



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Rzeszów, dnia 18 grudnia 2013 r.

Poz. 4358

UCHWAŁA NR XXXIII/282/2013 RADY POWIATU MIELECKIEGO

z dnia 29 listopada 2013 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego”.

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6 oraz art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 595 z późn. zm.) w związku z art. 7 ust. 1 pkt 3 lit a, art. 9 ust. 1 pkt 3 lit a, art. 9 ust. 3 oraz art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.),

Rada Powiatu Mieleckiego uchwala, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Mieleckiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego.

**Przewodniczący Rady
Powiatu Mieleckiego**

Henryk Niedbała

Załącznik do Uchwały Nr XXXIII/282/2013
Rady Powiatu Mieleckiego
z dnia 29 listopada 2013 r.

**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
na obszarze powiatu mieleckiego**

Mielec, 31.10.2013

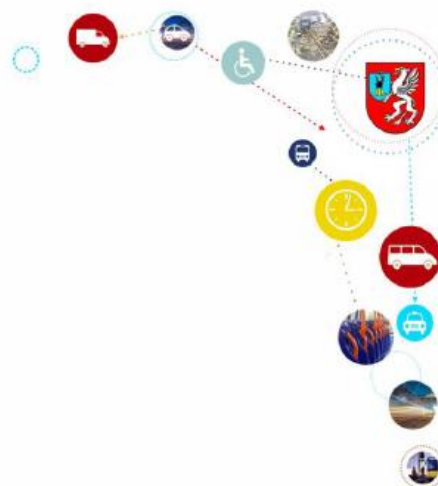


SPIS TREŚCI

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego.....	5
1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego	6
1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego.....	6
1.3 Konsultacje społeczne	7
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego.....	8
2.1 Informacje ogólne o obszarze.....	9
2.2 Układ drogowy.....	14
2.3 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu mieleckiego	17
3. Sieć komunikacyjna	20
3.1 Obecna sieć komunikacyjna.....	21
3.2 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	23
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego	25
4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.....	26
4.2 Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym	30
4.3 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu mieleckiego	33
4.4 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego w zależności od czasu ich występowania	35
4.5 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	37
4.6 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	38
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	39
5.1 Źródła i formy finansowania	40
5.2 Rentowność linii komunikacyjnych.....	41
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	42
6.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze powiatu mieleckiego	43
6.2 Wskaźnik motoryzacji	45
7. Zasady organizacji rynku przewozów.....	48
7.1 Powiat mielecki jako organizator publicznego transportu zbiorowego	49
7.2 Przewoźnicy	49
7.3 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	51
7.4 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat mielecki.....	52
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	53
8.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	55
8.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	56
8.3 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej	57
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	59
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu	61
10.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego.....	62
10.2 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	63
10.3 Innowacyjność usług publicznego transportu zbiorowego.....	64

11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego.....	66
12. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego	68
Załączniki.....	70
Spis rysunków	75
Spis tabel	75





Autorami niniejszego planu transportowego powiatu mieleckiego są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl



1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego





1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego (dalej jako: plan transportowy na obszarze powiatu mieleckiego) jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat mielecki tak, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat mielecki będzie uwzględniał oczekiwania społeczne mieszkańców powiatu dotyczące publicznego transportu zbiorowego. W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w sposób szczególny, uwzględnione będą aspekty wynikające z potrzeb ochrony środowiska naturalnego oraz aspekty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego

Powiat mielecki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r. (dalej jako: Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez powiat mielecki to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczających poza granice administracyjne powiatu mieleckiego.

Zakres planu transportowego na obszarze powiatu mieleckiego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego na obszarze powiatu mieleckiego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Mielcu, Zarządu Dróg Powiatowych w Mielcu, Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje zawarte w Zintegrowanym Planie Transportu Publicznego na lata 2009 - 2015 dla Miasta Mielec oraz pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych Izby Gospodarczej



Komunikacji Miejskiej oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego na obszarze powiatu mieleckiego został ogłoszony i poddany konsultacjom społecznym plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan transportowy województwa opracowywany przez Marszałka Województwa Podkarpackiego. W czasie trwania konsultacji nie zostały złożone żadne istotne uwagi, które powodowałyby konieczność zmiany treści tego planu. Plan ten najprawdopodobniej zostanie uchwalony w takiej samej formie w jakiej został zgłoszony do konsultacji społecznych.

Niniejszy plan transportowy na obszarze powiatu mieleckiego został także poddany ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie, który stwierdził w swojej opinii z dnia 29.10.2013r. (znak pisma WOOŚ.410.1.45.2013.AP-2), że z uwagi na działania opisane w opracowaniu nie ma konieczności podejmowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko - w myśl przepisów Ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy na obszarze powiatu mieleckiego, jako akt prawa miejscowego, poddany został w okresie od 6 czerwca do 5 lipca 2013 roku konsultacjom społecznym oraz uzgodnieniom z gminami znajdującymi się na obszarze powiatu. Celem tych konsultacji i uzgodnień było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłaszania ewentualnych uwag i wskazywania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego na obszarze powiatu mieleckiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, gdzie określono miejsce wyłożenia projektu planu transportowego na obszarze powiatu mieleckiego oraz formę, miejsce i termin składania pisemnych opinii dotyczących tego projektu.

Starosta powiatu mieleckiego rozpatrzył wszystkie opinie zebrane w czasie konsultacji społecznych i uzgodnień z gminami, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonał stosownych zmian w niniejszym planie transportowym.



2.1 Informacje ogólne o obszarze

2.1.1 Powiat mielecki

Powiat mielecki położony jest w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, w Kotlinie Sandomierskiej. Od strony północno-zachodniej sąsiaduje z dwoma województwami: świętokrzyskim (powiat staszowski) oraz małopolskim (powiat dąbrowski). Na terenie województwa podkarpackiego sąsiadami powiatu mieleckiego są następujące powiaty: od południa dębicki i ropczycko-sędziszowski, a od wschodu kolbuszowski i tarnobrzeski. Powiat mielecki usytuowany jest nad dwiema rzekami, tj. Wisłą, stanowiącą północno-zachodnią granicę powiatu oraz Wisłoką, która dzieli obszar powiatu na dwie części: wschodnią, o mniejszej gęstości zaludnienia, na której przeważają tereny lesiste oraz zachodnią, bardziej zaludnioną, o charakterze rolniczym (Rysunek 1).

Na terenie powiatu mieleckiego znajdują się trzy rezerwaty przyrody: „Bagno Przeclawskie”, „Pateraki”, „Buczyna im. Prof. Władysława Szafera”, które zostały utworzone na najcenniejszych ze względów przyrodniczych terenach.



Rysunek 1. Powiat mielecki
Źródło: www.powiat-mielec.pl



2.1.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

Według danych z 2011 roku powiat mielecki zamieszkuje 136179 mieszkańców a jego powierzchnia wynosi 88050 ha¹. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie mieleckim w 2011 roku wynosiło 3066,66 zł i było o 43,45 zł wyższe od wartości notowanej dla województwa podkarpackiego (3023,21 zł). Pomimo wartości średniego wynagrodzenia wyższej od średniej województwa, wartość ta była znacząco niższa (o 558,55 zł) od średniej krajowej (3625,21 zł).

W lutym 2013 roku stopa bezrobocia dla powiatu mieleckiego wynosiła 14,0%². Zanotowana stopa bezrobocia jest o 0,4% niższa od średniej krajowej oraz o 2,7% niższa od średniej dla województwa podkarpackiego. Należy zaznaczyć, że w 2011 roku około 8% ludności powiatu korzystało ze środowiskowej pomocy społecznej a wydatki przeznaczone na pomoc społeczną i pozostałe zadania w zakresie pomocy społecznej stanowiły 10,7% wydatków budżetu powiatu.

Powiat mielecki ma charakter rolniczo-przemysłowy z dominującą rolą przemysłu (ok. 60% zatrudnienia). Ważną rolę odgrywają także handel i usługi. Największy wpływ na sytuację gospodarczą oraz lokalny rynek pracy ma funkcjonowanie Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec. Jej powstanie w 1995 roku polepszyło sytuację gospodarczo-ekonomiczną, jaka powstała po upadłości Polskich Zakładów Lotniczych. Zakłady te były największym pracodawcą w rejonie. Powiat mielecki przez dłuższy czas był zdominowany przez branżę lotniczą. Dopiero powstanie SSE w Mielcu doprowadziło do zdwersyfikowania branż przemysłowych oraz przełamania monopolu tradycyjnej monokultury przemysłowej powiatu. Do pozytywnych efektów powstania SEE w Mielcu można także zaliczyć podniesienie się potencjału mieszkańców powiatu mieleckiego pod względem jakości zasobów ludzkich oraz powstanie zaplecza technicznego i infrastrukturalnego dla nowych inwestycji. W Strefie działają firmy między innymi z sektora przetwórstwa tworzyw sztucznych, przetwórstwa drewna i mebli, metalowego, motoryzacyjnego, lotniczego, elektronicznego oraz elementów budowlanych. Liczba osób zatrudnionych przez inwestorów działających w obszarze SSE w Mielcu wynosi obecnie 20 229³. Do największych pracodawców należą: BRW Sp. z o.o., BURY Sp. z o.o., KIRCHHOFF Polska Sp. z o.o., LEAR CORPORATION POLAND Sp. z o.o., PZL MIELEC Sp. z o.o., KRONOSPAN Mielec Sp. z o.o. i SILVA Sp. z o.o.

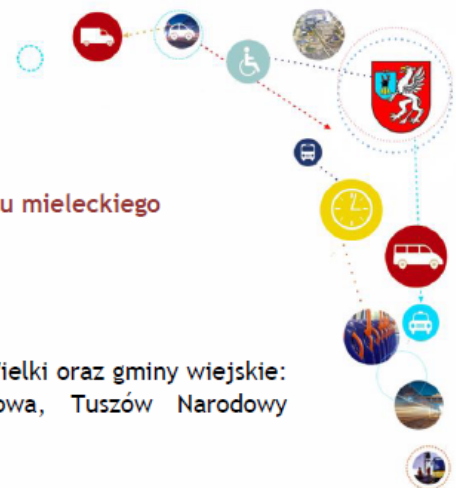
Ponadto na obszarze SEE w Mielcu, w celu rozwoju ekonomicznego i restrukturyzacji powiatu mieleckiego, działa Agencja Rozwoju Regionalnego "MARR" S.A., która utworzyła tam jeden z pierwszych w Polsce Inkubator Nowych Technologii IN-Tech.

Mimo funkcjonowania SSE w Mielcu, sytuację społeczno-gospodarczą całego obszaru powiatu mieleckiego, należy ocenić - z uwagi na wysoki poziom bezrobocia i problemy społeczne - jako nienajlepszą i tym samym wymagającą ciągłej poprawy oraz zrównoważonego rozwoju.

¹ *Statystyczne Vademecum Samorządowca 2012*, Urząd Statystyczny w Rzeszowie

² www.stat.gov.pl

³ www.europark.com



2.1.3 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu mieleckiego

W skład powiatu wchodzi następujące jednostki samorządowe:

miasto Mielec, gminy miejsko-wiejskie: Przecław i Radomyśl Wielki oraz gminy wiejskie: Borowa, Czermin, Gawłuszowice, Mielec, Padew Narodowa, Tuszów Narodowy i Wadowice Górne.



Gmina Borowa - gmina wiejska, położona jest w południowo-zachodniej części województwa podkarpackiego. Od północy graniczy z gminą Polaniec, od południa z gminą Mielec, od zachodu z gminą Czermin, a od wschodu z gminą Gawłuszowice. Należy do gmin o typowo rolniczym charakterze. Administracyjnie podzielona jest na 10 sołectw: Borowa, Gliny Małe, Gliny Wielkie, Górki, Lysakówek, Orłów, Pławo, Sadržowa Góra, Surowa, Wola Pławska.



Gmina Czermin - gmina wiejska, położona jest w północno - zachodniej części powiatu mieleckiego. Od północy graniczy z gminą Borowa, od południa z gminą Wadowice Górne, od wschodu z gminą Mielec, a zachodnia granica gminy jest granicą województwa podkarpackiego z małopolskim. Teren gminy usytuowany jest w dorzeczu rzeki Wisły i jej prawobrzeżnych dopływów Nowego Brnia i Starego Brnia. Administracyjnie gmina podzielona jest na 9 sołectw: Czermin, Breń, Otałęż, Dąbrówka Osuchowska, Trzciana, Lysaków, Szafranów, Wola Otałęska, Ziempiów.



Gmina Gawłuszowice - gmina wiejska, położona jest w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego. Należy do jednych z najmniejszych obszarowo gmin województwa podkarpackiego. Od północy graniczy z gminami Polaniec i Osiek (powiat staszowski, województwo świętokrzyskie), natomiast w powiecie mieleckim jej sąsiadami są gminy: Borowa, Mielec, Tuszów Narodowy i Padew Narodowa. Gmina składa się z 7 sołectw: Brzyście, Gawłuszowice, Kliszów, Krzemienica, Młodochów, Ostrówek oraz Wola Zdakowska.



Mielec - gmina miejska, położona jest w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, w dolinie Wisłoki, w Kotlinie Sandomierskiej. Od wschodu, północy i zachodu sąsiaduje z gminą wiejską Mielec, od północy na niewielkim odcinku z gminą Tuszów Narodowy, a od południa z gminą Przecław. Od 1853 roku Mielec jest siedzibą powiatu. Miasto podzielone jest administracyjnie na 18 osiedli: Borek, Cyranka, Dzióbków, Kazimierza Wielkiego, Kilińskiego, Kopernika, Kościuszki, Kusocińskiego, Lotników, Mościska, Niepodległości, Rzochów, Smoczka, Smoczka I, Szafera, Wojsław, Wolności, Żeromskiego. W granicach miasta zlokalizowane jest lotnisko, wykorzystywane do świadczenia usług agrolotniczych i lotów próbnych statków powietrznych (samoloty, helikoptery).



Gmina Mielec - gmina wiejska, położona jest w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, w Kotlinie Sandomierskiej, w północnej części „Doliny Dolnej Wisłoki”. Sąsiaduje z gminą miejską Mielec oraz z gminami: Radomyśl Wielki, Wadowice Górne, Czermin, Borowa, Gawłuszowice, Tuszów Narodowy, Cmolas, Niwiska, Przecław. Administracyjnie gmina Mielec podzielona jest na 13 sołectw: Boża Wola, Chorzelów, Chrząstów, Goleiszów, Książnice, Podleszany, Rydzów, Rzędzianowice, Szydłowiec, Trześć, Wola Chorzelowska, Wole Mielecka, Złotniki.



