



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Rzeszów, dnia poniedziałek, 11 września 2023 r.

Poz. 4270

UCHWAŁA NR LXIV/636/2023 RADY MIEJSKIEJ W MIELCU

z dnia 29 sierpnia 2023 r.

w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec"

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4, art. 18 ust. 2 pkt 6 i art. 40 ust. 1, art. 41 ust. 1 i art. 42 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 40 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 1 i ust. 3, art. 12 ust. 1 i ust. 2, art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 z późn. zm)

Rada Miejska w Mielcu uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się "Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec", stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Tracą moc uchwały Rady Miejskiej w Mielcu: nr XLI/361/2014 z dnia 18 lipca 2014 r. w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec" oraz nr XLI/411/2017 z dnia 19 grudnia 2017 r. o zmianie uchwały w sprawie przyjęcia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec".

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

Przewodniczący Rady
Miejskiej

Bogdan Bieniek

Załącznik do uchwały Nr LXIV/636/2023

Rady Miejskiej w Mielcu

z dnia 29 sierpnia 2023 r.

Plan zrównoważonego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

CZERWIEC 2023



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

Autorami aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu.



www.refunda.pl

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



Spis treści

UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY	6
1. WSTĘP	9
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	9
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	10
1.3. Konsultacje społeczne	11
2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	12
2.1. Informacje ogólne	12
2.1.1. Gmina Miejska Mielec	12
2.1.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego	13
2.2. Demografia	14
2.3. Gospodarka	21
2.4. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko	22
3. ANALIZA PODSTAWOWEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	24
3.1. Transport samochodowy	24
3.2. Układ drogowy	25
3.3. Prowadzone i planowane inwestycje drogowe	25
3.4. Transport rowerowy i pieszy	26
3.5. Transport kolejowy	28
3.6. Transport lotniczy	29
3.7. Przewoźnicy wykonujący przewozy komercyjne	29
3.8. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym	30
4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ REALIZOWANE SĄ PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	32
4.1. Charakterystyka ilościowa i jakościowa	32
4.2. Zasady konstruowania rozkładów jazdy	36
4.3. Węzły przesiadkowe	36
5. ANALIZA WYTYCZNYCH, PREFERENCJI I ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	38
5.1. Strategia rozwoju miasta Mielca na lata 2021-2026 z prognozą do roku 2030	38
5.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mielec	38
5.3. Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Mielec do 2035 r.	39



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mieściec**

5.4.	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego .	40
5.5.	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego	40
5.6.	Analiza Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych	41
6.	OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	43
6.1.	Główne generatory ruchu	43
6.1.1.	Osiedla mieszkaniowe	43
6.1.2.	Urzędy i instytucje publiczne	44
6.1.3.	Placówki oświatowe	44
6.1.4.	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	46
6.1.5.	Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne	48
6.1.6.	Placówki służby zdrowia	49
6.1.7.	Obiekty handlowo-usługowe	50
6.2.	Podaż usług przewozowych	51
6.3.	Popyt na usługi przewozowe	51
7.	SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	54
	Charakterystyka planowanej sieci	54
8.	PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	56
8.1.	Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych	56
8.2.	Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miejskiej Mieściec	57
8.3.	Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Miejska Mieściec	58
9.	TARYFA PRZEWOZOWA	60
9.1.	Rodzaje biletów	60
9.2.	Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych	62
10.	PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU	63
10.1.	Informacje wstępne	63
10.2.	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych	63
	Metryka respondentów	63
	Analiza wyników badań	65
	Podsumowanie	70
11.	ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	71
11.1.	Gmina Miejska Mieściec jako organizator publicznego transportu zbiorowego	71

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

Realizacja funkcji organizatorskich	72
11.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	75
Krótką charakterystyka obecnego operatora.....	75
12. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWÓZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	79
Informacje wstępne.....	79
12.1. Realizacja postulatów przewozowych.....	79
12.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego.....	81
12.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej.....	84
12.4. Dostęp osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	86
Standard w zakresie taboru	87
Standard w zakresie przystanków autobusowych.....	88
Standard w zakresie informacji pasażerskiej	89
13. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW	90
14. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	92
Promocja usług transportu miejskiego	93
Integracja systemu publicznego transportu zbiorowego	93
Przystanki komunikacyjne.....	94
Tabor.....	95
Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego	96
15. Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	97
15.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego.....	97
15.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego gminy miejsczej Mielec.....	98
16. Spis tabel, rysunków, wykresów i map.....	101
16.1. Spis tabel	101
16.2. Spis rysunków	102
16.3. Spis wykresów	102
Załącznik nr 1 Raport z konsultacji społecznych.....	104



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY

Analiza kosztów i korzyści / AKK – Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych.

Autobus niskopodłogowy (Low Floor) – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych.

Autobus niskowejściowy (Low Entry) – autobus częściowo niskopodłogowy, gdzie najczęściej przednia część autobusu (I i II wejście) jest niskopodłogowa, tj. bez stopni wejściowych, a kolejne wejścia posiadają stopnie.

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673).

B&R – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride.

CNG – sprężony gaz ziemny, stosowany do napędu pojazdów silnikowych.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

K&R – parking „Kiss&Ride” (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1-2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu.

Komunikacja miejska – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego

transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Miasto / Miasto Mielec / Mielec / Gmina / Gmina Miejska Mielec – Gmina Miejska Mielec.

ON – olej napędowy stanowiący paliwo do silników wysokoprężnych.

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

PKP PLK – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., spółka odpowiadająca za zarządzanie państwową siecią linii kolejowych w Polsce.

Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec.

PTZ / publiczny transport zbiorowy – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Przewoźnik – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Przystanek komunikacyjny – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

P&R - parking „Park&Ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

PM2.5 – pył zawieszony o średnicy nie większej niż 2.5 µm, który według Światowej Organizacji Zdrowia jest najbardziej szkodliwy spośród wszystkich zanieczyszczeń występujących w powietrzu, gdyż jego niewielki rozmiar sprawia, że może trafić bezpośrednio do krwiobiegu.

PM10 – mieszanina zawieszonych w powietrzu cząstek, których średnica nie przekracza 10 mikrometrów. PM10 wpływa negatywnie przede wszystkim na układ oddechowy, a szczególnie niebezpieczny jest dla osób z chorobami takimi jak astma (wywołuje ataki kaszlu i świszczący oddech). Obciążenie organizmu pyłem zawieszonym zwiększa również ryzyko udaru mózgu oraz zawału serca.

Rekompensata - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.

Rozporządzenie 1370/2007 - Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Rozporządzenie / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684 z późn. zm.).

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

„Starzenie się” społeczeństwa – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

SUiKP - uchwała nr XX/195/2020 Rady Miejskiej w Mielcu z dnia 24 kwietnia 2020 r.- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mielec.

System dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP) – zintegrowany system informacyjny umożliwiający lokalizowanie pojazdów transportu publicznego na sieci oraz agregowanie, analizowanie oraz udostępnianie tych danych. Główną funkcjonalnością systemu jest dostarczanie pasażerom informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na określony przystanek. Informacje te mogą być dystrybuowane m.in. poprzez aplikacje mobilne oraz system tablic informacyjnych (LED/LCD).

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa - ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2022 poz. 1083 t.j.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022 poz. 1343).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2023 poz. 40 t.j.).

Ustawa o transporcie drogowym – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U.2022 poz.2201 t.j.).



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

Ustawa Prawo przewozowe - Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U.2020.8 t.j.).

WHO - Światowa Organizacja Zdrowia.

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

WWA - Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne.

Wzkm – wozokilometr.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



1. WSTĘP

1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Głównym celem opracowania Aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Miejskiej Mielec oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwość dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Miasta.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę wdrażania „Strategii Rozwoju miasta Mielca na lata 2021-2026 z prognozą do 2030 r.”, gdzie następuje integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy:

- ❖ zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- ❖ zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,

- ❖ konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Gminy,
- ❖ redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- ❖ efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Mielec będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Gmina Miejska Mielec jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne obsługujące obszar Miasta Mielec i gmin, które podpisały stosowne porozumienia.

Miasto Mielec jako gmina, którą zamieszkuje więcej niż 50 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską w Mielcu.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Gminy Miejskiej Mielec wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miejskiego w Mielcu, Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Mielcu oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Plan transportowy dla Gminy Miejskiej Mielec jest dokumentem składającym się z:

- ❖ **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,

- ❖ **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono:

- ❖ plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszone przez Starostę Powiatu Mieckiego¹ i Marszałka Województwa Podkarpackiego²,
- ❖ przewozy pasażerskie,
- ❖ studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miejskiej Mielec,
- ❖ miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Gminy Miejskiej Mielec,
- ❖ sytuację społeczno-gospodarczą,
- ❖ wpływ transportu na środowisko,
- ❖ potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

¹ Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 29.12.2022 r. poz.5516, Uchwała nr XLVIII/424/2022 Rady Powiatu Mieckiego z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie uchwalenia "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego".

² Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego z dnia 16.05.2014 r. poz. 1540, zmieniona uchwała nr XIV/248/15 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 26.10.2015 r. (Dz. Urz. Woj. Podkarp. z dnia 02.11.2015 r. poz.3039), Uchwała nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22.04.2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego”.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



1.3. Konsultacje społeczne

Niniejszy „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec” jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym, które trwały od 02.06.2023 r. do 22.06.2023 r.

Celem konsultacji społecznych było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego Planu transportowego została ogłoszona w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Dokument poddany konsultacjom wraz z formularzem konsultacyjnym dostępny był:

- ❖ w Urzędzie Miejskim w Mielcu, ul. Żeromskiego 23, 39-300 Mielec (Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej, pokój nr 18), w godzinach 7.30 – 15.30 (wt.-pt.) oraz 08:00-16:00 (pon.);
- ❖ na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Mielcu pod adresem: <https://mielec.bip.gov.pl/>.

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać za pomocą formularza konsultacyjnego w nieprzekraczalnym terminie do dnia 22 czerwca 2023 r.:

- ❖ drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: Radoslaw.Koziol@um.mielec.pl;
- ❖ pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Urząd Miejski w Mielcu, Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej, ul. Żeromskiego 26, 39-300 Mielec.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi do projektu Planu transportowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



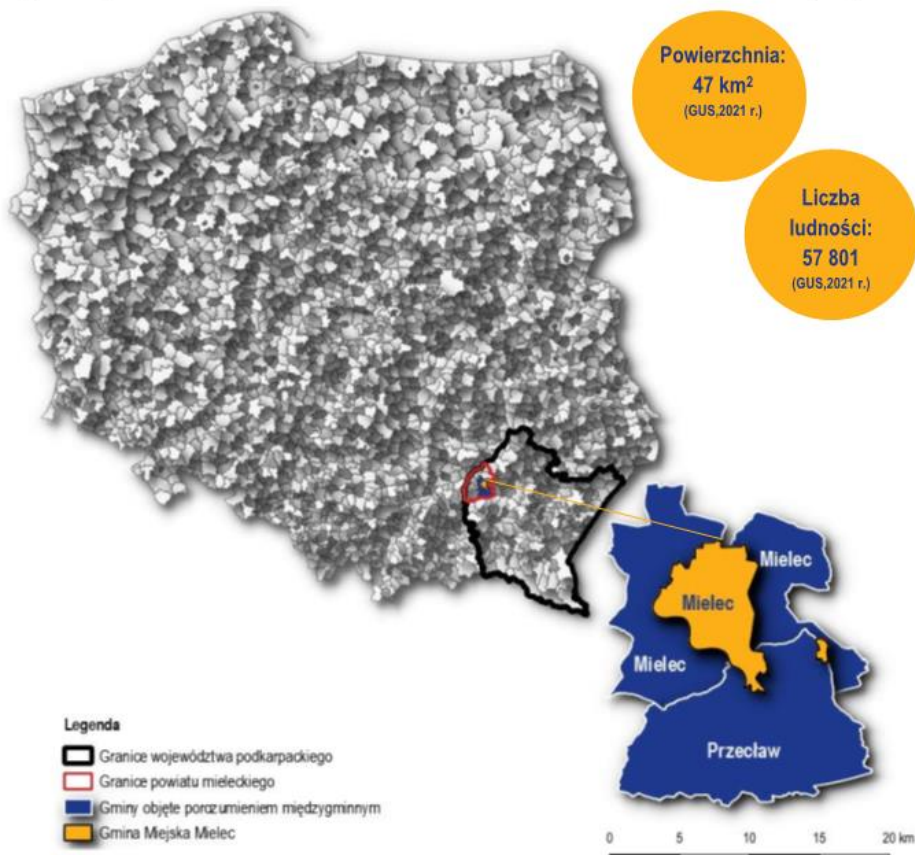
2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

2.1. Informacje ogólne

2.1.1. Gmina Miejska Mielec

Gmina Miejska Mielec jest miastem powiatowym położonym nad rzeką Wisłoką w Kotlinie Sandomierskiej, w odległości około 60 km od Rzeszowa. Powiat Mielecki liczy ponad 133 tysięcy mieszkańców, a Miasto Mielec jest drugim co do liczby ludności miastem

w województwie po Rzeszowie. Mielec jest znaczącym ośrodkiem przemysłowym województwa podkarpackiego i kojarzony jest głównie z przemysłem lotniczym. W Mielcu znajduje się – Specjalna Strefa Ekonomiczna „EURO-PARK MIELEC” oraz Mielecki Park Przemysłowy.



Rysunek 1 Położenie Gminy Miejskiej Mielec
Źródło: opracowanie własne.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



2.1.2. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego



Gmina Mielec przedzielona jest Gminą Miejską Mielec, obejmuje powierzchnię 123 km². Gęstość zaludnienia wynosi 110 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 13 551 mieszkańców. Od 2017 do 2021 odnotowano wzrost liczby ludności obszaru gminy Mielec o 1,76%, również z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował dodatnio. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 61,37% wszystkich mieszkańców. Gmina Mielec odnotowuje dodatnie saldo migracji +29. Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -3,62‰.

Gmina Przecław jest gminą miejsko-wiejską, znajduje się na południe od Gminy Miejskiej Mielec i obejmuje powierzchnię 134 km². Gęstość zaludnienia wynosi 89 os/km². W 2021 roku gmina liczyła łącznie 11 996 mieszkańców. Od 2017 do 2021 odnotowano wzrost liczby ludności obszaru gminy Przecław o 0,82%, również z Prognozy do 2030 roku wynika, że ten trend będzie nadal postępował dodatnio. W strukturze demograficznej przeważa ludność w wieku produkcyjnym, która stanowi 60,15 % wszystkich mieszkańców. Gmina Przecław odnotowuje dodatnie saldo migracji +21. Według danych z 2021 roku przyrost naturalny utrzymuje się na poziomie -2,58‰.



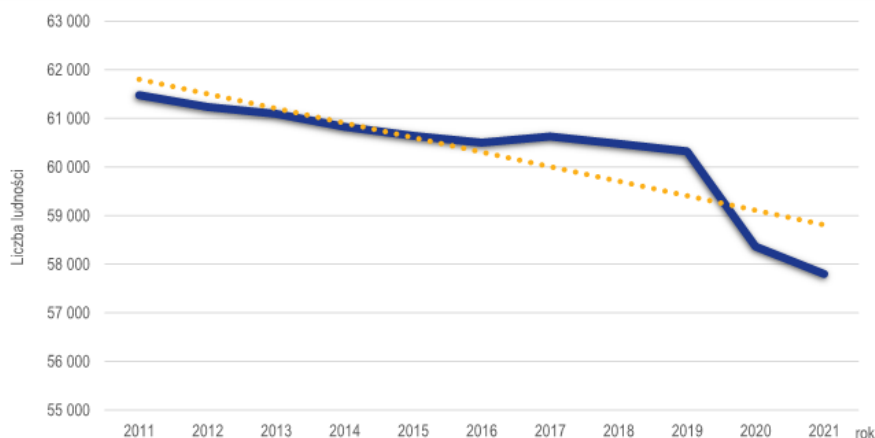
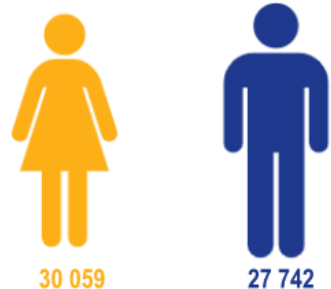


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

2.2. Demografia

Liczba ludności i gęstość zaludnienia³

Cechy demograficzne mieszkańców zamieszkujących obszar Miasta Mielec są jednym z istotnych czynników wpływających na potrzeby transportowe. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 31 grudnia 2021 r. łączna liczba mieszkańców Miasta wynosiła 57 801 osób. W porównaniu z rokiem 2011 liczba ta zmalała o 3 678 osób, czyli o 5,98%. Gęstość zaludnienia Miasta Mielec w 2021 roku wynosiła 1 233 mieszkańców na km².



