystkich przewoźników i operatorów.

„Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Nysa”¹⁷ wyznacza trzy cele strategiczne oraz dwa cele operacyjne.

Celem strategicznym nr 1 jest:

- „CS.1 – Osiągnięcie do 2028 r. 30% udziału autobusów elektrycznych w taborze transportu publicznego”.

Celem strategicznym nr 2 jest:

- „CS.2 – Osiągnięcie do 2025 r. min. 30% udziału pojazdów elektrycznych służących we flocie pojazdów Urzędu Miejskiego oraz pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów wykorzystywanych przy wykonywaniu zadań publicznych gminy”.

Zaś celem strategicznym nr 3 jest:

- „CS.3 – Rozwój infrastruktury umożliwiającej korzystanie w transporcie z pojazdów o napędzie zeroemisyjnym”.

Celami operacyjnymi są: „CO.1 Wzbudzenie zainteresowania społecznego elektromobilnością oraz podniesienie świadomości ekologicznej w celu indukcji zmian w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców, przyjaznych dla środowiska naturalnego i tkanki miejskiej” oraz „CO.2 Promocja elektromobilności i kontynuacja działania zespołu d.s. wdrażania elektromobilności, jako komórki koordynującej”.

Dokument określa także dodatkowe priorytetowe obszary rozwoju takie jak:

- rozwój transportu rowerowego jako transportu zeroemisyjnego;
- utworzenie centrum przesiadkowego;
- nadanie priorytetu transportowi zbiorowemu i zwiększenie jego atrakcyjności, m.in. poprzez wprowadzenie dynamicznej informacji pasażerskiej;
- dostosowanie transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- działania promocyjno-edukacyjne;

¹⁷ Strategia przyjęta uchwałą nr XXV/413/20 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 3 lipca 2020 r.

- stworzenie systemu zachęt dla użytkowników pojazdów zeroemisyjnych, np. poprzez możliwość bezpłatnego parkowania, udostępnienie wjazdu do strefy czystego transportu, stwarzanie możliwości wypożyczenia pojazdów elektrycznych.

W przyjętym w dokumencie harmonogramie przyjęto realizację celu CS.1 poprzez zakup 4 autobusów elektrycznych klasy maxi w latach 2020-2021, w rzeczywistości zakupiono tylko 2 autobusy zeroemisyjne. Zrealizowane zostało natomiast centrum przesiadkowe przy dworcu kolejowo-autobusowym w Nysie.

„Program Rewitalizacji Gminy Nysa”¹⁸ obejmuje zamieszkały obszar centrum miasta Nysa (obszar A2) oraz niezamieszkałe obszary w Nysie – przemysłowy (po FSD), rekreacji i wypoczynku przy ul. Ujejskiego i forty. Wyznaczone cele i kierunki działań rewitalizacyjnych nie odnoszą się do transportu publicznego, mobilności i elektromobilności.

„Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Nysa. Aktualizacja”¹⁹ jako główne kierunki działań w sektorze transportu wskazuje m.in. rozbudowę i usprawnienie systemu komunikacji publicznej oraz wymianę taboru autobusowego na pojazdy spełniające bardziej rygorystyczne normy środowiskowe.

Dla sektora transportu wymieniono w dokumencie działania w zakresie:

- przebudowy, rozbudowy i modernizacji ulic, skrzyżowań i chodników;
- budowy ścieżek rowerowych;
- zakupu pojazdów niskoemisyjnych.

Aktualizacja Planu wymienia wśród zadań w sektorze transportu pozycje:

- nr 8 – Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP i PKS w Nysie, w tym parkingów P&R i B&R;
- nr 9 – Stacja ładowania pojazdów elektrycznych;
- nr 10 – Zrównoważony transport publiczny łączący miasto i obszar funkcjonalnego Subregionu Południowego (5-10 autobusów niskoemisyjnych EURO VI i zeroemisyjnych ze stacjami ładowania, parkingi P&R i B&R);
- nr 11 – Budowa, modernizacja infrastruktury ścieżek rowerowych na terenie Gminy Nysa Subregionu Południowego;
- nr 12 – Zakup 5 autobusów bezemisyjnych (elektrycznych) wraz z ładowarkami dla Miejskiego Zakładu Komunikacji w Nysie Sp. z o.o.

W obszarze międzysektorowym Aktualizacja Planu przewiduje ponadto działania edukacyjne, w tym organizacja akcji społecznych związanych z ograniczeniem emisji, efektywnością energetyczną oraz wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii.

¹⁸ Program przyjęty uchwałą nr XXXII/481/17 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 30 stycznia 2017 r., zmienioną uchwałą nr LXXXII/1185/23 z dnia 20 listopada 2023 r.

¹⁹ Plan przyjęty uchwałą nr LXVI/972/22 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 30 listopada 2022 r.

„Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej na terenie gmin Nysa i Otmuchów”²⁰ opracowano dla trzech wariantów inwestycyjnych zakładających wprowadzenie do eksploatacji:

- autobusów spalinowych (uwzględniono już użytkowane dwa autobusy elektryczne);
- autobusów elektrycznych ładowanych plug-in i przez pantograf, plus 5 ładowarek dwustanowiskowych plug-in i 1 ładowarka pantografowa;
- autobusów wodorowych, plus stacja tankowania wodoru, w liczbie zapewniającej spełnienie wymogów ustawy o elektromobilności (2 istniejące plus 8 nowych, przy flocie 33 pojazdów).

Przeprowadzona analiza finansowa i społeczno-ekonomiczna wykazała brak korzyści ze stosowania pojazdów zeroemisyjnych, a zatem i brak obowiązku spełnienia wymogów określonego udziału taboru zeroemisyjnego we flocie eksploatowanych pojazdów.

W Analizie założono lokalizację punktów ładowania wyłącznie na obszarze zajezdni autobusowej MZK sp. z o.o. Nie wskazano natomiast linii komunikacyjnych przeznaczonych do obsługi taboru zeroemisyjnym, poza już obsługiwaną linią E.

Dokument wskazał na potrzebę aktualizacji planu transportowego w zakresie uwzględnienia w priorytetach zapewnienia potrzeb przewozowych, dla zwiększenia komfortu podróży transportem zbiorowym oraz zwiększenia atrakcyjności komunikacji autobusowej – wymiany eksploatowanego taboru przynajmniej na tabor niskoemisyjny (spełniający normę emisji spalin EURO VI) lub dalsze wprowadzanie do floty taboru zeroemisyjnego.

„Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020”²¹ określała wizję i misję rozwoju gminy oraz cele strategiczne.

W stosunku do problematyki mobilności wymieniono w ramach celu strategicznego „IV. Rozwój turystyki na bazie posiadanego potencjału i walorów przyrodniczych” w ramach kierunku działań „4. Tworzenie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej” wymieniono zadania dotyczące budowy i oznakowania ścieżek rowerowych i trasy pieszo-rowerowej.

Ponadto w ramach celu strategicznego „I. Modernizacja i rozwój miejscowego potencjału gospodarczego” wymieniono kierunek działań „6. Rozwój i modernizacja sieci dróg”, a nim zadania dotyczące poprawy jakości dróg, zapewnienia połączeń z planowanymi obiektami przemysłowymi oraz odciążenie układu komunikacyjnego miasta, w szczególności zabytkowego centrum.

W dokumencie w ramach celi strategicznego „II. Ochrona środowiska naturalnego” ujęto także kierunek działań „5. Promocja działań proekologicznych wśród mieszkańców gminy”.

²⁰ <http://bip.nysa.pl/?a=3960>, dostęp: 30.04.2024 r.

²¹ https://bip.otmuchow.pl/10120/Strategia_Rozwoju_Gminy_Otmuchow_na_Lata_2004-2020,
30.04.2024 r.

dostęp:
30.04.2024 r.

„Lokalny Program Rewitalizacji na lata 2016-2022. Gmina Otmuchów. Otmuchów, 2016 r. Aktualizacja marzec 2021 r.”²² dotyczy obszaru zdegradowanego obejmującego wybrane ulice Otmuchowa oraz Sarnowice.

Wśród wyznaczonych celów rewitalizacji wymieniono m.in. cel szczegółowy „4. Rozwój sieci chodników i ścieżek rowerowych wraz z zagospodarowaniem zieleni miejskiej”.

W ramach przedsięwzięć rewitalizacyjnych przewiduje się przebudowę obiektu byłego dworca autobusowego z zachowaniem jego funkcji oraz rewitalizację infrastruktury placów i dróg w centrum historycznym miasta, z poprawą dostępności komunikacyjnej.

2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne danego obszaru ma kluczowe znaczenie dla ewentualności występowania na nim potrzeb przewozowych w ramach transportu zbiorowego. Można przyjąć, że im obszar jest gęściej zaludniony i silniej zurbanizowany, tym takie zapotrzebowanie również będzie większe. Jest to jednak tylko ogólne założenie, ponieważ na potencjał przewozowy wpływa w praktyce dużo więcej czynników. Inną istotną determinantą występowania potrzeb przewozowych jest odległość między źródłem a celem podróży oraz obecność alternatywnych rozwiązań transportowych, pozwalających na przemieszczenie. Przykładowo, jeśli ktoś pracuje w odległości 600 metrów od swojego miejsca zamieszkania, można przyjąć, iż nawet w przypadku obszaru zurbanizowanego, potrzeba korzystania z środka transportu nie wystąpi wcale lub będzie to rower, a większość osób w podobnej sytuacji zdecyduje się na pokonanie tej odległości pieszo, gdyż zajmie ona około 10 minut, co należy uznać za akceptowalne.

Niezależnie od specyfiki różnego poziomu zurbanizowania obszarów, istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju publicznego transportu zbiorowego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatkowo skorelowana ze średnią długością podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta, przy czym istotnym jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnie narażone na kongestie ruchu;
- zagospodarowanie terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- obecność atrakcyjnych miejsc (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży niepieszych jego mieszkańców;

²² Program przyjęty uchwałą nr XXIV/250/2021 Rady Miejskiej w Otmuchowie z dnia 30 kwietnia 2021 r.

- nawet na obszarach gęsto zaludnionych, istnieje naturalne odejście od podróży pieszych i nierowerowych, jeżeli trasa jest łatwa, bezpieczna i względnie niedługa do pokonania pieszo lub rowerem (można przyjąć, że przejście piesze jest zazwyczaj akceptowane na długości do 1,5 km w miastach, a pokonanie trasy rowerem – do około 10 km), przy czym występuje zauważalna sezonowość wahań popytu na przejazdy rowerowe;
- wśród osób o wysokim statusie materialnym oraz wśród seniorów, akceptowalna do pieszego pokonania odległość wynosi przeważnie do kilkuset metrów, przy czym nie jest to regułą, ponieważ w obu z wymienionych grup coraz więcej osób przemieszcza się pieszo ze względu na chęć zachowania lepszej kondycji i zdrowia;
- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i rozmieszczenie funkcji mają wpływ na wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych.

Informacje ogólne o gminie Nysa i jej położeniu

Gmina Nysa położona jest w południowej Polsce, w województwie opolskim, na obszarze mezo-regionów: Niziny Śląskiej i Przedgórze Sudeckiego. Gmina leży w dorzeczu Odry, w zlewni Nysy Kłodzkiej. Na terenie gminy zlokalizowany jest jeden z trzech dużych zbiorników zaporowych województwa opolskiego – Jezioro Nyskie zwanego również Głębinowskim.

Gmina Nysa graniczy z następującymi gminami:

- Głuchołazy – od południa;
- Korfantów – od wschodu;
- Łambinowice – od północnego wschodu;
- Otmuchów – od zachodu;
- Pakosławice – od zachodu;
- Prudnik – od południowego wschodu.

Siedzibą gminy miejsko-wiejskiej jest miasto Nysa znajdujące się w centralnej części gminy, stanowiące ośrodek administracyjny gminy i powiatu. Większa część miasta leży na prawym brzegu Nysy Kłodzkiej, w tym w szczególności Śródmieście z najstarszą zabudową i rynkiem, z okalającym je układem ulic. Kolejne obszary zabudowy, głównie w kierunku południowym, stanowią strefy mieszkaniowo-usługowe, a następnie przemysłowe. Z kolei po północnej stronie rzeki Nysy Kłodzkiej zlokalizowane są strefy przemysłowe i mieszkaniowe wraz z terenami dawnego fortu.

W skład gminy, poza miastem Nysa wchodzi 26 sołectw – jednostek pomocniczych: Biała Nyska, Domaszkowice, Głębinów, Goświnowice, Hajduki Nyskie, Hanuszów, Iława, Jędrzychów, Kępnicza, Konradowa, Koperniki, Kubice, Lipowa, Morów, Niwnica, Podkamień, Przełęk, Radzikowice, Regulice, Rusocin, Sękowice, Siestrzechowice, Skorochołów, Wierzbicice, Wyszaków Śląski oraz Złotogłowice.

Według Banku Danych Lokalnych GUS, w dniu 31 grudnia 2023 r. powierzchnia gminy wynosiła 218 km² (w tym 28 km² przypadało na miasto Nysa), co stanowiło 17,8% powierzchni powiatu nyskiego i 2,3% powierzchni województwa opolskiego.

Układ drogowy gminy jest dobrze rozwinięty i wystarczający pod względem gęstości sieci komunikacyjnej. Położenie gminy w bliskiej odległości do granicy z Czechami, w pobliżu autostrady A4 oraz lotniska we Wrocławiu wpływa na potencjał jej rozwoju społeczno-gospodarczego.

Gmina Nysa charakteryzuje się zróżnicowaną zabudową mieszkaniową. Zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna występuje głównie na obszarze miasta Nysa. Pozostała część gminy charakteryzuje się zabudową zagrodową.

Gmina Nysa wchodzi w skład Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, a miasto Nysa stanowi najważniejszy ośrodek edukacyjno-usługowy Obszaru.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r., gmina Nysa zajmowała 81. miejsce w kraju pod względem liczby ludności oraz 265. miejsce wśród gmin pod względem zajmowanej powierzchni.

Informacje ogólne o gminie Otmuchów i jej położeniu

Gmina miejsko-wiejska Otmuchów zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części województwa opolskiego, w powiecie nyskim, na obszarze makroregionu Przedgórze Sudeckie.

Gmina Otmuchów graniczy, od północy z gminami Kamiennik i Pakosławice, od zachodu z gminą Paczków, a od wschodu z gminami Nysa i Głucholazy. Południowe jej krańce przylegają do granicy państwowej z Czechami.

Siedzibą gminy jest miasto Otmuchów. Sieć osadniczą, poza miastem Otmuchów tworzy 28 sołectw: Broniszowice, Buków, Grądy, Goraszowice, Janowa, Jasienica Górna, Jarnołów, Jodłów, Kałków, Kijów, Kwiatków, Lasowice, Ligota Wielka, Lubiatów, Łąka, Maciejowice, Malerzowice, Meszno, Nadziejów, Piotrowice Nyskie, Ratnowice, Siedlec, Starowice, Suszkowice, Ulanowice, Wierzbno, Zwanowice.

Teren gminy rozłożony jest prawie symetrycznie po obu stronach Nysy Kłodzkiej, na której zbudowane są dwa zbiorniki wodne: jezioro Otmuchowskie i Nyskie (Głębinowskie). Jezioro Otmuchowskie dzieli gminę na część północną i południową i znajduje się w granicach administracyjnych miasta.

Miasto Otmuchów pełni funkcję lokalnego ośrodka rozwoju. Funkcja usługowa wraz z turystyczną decyduje o funkcjonalnym charakterze miasta. Funkcja przemysłowa wynika z ukształtowanych tradycji i potencjału przemysłowego związanego głównie z przemysłem spożywczym.

Na obszarze wiejskim gminy podstawową funkcją w gminie jest rolnictwo. Funkcja przemysłowa, związana głównie z eksploatacją kruszywa naturalnego oraz lokalnym przemysłem spożywczym pozostaje w skali gminy jako uzupełniająca.

Głównym elementem układu komunikacyjnego o znaczeniu regionalnym na terenie gminy jest droga krajowa nr 46 relacji Kłodzko – Otmuchów – Nysa – Opole – Częstochowa. Pozostałe drogi stanowiące wewnętrzną sieć drogową to drogi powiatowe, gminne oraz lokalne.

Przez teren gminy przebiega jedna czynna linia kolejowa Nr 137 relacji Katowice Kędzierzyn Koźle – Nysa – Legnica, która stanowi połączenie między trzema województwami. Dodatkowo przez teren gminy i miasta Otmuchów przebiega linia kolejowa o znaczeniu lokalnym prowadząca do byłej cukrowni „Otmuchów”.

2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Spośród czynników demograficznych, które w decydujący sposób wpływają na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, a także determinują pożądany kształt oferty przewozowej, należy wskazać:

- liczbę mieszkańców i rozkład przestrzenny zaludnienia obszaru;
- strukturę wiekową ludności;
- liczbę osób aktywnych zawodowo;
- liczbę uczniów i studentów;
- stopień zmotoryzowania ludności.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r., transport publiczny organizowany przez gminę Nysa funkcjonował na terenie gmin, łącznie zamieszkanym przez ponad 67,1 tys. osób. Mieszkańcy miasta Nysa stanowili 61% tej grupy.

Według Banku Danych Lokalnych GUS, w dniu 31 grudnia 2018 r. liczba ludności gminy Nysa wynosiła 57 272 osoby, natomiast na dzień 30 czerwca 2022 r. już 54 262 osoby. Liczba ludności gminy systematycznie maleje, co jest typowym zjawiskiem w skali kraju. Spadek ten wynika z ujemnego salda migracji, stanowiącego efekt procesów suburbanizacji oraz z ujemnego przyrostu naturalnego. Rezultatem powyższego jest spadek średniej gęstości zaludnienia. W tabeli 1 przedstawiono zmiany liczby mieszkańców gminy Nysa w latach 2018-2022.

Strukturę ludności gminy Nysa oraz gminy Otmuchów, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 2.

Tab. 1. Liczba ludności gminy Nysa w 2018 r. i w 2022 r.

Liczba ludności	Rok		Dynamika zmian
	2018	2022	2022/2018
Gmina Nysa	57 272	54 262	94,7
w tym:			
– Nysa – miasto	44 044	41 205	93,6
– Gmina Nysa – obszar wiejski	13 228	13 057	98,7

Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 30.04.2024 r.

Tab. 2. Struktura ludności gminy Nysa i gminy Otmuchów w latach 2018-2022

Liczba i struktura mieszkańców	2018	2019	2020	2021	2022	Dynamika 2022/2018 [%]
Gmina Nysa						
Liczba mieszkańców	57 272	56 951	55 304	54 758	54 262	94,7
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	8 664	8 600	8 603	8 580	8 447	97,5
– w wieku produkcyjnym	34 453	33 865	32 249	31 585	31 068	90,2
– w wieku poprodukcyjnym	14 155	14 486	14 452	14 593	14 747	104,2
Gmina Otmuchów						
Liczba mieszkańców	13 620	13 501	13 096	12 962	12 857	94,4
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	2 215	2 184	2 203	2 141	2 107	95,1
– w wieku produkcyjnym	8 487	8 316	7 827	7 690	7 553	89,0
– w wieku poprodukcyjnym	2 918	3 001	3 066	3 131	3 197	109,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 30.04.2024 r.

Dane zawarte w tabeli 2. ukazują niekorzystną sytuację demograficzną gminy Nysa. W okresie 2018-2022 nie tylko spadła liczba mieszkańców ogółem, lecz także istotnemu zmniejszeniu uległ odsetek mieszkańców w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym. Przygotowana przez Główny Urząd Statystyczny prognoza²³ przewiduje, że w 2030 roku liczba mieszkańców miasta wyniesie ok. 51,4 tysięcy mieszkańców, przy czym aż 30% tej populacji będą stanowiły osoby w wieku poprodukcyjnym.

Podobną tendencję można zaobserwować w gminie miejsko-wiejskiej Otmuchów.

W trakcie opracowywania planu transportowego czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z danymi o liczebności pojazdów, a zwłaszcza samochodów osobowych. Dane dla powiatu nyskiego pokazują notowaną od lat w całej Polsce tendencję wzrostową (tab. 3.).

Tab. 3. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie nyskim

– porównanie 2012 i 2022 r.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2012	2022	Dynamika 2022/2012 [%]
Pojazdy samochodowe i ciągniki (razem)	93 740	124 984	133,3
▪ w tym: samochody osobowe	73 245	98 445	134,4
Pojazdy samochodowe i ciągniki (razem)/1000 mieszkańców	662	966	145,9

²³ Prognoza ludności gmin na lata 2023-2040 (<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosc/prognoza-ludnosc-na-lata-2023-2060,11,1.html>), dostęp: 30.04.2024 r.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2012	2022	Dynamika 2022/2012 [%]
▪ w tym: samochody osobowe/1000 mieszkańców	517,3	761,1	147,1

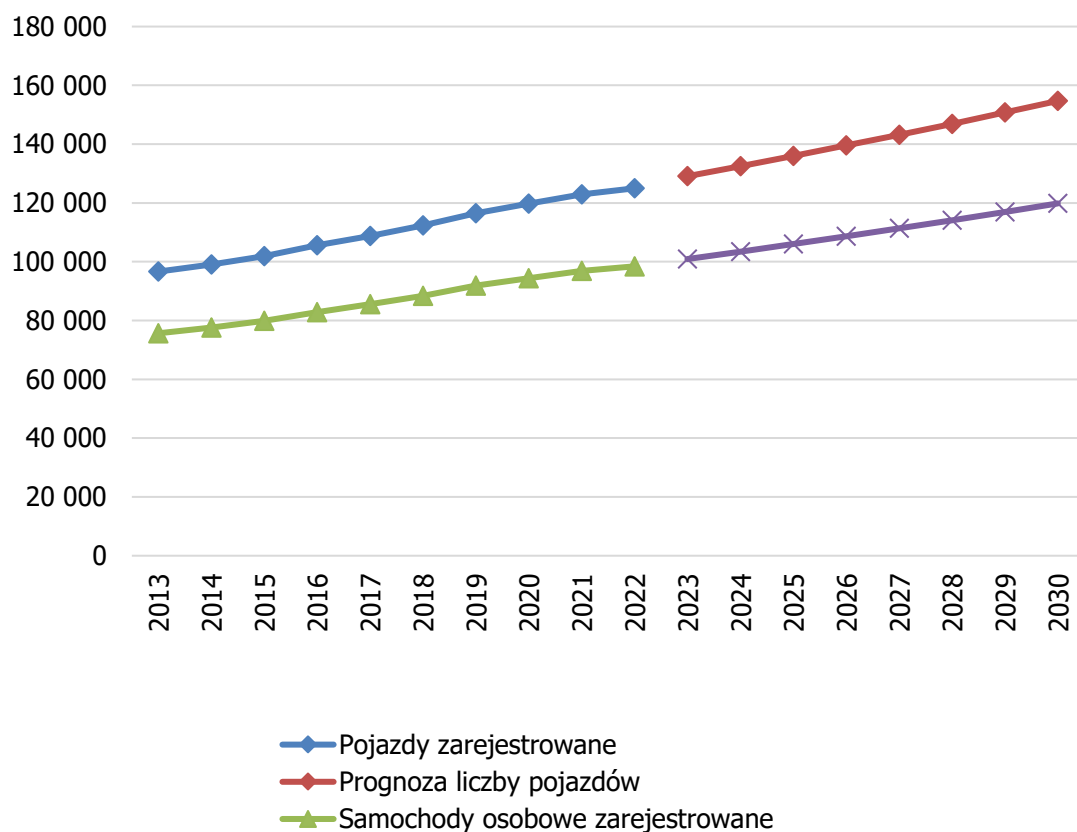
Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 30.04.2024 r.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r., w powiecie nyskim było zarejestrowanych 124 984 pojazdy samochodowe i ciągniki oraz 98 445 samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wynosił 966 pojazdów i 761,1 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Wskaźniki okazały się zbliżone do wskaźnika motoryzacyjnego dla Polski i województwa opolskiego, które w tym samym okresie – wg danych GUS – ukształtowały się na poziomie 923 i 962 pojazdów oraz 701 i 754 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

Według danych GUS na koniec 2022 r. w powiecie nyskim dominującym rodzajem paliwa stosowanym w samochodach osobowych była benzyna – 53 747 samochodów (54,6% ogółu samochodów osobowych), olej napędowy wykorzystywały 32 302 samochody (32,8%), gaz LPG – 10 909 (11,1%), a inne rodzaje paliwa – 1 487 (1,5%). W ostatnim okresie istotnie wzrosła liczba samochodów osobowych z innym rodzajem paliwa, do którego zalicza się energia elektryczna (w ciągu 5 lat wzrost ponad 2-krotny).

Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać dochody mieszkańców pozwalające nabyć i utrzymać własny samochód osobowy oraz większy komfort codziennego życia i niezależność w przemieszczaniu się między źródłem a celem podróży. Istotnym czynnikiem jest również polityka parkingowa miast.

Liczby pojazdów i samochodów zarejestrowanych w latach 2013-2022 oraz ich prognozę na lata 2023-2030, przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu nyskiego do 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przygotowana dla powiatu nyskiego prognoza liczby samochodów osobowych zakłada jej wzrost do 106,0 tys. w 2025 r. i do 119,8 tys. w 2030 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w tych latach odpowiednio o 10,4 i 29,5% w stosunku do 2022 r.²⁴

Zasadnicza zmiana prognozowana jest w kwestii stosowanych paliw. Z uwagi na dynamicznie rozwijający się segment pojazdów z napędem hybrydowym i elektrycznym, będą one sukcesywnie zastępować samochody z napędem konwencjonalnym, choć różne generacje samochodów zasilanych benzyną i olejem napędowym z pewnością również będą obecne na drogach powiatu. Zauważalne jest natomiast odchodzenie od silników wysokoprężnych w nowych samochodach, przede wszystkim osobowych. Jednocześnie stanowią one dominujący rodzaj napędów w autobusach i pojazdach ciężarowych.

²⁴ Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.5. Czynniki społeczne

Wybrane czynniki, wpływające na sytuację ekonomiczną podróżujących transportem publicznym przedstawiono w tabeli 4. Dane dla gmin opisywanych w niniejszym planie pokazano na tle wyników dla powiatu nyskiego, województwa opolskiego i Polski.

Tab. 4. Wybrane dane o sytuacji ekonomicznej podróżujących transportem publicznym organizowanym przez gminę Nysa – stan na 31 grudnia 2012 r. i 31 grudnia 2022 r.

Gmina	2012	2022	Dynamika 2022/2012 [%]
Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności (w wieku produkcyjnym) [%]			
Gmina Nysa	10,2	3,3	32,4
Gmina Otmuchów	9,3	3,6	38,7
Powiat nyski	10,4	3,8	36,5
Województwo opolskie	7,9	3,7	46,8
Polska	8,7	3,7	42,5
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto [zł]			
Powiat nyski	3 744,38	6 705,62	189,8
Województwo opolskie	3 358,42	6 134,18	182,7
Polska	3 744,38	6 705,62	179,1

Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 30.04.2024 r.