Gmina Padew Narodowa - gmina wiejska, położona jest w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, w Kotlinie Sandomierskiej. Sąsiaduje z gminami: Tuszów Narodowy i Gawłuszowice (powiat mielecki), Baranów Sandomierski (powiat tarnobrzeski) i Cmolas (powiat kolbuszowski). Administracyjnie gmina podzielona jest na 12 sołectw: Babule, Domacyny, Kęblów, Padew Narodowa, Piechoty, Pierzchne, Przykop, Różniaty, Wojków, Zachwiejów, Zaduszniki, Zarównie. Przez obszar gminy przebiegają dwie linie kolejowe: normalnotorowa relacji Stalowa Wola Rozwadów - Dębica oraz szerokotorowa łącząca Śląsk z Ukrainą oraz droga wojewódzka Nagnajów - Mielec - Dębica.



Gmina Przeclaw - gmina miejsko-wiejska, położona jest w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, na nizinnych terenach zachodniej części Kotliny Sandomierskiej, w centralnej części Doliny Wisłoki. Od północy graniczy z miastem i gminą Mielec, od południa z gminami Żyraków, Dębica i Ostrów, od wschodu z gminą Niwiska, od zachodu z gminą Radomyśl Wielki. Administracyjnie gmina Przeclaw podzielona jest na 11 sołectw: Przeclaw, Biały Bór, Blonie, Dobrynin, Kielków, Łączki Brzeskie, Podole, Rzemień, Tuszyma, Wylów, Zaborcze.



Radomyśl Wielki - gmina miejsko-wiejska, położona jest w zachodniej części województwa podkarpackiego. Od północy graniczy z gminą Wadowice Górne, od południa z gminami: Czarna oraz Żyraków, od południowego zachodu z gminą Lisia Góra, od zachodu z gminą Radgoszcz, a od wschodu z gminami: Przeclaw i Mielec. Gmina podzielona jest na miasto Radomyśl Wielki oraz 12 sołectw: Dąbie, Dąbrówka Wisłocka, Dulcza Mała, Dulcza Wielka, Janowiec, Partynia, Pień, Podborze, Ruda, Zdziarzec, Zgórsko, Żarówka.



Gmina Tuszów Narodowy - gmina wiejska, położona jest w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego, w Kotlinie Sandomierskiej. Od północy graniczy z gminą Padew Narodowa, od południa z gminą Mielec, od wschodu z gminą Cmolas, a od zachodu z gminą Gawłuszowice. W skład gminy wchodzi 14 sołectw: Babicha, Borki Nizińskie, Czajkowa, Dębiaki, Grochowe I, Grochowe II, Jaślany, Józefów, Lawnica, Malinie, Pluty, Sarnów, Tuszów Mały, Tuszów Narodowy.

Gmina Wadowice Górne - gmina wiejska, położona w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego. Jako jedna z nielicznych jednostek samorządu terytorialnego położonych na terenie Polski nie posiada herbu. Od północy sąsiaduje z gminą Czermin, od wschodu z gminą Mielec, od południa z gminą Radomyśl Wielki, a od zachodu graniczy z województwem małopolskim. Administracyjnie podzielona jest na 13 sołectw: Grzybów, Izbiska, Jamy, Kawęczyn, Kosówka, Piątkowiec, Przebendów, Wadowice Dolne, Wadowice Górne, Wampierzów, Wierzchowiny, Wola Wadowska, Zabrze.





2.2 Układ drogowy

Układ drogowy powiatu mieleckiego składa się z:

- ▶ dróg gminnych
- ▶ dróg powiatowych

- ▶ dróg wojewódzkich:
 - droga nr 875, Mielec - Kolbuszowa - Leżajsk
 - droga nr 982, Szczucin - Sadekowa Góra - Jaśłany
 - droga nr 983, Sadekowa Góra - Mielec
 - droga nr 984, Lisia Góra - Radomyśl Wielki - Mielec
 - droga nr 985, Nagnajów - Baranów Sandomierski - Mielec - Dębica

Przez obszar powiatu mieleckiego nie przebiegają drogi krajowe. Natomiast droga wojewódzka 984 Lisia Góra - Radomyśl Wielki - Mielec pełni również funkcję łącznika do autostrady przy węźle Tarnów Północ dla północno zachodniej części województwa podkarpackiego.

Zarządcą dróg powiatowych na terenie powiatu mieleckiego jest Zarząd Dróg Powiatowych w Mielcu. Zarządcami dróg wojewódzkich oraz gminnych są odpowiednie jednostki wyższego lub niższego szczebla samorządowego.

2.2.1 Drogi powiatowe

Sieć dróg powiatowych na obszarze powiatu mieleckiego tworzą 74 drogi. Drogi te są wymienione w Załączniku nr 1 do niniejszego planu transportowego powiatu mieleckiego. Łączna długość dróg powiatowych na terenie powiatu mieleckiego jest równa 420,2 km.

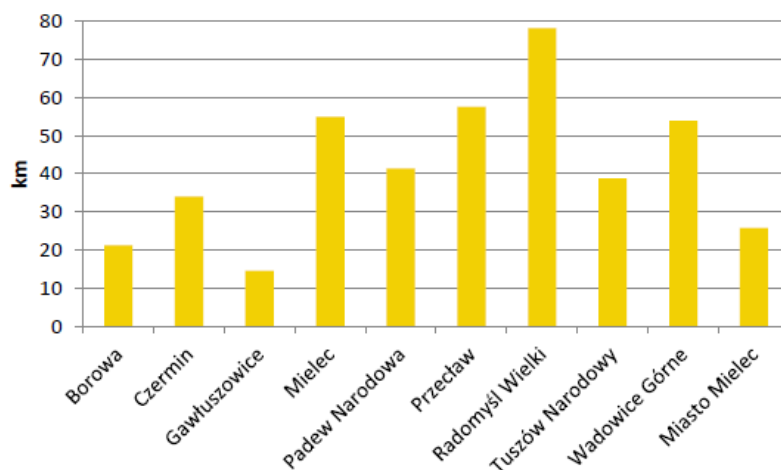
Poniższa tabela przedstawia długość dróg powiatowych na obszarach poszczególnych gmin należących do powiatu mieleckiego. W tabeli przedstawiony jest także podział tych dróg ze względu na rodzaj zastosowanej nawierzchni.



Tabela 1. Długość dróg powiatowych na terenie powiatu mieleckiego z podziałem na gminy i rodzaje nawierzchni

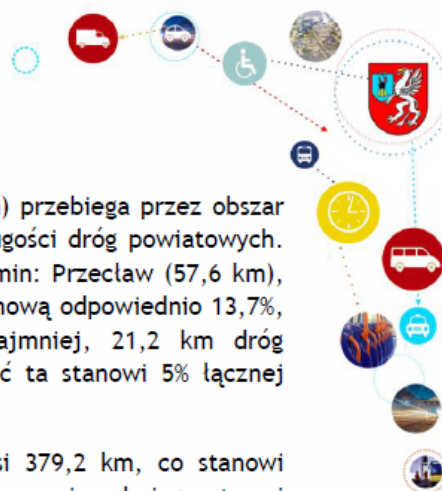
Gmina	Rodzaj nawierzchni			
	długość ogółem	bitumiczna	tłuczniowa	gruntowa
Borowa	21,2	20,1	1,1	-
Czermin	34,0	33,3	0,7	-
Gawłuszowice	14,5	13,4	0,3	0,8
Mielec	54,9	47,0	1,1	6,9
Padew Narodowa	41,3	41,3	-	-
Przeclaw	57,6	49,9	2,5	5,1
Radomyśl Wielki	78,2	64,3	6,4	7,6
Tuszów Narodowy	38,8	31,9	0,9	6,0
Wadowice Górne	53,9	52,2	1,7	-
Miasto Mielec	25,8	25,8	-	-
Razem	420,2	379,2	14,7	26,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych od Zarządu Dróg Powiatowych w Mielcu



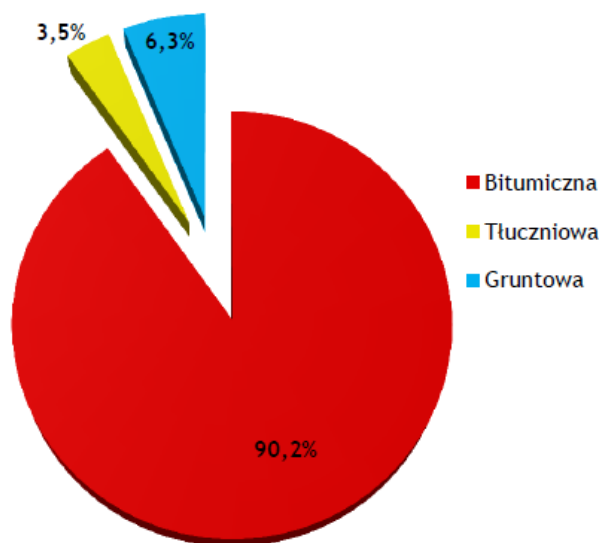
Rysunek 2. Długość dróg powiatowych na terenie poszczególnych gmin powiatu mieleckiego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych od Zarządu Dróg Powiatowych w Mielcu



Pod względem długości najwięcej dróg powiatowych (78,2 km) przebiega przez obszar Gminy Radomyśl Wielki. Długość ta stanowi 18,6% łącznej długości dróg powiatowych. Podobna długość dróg powiatowych przebiega przez obszar gmin: Przecław (57,6 km), Mielec (54,9 km) i Wadowice Górne (53,9 km). Długości te stanowią odpowiednio 13,7%, 13,1% oraz 12,8% łącznej długości dróg powiatowych. Najmniej, 21,2 km dróg powiatowych, przebiega przez obszar Gminy Borowa. Długość ta stanowi 5% łącznej długości dróg powiatowych.

Długość powiatowych dróg o nawierzchni bitumicznej wynosi 379,2 km, co stanowi 90,2% łącznej długości dróg powiatowych. Drogi powiatowe o nawierzchni gruntowej stanowią 6,3% łącznej długości dróg powiatowych, co odpowiada długości 26,3 km. Najmniej, bo 3,5% łącznej długości dróg powiatowych (14,7 km) stanowią drogi o nawierzchni tłuczniowej. Udział procentowy dróg o poszczególnych rodzajach nawierzchni w łącznej długości dróg powiatowych przedstawiony jest na poniższym rysunku.



Rysunek 3. Udział procentowy dróg o poszczególnych rodzajach nawierzchni w łącznej długości dróg powiatowych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych od Zarządu Dróg Powiatowych w Mielcu

2.3 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu mieleckiego

2.3.1 Transport drogowy

Oprócz powiatowych przewozów pasażerskich, które będą w sposób szczegółowy opisany w dalszej części niniejszego planu transportowego, na obszarze powiatu mieleckiego dostępne są także:

- ▶ gminne przewozy pasażerskie
- ▶ międzywojewódzkie przewozy pasażerskie
- ▶ międzynarodowe przewozy pasażerskie

Z wyżej wymienionych rodzajów przewozów, przewozami najczęściej wykorzystywanymi przez mieszkańców powiatu mieleckiego są gminne przewozy pasażerskie.

Jedynym organizatorem gminnych przewozów pasażerskich, mających charakter użyteczności publicznej, na terenie powiatu mieleckiego jest Miasto Mielec. Usługi przewozowe są realizowane przez Miejską Komunikację Samochodową Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (dalej jako: MKS Sp. z o.o.). W skład sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez MKS Sp. z o.o. wchodzi 36 linii komunikacyjnych.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych, linie komunikacyjne organizowane przez gminę miejską Mielec przebiegają przez obszar następujących miejscowości: Borki Nizieńskie, Brzyscie, Błonie, Chorzelów, Chrzastów, Goleiszów, Kielków, Książnice, Ławnica, Majdanek, Malinie, Młodochów, Podleszany, Przeclaw, Rydzów, Rzemień, Szydłowiec, Toporów, Trześń, Tuszyma, Tuszów Mały, Wola Chorzelowska, Wola Mielecka, Wólka Książnicka i Złotniki.

Oznacza to, że linie komunikacyjne, organizowane przez Miasto Mielec, przez wyżej wymienione miejscowości, mimo że wybiegają poza granice administracyjne gminy miejskiej Mielec, mają charakter gminnych przewozów pasażerskich oraz komunikacji miejskiej.

Uzupełnieniem drogowego transportu użyteczności publicznej organizowanego przez powiat mielecki, Marszałka Województwa Podkarpackiego i Marszałka Województwa Lubelskiego są przewozy międzywojewódzkie. Tabela poniżej przedstawia miejscowości oraz czas odjazdu do miast, do których można bezpośrednio dotrzeć z Miasta Mielca.

Tabela 2 Miasta do których są uruchomione bezpośrednie połączenia z Miasta Mielec

Połączenie z Miasta Mielec do	Godziny odjazdu	Uwagi
Gdańsk	22:35	Kursuje w okresie wakacji
Hrubieszów	18:00, 22:45	
Kłódzko	6:40, 8:40, 9:40, 11:10, 17:15	
Kraków	6:40, 8:40, 9:40, 13:15, 16:40, 17:15, 23:50	



Krosno	16:20	
Leżajsk	10:40	
Lublin	14:27	
Łódź	13:45	
Rymanów Zdrój	15:10	
Rzeszowa	5:00 F, 5:10, 5:30 F6, 5:45 F, 6:00, 6:30, 7:00, 7:30 F67, 8:00 F, 8:25, 8:30 F6, 9:00, 10:00 F, 10:20, 10:30 F, 11:00 F, 11:30, 11:35, 12:00 F, 12:30 F6, 12:35, 13:00 F, 13:30 F, 13:40, 14:00 F, 14:30 F67, 14:40, 15:00, 15:30, 15:35, 16:00 F, 16:30 F, 16:20, 17:00, 17:30 F, 18:00, 18:30 F7, 18:35, 19:30 F, 20:30, 21:00 F	Legenda: F - kursuje od poniedziałku do piątku 6 - kursuje w Soboty 7 - kursuje w Niedziele
Sanok	4:45	Kursuje w okresie wakacji
Tarnów	8:40, 9:40, 11:10, 17:15	
Warszaw	5:30, 8:15	
Wrocław	8:40, 9:40, 11:10, 17:15, 23:50	
Zakopane	12:20	
Zamość	11:20	

Źródło: Opracowanie własne.

2.3.2 Transport kolejowy

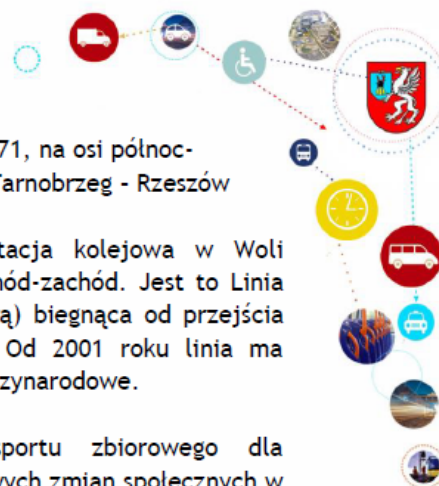
Oferta przewozowa publicznego transportu zbiorowego dostępna na obszarze powiatu mieleckiego nie obejmuje transportu kolejowego.