Wykres 1 Zmiany w liczbie ludności Gminy Miejskiej Mielec w latach 2001-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Spadek liczby mieszkańców Miasta Mielec następuje przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców gmin ościennych. Tendencja do wyludniania się miast na rzecz

terenów podmiejskich jest obecnie powszechnie obserwowana. Skalę tego zjawiska przedstawia poniższa tabela i wykres.

³ GUS. Stan na 31.12.2021 r.

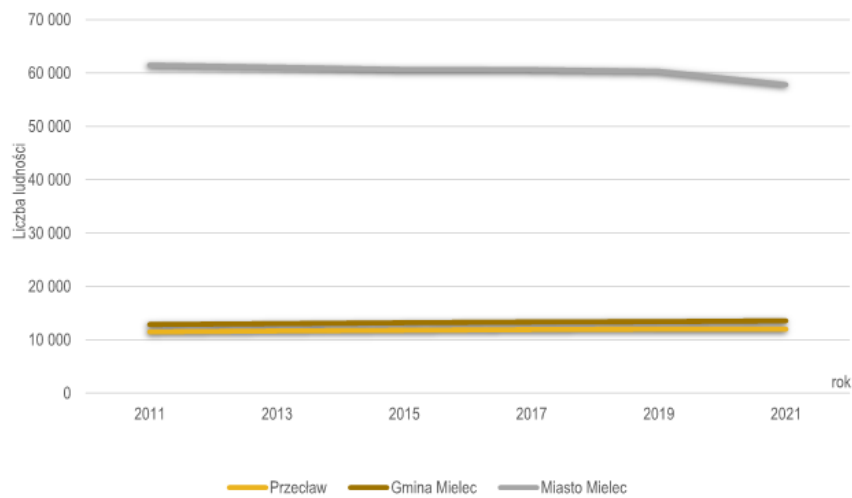
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Tabela 1 Liczba mieszkańców Miasta Mielec i gmin, które zawarły porozumienie w latach 2011-2021

Rok	Miasto Mielec	gmina Mielec	gmina Przecław	suma liczby ludności gmin, które zawarły porozumienie	razem
2011	61 479	12 859	11 474	24 333	85 812
2013	61 096	13 007	11 669	24 676	85 772
2015	60 644	13 179	11 792	24 971	85 615
2017	60 628	13 317	11 898	25 215	85 843
2019	60 323	13 389	12 003	25 392	85 715
2021	57 801	13 551	11 996	25 547	83 348

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 2 Liczba mieszkańców Miasta Mielec i gmin, które zawarły porozumienie w latach 2011-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Struktura wiekowa i funkcjonalna ludności

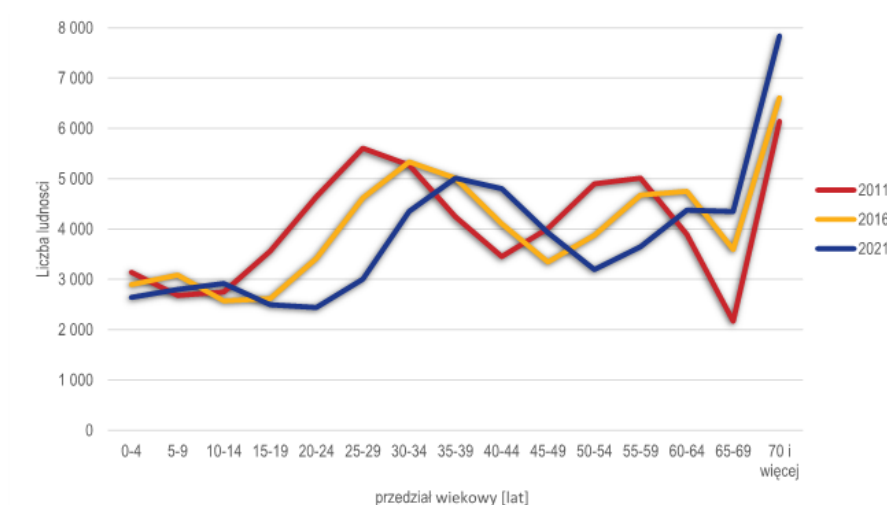
Tabela 2 Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2011, 2016 i 2021

Przedział wiekowy	2011	2016	2021
0-4	3 142	2 893	2 640
5-9	2 681	3 087	2 799
10-14	2 750	2 572	2 920
15-19	3 565	2 620	2 495
20-24	4 646	3 416	2 441
25-29	5 607	4 615	3 006
30-34	5 270	5 335	4 355
35-39	4 243	5 012	5 012
40-44	3 452	4 104	4 804
45-49	4 013	3 345	3 924
50-54	4 897	3 875	3 197
55-59	5 011	4 677	3 649
60-64	3 891	4 748	4 374
65-69	2 170	3 596	4 347
70 i więcej	6 141	6 609	7 838

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dane w powyższej tabeli obrazują starzenie się społeczeństwa. Liczba mieszkańców Mielca w wieku powyżej 70 roku życia od 2016 roku wzrasta rocznie

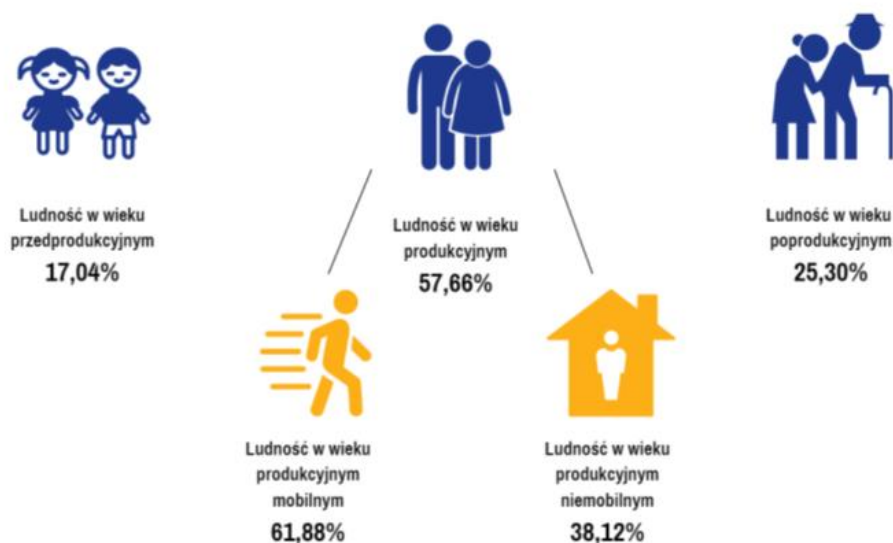
średnio o ponad 200 osób. Poniższy wykres przedstawia proces starzenia się społeczeństwa Mielca.



Wykres 1 Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2011, 2016 i 2021

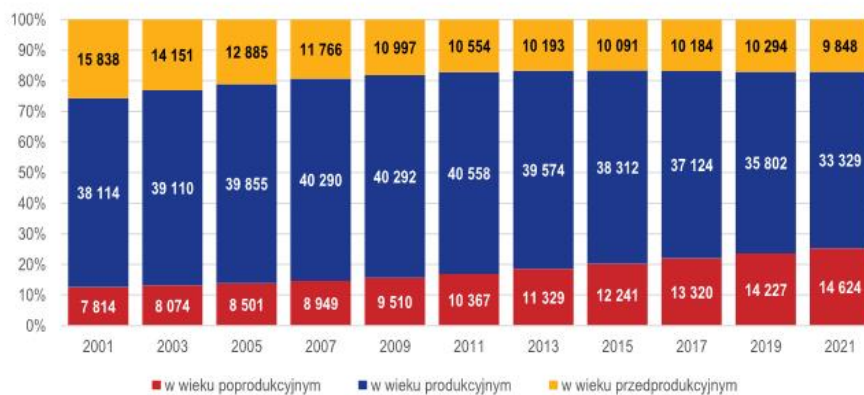
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu miejskiego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Gminy wykazuje zdecydowaną

dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2021 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 17,04% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 57,66%, zaś w wieku poprodukcyjnym 25,30%⁴.



Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Miejskiej Mieleć w latach 2001-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

⁴ GUS. Stan na 31.12.2021 r.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

W ostatnich latach odnotowywany jest przyrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, przy rocznym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu miejskiego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe w godzinach szczytu (przejazdy obligatoryjne), a wpłynie na wzrost zapotrzebowania na przewozy fakultatywne. Tendencje

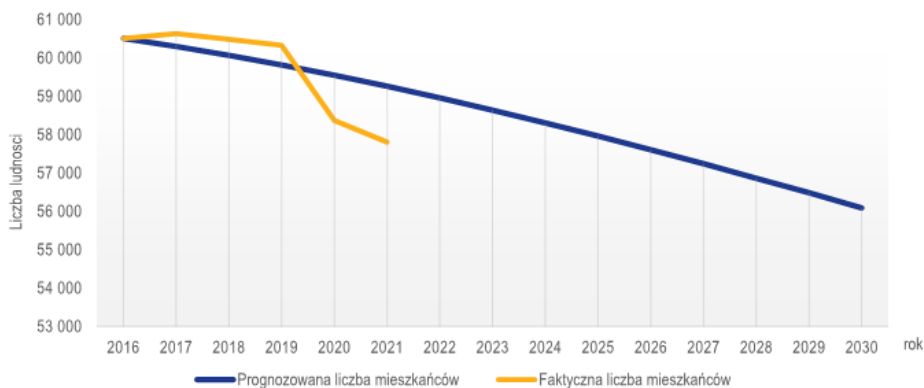
te wskazują na potrzebę zmian w układzie komunikacyjnym Miasta i w ofercie przewozowej, w szczególności w zakresie tras i częstotliwości kursowania.

Zauważyć jednak należy, iż struktura wiekowa ludności zamieszkującej Mielec nie odbiega od ogólnej tendencji demograficznej związanej ze „starzeniem się” społeczeństwa województwa i kraju, co wpływa na zmiany w potrzebach transportowych mieszkańców

Prognozy liczby ludności

Przygotowana przez GUS *Prognoza ludności dla gmin na lata 2017 - 2030* wskazuje na kontynuację zjawiska zmniejszania się liczby ludności na obszarze Gminy Miejskiej Mielec. Do 2019 r. faktyczna sytuacja demograficzna Gminy przedstawiała się lepiej niż zakładała to *Prognoza ludności dla gmin na lata 2017 – 2030*. Jednakże od 2020 r. rzeczywista liczba

mieszkańców spada w szybszym tempie niż zakładała to Prognoza i w roku 2021 Gminę zamieszkiwała liczba osób na przewidywanym poziomie z 2025 r. Jest to sytuacja mocno niepokojąca zarówno dla transportu publicznego jak i dla potencjału społecznego i rozwojowego całej Gminy Miejskiej Mielec.



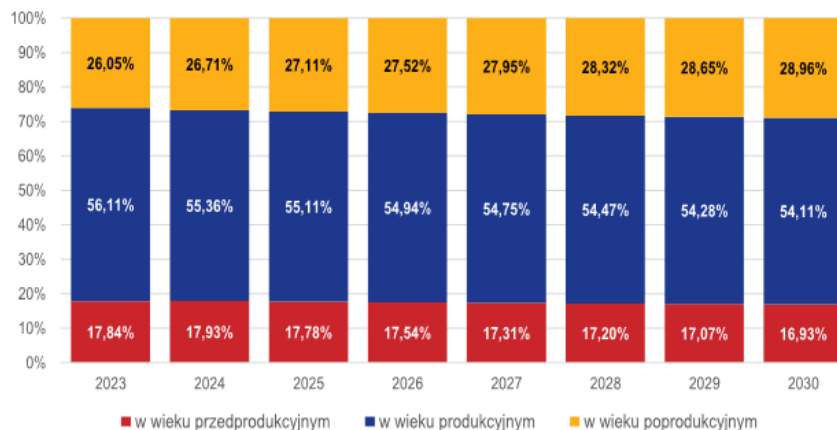
Wykres 3 Zestawienie prognozowanej liczby ludności wg Prognozy GUS ludności dla gmin na lata 2017-2030 z rzeczywistą liczbą ludności

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przywołana wyżej Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030 przewiduje, iż w Gminie Miejskiej Mielec liczba osób w wieku przedprodukcyjnym w 2030 r. będzie stanowiła 16,93 % ogółu ludności, natomiast osoby w najstarszej grupie wiekowej będą stanowiły 28,96% wszystkich mieszkańców Gminy. Małeć będzie również procentowy udział mieszkańców w wieku produkcyjnym.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców gmin objętych Planem transportowym, należy liczyć się ze zmniejszeniem do 2030 r. liczby pasażerów nabywających w komunikacji Miejskiej bilety normalne (pełnopłatne), z jednoczesnym znaczącym zwiększeniem się liczby osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



Wykres 4 Prognozowana struktura ludności w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2023-2030

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS, 2017 r.

Prognozuje się, iż liczba urodzeń będzie z roku na rok maleć przy wzroście liczby zgonów, co będzie skutkowało co raz bardziej spadającym przyrostem naturalnym. Saldo migracji wewnętrznych przez najbliższe lata będzie

utrzymywało się w dalszym ciągu na ujemnym poziomie, przeciwnie do salda migracji zewnętrznych (zagranicznych).

Tabela 3 Prognoza ruchu naturalnego i wędrówkowego

Rok	Urodzenia	Zgony	Przyrost naturalny	Napływ wewnętrzny	Odpływ wewnętrzny	Saldo wewnętrzne	Imigracje zagraniczne	Emigracje zagraniczne
2023	473	616	-143	296	521	-225	84	56
2024	451	616	-165	296	513	-217	87	56
2025	430	610	-180	295	506	-211	89	56
2026	410	613	-203	291	498	-207	94	56
2027	394	612	-218	285	493	-208	98	56
2028	382	616	-234	281	485	-204	101	56
2029	370	611	-241	279	479	-200	102	56
2030	360	622	-262	275	473	-198	106	56

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS, 2017 r.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Ruch naturalny i wędrownikowy

Na terenie Gminy Miejskiej Mielec dostrzega się stale malejący przyrost naturalny. W przypadku salda migracji wewnętrznych (krajowych) dostrzegalna jest negatywna tendencja charakteryzująca się sumarycznym odpływem

mieszkańców z Gminy, jednakże saldo migracji zewnętrznych (zagranicznych) utrzymuje się na dodatnim poziomie.

Tabela 4 Ruch naturalny i wędrownikowy na obszarze Gminy Miejskiej Mielec w latach 2016-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
urodzenia żywe	572	567	593	502	474
zgony	518	546	569	590	774
przyrost naturalny	54	21	24	-88	-300
zameldowania w ruchu wewnętrznym	337	414	430	324	337
wymeldowania w ruchu wewnętrznym	599	642	693	552	675
saldo migracji wewnętrznych	-222	-228	-263	-228	-338
zameldowania z zagranicy	47	42	47	20	35
wymeldowania za granicę	23	31	17	9	7
saldo migracji zagranicznych	24	11	30	11	28

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Podsumowanie

Sytuacja demograficzna Gminy Miejskiej Mielec oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego. Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

- ❖ liczbę mieszkańców Gminy,
- ❖ strukturę wiekową mieszkańców Gminy,
- ❖ wielkość i kierunki migracji ludności.