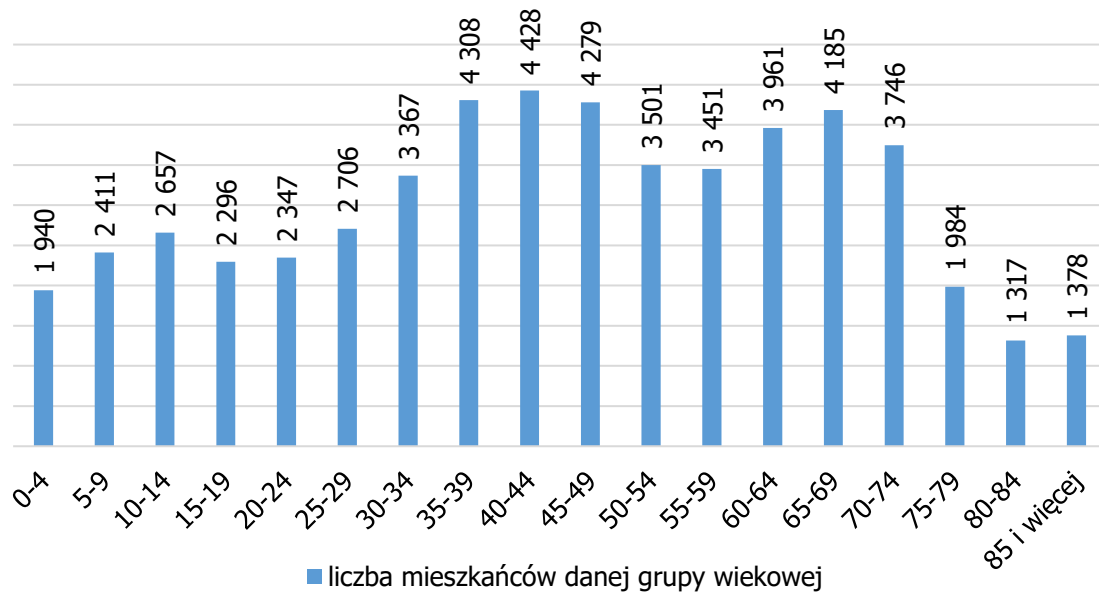
Analizując przedstawione dane o wynagrodzeniach można zauważyć, że w ciągu minionej dekady zaszła znacząca zmiana w udziale bezrobotnych w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym, w gminach obsługiwanych transportem publicznym organizowanym przez gminę Nysa. We wszystkich jednostkach zaszła istotna poprawa, przy czym największy spadek odnotowano w gminie Nysa, gdzie wartość dla roku 2022 stanowi jedynie 32,4% wartości z roku 2012.

Sytuacja poprawiła się także w sferze wynagrodzeń. W powiecie nyskim, w latach 2012-2022, wzrosły one nieco bardziej niż w całym województwie i kraju. Analizując wzrost wynagrodzeń należy jednak pamiętać o ogólnej tendencji wzrostu cen i płac, a także o inflacji wywołanej kryzysem, będącym następstwem pandemii COVID-19 oraz rosyjskiej napaści na Ukrainę. Według danych o inflacji, udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny²⁵, tzw. wskaźnik cen (przy założeniu, że rok

²⁵ Źródło: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-pot-inflacja-roczne-wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych/>, dostęp: 30.04.2024 r.

poprzedni = 100) w 2012 r. wyniósł 103,7. W roku 2022 odnotowano wartość 114,4 (najwyższą od 1998 r.).

W badaniu nie tylko ogólnej sytuacji demograficznej (która została opisana w p. 2.4.) obszaru objętego planem, lecz także w określaniu wielkości poszczególnych grup użytkowników transportu publicznego, pomocna jest tzw. piramida wieku, którą, sporządzoną dla gminy Nysa, zobrazowano na rys. 2.



**Rys. 2. Piramida wieku mieszkańców gminy Nysa
– stan na 31 grudnia 2022 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, dostęp: 30.04.2024 r.

Wg stanu na 30 kwietnia 2023 r. system taryfowo-biletowy obowiązujący w środkach transportu zbiorowego organizowanego przez gminę Nysa podzielony był na 3 strefy:

- I strefa – obejmująca miasto Nysa;
- II strefa – obejmująca obszar wiejski gminy Nysa;
- III strefa – obszar gminy Otmuchów.

W systemie taryfowym miały zastosowanie ulgi ustawowe i samorządowe zgodnie z aktualnymi przepisami:

- ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2230 ze zm.);
- ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (t.j. Dz. U. 2023 poz. 742 ze zm.);
- ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatanach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (t.j. Dz. U. 2022 poz. 2039 ze zm.);

- ustawy z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (t.j. Dz. U. 2022 poz. 1339 ze zm.);
- ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (t.j. Dz. U. 2023 poz. 1100 ze zm.);
- ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 roku o weteranach działań poza granicami państwa (t.j. Dz. U. 2023 poz. 2112 ze zm.);
- ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. 2024 poz. 380 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 kwietnia 2017 r. w sprawie rodzajów dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2017 poz. 810).

Zgodnie z obowiązującą obecnie taryfą²⁶, prawo do bezpłatnego przejazdu transportem publicznym organizowanym przez gminę Nysa przysługiwało dzieciom do rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej oraz osobom starszym, które ukończyły 70. rok życia. Zgodnie z rys. 2., wymienione grupy wiekowe, w 2022 r. stanowiły około 20% mieszkańców gminy.

Dodatkowo uprawnienie do bezpłatnych przejazdów przysługiwały następującym grupom osób:

- inwalidzi I grupy i osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności i ich pełnoletni opiekun wskazany w trakcie przejazdu;
- osoby niewidome oraz ociemniałe i ich przewodnik – osoba która ukończyła 13 lat wskazana w trakcie przejazdu lub pies przewodnik;
- dzieci i młodzież niepełnosprawna w wieku do 25 roku życia i ich pełnoletni opiekun wskazany w trakcie przejazdu, na przejazd od miejsca zamieszkania lub pobytu do przedszkola, szkoły, specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej i z powrotem;
- pełnoletni opiekun dziecka niepełnosprawnego w wieku do 25 roku życia;
- umundurowani funkcjonariusze Straży Miejskiej pełniący służbę;
- dzieci uczęszczające do szkół podstawowych w przypadku zorganizowanych przejazdów pod nadzorem opiekuna, związanych z celami edukacyjno-wychowawczymi realizowanymi w ramach obowiązku szkolnego oraz opiekun sprawujący nadzór w czasie przejazdu;
- osoby będące działaczami opozycji antykomunistycznej oraz osoby represjonowane z powodów politycznych.

²⁶ Uchwała nr LXVI/974/22 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 7 grudnia 2022 r. w sprawie w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich na terenie Gminy Nysa oraz gmin sąsiadujących w ramach porozumień międzygminnych.

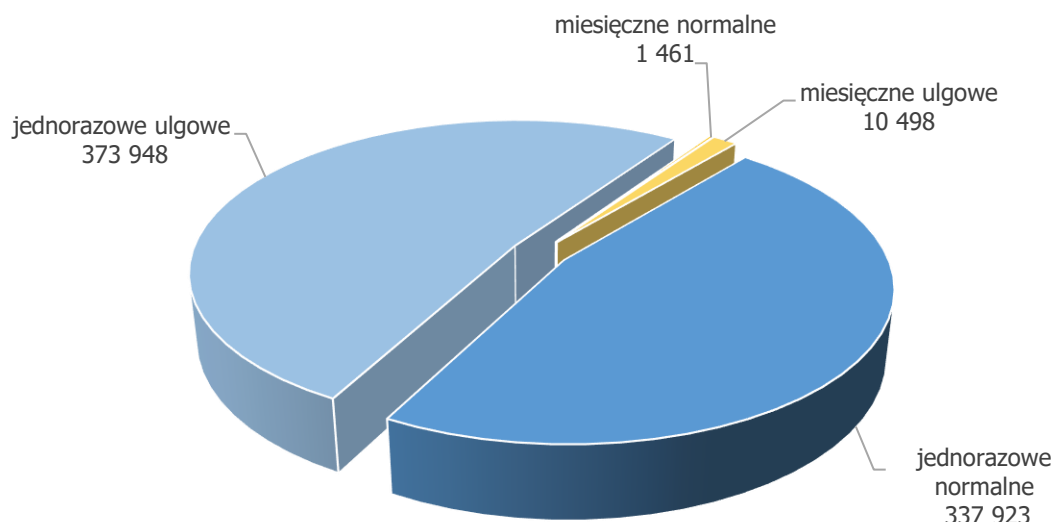
Bezpłatne przejazdy liniami lokalnego transportu komunikacji gminnej przysługują także dzieciom na podstawie ustawy o systemie oświaty. Na wniosek dyrektora placówki oświatowej przewoźnik wydaje bilety wolnej jazdy na dojazd z miejsca zameldowania do najbliższego przedszkola lub oddziału przedszkolnego w celu odbycia obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego, do szkoły w obwodzie oraz specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego.

Ulga na przejazdy gminnym publicznym transportem zbiorowym w wysokości 100% udzielana była także pasażerom zgodnie z uprawnieniami ustawowymi.

Uczniowie, emeryci, renciści, honorowi krwiodawcy I stopnia oraz weterani i weterani poszkodowani mieli możliwość korzystania z ulg samorządowych, które wynosiły 50% w przypadku biletów jednorazowych i miesięcznych.

Strukturę sprzedaży biletów na liniach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa sprzedanych w 2023 r., przedstawiono na rysunku 3.

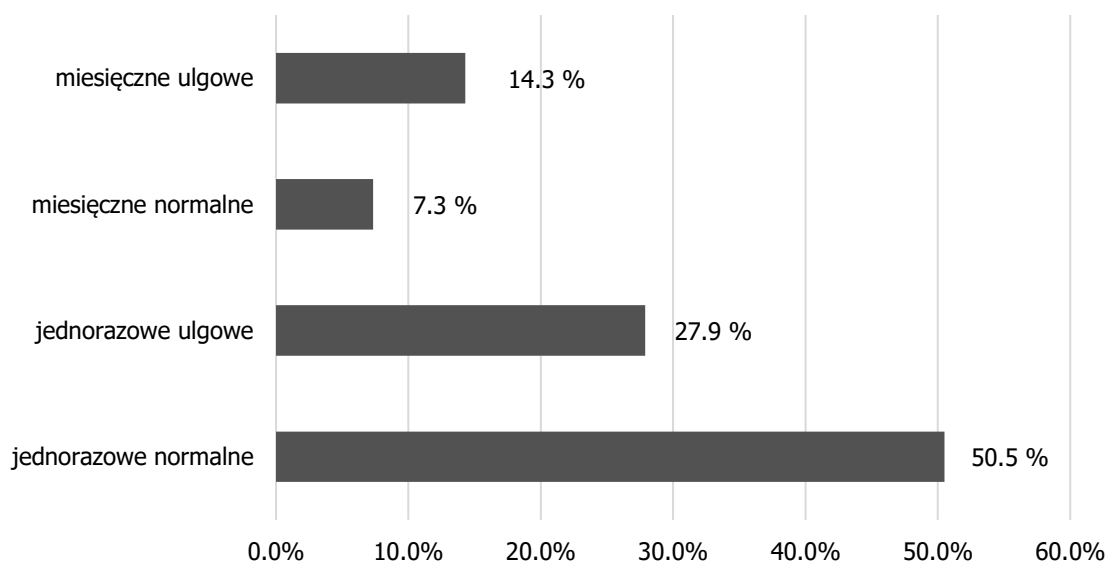
Pod względem struktury sprzedaży biletów na liniach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa w 2023 r. dominowały bilety jednorazowe ulgowe – było to 51,7% spośród wszystkich sprzedanych biletów. Bilety jednorazowe normalne stanowiły 46,7% wszystkich sprzedanych biletów. Z kolei udział biletów miesięcznych w strukturze sprzedaży wynosił zaledwie 1,8%. Udział biletów miesięcznych normalnych – 0,3%, a miesięcznych ulgowych – 1,5%. W strukturze sprzedaży dominowały bilety ulgowe, które stanowiły ponad 53% wartości sprzedanych biletów.



Rys. 3. Struktura sprzedaży biletów na liniach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa w 2023 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Pod względem wartości sprzedawanych biletów w 2023 r. (rysunek 4) łączny udział biletów jednorazowych wyniósł 78,4% wartości wszystkich sprzedanych biletów.



Rys. 4. Struktura wartości biletów na liniach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa w 2023 r. [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Wartość biletów jednorazowych normalnych wynosiła 50,5% wartości wszystkich biletów, a ulgowych 27,9%. Bilety miesięczne ulgowe miały udział 14,3%. Najmniejszy udział w wartości sprzedanych biletów miały bilety miesięczne normalne – 7,3%.

Na liniach autobusowych organizowanych przez gminę Nysa zakres uprawnień do przejazdów ulgowych jest zbliżony do obowiązujących w innych miastach – ulga przysługuje przede wszystkim uczniom, studentom, emerytom oraz rencistom. Zbliżony do obowiązującego w innych miastach obowiązywał także zakres uprawnień do przejazdów bezpłatnych (dzieci do rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej, osoby niepełnosprawne oraz ich opiekunowie). Jest to rozwiązanie korzystne z punktu widzenia kształtowania właściwej efektywności ekonomiczno-finansowej systemu publicznego transportu zbiorowego.

Odrębna taryfa obowiązywała na linii autobusowej o charakterze komunikacji miejskiej – E. Przejazdy linią E były bezpłatne dla pasażerów.

2.6. Czynniki gospodarcze

W 2023 r. w strukturze podmiotów gospodarczych w gminie Nysa dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (73,6% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych w gminie Nysa, zdecydowaną większość, tj. aż 97,1%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne.

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w gminie Nysa i Otmuchów, przedstawiono w tabeli 5.

Tab. 5. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Nysa i Otmuchów – stan na 31 grudnia 2023 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Gmina Nysa	7 480	201	7 260	422	5 504
Nysa – miasto	5 979	186	5 778	358	4 287
Nysa – obszar wiejski	1 501	15	1 482	64	1 217
Gmina Otmuchów	1 346	47	1 292	46	1 048
Otmuchów – miasto	790	24	760	35	595
Otmuchów – obszar wiejski	556	23	532	11	453

Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 30.04.2024 r.

W tabeli 6 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 6. Struktura podmiotów gospodarczych w gminie Nysa i Otmuchów wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2023 r.

Jednostka administracyjna	Ogółem podmioty gospodarcze	W tym rodzaj działalności		
		rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność
Gmina Nysa	7 480	64	1 627	5 789
Nysa – miasto	5 979	34	1 185	4 760
Nysa – obszar wiejski	1 501	30	442	1 029
Gmina Otmuchów	1 346	41	406	899
Otmuchów – miasto	790	17	195	578
Otmuchów – obszar wiejski	556	24	211	321

Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 30.04.2024 r.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd ich mała liczba.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. w gospodarce gminy Nysa dominowały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Strukturę wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w gminie Nysa i Otmuchów, zaprezentowano w tabeli 7.

Tab. 7. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Nysa i Otmuchów – stan na 31 grudnia 2023 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	do 9	10-49	50-249	powyżej 250
Gmina Nysa	7 480	7 228	205	41	6
Nysa – miasto	5 979	5 775	162	38	4
Nysa – obszar wiejski	1 501	1 453	43	3	2
Gmina Otmuchów	1 346	1 296	45	4	1
Otmuchów – miasto	790	759	27	3	1
Otmuchów – obszar wiejski	556	537	18	1	0

Źródło: Bank Danych Lokalnych, dostęp: 30.04.2024 r.

Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 250 osób, stanowiły zaledwie 0,08% całkowitej liczby firm w gminie Nysa.

Znaczące źródła ruchu stanowią duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły). Spośród większych przedsiębiorstw funkcjonujących w gminie Nysa, ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.9.

2.7. Ochrona środowiska naturalnego

Oceny poziomów substancji w powietrzu w danej strefie za rok poprzedni, klasyfikacji stref, dla każdej substancji odrębnie, według określonych kryteriów dokonuje Główny Inspektorat Ochrony Środowiska zgodnie z art. 89 tekstu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54 ze zm.).

Roczna ocena jakości powietrza dokonywana jest w stosunku do wszystkich substancji, dla których obowiązek taki wynika z rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2020 r. poz. 2279). Na liście ocenianych substancji w celu ochrony zdrowia ludzi znajdują się: tlenek węgla CO, dwutlenek azotu NO₂, ozon O₃, pył PM₁₀, pył PM_{2,5}, dwutlenek siarki SO₂, benzo(a)piren w pyle PM₁₀, benzen C₆H₆, a także poziom metali ciężkich w pyle PM₁₀: ołowiu Pb, arsenu As, kadmu Cd i niklu Ni. Na liście ocenianych substancji w celu ochrony roślin uwzględnia się: ozon O₃, tlenki azotu NO_x oraz dwutlenek siarki SO₂.

W województwie opolskim oceny jakości powietrza dokonuje się dla dwóch stref – miasto Opole oraz pozostałej części województwa – strefy opolskiej.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska dokonuje klasyfikacji stref dla każdego zanieczyszczenia oddzielnie na podstawie jego stężeń w rejonach, gdzie są one najwyższe. Strefa może być zaliczona

do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego, lub do klasy C, w której przekroczony jest poziom dopuszczalny stężeń zanieczyszczenia. Zaliczenie danego obszaru do klasy C nie oznacza konieczności podjęcia działań dla całego obszaru, lecz jedynie dla rejonów, gdzie wystąpiły przekroczenia i dla tych zanieczyszczeń, dla których odnotowano przekroczenia.

W tabeli 8 zamieszczono informacje o klasyfikacji zanieczyszczeń powietrza strefy PL1602 – obejmującej swoim zasięgiem obszar strefy opolskiej.

Jak wynika z poniższej tabeli, w strefie PL1602 stężenie benzopirenu w pyłe PM10 przekraczały poziom docelowy, podczas gdy stężenie innych szkodliwych substancji mieściło się w dopuszczalnych przedziałach.

Tab. 8. Klasyfikacja strefy PL1602 (strefa opolska) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza

Substancja	Klasa	Poziom stężenie zanieczyszczeń
Dwutlenek siarki	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Dwutlenek azotu	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM2,5	A1*	nie stwierdzono przekroczeń fazy II
Ołów w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzen	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Tlenek węgla	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Arsen w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzo(a)piren w pyłe PM10	C	przekraczający poziom docelowy
Kadm w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Nikiel w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Ozon	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego

* – określane w oparciu o poziom dopuszczalny dla fazy II

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Opolskim – raport wojewódzki za 2023 r.”.

Głównymi czynnikami wpływającymi na emisję zanieczyszczeń powietrza w aglomeracji opolskiej są zdarzenia spowodowane działalnością człowieka.

Emisję zanieczyszczeń do powietrza można podzielić na:

- punktową – z zakładów przemysłowych, energetycznych i komunalnych, w których emisja występuje miejscowo głównie z procesów spalania oraz technologicznych;
- powierzchniową – komunalno-bytową – z obszarów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z rozproszonymi indywidualnymi źródłami ciepła;
- liniową – z transportu drogowego i kolejowego;

- ze źródeł rolniczych – z upraw polowych i hodowli zwierząt;
- niezorganizowaną – wynikającą z prac budowlano-remontowych, wysypisk itp.

Wpływ na stężenie zanieczyszczeń w powietrzu mają też zjawiska meteorologiczne, w tym inwersja termiczna. Wpływa ona na kumulowanie się zanieczyszczeń w dolnej, przy powierzchniowej warstwie atmosfery. Innymi zjawiskami są opady oraz prędkość wiatru i występowanie gwałtownych podmuchów, zwiększających stężenie pyłu.

Zanieczyszczenia powietrza na terenie miasta pochodzą z kilku podstawowych źródeł: komunikacji (głównie transportu samochodowego), zakładów przemysłowych oraz niskiej emisji (lokalnych palenisk i kotłowni).

Na wielkość emisji punktowej oraz powierzchniowej istotnie wpływają lokalne warunki meteorologiczne, wydajność źródeł emisji zanieczyszczeń oraz sprawność zainstalowanych instalacji oczyszczających.

Istotną rolę odgrywa przede wszystkim średniodobowa temperatura zewnętrzna powietrza. W miesiącach jesienno-zimowych każdego roku, przy jej spadku obserwuje się znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń. Wzrost ten wynika z intensywniejszej eksploatacji pieców grzewczych w gospodarstwach domowych, które są głównym emitentem zanieczyszczeń niskiej emisji, czyli zachodzącej na wysokości mniejszej niż 40 m nad poziomem ziemi. W procesach spalania w gospodarstwach domowych największy wpływ na poziom emisji ma rodzaj stosowanego paliwa, konstrukcja pieca oraz odpowiedni dobór parametrów spalania. Największą emisją charakteryzują się piece spalające niskiej klasy paliwo stałe. Powodem znaczącej niskiej emisji są także silniki spalinowe, podczas krótkich tras przejazdu. Okresowe wzrosty zanieczyszczeń wynikają także z użytkowania silników spalinowych, napędzających większość eksploatowanych w mieście pojazdów. W okresie jesienno-zimowym, w niskiej temperaturze, emitują one więcej zanieczyszczeń – ze względu na konieczność stosowania bogatszej mieszanki oraz intensywniej zachodzące spalanie niecałkowite.

Wielkość emisji z transportu zależy przede wszystkim od liczby pojazdów spalinowych oraz rodzaju zastosowanego napędu. Wielkość emisji z pojedynczego pojazdu zależy od ilości i rodzaju spalanego paliwa oraz zastosowanych rozwiązań technicznych (katalizatory, dodatek AdBlue stosowany w katalizatorach SCR, filtry cząstek stałych DPF). Emisja zanieczyszczeń przez pojazdy spalinowe ograniczana jest poprzez wprowadzanie od 1993 r. coraz wyższych norm czystości spalin EURO, wymaganych dla nowych pojazdów.

W tabeli 9 przedstawiono europejskie normy maksymalnych emisji spalin dla ciężkich pojazdów użytkowych.

Obecnie wymagania norm EURO dotyczą emisji zanieczyszczeń z napędów większości użytkowanych pojazdów, w tym autobusów, ciągników i maszyn samobieżnych. Badanie emisji spalin emitowanych z pojazdu odbywa się w standardowym cyklu, obecnie zbliżonym do rzeczywistych warunków

jego użytkowania (cykl WLTP²⁷). Norma emisji spalin wymagana dla danego pojazdu określa jak bardzo jego praca wpływa na stan jakości powietrza.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w przewozach gminnych zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 20 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO III – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Tab. 9. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla

Norma	Emisja [g/kWh]				Emisja [m ⁻¹]
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NOx (tlenki azotu)	PM (masa cząstek stałych)	Cząstki stałe
EURO I	4,5	1,1	8,0	0,612/0,36	-
EURO II	4,0	1,1	7,0	0,25/0,15	-
EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10/0,13	0,8
EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EURO VI	1,5	0,13	0,4	0,01	-

Źródło: www.transportpolicy.net/stadard/eu-heavy-duty-emissions, dostęp: 30.04.2024 r.

Według stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. flota autobusów wykorzystywanych do przewozów pasażerów na liniach użyteczności publicznej organizowanych na obszarze gminy Nysa i Otmuchów liczyła 35 pojazdów z których 33 pojazdy napędzane były klasycznym silnikiem spalinowym na olej napędowy, a 2 autobusy posiadały napęd elektryczny. W tabeli 10 przedstawiono strukturę eksploatowanego przez MZK w Nysie taboru autobusowego pod kątem spełniania norm czystości spalin EURO.

Tab. 10. Struktura autobusów MZK w Nysie w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 kwietnia 2024 r.

Pojazdy	Jedn.	Norma czystości spalin EURO						Napęd elektryczny	Razem
		I	II	III	IV	V	VI		
Liczba autobusów	szt.	1	0	11	3	13	5	2	35
Struktura	%	2,9	0,0	31,4	8,6	37,1	14,3	5,7	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

²⁷ WLTP – World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (od ang. światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich).

Średnia wieku, obliczona dla tych 35 autobusów, w kwietniu 2024 r., wyniosła ponad 14 lat, 24 z 35 pojazdów (68,6% floty) wyprodukowano w 2010 r. lub przed, zaś 2 autobusy (5,7%) wyprodukowano po 2018 r.

Pod względem spełnianej normy emisji spalin:

- 1 autobus (2,9% floty) – spełniał normę EURO I;
- 11 autobusów (31,4% floty) – spełniało normę EURO III;
- 3 autobusy (8,6% floty) – spełniały normę EURO IV;
- 13 autobusów (28,1% floty) – spełniało normę EURO V;
- 18 autobusów (37,1% floty) – spełniało normę EURO VI;
- 2 autobusy (ok. 5,7% floty) posiadały bezemisyjny napęd elektryczny.

Dane zaprezentowane w tab. 10 prezentują zatem konieczność wymiany części taboru przynajmniej na tabor niskoemisyjny (spełniający normę emisji spalin EURO VI) lub dalsze wprowadzanie do floty taboru zeroemisyjnego. Aż 42,9% taboru operatora to pojazdy spełniające normę EURO IV lub niższą.

Dążąc do minimalizacji szkód wyrządzanych środowisku w wyniku działań człowieka, MZK w Nysie sp. z o.o. będzie dążyć do stosowania zasad DNSH (ang. Do No Significant Harm) w zakresie prowadzonych napraw serwisowych.

Zasady te dotyczą:

- wykonywania wszystkich prac z użyciem ekologicznych środków czyszczących i smarujących, płyny i oleje eksploatacyjne – zgodne z wytycznymi producentów pojazdów;
- segregowania i utylizacji odpadów powstałych w wyniku serwisowania – zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie środowiska;
- prowadzenia rejestru wszystkich odpadów, w tym olejów, płynów chłodniczych i baterii;
- stosowania zasady minimalizacji odpadów poprzez recykling i ponowne wykorzystanie materiałów;
- wyposażenia warsztatów serwisowych w systemy zapobiegania wyciekom substancji chemicznych do gleby i wody, w tym zbiorniki retencyjne i systemy filtrowania wody;
- wyposażania pojazdów w urządzenia zapewniające zdalną diagnozę zapewniające skrócenie czasu diagnostyki i usunięcia ewentualnej usterki, a także umożliwiającego lokalizację pojazdu (w tym na przystankach) oraz analizowanie zużycia paliwa.

Wśród zasobów przyrodniczych występujących na obszarze gminy Nysa wyróżnić można obszary prawnie objęte ochroną przyrody. Na obszarze gminy wymienić można następujące formy ochrony, w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody:

- 3 obszary Natura 2000:
 - Forty Nyskie;
 - Przylęk nad Białą Głuchołaską;
 - Zbiornik Nyski;

- 2 rezerваты przyrody:
 - Przylęk;
 - Śnieżyca;
- Otmuchowsko – Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu;
- 28 pomników przyrody.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.)).

2.8. Dostęp do infrastruktury transportowej

Na infrastrukturę transportową gminy Nysa składają się drogi publiczne, miejsca parkingowe (w tym obiekty Park&Ride), obiekty i urządzenia związane z publicznym transportem zbiorowym, infrastruktura kolejowa (w tym obiekty dworcowe i techniczne, drogi szynowe, urządzenia sterowania ruchem) oraz infrastruktura rowerowa.