Przez obszar powiatu mieleckiego przebiega linia kolejowa nr 25 łącząca stację Łódź Kaliska ze stacją Dębica. Na obszarze powiatu mieleckiego linia jest jednotorowa i niezelektryfikowana. Z powodu systematycznie malejącej liczby pasażerów od 2009 roku ruch pasażerski na trasie Dębica - Mielec - Tarnobrzeg jest zawieszony.

Obecnie przez stację kolejową znajdującą się w Mielcu przejeżdżają tylko pociągi towarowe. Linia na odcinku Mielec - Dębica jest w bardzo złym stanie technicznym. Ze względów bezpieczeństwa, na odcinku o długości 10 km, wprowadzono ograniczenie prędkości do 20 km/h.

Najbliższe stacje kolejowe, położone województwie podkarpackim, z których mieszkańcy powiatu mieleckiego mogą rozpocząć podróż odbywaną transportem szynowym to:

- ▶ stacja kolejowa w Dębicy, położona przy linii kolejowej nr 91 na osi wschód - zachód, umożliwiająca realizację podróży na relacji Kraków - Medyka



- ▶ stacja w Kolbuszowej, położona przy linii kolejowej nr 71, na osi północ-południe, umożliwiającą realizację podróży na relacji Tarnobrzeg - Rzeszów

Do 2001 roku punktem obsługi pasażerów była także stacja kolejowa w Woli Baranowskiej położona przy linii kolejowej nr 65 na osi wschód-zachód. Jest to Linia Hutnicza Szerokotorowa (zwana także Linią Hutniczo-Siarkową) biegnąca od przejścia granicznego w Hrubieszowie do stacji kolejowej Sławków. Od 2001 roku linia ma charakter wyłącznie towarowy i obsługuje tylko przewozy międzynarodowe.

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego w punkcie 7.2 Scenariusz możliwych zmian społecznych w podpunkcie 7.3.3 Wariant III - scenariusz maksymalny (optymistyczny) założono możliwość uruchomienia przewozów w relacji Dębica - Mielec - Tarnobrzeg. Wariant ten również zakłada możliwość uruchomienia dodatkowych połączeń komunikacyjnych - rewitalizacji ciągu kolejowego Dębica - Mielec - Stalowa Wola składającego się z dwóch linii kolejowych:

- linii nr 74 Sobów - Stalowa Wola - Rozwadów,
- linii nr 25 Łódź Kaliska - Dębica na odcinku Sobów - Dębica.

2.3.3 Transport lotniczy

Na obszarze powiatu mieleckiego nie znajduje się lotnisko użytku publicznego wykorzystywanego do lotów handlowych.

W granicach miasta Mielec, na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej „EURO-PARK Mielec” zlokalizowane jest lotnisko lokalne o powierzchni 300 ha, które aktualnie wykorzystywane jest do szkolenia pilotów, naprawy i przeglądów samolotów, świadczenia usług agrolotniczych i lotów próbnych, a także doświadczalnych. Na lotnisku funkcjonuje operator, który jako jedyny w Województwie Podkarpackim dysponuje certyfikatem AOC (Air Operator Certificate) uprawniającym do prowadzenia działalności w zakresie lotniczego transportu pasażerów. Planuje się, że lotnisko to będzie w przyszłości wykorzystywane także do obsługi lotów biznesowych.

Najbliższe lotnisko obsługujące ruch pasażerski w relacjach krajowych i międzynarodowych to Port Lotniczy "Rzeszów - Jasionka". Port ten znajduje się w Jesionce, koło Rzeszowa, oddalony od stolicy powiatu mieleckiego (miasta Mielec) o około 55 km.



3. Sieć komunikacyjna





3.1 Obecna sieć komunikacyjna

Powiat mielecki na dzień sporządzania niniejszego planu nie finansuje przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej. Sieć komunikacyjna oparta jest na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników prywatnych realizujących usługi przewozowe na zasadach komercyjnych. Za przebieg wszystkich linii komunikacyjnych oraz obowiązujące na nich rozkłady jazdy odpowiadają poszczególni przewoźnicy, realizujący usługi przewozowe na tych liniach.

Powiatowe przewozy pasażerskie realizowane są przez następujących przewoźników:

- ▶ Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu
- ▶ Firma Produkcyjno- Usługowa- Handlowa Janusz Kapinos
- ▶ Usługi Transportowe "Trans-bus" Przewóz Towarów i Osób, Giec Artur
- ▶ Markpol Transport Krajowy - Zagraniczny, Marek Rzeźnik
- ▶ Transport Towarowy i Przewóz Osób, Zakład Handlowo-Usługowy i Gastronomia, Działowski Ryszard
- ▶ Usługi transportowe Witold Czaja

Uzupełnieniem usług przewozowych ogólnodostępnych jest linia specjalna, obsługiwana przez przewoźnika:

- ▶ Firma Produkcyjno- Usługowo- Handlowa Małgorzata Kapinos

Większość linii komunikacyjnych (ok. 90%) obsługiwana jest przez firmę Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu. Trasy wszystkich linii komunikacyjnych obsługiwanych przez tego przewoźnika przedstawione są w Załączniku nr 2 do niniejszego dokumentu. Część z tych linii ma charakter inny niż powiatowy i umożliwia realizację podróży regionalnych poza granice powiatu mieleckiego oraz podróży dalekobieżnych. Dzięki tym liniom, mieszkańcy powiatu mieleckiego mogą odbywać podróże między innymi do takich miejscowości jak: Kłodzko, Kolbuszowa, Lublin, Rzeszów, Tarnobrzeg, Tarnów.

Wszystkie linie komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników innych niż firmę Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu przebiegają w granicach administracyjnych powiatu mieleckiego. Przebieg tych linii, w podziale na poszczególnych przewoźników, przedstawiony jest w Załączniku nr 3 do niniejszego planu transportowego powiatu mieleckiego.



Na chwilę obecną, liniami komunikacyjnymi w powiatowych przewozach pasażerskich są linie obsługujące następujące relacje:

Przewoźnik: Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu

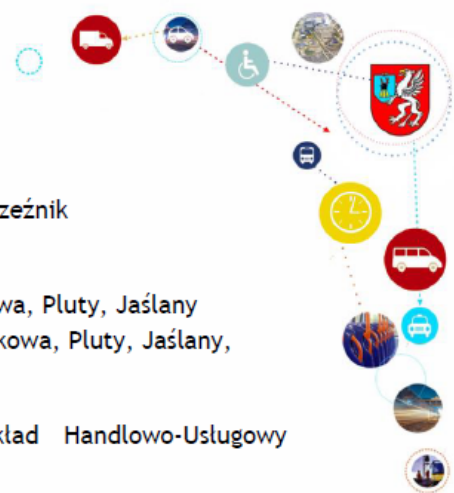
- ▶ Mielec-Brzeźnica przez Rzemień, Tuszyna
- ▶ Mielec-Dębiaki przez Czajkowa, Pluty
- ▶ Mielec-Dębiaki przez Ławnica, Tuszów Narodowy
- ▶ Mielec-Przeclaw przez Łączniki Brzeskie, Radomyśl Wielki
- ▶ Mielec-Mielec przez Padew Narodowa, Żarówie, Piechoty, Babule
- ▶ Mielec-Mielec przez Łączki Brzeskie
- ▶ Mielec-Mielec przez Złotniki, Krzemienica
- ▶ Mielec-Mielec przez Wadowice, Wadowice Dolne, Kawęczyn
- ▶ Mielec-Dulcza Wielka
- ▶ Mielec-Dulcza Wielka przez Dulcza Mała
- ▶ Mielec-Dąbrówka Wisłocka
- ▶ Mielec-Podole przez Kielków
- ▶ Mielec-Podole przez Mielec SEE, Kielków, Wylów
- ▶ Mielec-Radomyśl Wielki przez Przeclaw, Łączki Brzeskie
- ▶ Mielec-Łączki Brzeskie przez Tuszyna, Przeclaw
- ▶ Mielec-Przeclaw przez Rzemień, Dobynin
- ▶ Mielec-Górki przez Borowa
- ▶ Mielec-Ostrówek przez Borowa, Gliny Małe
- ▶ Mielec-Ziempinów przez Rzędzianowice
- ▶ Mielec-Krzemienica przez Młodchów
- ▶ Mielec-Radomyśl Wielki przez Kielków, Podole

Przewoźnik: Firma Produkcyjno-Uslugowo-Handlowa Janusz Kapinos

- ▶ Mielec-Otałęż przez Czermin

Przewoźnik: Usługi Transportowe "Trans-bus" Przewóz Towarów i Osób, Giec Artur

- ▶ Mielec-Podole przez: Wola Mielecka- Podleszany- Książnice- Goleiszów- Kielków- Błonie-Przeclaw
- ▶ Mielec-Chorzeliów-Maline- Tuszów Narodowy- Babicha-Brzeście-Borki Nieżnińskie-Młodochów
- ▶ Mielec-Różniaty przez Złotniki-Chrzęstków-Brzyście-Kliszów-Gawluszowice-Wola Zdakowska-Krzemienica



Przewoźnik: Markpol Transport Krajowy - Zagraniczny, Marek Rzeźnik

- ▶ Mielec-Żarówka przez Radomyśl Wielki
- ▶ Mielec-Babule przez Trześć, Grochowe, Sarnów, Czajkowa, Pluty, Jaśłany
- ▶ Mielec-Żarównie przez Trześć, Grochowe, Sarnów, Czajkowa, Pluty, Jaśłany, Babule

Przewoźnik: Transport Towarowy i Przewóz Osób, Zakład Handlowo-Uslugowy i Gastronomia, Działowski Ryszard

- ▶ Mielec - Surowa
- ▶ Mielec- Surowa przez Borową

Przewoźnik: Usługi transportowe Witold Czaja

- ▶ Mielec - Czermin

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



W chwili obecnej, potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego, związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi, są zaspokajane dzięki usługom przewozowym realizowanym przez przewoźników prywatnych działających na zasadach komercyjnych. W przypadku, gdyby potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego, związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi, nie byłyby zaspokajane, powiat mielecki dokona szczegółowej analizy możliwości i zasadności rozpoczęcia samodzielnego organizowania i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Ewentualna przyszła sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zostanie wyznaczona na podstawie wcześniejszej analizy kierunków i natężeń ruchu pasażerskiego. W celu szczegółowego poznania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego, w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich, uruchomienie przewozów użyteczności publicznej poprzedzone zostanie wykonaniem stosownych badań, w tym badań marketingowych oraz badań ruchu. Bez posiadania wyników wymienionych badań, przyjmuje się, że sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie taka sama jak sieć komunikacyjna, na której obecnie wykonywane są przewozy przez przewoźników komercyjnych. Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich są wskazane w podrozdziale 3.1 *Obecna sieć komunikacyjna*.



Nie jest wykluczone jednak, iż mając na uwadze preferencje mieszkańców powiatu mieleckiego, ich potrzeby przewozowe oraz rentowność linii komunikacyjnych, w chwili rozpoczęcia organizowania i finansowania przez powiat mielecki przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przeprowadzona zostanie modyfikacja istniejącej sieci komunikacyjnej.

W celu pełnego zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego w momencie planowania sieci komunikacyjnej, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zasadne będzie zawarcie porozumień z sąsiadującymi powiatami, w zakresie powierzenia powiatowi mieleckiemu organizacji wybranych linii komunikacyjnych. Rozważane będzie zawarcie porozumień międypowiatowych z następującymi powiatami:

- ▶ powiat staszowski
- ▶ powiat tarnobrzeski
- ▶ powiat kolbuszowski
- ▶ powiat ropczycko-sędziszowski
- ▶ powiat dębicki
- ▶ powiat dąbrowski

Zasadne będzie także stworzenie, dzięki zawartym porozumieniom, łańcucha powiatów sąsiadujących i zawarcie tym samym porozumienia między innymi z Powiatem Tarnowskim.

Dzięki wskazanym porozumieniom międypowiatowym, powiat mielecki będzie mógł organizować linie komunikacyjne wybiegające poza granice administracyjne powiatu. Mieszkańcy powiatu mieleckiego będą mogli odbywać bezpośrednie podróże za pomocą powiatowych przewozów pasażerskich między innymi do: Dębicy, Dąbrowy Tarnowskiej, Kolbuszowej, Ostrów Tuszowskich, Podborza, Przylęku, Szczucina, Tarnobrzegu, Tarnowa, Weryni i Ropczyc.

Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jest przedstawiona w formie graficznej w rozdziale 12. Część graficzna.



4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego





Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego są potrzebami tzw. wtórnymi, czyli potrzebami, dzięki którym zaspokajają się potrzeby pierwotne. Wystąpienie potrzeby przewozowej jest spowodowane koniecznością realizacji procesu polegającego na przemieszczeniu się. Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego, spowodowane koniecznością przemieszczenia się w granicach administracyjnych minimum dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne powiatu mieleckiego, są zaspokajane przez powiatowe przewozy pasażerskie.

4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, opieki zdrowotnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, turystyki, sportu są popularnymi źródłami ruchu. Funkcje, jakie pełnią te obiekty, wpływają na charakter realizowanych do nich podróży. Przykładowo, miejsca pracy oraz nauki są najczęściej celami codziennych, obligatoryjnych przemieszczeń odbywanych w określonych porach i po określonej trasie. Natomiast podróże związane z kulturą, życiem towarzyskim, zakupami, ochroną zdrowia oraz sprawami administracyjnymi, czyli podróże fakultatywne i incydentalne, cechują się najczęściej większą nieregularnością niż podróże wykonywane obligatoryjnie.

4.1.1 Instytucje publiczne

Najważniejszymi instytucjami publicznymi znajdującymi się na terenie powiatu mieleckiego są: Starostwo Powiatowe w Mielcu, Powiatowy Urząd Pracy w Mielcu, Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Mielcu, Powiatowy Zarząd Dróg w Mielcu oraz Urzędy Miast (w Mielcu, w Przecławiu, w Radomyślu Wielkim) i Urzędy Gmin (w Borowej, w Czerminie, w Gawłuszowicach, w Mielcu, w Padwi Narodowej, w Tuszowie Narodowym, w Wadowicach Górnych). Dodatkowo, poniżej wyszczególniono wybrane instytucje występujące w poszczególnych gminach powiatu mieleckiego:

- ▶ Gmina Borowa
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
- ▶ Gmina Czermin
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
 - Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej
- ▶ Gmina Gawłuszowice
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
- ▶ Gmina Miejska Mielec
 - Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.
 - Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej



- Zakład Utylizacji Odpadów Komunalnych
 - Dom Pomocy Społecznej
 - KRUS Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego
 - Powiatowy Inspektorat Weterynarii
 - Sanepid - Terenowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna
 - Urząd Pocztowy Mielec 1
 - Urząd Skarbowy
 - ZUS Zakład Ubezpieczeń Społecznych - Inspektorat w Mielcu
- ▶ Gmina Mielec
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
 - Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej
 - ▶ Gmina Padew Narodowa
 - Urząd Stanu Cywilnego
 - Ośrodek Pomocy Społecznej
 - Zakład Wodociągów i Usług Komunalnych
 - ▶ Gmina Przeclaw
 - Zakład Gospodarki Komunalnej
 - Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej
 - ▶ Gmina Radomyśl Wielki
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
 - Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej
 - ▶ Gmina Tuszów Narodowy
 - Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
 - Gminny Zakład Aktywności Zawodowej
 - ▶ Gmina Wadowice Górne
 - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej
 - Gminny Zakład Gospodarki Komunalnej

4.1.2 Placówki oświatowe

Powiatowymi przewozami pasażerskimi realizowane są głównie dojazdy do szkół ponadgimnazjalnych. W poniższej tabeli przedstawiona jest liczba uczniów uczęszczających do szkół ponadgimnazjalnych znajdujących się na obszarze powiatu mieleckiego.