Jak wskazują przywołane w powyższym rozdziale prognozy liczby ludności, stan zaludnienia Gminy będzie stale malał, szczególną uwagę należy zwrócić na

prognozowany proces „starzenia się” społeczeństwa. Takie zjawisko może spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim. Istotna z punktu widzenia planowania sieci publicznego transportu zbiorowego jest także gęstość zaludnienia i rozmieszczenie mieszkańców na terenie objętym Planem, a jak wskazują dane i prognozy liczba mieszkańców będzie się zmniejszała.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



2.3. Gospodarka

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obligatoryjne. Z tego też powodu **zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.**

Na koniec 2021 r. liczba bezrobotnych w Gminie Miejskiej Mielec wyniosła 1 362 osoby, co stanowiło 4,1% udziału w liczbie ludności w wieku produkcyjnym. Jest to znacznie mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla województwa podkarpackiego oraz mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski.

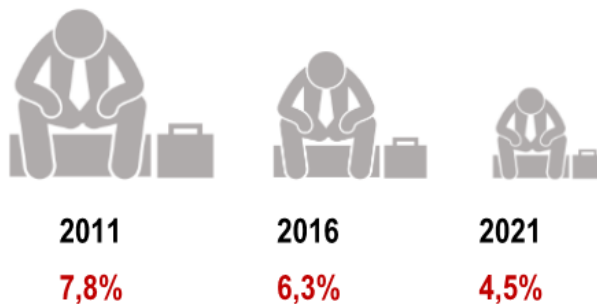
Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Mielca 1 289 osób wyjeżdża do pracy do innych miast, a 6 606 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi +5 317.

27,9% aktywnych zawodowo mieszkańców Mielca pracuje w sektorze rolniczym, 42,5% w przemyśle i budownictwie, a 11,4% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja) oraz 1,0% pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości)⁵.

Tabela 5 Zmiana bezrobocia rejestrowanego na terenie Gminy Miejskiej Mielec w latach 2011-2021.

rok	2011	2013	2015	2017	2019	2021
Liczba zarejestrowanych bezrobotnych	4 033	3 306	3 116	1 601	1 297	1 362

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 3 Szacunkowa stopa bezrobocia rejestrowanego w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2011-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych <https://www.polskawliczbach.pl/Mielec>.

⁵ <https://www.polskawliczbach.pl/Mielec>.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

2.4. Potencjał przyrodniczy. Wpływ transportu na środowisko

Spośród form ochrony przyrody na terenie Gminy Miejskiej Mielec wyróżnić można 17 pomników przyrody:

- ❖ 2 Dęby szypułkowe przy ul. Sienkiewicza,
- ❖ Lipa drobnolistna Plac przy Bazylice Świętego Mateusza,
- ❖ Jesion wyniosły przy ul. Rudnik,
- ❖ Klon srebrzysty Park Oborskich,
- ❖ Klon jawor Park Oborskich,
- ❖ Lipa szerokolistna przy ul. Kolejowej,
- ❖ Topola biała Błonia Rzochowskie,
- ❖ Dąb szypułkowy Pas drogowy ulicy Jędrusiów,
- ❖ Jesion wyniosły przy ul. Żwirki i Wigury teren „Sokół”,
- ❖ Bluszcz pospolity przy ul. Żeromskiego,
- ❖ Grupa drzew w Parku podworskim w Wojsławiu,
- ❖ Dąb szypułkowy przy ul. Sękowskiego,
- ❖ Dąb szypułkowy przy ul. Jędrusiów,
- ❖ 2 Dęby szypułkowe przy ul. Cyranowskiej,
- ❖ Lipa szerokolistna przy ul. Zamoyskiego.

Na terenie Gminy Miejskiej Mielec występują również inne formy ochrony przyrody takie jak:

- ❖ Mielecko – Kolbuszowsko - Głogowski Obszar Chronionego Krajobrazu o powierzchni 114 ha,
- ❖ Obszar Natura 2000 Dolna Wisłoka z Dopływami o powierzchni 27 ha,
- ❖ Obszar Natura 2000 Puszcza Sandomierska o powierzchni 30 ha.

Powierzchnia gruntów leśnych na terenie Gminy Miejskiej Mielec w 2021 r. wynosiła 649,8 ha, co daje lesistość na poziomie 13,5%, przy czym średnia lesistość województwa podkarpackiego wynosi 38,3%, a średnia krajowa wynosi 29,6 %.

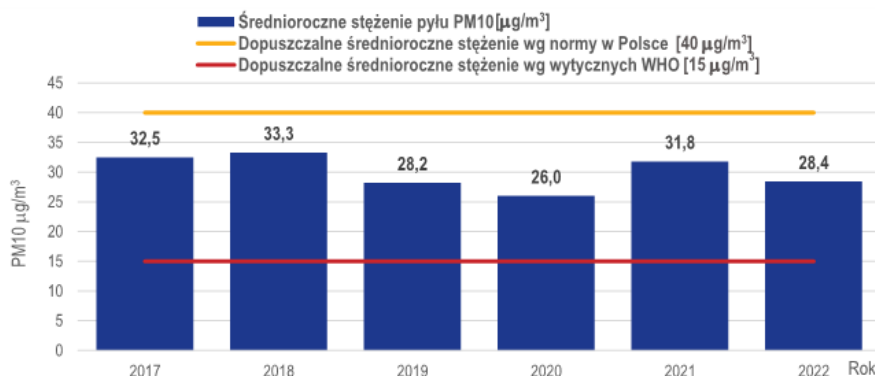
Pomiary jakości powietrza realizowane są w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, na 2 stacjach pomiarowych będące we własności GIOŚ.:

- ❖ przy ul. **Biernackiego**. Pomiary odbywają się w sposób ciągły, automatyczny. Obecnie na stacji badane są następujące zanieczyszczenia tła Miejskiej: pył zawieszony PM10 i PM2,5, benzen, ozon, tlenek azotu, dwutlenek azotu i dwutlenek siarki,
- ❖ przy ul. **Pogodnej 2**. Pomiary odbywają się w sposób manualny. Obecnie na stacji badane są następujące zanieczyszczenia przemysłowe: pył zawieszony PM10, benzen, formaldehyd, benzo(a)piren w PM10, arsen w PM10, kadm w PM10, nikiel w PM10 oraz ołów w PM10.

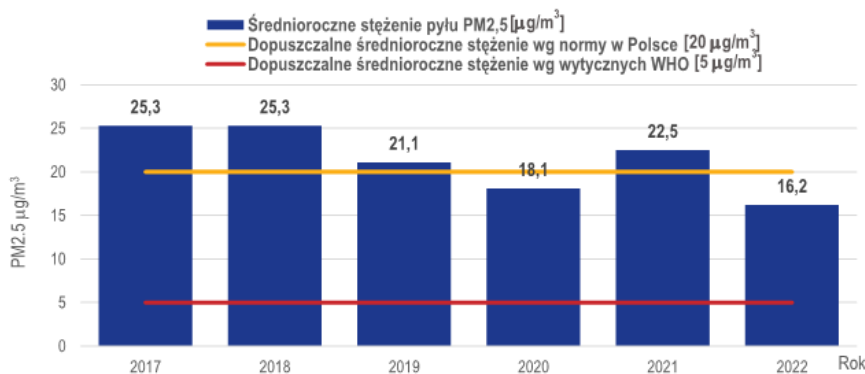
Dodatkowo na terenie Gminy funkcjonuje Mielecka Mobilna Stacja Badawcza zakupiono w ramach Mieleckiego Budżetu Obywatelskiego, której dane pomiarowe dotyczące warunków meteo, poziomu natężenia hałasu, pyłów (PM1, PM 2,5, PM 10) oraz zanieczyszczeń chemicznych są na bieżąco udostępniane za pośrednictwem strony internetowej <https://stacja.powietrzemieleckie.pl/>. Na terenie Miasta zlokalizowany jest również system 12 pyłomierzy prywatnej instytucji badawczej – Airly, który w trybie ciągłym dokonuje pomiarów pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5. Dzięki temu, że udostępniają one dane o jakości powietrza na żywo, poprzez stronę internetową czy aplikację, mieszkańcy mogą w dowolnej chwili sprawdzić rzeczywistą jakość powietrza w wybranej części Miasta.

Normy jakości powietrza, a w szczególności pyłu PM 2.5 w Gminie Miejskiej Mielec są często przekraczane, zwłaszcza biorąc pod uwagę wytyczne WHO. Oddychanie złym powietrzem zwiększa ryzyko występowania wielu chorób i negatywnie wpływa na stan organizmu człowieka.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Wykres 5 Stężenia pyłu PM10 w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2017-2022 na stacji pomiarowej przy ul. Biernackiego
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pomiarowych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.



Wykres 6 Stężenia pyłu PM2,5 w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2017-2022 na stacji pomiarowej przy ul. Biernackiego
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pomiarowych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Negatywne oddziaływanie na środowisko szczególnie odczuwalne jest w pobliżu dróg charakteryzujących się znacznym natężeniem ruchu kołowego. Głównymi zanieczyszczeniami emitowanymi w związku z ruchem samochodowym są: tlenek i dwutlenek węgla, węglowodory, tlenki azotu, pyły zawierające metale ciężkie, pyły ze ścierania się nawierzchni dróg i opon samochodowych. Duże znaczenie ma również tzw. emisja wtórna z powierzchni dróg, która zależy w dużej mierze od warunków meteorologicznych. Komunikacja jest również źródłem emisji benzeny, benzo(a)pirenu oraz innych związków organicznych. Na wielkość tych zanieczyszczeń wpływa stan techniczny samochodów,

stopień zużycia substancji katalitycznych oraz jakość stosowanych paliw. W 2020 r. na 1000 mieszkańców powiatu mieleckiego przypadało 564,5 zarejestrowanych samochodów osobowych, co stanowi wynik większy niż w wielu miastach Europy Zachodniej. Najbardziej uciążliwe są pojazdy z silnikami diesla, odpowiadają one za znaczną część całkowitej emisji pyłu zawieszonego, a także za pewną część emisji WWA. Pozytywną zmianą jest trend zmierzający w kierunku zwiększania udziału pojazdów o napędzie hybrydowych i elektrycznym zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym. Jednocześnie na terenie gminy nieustannie poprawiany jest stan istniejącej infrastruktury drogowej.



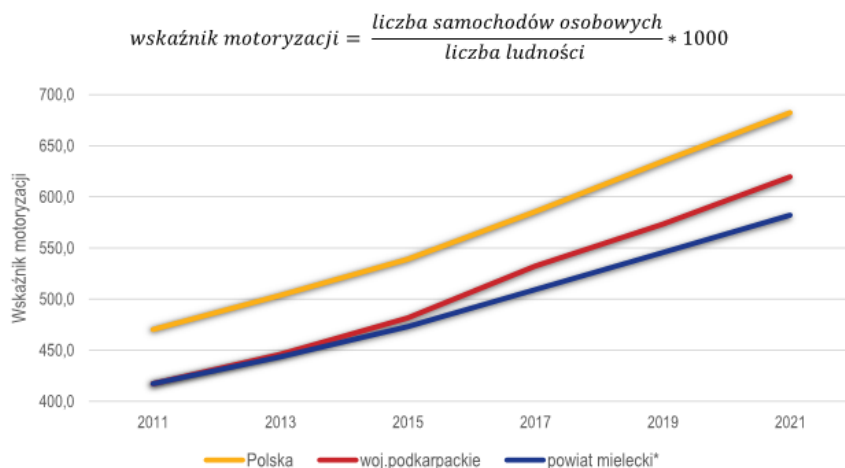
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

3. ANALIZA PODSTAWOWEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

3.1. Transport samochodowy

Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Gminie, aby uwzględnić postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego. Na poniższym wykresie przedstawione zostały zmiany wartości wskaźnika motoryzacji w Polsce, w województwie opolskim i powiecie mieleckim (ze względu na brak opublikowanych danych dla Gminy Miejskiej Mielec). Należy zauważyć, że w ostatniej dekadzie wyraźnie wzrosła liczba samochodów poruszających się po drogach powiatu, przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców. W powiecie mieleckim wskaźnik motoryzacji wzrósł od 2011 roku o 39,5%. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że na terenie powiatu mieleckiego rokrocznie przybywa samochodów

osobowych, co może świadczyć o utrzymującej się długofalowej zmianie preferencji, wybranego przez mieszkańców środka transportu, jednakże wraz ze wzrostem liczby pojazdów samochodowych maleje przepustowość dróg miejskich, co przekłada się na wydłużenie czasu oraz komfortu podróżowania komunikacją indywidualną. Brak działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców, nie tylko Gminy Miejskiej Mielec, ale i pozostałych gmin powiatu, będzie prowadził do dalszego pogorszenia sytuacji drogowej zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym. Istotnym jest zatem dążenie do zmiany preferencji komunikacyjnych mieszkańców poprzez podejmowania działań, które doprowadzą do ograniczenia wykorzystania samochodu do codziennych podróży i zagwarantują popularność komunikacji miejskiej, jej priorytetyzację w ruchu drogowym oraz konkurencyjność wobec komunikacji samochodowej.



*Brak opublikowanych danych dla Gminy Miejskiej Mielec.

Wykres 7 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie podkarpackim oraz powiecie mieleckim w latach 2011-2021
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**3.2. Układ drogowy**

Na obszarze województwa podkarpackiego krzyżują się trasy zarówno o znaczeniu krajowym, jak i międzynarodowym, w tym autostrada A4, która przebiega w odległości 20 km od Mielca. Układ komunikacyjny Mielca jest dość rozbudowany o znaczeniu przede wszystkim lokalnym i regionalnym, jednakże nie jest wystarczający. Pomimo bliskości Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz dużych ośrodków gospodarczych, które powodują, że drogi wojewódzkie przechodzące przez Miasto charakteryzują się wysokim dobowym obciążeniem ruchu, przez Mielec nie przebiega żadna droga krajowa ani droga szybkiego ruchu.

Układ drogowy Miasta Mielec składa się z:

- ❖ dróg wojewódzkich,
- ❖ dróg powiatowych,
- ❖ dróg gminnych,
- ❖ dróg wewnętrznych.

Sieć dróg powiatowych w mieście ma długości 23,7 km, zarządza nimi Powiatowy Zarząd Dróg. Drogi gminne, które stanowią sieć o łącznej długości 131,0 km, są zarządzane przez Urząd Miejski w Mielcu. Łącznie, na sieć drogową Miasta Mielec, składa się 194,5 km dróg.

Sieć dróg powiatowych tworzą drogi powiatowe m.in. wzdłuż ulic: al. Kwiatkowskiego, al. Niepodległości, ul. Dębicka, ul. Kilińskiego, ul. Partyzantów, ul. Rzochowska, ul. Sienkiewicza, ul. Witosza, ul. Wojska Polskiego, ul. Wojsławska.

Sieć dróg wojewódzkich tworzy:

- ❖ droga wojewódzka nr 875 relacji Mielec - Kolbuszowa – Leżajsk,
- ❖ droga wojewódzka nr 985 relacji Dębica - Mielec – Tarnobrzeg,

- ❖ droga wojewódzka nr 984 relacji Mielec - Radomyśl Wielki – Lisia Góra,

W 2015 roku w wyniku zakończenia budowy wschodniej obwodnicy Mielca zmienił się przebieg drogi wojewódzkiej nr 985, ponieważ obwodnica Mielca stała się częścią tej drogi, a 17 km odcinek dawnej części drogi wojewódzkiej od ronda na osiedlu Rzochów w Mielcu do węzła w Tuszowie Narodowym stał się drogą powiatową. Pod koniec 2022 r. zmienił się również przebieg drogi wojewódzkiej nr 984, poprzez otwarcie 7 km odcinka północnej obwodnicy Mielca. Obwodnica ta umożliwiła przede wszystkim lepsze skomunikowanie Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Mielcu. Dzięki realizacji tej inwestycji powstał drugi na terenie Mielca most na rzece Wisłoce. W 2023 r. przy współpracy z PKP PLK wybudowano i oddano do użytku wiadukt nad linią kolejową nr 25 i ulicą Sienkiewicza, co pozwoliło połączyć północno-zachodnią obwodnicę ze wschodnią obwodnicą Miasta, dzięki czemu powstał spójny układ drogowy wokół Mielca.

W ostatnich latach na terenie Gminy Miejskiej Mielec poza ww. powstały m.in. takie inwestycje drogowe jak:

- ❖ modernizacja ul. Dąbrówki wraz z utworzeniem nowych miejsc parkingowych,
- ❖ powstanie nowych miejsc parkingowych przy ul. Warnerczyka,
- ❖ modernizacja ul. Osiedlowej,
- ❖ modernizacja ul. Grabiowej,
- ❖ remont ul. Szalay-Groele będącej łącznikiem między ul. Kilińskiego a Legionów,

Powyższe inwestycje pozwalają na usprawnienie ruchu tranzytowego i komunikacji w Mieście oraz zwiększą atrakcyjność inwestycyjną Mielca.