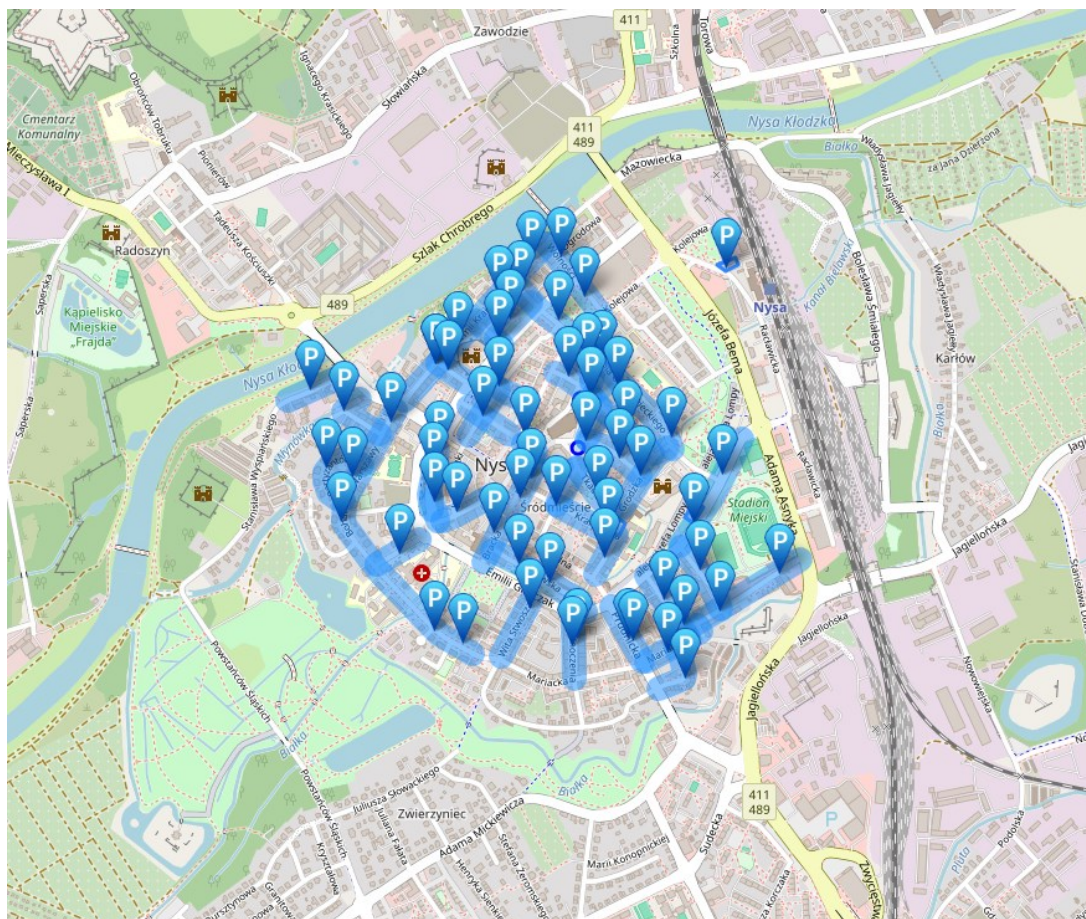
Gmina Nysa posiada dobrze rozwinięty pod względem gęstości sieci komunikacyjnej układ drogowy i komunikacyjny. Położenie geograficzne gminy powoduje, że ma ona dodatkowo korzystne połączenia komunikacyjne z układem drogowym zarówno Polski jak i Czech.

Wokół gminy przebiegają drogi krajowe nr 41 oraz nr 46. Droga krajowa DK nr 41: Nysa – Prudnik – Trzebina (Bartultovice): znajduje się w całości w granicach województwa opolskiego. Trasa nr 41 rozprowadza ruch z Nysy w kierunku Prudnika i przejścia granicznego z Czechami oraz dalej jako droga nr 40 w kierunku Kędzierzyna-Koźła i Pyskowic. Droga krajowa DK nr 46: Szczekociny – Częstochowa – Lubliniec – Ozimek – Opole – Niemodlin – Nysa (obwodnica) – Otmuchów – Paczków – Złoty Stok – Kłodzko jest jedną z ważniejszych dróg w układzie transportowym województwa opolskiego, a także północnej części województwa śląskiego. Droga rozprowadza ruch między innymi z centralnych rejonów kraju (Warszawa, Łódź) w kierunku atrakcyjnych turystycznie rejonów Sudetów Środkowych i Wschodnich, a także w kierunku największego przejścia granicznego z Republiką Czeską w Kudowie Zdroju. Ponadto przez teren Gminy przebiegają drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Na terenie miasta Nysa znajdują się dwie przeprawy mostowe w rejonie centrum, w ciągu ul. Bema oraz ul. Mostowej, które zapewniają możliwość przeprawy przez rzekę Nysę Kłodzką. Dla samochodów poniżej 3,5 t dopuszczony jest jeszcze ruch wahadłowy na tamie przy Jeziorze Nyskim.

Infrastruktura parkingowa

Na terenie miasta Nysa funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania – zarządzana przez MZK w Nysie sp. z o.o. Obszar SPP znajduje się w centralnej części miasta i obejmuje zarówno drogi publiczne jak i parkingi miejskie. Na rysunku 5 przedstawiono obszar nyskiej Strefy Płatnego Parkowania.



Rys. 5. Obszar miasta Nysa objęty strefą płatnego parkowania

Źródło: <http://www.mzk.nysa.pl>, dostęp: 30.04.2024 r.

Strefa obowiązuje w dni robocze od poniedziałku do piątku w godz. 8-18. Stawki opłat za parkowanie pojazdów w Strefie Płatnego Parkowania wynoszą:

- 0 zł za pierwsze 15 minut;
- 1,00 zł do 45 minut;
- 3,00 zł za pierwszą godzinę;
- 3,40 zł za drugą godzinę;
- 3,50 zł za trzecią godzinę;
- 3,00 zł za czwartą godzinę i następną.

Możliwy jest także zakup biletu całodziennego w wysokości 20 zł Bilet uprawnia do postoju w strefie płatnego parkowania w dniu jego zakupu w godzinach od 8:00 do 18:00.

Opłatę można uiścić w parkometrze lub poprzez aplikacje mobilne mPay, moBILET i SkyCash.

Oprócz opłat za krótkookresowe korzystanie z miejsc w SPP, możliwe było również wykupienie abonamentu tygodniowego za 50 zł, miesięcznego za 100 zł oraz rocznego za 900 zł.

Mieszkańcy SPP mają możliwość zakupu abonamentu rocznego na jeden lokal mieszkalny w wysokości 50 zł.

Infrastruktura transportu zbiorowego

Dla publicznego transportu zbiorowego istotne znaczenie mają przystanki komunikacyjne. Standardowo są one oznaczone pionowymi znakami drogowymi D-15 „przystanek autobusowy”, z grupy znaków informacyjnych. Część przystanków wyposażona jest w zatoki, umożliwiające zatrzymanie autobusu i wymianę pasażerów poza pasem ruchu. W przypadku braku zatoki, w większości przypadków stosowane jest oznakowanie poziome w postaci linii P-17, w szczególności na drogach wyższych kategorii niż gminne.

Według stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r., na sieci drogowej gminy zlokalizowanych było 163 przystanków, a ich pełen wykaz zawarto w załączniku do Uchwały Nr LXVII/999/22 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 20 grudnia 2022 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina Nysa, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz określenia warunków i zasad korzystania z tych przystanków.

Infrastruktura kolejowa

Uzupełnieniem sieci drogowej jest transport kolejowy. Przez obszar gminy przebiegają linie kolejowe:

- nr 137 Legnica – Jawor – Jaworzyna Śląska – Świdnica – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa czynne – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Gliwice – Katowice, niezelektryfikowana, dwutorowa (częściowo jednotorowa);
- nr 287 Opole Zachodnie – Szydłów – Tułowice – Łambinowice – Nysa, niezelektryfikowana, jednotorowa;
- nr 288 Nysa – Grodków – Brzeg, niezelektryfikowana, jednotorowa.

Przez teren gminy przebiega także nieczynna drugorzędna linia kolejowa nr 328 relacji Nysa – Podkamień – Biała Nyska – Koperniki – Buków – Łąka. Jest to jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa, wzdłuż której usytuowane są nieczynne przystanki kolejowe w miejscowościach: Podkamień, Biała Nyska i Koperniki.

Infrastruktura rowerowa

Na obszarze gminy urządzone były drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe. Według stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. w gminie Nysa długość dróg dla rowerów wynosiła 33,7 km²⁸.

²⁸ Dane GUS, dostęp: 30 kwietnia 2024 r.

W gminie Nysa według stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. nie funkcjonował system roweru miejskiego ani innej formy miejskiej współdzielonej mobilności.

Przez gminę Nysa przebiega 6 tras rowerowych:

- Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu – długość 95 km po polskiej stronie (Paczków – Głuchołazy) – (na terenie Gminy Nysa – 35 km);
- Nyska Droga św. Jakuba (Głuchołazy – Skorogoszcz) – (na terenie Gminy Nysa – 24 km);
- Trasa R-9 – EuroVelo 9 – długość odcinka na terenie Powiatu Nyskiego 67,9 km (Głuchołazy Paczków) – (na terenie Gminy Nysa – 16 km);
- Trasa R-16 – długość 69,6 km (Lipniki – Pleśnica) – (na terenie Gminy Nysa – 19 km);
- Trasa R-17 – długość 74,8 km (Wilemowice – Rzymkowice) – (na terenie Gminy Nysa – 21 km);
- Trasa R-57 – długość 24,4 km (Nysa – Chróścina Nyska) – (na terenie Gminy Nysa – 7 km).

Ze względu na wzrost popularności transportu rowerowego i coraz bogatszą jego infrastrukturę oraz zmiany klimatyczne – zwiększający się w ciągu roku udział dni, w których można dogodnie korzystać z roweru, w kolejnych latach należy spodziewać się dalszego wzrostu liczby użytkowników jednośladów. Wychodząc naprzeciw temu trendowi, samorząd gminy Nysa będzie podejmował starania o pozyskanie środków zewnętrznych na dofinansowanie kolejnych inwestycji w infrastrukturę rowerową. Nyska sieć dróg dla rowerów staje się przy tym coraz bardziej spójna, zapewniając dogodne możliwości korzystania z rowerów także przy podróżach międzygminnych.

2.9. Źródła ruchu

Głównymi źródłami i celami ruchu, determinującymi założenia niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, są: osiedla mieszkaniowe, szkoły i uczelnie wyższe, zakłady pracy, najważniejsze punkty usługowe w zakresie handlu i ochrony zdrowia oraz urzędy. Istotnymi generatorami ruchu w podróżach wewnątrz analizowanego obszaru są także dworce – kolejowy i autobusowy – obsługujące ruch dalekobieżny. Część z wymienionych instytucji ma zasięg ponadlokalny – powiatowy lub regionalny.

W tabeli 11 wymieniono lokalizację placówek oświatowych w gminie Nysa, funkcjonujących w roku szkolnym 2023/2024.

Tab. 11. Lokalizacja placówek oświatowych w gminie Nysa funkcjonujących w roku szkolnym 2023/2024

Placówka oświatowa	Adres placówki
Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Nysie	Nysa, ul. Orkana 6
Państwowa Szkoła Muzyczna I i II st. im. Witolda Lutosławskiego w Nysie	Nysa, Solny 2
Zespół Placówek Specjalnych w Nysie	Nysa, al. Wojska Polskiego 31

Placówka oświatowa	Adres placówki
Zespół Szkół Ekonomicznych w Nysie	Nysa, pl. Sikorskiego 1
Zespół Szkół i Placówek Artystycznych w Nysie	Nysa, ul. Grodzka 19
Zespół Szkół i Placówek Oświatowych im. Emila Godlewskiego w Nysie	Nysa, ul. Rodziewiczówny 1
Zespół Szkół Pascal w Nysie	Nysa, ul. Kupiecka 7a
Zespół Szkół Technicznych w Nysie	Nysa, ul. Szopena 4
Przedszkole Niepubliczne Minilandia w Nysie	Nysa, ul. Piłsudskiego 27
Przedszkole Nr 1 w Nysie	Nysa, ul. Bohaterów Warszawy 48
Przedszkole Nr 10 w Nysie	Nysa, ul. 11 Listopada 8A
Przedszkole Nr 12 w Nysie	Nysa, ul. Podolska 3B
Przedszkole Nr 14 w Nysie	Nysa, ul. Grodkowska 30
Przedszkole Nr 5 – Integracyjne w Nysie	Nysa, ul. Bohaterów Warszawy 13
Przedszkole Nr 6 w Nysie	Nysa, ul. Armii Krajowej 9
Przedszkole Nr 8 w Nysie	Nysa, ul. Tkacka 2
Przedszkole Nr 9 w Nysie	Nysa, ul. Sudecka 7
Przedszkole Prywatne „Smerf” w Nysie	Nysa, ul. Kościuszki 9
Przedszkole Prywatne Bajkowy Świat	Nysa, ul. Poniatowskiego 4
Publiczne Przedszkole Zaczarowany Ołówek w Nysie	Nysa, ul. Kościuszki 10
Diecezjalna Szkoła Podstawowa w Nysie	Nysa, ul. Świętego Piotra 1a
Niepubliczna Szkoła Podstawowa im. J. Kozarzewskiego w Nysie	Nysa, ul. Kościuszki 9
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Nysie	Nysa, ul. Bohaterów Warszawy 7
Szkoła Podstawowa Nr 10 z Oddziałami Integracyjnymi im. J. H. Dąbrowskiego w Nysie	Nysa, ul. 11 Listopada 6
Szkoła Podstawowa Nr 2 z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego im. Powstańców Śląskich w Nysie	Nysa, ul. Bramy Grodkowskiej 4
Szkoła Podstawowa Nr 3 im. Janusza Korczaka w Nysie	Nysa, ul. Krawiecka 6
Szkoła Podstawowa Nr 5 im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Nysie	Nysa, ul. Gierczak 8
Diecezjalne Liceum Humanistyczne w Nysie	Nysa, ul. Świętego Piotra 1A
I Liceum Ogólnokształcące im. Jana III Sobieskiego Carolinum w Nysie	Nysa, ul. Sobieskiego 2
Liceum Ogólnokształcące Dla Dorosłych	Nysa, ul. Kościuszki 4a
Liceum Ogólnokształcące Dla Dorosłych Europejskiego Centrum Nauki Vademecum	Nysa, ul. Poznańska 1

Placówka oświatowa	Adres placówki
Niepubliczne Liceum Ogólnokształcące "Medyk" w Nysie	Nysa, ul. Kościuszki 10
Branżowa Szkoła i Stopnia Nr 6 Specjalna – dla niedostosowanych Społecznie w Nysie	Nysa, al. Wojska Polskiego 31
Medyczna Szkoła Policealna w Nysie	Nysa, ul. Kościuszki 10
Szkoła Policealna Europejskiego Centrum Nauki Vademecum	Nysa, ul. Poznańska 1
Szkoła Policealna Medyk w Nysie	Nysa, ul. Kościuszki 10
Szkoła Specjalna Przesposabiająca do pracy w Nysie	Nysa, ul. Grodkowska 54
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Białej Nyskiej	Biała Nyska, ul. Kamienna 2
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Goświnowicach	Goświnowice, ul. Kolejowa 5
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kopernikach	Koperniki 16A
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Niwnicy	Niwnica 127
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Przełęku	Przełek 15
Przedszkole w Lipowej	Lipowa 83A
Publiczne Przedszkole Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. bł. Edmunda Bojanowskiego w Domaszkowicach	Domaszkowice 47
Publiczna Szkoła Podstawowa Stowarzyszenia Przyjaciół Szkół Katolickich im. św. Urszuli Ledóchowskiej w Domaszkowicach	Domaszkowice 47
Szkoła Podstawowa im. Gustawa Morcinka w Lipowej z Oddziałem Przedszkolnym	Lipowa 83A

Źródło: dane Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych rspo.men.gov.pl, dostęp: 30.04.2024 r.

W 2024 r. w Nysie działała jedna uczelnia wyższa – Państwowa Akademia Nauk Stosowanych w Nysie (ul. Armii Krajowej 7, ul. Armii Krajowej 19, ul. Armii Krajowej 21, ul. Chodowieckiego 4, ul. Głuchołaska 12, ul. Kościuszki 2, ul. Marcinkowskiego 6-8, ul. Obrońców Tobruku 5, ul. Otmuchowska 74, ul. Ujejskiego 12).

Znaczącą rolę wśród generatorów ruchu pasażerskiego w transporcie publicznym odgrywają duże zakłady pracy i firmy działające na obszarze miasta. W tabeli 12 wymieniono największe zakłady pracy w Nysie.

Tab. 12. Lokalizacja największych pracodawców w Nysie

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
All Windows Group sp. z o.o.	ul. Karpacka 6
Intersnack Poland sp. z o.o.	ul. Jagiellońska 22
Kler SA	ul. Chrobrego 6
Spółdzielnia Pracy „CUKRY NYSKIE”	al. Wojska Polskiego 9

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres
Vasco Doors sp. z o.o.	ul. Karpacka 5
Zakład Produkcji Etanolu „Goświnowice” – Bioagra SA	Głębinów 30
Zakłady Przemysłu Cukierniczego „OTMUCHÓW” SA	ul. Nowowiejska 20

Źródło: opracowanie własne.

Wśród elementów, które wpływają na mobilność mieszkańców, ważną rolę odgrywają także obiekty sportowe, sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty kulturalne i instytucje użyteczności publicznej. Sklepy wielkopowierzchniowe i główne obiekty sportowe w gminie Nysa, oddziałujące na mobilność mieszkańców, przedstawiono odpowiednio w tabelach 13 i 14.

Tab. 13. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w gminie Nysa

Nazwa podmiotu	Adres
AURA PARK	ul. Bema 2a
Castorama	ul. Krasieńskiego 31
Galeria Handlowa Dekada Nysa	ul. Wolności 2
Galeria Nyska	ul. Rynek 40
Vendo Park Nysa	ul. Piłsudskiego 7

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 14. Główne obiekty sportowe o znaczeniu ruchotwórczym w gminie Nysa

Nazwa obiektu	Adres
Hala Nysa	Nysa, ul. Sudecka 23
Hala Sportowa AZS w Nysie	Nysa, ul. Głuchołaska 12
Hala Sportowa PWSZ w Nysie	Nysa, ul. Otmuchowska 74
Kąpielisko Miejskie "FRAJDA"	Nysa, ul. Ujejskiego 25
Kryta pływalnia	Nysa, ul. Piłsudskiego 40
Podzamcze Arena	Nysa, ul. Brodzińskiego 6
Skatepark Tonego Hawk'a	Nysa, al. Lompy
Stadion Miejski	Nysa, ul. Kraszewskiego 2
Stadion Miejski w Nysie	Nysa, ul. Sudecka 28
Plaża Skorochów	Skorochów

Źródło: opracowanie własne.

Wśród innych obiektów, które wpływają na mobilność mieszkańców gminy i mają charakter ruchotwórczy, należy wymienić także:

- urzędy:
 - Urząd Miejski w Nysie, ul. Kolejowa 15;
 - Urząd Skarbowy w Nysie, ul. Krzywoustego 23;
 - Sąd Rejonowy w Nysie, pl. Kościelny 6;
 - Prokuratura Rejonowa w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 32;
 - ZUS Inspektorat w Nysie, ul. Armii Krajowej 3;
 - Urząd Celny w Nysie, ul. Otmuchowska 50;
 - Powiatowy Urząd Pracy w Nysie, ul. Słowiańska 19;
 - Starostwo Powiatowe w Nysie, ul. Piastowska 33;
- teatry, kina, muzea i inne instytucje kultury:
 - Nyski Dom Kultury im. Wandy Pawlik, ul. Wałowa 7;
 - Teatr Miejski w Nysie, ul. Wałowa 7;
 - Kino Cinema N 3D NYSA, al. Lompy 3;
 - Muzeum Powiatowe w Nysie, ul. Jarosława 11;
 - Nyskie Centrum Edukacji o Niepodległości, ul. Piastowska 19;
 - Biblioteka Państwowej Akademii Nauk Stosowanych, ul. Chodowieckiego 4;
 - Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka w Opolu – Filia w Nysie, ul. Kościuszki 10;
- szpitale:
 - Zespół Opieki Zdrowotnej w Nysie, ul. Bohaterów Warszawy 34;
 - 116 Szpital Wojskowy z Przychodnią SPZOZ Przychodnia w Nysie, ul. Kościuszki 12;
 - Szpital Powiatowy im. Błogosławionej Siostry Elżbietanki Marii Merkert. ZOZ, ul. Bohaterów Warszawy 34;
 - Szpital Powiatowy, ul. Ogrodowa 1;
 - Polsko-Amerykańskie Kliniki Serca, Centrum Sercowo-Naczyniowe w Nysie, ul. Gierczak 17.

Do istotnych z punktu widzenia planowania transportu źródeł ruchu należą także obiekty usługowe o znaczeniu lokalnym i aglomeracyjnym. W gminie Nysa, podobnie jak w większości polskich miast i gmin o podobnej wielkości, działalność prowadzi wiele sklepów sieciowych, głównie wyposażonych w artykuły spożywcze i przemysłowe. Coraz bardziej widoczny staje się również trend tworzenia mniejszych, ale łatwiej dostępnych i dobrze rozplanowanych parków handlowych, niż galerii komasujących po kilkadziesiąt sklepów. Bardzo duże znaczenie mają dla handlu sklepy dyskontowe sieci o zasięgu krajowym i międzynarodowym. Sklepy osiedlowe, w znacznej mierze związane z jednoosobową działalnością gospodarczą, zazwyczaj nie wymagają przemieszczania się środkami transportu, a ich wpływ na popyt w komunikacji zbiorowej jest znikomy.

Poza instytucjami i urzędami wymienionymi powyżej, w gminie Nysa funkcjonują również inne, mniejsze jednostki i obiekty użyteczności publicznej, będące lokalnymi generatorami ruchu pasażerskiego. Są to np. obiekty kultu religijnego, prywatne zakłady opieki medycznej, przychodnie, apteki, centra ogrodnicze, stacje kontroli pojazdów.

2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”²⁹, składający się z części tekstowej oraz części graficznej, określany dalej planem ministra ds. transportu.

Obowiązującymi planami wyższego szczebla są także:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”³⁰, określany dalej planem wojewódzkim;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Nyskiego (Planu Transportowego)”³¹, określany dalej jako plan powiatowy.

Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra ds. transportu, przedstawiono na rysunku 6.

Obecny plan ministra ds. transportu sporządzono wyłącznie w scenariuszu podstawowym, w odróżnieniu od poprzednich planów – przygotowywanych w kilku scenariuszach.

Przedstawiona w planie ministra ds. transportu wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra ds. transportu) w 2020 r. została określona na 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska wielkość przewozów pasażerów w 2020 r. jest jednym ze skutków pandemii COVID-19. Plan ministra ds. transportu zakłada znaczący wzrost pracy eksploatacyjnej objętej dofinansowaniem – do poziomu 60,8 mln pociągokilometrów w 2025 r. i 93,7 mln pociągokilometrów w 2030 r. (wzrosty odpowiednio o 29 i 99%). Szacowana liczba przewożonych pasażerów ma w 2025 r. osiągnąć 40,7 mln, a w 2030 r. – 74,3 mln (wzrosty odpowiednio o 62 i 195%).

Przewidywany wysoki wzrost liczby pasażerów w porównaniu do 2020 r. wynika z założeń stopniowej eliminacji negatywnych skutków pandemii oraz z pozytywnych efektów realizowanych inwestycji

²⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328).

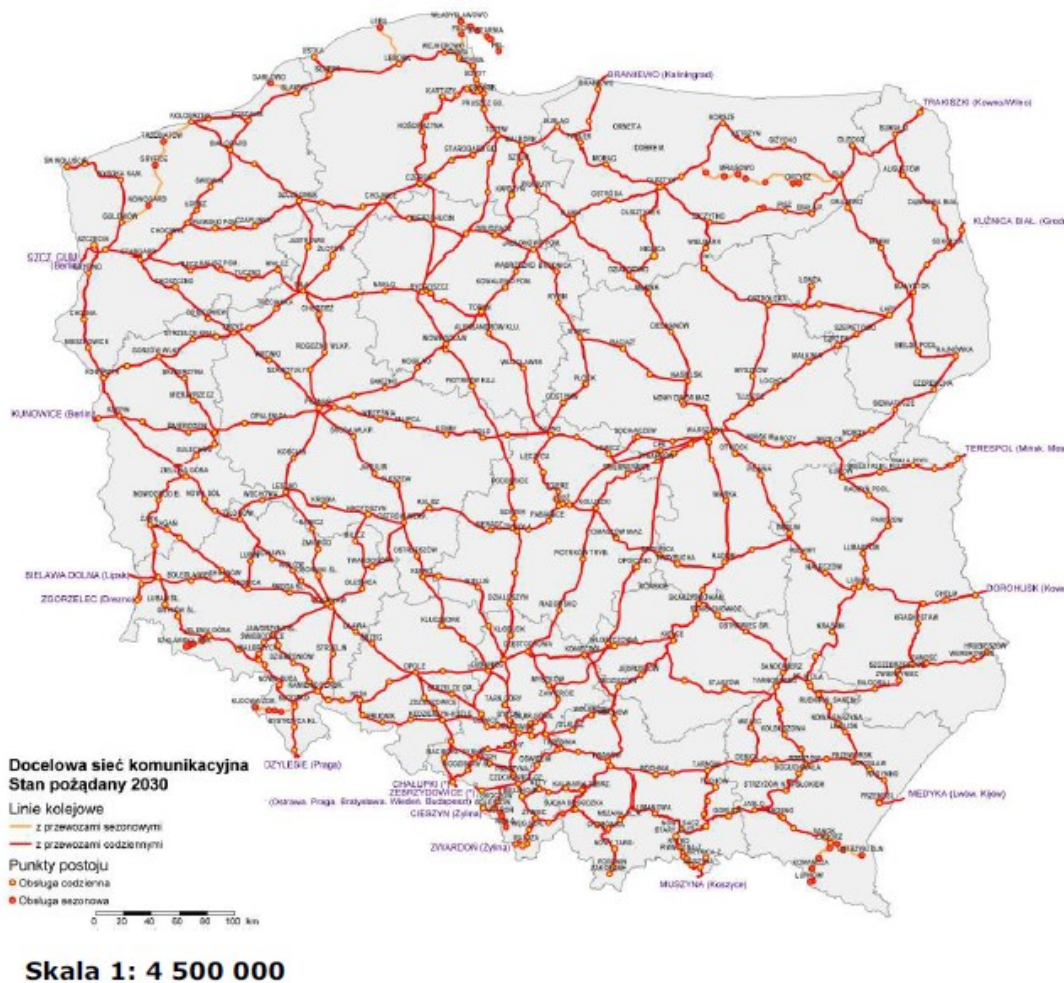
³⁰ Dz. Urz. Województwa Opolskiego z 2014 r. poz. 1848.

³¹ Dz. Urz. Województwa Opolskiego z 2014 r. poz. 1226 ze zmianami w Dz. Urz. Woj. Opolskiego: z 2014 r. poz. 2596, z 2015 r. poz. 797, z 2015 r. poz. 1086, z 2015 r. poz. 2116, z 2016 r. poz. 764, z 2017 r. poz. 2429, z 2018 r. poz. 3364, z 2019 r. poz. 2586, z 2019 r. poz. 3805, z 2023 r. poz. 120.

modernizacyjnych, ponownego uruchomienia połączeń na głównych modernizowanych trasach oraz modernizacji Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego, zaplanowanej na lata 2021-2027.

Plan zakłada, że ponad połowę połączeń komunikacyjnych na liniach kolejowych mają stanowić pociągi uruchamiane codziennie.

Dworce kolejowe Nysa oraz Otmuchów uznano w planie ministra ds. transportu jako kolejowe punkty postojowe do obsługi codziennych połączeń międzywojewódzkich.



Rys. 6. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Źródło: Załącznik nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 4 listopada 2020 r., Dz. U. z 2020 r., poz. 2328.

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 137 na odcinku Nysa – Prudnik – Kędzierzyn Koźle uruchamianie od 2 do 3 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz do lat 2026/2027 i 2028/2029, z kolei jako stan pożądany w 2030 r. –

od 4 do 5 par pociągów. Natomiast dla tej linii kolejowej na odcinku Nysa – Otmuchów – Kamieniec Ząbkowicki Plan przewiduje uruchamianie w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego, dla lat 2026/2027 i 2028/2029 od 4 do 5 par pociągów, zaś docelowo w 2030 r. od 8 do 11 par pociągów.