Tabela 3. Zestawienie liczby uczniów uczęszczających do szkół ponadgimnazjalnych na obszarze powiatu mieleckiego

Nazwa szkoły	Liczba uczniów
Szkoły znajdujące się w gminie miejskiej Mielec	
I Liceum Ogólnokształcące	567
II Liceum Ogólnokształcące	598
Zespół Szkół Ekonomicznych	565
Zespół Szkół im. prof. J. Groszkowskiego	1049
Zespół Szkół Budowlanych	522
Zespół Szkół Technicznych	1678
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy (w skład zespołu wchodzi także Szkoła Podstawowa, Gimnazjum oraz Szkoła Przystosowująca do Zawodu - na podbudowie gimnazjum)	213
Szkoły znajdujące się w innych gminach	
Zespół Szkół w Radomyślu Wielkim	251
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Rzemieniu	350
Razem	5793
Razem szkoły dzienne	5431
Razem szkoły wieczorowe	362

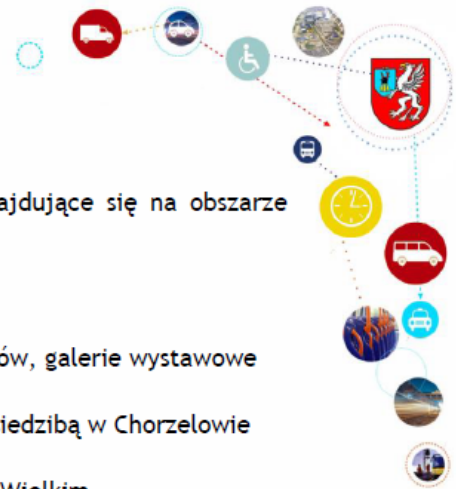
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od Starostwa Powiatowego w Mielcu

4.1.3 Placówki służby zdrowia

Największe publiczne placówki służby zdrowia znajdujące się na obszarze powiatu mieleckiego to:

- ▶ Szpital Powiatowy im. Edmunda Biernackiego w Mielcu
- ▶ Powiatowa Stacja Pogotowia Ratunkowego w Mielcu
- ▶ Gminny SPZOZ w Borowej

Ponadto na terenie powiatu mieleckiego znajdują się liczne niepubliczne placówki służby zdrowia.



4.1.4 Obiekty sportowe, kulturalne oraz handlowe

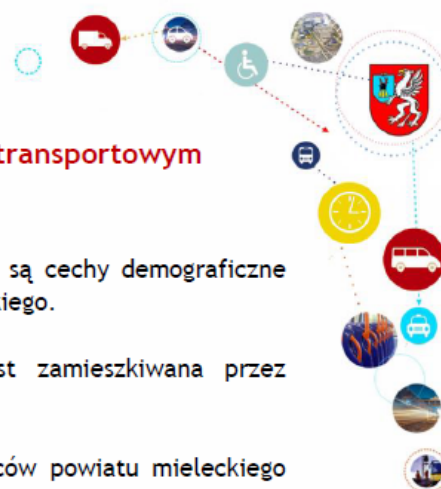
Największe obiekty sportowe i kulturalne oraz handlowe znajdujące się na obszarze powiatu mieleckiego to:

- ▶ Samorządowe Centrum Kultury w Mielcu
- ▶ Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji Mielec
- ▶ obiekty kulturalne w Mielcu: antykwariat, galerie obrazów, galerie wystawowe
- ▶ Katolicki Ośrodek Kultury *Tchnienie*, kluby muzyczne
- ▶ Samorządowy Ośrodek Kultury i Sportu Gminy Mielec z siedzibą w Chorzelowie
- ▶ Gminny Ośrodek Kultury Padew Narodowa
- ▶ Samorządowe Centrum Kultury i Bibliotek w Radomyślu Wielkim
- ▶ Gminna Biblioteka Publiczna w Czerminie
- ▶ Wiejski Dom Kultury w Grochowem
- ▶ Gminna Biblioteka Publiczna Tuszów Narodowy
- ▶ Miejskie Centrum Kultury w Przecławiu
- ▶ Biblioteka Miejska w Przecławiu
- ▶ Samorządowy Dom Kultury w Tuszynie
- ▶ Gminna Biblioteka Publiczna w Wadowicach Górnych
- ▶ Gminny Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Wadowicach Górnych z siedzibą w Wadowicach Dolnych
- ▶ Galeria handlowa *Aura* w Mielcu
- ▶ Galeria handlowa *Aviator* w Mielcu (w trakcie budowy)

4.1.5 Zakłady pracy

Dodatkowo, znaczącymi źródłami ruchu są zakłady pracy. Największym źródłem ruchu należącym do tej kategorii znajdującym się na obszarze powiatu mieleckiego jest Specjalna Strefa Ekonomiczna „EURO-PARK Mielec”. Jest to najstarsza specjalna strefa ekonomiczna w Polsce. Na jej terenie działalność gospodarczą prowadzi około 120 firm, w tym przedsiębiorstwa takie jak np.:

- ▶ Polskie Zakłady Lotnicze
- ▶ Lear Corporation Poland II Sp. z o.o. Oddział w Mielcu
- ▶ BRW Sp. z o.o.
- ▶ Kirchoff Polska Sp. z o.o.
- ▶ Kronospan Mielec Sp. z o.o.
- ▶ Geyer & Hosaja Sp. z o.o.
- ▶ BURY Automotive Sp. z o.o.
- ▶ Zielona Budka (Mielec) Sp. z o.o.



4.2 Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

Jednym z czynników wpływających na potrzeby przewozowe są cechy demograficzne oraz rozmieszczenie mieszkańców na obszarze powiatu mieleckiego.

Powierzchnia powiatu mieleckiego wynosi 880 km² i jest zamieszkiwana przez 136 093 osób (stan na 31.12.2012r.).

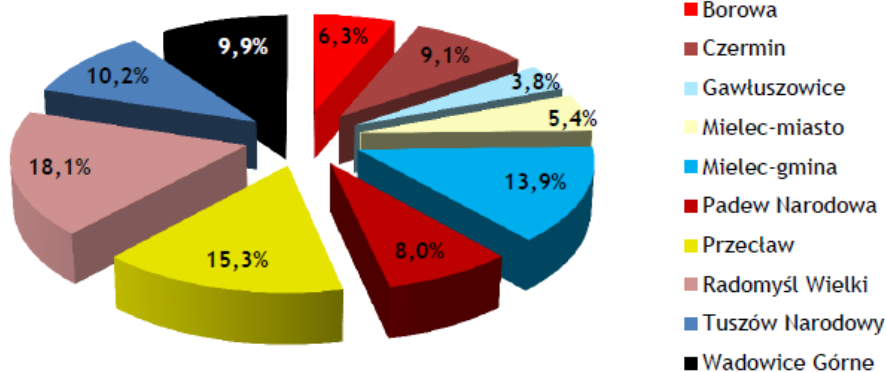
Poniższa tabela przedstawia powierzchnię i liczbę mieszkańców powiatu mieleckiego w podziale na poszczególne gminy. Dodatkowo, uwzględniona jest informacja dotycząca gęstości zaludnienia poszczególnych obszarów.

Tabela 4. Zestawienie powierzchni gmin i ludności powiatu mieleckiego

Gmina	Powierzchnia [km ²]	Ludność	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Borowa	55,47	5694	102,7
Czermin	80,32	6991	87,0
Gawłuszowice	33,79	2799	82,8
Mielec-miasto	47,36	61041	1288,9
Mielec-gmina	122,12	12913	105,7
Padew Narodowa	70,55	5467	77,5
Przeclaw	134,29	11556	86,1
Radomyśl Wielki	159,64	14195	88,9
Tuszów Narodowy	89,51	7901	88,3
Wadowice Górne	87,16	7536	86,5
Razem	880,21	136093	154,6

Źródło: opracowanie własne

Poniższy wykres przedstawia procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w stosunku do całkowitej powierzchni powiatu mieleckiego.

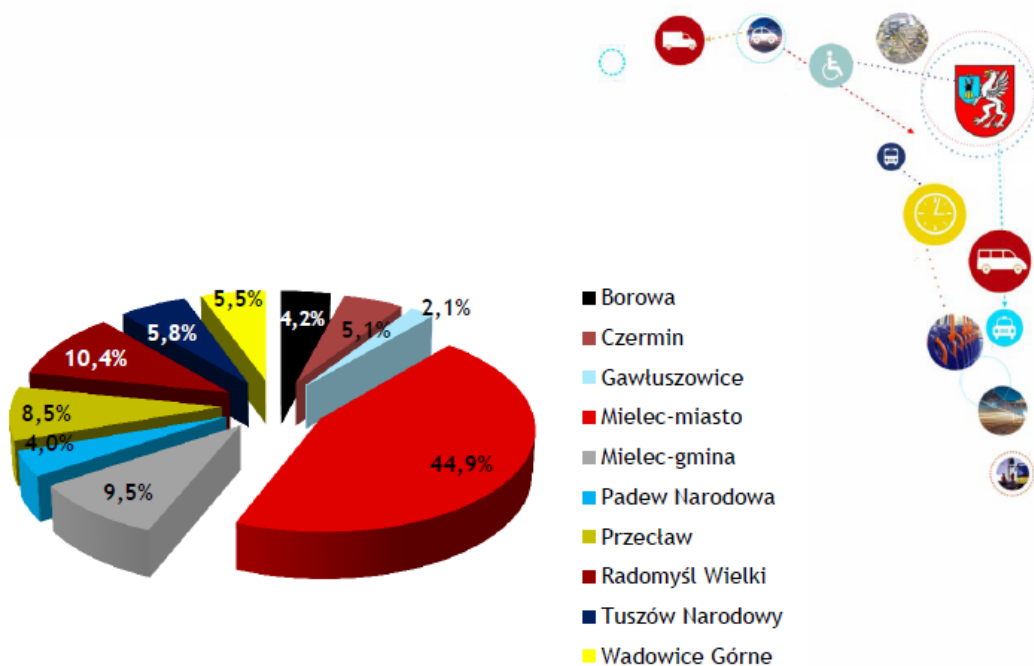


Rysunek 4. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do powiatu mieleckiego w stosunku do całkowitej powierzchni powiatu mieleckiego.

Źródło: opracowanie własne

Gminą mającą największą powierzchnię jest gmina Radomyśl Wielki. Stanowi ona ponad 18% całkowitej powierzchni powiatu mieleckiego. Najmniejszą gminą jest gmina Gawłuszowice, której powierzchnia stanowi niecałe 4% całkowitej powierzchni powiatu mieleckiego.

Poniższy rysunek przedstawia procentowy udział liczby ludności zamieszkującej poszczególne gminy należące do powiatu mieleckiego w łącznej liczbie mieszkańców powiatu mieleckiego.

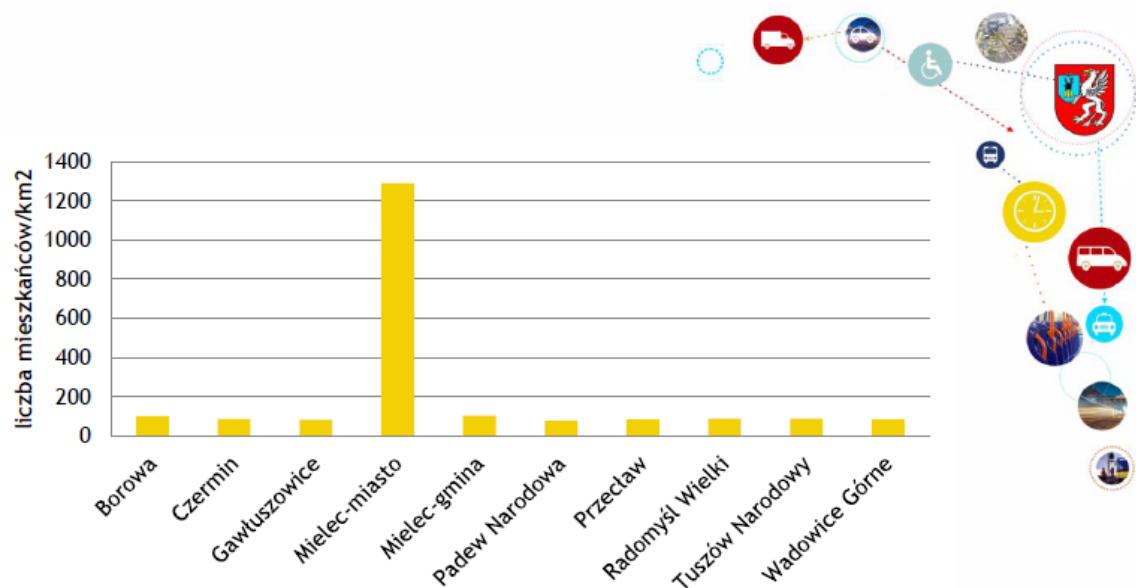


Rysunek 5. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do powiatu mieleckiego w łącznej liczbie mieszkańców powiatu mieleckiego.

Źródło: opracowanie własne

Ludność miasta Mielec stanowi 45% ludności powiatu mieleckiego. Gminą, którą w ujęciu procentowym zamieszkuje najmniej ludności jest gmina Gawłuszowice - liczba jej mieszkańców stanowi ok. 2% liczby wszystkich mieszkańców powiatu mieleckiego.

Miarą przyporządkowującą liczbę mieszkańców do powierzchni jest gęstość zaludnienia. Poniższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia poszczególnych gmin należących do powiatu mieleckiego.



Rysunek 6. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin należących do powiatu mieleckiego.
Źródło: opracowanie własne

Najwyższy wskaźnik gęstości zaludnienia można zaobserwować w gminie miejskiej Mielec. Jest to spowodowane tym, iż na stosunkowo niewielkiej powierzchni miasta Mielec (jednej z najmniejszych w powiecie) mieszka blisko połowa ludności powiatu mieleckiego (ok. 61 tysięcy osób). Wskaźnik gęstości zaludnienia dla pozostałych gmin powiatu mieleckiego wynosi ok. 100 mieszkańców/ 1km².

4.3 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu mieleckiego

Gmina miejska Mielec jest jednostką samorządu terytorialnego, która odgrywa pod względem gospodarczym centralną rolę w powiecie mieleckim. W następstwie tego, znaczna część potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego zaspokajanych przez przewozy powiatowe jest związana z potrzebą przemieszczenia się do stolicy powiatu mieleckiego, a następnie powrotu z niej.