3.3. Prowadzone i planowane inwestycje drogowe

Kolejnym etapem północno - zachodniej obwodnicy Mielca będzie budowa drogi wojewódzkiej ułatwiającej dojazd do Specjalnej Strefy Ekonomicznej i mieleckiego lotniska. Od wybudowanego wiaduktu nad linią kolejową nr 25 i ulicą Sienkiewicza obecnie rozbudowywana jest sieć dróg na południe na osiedlu Cyranka o łącznej

długości 1,9 km, która pozwoli na skomunikowanie osiedla z centrum Miasta. W ramach powstania nowego układu drogowego planowana jest również budowa drogi gminnej w obrębie ul. Orlej i Kosmonautów oraz przebudowy ulic: Wanatowicza, Orlej i Sokola (wraz z budową ronda), planowane jest także wybudowanie



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

zupelnie nowej drogi w południowej części osiedla Cyranka łączącej al. Kwiatkowskiego z ul. Padykuły.

Obecnie trwa również przebudowa drogi gminnej nr 103692 R – ul. Szafera w Mielcu wraz z budową skrzyżowania typu „małe rondo” na skrzyżowaniu z ul. Raciborskiego. Inwestycja obejmuje modernizację chodników i ścieżki rowerowej, nawierzchnię jezdni oraz oświetlenie.

Do realizacji w 2023 r. oraz najbliższych latach przewidziano również modernizację ul. Kosynierów, ul. Spacerowej, ul. Skargi, ul. Narutowicza, ul. Naruszewicza, ul. Kasprzaka, ul. Makuszyńskiego, ul. Targowej, dalszy ciąg modernizacji ul. Warneńczyka

(II etap), przebudowę skrzyżowania ul. Wolności i Kazimierza Wielkiego. Planowana jest również rozbudowa układu drogowego osiedla Smoczka poprzez nowe połączenie drogowe: ul. Wojsławskiej z ul. Korczaka, ul. Szarych Szeregów z ul. Witosa, ul. Szarych Szeregów z ul. Korczaka, przebudowę ul. Szarych Szeregów. Nowe inwestycje drogowe planowane są również w rejonie osiedla Rzochów poprzez połączenie ul. Podleśnej z ul. Jagodową oraz ul. Jagodowej z ul. Kolejową. Planowane do opracowania są także projekty dróg od ul. Kilińskiego do ul. Teligi, od ul. Wolności do Królowej Jadwigi, od przedłużenia ul. Powstańców Warszawy do Majowej oraz modernizacji ul. Kocjana i ul. Tańskiego.

3.4. Transport rowerowy i pieszy

W ramach zrównoważonego rozwoju transportu, dąży się również do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez ciągłą rozbudowę infrastruktury pod wykorzystanie alternatywnych środków transportu indywidualnego, np. rowerów. Mielec w porównaniu do podobnej wielkości ośrodków miejskich w województwie podkarpackim wyróżnia się stosunkowo rozbudowaną siecią ścieżek rowerowych. Niemal przy każdej inwestycji związanej z modernizacją lub budową nowych ulic, uwzględniana jest infrastruktura rowerowa. Dąży się, aby rower w Mielcu nie był tylko formą rekreacji, ale również służył jako powszechnie wykorzystywany transport w codziennych obowiązkowych podróżach mieszkańców. Właśnie dlatego władze Mielca starają się co roku powiększać sieć dróg rowerowych, a także polepszać ich

jakość i stan techniczny. Również opinie mieszkańców wskazują, że Miasto powinno kontynuować politykę rozbudowy systemu ścieżek rowerowych, umożliwiając tym samym bezpieczne poruszanie się rowerem po Mieście.

Na ulicach Miasta od września 2022 r. funkcjonuje również system hulajnóg elektrycznych organizowany przez prywatną firmę Quick.

Obecnie trwa modernizacja ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy ul. Wolności i ul. Gałczyńskiego - wraz z budową oświetlenia. Na poniższym rysunku przedstawiona została obecna sieć rowerowa na terenie Gminy Miejskiej Mielec oraz planowane do realizacji odcinki tras rowerowych.

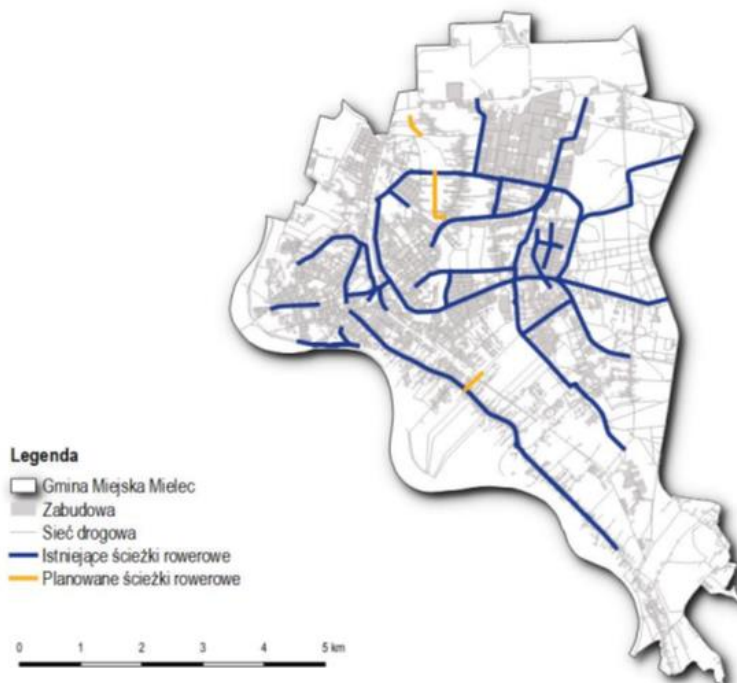
2011

2021



Rysunek 4 Długość dróg rowerowych w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2011-2021
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Rysunek 5 Sieć dróg rowerowych w Gminie Miejskiej Mielec stan na 2023 r.

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Miejską Mielec.

Tabela 6 Wykaz głównych dróg rowerowych w Gminie Miejskiej Mielec stan na 2023 r.

Przebieg drogi	Długość [m]
ul. Metalowców	684
ciąg pieszo-rowerowy ul. Szafera-ul. Drużbacka	680
od ul. Partyzantów w kierunku obwodnicy	3267
ul. Jagiellończyka	2371
al. Jana Pawła II	642
ul. Szafera	1016
ul. Sportowa	401
ul. Padykuły	1750
ciąg pieszo-rowerowy ul. Dąbrówki – ul. Gajowa	250
ul. Żeromskiego	556
al. Ducha Świętego	985
ul. Drzewieckiego	535
ul. Głowackiego	250
ul. Królowej Jadwigi	2613
ul. Niepodległości – ul. Obrońców Pokoju	470
ul. Kazimierza Wielkiego	600



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

ul. Długa – ul. Okrężna	780
ul. Przemysłowa	1390
ciąg na koronie wału	962
ul. Towarowa	637
ul. Rzeczna	322
ul. Strefowa	1236
ul. Powstańców Warszawy	3729
ul. Wyszyńskiego	947

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Miejską Mielec.

3.5. Transport kolejowy

Miasto Mielec leży na linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica. We wrześniu 2017 roku spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiła przetarg na wykonanie robót budowlanych na linii kolejowej na odcinku Mielec – Dębica w ramach projektu pod nazwą „Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica”. Po wieloletniej przerwie wznowiono połączenia kolejowe, najpierw pod koniec 2021 r. na odcinku Dębica – Mielec, a następnie w listopadzie 2022 r. na odcinku z Mielca do Padwi. Przejazd na trasie z Mielca do Padwi zajmuje ok. 17 minut, z Dębicy około 50 minut. Z myślą o pieszych, w rejonie stacji Mielec, budowane jest nowe przejście podziemne w ciągu ulic Drzewieckiego – Skargi łączące osiedla znajdujące się po obu stronach stacji kolejowej. Podczas rewitalizacji wymieniono tory i rozjazdy oraz przebudowano przejazdy kolejowo-drogowe. Rewitalizacja obejmowała także w pewnym zakresie stację kolejową w Mielcu. Pojawiły się tablice informacyjne i czytelne oznakowanie oraz udogodnienia dla osób z problemami ruchowymi, a także dla niewidzących i niedowidzących. W Mielcu przy ul. Sienkiewicza w 2023 r. powstał również wiadukt drogowy nad torami, który zastąpił dwa skrzyżowania w poziomie torów.

Prowadzone inwestycje kolejowe zwiększają dostępność komunikacyjną mieszkańców Mielca oraz możliwości rozwojowe Miasta. Umożliwiają również rozwój przewozu towarów oraz zapewniają lepsze połączenia podkarpackich stref ekonomicznych z innymi regionami.

Niestety mimo modernizacji ze stacji kolejowej w Mielcu obecnie nie odjeżdżają pociągi o połączeniach dalekobieżnych. W kolejnych latach oferta będzie rozwijana do docelowych czterech par pociągów dalekobieżnych na dobę. Istotnym ograniczeniem w rozwoju połączeń dalekobieżnych jest brak zelektryfikowania linii kolejowej, co wymusza stosowanie taboru hybrydowego lub spalinowego. W związku z czym kolej w Mielcu ma znaczenie jedynie regionalne. Jednakże władze będą dążyć do elektryfikacji linii kolejowej nr 25 przebiegającej przez Mielec. Obecnie z dworca kolejowego w Mielcu odjeżdża kilka pociągów w dzień roboczy, jedna para pociągów w niedzielę, a w sobotę nie odjeżdża żaden pociąg. Przewozy te obsługuje przewoźnik regionalny POLREGIO.

Dworzec kolejowy PKP znajduje się w Mielcu przy ulicy Głowackiego 8. Obecnie trwa budowa przystanku Mielec Południowy przy ul. Inwestorów na trasie linii kolejowej nr 25 Dębica - Padew Narodowa. Mają z niego korzystać głównie pracownicy ze zlokalizowanej niemalże przy samych torach strefy ekonomicznej. Peron będzie miał 100 metrów długości. Powstaną między innymi: wysoki peron, ułatwiający podróżnym wsiadanie do pociągów, wiaty, ławki i tablice informacyjne. Obiekt będzie również dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zgodnie z planami pierwszy pociąg zatrzyma się tutaj 12 listopada 2023 r. Na 2024 r. przewiduje się również rozpoczęcie budowy nowego dworca kolejowego.



Rysunek 6 Obecna trasa przejazdu pociągów odjeżdżających ze dworca kolejowego w Mielcu

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POLREGIO.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**3.6. Transport lotniczy**

W Mielcu znajduje się lotnisko cywilne użytku publicznego. Lotnisko położone jest w odległości 5 km od centrum Miasta Mielec na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Euro-Park” Mielec. Posiada drogę startową o nawierzchni asfaltowo-betonowej. Długość drogi startowej wynosi 2.498 m, a szerokość 45 m. Po północnej stronie głównej drogi startowej zlokalizowany jest dodatkowo trawiasty pas startowy przeznaczony głównie dla lotnictwa sportowego. Zarządzającym lotniskiem i właścicielem infrastruktury jest LOTNISKO MIELEC Sp. z o.o., a współnikami Spółki są Gmina

Miejska Mielec i Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o. w Mielcu. Na tym lotnisku nie są prowadzone planowe loty pasażerskie, aktualnie wykorzystywane jest do szkolenia pilotów, naprawy i przeglądów samolotów, w celach ratowniczo-sanitarnych, sportowych, turystycznych, biznesowych, pasażersko czarterowych dla samolotów o kodzie 4B, świadczenia usług agrolotniczych i lotów próbnych, a także doświadczalnych. Najbliższym lotniskiem oferującym rozkładowe połączenia jest Rzeszów Jasionka oddalony o około 55 km.

3.7. Przewoźnicy wykonujący przewozy komercyjne

Na terenie Gminy Miejskiej funkcjonują również poniżej przedstawieni przewoźnicy prywatni wykonujący obecnie **regularne** przewozy osobowe. Żaden z poniżej wymienionych przewoźników nie działa na podstawie zezwolenia wydanego przez Prezydenta Miasta Mielca – wszyscy realizują przewozy ponadgminne i posiadają zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Mieleckiego lub stosownego marszałka województwa:

- ❖ IMPET Witold Czaja, Czermin 61, 39-304 Czermin,
- ❖ MARCEL M. Chmielarski Sp. Komandytowa, Rzeszów, ul. Architektów 1b, 35-105 Rzeszów,
- ❖ ZIDMA TRANS Transport Osobowo Towarowy Zbigniew Wiącek, Ossala 25 A, 28-228 Osiek,
- ❖ SOFTY HANDEL USŁUGI TRANSPORT GRZEGORZ BARTNIK, ul. Jaworskiego 25/1, 20-834 Lublin,
- ❖ „MIS” Sp. z o.o. ul. Ks. Jerzego Popiełuszki 78 c, 38-400 Krosno,
- ❖ MARKPOL Transport Krajowy i Zagraniczny Marek Rzeźnik, ul. Cyranowska 129, 39-300 Mielec,
- ❖ „ADRIA” Usługi Transportowe Artur Olko ul. Mickiewicza 65 39-400 Tamobrzeg,
- ❖ Usługi Transportowe Przewóz Osób i Ładunków Bujak Sławomir, Trzęsówka 12, 36-106 Trzęsówka,
- ❖ „Dwa Brzegi” Samorządowa Sp. z o.o. ul. Wenecka 10, 39-320 Przecław,
- ❖ „EW-EL-TOUR” Biuro Pośrednictwa Wizowego Turystyki i Reklamy, Al. Niepodległości 12 lok.29, 39-300 Mielec,

- ❖ „GOLDEN TRANS” Grzegorz Moryl Mariusz Grabiec s. c. ul. Cyranowska 137, 39-300 Mielec,
- ❖ NEOBUS POLSKA Paweł Czurczak, Marcin Czurczak Spółka Jawna Niebylec 163, 38-114 Niebylec,
- ❖ Transport Osobowy Wolak Marian Dulcza Wielka, ul. Ks. Kalinowskiego 121, 39-312 Żarówka,
- ❖ Firma Produkcyjno - Usługowo Handlowa Janusz Kapinos, Słupiec 328, 33-230 Szczucin,
- ❖ Firma Usługowo-Handlowa EMEX ul. Mickiewicza 42, 39-300 Mielec,
- ❖ FlixBus Polska Sp. z o.o. ul. Fabryczna 5, 00-446 Warszawa,
- ❖ Podkarpacki Express Przemysław Flis, 37-311 Wola Zarczycka 47a.

Powyżej przedstawieni przewoźnicy oferują autobusowe połączenia o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym m.in. do: Katowic, Lublina, Krakowa, Łodzi, Rzeszowa, Warszawy. Z dworca przesiadkowego przy ul. Jagiellończyka 7 wykonywane są również kursy nie będące przewozami klasyfikowanymi jako publiczny transport zbiorowy – są to m.in. kursy międzynarodowe realizowane przez dwie firmy: SINDBAD Sp. z o.o. ul. Działkowa 4, 45-144 Opole oraz GOLDEN TRANS.

Ponadto Prezydent Miasta Mielca wydał kilka zezwoleń na przewozy **regularne specjalne** realizowane tylko na terenie Gminy Miejskiej Mielec, w tej chwili funkcjonuje 8 takich zezwoleń: 3 dla MKS Sp. z o.o., 1 dla Firma Produkcyjno - Usługowo Handlowa Janusz Kapinos oraz



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Miełec

4 dla Usługi Transportowe „TRANS-BUS”, Kielków 116, 39-320 Przecław.

3.8. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym

Na koniec 2022 r. na terenie Gminy Miejskiej Miełec znajdowało się ok. 8 730 miejsc parkingowych na parkingach, których lokalizację przedstawiono w poniższej tabeli. Oprócz wskazanych parkingów w Miełcu funkcjonują również parkingi przy urzędach innych niż wymienione, przy blokach w zasobach spółdzielni mieszkaniowych, przy sklepach i centrach handlowych oraz parkingi przy firmach (głównie w Strefie Ekonomicznej). Obecnie na terenie Miasta nie funkcjonuje strefa płatnego parkowania, jednakże planowane jest wprowadzenie takiej strefy. Gmina nie

posiada obecnie planów na budowę nowych lub likwidację istniejących parkingów.