Z kolei na linii kolejowej nr 287 na odcinku Nysa – Opole Główne dokument przewiduje uruchamianie od 2 do 3 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego i dla lat 2026/2027, 2028/2029 oraz od 6 do 7 par pociągów jako docelowy stan pożądany.

Dla przewozów wojewódzkich plan zakłada uruchomienie połączeń komplementarnych ze stacji Nysa w kierunkach do: Brzegu, Głucholazów, Kędzierzyna Koźle oraz Opola.

W planie wojewódzkim sieć połączeń została zaplanowana dla połączeń ponad powiatowych w trzech zakresach:

- linie obsługiwane tylko transportem kolejowym;
- linie obsługiwane zarówno transportem kolejowym jak i autobusowym;
- linie obsługiwane tylko transportem autobusowym.

W zakresie linii kolejowych wymieniono w planie wojewódzkim m.in. połączenia:

- 3. Kędzierzyn Koźle – Nysa przez Prudnik;
- 13. (Opole) Nysa – Głucholazy (granica państwa)/ Głucholazy Miasto;
- 14. Nysa – Kamieniec Ząbkowicki (Kłodzko/Legnica).

W zakresie linii obsługiwanych transportem autobusowym wymieniono w planie wojewódzkim m.in. połączenie 36. Nysa – Ziębice.

W zakresie linii obsługiwanych transportem kolejowym i autobusowym wymieniono w planie wojewódzkim m.in. połączenia:

- 2. Nysa – Wrocław;
- 3. Brzeg – Nysa;
- 4. Opole – Nysa;
- 9. Nysa – Prudnik;

oraz połączenia obsługiwane zintegrowanym transportem kolejowym i autobusowym:

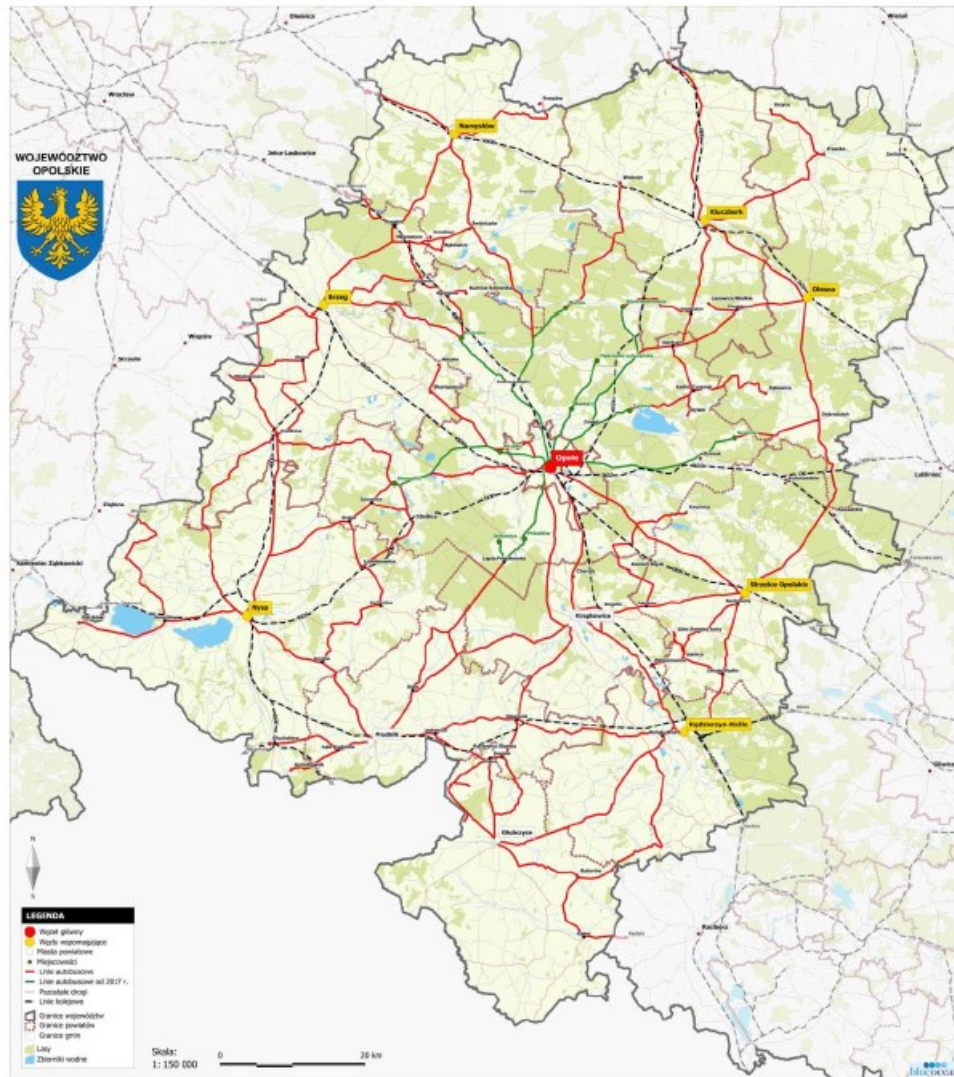
- 3. Niemodlin – Tułowice (Opole/Nysa);
- 4. Głucholazy/Pokrzywa – Nowy Świątów (Opole/Nysa/Wrocław/Kędzierzyn Koźle).

Miasto Nysa wyznaczone zostało jako kluczowy węzeł komunikacyjny w zachodniej części województwa, integrujący dworzec kolejowy z dworcem autobusowym oraz umożliwiający przesiadki z transportu indywidualnego. W dokumencie zakłada się wyposażenie węzła w kompleksową informację pasażerską, wyposażenie w parkingi P&R (100-150 miejsc) i B&R (30 rowerów) oraz usunięcie barier architektonicznych pomiędzy przystankami.

Sieć planowanych połączeń kolejowych i drogowych przedstawiono na rysunku 7.

Plan dopuszcza w przyszłości modyfikacje przebiegu poszczególnych linii użyteczności publicznej bez zmiany Planu np. w celu objęcia komunikacją publiczną miejscowości znajdujących się obok danej linii.

Dokument wskazuje na potrzebę koordynacji rozkładów jazdy autobusów skomunikowanych z pociągami (przyjazd i odjazd z odpowiednim wyprzedzeniem).



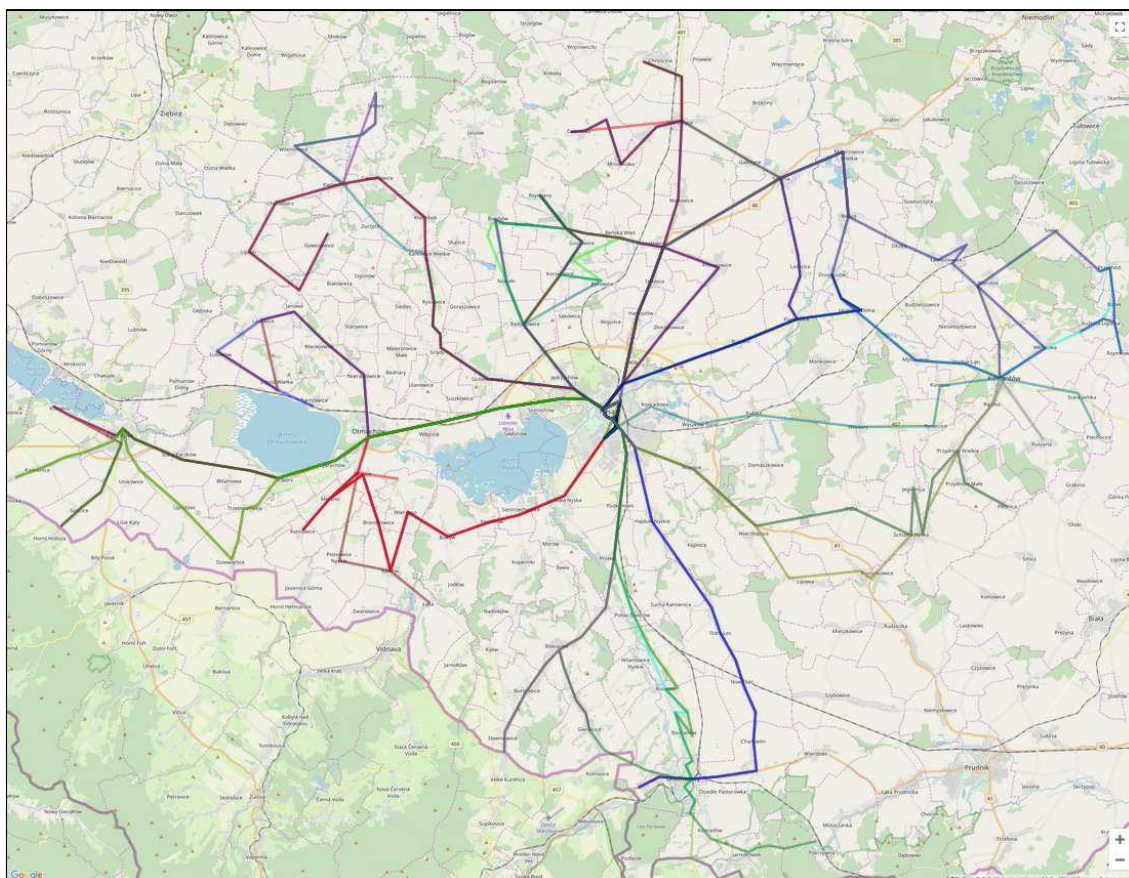
Rys. 7. Sieć połączeń w wojewódzkich przewozach pasażerskich

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego”, s. 94, Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2014 r., poz. 1848.

Plan wskazuje na potrzebę dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych i z ograniczoną zdolnością ruchową poprzez wyposażanie pojazdów w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej, wykorzystywanie do przewozów autobusów niskopodłogowych, wyposażonych w platformy i miejsca na wózek, czytelnie oznakowanych. Plan wskazuje na oraz odpowiednią aranżację przystanków,

w tym ich wyposażenie w miejsca do siedzenia, zadaszenia i osłony, czytelną informację pasażerską – rozkłady jazdy, schematy, system zapowiedzi.

Plan powiatowy definiuje sieć linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej w połączeniach ponadgminnych. Dokument wymienia – według stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. – 41 linii, których większość rozpoczyna swój bieg w Nysie. Mapę sieci linii organizowanych przez Powiat Nyski przedstawiono na rysunku 8, a i ich wykaz w tabeli 15.



Rys. 8. Sieć połączeń organizowanych przez Powiat Nyski

Źródło: Załącznik nr 1 do uchwały nr IX/91/2019 Rady Powiatu w Nysie z dnia 12 sierpnia 2019 r.,
Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2019 r. poz. 2586.

Plan zawiera dodatkowo szczegółowe mapy tras poszczególnych linii organizowanych przez Powiat, czego skutkiem jest 10 zmian wprowadzających przede wszystkim nieco zmienione przebiegi tras.

Tab. 15. Linie komunikacyjne organizowane przez Powiat Nyski

Nr linii	Nazwa linii	Przez
1	Nysa ul. Ujejskiego – Głuchołazy	Polski Świątów
2	Nysa D.A – Głuchołazy P. Dw.	Stary Las II / Kościół

Nr linii	Nazwa linii	Przez
3	Nysa D.A. – Sławniowice Granica	Gierałcice III / Kościół
4	Nysa D.A. – Szklary I/Kościół	Kamiennik
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 / Straż
13	Nysa D.A. – Nysa D.A.	Frączków
14	Nysa – Chróścina	Skoroszyce
15	Nysa D.A. – Czarnolas	Skoroszyce
16	Nysa – Bielice	Lasocice I
17	Nysa D.A. – Korfantów P. Dw.	Sidzina
18	Nysa D.A. – Nysa D.A.	Korfantów P. Dw.
19	Nysa D.A. – Rzymkowice	Jasienica Dolna
20	Nysa D.A. – Pleśnica	Węza Wieś
21	Bykowice – Bykowice	Rzymiany
22	Nysa D.A. – Korfantów	Niwnicę
101	Nysa D.A. – Pokrzywna I / Skrz.	Polski Świątów
102	Nysa D.A. – Głuchołazy Ul. Jagiellońska /P. Dw.	Stary Las II / Kościół
103	Nysa D.A. – Głuchołazy P. Dw.	Gierałcice III / Kościół
104	Nysa D.A. – Szklary I / Pętla	Kamiennik
105	Nysa D.A. – Goworowice	Kamiennik
107	Nysa D.A. – Zwierzyniec	Kałków
108	Nysa D.A. – Kozielno II	Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.
109	Nysa D.A. – Lubiatów II / Kościół	Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.
110	Nysa D.A. – Gościce III	Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.
111	Nysa D.A. – Dziewiętlice	Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.
112	Nysa D.A. – Nysa D.A.	Prusinowice / Straż

Nr linii	Nazwa linii	Przez
113	Nysa D.A. – Nysa D.A.	Frączków Biechów / Tartak
114	Nysa D.A. – Czarnolas IV	Skoroszyce
115	Nysa D.A. – Chróścina / Szkoła	Skoroszyce
116	Nysa D.A. – Nysa D.A.	Lasocice I
117	Nysa D.A. – Bielice I / Skrz.	Sidzina
118	Nysa D.A. – Piechocice	Korfantów P. Dw.
119	Nysa D.A. – Kuźnica Ligocka I	Jasienica Dolna
120	Nysa D.A. – Puszyzna	Węża Wieś

Źródło: Załącznik nr 1 do uchwały nr IX/91/2019 Rady Powiatu w Nysie z dnia 12 sierpnia 2019 r., Dz. Urz. Woj. Opolskiego z 2019 r. poz. 2586.

Układ linii komunikacyjnych organizowanych przez Powiat Nyski jest komplementarny w stosunku do linii gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Gminę Nysa, a na odcinkach początkowych od miasta Nysa w znacznej części pokrywa się z przebiegiem linii gminnych. Powiatowe przewozy pasażerskie obsługują miejscowości powiatu znacznie oddalone od miasta Nysa.

Plan powiatowy wyznacza dworce autobusowy i kolejowy w Nysie oraz dworzec autobusowy w Głuchołazach jako strategiczne węzły przesiadkowe, integrujące transport publiczny z indywidualnym, z urządzonymi parkingami Park&Ride.

W zakresie wymaganych standardów przewozów plan wskazuje m.in. na potrzebę koordynacji rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych oraz na zamieszczenie czytelnej i wyczerpującej informacji pasażerskiej na przystankach i w pojazdach. Ponadto jako element przyjazny dla pasażerów wymieniono bilety okresowe na fragmenty sieci oraz całą sieć na obszarze powiatu, bez względu na rodzaj środka transportu jakim wykonywane są usługi transportowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Plan wskazuje jako obowiązek organizatora zapewnienia dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

Jako element likwidowania barier plan wymienia w szczególności eksploatację autobusów z niską podłogą, rampami i miejscami na wózek, czytelne oznakowanie pojazdów i zapowiedzi przystanków.

Plan przewiduje w perspektywie długofalowej zainstalowanie systemu informacji pasażerskiej, z uwzględnieniem pojazdów powiatowych przewozów pasażerskich.

Plan zakłada rozważenie przez Powiat Nyski wprowadzenia do systemu komunikacji publicznej autobusów elektrycznych, obsługujących obszar gmin Głuchołazy, Nysa, Otmuchów, Paczków i Kamiennik.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. Oznacza to, że plan transportowy dla gminy Nysa musi uwzględniać postanowienia planu ogłoszonego przez ministra ds. transportu, planu uchwalonego przez Sejmik Województwa Opolskiego oraz planu przyjętego przez Radę Powiatu z wprowadzonymi zmianami.

Niniejszy plan uznaje wszystkie ustalenia planów ministra ds. transportu, wojewódzkiego i powiatowego, spełniając powyższe wymagania.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

Komunikacja miejska w gminie Nysa funkcjonowała w zmieniającym się zakresie do końca 2022 r. Od 1 stycznia 2023 r. w większości zastąpiły ją gminne przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez gminę Nysa. Wg stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. na obszarze miasta Nysa funkcjonowała jedna linia o charakterze komunikacji miejskiej – linia E.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej na liniach transportu publicznego organizowanego przez gminę Nysa w latach 2020-2023 i plan na 2024 r. oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 16 i 17.

W porównaniu do 2020 r. popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego w 2023 r. zwiększył się aż o 43,2%. W tym samym czasie ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zwiększono o 8,2%. Na wzrost wielkości popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez gminę Nysa na przestrzeni lat 2020-2023 największy wpływ miało zniesienie w maju 2022 r. stanu epidemii wywołanej chorobą COVID-19, która trwała od marca 2020 r. oraz wprowadzenie od 1 stycznia 2023 r. nowej oferty przewozowej.

Tab. 16. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach transportu publicznego organizowanego przez gminę Nysa w latach 2020-2023 i plan na 2024 r.

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2020	1 203,2	1 247,0	0,96
2021	1 226,7	1 286,5	0,95
2022	1 631,2	1 267,0	1,29
2023	1 723,0	1 349,7	1,28
2024 (plan)	1 800,0	1 377,1	1,31

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Tab. 17. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach transportu publicznego organizowanego przez gminę Nysa w latach 2020-2023 i plan na 2024 r.

Rok	Zmiana w stosunku rok do roku			
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2020	-	-	-	-
2021	23,5	2,0	39,5	3,2
2022	404,5	33,0	-19,5	-1,5
2023	91,8	5,6	82,7	6,5
2024 (plan)	77,0	4,5	27,4	2,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Jesienią 2022 r. przeprowadzono w nyskiej komunikacji miejskiej kompleksowe, wewnątrzpojazdowe badania marketingowe wielkości popytu na jej usługi. Badania objęły wszystkie kursy na każdej z linii – zarówno w dni powszednie, w soboty oraz w niedziele. Formalna zmiana sposobu organizacji transportu zbiorowego na obszarze gminy Nysa, wprowadzona od 1 stycznia 2023 r., nie wpłynęła w istotny sposób na modyfikację sieci połączeń. W związku z powyższym do celów analizy popytu można przyjąć wyniki badań z 2022 r.

Określona na podstawie badań liczba pasażerów przewożonych na liniach organizowanych przez gminę Nysa w dniu powszednim wyniosła 6 594 pasażerów.

W dniu powszednim na liniach organizowanych przez gminę Nysa najwięcej pasażerów przewieziono na linii 4, z której usług skorzystało 938 osób. Kolejnymi pod względem wielkości przewozów

w tym rodzaju dnia były linie: 7, 3 i 2 z przewozami dziennymi na poziomie odpowiednio: 864, 853 i 764 osoby.

Najmniejszą liczbę pasażerów w dniu powszednim zanotowano natomiast na liniach: 15, 16 i 17 – odpowiednio jedynie: 5, 4 i 2 osoby.

W grupie linii nyskiej komunikacji miejskiej najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii E, przewożące 6,1 pasażera w przeliczeniu na kilometr, czyli ponad 4-krotnie więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej. Dość dobrze wykorzystane okazały się także pojazdy linii: 3, 4, 12 i 14 z wynikiem powyżej 1,5 pasażera w przeliczeniu na kilometr.

W sobotę popyt na usługi nyskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 2 066 pasażerów, czyli 31,3% wielkości popytu w dniu powszednim (przy podaży usług mierzonej liczbą wykonanych kilometrów kształtującej się na poziomie 35,5% wielkości z dnia powszedniego). Średnie wykorzystanie pojazdów wyniosło w sobotę 1,2 pasażera na kilometr.

W sobotę, najlepiej wykorzystane były pojazdy obsługujące linię E, przewożąc przeciętnie 4,1 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Był to rezultat ponad trzykrotnie lepszy od wartości średniej dla całej sieci komunikacyjnej.

Na liniach: 2, 3 i 4 odnotowano wykorzystanie niewiele powyżej 1,0 pasażera na kilometr, natomiast na pozostałych liniach: 6, 7, 8 i 9 wykorzystanie pojazdów wynosiło 1,0 pasażera na kilometr i mniej.

W niedzielę niehandlową popyt na usługi nyskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 541 pasażerów, co stanowiło 8,2% wielkości popytu w dniu powszednim i 26,2% popytu w sobotę, przy analogicznych stosunkach podaży usług wynoszących odpowiednio 14,4 i 40,7%. Wykorzystanie autobusów w niedzielę było marginalne.

Zdecydowanie najlepiej wykorzystane w niedzielę niehandlową były autobusy linii 4, z przewozami na poziomie 1,2 pasażera w przeliczeniu na kilometr, co jest wynikiem o 50% większym od średniej dla całej sieci nyskiej komunikacji miejskiej, wynoszącym w niedzielę niehandlową 0,8 pasażera na kilometr.

Całkowitą wielkość popytu oraz liczbę pasażerów w przeliczeniu na każdy wozokilometr, przedstawioną dla poszczególnych linii w odniesieniu do dnia powszedniego, soboty i niedzieli, zaprezentowano w tabeli 18. W kolumnach z liczbą pasażerów w danym rodzaju dnia tygodnia kolorowym zacięciem zaznaczono pola dotyczące linii o największej i najmniejszej liczbie pasażerów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia.

Tab. 18. Liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr dla poszczególnych linii nyskiej komunikacji miejskiej – jesień 2022 r.

Linia	Liczba pasażerów w poszczególnych przekrojach					
	dzień powszedni (nauki szkolnej)		sobota		niedziela	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
1	324	0,9	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
2	764	1,4	255	1,1	87	0,7
3	853	1,5	198	1,2	54	0,9
4	938	1,5	370	1,3	186	1,2
5	230	1,2	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
6	694	1,0	133	0,7	nie funkcjonuje	
7	864	1,1	348	1,0	88	0,5
8	533	1,4	275	1,0	126	0,5
9	220	1,0	34	0,5	nie funkcjonuje	
12	338	1,7	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
14	161	1,8	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
15	5	0,4	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
16	4	0,3	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
17	2	0,2	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
E	664	6,1	453	4,1	nie funkcjonuje	
Razem	6 594	1,4	2 066	1,2	541	0,8

Źródło: „Raport z badań marketingowych popytu na usługi przewozowe nyskiej komunikacji miejskiej”, Gdynia – Nysa, sierpień – październik 2022 r., s. 46.

W skali przeciętnego miesiąca popyt na usługi nyskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 149 443 pasażerów.

Na zielono zacięniowano pola dotyczące linii o łącznej liczbie pasażerów w obydwu kierunkach osiągającej przynajmniej 500 w dniu powszednim, 300 w sobotę i 200 w niedzielę. Dotyczyło to:

- w dniu powszednim (nauki szkolnej) – linii: 2, 3, 4, 6, 7, 8 i E;
- w sobotę – linii: 4, 7 i E.

W niedzielę, ze względu na niewielkie przewozy, wyróżnienie kolorem zielonym nie objęło pola z liczbą pasażerów dla żadnej z linii.

Kolorem czerwonym zaznaczono natomiast pola dotyczące linii o całkowitej liczbie pasażerów o połowę niższej od wyróżnień w kolorze zielonym, tj. nieprzekraczającej 250 w dniu powszednim (nauki szkolnej), 150 w sobotę i 100 w niedzielę.

Wielkość przewozów poniżej tego progu granicznego odnotowano:

- w dniu powszednim – na liniach: 5, 9, 14, 15, 16 i 17 (poza linią 9, linie te nie funkcjonowały w oba dni weekendowe);
- w sobotę – na liniach 6 i 9;
- w niedzielę – na liniach: 2, 3 i 7.

W polach z liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr zielonym kolorem wyróżniono linie, na których odnotowano wynik co najmniej na poziomie 1,5 pasażerów. Próg ten osiągnięto tylko na linii E – w każdym z dni jej funkcjonowania.

Kolorem czerwonym wyróżniono zaś pola dotyczące linii, na których przewieziono nie więcej niż 1,0 pasażera w przeliczeniu na kilometr w każdym rodzaju dnia. Dotyczyło to:

- w dniu powszednim – linii: 1, 6, 9, 15, 16 i 17;
- w sobotę – linii: 6, 7, 8 i 9;
- w niedzielę – linii: 2, 3, 7 i 8.

Wyróżnienia kolorem czerwonym pól z liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr zdominowały tabelę 20. Skrajnie niskie wykorzystanie pojazdów charakteryzowało część linii w dniu powszednim i w sobotę oraz niemal wszystkie (poza jedną – 4) w niedzielę.

W związku z zaprzestaniem świadczenia usług przez nyską komunikację miejską i zastąpienie jej przez gminne przewozy pasażerskie wielkość popytu określona na podstawie badań z 2022 r. wymaga weryfikacji poprzez przeprowadzenie badań marketingowych na tych liniach.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi nyskich przewozów gminnych będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury wiekowej mieszkańców gmin Nysa i Otmuchów;
- liczby samochodów osobowych;
- mobilności komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia i struktury wynagrodzeń;
- dostępności transportu publicznego, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów i częstotliwości kursowania;
- integracji gminnych przewozów pasażerskich z przewozami pasażerskimi innych organizatorów, w szczególności Województwa Opolskiego;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego – przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- dostępności parkingów: P&R, B&R oraz K&R.

Prognoza liczby pasażerów w gminnych przewozach pasażerskich dla najbliższych lat musi uwzględniać kumulację różnych zdarzeń istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych na obszarze obsługiwanych gmin.

Wśród takich zdarzeń przede wszystkim należy wymienić następujące:

- wprowadzenie od 24 marca 2020 r. w związku z pandemią COVID-19 drastycznych ograniczeń w poruszaniu się mieszkańców miasta i okolicznych gmin (zakaz wychodzenia z domu obowiązujący do 16 kwietnia 2020 r.) oraz wprowadzenie w dniu 24 marca 2020 r. ograniczeń liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego, potem systematycznie zmniejszanych, aż do rezygnacji z większości obostrzeń, uchylenia stanu epidemii w maju 2022 r., a stanu zagrożenia z końcem czerwca 2023 r.;
- wprowadzenie w 2020 r. do eksploatacji pierwszych autobusów zeroemisyjnych;
- budowę centrów przesiadkowych w Otmuchowie i w Nysie;
- budowę obwodnicy Nysy w ciągu dróg krajowych nr 41 i 46;
- rewitalizację linii kolejowych nr 287 Nysa – Opole oraz nr 288 Nysa – Brzeg;
- pogorszenie sytuacji finansowej budżetów jednostek samorządu terytorialnego w Polsce, spowodowane znaczącym wzrostem inflacji, jako efektem prowadzonych działań wojennych Federacji Rosyjskiej w Ukrainie, a także wprowadzeniem w 2022 r. zmian podatkowych.

W 2020 r. nastąpiło w całym kraju załamanie liczby przewożonych pasażerów pojazdami transportu zbiorowego, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19. Wprowadzanie od połowy marca 2020 r. okresowych zakazów wychodzenia z domu oraz korzystania z obiektów handlowych, kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych itp., a także drastyczne ograniczenie dopuszczalnej liczby pasażerów jakie mogły przewozić pojazdy transportu zbiorowego, doprowadziło do gwałtownego spadku liczby pasażerów. W okresie zakazu autobusy przewożyły często jedynie po kilka osób. Większość miast wprowadziła więc, dla zmniejszenia poziomu ponoszonych kosztów, ograniczenie zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej. Wprowadzone ograniczenia liczby pasażerów autobusów spowodowały dość masowe rezygnacje z korzystania z tego środka transportu na rzecz samochodów osobowych.