Na podstawie analizy wyników badań napelnień przeprowadzonych w pojazdach należących do przewoźników prywatnych, w tym przede wszystkim do dominującego przewoźnika komercyjnego, tj. Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu, można stwierdzić, że podróże autobusami realizującymi przewozy powiatowe najwięcej pasażerów odbywa autobusami kursującymi w poniżej wykazanych relacjach.

- ▶ Mielec - Dąbie
- ▶ Mielec - Dąbrówka Wisłocka
- ▶ Mielec - Dębiaki
- ▶ Mielec - Dulcza Wielka

- ▶ Mielec - Dulcza Mała
- ▶ Mielec - Izbiska
- ▶ Mielec - Łączki Brzeskie
- ▶ Mielec - Ostrówek
- ▶ Mielec - Podole

Należy mieć na uwadze, że część potrzeb przewozowych w relacjach powiatowych, zaspokajana jest kursami, których jedynie część trasy przebiega przez obszar powiatu mieleckiego a przystankami początkowymi są miejscowości leżące poza granicami administracyjnymi powiatu, takie jak: Słupiec, Borki, Suchy Grunt lub Wola Ociecka. Ponadto, miejscowości będące siedzibami gmin: Borowa, Czermin, Gawłuszowice, Pađew Narodowa, Radomyśl Wielki, Tuszów Narodowy, Wadowice Górne w większości przypadków nie są przystankami początkowymi na trasie przejazdów autobusów i potrzeb przewozowych ich mieszkańców w relacjach powiatowych, zaspokajana jest kursami przelotowymi mającymi, zarówno charakter przewozów powiatowych, wojewódzkich, jak i krajowych.

Dodatkowo, część potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego jest związana z potrzebą przemieszczenia się do miejscowości znajdujących się poza granicami administracyjnymi powiatu mieleckiego. Potrzeby te są związane, zarówno z koniecznością przemieszczenia się do i z stolicy województwa podkarpackiego, czyli Rzeszowa, jaki i z koniecznością przemieszczenia się do i z stolic sąsiednich powiatów oraz mniejszych miejscowości się w nich znajdujących.

Na podstawie analizy wyników badań napelnień przeprowadzonych w pojazdach należących do przewoźników prywatnych, w tym przede wszystkim do dominującego przewoźnika komercyjnego, tj. Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu, można stwierdzić, że najczęściej pasażerów odbywa podróże poza granice powiatu mieleckiego, w poniżej wykazanych relacjach.

- ▶ Mielec - Rzeszów
- ▶ Mielec - Dąbrowa Tarnowska
- ▶ Mielec - Kolbuszowa
- ▶ Mielec - Szczucin
- ▶ Mielec - Tarnów
- ▶ Mielec - Tarnobrzeg

Wraz ze wzrostem znaczenia miasta Mielec jako ośrodka społeczno-gospodarczego, wzrastać będą także potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego związane z koniecznością dojazdu i powrotu z miasta Mielec. Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego będą się zmieniać w następstwie zmian dotyczących głównie:

- ▶ kierunków zmian w zagospodarowaniu przestrzennym
- ▶ lokalizacji obiektów użyteczności publicznej
- ▶ dominujących branż gospodarki oraz lokalizacji największych zakładów pracy
- ▶ liczby mieszkańców, w tym gęstości zaludnienia



- ▶ struktury wiekowej mieszkańców
- ▶ struktury społeczno-zawodowej mieszkańców
- ▶ poziomu bezrobocia i jego struktury
- ▶ liczby osób kształcących się
- ▶ problemów społecznych
- ▶ poziomu zamożności mieszkańców



4.4 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego w zależności od czasu ich występowania

Następstwem różnej, w zależności od miejsca i czasu, ilości pasażerów zgłaszających chęć odbycia podróży jest zróżnicowanie taboru, jakim dysponują przewoźnicy. Tabor używany przez przewoźników do obsługi sieci komunikacyjnej cechuje się zróżnicowaną wielkością, a więc także zróżnicowaną pojemnością. Przykładowo, średnia liczba miejsc siedzących w autobusach należących do Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu to 43. Najmniejszy autobus ma 18 miejsc siedzących, a największy 56 miejsc siedzących. Uwzględniając liczbę miejsc stojących, największymi autobusami Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu może podróżować maksymalnie 90 pasażerów.

4.4.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego zmieniają się w zależności od dnia tygodnia. W okresie od poniedziałku do piątku (w dni robocze) dominują podróże mające charakter obligatoryjny związane z koniecznością przemieszczania się w relacji: miejsce zamieszkania - miejsce nauki bądź miejsce pracy oraz w relacji odwrotnej, czyli miejsce nauki bądź miejsce pracy - miejsce zamieszkania.

W sobotę i niedzielę przewozy obligatoryjne związane z potrzebą dojazdu do miejsca nauki praktycznie nie występują, a przewozy obligatoryjne związane z potrzebą dojazdu do miejsca pracy są znacznie mniejsze niż w okresie od poniedziałku do piątku. W soboty i niedziele dominują podróże fakultatywne. Popyt na te przewozy jest znacznie mniejszy niż na przewozy obligatoryjne.

Zmiany potrzeb przewozowych w zależności do dnia tygodnia i związane z tym zmiany w popycie na usługi przewozowe mają odzwierciedlenie w zmianach podaży usług przewozowych w zależności od dnia tygodnia. Liczba kursów przewidzianych do realizacji w powiatowych przewozach pasażerskich w dni robocze jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i niedziele. Z kolei liczba kursów przewidzianych w sobotę jest większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w niedzielę.



4.4.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego zmieniają się w zależności od pory dnia i aktywności typowych dla tych pór dnia. Na podstawie wykonanych badań terenowych i obserwacji zachowań komunikacyjnych, można wyróżnić następujące pory dnia charakteryzujące się jednakową tendencją popytu na usługi przewozowe w powiatowym transporcie zbiorowym:

- ▶ **szczyt poranny** (w godzinach od 6.00 do 9.00), w czasie którego napelnienia względne, zaobserwowane w pojazdach realizujących usługi przewozowe w powiatowym transporcie zbiorowym, kształtują się na poziomie ok. 95%; w tej porze dnia dominują podróże mające charakter obligatoryjny, związany z koniecznością przemieszczenia się z miejsca zamieszkania do miejsca pracy lub nauki
- ▶ **tzw. międzyszczyt** (w godzinach od 9.00 do 12.00), w czasie którego napelnienia względne, zaobserwowane w pojazdach realizujących usługi przewozowe w powiatowym transporcie zbiorowym, kształtują się na poziomie ok. 20%; w tej porze dnia dominują podróże mające charakter fakultatywny bądź incydentalny, związany z kulturą, życiem towarzyskim, zakupami, ochroną zdrowia oraz sprawami administracyjnymi
- ▶ **szczyt popołudniowy** (w godzinach od 13.00 do 18.00), w czasie którego napelnienia względne, zaobserwowane w pojazdach realizujących usługi przewozowe w powiatowym transporcie zbiorowym, kształtują się na poziomie ok. 60-80%; w tej porze dnia dominują podróże mające charakter obligatoryjny, związany z koniecznością przemieszczenia się z miejsca pracy lub nauki do miejsca zamieszkania

Po szczycie popołudniowym, w okresie późnowieczornym występuje zmniejszony popyt na usługi przewozowe. Wyjątkiem jest okres przed i po godzinie 22.00, kiedy realizowane są przewozy związane z koniecznością dojazdu do pracy na godzinę 22.30 (III zmiana) oraz powrotu po pracy zakończonej II zmianie o godzinie 23.00



4.5 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Liczna osób niepełnosprawnych zamieszkujących powiat mielecki wynosi 12 500, czyli osoby niepełnosprawne stanowią ok. 9% populacji powiatu mieleckiego. Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej są uwzględniane już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. W sposób szczególny uwzględniane będą miejsca, które są potencjalnym celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, takie jak: placówki służby zdrowia i instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, planuje się dążyć do:

- ▶ lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego)
- ▶ lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych
- ▶ maksymalnej eliminacji barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych
- ▶ dostosowaniu wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów
- ▶ umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej
- ▶ optymalnej gęstości przystanków komunikacyjnych z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”

Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich jest przedstawione w rozdziale 8. *Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.*



4.6 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

W chwili obecnej potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich są zaspokojone dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźników działających na zasadach komercyjnych. Usługi te, wykonywane autobusami i busami, zapewniają zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, takich jak np. urzędy, kościoły, szkoły, a także gęstości zaludnienia oraz zapewniania dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

W przypadku, gdy w przyszłości potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich nie będą zaspokajane dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźników działających na zasadach komercyjnych, Starosta Mielecki rozważy decyzję o rozpoczęciu organizowania przewozów użyteczności publicznej. Przykładem takiego scenariusza może być sytuacja, w której rozwój oferowanych usług przewozowych nie nadąży za rozwojem najbardziej prężnego i największego obszaru pracy - Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec. Wtedy, w celu umożliwienia mieszkańcom powiatu mieleckiego dojazdu do pracy w SSE i powrotu do miejsca zamieszkania, uruchomione zostaną przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Obecnie prognozuje się, że za wyjątkiem dalszego rozwoju SSE Euro-Park Mielec, pozostałe obszary powiatu mieleckiego nie będą ulegały istotnym zmianom (zwiększeniu bądź zmniejszeniu) popytu na usługi przewozowe świadczone transportem zbiorowym.



5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych





5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat mielecki jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane wyłącznie przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosowanych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat mielecki będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- ▶ pobieraniu przez operatora, któremu powiat mielecki powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat mielecki opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego - w postaci biletów
- ▶ przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu mieleckiego, o ile zostały ustanowione
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- ▶ udostępnianiu operatorowi przez powiat mielecki środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- ▶ środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu mieleckiego
- ▶ środki z budżetu państwa.



5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat mielecki nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu mieleckiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do SSE Euro-Park Mielec. Połączenia realizowane w porze pomiędzy szczytami komunikacyjnymi, czyli w porze w której popyt na usługi przewozowe jest znacznie mniejszy niż w porach szczytowych, są na granicy rentowności. Przewoźnicy komercyjni obsługują te połączenia ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.



6.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze powiatu mieleckiego

Powiatowe przewozy pasażerskie na obszarze powiatu mieleckiego mogą być realizowane wyłącznie przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej. Dostępna oferta pasażerskich przewozów kolejowych uniemożliwia realizację podróży tym środkiem transportu, więc mieszkańcy powiatu mieleckiego, przy planowaniu podróży w granicach administracyjnych powiatu, nie mogą dokonywać wyboru pomiędzy infrastrukturą drogową i kolejową.

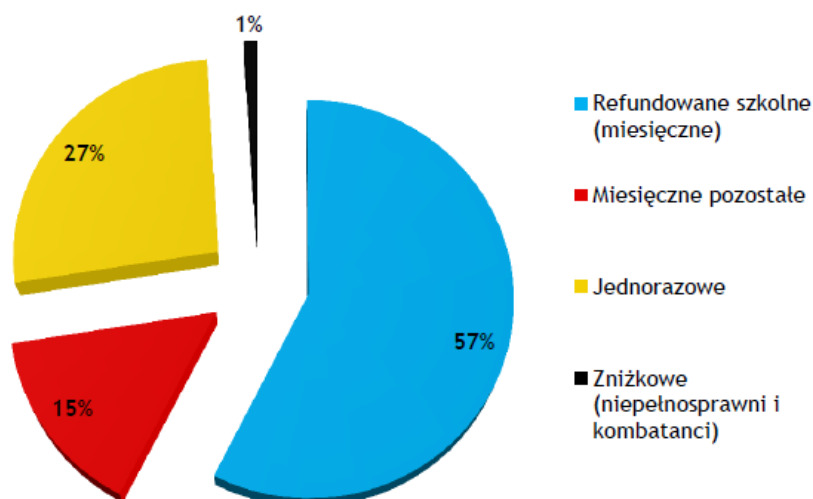
Przez obszar powiatu mieleckiego przebiega linia kolejowa nr 25 relacji Łódź Kaliska-Dębica. Ruch pasażerski na odcinku Dębica - Mielec - Tarnobrzeg został w 2009 roku zlikwidowany. W styczniu 2011 roku przedsiębiorstwo PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiło przetarg na wykonanie studium wykonalności pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska - Dębica, odcinek Tarnobrzeg (Ocice) - Mielec - Dębica”. Przetarg wygrała firma SUDOP Polska Sp. z o.o., która w wyniku prac zakończonych jesienią 2011 roku, oszacowała koszt niezbędnych do przeprowadzenia prac na kwotę 400 mln zł. Prognozowano, że remont linii kolejowej mógłby zacząć się najwcześniej wraz z rozpoczęciem nowego budżetu Unii Europejskiej na lata 2014 - 2020. Dużą aktywność w tym temacie wykazują lokalni politycy i samorządowcy.

W przypadku przywrócenia pasażerskiego ruchu kolejowego na odcinku linii nr 25 przebiegającej przez powiat mielecki, możliwe będzie odbywanie podróży w granicach administracyjnych powiatu mieleckiego na relacji: Padew Narodowa- Jaślany- Tuszów Narodowy- Chorzelów-Mielec- Mielec Wojsław-Mielec Rochów-Rzemień-Tuszyma-Dąbie.

Na chwilę obecną, jedynym realnym wyborem środka transportu jaki mają mieszkańcy powiatu mieleckiego, jest wybór pomiędzy transportem zbiorowym, a transportem indywidualnym (auta osobowe, rower, motor, itp.). Preferowanym przez mieszkańców powiatu mieleckiego środkiem transportu, za pomocą którego odbywane są podróże transportem zbiorowym, jest autobus. Na podstawie przeprowadzonych badań, szacuje się, że z transportu zbiorowego korzysta obecnie około 30% mieszkańców powiatu mieleckiego.

Publiczny transport zbiorowy jest wykorzystywany jako środek transportu w podróżach powiatowych głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego.

Na podstawie wyników badań struktury biletów w powiatowych przewozach pasażerskich można stwierdzić, że ok. 57% biletów stanowią bilety miesięczne szkolne. Pozostałe bilety miesięczne stanowią ok. 15% całości biletów. Bilety jednorazowe stanowią 27% całości biletów. Najmniej, bo tylko 1% podróży jest odbywanych na podstawie biletów zniżkowych przysługującym osobom niepełnosprawnym oraz kombatantom. Struktura biletów w formie graficznej przedstawiona jest na poniższym wykresie.