W Gminie Miejskiej Miełec występują duże braki w zakresie infrastruktury integrującej systemy komunikacji publicznej ze środkami komunikacji indywidualnej, w której skład wchodzi parkingi typu Park&Ride, Bike&Ride i Kiss&Ride. Obecnie na terenie Miasta znajduje się tylko jeden parking typu P&R zlokalizowany przy Dworcu Przesiadkowym przy ulicy Kazimierza Jagiellończyka 7.

Tabela 7 Wykaz parkingów (tylko miejsca wyznaczone do parkowania, bez miejsc zatrzymywania się pojazdów na jezdni poszczególnych ulic). Stan na 31.12.2022.

Lokalizacja	Ilość miejsc		
ul. Grunwaldzka	179	ul. Lelewela	88
ul. Kopernika	99	ul. Konopnickiej	60
ul. Skłodowskiej-Curie	85	ul. Asnyka	64
przy Placu AK	18	przy Urzędzie Miejskim	143
ul. Bajana	128	przy Urzędzie Skarbowym	50
ul. Staffa	118	przy MPB	57
ul. Biernackiego	134	ul. Wolności przy Hali Targowej	98
ul. Ducha Św. wraz z zatokami postojowymi	63	ul. Hala Targowa	179
ul. Obr. Pokoju	12	ul. Wyspiańskiego	27
ul. Kędziora	96	ul. -Wyszyńskiego	174
ul. Pułaskiego	61	Cmentarz Komunalny	263
ul. Kocjana (przy ulicy + wydzielony)	136	ul. Kołłątaja	41
ul. Jagiellończyka	158	ul. Żeromskiego przy II LO, SP3 i przy lasku obie strony	119
przy PKO ul. Jagiellończyka	25	ul. Kossaka	90
ul. Dworcowa – ul. Jagiellończyka	43	ul. Czarnieckiego	23
ul. Arczewskiego	61	ul. Warneńczyka wzdłuż bloku 9	75
ul. Kusocińskiego	248	ul. Warneńczyka 1-17	580
ul. Ossolińskich	50	ul. Trynatarska przy DPS	44
ul. Pisarka	87	ul. Drzewieckiego	81
ul. Marcinowskiego	117	przy SP nr 9 przy ul. Drzewieckiego	30
ul. Dworcowa	102	ul. Głowackiego	65
ul. Skargi	125	ul. Kościuszki	158
ul. Rzeczna	228	ul. Krótka	9
ul. Solskiego	181	ul. Szeroka	28
		ul. Sandomierska	40
		ul. Wąska	11

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



przy Zielonym Rynku	20
przy dworcu autobusowym	30
ul. Łukasiewicza	45
ul. Mickiewicza	32
ul. Warszawska	25
ul. Ogrodowa	52
ul. Sportowa (przy ulicy + obok placu targowego)	173
ul. Padykuły	105
Rynek	34
ul. Skłodowskiej i ul. Chopina	52
ul. Raciborskiego	26
ul. Chałubińskiego	110
ul. Godlewskiego	76
ul. Korczaka	81
ul. Łąkowa	58
ul. Dąbrówki	286
ul. Zygmunowska	129
ul. Rzochowska	100
ul. Szarych Szeregów	66
ul. Inwestorów	358
ul. Strefowa	152
ul. Jagiełły	14
przy Inkubatorze przy ul. Wojska Polskiego i ul. Przemysłowej	241
ul. Targowa	26
przy Dworcu Oborskich	22
ul. Piaskowa	110
ul. Chopina	84
przy bloku ul. Biernackiego 1	55
przy bloku ul. Chopina 1	39
przy bloku ul. Chopina 2	42
przy bloku ul. Chopina 6	14
przy bloku ul. Chopina 10	7
przy bloku ul. Chopina 12	12

przy bloku ul. Chopina 14	2
przy blokach ul. Biernackiego 11-15	37
przy blokach ul. Solńskiego 10	21
przy blokach ul. Solńskiego 12	21
przy blokach ul. Solńskiego 14	19
przy blokach ul. Solńskiego 16	22
ul. Kraszewskiego	32
przy AGH i Prokuraturze	36
ul. Fredry	12
przy bloku ul. Fredry 2	18
przy bloku ul. Wolności 29	37
przy bloku ul. Niepodległości 1-3	28
przy bloku ul. Niepodległości 5, ul. Kusocińskiego 1-3	50
przy bloku ul. Niepodległości 4-6	40
przy bloku ul. Niepodległości 8-10	22
ul. Sikorskiego	17
ul. Zapolskiej	9
przy bloku ul. Staffa 2	14
przy bloku ul. Staffa 4	21
ul. Kilińskiego	36
ul. Kochanowskiego	98
przy dworcu MKS ul. Jagiellończyka	62
ul. Przemysłowa (przed POD)	81
ul. Botaniczna (obok przedszkola i boiska)	21
przy bocznej ul. Dąbrówki	25
przy SP 12	10
parking przy Biernackiego 8	10
ul. Obrońców Westerplatte	22
ul. Gwoździńskiego	6
ul. Warneńczyka (przy rondzie)	42
ul. Kocjana	32
suma	8 730

Źródło: Dane przekazane przez Gminę Miejską Mielec.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ REALIZOWANE SĄ PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

4.1. Charakterystyka ilościowa i jakościowa

Gmina Miejska Mielec jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie, natomiast jego Operatorem jest Miejska Komunikacja Samochodowa Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Mielcu.

Spółka realizuje przewozy w komunikacji miejskiej na obszarze Miasta Mielca oraz gmin ościennych, które zawarły z Miastem porozumienia międzygminne. Według stanu na kwiecień 2023 r. są to gmina Mielec oraz gmina Przecław – sąsiadujące bezpośrednio z Mielcem. Gminy Tuszów Narodowy i Gawłuszowice były obsługiwane liniami komunikacji miejskiej do stycznia 2021 r., czyli do czasu uruchomienia obsługi tych gmin powiatowymi przewozami pasażerskimi z dofinansowaniem z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W następstwie czego linie 46 i 48 zostały skrócone do granic gminy Mielec.

Nadto w 2022 r. w związku z trudną sytuacją finansową Miasta podjęto decyzję o wdrożeniu wariantu oszczędnościowego i ograniczono w związku z tym w 2023 r. wielkość realizowanej pracy eksploatacyjnej w komunikacji miejskiej, względem roku ubiegłego.

Obecną sieć połączeń mieleckiej komunikacji miejskiej tworzy **30 linii** oznaczonych numerami: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 11S, 12S, 13S, 14S, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 36, 41, 43, 44, 44A, 45, 46 i 48.

Wszystkie linie funkcjonują całorocznie i są połączeniami miejskimi. Gminę Przecław, gdzie obowiązuje 1 strefa opłat, obsługują linie nr 5 i 25 (dojazd tylko do miejscowości Rzemień). W gminie Mielec, gdzie obowiązuje taka sama strefa opłat jak w mieście Mielec. Teren gminy Mielec obsługują linie: 41, 43, 44, 44A, 45, 46 i 48. Pozostałe linie komunikacyjne obsługują tylko Gminę Miejską Mielec.

Komunikacją miejską objęte są wszystkie osiedla. Komunikacja do poszczególnych osiedli Miasta jest

znacznie zróżnicowana pod względem częstotliwości kursowania autobusów.

Przedsiębiorstwo posiada jedną zajezdnię, zlokalizowaną przy ul. Moniuszki 12.

W lutym 2019 r. przeprowadzono procedurę optymalizacji rozkładów jazdy, z jednoczesną szeroką kampanią reklamową. Przeprowadzono całkowitą przebudowę istniejącego wcześniej układu linii komunikacyjnych, uwzględniając najważniejsze postulaty mieszkańców, zmniejszono liczbę linii i wariantów tras, wprowadzono częstotliwość modułową, opartą o 60-minutowy takt kursowania autobusów. Efektem wprowadzonych zmian w rozkładach jazdy był ponad 10% wzrost w 2019 r. liczby pasażerów w stosunku do roku poprzedniego.

Do najbardziej obciążonych ulic komunikacją miejską zaliczyć należy: Aleję Niepodległości, Rynek, Al. Duchy Świętego, ul. Mickiewicza, ul. Sienkiewicza, ul. Żeromskiego, ul. Kilińskiego, ul. Powstańców Warszawy, ul. Wolności, ul. Zygmuntowska. Istotnym elementem kształtującym sieć komunikacyjną w Mielcu jest największy generator ruchu – Specjalna Strefa Ekonomiczna.

Według stanu na kwiecień 2023 r. wśród linii autobusowych można wyróżnić:

- ❖ trzy linie całotygodniowe – 4, 5, 7,
- ❖ siedem linii funkcjonujących od poniedziałku do soboty – 1, 3, 8, 21, 24, 25, 28,
- ❖ trzynaście linii funkcjonujących od poniedziałku do piątku – 2, 6, 11, 22, 23, 26, 27, 41, 44, 44A, 45, 46, 48,
- ❖ sześć linii funkcjonujących w powszednie dni nauki szkolnej – 9, 11S, 12S, 13S, 14S, 43,
- ❖ jedną linię funkcjonującą tylko w niedziele – 36.

W dni powszednie najwięcej kursów realizowanych jest na linii nr 1. Jest to linia podstawowa o stosunkowo wysokiej częstotliwości kursowania, z kursami co w dniu powszednim co 30 minut w godzinach od 7 do 17 i co 60

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



minut w pozostałych porach. Kolejnymi pod względem liczby wykonywanych kursów w dzień roboczy (z 10 lub więcej kursami) są linie, które tworzą układ uzupełniający - 2,3,4,7, 8 i 41. Pozostałe linie są liniami dedykowanymi, z tylko kilkoma kursami. Ponadto, czternaście linii: 11S, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 43, 44, 44A, 45 i 48 obsługuje strefę ekonomiczną SSE Euro-Park Mielec.

Trasy wszystkich linii komunikacji miejskiej w Mielcu, obowiązujące w kwietniu 2023 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 8 Przebieg linii komunikacji miejskiej w Gminie miejskiej Mielec. Stan na kwiecień 2023 r.

Numer linii	Trasa
1	BIERNACKIEGO – Sportowa – Padykuły – Kusocińskiego Basen – Kusocińskiego Szkoła – Niepodległości – Żeromskiego – Mickiewicza – Rynek – Kilińskiego – Ducha Świętego – Pisarka – Sienkiewicza – DUCHA ŚWIĘTEGO
2	DUCHA ŚWIĘTEGO – Sienkiewicza – Pisarka – Ducha Świętego – Kilińskiego – Rynek – Mickiewicza – Niepodległości – Żeromskiego – Jagiellończyka – Wolności – Żygmuntowska – Wyszyńskiego – Powstańców Warszawy – SZARYCH SZEREGÓW
3	DUCHA ŚWIĘTEGO – Sienkiewicza – Pisarka – Ducha Świętego – Kilińskiego – Rynek – Mickiewicza – Niepodległości – Żeromskiego – Jagiellończyka – Korczaka – Krańcowa – Powstańców Warszawy – Wolności – Żygmuntowska – Wyszyńskiego – Powstańców Warszawy – SZARYCH SZEREGÓW
4	KRÓLOWEJ JADWIGI – Wolności – Kazimierza Wielkiego – Niepodległości – Kusocińskiego – Jagiellończyka – Księdza Skargi – Niepodległości – Żeromskiego – Mickiewicza – Rynek – Kilińskiego – Ducha Świętego – Pisarka – Sienkiewicza – DUCHA ŚWIĘTEGO
5	RZEMIENI (Strefa 1) – Rzochowska – Wojsławska – Kościuszki – Rynek – Mickiewicza – Jagiellończyka – Dworzec – Niepodległości – Kwiatkowskiego – Szafera – Powstańców Warszawy – SZARYCH SZEREGÓW
6	JAGIELŁY – Wspólna – Jagiełły – Sienkiewicza – Pisarka – Ducha Świętego – Kilińskiego – Rynek – Mickiewicza – Jagiellończyka – Dworzec – Niepodległości – Kwiatkowskiego – Szafera – Powstańców Warszawy – SZARYCH SZEREGÓW
7	INWESTORÓW – Duńska-Inwestorów – Powstańców Warszawy – Szarych Szeregów – Powstańców Warszawy – Szafera – Kwiatkowskiego – Niepodległości – Dworzec – Żeromskiego – Mickiewicza – Rynek – Kilińskiego – Ducha Świętego – Pisarka – Sienkiewicza – Jagiełły – Wspólna – JAGIELŁY
8	MAJOWA – Wiesiołowska – Powstańców Warszawy – Witosza – Wolności – Świętej Kingi – Powstańców Warszawy – Wyszyńskiego – Żygmuntowska – Partyzantów – Długa – Przemysłowa – Niepodległości – Żeromskiego – Mickiewicza – Rynek – Kilińskiego – Ducha Świętego – Pisarka – Sienkiewicza – DUCHA ŚWIĘTEGO
9	SZARYCH SZEREGÓW – Powstańców Warszawy – Wyszyńskiego – Żygmuntowska – Wolności – Szafera – Kwiatkowskiego – Niepodległości – Żeromskiego – Mickiewicza – Rynek – Kilińskiego – Ducha Świętego – Pisarka – Sienkiewicza – DUCHA ŚWIĘTEGO
11	DUCHA ŚWIĘTEGO – Sienkiewicza – Pisarka – Ducha Świętego – Kilińskiego – Rynek – Mickiewicza – Żeromskiego – Kochanowskiego – Kusocińskiego – Padykuły – Cyranowska – Orla – SZYBOWCOWA
11S	MOŚCICKA – Szybowcowa – Orla – Cyranowska – Niepodległości – SOLSKIEGO
12S	KOŚCIUSZKI – Wojsławska – Żegoty – Wojsławska – Wiesiołowskiego – Wojsławska – ZAJEZDNIA
13 S	OBRONCÓW POKOJU – Mickiewicza – Jagiellończyka – Niepodległości – Kwiatkowskiego – Przemysłowa – Długa – Metalowców – Wolności – ŁUŻE
14S	INWESTORÓW – Kolejowa – Dębicka – Rzochowska – INWESTORÓW
21	DWORZEC – Niepodległości – Kazimierza Wielkiego – Wolności – Żygmuntowska – Wyszyńskiego – Powstańców Warszawy – Szafera – Wojska Polskiego – Strefa Brama Wschodnia – Strefa H – Strefa Petla – Strefa GM – Strefa Diesel – Gaz – PRZEMYSŁOWA



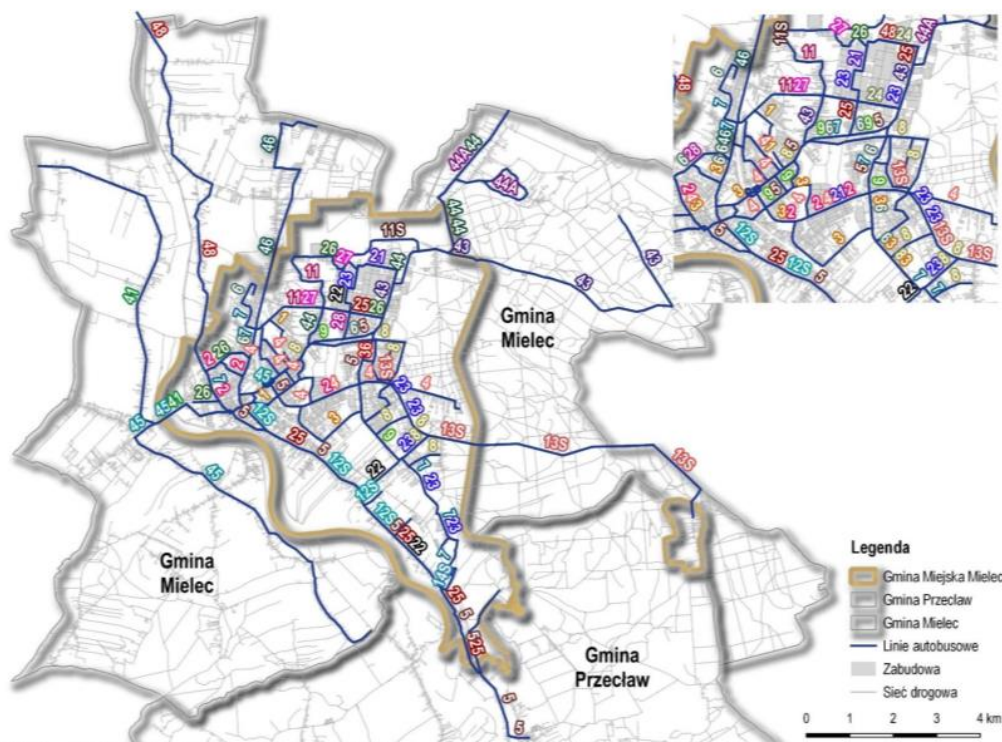
**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