W całym okresie pandemii, nawet po częściowym zniesieniu ograniczeń, istotnie zmniejszyła się mobilność mieszkańców, głównie poprzez wprowadzane ograniczenia w poruszaniu się, ale i dość powszechne upowszechnienie się pracy zdalnej w przedsiębiorstwach i urzędach oraz wprowadzenie nauki zdalnej lub hybrydowej w szkołach. Ponadto pandemia COVID-19 wpłynęła na zmiany zachowań mieszkańców, korzystających w okresie stanu epidemii w znacznie mniejszym zakresie z oferty usługowej i rekreacyjno-rozrywkowej, zmniejszając średnią liczbę realizowanych podróży. Powrót do normalnego korzystania z transportu zbiorowego następował dość powoli.

W latach 2020-2022 wielkość pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez MZK sp. z o.o. utrzymywała się na stałym poziomie. W 2023 r. wzrosła liczba wykonywanych wozokilometrów, uruchomiono m.in. nową linię E obsługiwaną autobusami elektrycznymi. Wzrosła także liczba przewożonych pasażerów, osiągając w 2023 r. poziom o 43% wyższy od wykonania w 2020 r.

Wykazana w badaniach marketingowych przeprowadzonych jesienią 2022 r. liczba pasażerów w obszarze obsługiwanym nyskim transportem zbiorowym okazała się jednak stosunkowo wysoka – 337 163 pasażerów w skali przeciętnego miesiąca. W porównaniu do wyników badań marketingowych przeprowadzonych wiosną 2016 r. liczba pasażerów w 2023 r. niemal nie uległa zmianie (zmniejszyła się o 0,4%), co oznacza całkowitą odbudowę popytu.

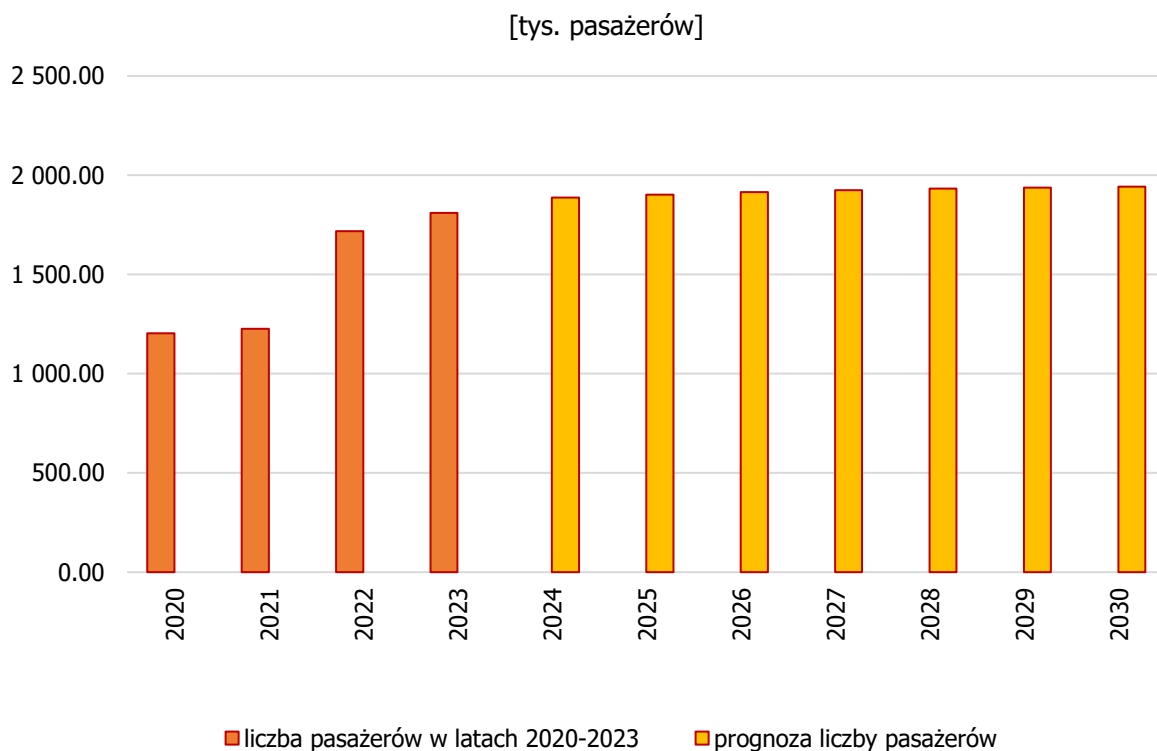
Zmiany warunków zewnętrznych funkcjonowania transportu zbiorowego są trudne do przewidzenia. Trudne do oszacowania są zmiany poziomu inflacji, zawarte w dokumentach NBP założenia jej spadku opracowane są dwuwariantowo, w zależności od przyjętych decyzji polityki pieniężnej. Nie do przewidzenia jest także rozwój sytuacji w Ukrainie i w Izraelu oraz skutki tych działań dla gospodarki światowej. Trudne do określenia są także długofalowe skutki dla budżetów gmin wprowadzonych zmian podatkowych.

Z uwagi na negatywne skutki finansowe dla budżetu gminy długiego okresu stanu epidemii i zagrożenia epidemiologicznego oraz wysokiej inflacji, można przyjąć, że w kolejnych latach zakres pracy eksploatacyjnej pozostanie na poziomie 1,3-1,4 mln wozokilometrów, przynajmniej do czasu zrównoważenia stanu finansów jednostek samorządu terytorialnego, co może potrwać kilka lat.

Prognozę liczby pasażerów gminnych przewozów pasażerskich do 2030 r. przedstawiono na rysunku 9. Dla lat 2020-2023 przedstawiono wykonanie, a dla lat 2024-2030 prognozę. Liczbę pasażerów dla 2022 r. przyjęto na podstawie wyników przeprowadzonych w tym roku badań marketingowych.

Prognozę przedstawiono w wersji przyjmującej stabilizację pracy eksploatacyjnej oraz liczby pasażerów z utrzymaniem niewielkich tendencji wzrostowych, ale też z uwzględnieniem zmian demograficznych prognozowanych przez GUS.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.



Rys. 9. Prognoza popytu przewozów gminnych do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji publicznej zalicza się:

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa publicznej komunikacji zbiorowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej: ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. W Nysie pierwsze zmiany już zostały dokonane, poprzez wprowadzenie taboru zeroemisyjnego w komunikacyjnym

centrum miasta. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych w transporcie w miastach powinien kształtować się w proporcji: 50% transport publiczny – 50% transport indywidualny, a na terenach pozamiejskich w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny.

4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie, sieć transportu publicznego na obszarze gminy Nysa tworzy:

- sieć gminnych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nysa;
- sieć komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę Nysa;
- sieć połączeń kolejowych, organizowanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat Nyski;
- sieć komunikacji komercyjnej.

Gmina Nysa, jako organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej uzyskał dofinansowanie z FRPA na uruchomienie 11 linii komunikacyjnych w ramach gminnych przewozów pasażerskich.

Usługi na ww. liniach świadczy jeden operator: Miejski Zakład Komunikacji w Nysie sp. z o.o.

W tabeli 19 przedstawiono linie funkcjonujące w ramach gminnych przewozów pasażerskich z dofinansowaniem z FRPA, organizowane przez gminę Nysa według stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r.

Tab. 19 Linie komunikacyjne funkcjonujące w ramach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa – stan na 30 kwietnia 2024 r.

Numer linii		Przebieg trasy	Wozokilometry planowane w 2024 r.
ewidencyjny	handlowy (dla pasażerów)		
1	1	Jarnołów – Nysa – Regulice	116 934,6
2	2	Nysa – Skorochów – Głębinów	174 864,8
3	3	Lipowa – Nysa – Skorochów	155 969,4
4	4	Hanuszów – Nysa – Kępnica	181 670,2
5	5	Nysa – Goświnowice – Otmuchów	61 310,1
6	6	Kubice – Nysa – Rusocin	189 241,0
7	7	Domaszkowice – Nysa – Sękowice	228 171,6
8	8	Nysa – Iława – Biała Nyska – Nysa	130 904,4
9	9	Konradowa – Nysa – Konradowa	61 155,0
10	12	Nysa – Biała Nyska – Iława – Nysa	51 886,8
11	14	Nysa – Skorochów	24 998,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii funkcjonujących w ramach gminnych przewozów pasażerskich z dofinansowaniem z FRPA, organizowanych przez gminę Nysa, mierzona liczbą wykonywanych kursów przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Liczba kursów wykonywanych na liniach funkcjonujących w ramach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa w dniu powszednim nauki szkolnej, w sobotę i w niedzielę – stan na 30 kwietnia 2024 r.

Numer linii		Dni nauki szkolnej	Dni robocze poza dniami nauki szkolnej	Soboty	Niedziele i święta
ewidencyjny	handlowy (dla pasażerów)				
1	1	28	29	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
2	2	36	36	14	8
3	3	29	29	8	6
4	4	38	38	17	9
5	5	10	8	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
6	6	39	39	8	nie funkcjonuje
7	7	41	41	16	8
8	8	14	14	10	6
9	9	18	18	11	nie funkcjonuje
10	12	9	9	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
11	14	8	8	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
RAZEM		270	269	84	37

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Na liniach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa wg stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. wykonywano 270 kursów w dni powszednie nauki szkolnej, 269 kursów w dni robocze poza dniami nauki szkolnej, 84 kursy w soboty oraz 37 kursów w niedziele i święta.

Cechą charakterystyczną linii gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa jest wytrasowanie większości linii przez obszar ścisłego centrum miasta, z wykorzystaniem przystanków:

- Kolejowa;
- Krzywoustego;
- Piastowska;
- Szopena.

Połączenia północnego i południowego brzegu Nysy Kłodzkiej wytrasowano dwoma mostami: w ul. Bema (linie: 1, 2, 3, 4, 8, 12 i 14) oraz w ul. Mostowej (linie: 5, 6 i 7).

Sieć komunikacji miejskiej organizowanej przez gminę Nysa, wg stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. stanowiła jedna linia autobusowa nr E. Uruchomiono ją w grudniu 2020 r. w ramach realizacji projektu dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej pn. „Centrum Przesiadkowe w Nysie – przebudowa ulic: Kolejowa, Wrocławska, Rynek, Celna wraz z inteligentnym systemem transportu i zakupem taboru niskoemisyjnego”. W wyniku rozstrzygnięcia zamówienia publicznego w postaci przetargu nieograniczonego, operatorem tej linii została MZK w Nysie sp. z o.o. Była to linia wewnątrzmijska, funkcjonująca od poniedziałku do soboty na trasie Piłsudskiego Wiadukt – Centrum Przesiadkowe. Na linii E realizowano 19 par kursów w dni powszednie oraz 20 par kursów w soboty. Przejazdy były bezpłatne dla pasażerów.

Dominujący udział w pracy eksploatacyjnej w 2023 r. przypadł na gminę Nysa (96,2%). Na rzecz gminy Otmuchów w 2023 r. zrealizowano 50,8 tys. wozokilometrów, tj. 3,8% rocznej liczby wozokilometrów zrealizowanych na liniach publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez gminę Nysa. Liczbę wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami nyskiej komunikacji zbiorowej w latach 2020-2023 oraz plan na rok 2024 przedstawiono w tabeli 21.

Tab. 21. Liczba wozokilometrów w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami nyskiej komunikacji zbiorowej w latach 2020-2023 oraz plan na rok 2024 [tys.]

Rok	Razem	Liczba wozokilometrów rocznie	
		Gmina Nysa	Gmina Otmuchów
2020	1 247,0	1 197,3	49,7
2021	1 286,5	1 236,4	50,1
2022	1 267,0	1 216,1	50,9
2023	1 349,7	1 298,9	50,8
plan 2024	1 377,1	1 326,2	50,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Wg stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r., do obsługi linii transportu publicznego organizowanego przez gminę Nysa, MZK w Nysie sp. z o.o. wykorzystywała 35 autobusów. Średni wiek pojazdów obsługujących linie nyskiej komunikacji zbiorowej wyniósł ponad 14 lat. W strukturze wiekowej taboru eksploatowanego przez MZK w Nysie sp. z o.o. pojazdy w wieku do 10 lat, stanowiły 20% pojazdów, pozostałe pojazdy były starsze.

Komplementarne w stosunku do gminnych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są usługi kolei regionalnych, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego. Przewoźnikiem kolejowym realizującym przewozy osób na obszarze gminy Nysa wg stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. było Polregio sp. z o.o.

Teren gminy Nysa obsługiwany jest koleją pasażerską. W ruchu pasażerskim wykorzystywane są trzy linie kolejowe – nr 137, nr 287 i nr 288. Każda z tych linii obejmuje stację kolejową Nysa. Jest to stacja węzłowa i zarazem główna stacja w mieście.

Na obszarze gminy zlokalizowane są: 3 przystanki kolejowe i 1 stacja:

- na linii 137:
 - Goświnowice – stacja;
- na linii nr 287:
 - Kubice – przystanek osobowy;
 - Wyszków Śląski – przystanek osobowy;
 - Nysa Wschodnia – przystanek osobowy.

Na linii kolejowej nr 288 na obszarze obsługiwanym transportem zbiorowym organizowanym przez gminę Nysa nie wyznaczono żadnych stacji i przystanków osobowych.

Stacja kolejowa Nysa ma duże znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego. W 2022 r. znalazł się w zestawieniu stacji kolejowych na 217 miejscu w Polsce – z liczbą 1 200 wsiadających i wysiadających pasażerów na dobę. W tabeli 22 zaprezentowano dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych w 2022 r. zlokalizowanych na obszarze gminy Nysa.

Tab. 22. Wymiana pasażerska w 2022 r. na stacjach kolejowych w gminie Nysa

Stacja	Wymiana pasażerska [liczba osób na dobę]	Średnia dobowa liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na zatrzymanie
Nysa	1 200	33	35
Goświnowice	0-9	1	od 0 do 2
Kubice	10-19	16	od 0 do 2
Nysa Wschodnia	20-49	16	od 0 do 2
Wyszków Śląski	0-9	16	od 0 do 2

Źródło: dane Urzędu Transportu Kolejowego, www.utk.gov.pl, dostęp: 30.04.2024 r.

Uzupełnieniem gminnych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są połączenia autobusowe uruchamiane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, obsługiwane przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie sp. z o.o. Połączenia te funkcjonują w ramach linii użyteczności publicznej i realizowane są z wykorzystaniem dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

W tabeli 23 przedstawiono wykaz linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie powiatu nyskiego, będących przewozami powiatowymi.

Tab. 23. Połączenia powiatowe organizowane z wykorzystaniem dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych przez Starostę Powiatu Nyskiego – stan na 30 kwietnia 2024 r.

Nr linii	Trasa
17	Nysa D.A. – Bielice I/Skrz. przez: Sidzina
101	Nysa D.A. – Pokrzywna I/Skrz. przez: Polski Świątów
102	Nysa D.A. – Głuchołazy ul. Jagiellońska/P. Dw. przez: Stary Las II/Kościół
103	Nysa D.A. – Głuchołazy P. Dw. przez: Gierałcice III/Kościół
104	Nysa D.A. – Szklary I/Pętla przez: Kamiennik
105	Nysa D.A. – Goworowice przez: Kamiennik
107	Nysa D.A. – Zwierzyniec przez: Kałków
108	Nysa D.A. – Kozielno II przez: Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.
109	Nysa D.A. – Lubiatów II /Kościół przez: Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.
110	Nysa D.A. – Gościce III przez: Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.
111	Nysa D.A. – Dziewiętlice przez: Otmuchów ul. Mickiewicza P. Dw.
112	Nysa D.A. – Nysa D.A. przez: Prusinowice/Straż
113	Nysa D.A. – Nysa D.A. przez: Frączków – Biechów/Tartak
114	Nysa D.A. – Czarnolas IV przez: Skoroszyce
115	Nysa D.A. – Chróścina/Szkoła przez: Skoroszyce
116	Nysa D.A. – Nysa D.A. przez: Lasocice I
118	Nysa D.A. – Piechocice przez: Korfantów Plac Wolności /P. Dw.
119	Nysa D.A. – Kuźnica Ligocka I przez: Jasienica Dolna
120	Nysa D.A. – Puszyňa przez: Węża Wieś
123	Nysa ul. Piłsudskiego/Połud. – Opole, Dworzec Autobusowy przez: Niemodlin ul. Reja
126	Nysa D.A. – Grodków ul. Warszawska/P. Dw. przez: Biechów

Źródło: www.pksnysa.pl, dostęp: 30.04.2024 r.

Na obszarze gminy Nysa funkcjonują także połączenia realizowane przez prywatne podmioty na zasadach komercyjnych. Zdecydowaną większość połączeń stanowiły kursy obsługiwane przez przewoźnika regionalnego – PKS w Nysie sp. z o.o. Pozostali przewoźnicy, którzy wg stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. świadczyli usługi przewozowe na analizowanym obszarze, to:

- „Auto-Fan” Dąbrowski Zbigniew, z Głuchołaz;
- Biuro Podróży „Opawy” W. Tokarz s.j., z Głuchołaz;
- Euro-Bus Kurowski Piotr sp. z o.o., z Nysy;
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach sp. z o.o., z Głubczyc;
- „Trans Ekspres” Rafał Cholewiński, z Otmuchowa.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Komunikacja miejska

Planowana sieć komunikacji miejskiej w ramach planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, obejmuje obszar gminy miejsko-wiejskiej Nysa.

W celu zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, podczas tworzenia nowych rozkładów jazdy liczba kursów w poszczególnych relacjach będzie wyznaczana w taki sposób, aby w żadnym wypadku rzeczywiste zapełnienia pojazdów nie przekraczały 70% ich pojemności nominalnej. Wymagać to będzie precyzyjnej alokacji pojazdów na zadaniach przewozowych – będącej w gestii organizatora usług przewozowych lub odpowiedniego ustalania częstotliwości kursowania.

Planowane parametry rozkładów jazdy będą uwzględniały zasadę koordynacji rozkładów jazdy dla wszystkich linii w skali całej sieci komunikacyjnej. Odstępstwa od zasady rytmiczności kursowania linii będą stosowane jedynie w przypadku występowania takich potrzeb mieszkańców.

Biorąc pod uwagę celowość elastycznego wprowadzania zmian w trasach linii, w reakcji na sygnały z rynku, nieuzasadnione jest zamieszczenie w planie transportowym dokładnych tras poszczególnych linii składających się na planowaną sieć komunikacji miejskiej. Należy bowiem zwrócić uwagę, że szczegółowe określenie tras linii, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będących komunikacją miejską powoduje, że każdorazowa zmiana przebiegu trasy linii komunikacyjnej musiałaby zostać wcześniej zaplanowana. Jeżeli potrzeba zmiany trasy linii powstanie w okresie objętym planem, to taką zmianę trzeba byłoby do planu wprowadzić, zachowując długotrwałą procedurę obowiązującą w tym zakresie. W praktyce więc, zmiany w przebiegach linii, choćby mające niewielki zasięg i wymagające pilnego działania z uwagi na interesy pasażerów, w rzeczywistości byłyby wprowadzane z opóźnieniem nawet 3-4 miesięcy.

Gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej

Zgodnie z założeniami funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje się, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom możliwości przemieszczania się, a gdzie utrudniony jest dostęp przy pomocy innego środka komunikacji. Oferta publicznego transportu zbiorowego powinna zapewniać także możliwość skorzystania z niej w sytuacji rezygnacji z podróży samochodem osobowym oraz w relacjach, w których występują duże potoki podróżnych. Co do zasady połączenia publicznym transportem zbiorowym powinny być tak kształtowane, aby możliwa była ich integracja z innymi środkami transportu, np. w węzłach przesiadkowych, a w przypadku ich braku, trasy linii i rozkłady jazdy powinny umożliwiać bezpośredni dojazd do najważniejszych celów podróży.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich i powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie dodatkowej oferty przewozów konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie i powiatowe nie zapewnią oczekiwanej lokalnie

oferty. Przewozy te będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich i powiatowych w tych relacjach lub substytucyjne wobec nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwanym obszarze.

Potrzeba uruchomienia na obszarze gminy Nysa przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych;
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującą koncentracją przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego oraz Starostę Powiatu Nyskiego sieci wojewódzkich i powiatowych linii autobusowych.

Przewozy pasażerskie organizowane przez gminę Nysa powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić pożądaną dostępność transportową mieszkańcom gminy do centrów usług gminnych, w tym zabezpieczyć dowóz do węzłów komunikacyjnych i umożliwić dojazd do miejsc pracy, szkół, wyższych uczelni, przychodni, szpitali i urzędów itp.

Ważnym elementem organizacji jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłami integracyjnymi zlokalizowanymi na obszarze gminy w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą korzystać z samochodu osobowego, dojazd i powrót do tych miejsc w ciągu jednego dnia. Komunikacja organizowana przez gminę Nysa w godzinach porannego (od ok. godz. 5:30 do ok. godz. 9) i popołudniowego (od około 14 do około godz. 17) szczytu komunikacyjnego z uwagi na napełnienia powinna uwzględniać dojazd bezpośredni do lub z Centrum Przesiadkowego w Nysie, jako głównego węzła przesiadkowego dla komunikacji gminnej, zaś w pozostałych godzinach oraz w weekendy kursy planowane powinny być do centrów przesiadkowych.

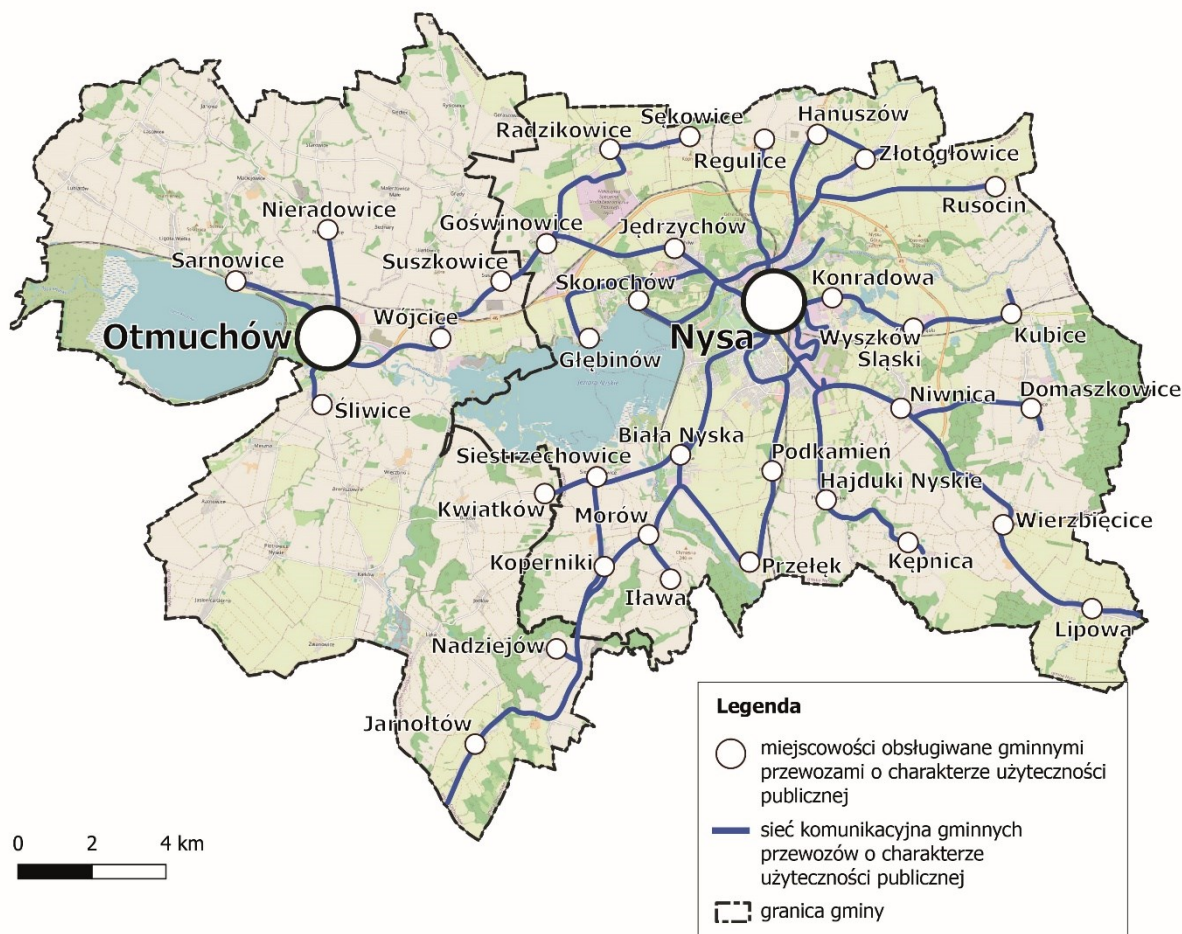
W okresie obowiązywania planu przyjmuje się organizowanie przez gminę Nysa sieci połączeń autobusowych wskazanych w tabeli 24.

Tab. 24. Planowana sieć połączeń linii w ramach gminnych przewozów pasażerskich na obszarze gminy Nysa

Numer linii		Przebieg trasy
ewidencyjny	handlowy (dla pasażerów)	
1	1	Jarnołów – Nysa – Regulice
2	2	Nysa – Skorochów – Głębinów
3	3	Lipowa – Nysa – Skorochów
4	4	Hanuszów – Nysa – Kępnica
5	5	Nysa – Goświnowice – Otmuchów
6	6	Kubice – Nysa – Rusocin
7	7	Domaszkowice – Nysa – Sękowice
8	8	Nysa – Iława – Biała Nyska – Nysa
9	9	Konradowa – Nysa – Konradowa
10	12	Nysa – Biała Nyska – Iława – Nysa
11	14	Nysa – Skorochów (lub Nysa – Głębinów)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Graficznie sieć proponowanych połączeń gminnych przedstawiona została na rysunku 8, a także w załączniku nr 1 do planu.



Rys. 10. Trasy linii gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nysa

Źródło: opracowanie własne.

W okresie planowania zakłada się rozwój sieci linii gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nysa, w szczególności zakłada się obsługę nowej trasy, uzyskaną poprzez wydłużenie aktualnie istniejącej linii 14 o 33,6% jej długości. Linia 14 po wydłużeniu, zamiast obsługiwać relację Nysa – Skorochów, obsłuży relację Nysa – Głębinów.

Zakłada się, że w ramach linii użyteczności publicznej, będzie także realizowana obsługa miejscowości położonych w niewielkim oddaleniu od wytyczonych tras z dojazdem drogami gminnymi. Przewozy pasażerskie na wyznaczonych liniach powinny być bowiem poprowadzone tak, aby w możliwie wysokim stopniu zaspokoić potrzeby mieszkańców na realizację podróży gminnych, docierając do przystanków najbliższych wobec źródeł ruchu. Dopuszczalne jest więc poprowadzenie tras linii do tych przystanków drogami gminnymi o odpowiedniej nawierzchni. Droga przeznaczona do przejazdu pojazdu powinna być utwardzona o nawierzchni ulepszonej, pozbawiona elementów utrudniających podróżowanie takich jak: garby poprzeczne, przełomy, znaczne ubytki nawierzchni lub elementy uspokojenia ruchu zmuszające do znacznego ograniczenia prędkości (poniżej 20 km/h). W miejscu

zakończenia trasy linii powinna być urządzona pętla, umożliwiająca zawracanie bez manewru cofania, o nawierzchni spełniającej powyższe standardy.

W tabeli 25 przedstawiono proponowane liczby kursów gminnej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej.

Tab. 25. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń gminnych o charakterze użyteczności publicznej

Numer linii		Dni nauki szkolnej	Dni robocze poza dniami nauki szkolnej	Soboty	Niedziele i święta
ewidencyjny	handlowy (dla pasażerów)				
1	1	28	29	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
2	2	36	36	14	8
3	3	29	29	8	6
4	4	38	38	17	9
5	5	10	8	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
6	6	39	39	8	nie funkcjonuje
7	7	41	41	16	8
8	8	14	14	10	6
9	9	18	18	11	nie funkcjonuje
10	12	9	9	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
11	14	8	8	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Samorząd gminy Nysa będzie podejmować dalsze działania w kierunku współpracy z organizatorami wojewódzkich oraz powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najlepszego dostosowania zarządzanej przez siebie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców.