Rysunek 7. Struktura biletów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników przeprowadzonych badań w terenie

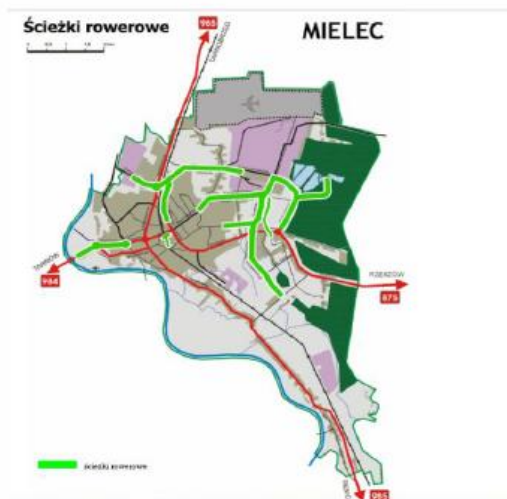
Na podstawie analizy struktury biletów wyraźnie widać, że ponad połowę pasażerów realizujących podróże powiatowymi przewozami pasażerskimi stanowi młodzież szkolna. Osoby nieuprawnione do korzystania z ulgi szkolnej, odbywające regularne podróże po stałej trasie (a więc osoby dorosłe dojeżdżające do / z pracy), stanowią 15% pasażerów. Blisko 1/3 podróży realizowana jest za pomocą biletów jednorazowych. Bilety jednorazowe są najczęściej wykorzystywane do realizacji podróży fakultatywnych i incydentalnych.



6.2 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest między innymi zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy, a transport indywidualny. W przypadku podróży powiatowych wiedza na temat instrumentów wdrażania tak określonej polityki transportowej jest dużo mniejsza niż w przypadku podróży o charakterze miejskim. Większość prowadzonych badań i wdrażanych rozwiązań koncentruje się na przeciwdziałaniu zjawisku tzw. kongestii, czyli zatłoczenia sieci drogowej, na obszarach miejskich. Fakt, że zjawisko kongestii w przypadku obszarów pozamiejskich nie jest tak odczuwalne nie oznacza, że w przypadku podróży powiatowych powinna być wspierana polityka prosamochodowa.

W ramach prowadzenia zrównoważonego rozwoju transportu, planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową, edukację społeczeństwa oraz przygotowanie infrastruktury pod wykorzystanie alternatywnych środków transportu indywidualnego np. rowerów. Obecna sieć ścieżek rowerowych na terenie Powiatu Mieleckiego znajduje się w mieście Mielec. Mapa poniżej przedstawia sieć ścieżek rowerowych.



Rysunek 8. Sieć ścieżek rowerowych na terenie miasta Mielec.
Źródło: Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego na lata 2009 - 2015 dla Miasta Mielec



Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

Liczba zarejestrowanych w powiecie mieleckim samochodów osobowych, według stanu na dzień 28.02.2013 roku wynosi 5936⁴. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu mieleckiego wynosi 436. Oznacza to, że na 1000 mieszkańców powiatu mieleckiego przypada 436 samochodów osobowych. Liczba ta jest o 14 samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców większa od średniego wskaźnika dla województwa podkarpackiego, który wynosi 422 pojazdów osobowych/1000 mieszkańców⁵.

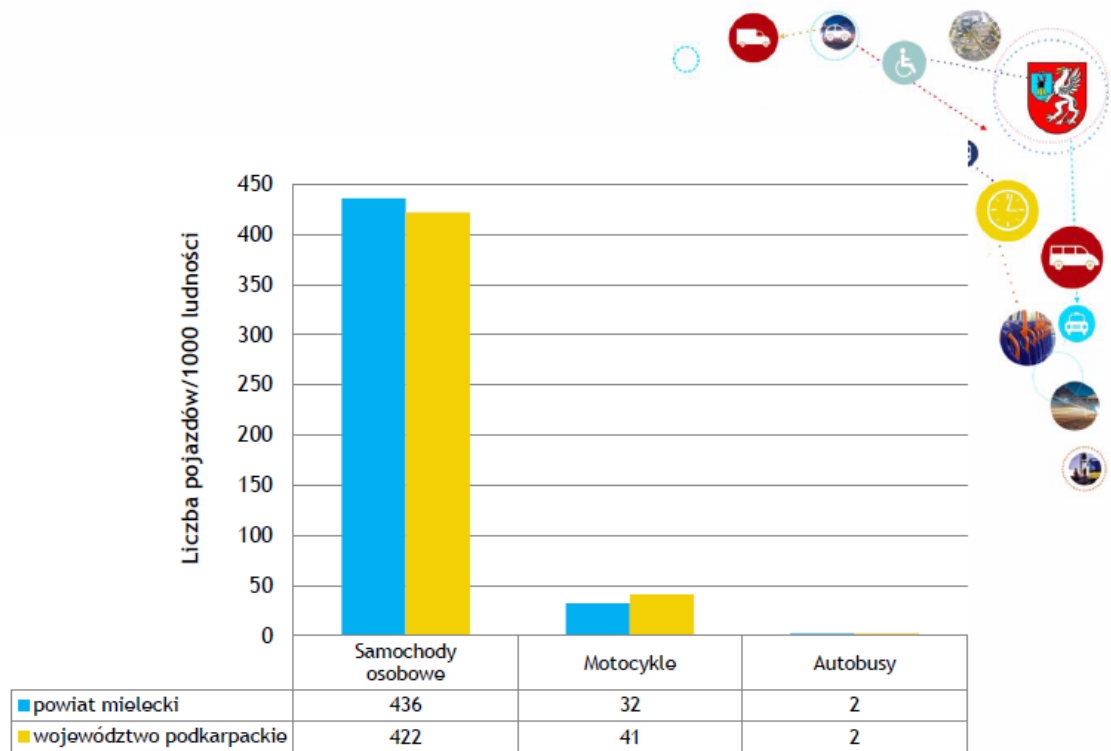
Pod względem pojazdów motocyklowych, w powiecie mieleckim, na każde 1000 mieszkańców przypada 32 zarejestrowanych motocykli. W przypadku województwa podkarpackiego, na każde 1000 mieszkańców przypada o 9 motocykli więcej, czyli wskaźnik ten jest równy 41.

W powiecie mieleckim jest zarejestrowanych 295 autobusów. Tym samym liczba zarejestrowanych autobusów przypadająca na 1000 mieszkańców powiatu mieleckiego wynosi 2 i jest równa średniej liczbie autobusów przypadających na 1000 mieszkańców województwa podkarpackiego.

Liczbę zarejestrowanych pojazdów w powiecie mieleckim przypadającą na 1000 mieszkańców w porównaniu dla danych odnoszących się do województwa podkarpackiego przedstawia poniższy wykres.

⁴ Dane dotyczące liczby zarejestrowanych pojazdów w Powiecie Mieleckim pochodzą ze Starostwa Powiatowego w Mielcu

⁵ Dane dotyczące liczby zarejestrowanych pojazdów w województwie podkarpackim pochodzą z publikacji Głównego Urzędu Statystycznego "Transport. Wyniki działalności w 2011r."



Rysunek 9. Zestawienie zarejestrowanych pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców w powiecie mieleckim i województwie podkarpackim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od Starostwa Powiatowego w Mielcu oraz Głównego Urzędu Statystycznego



7. Zasady organizacji rynku przewozów





7.1 Powiat mielecki jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat mielecki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Za powiatowe przewozy pasażerskie rozumie się przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice powiatu mieleckiego. Określone w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje Starosta powiatu mieleckiego. Do zadań organizatora, realizowanych przez powiat mielecki, należą:

- ▶ planowanie rozwoju transportu
- ▶ organizowanie publicznego transportu zbiorowego
- ▶ zarządzanie publicznym transportem zbiorowym

7.2 Przewoźnicy

Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego, niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej, może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez takiego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Obecnie (stan na dzień 29.02.2013r.) usługi przewozowe niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej na podstawie wydanych zezwoleń przez Starostę powiatu mieleckiego świadczą następujący przewoźnicy:

- ▶ Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu
- ▶ Firma Produkcyjno-Uslugowa-Handlowa Janusz Kapinos
- ▶ Usługi Transportowe "Trans-bus" Przewóz Towarów i Osób, Giec Artur
- ▶ Markpol Transport Krajowy - Zagraniczny, Marek Rzeźnik
- ▶ Transport Towarowy i Przewóz Osób, Zakład Handlowo-Uslugowy i Gastronomia, Działowski Ryszard
- ▶ Usługi transportowe Witold Czaja



7.2.1 Informacje o największym przewoźniku

Największym przewoźnikiem świadczącym usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich jest firma Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu, która należy do Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. W połowie roku 2013 Arriva przejęła dotychczasową Veolię Transport Polska. Według szacunków, które bazują na przeprowadzonych badaniach, przewozy realizowane przez Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu stanowią ponad 90% wszystkich przewozów powiatowych realizowanych na obszarze powiatu mieleckiego.

Arriva⁶ jest częścią większej grupy - Deutsche Bahn, światowego lidera w dziedzinie usług transportowych. Grupa ta, powstała w roku 1994 w Niemczech, obecnie działa w ponad 130 krajach świata i zatrudnia około 291 tysięcy osób. Arriva, jako część Grupy Deutsche Bahn, realizuje usługi regionalnego transportu pasażerskiego poza granicami Niemiec skupia się na rozwoju organicznym, akwizycjach i zdobywaniu nowych kontraktów na europejskich rynkach pasażerskiego transportu zbiorowego.

Przejęcie spółki Veolia uzupełnia i rozszerza działalność Arriva na rynkach, na których firma jest już obecna, tj. w Czechach, Polsce i na Słowacji oraz pozwala na wejście na nowe rynki (m.in. w Chorwacji, Serbii i Słowenii). Arriva świadczy usługi transportu pasażerskiego również w Wielkiej Brytanii, Danii, Holandii, Portugalii, Hiszpanii, Szwecji, we Włoszech, na Węgrzech i Malcie. Firma dostosowuje swój model biznesowy do aktualnych potrzeb klientów. W Danii działa na podstawie umowy brutto, wykonując działania wyznaczone przez zarząd transportu. We Włoszech Arriva operuje obok innych firm prywatnych i państwowych. Typowa dla tego rynku forma działania to firma joint venture i działanie na zasadzie partnerstwa. W Wielkiej Brytanii, odkąd nastąpiła deregulacja rynku, działalność transportowa poza Londynem, odbywa się na zasadzie ponoszenia przez operatora pełnego ryzyka komercyjnego.

Arriva w Polsce zajmuje się zarządzaniem i prowadzeniem transportu miejskiego oraz zarządzaniem i prowadzeniem transportu lokalnego, a także regionalnego. W ciągu 14 lat obecności na rynku polskim Arriva sprywatyzowała 14 przedsiębiorstw transportu pasażerskiego. Nowopowstałe spółki otrzymały pakiet inwestycyjny gwarantujący odnowienie taboru, co poprawiło komfort pracy pracowników oraz pozwoliło na zaoferowanie klientom usług transportowych nowej jakości.

⁶ Informacje ze strony: www.arrivabus.pl

7.3 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

W chwili obecnej powiat mielecki nie organizuje przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a więc nie jest wybierany operator publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie przez Starostę powiatu mieleckiego decyzji o konieczności rozpoczęcia organizowania i tym samym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W przypadku, gdy powiat mielecki rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- ▶ w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- ▶ w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. Zm.), albo
- ▶ w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli 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, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.





Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu mieleckiego jako organizatora publicznego transportu zbiorowego.

7.4 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat mielecki

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy określenie przystanków komunikacyjnych, których jest właścicielem, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Przystanek komunikacyjny jest określany jako miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto w transporcie drogowym, oznaczone jest zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.), czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Zgodnie z art. 15 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, określenie przystanków i dworców oraz warunków i zasad korzystania z nich następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

W związku z powyższym, planuje się w roku 2013 podjęcie przez Radę powiatu mieleckiego uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem bądź zarządzającym jest powiat mielecki oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków. Załącznikiem do tej uchwały będzie wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem bądź zarządzającym jest powiat mielecki.

Powiat mielecki jest obecnie właścicielem przystanków komunikacyjnych na drogach powiatowych. W uchwale planuje się określić opłaty, które będą pobierane od operatora i przewoźnika za korzystanie z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest powiat mielecki. Stawki opłat zostaną ustalone z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora.

Planuje się, że zgodnie z przepisami, stawka opłaty nie będzie wyższa niż:

- ▶ 0,05 zł za jedno zatrzymanie się środka transportu na przystanku komunikacyjnym,
- ▶ 1 zł za jedno zatrzymanie się środka transportu na dworcu.



Atrakcyjność oferty przewozowej wyrażona poprzez standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływającym na popyt na te usługi. Powiat mielecki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej będzie dążył do tego, aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa i zaufanie społeczne do nich jak największe. Docelowa jakość usług pozwoli na możliwie pełną realizację postulatów przewozowych, a w szczególności postulatów związanych z:

- ▶ bezpośredniością, czyli zapewnieniem możliwości realizacji statystycznie ważnych podróży bez konieczności przesiadania się
- ▶ częstotliwością, czyli odstępami czasu między odjazdami odpowiadającymi realnym potrzebom mieszkańców w tym zakresie
- ▶ dostępnością, czyli odległościami od/do przystanku na tyle małymi, aby odległość konieczna do pokonania w drodze na przystanek była możliwa do zaakceptowania przez mieszkańców
- ▶ niezawodnością, czyli pewnością o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie
- ▶ kosztem, czyli możliwie małą opłatą taryfową i rodzajami biletów dopasowanymi do realnych potrzeb mieszkańców w tym zakresie
- ▶ prędkością, czyli czasem jazdy uwzględniający zatrzymanie się na trasie będącym możliwie konkurencyjnym do czasu jazdy transportem indywidualnym
- ▶ punktualnością, czyli zgodnością odjazdów z rozkładem jazdy
- ▶ rytmicznością, czyli równomiernym odstępem między odjazdami w tym samym kierunku
- ▶ wygodą, czyli komfortem oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe

W chwili planowania usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej w szczególności zostanie określony pożądany standard uwzględniający potrzeby związane z:

- ▶ ochroną środowiska naturalnego
- ▶ dostępem osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego
- ▶ dostępnością podróżnych do infrastruktury przystankowej



8.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), tak aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Istotną inwestycją w kontekście poprawy transportu publicznego i ograniczenia emisji spalin będzie:

Budowa mostu na Wisloce wraz z drogami dojazdowymi łączącymi drogę wojewódzką nr 984 Lisia Góra - Radomyśl Wielki - Mielec z drogą wojewódzką nr 985 Nagnajów - Baranów Sandomierski - Mielec - Dębica. Inwestycja poprawi dostęp dla transportu publicznego w kontekście dowozu do miejsca pracy.