22	RZUCHOWSKA – Wojsławska – Witosa – Szarych Szeregów – Powstańców Warszawy – Szafera – Wojska Polskiego – Strefa Brama Wschodnia – Strefa H – Strefa Pętla – Strefa GM – Strefa Diesel – Gaz – PRZEMYSŁOWA
23	INWESTORÓW – Duńska – Inwestorów – Powstańców Warszawy – Witosa – Wolności – Szafera – Wojska Polskiego – Strefa Brama Wschodnia – Strefa H – Strefa Pętla – Strefa GM – Strefa Diesel – Gaz – PRZEMYSŁOWA
24	DUCHA ŚWIĘTEGO – Sienkiewicza – Pisarka – Ducha Świętego – Kilińskiego – Rynek – Mickiewicza – Jagiellończyka – Niepodległości – Kwiatkowskiego – Wojska Polskiego – Strefa Brama Wschodnia – Strefa H – STREFA PĘTLA
25	RZEMIEŃ (Strefa 1) – Rzuchowska – Wojsławska – Kościuszki – Rynek – Mickiewicza – Jagiellończyka – Dworzec – Niepodległości – Kwiatkowskiego – Wojska Polskiego – Strefa Brama Wschodnia – Strefa H – STREFA PĘTLA
26	JANA PAWŁA – Kilińskiego – Ducha Świętego – Sienkiewicza – Niepodległości – Kwiatkowskiego – Wojska Polskiego – Strefa Brama Wschodnia – Strefa H – Strefa Pętla – Strefa AG – COP-U
27	PISARSKA – Ducha Świętego – Sienkiewicza – Padykuły – Wojska Polskiego – Strefa Brama Wschodnia – Strefa H – Strefa Pętla – Strefa AG – COP-U
28	PISARSKA – Ducha Świętego – Sienkiewicza – Jagiellończyka – Kusocińskiego – Niepodległości – Kwiatkowskiego – Wojska Polskiego – Strefa Brama Wschodnia – Strefa H – STREFA PĘTLA
36	SZAFERA – Raciborskiego – Metalowców – Długa – Osiedlowa – Wolności – Powstańców Warszawy – Wyszyńskiego – ZYGMUNTOWSKA
41	DWORZEC – Żeromskiego – Mickiewicza – Rynek – Legionów – Wola Mielecka – RZĘDZIANOWICE
43	OBRONCÓW POKOJU – Mickiewicza – Jagiellończyka – Dworzec – Niepodległości – Cyranowska – Wojska Polskiego – Mościcka – SZYDŁOWIEC
44	LEGIONÓW – Rynek – Mickiewicza – Jagiellończyka – Dworzec – Niepodległości – Cyranowska – Wojska Polskiego – Mościcka – TRZEŚŃ
44A	LEGIONÓW – Rynek – Mickiewicza – Jagiellończyka – Dworzec – Niepodległości – Cyranowska – Wojska Polskiego – Mościcka – Trześń – Wola Chorzelowska – TRZEŚŃ
45	DWORZEC – Żeromskiego – Mickiewicza – Rynek – Legionów – Wola Mielecka – Podleszany – Książnice – GOLESZÓW
46	DWORZEC – Żeromskiego – Mickiewicza – Obrońców Pokoju – Sienkiewicza – CHORZELÓW
48	DWORZEC – Żeromskiego – Mickiewicza – Rynek – Kilińskiego – Złotniki – CHRZĄSTÓW

Źródło: dane pozyskane ze strony internetowej Operatora <https://mks-mielec.pl/>.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Rysunek 7 Schemat linii komunikacji miejskiej w Gminie miejskiej Mielec
Źródło: opracowanie własne, stan na kwiecień 2023 r.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mieściec

4.2. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Różnicowanie standardu obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych jest zdeterminowane dostosowywaniem oferty przewozowej do potrzeb pasażerów. Rozkład jazdy komunikacji miejskiej różni się w zależności od rodzaju dnia tygodnia, pory dnia oraz faktu, czy jest to dzień nauki szkolnej, czy dzień wolny. Duże znaczenie w konstruowaniu rozkładów jazdy ma Specjalna Strefa Ekonomiczna, gdzie konieczne jest

dowożenie pracowników do zakładów pracujących w systemie zmianowym. Rozkład jazdy mieścieckiej komunikacji miejskiej oparty jest na częstotliwości modułowej. Odjazdy pojazdów poszczególnych linii z przystanków krańcowych są wynikiem zależności odjazdów na wspólnie obsługiwanych ciągach komunikacyjnych.

Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Tydzień komunikacyjny na terenie Miasta Mieściec został podzielony w zależności od rodzaju dnia, w którym realizowane mają być przewozy pasażerskie. Podział ten jest uwidoczniiony w rozkładzie jazdy dla poszczególnych rodzajów dni tygodnia i dzieli tydzień komunikacyjny na:

- dni robocze,
- soboty,
- niedziele i święta.

Podział na różne rodzaje dni tygodnia, a w następstwie różny standard obsługi (wyrażony w częstotliwości i liczbie wykonywanych kursów) jest uzasadniony zmiennym popytem na usługi publicznego transportu zbiorowego.

4.3. Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem intensywnego przesiadania się pasażerów komunikacji zbiorowej. Podstawowymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe i autobusowe wraz z zespołem przystanków komunikacji miejskiej, które umożliwiają sprawne przesiadanie się w ramach jednego rodzaju transportu oraz między nimi. W miastach najważniejsze znaczenie mają węzły umożliwiające przesiadkę w ramach jednego systemu transportowego.

Najbezpieczniejsze węzły przesiadkowe zlokalizowane są na placach oddzielonych od ruchu miejskiego, które umożliwiają przemieszczanie się między przystankami komunikacyjnymi bez konieczności przekraczania jezdni. Jednak zabudowa miejska niejednokrotnie uniemożliwia wydzielanie dużego obszaru, dlatego często węzeł przesiadkowy stanowi obszar skrzyżowania, na którym przystanki komunikacyjne zlokalizowane są przy różnych wlotach i przesiadanie się między różnymi środkami transportu wymaga przekraczania jezdni. W takich wypadkach droga przejścia między przystankami powinna być możliwie prosta, a sygnalizacja świetlna

(jeśli jest) odpowiednio zsynchronizowana. Bardzo ważnym aspektem warunkującym dobre funkcjonowanie węzła przesiadkowego jest odpowiednie dopasowanie rozkładu jazdy tak, aby czas oczekiwania na przesiadkę był możliwie krótki.

Rolę węzła przesiadkowego w Mieściecu spełnia obecnie dworzec autobusowy, którego właścicielem jest Gmina Miejska Mieściec, zlokalizowany przy ulicy Kazimierza Jagiellończyka. Nabral on szczególnego znaczenia dzięki powrotowi pociągów pasażerskich do Mieścieca. Jest on miejscem integracji wszystkich środków transportu, zarówno zbiorowego (kolejowego, autobusowego), jaki i indywidualnego poprzez parking typu P&R. W tak zorganizowanym węźle przesiadkowym powinno nastąpić zintegrowanie informacji pasażerskiej o wszystkich środkach transportu.

W planie transportowym Powiatu Mieścieckiego zostało zapisane, że węzły przesiadkowe powinny być tworzone w strefie zewnętrznej Miasta Mieściec, umożliwiając pasażerom dokonanie przesiadki pomiędzy przewozami powiatowymi i ponadpowiatowymi a komunikacją

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

miejską. Dzięki czemu autobusy realizujące przewozy powiatowe pełniące funkcję odwozową - dowozową do ośrodka centralnego oraz ponadpowiatowe, łączące Mielec między innymi ze stolicą Województwa, nie wjeżdżają do miasta oraz jego centrum i tym samym nie obsługują przystanków wewnątrz miasta oraz nie obciążają jego sieci drogowej.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

5. ANALIZA WYTICZNYCH, PREFERENCJI I ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH SYSTEMU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

5.1. Strategia rozwoju miasta Mielca na lata 2021-2026 z prognozą do roku 2030

Strategia Rozwoju Miasta Mielec na lata 2021-2026 z prognozą do roku 2030 (dalej: Strategia) jest dokumentem strategicznym gminy, wyznaczającym kierunki działań, które sukcesywnie powinny być wdrażane. Jest dokumentem komplementarnym do Strategii Rozwoju Województwa Podkarpackiego.

Wizja rozwoju Miasta przedstawiona w strategii, przedstawia Mielec jako miasto opierające się na zrównoważonym rozwoju poprzez sprawne świadczenie usług publicznych oraz poprzez solidarne zaangażowanie się różnych środowisk w lokalny rozwój i troskę o wspólne sprawy.

Według Strategii Mielczanie pozytywnie oceniają komunikację w mieście. Według 47% dorosłych mieszkańców oraz 54% uczniów szkół ponadpodstawowych jest to czynnik zachęcający do zamieszkania w Mielcu. Nieco gorzej oceniane jest natomiast skomunikowanie Mielca z większymi miastami: w tym wypadku większa część mieszkańców uważa, iż jest to powód zachęcający bardziej do wyjazdu (40%) niż do zamieszkania w Mielcu (32%).

Jako jedno z kierunków działań Strategia wskazuje na:

- ❖ modernizację i rozbudowę infrastruktury drogowej,
- ❖ wdrażanie rozwiązań usprawniających zarządzanie systemem transportu publicznego w mieście,
- ❖ wdrożenie niskoemisyjnego transportu publicznego,

- ❖ poprawę jakości i dostępności infrastruktury parkingowej.

Strategia podkreśla, istotność rozwoju dostępności komunikacyjnej Miasta. Dobre połączenia z większymi ośrodkami miejskimi mają zachęcić do inwestowania oraz zamieszkania w Mieście. Jednakże Strategia wskazuje również, że wpływ Miasta na wzmocnienie potencjału jest niewielki a działania samorządu powinny koncentrować się na lobbowaniu za realizacją inwestycji transportowych poprawiających dostępność komunikacyjną Miasta i połączeniem Mielca z korytarzami transportowymi.

Jako drugi czynnik o dużym znaczeniu dla rozwoju Miasta Strategia wskazuje rozwój komunikacji wewnątrz Miasta. Dostępność komunikacji publicznej w mieście stwarza możliwość usprawnienia przejazdów na terenie Mielca, umożliwia sprawną komunikację z gminami i terenami ościennymi oraz wpływa na jakość życia mieszkańców. Z kolei dobrze rozwinięta sieć ścieżek rowerowych umożliwia korzystanie z alternatywnych środków transportu. Strategia wskazuje na duży wpływ Miasta na wzmocnienie potencjału komunikacyjnego Mielca. Samorząd może cyklicznie monitorować wykorzystanie usług przewozowych i zastosować nowoczesne technologie do racjonalizacji oferty transportowej oraz podejmować starania w zakresie poprawy jakości świadczonych usług. Ponadto Miasto powinno podejmować działania w zakresie utrzymania i dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej.

5.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mielec

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Mielec (dalej: SUiKZP) przedstawia m.in. kierunki rozwoju polityki przestrzennej dotyczącej transportu i komunikacji.

SUiKZP wskazuje takie kierunki działań komunikacyjnych na terenie Mielca jak:

- ❖ poprowadzenie ruchu pieszego na głównym ciągu wschód - zachód niezależnym od sieci ulic,

- ❖ wprowadzenie na obszarze Śródmieścia strefy „uspokojenia ruchu samochodowego” poprzez ograniczenie dostępu ruchu kołowego,
- ❖ utworzenie sieci parkingów strategicznych, szczególnie parkingów strategicznych dla obsługi centrum usługowego Miasta oraz terenów przemysłowych,
- ❖ przebudowę geometrii skrzyżowań,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

- ❖ zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu poprzez wprowadzenie na skrzyżowaniach ulic zbiorczych zsynchronizowanej sygnalizacji świetlnej,
- ❖ wyeliminowanie ruchu ciężarowego z obszaru Śródmieścia,
- ❖ dążenie do zapewnienia modernizacji linii kolejowej relacji Dębica – Łódź,
- ❖ przebudowa i modernizacja istniejącego dworca kolejowego,
- ❖ podejmowanie działań dla realizacji nowych odcinków ulic zbiorczych (rozbudowa istniejących), w pierwszej kolejności łączących teren SSE „Europark” z układem komunikacji zewnętrznej poza głównym terenem mieszkalno - usługowym oraz nowego odcinka ulicy zbiorczej, łączącego ul. Staszica z ul. Legionów.

5.3. Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Mielec do 2035 r.

Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Miejskiej Mielec do 2035 r. stanowi odpowiedź na potrzebę zrównoważonego rozwoju rynku mobilności nastawionej na wykorzystanie pojazdów zeroemisyjnych w Polsce, a także prowadzoną politykę klimatyczno-transportową. Wdrożenie przyjętej w 2020 roku Strategii rozwoju elektromobilności pozwoli m.in. obok usprawnienia ruchu miejskiego na ograniczenie niskiej emisji i poziomu generowanego hałasu. Celem opracowania dokumentu było przeprowadzenie oceny możliwości, określenie planu działań oraz analiza możliwych do realizacji inwestycji jakie należy podjąć, aby w pełni wykorzystać potencjał rozwoju elektromobilności w Gminie Miejskiej Mielec. Ponadto w Strategii przedstawiono wprowadzenie w sposób zintegrowany nowych elementów Smart City w zakresie transportu do działań rozwojowych Miasta.

Uzupełnieniem rozwoju elektromobilności w mieście jest dążenie do wdrażania działań także w zakresie niskoemisyjnego transportu w szczególności ramach publicznego transportu zbiorowego. Dokument w celu realizacji założonych priorytetów strategicznych wskazuje takie działania jak:

- ❖ poprawa jakości transportu publicznego poprzez zakup nowego niskoemisyjnego taboru autobusowego,
- ❖ podejmowanie działań na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w ścisłym centrum miasta,
- ❖ poprawa warunków podróżowania pasażerów poprzez budowę / przebudowę niezbędnej infrastruktury dotyczącej transportu publicznego (np. pętli, zatok, przystanków),
- ❖ budowa / przebudowa infrastruktury dotyczącej transportu publicznego, niezbędnej do obsługi taboru autobusowego (np. zaplecze techniczne),
- ❖ podejmowanie działań w celu redukcji ruchu samochodowego poprzez optymalizację oferty przewozowej komunikacji miejskiej,
- ❖ wspieranie inicjatyw służących rozbudowie infrastruktury, pozwalającej na sprawniejsze skomunikowanie miasta z otoczeniem - rozbudowa sieci dróg zbiorczych lokalnych i dojazdowych,
- ❖ podejmowanie działań inwestycyjnych skutkujących wdrożeniem nowych lub rozwojem istniejących Inteligentnych Systemów Transportowych,
- ❖ tworzenie spójnego i bezpiecznego układu komunikacyjnego w mieście powiązanego z drogami wyższego rzędu,
- ❖ rozbudowa i racjonalizacja systemu ścieżek rowerowych oraz infrastruktury dla rowerzystów,
- ❖ wprowadzenie polityki parkingowej w Mieście, umożliwiającej racjonalizację natężenia ruchu,
- ❖ tworzenie spójnego systemu informacji miejskiej ułatwiającego korzystanie z infrastruktury miejskiej, w tym w szczególności transportu publicznego,
- ❖ rozbudowa sieci połączeń zewnętrznych Miasta,
- ❖ dążenie i utrzymanie średniego wieku pojazdów transportu publicznego – osiągnięcie średniego wieku taboru poniżej 10 lat.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

5.4. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego został opracowany w 2014 r., przez co jego zapisy straciły częściowo na aktualności, jednakże jest to dokument nadal obowiązujący. Podstawowym celem planu

transportowego dla województwa to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Cel ten powinien zostać osiągnięty poprzez:



5.5. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego z 2022 r. jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat mielecki tak, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu.