Komunikacja publiczna organizowana przez gminę Nysa będzie wymagać ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Racjonalizacja oferty przewozowej nie może jednak doprowadzić do wykluczenia komunikacyjnego, które jako zjawisko postępujące jest dużym zagrożeniem dla mieszkańców gminy. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku ze względu na wymaganą aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów.

W przypadku podjęcia decyzji o wykorzystaniu, do świadczenia zleconych usług przewozowych przez operatora gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa, autobusów zasilanych gazem ziemnym przyjmuje się, że pojazdy te będą mogły być wykorzystywane na liniach komunikacyjnych organizowanych przez gminę w bliskim zasięgu stacji tankowania tego paliwa. W okolicy Nysy nie ma stacji tankowania gazu ziemnego, wykorzystanie tego rodzaju paliwa nie jest więc obecnie możliwe.

Gmina przewiduje, że w kolejnych postępowaniach wyborów operatorów uwzględniana będzie także możliwość wykorzystywania autobusów elektrycznych. Gmina widzi możliwość występowania o kolejne dofinansowanie ze środków krajowych i unijnych, zakupu autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą zasilającą. Decyzje zależne będą od dostępności środków pomocowych oraz rozwoju technicznego taboru zeroemisyjnego dla przewozów innych niż komunikacja miejska.

Przewiduje się, że w takim przypadku pojazdy elektryczne wykorzystywane byłyby przede wszystkim na liniach komunikacyjnych obsługujących obszary intensywnej zabudowy mieszkaniowej (miast i obszarów podmiejskich).

4.3. Linie na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych

Od 1 stycznia 2023 r. na obszarze objętym planem funkcjonują gminne przewozy pasażerskie. Przewozami tymi objęte zostały wszystkie linie komunikacyjne użyteczności publicznej o charakterze odpłatnym.

W ramach sieci przewozów pasażerskich w gminie Nysa od grudnia 2020 r. funkcjonuje, jako komunikacja miejska, bezpłatna dla pasażerów linia E obsługiwana w całości taborem zeroemisyjnym – bateryjnymi autobusami elektrycznymi, doładowywanymi na terenie zajezdni. Planuje się dalsze utrzymanie linii E z obsługą autobusami elektrycznymi. Tym samym gmina Nysa wypełnia ustawowy obowiązek udziału pojazdów zeroemisyjnych wykorzystywanych w komunikacji miejskiej.

Dokument „Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Nysa” wskazuje, że istotnymi czynnikami przy wyborze linii do obsługi autobusami elektrycznymi będą:

- zwartość obsługiwanej zabudowy mieszkaniowej – preferowane będą linie z większością trasy w granicach miast,
- duża częstotliwość kursowania i gęstość przystanków;
- płaskie ukształtowanie terenu;
- duże obciążenie ruchem i występująca kongestia;
- przebieg trasy linii przez strefy o podwyższonych walorach przyrodniczych i architektonicznych oraz uspokojonego ruchu.

Na tej podstawie uznano, że preferowane będą linie z niższymi prędkościami komunikacyjnymi przebiegające przez zabytkowe centrum miasta, największe osiedla mieszkaniowe o dużej gęstości zaludnienia oraz obsługujące węzły przesiadkowe lokalne lub międzyregionalne.

W Strategii założono, że ładowanie pojazdów zeroemisyjnych odbywać się będzie na terenie zajezdni. W procesie wyboru preferowano ponadto linie obsługiwane przez jedną klasę autobusów, na których:

- częstotliwość kursowania w ciągu dnia nie ulega większej zmianie;
- na jednym krańcu kończy się większość kursów;
- występują priorytety w ruchu dla transportu publicznego;
- elektryfikacja nie spowoduje wzrostu liczby obsługujących je brygad.

5. Finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym określa rozdział 5 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych realizowane jest z trzech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, a trzecim źródłem finansowania są dotacje ze środków pomocowych krajowych i Unii Europejskiej. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego, o ile występuje);
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, itd.

Obecnie od początku 2023 r. Gmina Nysa, jako jednostka samorządu terytorialnego, finansuje przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych z dofinansowaniem z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Finansowanie przewozów użyteczności publicznej z dopłatami z Funduszu wymaga udziału własnego organizatora – jednostki samorządu terytorialnego – w wysokości co najmniej 10% deficytu linii powiększonego o rozsądny zysk operatora.

Przewóz osób w gminnych przewozach pasażerskich realizowany jest także przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Z powodu konkurencji samochodów osobowych, a obecnie także sytuacji epidemiologicznej, coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne pozostawiając jedynie kursy o większych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego

stawała się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne staje się, dla utrzymania połączeń, organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez gminy i powiaty z rekompensatą dla operatora wypłacaną z budżetów samorządów lokalnych. Przekazywanie rekompensaty jest obecnie wspomagane dopłatami z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o które samorzady występują.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego częściowo finansowanego przez samorząd jest elementem ich polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej, ukierunkowanej na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać straty przychodów wynikłe z wprowadzonych ograniczeń spowodowanych sytuacją epidemiologiczną;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorzady prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Gmina Nysa zmuszona jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie transportu zbiorowego. MZK sp. z o.o. jako operator będący podmiotem wewnętrznym otrzymuje dotację, która stanowi iloczyn liczby wykonanych wozokilometrów i ustalonej stawki za wozokilometr powiększonej o rozsądny zysk.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w Gminie Nysa będzie polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu gminy Nysa, ze wsparciem zainteresowanych gmin – z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu gminy Nysa, ze wsparciem zainteresowanych gmin – z tytułu wykonywania przewozów generujących dochody, wraz z powyższymi elementami rekompensaty, niższe niż ponoszone koszty;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;

- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną przez organizatora zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządu gminnego, dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, środki budżetowe gmin, w tym w ramach wsparcia finansowego organizatora, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Zaproponowane połączenia będą współfinansowane przez Gminę Otmuchów, pełniąc w części funkcję komunikacji międzygminnej.

Umowy z operatorami zawarte będą w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, z zachowaniem zasad konkurencyjności. Przewidywaną formą umowy będzie umowa koncesji, ryzyko prowadzonej działalności przewozowej ponosi wówczas operator. Wybrany operator w przypadku linii deficytowych będzie miał zapewnioną rekompensatę płatną z budżetu Gminy, z dopłatą z Funduszu oraz wsparciem finansowym zainteresowanych gmin. Ponadto, za pośrednictwem organizatora operator będzie otrzymywał dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia jego przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

Tab. 26. Charakterystyka finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez Gminę Nysa w 2024 r.

Wyszczególnienie	Jednostka	Wielkość
Roczna praca eksploacyjna	[tys. wozokm]	1 377,1
Liczba zatrzymań na przystankach	[tys.]	1 855,3
Planowany deficyt na liniach	[tys. zł]	9 708,6
Planowana dopłata z Funduszu	[tys. zł]	4 131,3
Planowany udział Gminy Nysa w deficycie	[tys. zł]	5 577,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Nysie.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd (w komunikacji miejskiej lub gminnej) albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach gminnych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Zakłada się, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące gminne przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. w miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji

Finansowanie organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów pomocowych krajowych i unijnych.

W latach 2018-2023 inwestycje związane z publicznym transportem zbiorowym realizowane były przez budżet Miasta i MZK sp. z o.o.

Najważniejszym projektem, który Miasto zrealizowało w latach 2017-2021 był projekt inwestycyjny „Centrum Przesiadkowe w Nysie – przebudowa ulic: Kolejowa, Wrocławska, Rynek, Celna wraz

z inteligentnym systemem transportu i zakupem taboru niskoemisyjnego". Projekt został zrealizowany w ramach wsparcia finansowego z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014-2020, Działanie 3.1 Strategie niskoemisyjne. Koszt projektu wyniósł 38 173,8 tys. zł, w tym dofinansowanie z Unii Europejskiej 20 303,6 tys. zł.

Celem projektu była poprawa jakości powietrza w Gminie Nysa poprzez wsparcie rozwoju transportu publicznego. w jego ramach zrealizowano przebudowę ulic: Kolejowa, Wrocławska, Rynek, Celna wraz utworzeniem węzła przesiadkowego integrującego występujące w Nysie gałęzie transportu oraz parkingów P&R i B&R. Zainstalowano ponadto System Zarządzania Ruchem, w którym przyjęto rozwiązania ułatwiające poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej. Elementem projektu był także zakup dwóch bateryjnych autobusów elektrycznych, przeznaczonych do obsługi nowo utworzonej, bezpłatnej linii komunikacyjnej E.

Zakupiono autobusy elektryczne marki SOR Libchavy typu EBN 9,5, przystosowane są do ładowania baterii 155 kWh w systemie plug-in oraz poprzez ładowarkę pantografową 200 kW.. Nabyte autobusy są niskopodłogowe, klimatyzowane, dostosowane do podróżowania osób starszych, z dysfunkcjami ruchowymi, z dwoma miejscami dla wózków dziecięcych lub inwalidzkich i platformą, o pojemności 94-100 pasażerów, w tym 27-32 na miejscach siedzących, wyposażone w elektroniczne tablice informacji pasażerskiej (przednia, boczna, tylna i wewnętrzna) z zapowiedziami głosowymi, klimatyzację, system monitoringu wizyjnego, odbiornik GPS współpracujący z komputerem pokładowym oraz wifi i ładowarki usb w przestrzeni pasażerskiej. Ładowanie autobusów odbywa się na terenie zajezdni MZK sp. z o.o.

W wyniku rozstrzygniętego przetargu Miasto przekazało do nieodpłatnego użytkowania zakupiony tabor operatorowi MZK sp. z o.o. w celu jego eksploatacji na bezpłatnej linii E.

Miasto wspólnie z Powiatem Nyskim zrealizowało inwestycję budowy Centrum Przesiadkowego im. Kresowian, obejmującą przebudowę dworca kolejowego, budowę peronów dla komunikacji regionalnej, kompleksowe zagospodarowanie terenu wokół dworca z pętlami dla autobusów, informacją pasażerską, parkingami i małą architekturą. Inwestycja była dofinansowana w Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych.

W latach 2018-2023 Miasto realizowało także projekty inwestycyjny dotyczące przebudowy i budowy dróg, ze wsparciem środkami pomocowymi krajowymi i europejskimi.

Gmina Otmuchów zrealizowała natomiast w latach 2020-2022 przedsięwzięcie utworzenia centrum przesiadkowego przy ul. Mickiewicza. Przedsięwzięcie zrealizowano w ramach partnerskiego projektu inwestycyjnego „Wdrożenie kompleksowej Strategii Niskoemisyjnej w Subregionie Południowym”, którego liderem była Gmina Głuchołazy. Obejmowało przebudowę placu manewrowego, urządzenie stanowisk odjazdowych, rozbiórkę starych budynków dworca i budowę nowego pawilonu dla obsługi pasażerów. Projekt był dofinansowany środkami pomocowymi Unii Europejskiej z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014-2020.

Z kolei Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zrealizowała w tym okresie projekt budowy obwodnicy Nysy w ciągu dróg krajowych 41 i 46.

Inwestycje w środki taborowe realizowała także MZK sp. z o.o. w 2024 r. zakupiono dwa niskopodłogowe, klimatyzowane, używane autobusy Mercedes Benz Citaro C2 o wartości 1,22 mln zł netto, wyposażone w zapowiedzi głosowe. Napędy pojazdów spełniają normę czystości spalin EURO VI.

Opracowana w 2021 r. „Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej na terenie gminy Nysa i Otmuchów” przewidywała w wariantcie 1 elektrycznym (mieszanym) zakup ośmiu autobusów elektrycznych: dwóch w 2022 r. i po trzy w latach 2024 i 2027.

W horyzoncie finansowania 2021-2027 Unii Europejskiej Miasto rozważa realizację przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z wymianą taboru eksploatowanego przez MZK sp. z o.o. na nisko- lub zeroemisyjny wraz z budową instalacji zasilania taboru. Przewiduje się ponadto w okresie do 2030 r. dalszą realizację inwestycji w zakresie poprawy komfortu korzystania z transportu publicznego.

MZK sp. z o.o. przygotowała podstawy do opracowania wniosku inwestycyjnego obejmującego zakup 8 autobusów zeroemisyjnych z infrastrukturą doładującą, o którego dofinansowanie w ramach Krajowego Planu Odbudowy Miasto zamierza wystąpić.

Systematyczną wymianę wyeksploatowanych jednostek taborowych na nowsze prowadziło będzie też MZK sp. z o.o.

Przyjmuje się, że nabywane autobusy będą co najmniej częściowo niskopodłogowe, klimatyzowane, dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, wyposażone w pełną informację pasażerską, monitorowane.

Kontynuowana będzie także budowa, rozbudowa i modernizacja dróg i tras rowerowych na obszarze gminy Nysa.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Podział zadań przewozowych

W okresie planowania zakłada się aktywne oddziaływanie na postawy mieszkańców w celu kształtowania pożądanych zachowań transportowych w obszarze odbywanych podróży w sposób zrównoważony, czyli uwzględniający zarówno kwestie ochrony środowiska naturalnego, zaspokojenie potrzeb społecznych oraz gospodarczych.

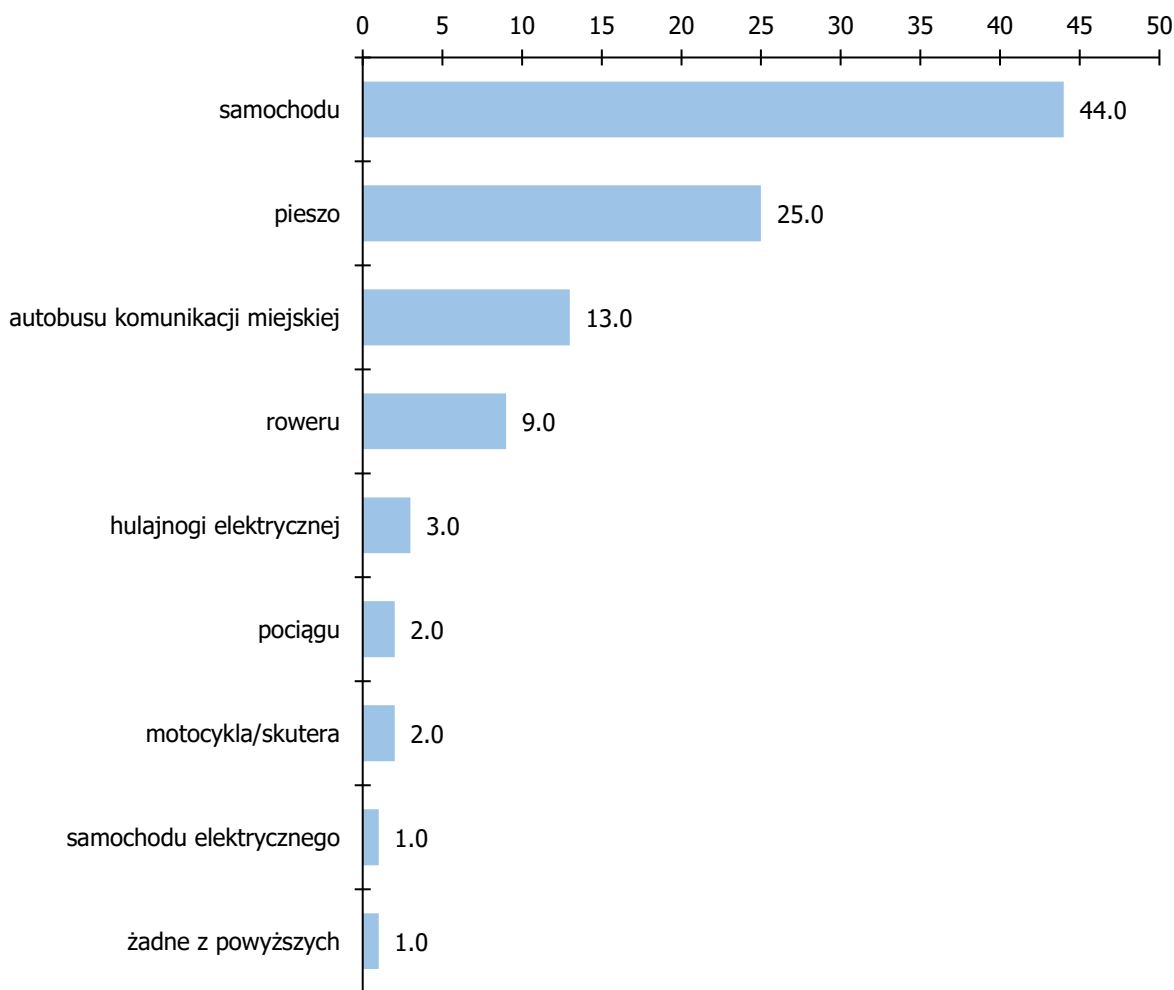
Rolą samorządu i jego organów (burmistrza, rady miasta) jest aktywne wpływanie na procesy kreowania pożądanych postaw m.in. poprzez:

- adaptację prawa miejscowego do założeń zrównoważonego rozwoju (czyli polityka parkingowa, zarządzanie ruchem drogowym itp.);
- wsparcie finansowo-organizacyjne podmiotów realizujących zadania w zakresie zrównoważonej mobilności;
- opracowanie i wdrożenie programów edukacyjnych oraz kampanii informacyjnych dotyczących korzyści płynących z wdrażania zasad zrównoważonej mobilności – kierowanych zarówno do dzieci i młodzieży, jak i do dorosłych;
- systematyczne monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych, obejmujące obserwację rzeczywistych warunków ruchu, badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz ewaluację, a także prognozowanie skutków planowanych rozwiązań.

Realizacja planu transportowego związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

Podział podróży dla gminy Nysa, tzw. „modal split” – opracowany w 2020 r. na potrzeby „Strategii rozwoju elektromobilności dla Gminy Nysa” – wykazał, że 45% podróży realizowano samochodami osobowymi, a 13% – autobusami komunikacji miejskiej. Ruch rowerowy i hulajnogi elektryczne miały 12% udziału w podróży, a ruch pieszy – aż 25%. Pozostałe 5% przypadało na transport kolejowy, motocykle oraz inne bliżej nieokreślone.

Podział zadań przewozowych w gminie Nysa opracowany w 2020 r. zaprezentowano na rysunku 11.



Rys. 11. Środki transportu wykorzystywane przez mieszkańców gminy Nysa do codziennego przemieszczania się [%]

Źródło: „Strategia rozwoju elektromobilności dla Gminy Nysa”, s. 83.

Zgodnie z zaleceniami literatury branżowej, dla miast średniej wielkości – do których można zaliczyć Nysę – oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunikacyjną, udział publicznego transportu zbiorowego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 50%³². Na obszarach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być natomiast mniejszy niż 25%. w rzeczywistości takie wskaźniki są jednak bardzo trudne lub nawet niemożliwe do osiągnięcia – udział motoryzacji indywidualnej bywa z reguły znacznie wyższy. Z racji wspomnianych wcześniej dysproporcji w strukturze zaludnienia, proporcjonalnie lepszych wyników należy się spodziewać dla obszaru miasta Nysa, niż dla obszaru podmiejskiego.

³² Por. *Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala to na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatów dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może oznaczać (o ile nie zostało to potwierdzone lub wyeliminowane wynikami stosownych badań), że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

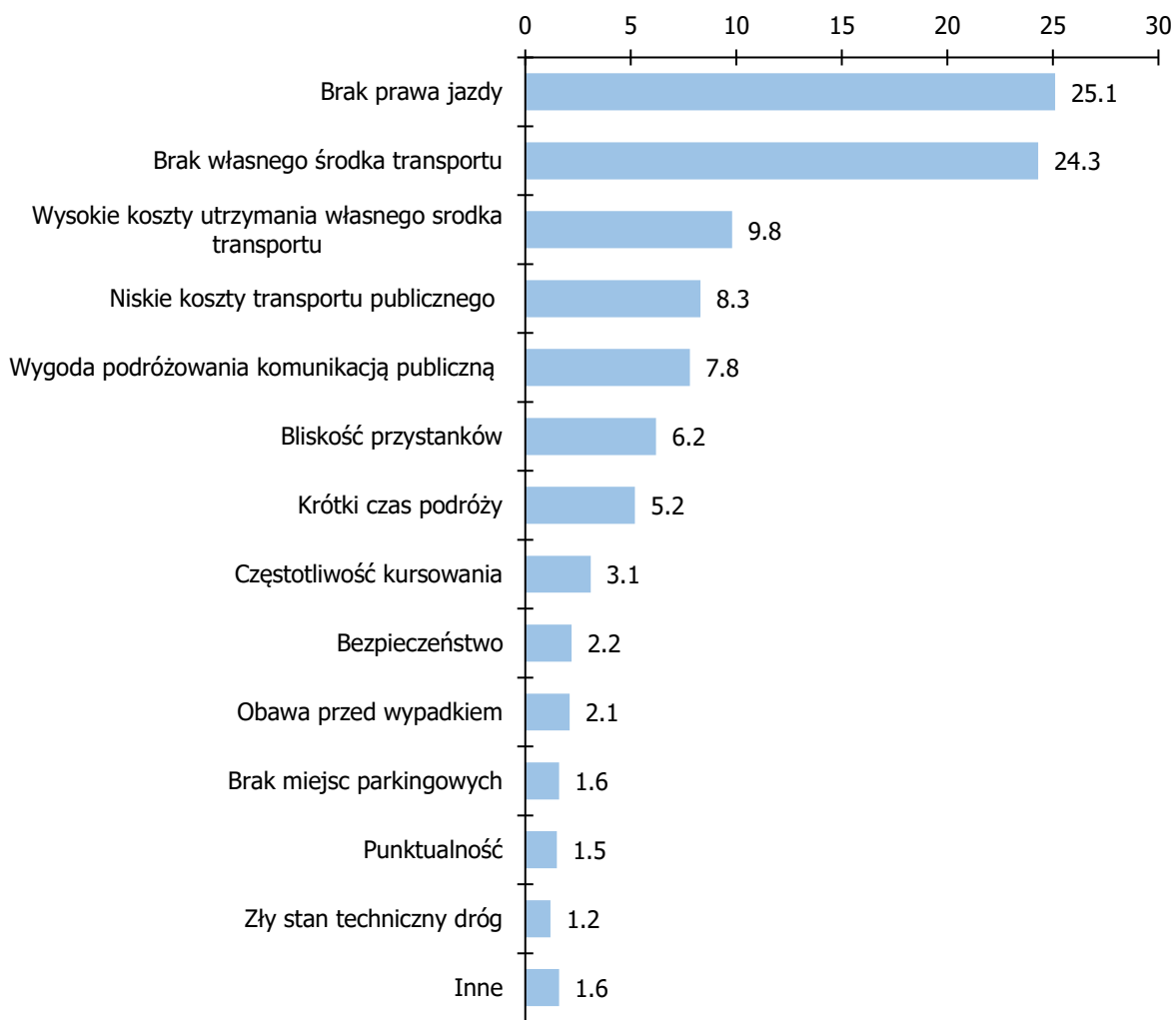
6.2. Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań w zakresie poprawy oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i niskiego kosztu, a jednocześnie zapewniać bezpieczeństwo i niezawodność systemu transportowego.

Pozostałe postulaty przewozowe mają mniejsze znaczenie dla pasażerów, jednak ich zmianę, zwłaszcza na niekorzyść pasażerów, należy analizować z punktu negatywnego oddziaływania także na cztery najważniejsze postulaty. Przykładowo, pogorszenie rytmiczności kursowania pojazdów transportu publicznego, będzie również negatywnie wpływać na ocenę częstotliwości, a w niektórych przypadkach – także i punktualności. Należy unikać powstawania sytuacji, w których wprowadzane korzystne lub konieczne zmiany w jednym segmencie podaży usług, będą jednocześnie źle odbieranymi przez pasażerów innego segmentu podaży usług i wpłyną na pogorszenie oceny ogólnej funkcjonowania transportu publicznego, prowadząc w rezultacie do zmniejszenia się popytu.

Przy zmianach oferty przewozowej ogromne znaczenie ma polityka informacyjna kreowana przez organizatora przewozów. Brak docenienia tej sfery działalności skutkuje pogorszeniem się opinii mieszkańców nie tylko o komunikacji zbiorowej, czy wybranych aspektach jej zarządzania, ale i wpływa negatywnie na opinie o jakości życia na danym obszarze.

Podczas badań marketingowych przeprowadzonych na potrzeby przygotowania „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030” respondentów poproszono m.in. o wskazanie kluczowych czynników wpływających na wybór transportu zbiorowego lub własnego środka transportu w codziennych dojazdach. Blisko połowa mieszkańców Obszaru podróżująca komunikacją zbiorową wybiera ją z powodu braku prawa jazdy lub braku własnego środka transportu. Jako kolejny, trzeci powód mieszkańcy wskazali wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu. Determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych przejazdach przedstawiono na rysunku 12.

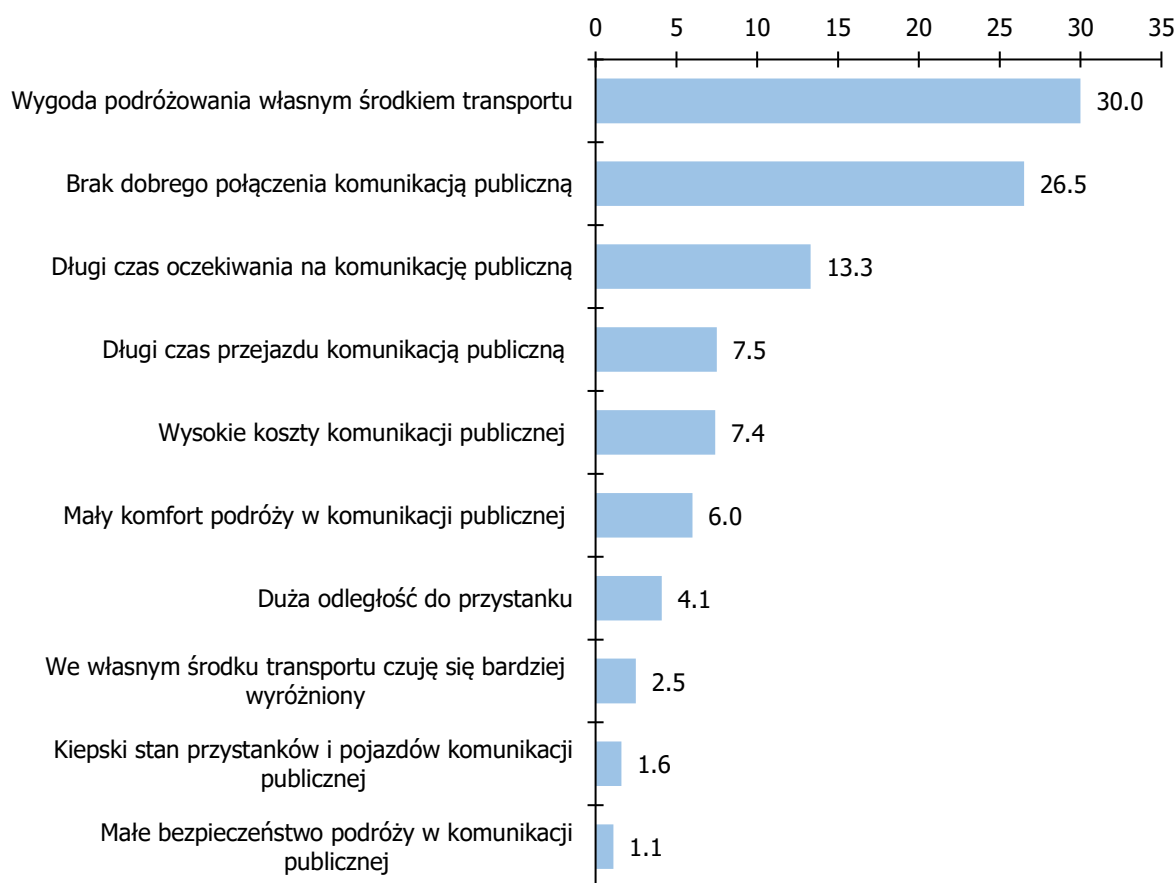


Rys. 12. Powody wybrania transportu zbiorowego w codziennych przejazdach przez mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 [%]

Źródło: „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030”, Tom III, Załącznik 1D, s. 63.