Tworzenie przystanków multimodalnych ułatwiających zmianę środka transportu, co przyczyni się do zwiększenia wykorzystywania transportu publicznego a w efekcie ograniczenia emisji spalin i hałasu.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, wpływ ma także standard taboru w tym zakresie. Powiat mielecki obecnie nie ma wpływu na uwzględnienie przez przewoźników, świadczących usługi przewozowe na zasadach komercyjnych, w standardzie taboru aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego. W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- ▶ tlenków azotu (NO_x)
- ▶ węglowodorów (HC)
- ▶ tlenków węgla (CO)
- ▶ cząstek stałych



Obecnie ponad połowa taboru eksploatowanego przez największego przewoźnika, czyli Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu, nie spełnia norm EURO. Około 25% taboru spełnia normę EURO 2 oraz EURO 3. Nieco ponad 15% taboru spełnia normę EURO 4. Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, a praktycznie stosowaną w zakupywanych w ostatnim czasie nowym taborze - norma EURO 5. Trzeba pamiętać, iż norma EURO 6 staje się standardem na tyle powszechnym, iż każda jednostka nowego taboru nabyta po 1 stycznia 2014 roku będzie musiała spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

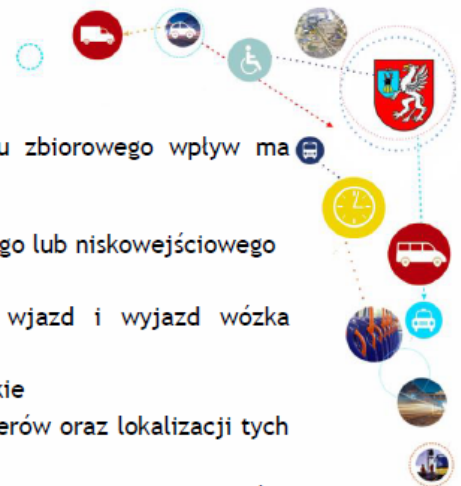
Innymi, niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin, proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. Na uwagę zasługuje fakt, że Miejska Komunikacja Samochodowa Spółka z o.o. w Mielcu ma do dyspozycji 9 autobusów zasilanych gazem ziemnym CNG.

Średni wiek obecnie eksploatowanego taboru nie przekracza 12 lat. Przewoźnicy planują systematyczną odnowę taboru poprzez zakup nowych pojazdów i zastępowanie nimi najstarszych pojazdów lub przeprowadzanie remontów kapitalnych już posiadanych pojazdów.

8.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Powiat mielecki obecnie nie ma wpływu na uwzględnienie przez przewoźników, świadczących usługi przewozowe na zasadach komercyjnych, w standardzie taboru aspektów związanych z potrzebami osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W przypadku, gdy będzie następowal wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi.



Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- ▶ poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego
- ▶ posiadania możliwości tzw. przykłąku
- ▶ wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego
- ▶ uwzględnienia w taborze miejsca na wózki inwalidzkie
- ▶ wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów oraz lokalizacji tych urządzeń
- ▶ liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów
- ▶ wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku
- ▶ wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje
- ▶ wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróżę osobom niedosłyszącym

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają dodatnio na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się znacznego wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną i podróżują komunikacją zbiorową.

8.3 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500-1000 m od przystanku



komunikacyjnego. Odpowiada to czasowi dojazdu do przystanku równego 6-12 minut⁷. Czas dojazdu do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym.

W chwili obecnej powiat mielecki nie dysponuje wynikami badań dostępności do przystanków komunikacyjnych, na których zatrzymują się pojazdy realizujące powiatowe przewozy pasażerskie. W przypadku podjęcia decyzji o rozpoczęciu organizowania przewozów użyteczności publicznej, planuje się przeprowadzenie takich badań.

Badania tego typu są badaniami wymagającym zastosowania nowoczesnych narzędzi graficznych lub tzw. systemu informacji geograficznej (GIS). W wyniku przeprowadzonych badań powstanie mapa dostępności przestrzennej do sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat mielecki. Na podstawie analizy wyników przeprowadzanych badań dostępności do przystanków komunikacyjnych, podjęte zostaną ewentualne konieczne działania mające na celu poprawienie standardu w zakresie dostępności podróźnych do infrastruktury przystankowej.

Racjonalna polityka przestrzenna uwzględniająca zagadnienia związane z transportem jest jednym z elementów zrównoważonego rozwoju powiatu mieleckiego.

⁷ Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)



Aktualne i kompleksowe informacje w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinny tworzyć spójny system i być dostępne dla pasażerów (także potencjalnych pasażerów) we wszystkich fazach procesu transportowego, tj. od fazy planowania podróży począwszy, aż do zakończenia podróży.

Obecny sposób organizowania systemu informacji dla pasażera na obszarze powiatu mieleckiego obejmuje dostęp do informacji w zakresie:

- ▶ godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu
- ▶ obowiązujących opłat za przejazd
- ▶ obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
- ▶ regulaminów przewozu osób

Informacje w zakresie godziny przyjazdu lub odjazdów środków transportu są dostępne dzięki rozkładom jazdy, które są podawane do publicznej wiadomości przez ich ogłoszenie na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych lub dworcach. Rozkłady jazdy dostępne są także na stronie internetowej www.e-podroznik.pl oraz na stronach internetowych niektórych przewoźników komercyjnych, takich jak Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu oraz MARKPOL Transport Krajowy-Zagraniczny. Informacje w zakresie obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego dostępnych w autobusach, regulaminów przewozu osób są dostępne w autobusach używanych przez przewoźników do realizacji usług przewozowych.

Informacje dla pasażerów dostępne są we wszystkich fazach realizacji podróży, łącznie z fazą przygotowywania się do odbycia podróży. Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży.

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Jeśli powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Starostę powiatu mieleckiego oraz ponadpowiatowe przewozy organizowane przez Marszałka Województwa zostaną włączone w system węzłów przesiadkowych, planuje się ich włączenie w system informacji pasażerskiej dostępnej na tych węzłach przesiadkowych. W momencie, gdy na obszarze powiatu mieleckiego nastąpi koordynacja połączeń różnych środków transportu, koordynacja ta w sposób szczególny uwzględniona zostanie w systemie informacji pasażerskiej.



10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego





10.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego

Powiat mielecki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie organizował i zarządzał usługami przewozowymi, tak aby były zaspokojone potrzeby mieszkańców powiatu związane z lokalnym transportem zbiorowym. Rozwój publicznego transportu zbiorowego będzie się odbywał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Celem zrównoważonego rozwoju transportu jest optymalny podział zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i transport zbiorowy. Oferta przewozowa powinna w szczególności uwzględniać potrzeby osób nie mających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak dzieci i młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych oraz osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej zdolności ruchowej. Publiczny transport zbiorowy nie powinien być jednak wykorzystywany wyłącznie przez osoby nie mogące z racji wieku, stanu zdrowia bądź sytuacji materialnej korzystać z komunikacji indywidualnej, lecz powinien być realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Wraz z rozwojem miasta Mielec i jego aglomeracji zasadne będzie wprowadzenie rozwiązań w zakresie przewozów powiatowych mających na celu usprawnienie systemu transportowego całej aglomeracji. Przykładem takiego rozwiązania może być stworzenie w strefie zewnętrznej Miasta Mielec węzłów przesiadkowych umożliwiających pasażerom dokonanie przesiadki pomiędzy przewozami powiatowymi i ponadpowiatowymi a komunikacją miejską. Zaletą takiego rozwiązania jest to, że autobusy realizujące przewozy powiatowe pełniące funkcję odwozowo-dowozową do ośrodka centralnego oraz ponadpowiatowe łączące Mielec między innymi ze stolicą Województwa nie wjeżdżają do miasta i tym samym nie obciążają jego sieci drogowej. W chwili obecnej nie ma potrzeby implementacji rozwiązań tego typu, lecz warto je zaplanować w długoterminowej strategii rozwoju transportu na obszarze powiatu mieleckiego. W planie wyższego rzędu - Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego miasto Mielec zostało wskazane jako węzeł komunikacyjny o znaczeniu regionalnym.

W chwili obecnej powiat mielecki nie organizuje i nie finansuje przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W sytuacji, gdy potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego nie będą zaspokajane przez usługi realizowane przez prywatnych przewoźników, Starosta powiatu mieleckiego rozważy podjęcie decyzji o konieczności rozpoczęcia organizowania i tym samym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozpoczęcie funkcjonowania przewozów użyteczności publicznej poprzedzone będzie przeprowadzeniem stosownych badań marketingowych oraz badań ruchu. Dzięki wynikom takich badań, powiat mielecki jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do tego, aby oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców obszaru powiatu.



10.2 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja usług przewozowych dostępnych na terenie, na którym powiat mielecki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć. Obecnie dostępna oferta przewozowa cechuje się dezintegracją realizowanych usług, w tym dezintegracją usług komunikacji miejskiej z komunikacją powiatową oraz dalekobieżną.

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego jest długofalowym procesem. Dlatego planuje się stopniowo podejmować działania zmierzające do integracji usług publicznego transportu zbiorowego. Perspektywicznie działania te będą dążyć do:

- ▶ stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji miejskiej i powiatowej, takich jak przystanki i dworce autobusowe; integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, docelowo będzie dotyczyć także integracji rozkładów jazdy oraz integracji informacji pasażerskiej
- ▶ wdrożenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie z wszystkich usług przewozowych dostępnych na obszarze powiatu mieleckiego; opracowanie i zaimplementowanie projektu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego zostanie poprzedzone ustaleniem ram instytucjonalno-prawnych organizacji i zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym planem transportowym powiatu mieleckiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności powiatu mieleckiego, przewoźników komercyjnych, w tym dominującej firmy transportowej Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu oraz Miasta Mielec.



10.3 Innowacyjność usług publicznego transportu zbiorowego

Wyrażanie innowacyjnych rozwiązań mających pozytywny wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego jest jednym z kierunków rozwoju, do którego powiat mielecki planuje dążyć. Przykładem innowacyjnego rozwiązania mogącego mieć zastosowanie w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez powiat mielecki jest tzw. usługa Tele-bus.

10.3.1 Usługa Tele-bus

W przypadku, gdy potrzeby komunikacyjne mieszkańców powiatu mieleckiego nie będą zaspokajane przez usługi przewozowe komercyjne, realizowane poprzez pojazdy kursujące na liniach regularnych, planuje się przeprowadzenie analizy możliwości i zasadności rozpoczęcia organizowania przez powiat mielecki usługi Tele-bus. Usługa ta ma zastosowanie na obszarach, na których popyt na usługi przewozowe jest niewystarczający do utrzymywania regularnych linii komunikacyjnych. Pozwala ona zapobiegać odcięciu tych rejonów od usług publicznego transportu zbiorowego.

Usługa Tele-bus to publiczny transport zbiorowy na telefon, zwany również jako „giętka linia”. Tele-bus jest usługą transportu publicznego na żądanie, charakteryzującą się stałymi, ustalonymi przystankami. Autobusy (lub busy) na telefon kursują bez rozkładów jazdy i bez stałych tras. Taki sposób komunikacji różni się od tradycyjnego transportu zbiorowego tym, że klient ma możliwość telefonicznego (również sms-em lub e-mailem) wskazania dyspozytorowi przewoźnika dowolnych przystanków, na których rozpocznie lub zakończy podróż. Dodatkowo, pasażer określa godzinę rozpoczęcia przejazdu lub dotarcia do celu. Wykorzystując komunikację na żądanie pasażerowie mogą dojechać do miejsc, w których przesiadają się na pojazdy regularnych linii.

System działa w następujący sposób: pojazd stoi w zajezdni i czeka na sygnał od dyspozytora. Ten po zebraniu zgłoszeń od pasażerów mieszkających w okolicy kontaktuje się z kierowcą i podaje mu trasę, którą pojazd ma przejechać. Pojazd po drodze zbiera pasażerów i wiezie ich do któregoś z węzłów przesiadkowych, z których kontynuacja podróży nie stanowi problemu. Przyjazd Tele-busa może zamówić każdy pasażer, nawet gdy będzie się to wiązało z przyjazdem dla jednej osoby. Jedynym warunkiem jest konieczność zamówienia usługi z wyprzedzeniem, tzn. odpowiednio wcześniej przed rozpoczęciem planowanej podróży.

Komunikacja na żądanie, z punktu widzenia pasażera generuje takie korzyści jak: elastyczność podróżowania, wysoka jakość oraz szybkość usługi, łatwość podróżowania, a także stosunkowo niska cena usługi, gdyż w Tele-busach zazwyczaj obowiązują te same rodzaje biletów, co w regularnych liniach.

Usługa ta, od wielu lat, doskonale funkcjonuje w krajach zachodnioeuropejskich, np. we Włoszech, w Szkocji oraz w Finlandii. W Polsce, pierwszym miastem, które wprowadziło autobusy na telefon był Kraków.

10.3.2 System dynamicznej informacja pasażerskiej

W celu unowocześnienia systemu transportowego powiatu mieleckiego planuje się dokonać analizę możliwości i zasadności uruchomienia systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, składającego się z sieci tablic informacyjnych wyświetlających informacje o rozkładzie jazdy oraz aktualne wiadomości związane z komunikacją powiatową.

W przypadku realizacji projektu, tablice elektroniczne będą zainstalowane na przystankach, których właścicielem jest powiat mielecki, położonych na terenie wszystkich gmin należących do powiatu. Predystynowanymi przystankami do wyposażenia ich w ten system informacji pasażerskiej, są przystanki na których występuje duża wymiana pasażerów. Aby system dynamicznej informacji pasażerskiej był źródłem informacji o rzeczywistych czasach przyjazdu autobusu, a w szczególności o opóźnieniach w stosunku do planowanego rozkładu jazdy, wdrożenie tego systemu musi być połączone z wdrożeniem przez przewoźników systemu zarządzania taborem. Dzięki temu, na podstawie urządzeń lokalizacyjnych, zapewniona będzie informacja o aktualnej lokalizacji autobusów.

Wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej jest kosztowną inwestycją i w przypadku podjęcia decyzji o jej realizacji, powiat mielecki będzie się starał pozyskać zewnętrzne źródła finansowania, w tym między innymi dotacje z Unii Europejskiej.