Plan transportowy dla powiatu mieleckiego zakłada, że 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. Oferta przewozowa powinna w szczególności uwzględniać potrzeby osób niemających 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.

Plan transportowy dla powiatu mieleckiego podkreśla również istotność integracji usług przewozowych dostępnych na terenie powiatu. Dokument wskazuje również, że obecnie dostępna oferta przewozowa cechuje się dezintegracją realizowanych usług, w tym dezintegracją usług komunikacji miejskiej z komunikacją powiatową oraz dalekobieżną. Plan transportowy dla powiatu mieleckiego zakłada również, że 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 a komunikacją miejską. Usprawnienie systemu transportowego całej aglomeracji ma nastąpić również poprzez integrację rozkładów jazdy i systemu informacji pasażerskiej oraz wdrożenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie z wszystkich usług przewozowych dostępnych na obszarze powiatu mieleckiego. Plan transportowy dla powiatu mieleckiego podkreśla również, że integracja usług publicznego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

transportu zbiorowego na obszarze powiatu mieleckiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności powiatu

mieleckiego, przewoźników komercyjnych oraz Miasta Mielec.

5.6. Analiza Kosztów i Korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych

Zgodnie z art. 36 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jednostka samorządu terytorialnego, której liczba ludności przekracza 50 000, zobowiązana jest do sporządzenia co 36 miesięcy analiz kosztów i korzyści, których zadaniem jest rozstrzygnięcie zasadności wdrożenia do floty pojazdów komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych. Gmina Miejska Mielec zgodnie z ustawą w 2018 r. opracowała AKK, której wyniki nie wykazały przewagi korzyści nad kosztami z wprowadzenia do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych, co zważyła Gmina Miejska Mielec z obowiązku osiągnięcia wymaganego udziału autobusów zeroemisyjnych tylko w okresie do trzech lat od daty jej sporządzenia. Następna AKK została sporządzona w 2021 r. i ponownie dostarczyła odpowiedzi na pytanie, czy korzyści związane z wprowadzeniem autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi do floty użytkowanych przez Gminę Mieć pojazdów, w określonym wymiarze (liczebnym i czasowym), przewyższą koszty związane z przeprowadzeniem tej inwestycji.

Przeanalizowano wdrożenie czterech wariantów zmian wyposażenia taborowego komunikacji miejskiej w Mielcu, tj.:

WARIANT I AUTOBUSY SPALINOWE (DIESEL) – zakładał zakup w miejsce posiadanych wyeksploatowanych autobusów nowego taboru spalinowego zasilanego silnikiem spalinowym spełniającym normę EURO 6. Wariant ten wiąże się z najwyższą wobec pozostałych emisją zanieczyszczeń oraz hałasu, najniższym kosztem autobusu.

WARIANT II AUTOBUSY HYBRYDOWE – zakładał zakup 12 szt. autobusów hybrydowych plug-in i 10 szt. stacji ładowania zajezdniowych, dwustanowiskowych na potrzeby doładowywania zakupionych pojazdów. Główną zaletą tego rozwiązania jest zasięg porównywalny z autobusami tradycyjnymi oraz znacznie niższe zużycie paliwa, a tym samym mniejsza emisja zanieczyszczeń

w miejscu użytkowania. Wariant ten cechował średnio wysokie nakłady inwestycyjne. Koszt zakupu to ok. 160 % ceny autobusu diesla. W przypadku tego wariantu brak jest konieczności budowy dodatkowej infrastruktury (jedynie zakup ładowarek).

WARIANT III AUTOBUSY ZASILANE PALIWEM ALTERNATYWNYM CNG – w wariantcie przyjęto zakup 12 szt. autobusów zasilanych CNG. W eksploatowanym taborze znajdują się już autobusy zasilane paliwem alternatywnym CNG. W związku z tym Miasto posiada niezbędną do tego infrastrukturę oraz doświadczenie w ich eksploatacji tego typu pojazdów. Główną zaletą tego rozwiązania jest zasięg porównywalny z autobusami tradycyjnymi oraz mniejsza emisja zanieczyszczeń w miejscu użytkowania.

WARIANT V AUTOBUSY ELEKTRYCZNE – zakładał zakup 12 szt. autobusów wraz z zamontowanym pantografem i 10 szt. stacji ładowania zajezdniowych, dwustanowiskowych na potrzeby doładowywania zakupionych pojazdów. Cena zakupu takiego taboru na dzień dzisiejszy jest ok. 2-3 razy wyższa od ceny zakupu autobusu spalinowego. Ponadto w kosztach należało uwzględnić konieczność budowy infrastruktury do ładowania. Według AKK optymalnym rozwiązaniem byłaby instalacja ładowarek na zajezdni (dłuższe ładowanie) oraz na wybranych przystankach pasażerskich (doładowania) – w zależności od dostępności i parametrów infrastruktury teletechnicznej. Elektryfikacja linii może wymagać również: zmian rozkładów jazdy, wprowadzenia odpowiednio długich przerw między kursowych i powstania na terenie oddziaływania kilku ładowarek dla potrzeb ładowania autobusów transportu miejskiego, obejmującej również lokalizację przystanków końcowych danych linii komunikacyjnych. Główną zaletą tego rozwiązania jest zeroemisyjność w miejscu użytkowania. Główne ograniczenia stosowania autobusów elektrycznych to wysoka cena zakupu autobusu elektrycznego, jak



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

i konieczność stworzenia infrastruktury do ładowania, co przekłada się na wysokie nakłady inwestycyjne tego wariantu. Koszt zakupu autobusu elektrycznego to od 200% do 300% ceny autobusu diesla. Dodatkowo konieczność budowy infrastruktury ładowania autobusów. Koszt eksploatacji (paliwo) to ok. 50% kosztu oleju napędowego.

AKK rekomenduje w pierwszej kolejności wymienić tabor na zeroemisyjny obsługujący linie nr 4, 24, 1 i 3, a następnie 7 i 8, 2 oraz nr 5. Wybór linii jest uzasadniony z punktu widzenia korzystania z tej technologii, szczególnie z uwzględnieniem autobusów elektrycznych. Wskazane linie koncentrują się wokół centrum Miasta oraz dzielnic o dużej gęstości zabudowy i zaludnienia, w których występuje wiele generatorów ruchu/celów podróży – m.in. placówki medyczne, placówki oświaty, miejsca kultury, galerie handlowe i obiekty sportowe. Linie te charakteryzują się również dużym zagęszczeniem przystanków (niewielkie odległości między przystankami wymagają dużej ilości zatrzymań

i ruszania z miejsca pojazdu, a co za tym idzie zwiększonego zużycia paliwa). Zastosowanie taboru zeroemisyjnego na ww. trasach przyczyni się do osiągnięcia największych korzyści ekologicznych w postaci redukcji emisji zanieczyszczeń oraz hałasu.

Wynik AKK przedstawia rozwiązania ekologiczne za najbardziej efektywne, a przy udziale finansowania zewnętrznego, opłacalność wymiany taboru zostaje znacząco zwiększona.

MKS Sp. z o.o. obecnie realizuje działania mające na celu zwiększenie udziału autobusów niskoemisyjnych we flocie eksploatowanych autobusów miejskich, a także kontynuuje wymianę najstarszych autobusów spełniających najniższe normy emisji spalin na nowe niskoemisyjne autobusy. Spółka do 2035 roku, dążyć będzie do osiągnięcia 30% udziału pojazdów o alternatywnym źródle zasilania w obecnie eksploatowanej flocie.

6. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

6.1. Główne generatory ruchu

Do znaczących generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie miasta zaliczyć należy:

- ❖ osiedla mieszkaniowe,
- ❖ urzędy i instytucje publiczne
- ❖ placówki oświatowe,
- ❖ strefy przemysłowe i duże zakłady pracy,
- ❖ obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne,
- ❖ placówki służby zdrowia,
- ❖ obiekty handlowo-usługowe.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Muszą być one wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji czy obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych, podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie.

6.1.1. Osiedla mieszkaniowe

Miasto Mielec, zgodnie z art. 5 ust. 1 Ustawy o samorządzie gminnym, utworzyło 18 jednostek pomocniczych – osiedli, są to:

- ❖ Borek,
- ❖ Cyranka,
- ❖ Dziubków,
- ❖ Kazimierza Wielkiego,
- ❖ Kilińskiego,
- ❖ Kopernika,
- ❖ Kościuszki,
- ❖ Kusocińskiego,
- ❖ Lotników,
- ❖ Mościska,
- ❖ Niepodległości,
- ❖ Rzochów,
- ❖ Smoczka,
- ❖ Smoczka I,
- ❖ Szafera,

- ❖ Wojsław,
- ❖ Wolności,
- ❖ Żeromskiego.

Najwięcej osób zamieszkuje osiedla: Lotników, Smoczka, Niepodległości i Kopernika.

Obecnie na obszarze Miasta planowane jest powstanie dwóch znaczących osiedli mieszkaniowych, czyli przyszłych generatorów ruchu są to:

- ❖ osiedle apartamentowców „Stara Cegielnia”, które powstaje przy skrzyżowaniu ulic Wojsławskiej i Raclawickiej, gdzie według informacji dewelopera wybudowanych zostanie 157 lokali mieszkalnych,
- ❖ osiedle mieszkaniowe w okolicach skrzyżowania ulic Powstańców Warszawy i Witosa, gdzie docelowo planowane jest powstanie około 200 mieszkań.



**Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

6.1.2. Urzędy i instytucje publiczne

Znaczącą grupą generatorów ruchu są urzędy i instytucje, które zostały przedstawione w tabeli na terenie Miasta Mielec.

Tabela 9 Wykaz najważniejszych instytucji publicznych i urzędów w Gminie Miejskiej Mielec

Nazwa instytucji	Adres instytucji
Urząd Miejski w Mielcu	ul. Żeromskiego 26
Urząd Gminy Mielec	ul. Głowackiego 5
Starostwo Powiatowe	ul. Sękowskiego 2B ul. Wyspiańskiego 6
Urząd Skarbowy	ul. Żeromskiego 13
ZUS Zakład Ubezpieczeń Społecznych	ul. Sikorskiego 4
Powiatowy Urząd Pracy	ul. Chopina 16a

Źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej Urzędu Miejskiego w Mielcu www.mielec.pl.

6.1.3. Placówki oświatowe

Na terenie Miasta Mielec funkcjonują: szkoły podstawowe, szkoły ponadpodstawowe i uczelnie wyższe. Kursowanie poszczególnych linii jest związane z lokalizacją poszczególnych placówek oświatowych i godzinami ich pracy. W poniższej tabeli zostały przedstawione obecnie funkcjonujące placówki oświatowe na terenie Miasta Mielec.

Tabela 10 Wykaz placówek oświatowych w Gminie Miejskiej Mielec

Nazwa placówki	Adres
Przedszkola	
Przedszkole Miejskie nr 1 im. Kubusia Puchatka	ul. Mickiewicza 51
Przedszkole Miejskie nr 2	ul. Lwowska 3
Przedszkole Miejskie nr 3	ul. Ossolińskich 1
Przedszkole Miejskie nr 4	ul. Spółdzielcza 2
Przedszkole Miejskie nr 6	ul. Piotra Skargi 15
Przedszkole Miejskie nr 7	ul. Pułaskiego 3
Przedszkole Miejskie nr 8	ul. Tańskiego 5
Przedszkole Miejskie nr 9 im. „Baśniowej Krainy”	ul. Pisarka 23
Przedszkole Miejskie nr 12 im. Marii Konopnickiej	ul. Konopnickiej 4
Przedszkole Miejskie nr 13	ul. Łukasiewicza 1B
Przedszkole Miejskie nr 16 im. „Jasia i Małgosi”	ul. Chałubińskiego 1
Przedszkole Miejskie nr 20 z Oddziałami Integracyjnymi im. „Smoka Felusia”	ul. Warneńczyka 2
Niepubliczne Przedszkole „Bajkowa Kraina”	ul. Wojsławska 23
Niepubliczne Przedszkole „Mali Odkrywczy”	ul. Dworcowa 4
Niepubliczne Przedszkole „Mistrzowie Zabawy”	ul. Budowlana 12
Niepubliczne Przedszkole „Szczęśliwe Dziecko”	ul. Wyszyńskiego 4A
Niepubliczne Przedszkole Artystyczno-Językowe przy Centrum Edukacji i Rozwoju Dziecka „Żaczek”	ul. Chopina 18A



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

Niepubliczne Przedszkole Terapeutyczne „Słoneczko”	ul. Botaniczna 4
Przedszkole Niepubliczne „Bajkowe Przedszkole”	ul. Metalowców 19
Przedszkole Niepubliczne Sióstr Karmelitanek Dzieciątka Jezus	ul. Dębicka 2
Niepubliczne Integracyjne Przedszkole Świętego Józefa	ul. Wolności 110
Niepubliczne Przedszkole Mieleckie Smerfy	ul. Kilińskiego 91A
Niepubliczne Przedszkole Terapeutyczne Świętego Józefa	ul. Kilińskiego 164
Niepubliczne Przedszkole Terapeutyczne „Wesoły Balonik”	ul. Wojsławska 278
Niepubliczny Terapeutyczny Punkt Przedszkolny ZUZIA	ul. Legionów 33
Szkoły podstawowe	
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Władysława Szafera	ul. Kilińskiego 37
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Tadeusza Kościuszki	ul. Kościuszki 4
Szkoła Podstawowa nr 3 im. Wojska Polskiego	ul. Żeromskiego 30
Szkoła Podstawowa nr 6 im. Żwirki i Wigury	ul. Solskiego 8
Szkoła Podstawowa nr 7	ul. Grunwaldzka 7
Szkoła Podstawowa nr 8 z Oddziałami Integracyjnymi w Mielcu w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 1 im. st. sierż. pilota Stanisława Działowskiego	ul. Tańskiego 3
Szkoła Podstawowa nr 9 im. Władysława Jasińskiego „Jędrusia”	ul. Drzewieckiego 11
Szkoła Podstawowa nr 11 z Oddziałami Integracyjnymi im. Jana Pawła II w Mielcu	ul. Wameńczyka 2
Szkoła Podstawowa nr 12 im. Henryka Sienkiewicza	ul. Wandy 11
Szkoła Podstawowa nr 13 im. Jana Bytnara „Rudego”	ul. Łąkowa 6
Niepubliczna Szkoła Podstawowa Mistrzostwa Sportowego im. Grzegorza Łato w Mielcu	ul. Drzewieckiego 11
Szkoły ponadpodstawowe	
I Liceum Ogólnokształcące m. Stanisława Konarskiego	ul. Jędrusiów 1
II Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika	ul. Żeromskiego 28
Zespół Szkół Ekonomicznych im. bł. ks. Romana Sitki	ul. Warszawska 1
Zespół Szkół im. prof. Janusza Groszkowskiego	ul. Kilińskiego 24
Zespół Szkół Technicznych / Zespół Szkół Budowlanych im. Żołnierzy Armii Krajowej	ul. Kazimierza Jagiellończyka 3



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Miećleć**

V LO w ZSO nr 1	ul. Tańskiego 3
Szkoły wyższe i pomataturalne	
Wyższa Szkoła Gospodarki i Zarządzania z siedzibą w Miećleć	ul. Biernackiego
Medyczna Szkoła Policealna w Miećleć	ul. Kościuszki 7
Miećlećka Szkoła Biznesu – Policealne Studium Zawodowe dla Dorosłych w Miećleć	ul. Biernackiego 6
Inne	
Specjalny Ośrodek Szkolno- Wychowawczy im. Św. Jadwigi Królowej w Miećleć	ul. Królowej Jadwigi 1
Państwowa Szkoła Muzyczna I i II stopnia im. M. Karłowicza	ul. Kościuszki 10
„Yamaha” Szkoła Muzyczna Miećleć	ul. Wolności 146a

Źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej Urzędu Miejskiego w Miećleć www.miećleć.pl.