Wśród mieszkańców Obszaru, którzy realizują podróże własnym samochodem osobowym, czynnikiem najczęściej decydującym o jego wyborze jest wygoda podróżowania własnym środkiem transportu – 30,0% wskazań. Następnym powodem był brak dobrego połączenia komunikacją publiczną – 26,5%. Na trzecim miejscu respondenci wskazywali długi czas oczekiwania na komunikację publiczną – 13,3%.

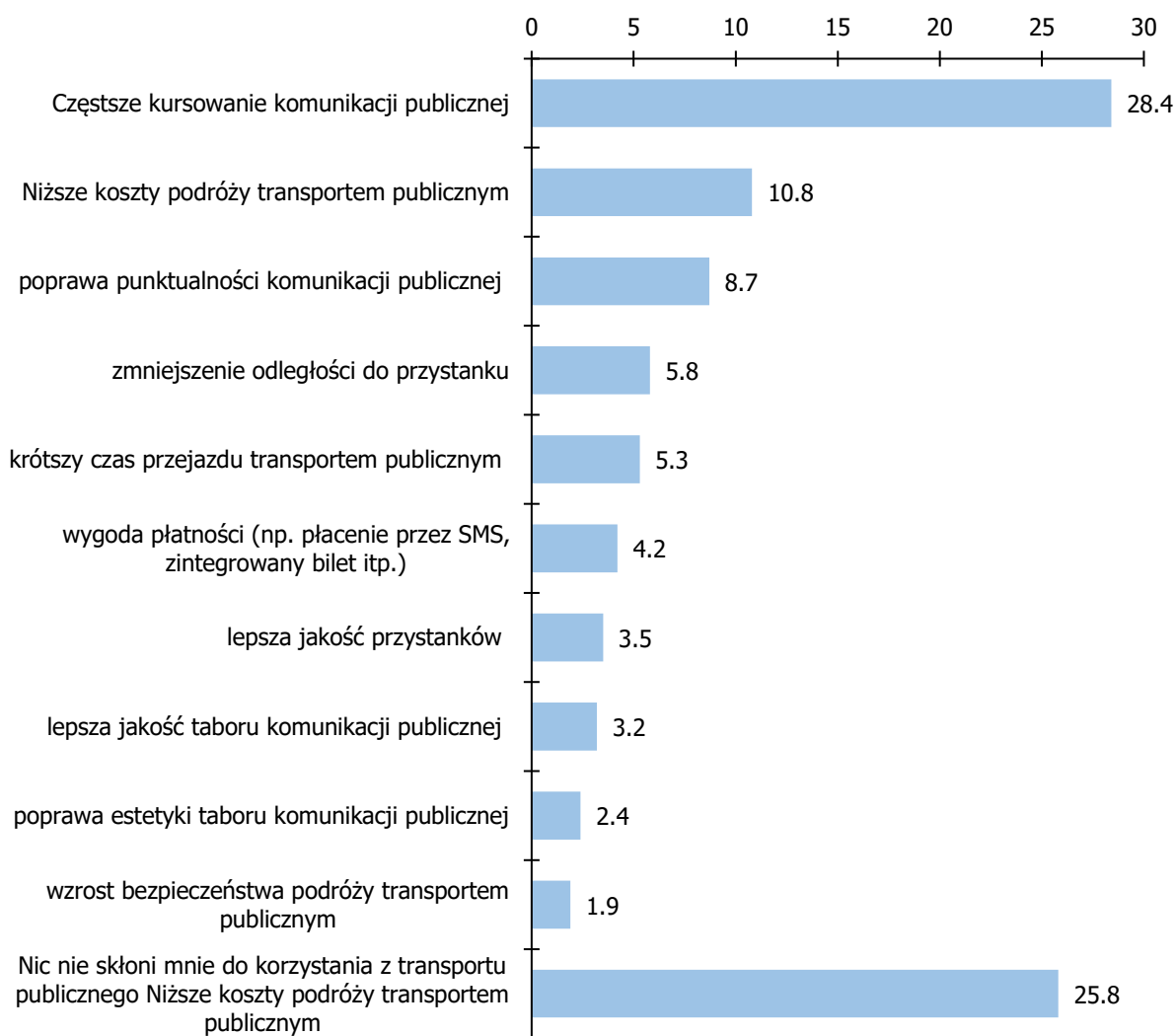
Determinanty wyboru własnego środka transportu w codziennych przejazdach przedstawiono na rysunku 13.



Rys. 13. Powody wybrania własnego transportu w codziennych przejazdach przez mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 [%]

Źródło: „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030”, Tom III, Załącznik 1D, s. 67.

Spośród respondentów deklarujących realizację podróży pieszo i z wykorzystaniem samochodu osobowego, 25,8% osób oświadczyło, że nic nie skłoniłoby ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. Pozostałe osoby spośród czynników uznanych za zachętę do podróżowania transportem zbiorowym najczęściej wskazywały częstsze kursowanie komunikacji publicznej – 28,4%. Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na transport zbiorowy przedstawiono na rysunku 14.



Rys. 14. Czynniki wpływające na zmianę przez mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 dotychczasowego środka transportu na transport zbiorowy [%]

Źródło: „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030”, Tom III, Załącznik 1D, s. 73.

Cechą charakterystyczną usług komunikacji zbiorowej, potwierdzoną w badaniach marketingowych prowadzonych w różnych miastach, jest względnie niska elastyczność cenowa popytu. Oznacza to, że działania polegające tylko na obniżaniu ceny za usługi transportu publicznego – bez jednoczesnego spełnienia w oczekiwanym stopniu najważniejszych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności – stają się nieefektywne, ponieważ nie prowadzą do wzrostu popytu, tylko przyczyniają się do zmniejszenia przychodów z biletów i w konsekwencji – do obniżenia wskaźników odpłatności. Wymienione prawidłowości zachodzące na rynku usług transportu publicznego muszą być brane pod uwagę przy kształtowaniu oferty przewozowej.

Wszystkie planowane zmiany w ofercie przewozowej powinny być konfrontowane z wynikami badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców obsługiwanego obszaru, ponieważ ich akceptacja przez pasażerów jest determinantą osiągnięcia oczekiwanych rezultatów. Zmiany w preferencjach i zachowaniach transportowych mieszkańców należy identyfikować poprzez systematyczność prowadzenia badań marketingowych. Należy także pamiętać, że utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatów, dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może także oznaczać, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.³³

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Problem ten dotyczy także obszaru obsługiwanego transportem publicznym organizowanym przez gminę Nysa. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.4 planu, będzie systematycznie rósł.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób z niepełnosprawnością w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi (autobusy ze sprawną funkcją przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym) i system informacji głosowej (pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom niewidzącym i niedowidzącym); im większa liczba autobusów tego typu obsługujących transport zbiorowy – tym większa jej dostępność dla osób z niepełnosprawnościami, docelowo wszystkie pojazdy powinny posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób z niepełnosprawnościami, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji itp.

Uwzględniając potrzeby osób z niepełnosprawnościami w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji zbiorowej w gminie Nysa, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu, w autobusach bez żadnych stopni poprzecznych wewnątrz;
- zapewnienie miejsca na wózek inwalidzki lub dziecięcy w każdym pojeździe z właściwym wyposażeniem, w autobusach wraz z platformą obsługiwaną przez kierowcę;

³³ M. Wolański: *Alternatywne metody hierarchizacji postulatów przewozowych oraz wyniki ich zastosowania w polskich miastach*. „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 12, s. 4.

- elektroniczną wewnętrzną i zewnętrzną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym podjeżdżającego na przystanek pojazdu transportu zbiorowego;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji umieszczonych wewnątrz dla pasażerów;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- budowanie peronów przystanków o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- budowę nowych lub remont peronów i zatok w sposób umożliwiający podjechanie pojazdu transportu zbiorowego bezpośrednio do krawężnika o wysokości zapewniającej wejście do pojazdu niskopodłogowego bez pokonywania różnicy poziomów;
- wyposażanie przystanków w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadane i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, aby całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania. Takie rozwiązania będą stosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową lub modernizacją układu drogowego w obszarze funkcjonowania nyskiego transportu zbiorowego.

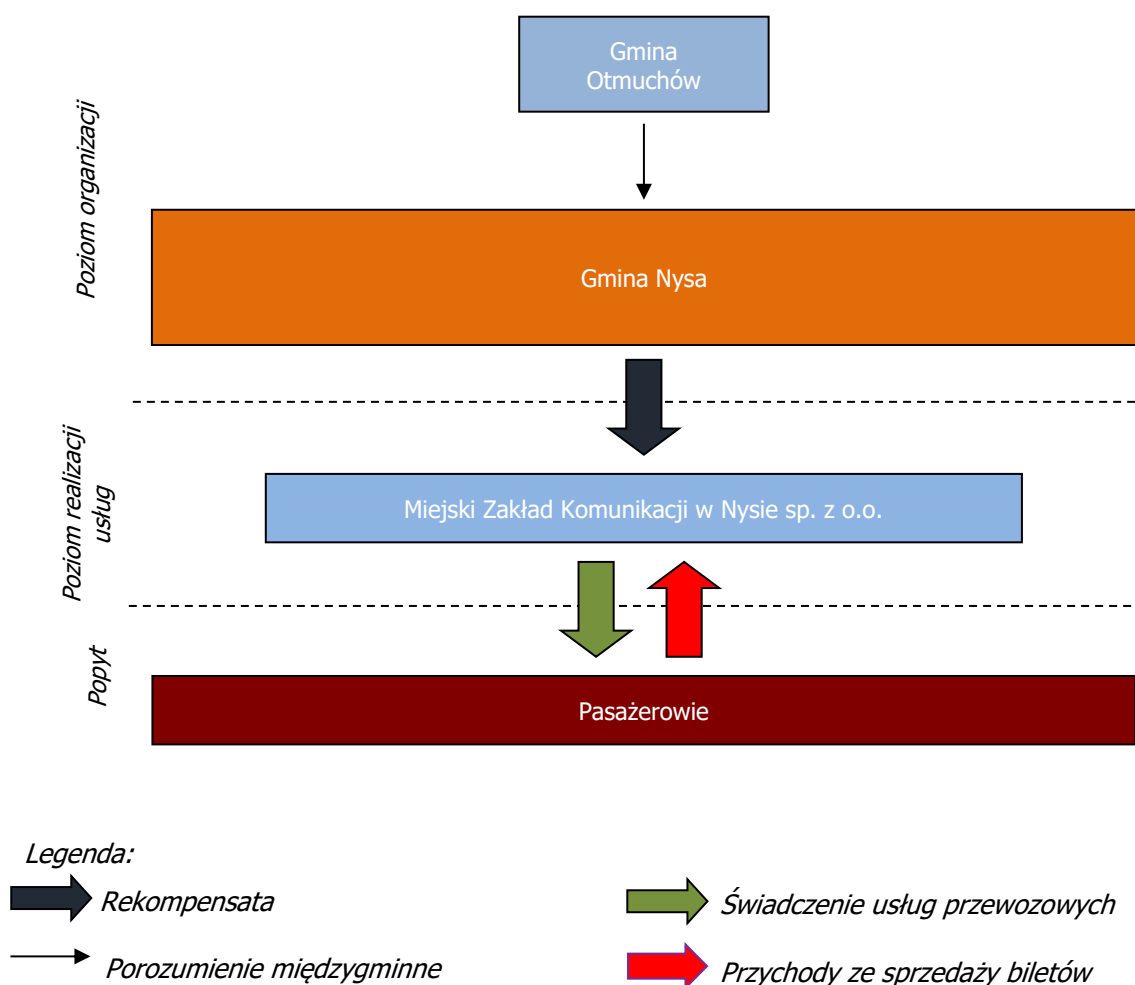
W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób z niepełnosprawnościami – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, zaleca się montaż płyt z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do gminnych przewozów pasażerskich jest Burmistrz Nysy. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Zadania organizatora wypełnia Biuro ds. Inwestorów i Działalności Gospodarczej, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa.

Schemat organizacji rynku transportu publicznego przedstawiono na rysunku 15.



Rys. 15. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w gminie Nysa w 2024 r.

Źródło: opracowanie własne.

Gmina Nysa realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumienia międzygminnego z gminą Otmuchów. Porozumienie to dotyczyło realizacji przewozów na liniach komunikacyjnych: 1, 5 i 8.

Zakres realizowanych funkcji organizatorskich przez poszczególne podmioty w przekroju funkcji organizatorskich wyszczególnionych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym przedstawiono w tabeli 27.

Tab. 27. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w gminie Nysa – 2024 r.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Gmina Nysa / MZK w Nysie sp. z o.o.
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Gmina Nysa
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> – 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 	Gmina Nysa
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Gmina Nysa
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Gmina Nysa
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Gmina Nysa
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Gmina Nysa
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Gmina Nysa
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Gmina Nysa

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Gmina Nysa / MZK w Nysie sp. z o.o.
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 23 ustawy o ptz i art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	Gmina Nysa

Źródło: opracowanie własne.

W okresie planowania nie zakłada się zmiany aktualnej struktury podmiotowej rynku wykonawców przewozów nyskiego transportu zbiorowego.

Wg stanu na dzień 30 kwietnia 2024 r. Gmina wykorzystywała do realizacji usług przewozowych jednego operatora – Miejski Zakład Komunikacji w Nysie sp. z o.o. – będącego podmiotem wewnętrznym i realizującego przewozy na podstawie umowy nr:

- 2020.GKD.GK.60 o świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej na linii komunikacyjnej użyteczności publicznej, zawartej w dniu 18 listopada 2020 r. na okres 6 lat, tj. do 30 listopada 2026 r. Przedmiotem umowy było świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej na linii E;
- 2023.GKD.GK.2 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w dniu 2 stycznia 2023 r. Przedmiotem umowy, zawartej w trybie przeciwwątkóweniowym było świadczenie usług przewozowych na 11 liniach w ramach gminnych przewozów użyteczności publicznej. Umowa ta obejmowała okres od dnia 1 grudnia 2020 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. Okres obowiązywania umowy zmieniono aneksem nr 8 z dnia 27 grudnia 2023 r. wydłużając do 31 grudnia 2024 r.

Gmina Nysa posiadała także zawartą z MZK w Nysie sp. z o.o. umowę nr 2016.RW.GK.42 z dnia 1 czerwca 2016 r. zmienioną aneksem nr 70 z dnia 2 stycznia 2023 r., dotyczącą realizacji transportu regularnego specjalnego młodzieży i uczniów niepełnosprawnych do szkół w granicach gminy Nysa. Okres obowiązywania umowy do 31 grudnia 2025 r.

Przy zawieraniu obecnie obowiązującej umowy dot. świadczenia usług przewozowych na 11 liniach w ramach gminnych przewozów użyteczności publicznej, z podmiotem wewnętrznym przyjęto model „netto” oznaczający, że wpływy z biletów stanowią przychód MZK w Nysie sp. z o.o., który otrzymuje rekompensatę w wysokości ponoszonych rzeczywistych kosztów funkcjonowania gminnych przewozów pasażerskich, powiększoną o ustalony zysk zgodnie z wymogami załącznika do Rozporządzenia (WE) 1370/2007. Podstawą do naliczenia miesięcznej rekompensaty jest zrealizowana praca eksploatacyjna w liczbie wozokilometrów przemnożona przez stawkę kosztu jednostkowego wozokilometra. MZK w Nysie sp. z o.o. zajmowała się, zgodnie z umową, emisją, dystrybucją, sprzedażą i kontrolą biletów oraz windykacją należności za jazdę bez ważnego biletu.

W okresie planowania zakłada się przeprowadzanie postępowań zmierzających do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w oparciu o przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605, 1720 ze zm.);
- ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 140 ze zm.);
- art. 22 ust. 1. ustawy o ptz.

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a;
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja transportu publicznego w przewozach pasażerskich, w tym o charakterze użyteczności publicznej, może dotyczyć:

- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnych węzłach integracyjnych i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej wszystkie usługi transportu zbiorowego na obszarze gminy i przynajmniej w części regionu;
- koordynacji rozkładów jazdy i eliminowania wzajemnej konkurencji na wspólnych trasach;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego i przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie wspólnej sieci sprzedaży biletów;

- stałego udoskonalania funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Gmina Nysa, jako organizator przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, będzie organizować sieć linii transportu zbiorowego w taki sposób by w jak największym stopniu ułatwić pasażerom przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego. Na obszarze gminy Nysa występuje jeden węzeł integrujący gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej z przewozami autobusowymi regionalnymi o zasięgu międzywojewódzkim – „Centrum Przesiadkowe w Nysie” zlokalizowany w rejonie dworca kolejowego i autobusowego, przy ul. Raławickiej. Jest to miejsce integrujące także przewozy kolejowe, autobusowe i komunikację gminną z indywidualnymi przewozami samochodami osobowymi oraz rowerami.

W okresie planowania, tj. do 2030 r. przewiduje się, że gmina Nysa przystąpi do działań integracyjnych transportu publicznego z innymi organizatorami funkcjonującymi w ramach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 oraz z samorządem województwa opolskiego.

Poszczególne rodzaje transportu zbiorowego – regionalny, gminny oraz kolejowy – muszą ze sobą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych autobusowych i kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu gminnego (mają charakter komplementarny). w rezultacie, uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie powoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Integracja drogowego transportu regionalnego oraz transportu gminnego i kolejowego, wymaga także podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym.

Integracja wewnętrzna transportu publicznego w gminie Nysa będzie dotyczyć:

- systemowej koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji gminnej;
- pełnej informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów publicznego transportu zbiorowego, z rozszerzeniem o informację o odjazdach pojazdów na przystankach przesiadkowych oraz internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi komunikacji gminnej oraz innych rodzajów publicznego transportu zbiorowego;
- systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiających przesiadanie się na przystankach węzłowych (przyjazne przesiadkom cykle sygnalizacji świetlnej);
- doposażenia przystanków komunikacji gminnej w parkingi rowerowe, umożliwiające kontynuowanie podróży środkami transportu publicznego.

W działaniach integrujących różne rodzaje transportu będą uczestniczyć zarządzający dworcami i przystankami, organizatorzy transportu publicznego oraz gminy, na których terenie te przystanki się znajdują, przy udziale przewoźników komercyjnych.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2030 r. przedstawiono w tabeli 28.

Tab. 28. Pożądany poziom realizacji usług na liniach o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nysa w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych

Postulat przewozowy	Pożądany poziom realizacji postulatu w 2030 r.
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta lub pasażerów ▪ zapewnienie połączeń bezpośrednich w relacjach łączących najważniejsze źródła i cele podróży, określonych na podstawie badań i analiz potoków pasażerskich
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie oczekiwanej częstotliwości najważniejszych linii ▪ zapewnienie rytmicznej obsługi całego obszaru objętego siecią połączeń komunikacyjnych (przestrzeganie wyznaczonego standardu częstotliwości uznawanego za niezbędne minimum obsługi komunikacyjnej) ▪ zapewnienie priorytetu w ruchu drogowym dla komunikacji autobusowej, realizacja inwestycji drogowych zapewniająca bezkolizyjny przejazd przez tory kolejowe
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: 3/4 ▪ wymiana wiat na chroniące oczekujących przed wiatrem i deszczem ▪ przebudowa wybranych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdów osób niepełnosprawnych na wózkach bez konieczności używania rampy umieszczonej w pojazdach komunikacji zbiorowej ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni ▪ zapewnienie oczekiwanej przez mieszkańców obsługi komunikacyjnej obszarów rozwijających się, o wzrastającej gęstości zabudowy ▪ lokalizowanie przystanków możliwie najbliżej największych generatorów ruchu i eliminowanie utrudnień w tym zakresie

Postulat przewozowy	Pożądany poziom realizacji postulatu w 2030 r.
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zintegrowana informacja o usługach w internecie, obejmująca także przewozy regionalne autobusowe i kolejowe, z uwzględnieniem korzystania z niej na urządzeniach mobilnych ▪ dalszy rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach węzłowych i innych wybranych – o dużym ruchu pasażerskim ▪ pełen zakres informacji eksponowanych w pojazdach – wyświetlacze zewnętrzne i tablice z przebiegiem trasy (kolejne przystanki) w pojazdach
Koszt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 30 w skali jednego miesiąca w przewozach użyteczności publicznej ▪ rozbudowa systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych, w tym przez Internet i z wykorzystaniem aplikacji mobilnych
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów na poziomie powyżej 99,9%
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zoptymalizowanie czasu przesiadek w węzłach przesiadkowych (skrócenie dróg przejścia, skoordynowanie rozkładów jazdy) ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu zbiorowego w ruchu ulicznym, w szczególności na odcinkach podatnych na kongestię ruchu, w oparciu o badania z zakresu inżynierii ruchu drogowego ▪ skrócenie czasu podróży w niektórych relacjach, uzyskane poprzez zoptymalizowanie tras linii autobusowych o znaczącym współczynniku wydłużenia drogi, nieznajdującym wystarczającego uzasadnienia po stronie popytu
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział odjazdów opóźnionych do 3 min nie większy niż 10% ▪ udział kursów przyspieszonych pow. 1 min mniejszy niż 1%bieżące wykorzystywanie systemu GPS do kontroli i analiz punktualności oraz wykrywania przyczyn powstawania tendencji do przyspieszania i opóźniania kursów oraz uwzględnianie tych okoliczności w planowaniu czasów przejazdów pomiędzy przystankami, w szczególności wykorzystywanie funkcji czasów wyjątkowych dla okresów doby i dni tygodnia, w których natężenie ruchu na danym odcinku zdecydowanie różni się od występującego standardowo ▪ właściwe różnicowanie czasów przejazdów na niektórych odcinkach sieci komunikacyjnej, z dostosowaniem ich do faktycznych warunków ruchu, np. poprzez wydłużenia w godzinach szczytu i skrócenia wieczorami oraz w dni weekendowe

Postulat przewozowy	Pożądany poziom realizacji postulatu w 2030 r.
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru ▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych ▪ w związku ze zmianą oczekiwań pasażerów oraz względami sanitarnymi, nieprzekraczanie maksymalnego napełnienia autobusów odpowiadającego 70% nominalnej zdolności przewozowej pojazdu, wynikającej z zapisów w dowodzie rejestracyjnym ▪ dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb pasażerów – w zakresie peronów, dojść do nich od ciągów pieszych, wyposażenie w wiaty, ławki i zatoki, modernizacje nawierzchni przystanków oraz ich ewentualne korekty lokalizacji

Źródło: opracowanie własne.

Niezależnie od zmian organizacyjnych do 2030 r. usługi publicznego komunalnego transportu zbiorowego powinny spełniać następujące wymogi jakościowe:

- stosowanie jednolitych barw oraz standaryzacji numerów taborowych pod względem ich zakresów, umieszczania na karoserii i stosowanego kroju pisma;
- wszystkie pojazdy powinny być niskopodłogowe;
- pełna klimatyzacja przedziału pasażerskiego oraz sterowana niezależnie klimatyzacja kabiny kierowcy;
- monitoring całego przedziału pasażerskiego z rejestracją obrazu w wysokiej rozdzielczości i pojemnością nośnika zapisu co najmniej 30 dni (kasowanie poprzez nadpisywanie plików filmowych) oraz kamera toru jazdy;
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek jazdy – wewnętrzne i zewnętrzne, wykonane w technologii energooszczędnej, z zapewnieniem maksymalnej czytelności;
- ręcznie odkładane platformy ułatwiające wjazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- system przykłąku przystankowego, polegający na obniżeniu prawej strony pojazdu przy otwartych drzwiach na przystanku o około 6-7 cm;
- stosowanie akustycznych zapowiedzi przystanków, a docelowo również na zewnątrz w pojazdach dojeżdżających na przystanek (jako opcja);
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach informacji dynamicznej, umieszczonych na przystankach.

Istotną częścią systemu publicznego transportu zbiorowego jest infrastruktura przystankowa. Należy dążyć do stałej modernizacji infrastruktury przystankowej – w celu poprawy standardów oczekiwania, szczególnie podczas złych warunków atmosferycznych oraz poprawy bezpieczeństwa, a także funkcjonalności, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Do 2030 r. zakłada się, że 3/4 przystanków zostanie wyposażonych w wiaty z ławkami i osłonami od wiatru i deszczu oraz z koszami na odpady. Jednocześnie, perony przystankowe zostaną dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a wszelkie bariery architektoniczne, także w dojściach do przystanków – zostaną usunięte.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy umieszczane na przystankach i dworcach czy informacja w pojazdach, ale przede wszystkim powszechnie już dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z elektroniczną formą komunikacji międzyludzkiej.

Przy wykorzystaniu nowoczesnych rozwiązań informatycznych, bardzo cennym udogodnieniem wykorzystywanym przez pasażerów jest możliwość sprawdzania rozkładów jazdy – zarówno w trybie statycznym, jak i dynamicznym – z dowolnego miejsca, pod warunkiem dostępu do internetu. Współcześnie najpopularniejszym sposobem jest sprawdzanie rozkładu jazdy poprzez aplikacje na smartfony z wbudowanymi przeglądarkami stron internetowych. Dzięki temu istnieje możliwość bieżącej weryfikacji przyspieszeń i opóźnień kursów oraz realizacji zaplanowanych przesiadek podczas podróży – są to więc rozwiązania zarazem skuteczne, jak i łatwe do wykorzystania, ponadto powszechnie już stosowane. Wskutek rosnącej popularności smartfonów i stosunkowo prostych układów graficznych dedykowanych stron internetowych, dane dotyczące statycznych i dynamicznych rozkładów jazdy są coraz częściej wykorzystywane również przez osoby mające mniejsze doświadczenie w przeglądaniu stron internetowych.

W informacji pasażerskiej należy unikać informacji zbędnych, które z punktu widzenia pasażera mogą pogarszać czytelność rozkładu jazdy. Bardzo ważną kwestią jest właściwy dobór czcionek, pozwalających na wygodne czytanie przystankowego rozkładu jazdy także przy mniejszym natężeniu światła (np. po zmroku) oraz dla osób widzących słabiej z powodu wad wzroku. Powszechnie przyjmuje się, że optymalne są czcionki bezszeryfowe, typu Arial, Tahoma lub Helvetica. Ozdobne fonty można stosować co najwyżej do przekazywania informacji dodatkowych, poza główną treścią rozkładu jazdy.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest wspólne z operatorem zarządzanie systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie jej na przystankach i dworcach oraz w pojazdach obsługujących organizowane linie.

Rozkład jazdy linii transportu publicznego jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta publicznego transportu zbiorowego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania, np. dzięki zastosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanych z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, wskazane jest, aby organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego, powiatowego i wojewódzkiego) gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je w internecie i w węzłach przesiadkowych.