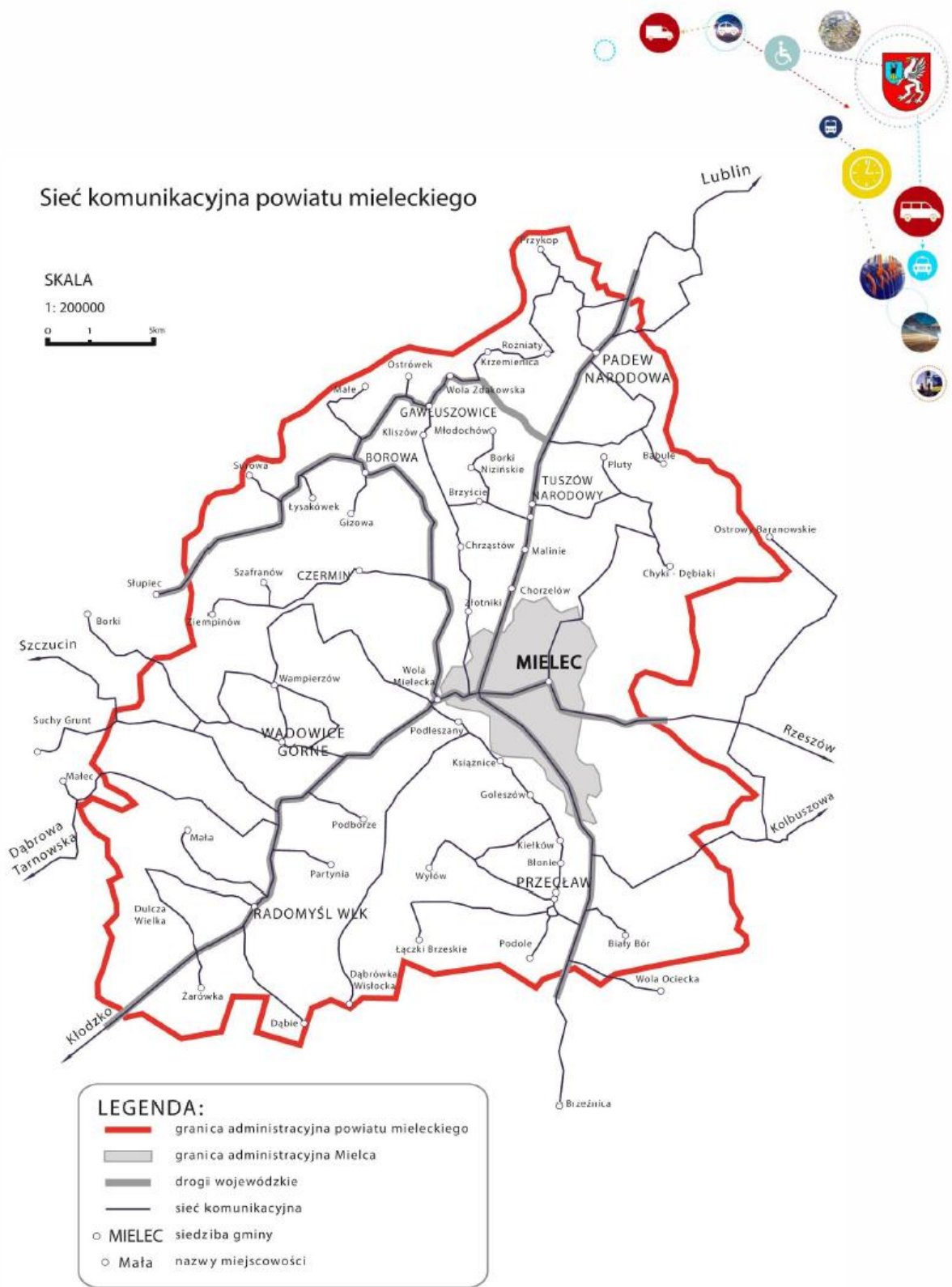
Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie przez powiat mielecki decyzji o konieczności weryfikacji i aktualizacji niniejszego planu transportowego.

Z uwagi jednak na teorię i praktykę planowania transportu, przyjmuje się, że w cyklach corocznych dokonywać się będzie weryfikacji zapisów planu transportowego powiatu mieleckiego i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy jednak pamiętać, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego powiatu mieleckiego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia uchwały zmieniającej przez radę powiatu.



12. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego







Załączniki

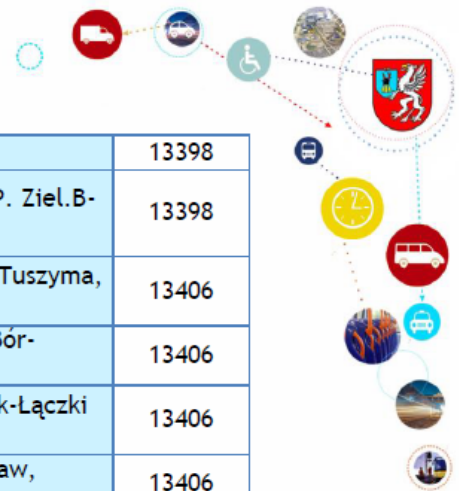
Załącznik nr 1

Drogi powiatowe zarządzane przez Zarząd Dróg Powiatowych w Mielcu (odpowiednio numer i nazwa drogi):

- 1 118R Padew Narodowa - Wola Baranowska
- 1 121R Suchorzów - Gawłuszowice
- 1 123R Dymitrów Duży - Domacyny Wielkie
- 1 124R Knapy - Zarównie
- 1 134R Padew Narodowa - Babule
- 1 135R Padew Narodowa - Przykop
- 1 136R Padew Narodowa - Kęblów
- 1 137R Jaślany - Józefów
- 1 138R Jaślany - Czajkowa
- 1 139R Grochowe I - Sarnów
- 1 140R Tuszów - Sarnów - Ostrowy Baranowskie
- 1 141R ul. Wojska Polskiego (Mielec)
- 1 142R Chrzastów - Chorzelów - Trześć
- 1 143R Gawłuszowice - Chrzastów - Mielec ul. Kilińskiego
- 1 144R Brzyście - Tuszów Mały
- 1 145R Młodochów - Brzyście
- 1 146R Borki Nizińskie - Babicha
- 1 147R Gliny Wielkie - Gawłuszowice
- 1 148R Gliny Małe - Borowa
- 1 149R Gliny Małe - Sadržowa Góra
- 1 150R Gliny Wielkie - Lysaków
- 1 151R Górki - Czermin - Rzędzianowice
- 1 152R Borowa - Czermin - Wola Mielecka - Kielków - Przeclaw
- 1 153R Czermin - Ziempniów - Słupiec
- 1 154R Breń Osuchowski - Kawęczyn - Wadowice Górne
- 1 155R Breń Osuchowski - Dąbrówka Osuchowska
- 1 156R Trzciana - Kawęczyn
- 1 157R Mielec - Toporów
- 1 158R Wampierzów - Zabrze
- 1 159R Wadowice Dolne - Wampierzów
- 1 160R Żaluże - Zabrze - Wadowice - Piątkowice
- 1 162R Rzechów - Przylęk
- 1 163R Zagórsko - Wierzchowiny - Wola Wadowska
- 1 164R Wierzchowiny - Bór - Jamy
- 1 165R Wadowice Górne - Zgórsko
- 1 166R Partynia - Jamy
- 1 167R Podborze - Ruda
- 1 168R Przeclaw - Rydzów
- 1 169R Podleszany - Ruda - Zasów
- 1 170R Podleszany - Ruda
- 1 171R Wylów - Kielków - Mielec
- 1 172R Rzemień - Dobrynin
- 1 173R Radomyśl Wielki - Dulcza Mała ul. Kościuszki
- 1 174R Dąbrowa Tarnowska - Radomyśl Wielki ul. Wałowa
- 1 175R Tuszyna - Przeclaw - Radomyśl Wielki

- 1 176R Tuszyna - Niwiska - Kolbuszowa
- 1 177R Tuszyna - Blizna
- 1 178R Radgoszcz - Dulcza Wielka
- 1 179R Dulcza Wielka - Żarówka - Jastrząbka Stara
- 1 180R Dębica - Zdziarzec
- 1 181R Radomyśl Wielki - Dąbie - Przeroty Bór
- 1 182R Brzeźnica - Radomyśl Wielki ul. Targowa
- 1 183R Łączki Brzeskie - Nagoszyn
- 1 184R Przeclaw - Podole
- 1 185R Złotniki - Chorzelów
- 1 186R ul. Partyzantów (Mielec)
- 1 187R Aleja Niepodległości, Aleja Kwiatkowskiego (Mielec)
- 1 188R ul. Przemysłowa (Mielec)
- 1 189R ul. Biernackiego, ul. Chopina (Mielec)
- 1 190R ul. Solskiego (Mielec)
- 1 191R ul. Kusocińskiego (Mielec)
- 1 192R Aleja Ducha Świętego, ul. Drzewieckiego (Mielec)
- 1 193R ul. Głowackiego, ul. Jadernych (Mielec)
- 1 194R ul. Sękowskiego (Mielec)
- 1 195R ul. Mickiewicza, ul. Wolności (Mielec)
- 1 196R ul. Żeromskiego (Mielec)
- 1 197R ul. Kochanowskiego (Mielec)
- 1 198R ul. Narutowicza (Mielec)
- 1 199R ul. Kościuszki (Mielec)
- 1 200R u. Witosa (Mielec)
- 1 201R ulica Jasna (Radomyśl Wielki)
- 1 202R ulica Rynek (Radomyśl Wielki)
- 1 647R Pađew Narodowa - Różniaty
- 1 713R Grochowe II - Trześń - Mielec





Mielec, D.A.-Podole k/Mielca II przez: Kielków I	13398
Mielec, D.A.-Podole k/Mielca II przez: Mielec, SSE Wojska P. Ziel.B-Kielków I, Wylów	13398
Mielec, D.A-Radomyśl Wielki, P.Dw. Przez: Rzemień, Wieś-Tuszyma, Skrz-Przeclaw, Rynek	13406
Mielec, D.A-Kolbuszowa, D.A. przez: Rzemień, Wieś-Biały Bór-Niwiska	13406
Mielec, D.A-Radomyśl Wielki, P.Dw. Przez: Przeclaw, Rynek-Łączki Brzeskie, Szk.	13406
Mielec, D.A- Łączki Brzeskie II przez: Tuszyma, Skrz-Przeclaw, Rynek	13406
Mielec, D.A-Przeclaw, Gimnazjum przez: Rzemień, Wieś-Dobrynin, Wieś	13406
Mielec, D.A-Górki K/Mielca II przez Borowa I	13411
Mielec, D.A-Ostrówek przez: Borowa I-Gliny Małe I-Gliny Małe I	13414
Mielec, D.A.-Ziempniów II, przez: Rzędzianowice, Skrz.	13418
Mielec, D.A-Krzemienica K/Mielca przez: Młodchów	13424
Mielec, D.A-Gawłuszowice, UG przez: Młodchów	13426
Mielec, D.A-Rzeszów, D.A przez: Przeclaw, Rynek-Niwiska	13442
Mielec, D.A-Kolbuszowa, D.A przez: Biały Bór Niwiska	13442
Mielec, D.A-Ostrowy Tuszowskie -Pateraki-Kolbuszowa	13443
Mielec, D.A- Wola Ociecka, Sklep przez: Rzemień, Wieś	13466
Mielec, D.A-Radomyśl Wielki, P.Dw, przez: Kielków I-Podole k/Mielca II	13467
Mielec, D.A-Radomyśl Wielki, P.Dw, przez: Kielków I-Podole k/Mielca II	13468
Mielec, D.A-Kłodzko, D.A przez Tarnów D.A.	13341
Mielec, D.A-Lublin, D.A	13335

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów od Starostwa Powiatowego w Mielcu



Załącznik nr 3

Linie komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników innych niż Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu

Tabela 6. Linie komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników innych niż Arriva Sp. z o.o. oddział w Mielcu

Przewoźnik	Przebieg linii
Firma Produkcyjno-Uslugowo-Handlowa Janusz Kapinos	Otałęż-Czermin-Mielec
Firma Produkcyjno-Uslugowo-Handlowa Małgorzata Kapinos	Otałęż-Czermin-Mielec (linia regularna specjalna)
Usługi Transportowe "Trans-bus" Przewóz Towarów i Osób, Giec Artur	Mielec-Wola Mielecka-Podleszany-Książnice-Goeszów-Kielków-Błonie-Przeclaw-Podole
	Mielec-Chorzeliów-Maline-Tuszów Narodowy-Babicha-Brzeście-Borki Nieżnięńskie-Młodochów
	Mielec-Złotniki-Chrzastków-Brzyście-Kliszów-Gawłuszowice-Wola Żdakowska-Krzemienica-Różniaty
Markpol Transport Krajowy - Zagraniczny, Marek Rzeźnik	Mielec-Żarówka (przez Radomyśl Wielki)
	Mielec-Babule (przez Trześć, Grochowe, Sarnów, Czajkowa, Pluty, Jaślany)
	Mielec-Zarównie (przez Trześć, Grochowe, Sarnów, Czajkowa, Pluty, Jaślany, Babule)
Transport Towarowy i Przewóz Osób, Zakład Handlowo-Uslugowy i Gastronomia, Działowski Ryszard	Surowa-SSE Euro Park Mielec
	Surowa - SSE Euro Park Mielec (przez Borową)
Usługi Transportowe Witold Czaja	Czermin - Mielec

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów od Starostwa Powiatowego w Mielcu



Spis rysunków

RYSUNEK 1. POWIAT MIELECKI.....	9
RYSUNEK 2. DŁUGOŚĆ DRÓG POWIATOWYCH NA TERENIE POSZCZEGÓLNYCH GMIN POWIATU MIELECKIEGO.	15
RYSUNEK 3. UDZIAŁ PROCENTOWY DRÓG O POSZCZEGÓLNYCH RODZAJACH NAWIERZCHNI W ŁĄCZNEJ DŁUGOŚCI DRÓG POWIATOWYCH.	16
RYSUNEK 4. UDZIAŁ PROCENTOWY POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH GMIN NALEŻĄCYCH DO POWIATU MIELECKIEGO W STOSUNKU DO CAŁKOWITEJ POWIERZCHNI POWIATU MIELECKIEGO.	31
RYSUNEK 5. UDZIAŁ PROCENTOWY LICZBY MIESZKAŃCÓW POSZCZEGÓLNYCH GMIN NALEŻĄCYCH DO POWIATU MIELECKIEGO W ŁĄCZNEJ LICZBY MIESZKAŃCÓW POWIATU MIELECKIEGO.	32
RYSUNEK 6. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA POSZCZEGÓLNYCH GMIN NALEŻĄCYCH DO POWIATU MIELECKIEGO. ..	33
RYSUNEK 7. STRUKTURA BILETÓW.	44
RYSUNEK 8. SIĘĆ ŚCIEŻEK ROWEROWYCH NA TERENIE MIASTA MIELEC. ŹRÓDŁO: ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA LATA 2009 - 2015 DLA MIASTA MIELEC.....	45
RYSUNEK 9. ZESTAWIENIE ZAREJESTROWANYCH POJAZDÓW PRZYPADAJĄCYCH NA 1000 MIESZKAŃCÓW W POWIECIE MIELECKIM I WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM.....	47

Spis tabel

TABELA 1. DŁUGOŚĆ DRÓG POWIATOWYCH NA TERENIE POWIATU MIELECKIEGO Z PODZIAŁEM NA GMINY I RODZAJE NAWIERZCHNI.....	15
TABELA 2. MIASTA DO KTÓRYCH SĄ URUCHOMIONE BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIA Z MIASTA MIELEC	17
TABELA 3. ZESTAWIENIE LICZBY UCZNIÓW UCZĘSZCZAJĄCYCH DO SZKÓŁ PONADGIMNAZJALNYCH NA OBSZARZE POWIATU MIELECKIEGO	28
TABELA 4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI GMIN I LUDNOŚCI POWIATU MIELECKIEGO	30
TABELA 5. LINIE KOMUNIKACYJNE OBSŁUGIWANE PRZEZ ARRIVA SP. Z O.O. ODDZIAŁ W MIELCU	72
TABELA 6. LINIE KOMUNIKACYJNE OBSŁUGIWANE PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW INNYCH NIŻ ARRIVA SP. Z O.O. ODDZIAŁ W MIELCU.....	74