Aktualny stan prawny i możliwości integracji różnych rodzajów środków transportu zbiorowego sprawiają, że informacja pasażerska staje się coraz bardziej komplementarna, uwzględniając nie tylko linie autobusowe, na których wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, ale również połączenia kolejowe oraz linie komunikacyjne, które nie są organizowane przez władze samorządowe, ale funkcjonują na obszarze kompetencji danego organizatora.

W przewozach organizowanych przez gminę Nysa, docelowy system informacji dla pasażerów, który zostanie wdrożony do 2030 r., obejmować będzie:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków z informacją o przebiegu trasy i kolejnymi godzinami odjazdów;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą o wielkości umożliwiającej jej odczytanie z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - przygotowaną według jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez samorząd, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z umieszczeniem na przystanku danych teleadresowych organizatora oraz szybkiego łącza do prowadzonego przez niego serwisu internetowego (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatorów;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane organizatora i operatora, wyświetlacze zewnętrzne z oznaczeniem linii i kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach, ulgach, regulamin przewozu oraz akustyczne zapowiedzi przystanków, przy czym regulamin i cennik biletów mogą mieć formę wyciągów wraz z odnośnikami do pełnych wersji;
- portal pasażera na stronie internetowej organizatora przewozów z rozkładami jazdy, mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach integracyjnych, taryfach opłat, uprawnieniach do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, regulaminem przewozów, przepisami porządkowymi oraz możliwością zgłaszania skarg i uwag.

W tabeli 29 zaprezentowano elementy wyposażenia i funkcjonalności docelowego systemu informacji dla pasażerów.

Tab. 29. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w gminie Nysa

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
<p>Zintegrowana informacja na przystankach</p>	<ul style="list-style-type: none"> – wydruki rozkładów jazdy na przystankach według jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów na wybranych przystankach, w tym węzłowych – mapy i schematy sieci komunikacyjnej w wiatach przystankowych – kontakt i dane organizatora z szybkim łączem, np. kodem QR – dane kontaktowe do organizatora
<p>Informacja w pojazdach</p>	<ul style="list-style-type: none"> – nazwa, logo i dane kontaktowe organizatora – wyświetlacze wewnętrzne i zewnętrzne z kierunkiem jazdy – tablice lub wyświetlacze wewnętrzne z trasą linii ze wszystkimi przystankami ze wskazaniem miejsc dogodnych przesiadek – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów – zapowiedzi głosowe przystanków – piktogramy, w tym wskazujące miejsca dla niepełnosprawnych
<p>Zintegrowana informacja w internecie, telefonach komórkowych i innych urządzeniach mobilnych</p>	<ul style="list-style-type: none"> – mapa sieci gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze wskazaniem wszystkich przystanków, w tym węzłowych – schematy węzłów przesiadkowych – aktualne rozkłady jazdy dla wszystkich rodzajów dnia tygodnia – wyszukiwarka połączeń – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów – informacja o stosowanych procedurach – informacja o sposobie składania i rozpatrywania skarg i wniosków

Źródło: opracowanie własne.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast i obszarów wiejskich, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w godzinach szczytu napelnienie w autobusie wynosi 60 osób oraz że w jednym samochodzie osobowym podróżuje średnio 1,2 osoby, można założyć, że na jeden autobus przypada aż 50 samochodów osobowych. Wybór transportu publicznego w podróży istotnie wpływa więc na zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska. Warunkiem uzyskania jak największego pakietu korzyści dla mieszkańców jest zachęcenie ich do rezygnacji z codziennego używania samochodu osobowego – na rzecz transportu publicznego lub innych alternatywnych do samochodu osobowego form przemieszczania się.

Zachętą do korzystania z transportu zbiorowego dla mieszkańców powinno być znacząco większe uprzywilejowanie pojazdów komunikacji zbiorowej w ruchu drogowym – wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań inżynierskich, które preferują systemy publicznego transportu (a także ruch rowerowy) w ruchu drogowym względem transportu indywidualnego, m.in. przebudowa skrzyżowań i oznakowania układów drogowych w kierunku uprzywilejowania lub lepszego dostosowania do potrzeb transportu zbiorowego (m.in. budowa buspasów, wyposażanie wlotów skrzyżowań w wydzielone pasy dla pojazdów transportu zbiorowego).

W celu poprawy warunków oczekiwania na pojazd transportu publicznego, kolejne przystanki o dużej liczbie pasażerów wyposażone zostaną w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej. Systematycznie także będą modernizowane przystanki poprzez instalację i wymianę wiat na zapewniające osłonę przed wiatrem i deszczem oraz przebudowę peronów i dojeżdż, eliminując bariery dostępu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Kierunki rozwoju publicznego transportu w gminie Nysa są podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, uznanej za zasadę kształtowania polityki transportowej, z uwzględnieniem integracji różnych form transportu pasażerskiego. Elementem integracji będzie urządzenie na wybranych pętach końcowych linii parkingów Park&Ride.

Rozwój ruchu rowerowego wymaga stworzenia kompleksowego systemu dróg dla rowerów, pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po całej gminie – umożliwiające dotarcie do wszystkich istotnych celów ruchu oraz zapewniających dogodny dojazd rowerem do Nysy z okolicznych miejscowości. Budowie dróg dla rowerów będzie towarzyszył rozwój pozostałej infrastruktury rowerowej (stojaków, stacji napraw), likwidowane będą bariery dla ruchu rowerowego w przekraczaniu

ciągów komunikacyjnych, urządzone będą parkingi Bike&Ride oraz prowadzone kampanie edukacyjne w zakresie bezpiecznego poruszania się rowerem.

Podjęmowane będą także działania zmierzające do likwidacji uciążliwości i utrudnień dla ruchu pieszego, w szczególności w dojazdach do przystanków. Działania te będą obejmowały:

- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych – oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego – wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych;
- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, szczególnie dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się;
- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych;
- lokalizację dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków transportu publicznego;
- tworzenie ciągów pieszo-jezdnych, bez wydzielonych jezdni dla aut, na których piesi mają pierwszeństwo w ruchu.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Nysa, są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla – w szczególności plan transportowy dla województwa opolskiego (p. 2.10. opracowania);
- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska i dostęp do infrastruktury (p. 2.4.-2.9. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy – przywołane w p. 2.3. planu transportowego;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej gminy, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz w innych dokumentach strategicznych;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez uruchomienie nowych podsystemów transportu zbiorowego, integrację różnych form komunikacji zbiorowej oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta Nysa.

Ważnym alternatywnym – bezemisyjnym środkiem transportu do codziennego poruszania się po mieście – są rowery i inne pojazdy napędzane siłą mięśni. Większy udział tego typu pojazdów w ruchu miejskim zmniejsza lokalną emisję spalin, ogranicza zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla samochodów osobowych oraz – poprzez zwiększoną aktywność fizyczną – wpływa na poprawę stanu zdrowia mieszkańców. Dla wzrostu znaczenia ruchu rowerowego w przemieszczaniu się po gminie Nysa niezbędne jest dokończenie budowy kompleksowej sieci dróg rowerowych, wzbogaconej o strefy

Tempo 30, obejmujące strefy o przewadze funkcji mieszkaniowej oraz centralne obszary poszczególnych osiedli.

Integralnym elementem rozwoju ruchu rowerowego powinien być funkcjonujący przez cały rok system roweru miejskiego, po części dostosowanego do przewozu niewielkich towarów.

Konieczne jest przeprowadzenie akcji edukacyjnych i informacyjnych, promujących zrównoważoną mobilność miejską oraz elektromobilność. Niezbędna jest też kontynuacja i rozszerzenie akcji promujących wykorzystanie rowerów do codziennych podróży oraz zastępowania samochodu osobowego napędzanego klasycznym silnikiem Diesla pojazdami transportu publicznego.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących ponowne osiągnięcie liczby przewożonych pasażerów sprzed pandemii covid-19 oraz dalszy rozwój transportu zbiorowego – poprzez integrację różnych form komunikacji zbiorowej oraz rozważne ograniczenie ruchu pojazdów indywidualnych, zwłaszcza w ścisłym centrum miasta Nysa.

Niezwykle istotnym kierunkiem rozwoju transportu publicznego organizowanego przez gminę Nysa będzie jego integracja w ramach całego systemu publicznego transportu zbiorowego (obejmującego również przewozy kolejowe i inne przewozy drogowe).

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez koncentrację przystanków w ramach funkcjonalnych węzłów, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych.

Kierunki rozwoju publicznego transportu w gminie Nysa będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich oraz ze strategicznymi wytycznymi Unii Europejskiej dotyczącymi:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

Podstawową zasadą racjonalnego planowania oferty transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do występującego popytu. Z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. Przyjęte zasady obsługi komunikacyjnej na obszarze gminy Nysa mają na celu zapobiec stopniowemu ograniczaniu systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności i jednoczesnemu wzrostowi kongestii – wskutek niekontrolowanego zwiększenia podróży wykonywanych samochodami osobowymi. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od liczby miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Istotne zmniejszanie poziomu usług przewozowych w transporcie publicznym poza okresami szczytów przewozowych prowadzi też zwykle do znacznego wzrostu kosztów jednostkowych (kosztów wozokilometra) operatora.

W okresie planowania (do 2030 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Układ sieci komunikacyjnej i poszczególne zadania przyjęte do realizacji uwzględniać będą charakter obszaru objętego obsługą komunikacyjną, w szczególności zagospodarowanie przestrzenne gminy Nysa.
2. Jedną z ważniejszych determinant planowanego układu komunikacyjnego będzie właściwe skomunikowanie poszczególnych obszarów gminy z miastem Nysa i zapewnienie dogodnych przesiadek na pociągi oraz autobusy regionalne i dalekobieżne.
3. Prowadzenie badań marketingowych:
 - wielkości popytu (w przekrojowym okresie – w miesiącach: marzec-kwiecień lub październik-listopad) – rekomenduje się przeprowadzanie tego typu badań co 2-4 lata;
 - preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców (przynajmniej wybiórcze) – rekomenduje się przeprowadzanie tego typu badań co 5 lat.
4. Rekomenduje się przeprowadzanie co 5 lat badań marketingowych wielkości popytu w okresie wakacji.
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.
6. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnościami.

Planowany układ tras linii komunikacyjnych spełniać będzie najważniejsze postulaty przewozowe, w tym postulat bezpośredniości. Ewentualne zmiany tras zmierzać będą do intensyfikowania obsługi obszarów gminy o gęstej zabudowie jedno- i wielorodzinnej, kosztem ograniczeń na obszarach

peryferyjnych. Przy planowaniu i racjonalizacji siatki połączeń komunikacyjnych należy uwzględnić możliwość wystąpienia zjawiska wykluczenia transportowego, polegającego na pozbawieniu mieszkańców danego obszaru gminy możliwości korzystania z transportu zbiorowego. Wyniki badań marketin-
gowych nie mogą bowiem służyć wyłącznie poszukiwaniu oszczędności w ofercie przewozowej, pewien minimalny standard obsługi komunikacyjnej gminy powinien być zachowywany nawet przy niewielkim popycie.

W obszarach o najintensywniejszej zabudowie i w porach doby generujących największy popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, zapewniana będzie relatywnie wysoka i rytmiczna czę-
stotliwość kursowania pojazdów.

Usprawnienie w zakresie punktualności będzie zapewniane poprzez specjalizację zarządzania ofertą przewozową, przy wykorzystaniu zróżnicowania rozkładowych czasów przejazdu w zależności od pory doby oraz w oparciu o wyniki badań empirycznych. Wysoka punktualność świadczenia usług przewozowych zostanie uzyskana poprzez zróżnicowanie międzyprzystankowych czasów jazdy w róż-
nych porach doby i rodzajach dni, w zależności od natężenia ruchu drogowego i pasażerskiego.

12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w gminie Nysa

Planowany układ sieci komunikacyjnej i parametry rozkładów jazdy

Docelowy kształt sieci publicznego transportu zbiorowego w gminie Nysa powinien obejmować wszystkie dostępne rodzaje transportu publicznego, a więc w tym przypadku:

- komunikację gminną organizowaną przez gminę Nysa;
- komunikację miejską organizowaną przez gminę Nysa;
- komunikację kolejową;
- podmiejską komunikację autobusową innych organizatorów oraz połączenia obsługiwane przez przewoźników komercyjnych na trasach łączących gminę Nysa z sąsiednimi jednostkami.

Komunikacja kolejowa – pociągi regionalne do i z Nysy – będzie uczestniczyć w ograniczonym stopniu w zaspokajaniu potrzeb przewozowych, z uwagi na mały zasięg sieci kolejowej oraz gęstość stacji i przystanków użytkowanych w przewozach pasażerskich na obszarze objętym planem.

Przyjęte i obowiązujące zasady kształtowania oferty przewozowej powinny być zachowane, jednak w przypadku pojawienia się w mieście lub okolicznych gminach nowych obszarów zurbanizowanych, nieobjętych jeszcze transportem zbiorowym, konieczne będą odpowiednie korekty tras, aby umożliwić korzystanie z transportu publicznego ich mieszkańcom.

Ewentualna dodatkowa modyfikacja oferty przewozowej dotyczyć będzie uwzględnienia ujawnionych potrzeb pasażerów w wyniku przeprowadzonych badań marketingowych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, uwzględniania dodatkowych potrzeb zgłaszanych przez gminy ościenne, a także w przyszłości występujących zmian w popycie – wskutek poprawy warunków ruchu autobusów oraz możliwego rozwoju segmentu połączeń dedykowanymi liniami midibusowymi.

Dworzec kolejowy w Nysie jest korzystnie zlokalizowany względem większości istotnych źródeł ruchu w mieście.

W celu zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, podczas tworzenia nowych rozkładów jazdy liczba kursów w poszczególnych relacjach będzie wyznaczana w taki sposób, aby w żadnym wypadku rzeczywiste zapełnienia pojazdów nie przekraczały 70% ich pojemności nominalnej. Wymagać to będzie precyzyjnej alokacji poszczególnych typów pojazdów na zadaniach przewozowych – będącej w gestii organizatora usług przewozowych lub odpowiedniego ustalania częstotliwości kursowania.

Planowanie oferty przewozowej – wyznaczanie tras linii i konstrukcja rozkładów jazdy – będzie zadaniem organizatora przewozów. W kompetencji organizatora będzie konstrukcja zadań przewozowych dla pojazdów, uwzględniająca ich zróżnicowaną pojemność pasażerską, a rolą operatorów będzie jedynie obsadzanie służb pracownikami (konstrukcja grafików kierowców) i wykonywanie przewozów, przy zachowaniu wysokiej jakości usług.

Planowane parametry rozkładów jazdy utrzymają zasadę pełnej koordynacji rozkładów jazdy dla wszystkich linii w skali całej sieci komunikacyjnej. Odstępstwa od zasady rytmiczności kursowania linii będą stosowane jedynie dla segmentu linii dedykowanych, których najważniejszą rolą jest obsługa specyficznych, lokalnych potrzeb pasażerów.

Planowana taryfa opłat

W okresie planowania uwzględnia się modyfikację systemu taryfowo-biletowego, polegającą na zwiększeniu atrakcyjności cenowej biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 30 w skali jednego miesiąca.

Ewentualne zmiany w strukturze taryfy będą realizowane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz analiz wskazujących na przewidywane rezultaty ich wprowadzenia.

Planowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne

W ramach planowanych inwestycji infrastrukturalnych do 2030 r. przewiduje się:

- zakup autobusów zeroemisyjnych lub spełniających normę Euro VI/EEV wraz z budową niezbędnej infrastruktury;
- rozwój infrastruktury drogowej transportu publicznego w celu nadania priorytetu transportowi publicznemu;
- budowę systemu roweru miejskiego;
- rozbudowę systemu dróg dla rowerów;
- budowę parkingów Park&Ride przy wybranych pętlach autobusowych oraz parkingów Bike&Ride przy wybranych przystankach.

Planowana efektywność ekonomiczno-finansowa

Plany dotyczące kształtu sieci komunikacji zbiorowej organizowanej przez gminę Nysa, jej parametrów rozkładów jazdy wpłyną na koszt ponoszony przez budżet gminy na realizację finansowania lokalnego transportu zbiorowego. Wszystkie zmiany wprowadzone w okresie obowiązywania planu będą realizowane w zależności od możliwości finansowo-budżetowych gminy Nysa.

Monitorowanie realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w gminie Nysa

W tabeli 30 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w gminie Nysa, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 30. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Nysa

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do publicznego transportu zbiorowego, w tym osobom niepełnosprawnym	Dostępność podmiotowa: <ul style="list-style-type: none"> – udział pojazdów niskopodłogowych bez stopni poprzecznych w inwentarzu operatora i przewoźników – udział pojazdów wyposażonych w zapowiedzi głosowe przystanków – stosunek ceny biletów do przeciętnego wynagrodzenia – relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego Dostępność przestrzenna: <ul style="list-style-type: none"> – liczba przystanków na 1 km²
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> – udział pojazdów zeroemisyjnych we flocie – struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	<ul style="list-style-type: none"> – udział pojazdów zeroemisyjnych i hybrydowych we flocie – struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin – liczba przystanków wyposażonych w zieloną infrastrukturę
Efektywność ekonomiczna transportu osób	<ul style="list-style-type: none"> – wskaźnik odpłatności [%] – jednostkowe koszty przewozów na długość trasy [zł/km] – jednostkowe koszty przewozów na pasażera [zł/pasażer]
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> – liczba autobusowych przystanków węzłowych integrujących transport gminny i regionalny – pojemność parkingów Park&Ride na pętlach autobusowych [liczba miejsc] – liczba parkingów Bike&Ride na przystankach [liczba miejsc] – liczba przewoźników wykonujących przewozy regularne na terenie gminy Nysa
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> – wielkość popytu – struktura popytu – wskaźniki odpłatności usług w przekroju linii podmiejskich i obszarów
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	Cyklicznie realizowane badania popytu, rentowności, potrzeb przewozowych, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców

Źródło: opracowanie własne.

13. Udział społeczeństwa w opracowywaniu planu

Konsultacje społeczne projektu planu przeprowadzone zostały zgodnie z art. 5a ust. 1 i art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 609 ze zm.) oraz art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.), na podstawie których wydane zostało Obwieszczenie Burmistrza Nysy z dnia 27 maja 2024 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami gminy Nysa na temat projektu „Planu Zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów”.

Do udziału w konsultacjach byli uprawnieni wszyscy mieszkańcy obszaru objętego planem, jednostki organizacyjne i inne podmioty. Konsultacje odbyły się w okresie od 27 maja do 17 czerwca 2024 r.

Informacja o przygotowanym projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów” oraz o szczegółach konsultacji społecznych, podana została do publicznej wiadomości odpowiednio w:

- 1) Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Nysie;
- 2) siedzibie Urzędu Miejskiego w Nysie, przy ul. Kolejowej 15, 48-300 Nysa.

Konsultacje umożliwiły wyrażenie opinii w przedmiocie projektu dokumentu – odpowiednio w formie:

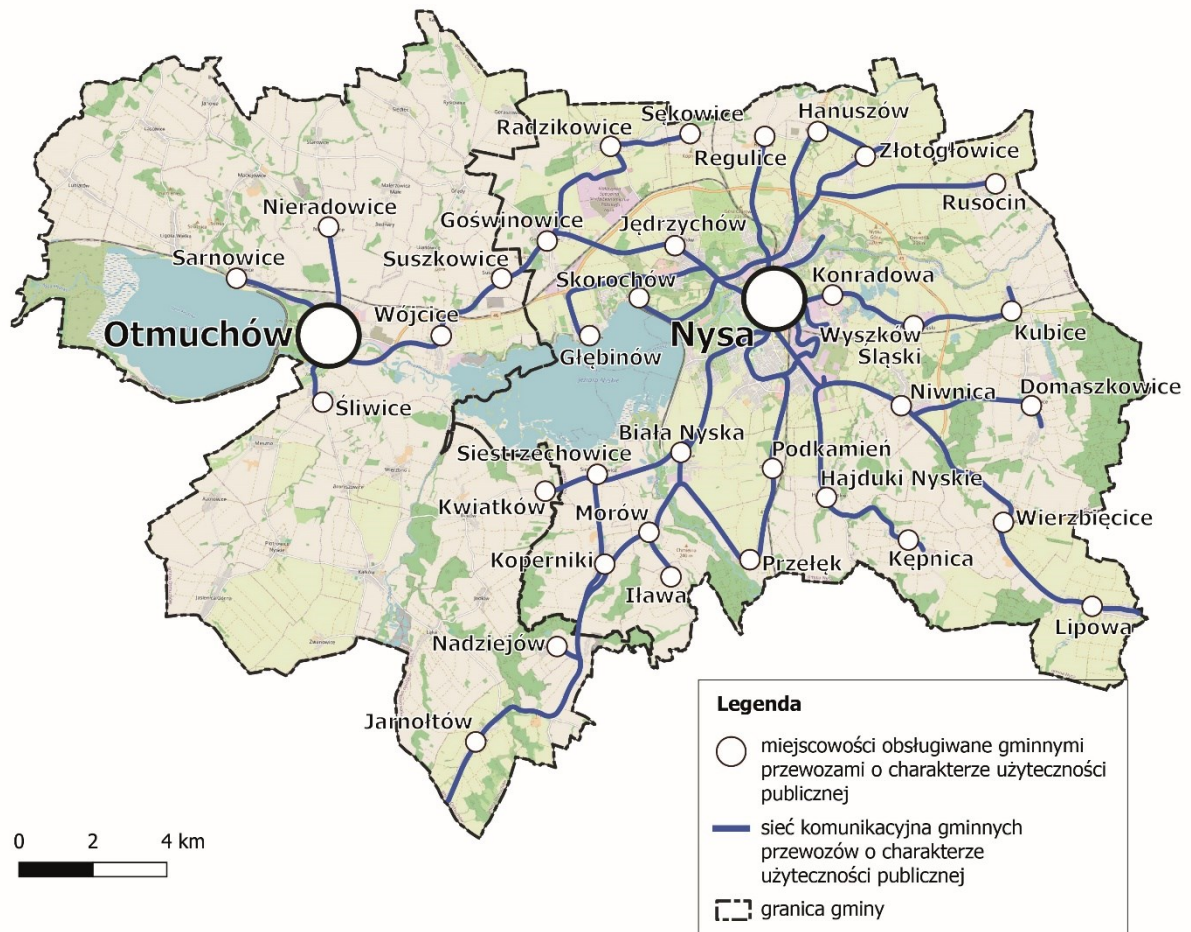
- 1) pisemnej – pocztą tradycyjną na adres: Urząd Miejski w Nysie, ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa;
- 2) elektronicznej – poprzez wypełnienie i przesłanie drogą elektroniczną na adres e-mail: nysa@www.nysa.pl – formularza dostępnego na stronie internetowej Urzędu w zakładce Gmina, w dziale Konsultacje społeczne.

W dniu 6 czerwca 2024 r. projekt planu transportowego został uzgodniony przez Burmistrza Miasta i Gminy Otmuchów.

W trakcie przeprowadzonych konsultacji projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów” nie wniesiono żadnych uwag do przedłożonego dokumentu – zarówno w formie elektronicznej, jak i pisemnej.

Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nysa



Spis tabel

Tab. 1. Liczba ludności gminy Nysa w 2018 r. i w 2022 r.	37
Tab. 2. Struktura ludności gminy Nysa i gminy Otmuchów w latach 2018-2022	38
Tab. 3. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie nyskim – porównanie 2012 i 2022 r.	38
Tab. 4. Wybrane dane o sytuacji ekonomicznej podróżujących transportem publicznym organizowanym przez gminę Nysa – stan na 31 grudnia 2012 r. i 31 grudnia 2022 r.....	41
Tab. 5. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Nysa i Otmuchów – stan na 31 grudnia 2023 r.....	46
Tab. 6. Struktura podmiotów gospodarczych w gminie Nysa i Otmuchów wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2023 r.	46
Tab. 7. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Nysa i Otmuchów – stan na 31 grudnia 2023 r.....	47
Tab. 8. Klasyfikacja strefy PL1602 (strefa opolska) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza	48
Tab. 9. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla.....	50
Tab. 10. Struktura autobusów MZK w Nysie w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 kwietnia 2024 r.....	50
Tab. 11. Lokalizacja placówek oświatowych w gminie Nysa funkcjonujących w roku szkolnym 2023/2024.....	55
Tab. 12. Lokalizacja największych pracodawców w Nysie	57
Tab. 13. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe w gminie Nysa	58
Tab. 14. Główne obiekty sportowe o znaczeniu ruchotwórczym w gminie Nysa.....	58
Tab. 15. Linie komunikacyjne organizowane przez Powiat Nyski	64
Tab. 16. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach transportu publicznego organizowanego przez gminę Nysa w latach 2020-2023 i plan na 2024 r.....	69
Tab. 17. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach transportu publicznego organizowanego przez gminę Nysa w latach 2020-2023 i plan na 2024 r.	69
Tab. 18. Liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr dla poszczególnych linii nyskiej komunikacji miejskiej – jesień 2022 r.....	71
Tab. 19 Linie komunikacyjne funkcjonujące w ramach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa – stan na 30 kwietnia 2024 r.....	77

Tab. 20. Liczba kursów wykonywanych na liniach funkcjonujących w ramach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa w dniu powszednim nauki szkolnej, w sobotę i w niedzielę – stan na 30 kwietnia 2024 r.....	78
Tab. 21. Liczba wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami nyskiej komunikacji zbiorowej w latach 2020-2023 oraz plan na rok 2024	79
Tab. 22. Wymiana pasażerska w 2022 r. na stacjach kolejowych w gminie Nysa	80
Tab. 23. Połączenia powiatowe organizowane z wykorzystaniem dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych przez Starostę Powiatu Nyskiego – stan na 30 kwietnia 2024 r.....	81
Tab. 24. Planowana sieć połączeń linii w ramach gminnych przewozów pasażerskich na obszarze gminy Nysa	84
Tab. 25. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń gminnych o charakterze użyteczności publicznej	86
Tab. 26. Charakterystyka finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez Gminę Nysa w 2024 r.....	91
Tab. 27. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w gminie Nysa – 2024 r.....	105
Tab. 28. Pożądany poziom realizacji usług na liniach o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nysa w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych.....	109
Tab. 29. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w gminie Nysa	115
Tab. 30. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Nysa.....	123

Spis rysunków

Rys. 1. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu nyskiego do 2025 r.	40
Rys. 2. Piramida wieku mieszkańców gminy Nysa – stan na 31 grudnia 2022 r.	42
Rys. 3. Struktura sprzedaży biletów na liniach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa w 2023 r.	44
Rys. 4. Struktura wartości biletów na liniach gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez gminę Nysa w 2023 r.	45
Rys. 5. Obszar miasta Nysa objęty strefą płatnego parkowania	53
Rys. 6. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	61
Rys. 7. Sieć połączeń w wojewódzkich przewozach pasażerskich	63
Rys. 8. Sieć połączeń organizowanych przez Powiat Nyski.....	64
Rys. 9. Prognoza popytu przewozów gminnych do 2030 r.	75
Rys. 10. Trasy linii gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nysa	85
Rys. 11. Środki transportu wykorzystywane przez mieszkańców gminy Nysa do codziennego przemieszczania się	96
Rys. 12. Powody wybrania transportu zbiorowego w codziennych przejazdach przez mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020	98
Rys. 13. Powody wybrania własnego transportu w codziennych przejazdach przez mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020	99
Rys. 14. Czynniki wpływające na zmianę przez mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 dotychczasowego środka transportu na transport zbiorowy	100
Rys. 15. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w gminie Nysa w 2024 r.	104