6.1.4. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy należą do znaczącej grupy generatorów ruchu. Na obszarze objętym niniejszym opracowaniem znajduje się Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSE) EURO-PARK MIEĆLEĆ, przy ulicy Wojska Polskiego oraz Miećlećki Park Przemysłowy, przy ul. Inwestorów. Najwięksi pracodawcy oraz branże ich działalności wymienione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 11 Wykaz największych pracodawców w Gminie Miejskiej Miećleć.

Nazwa przedsiębiorstwa	Branża	Adres
Polskie Zakłady Lotnicze A Sikorsky Company	branża lotnicza	ul. Wojska Polskiego 3
Lear Corporation Poland II Sp. z o.o. Oddział w Miećleć	branża motoryzacyjna – wiązki elektryczne do samochodów osobowych	ul. Wojska Polskiego 3
BRW Sp. z o.o.	produkcja mebli, frontów meblowych MDF, wyroby ekologiczne foliowane PP i PCV	ul. Wojska Polskiego 3
Multimedia Polska SA	usługi telekomunikacyjne, internetowe	ul. Wojska Polskiego 3
KIRCHHOFF Polska Sp. z o.o.	branża motoryzacyjna - podzespoły samochodów Opel, Ford, Suzuki, Skoda, Peugeot, Renault, Citroen	ul. Wojska Polskiego 3
BURY Sp. z o.o.	zaawansowane systemy informacyjno-komunikacyjne oraz systemy łączności dla branży automotive.	ul. Wojska Polskiego 4
Kronospan Miećleć Sp. z o.o.	Produkcja płyt drewnopochodnych	ul. Wojska Polskiego 3

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

<i>Onduline Sp. z o.o.</i>	pokrycia dachowe, folie termoizolacyjne, folie ochronne, a także środki do czyszczenia i impregnacji	ul. Wojska Polskiego 3
<i>Melex Sp. z o.o. ul.</i>	produkcja pojazdów elektrycznych mikrosamochodowych	ul. Inwestorów 25
<i>Sierosławski Group Jan Sierosławski</i>	produkcja form wtryskowych, obróbka skrawaniem, doradztwo techniczne, projektowanie dokumentacji 3D	ul. Inwestorów 7
<i>GUMOTIV Sp. z o.o. Sp. k.</i>	uszczelki do rur, art. instalacyjno-sanitarne, produkty gumowe, silikonowe, z tworzyw sztucznych	ul. Inwestorów 11
<i>FIRST COMPANY Sp z o. o.</i>	produkty z dzianiny	ul. Inwestorów 10
<i>Inter Phone Service Sp. z o.o.</i>	produkcja urządzeń elektronicznych, dekodery telewizyjne, sprzęt do transmisji danych, urządzenia fiskalne	ul. Inwestorów 8

Źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej Urzędu Miejskiego w Mielcu www.mielec.pl.



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

6.1.5. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne

Kolejną grupą generatorów są obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne, które generują przewozy o charakterze incydentalnym. Ważniejsze spośród nich zostały przedstawione w poniższej tabeli. Ponadto

obecnie trwa budowa nowego generatora ruchu pasażerskiego jakim będzie nowa Hala Sportowa przy ulicy Solskiego/Kusocińskiego.

Tabela 12 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Gminie Miejskiej Mielec

Nazwa obiektu	Adres
Obiekty sportowe	
Obiekty Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji	ul. Solskiego 1
Pływalnia Rekreacyjna „Smoczka”	ul. Powstańców Warszawy 2
Stadion MOSiR	ul. Warszawska 5
Korty tenisowe	ul. Kusocińskiego 31 ul. Jagiellończyka 29
Strzelnice	ul. Partyzantów 2B
Klubowe Boiska Piłkarskie	Osiedle Smoczka
Obiekty kulturalne	
Miejska Biblioteka Publiczna	ul. Kusocińskiego 2
Filia Nr 1,	ul. Botaniczna 4,
Filia Nr 2,	ul. Żeromskiego 22,
Filia Nr 4,	ul. Mickiewicza 2,
Filia Nr 5,	ul. Mickiewicza 2,
Filia Nr 6,	ul. Tańskiego 4a,
Filia Nr 7,	ul. Zygmuntowska 14,
Muzeum Regionalne SCK	ul. Legionów 73
Samorządowe Centrum Kultury	al. Niepodległości 7
Spółdzielczy Dom Kultury Mieleckiej Spółdzielni Mieszkaniowej	ul. Kusocińskiego 13a
Muzeum Historii Fotografii - Jadernówka	ul. Jadernych 19

Źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej Urzędu Miejskiego w Mielcu www.mielec.pl.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



6.1.6. Placówki służby zdrowia

Innymi obiektami stale generującymi ruch są placówki służby zdrowia, które zostały zamieszczone w poniższej tabeli.

Tabela 13 Wykaz placówek służby zdrowia w Gminie Miejskiej Mielec

Nazwa placówki	Adres
Szpital Powiatowy im. Edmunda Biernackiego w Mielcu	ul. Stefana Żeromskiego 22
Niepubliczne Zakłady Opieki Zdrowotnej	
„Alegro-Med” Pracownia Alergologiczna	ul. Wolności 66A
„Almed”	ul. Biernackiego 10a
„Arka” Poradnia Specjalistyczna	ul. ks. Henryka Arcewskiego 5a
„Arsdent”	ul. Botaniczna 4
„Atlas” Przychodnia Kompleksowej Rehabilitacji	ul. Tańskiego 2
„Cefis” Zakład Rehabilitacji Leczniczej	ul. Biernackiego 4b
„Centrum Medycyny Rodzinnej”	ul. Marii Curie-Skłodowskiej 10
„Centrum Stomatologii Rodzinnej”	ul. ks. Piotra Skargi 5/58
Poradnie Specjalistyczne	ul. Żeromskiego 17
„Clinic Med”	ul. Głowackiego 10/6
„Dentes” Prywatna Przychodnia Stomatologiczna	ul. Kilińskiego 2
„NOVO-MED”	ul. Chałubińskiego 6
„Helios”	ul. Biernackiego 10a
„Ina” Poradnia Stomatologiczna	al. Niepodległości 12/20
„Inter-Med” Lekarze Specjaliści Spółka Partnerska	ul. Pisarska 1b
„Kodim” Rehabilitacja i Stomatologia	ul. Kwiatowa 7
„Kulig” Poradnia Kardiologiczna	ul. Wolności 56
„Labox” Medyczne Laboratorium Diagnostyczne	ul. Jadernych 13
„Marmed” Poradnia Ginekologiczna	ul. Pułaskiego 2b/5
„Med-Son”	ul. Wolności 27c
„Medental” L & S	ul. Biernackiego 10
„Medi-Centr”	ul. Mickiewicza 40
„Medi-Dent”	ul. Mickiewicza 40
„Medyk”	ul. Tańskiego 2
„Medyk” Przychodnia Medycyny Pracy w Mielcu	ul. Wojska Polskiego 3
„Ortho-Dent”	ul. Biernackiego 4b
„Piątka”	ul. Tańskiego 2
„Przystań” Zakład Pielęgnacyjno-Opiekuńczy	ul. ks. Piotra Skargi 19
„SOS Życie” Ośrodek Diagnostyczny Fundacji „SOS Życie”	ul. Tańskiego 2
„Trio-Med” Opieka Pielęgniarska i Hospicjum Domowe	ul. Głowackiego 10
„Vital” Poradnia Gruzlicy Płuc i Leczenia Bólu	ul. Wolności 27b
„Wamex”	ul. Krótka 5
„Wzrok-Med”	ul. Marii Curie-Skłodowskiej 8a
„Zlep-Med” nr 1 im. Juliana Maja	ul. Sandomierska 25



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Miełec**

„Zorza” Pielęgniarska Opieka Długoterminowa	ul. Biernackiego 1/34
Centrum Medycyny Specjalistycznej	ul. Solskiego 1
Centrum Medycyny Sportowej	ul. Marii Curie-Skłodowskiej 8a
Ośrodek Rehabilitacyjno-Edukacyjno-Wychowawczy	ul. Wojsławska 278
Pielęgniarska Opieka Długoterminowa im. św. Franciszka	ul. Wolności 27b/12
Poradnia Przeciwcukrzycowa	ul. Spółdzielcza 2
Poradnia Zdrowia Psychicznego	ul. Marii Curie-Skłodowskiej 10

Źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej Urzędu Miejskiego w Miełcu www.mielec.pl.

6.1.7. Obiekty handlowo-usługowe

Ważnymi obiektami generującymi ruch o charakterze incydentalnym są galerie i punkty handlowo-usługowe oraz sklepy wielkopowierzchniowe. W poniższej tabeli zostały przedstawione najważniejsze generatory tego typu ruchu w Miełcu.

Tabela 14 Ważniejsze obiekty handlowo-usługowe w Gminie Miejskiej Miełec.

Nazwa obiektu	Adres
Dom Handlowy Ikar	ul. Mickiewicza 15
Galeria handlowa „Navigator”	ul. Powstańców Warszawy 4
Centrum Handlowe Smoczka	ul. Szafera 33
Vendo Park Miełec	Ul. Żeromskiego 15
Centrum Handlowe Pasaż Miełec	ul. Dworcowa 4
Galeria Viva	ul. Zygmuntowska 4
Galeria Aura	ul. Biernackiego 2
Miejska Hala Targowa	ul. Wolności 23a
Targowisko Miejskie „Bazar” *	ul. Sportowa

* targowisko czynne w czwartki i soboty

Źródło: opracowanie własne na podstawie strony internetowej Urzędu Miejskiego w Miełcu www.mielec.pl

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



6.2. Podaż usług przewozowych

6.3. Popyt na usługi przewozowe

Popyt na usługi przewozowe składa się z popytu zaspokojonego, który można wyrazić za pomocą liczby przewiezionych pasażerów, oraz z popytu potencjalnego, czyli osób, które byłyby skłonne do korzystania z komunikacji miejskiej, gdyby zaszły w niej pewne

zmiany (np. zmiana tras linii, częstotliwości kursowania czy cen). Liczba przewiezionych pasażerów w podziale na porę dnia oraz na lata od 2019 do 2022 r. została przedstawiona na poniższych wykresach i tabelach.

Tabela 15 Liczba przewiezionych pasażerów w podziale na dni tygodnia

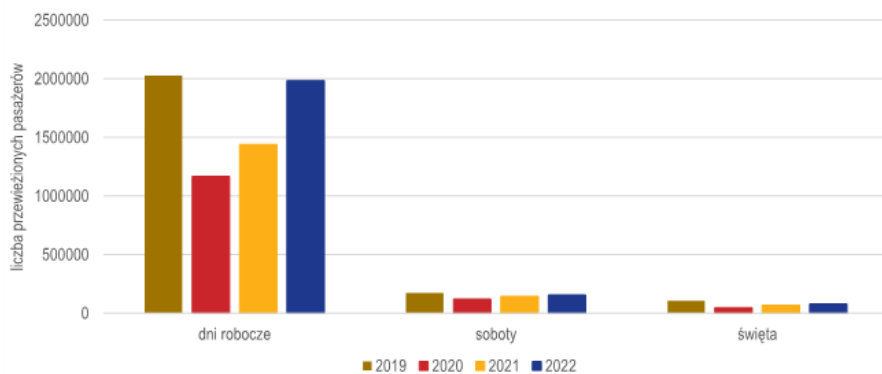
Nr linii	Liczba pasażerów DZIEŃ ROBOCZY	Liczba pasażerów SOBOTY	Liczba pasażerów ŚWIĘTA	OGÓŁEM
1	166 220	11 602	Nie funkcjonuje	177 822
2	143 648	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	143 648
3	190 019	23 745	Nie funkcjonuje	213 764
4	219 768	37 770	35 505	293 043
5	234 175	25 729	9 769	269 673
6	73 214	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	73 214
7	169 867	27 012	11 374	208 253
8	133 418	11 506	Nie funkcjonuje	144 924
9	26 564	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	26 564
11	6 355	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	6 355
21	40 367	2 720	Nie funkcjonuje	43 087
22	7 432	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	7 432
23	6 561	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	6 561
24	72 273	4 875	Nie funkcjonuje	77 148
25	53 835	1 692	Nie funkcjonuje	55 527
26	17 018	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	17 018
27	5 949	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	5 949
28	73 531	1 894	Nie funkcjonuje	75 425
36	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	2 456	2 456
41	55 517	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	55 517
43	8 575	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	8 575
44	26 579	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	26 579
44A	62 731	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	62 731
45	56 735	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	56 735
46	43 200	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	43 200
48	39 182	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	39 182



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

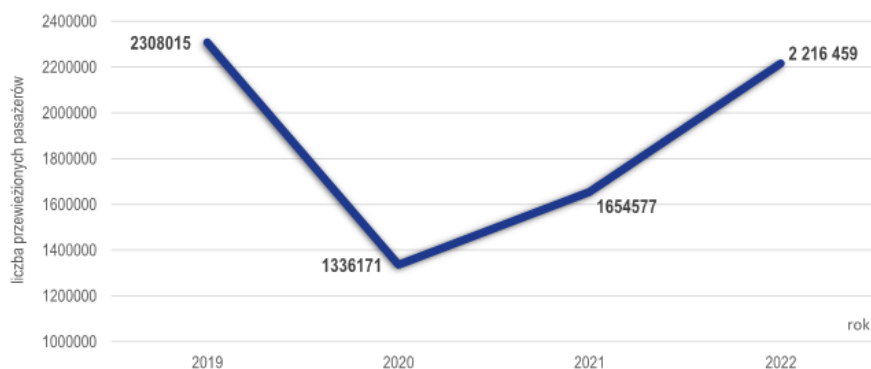
11S	6 182	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	6 182
12S	21 568	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	21 568
13S	4 835	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	4 835
14S	1 936	Nie funkcjonuje	Nie funkcjonuje	1 936

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.



Wykres 8 Liczba przewiezionych pasażerów w zależności od dnia tygodnia w latach 2019-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.



Wykres 9 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2019-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.

Sieć komunikacyjna Miasta Mielec jest silnie związana z potrzebami komunikacyjnymi mieszkańców. Istotnym generatorem ruchu jest znajdująca się w północnej części

Miasta Specjalna Strefa Ekonomiczna, która w sposób bezpośredni skomunikowana jest z całą siecią. Linie mieleckiej komunikacji cechują się dużą liczebnością,

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

w tym funkcjonują linie, które są realizowane tylko raz w ciągu doby. 8 z 29 linii kursujących w dzień roboczy, czyli 11, 22, 23, 27, 43, 11S, 13S, 14S w 2022 r. przewiozło 47 825 pasażerów, czyli niecałe 2,5% całkowitej liczby pasażerów dnia roboczego. Wyraźnie widoczna jest również grupa linii przewożąca najwięcej pasażerów - 8 z 29 linii kursujących w dzień roboczy, czyli linie 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 przewiozło ponad 60% pasażerów w 2022r.

Prognozuje się, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest Gmina Miejska Mielec nakierowane będą na zaspokajanie potrzeb mieszkańców Miasta Mielec oraz gmin, z którymi zawarte

zostały lub będą stosowne porozumienia. Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej będą, w miarę możliwości budżetowych Miasta i gmin z porozumień, dostosowywane do oczekiwań mieszkańców i uzależnione od ich liczby, gęstości zaludnienia danych obszarów oraz generatorów ruchu.

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców Miasta Mielca będzie ulegać sukcesywnemu zmniejszeniu. W najbliższym okresie, tj. w latach 2023-2030, prognozuje się spadek liczby ludności o ok. 4,3%.



Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

7. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Charakterystyka planowanej sieci

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miejskiej Mielec ukierunkowany zostanie na politykę zrównoważonej mobilności - politykę zachęcania kierowców pojazdów indywidualnych do przesiadania się do pojazdów komunikacji zbiorowej.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Struktura podaży komunikacji miejskiej będzie jednocześnie kształtowana w zależności od popytu na usługi publicznej komunikacji miejskiej, jak i stanowić będzie narzędzie kształtujące ten popyt. W związku z powyższym w tym celu do 2033 roku sieć publicznego transportu zbiorowego będzie rozbudowywana i modyfikowana stosownie do zmian po stronie popytowej, ale także w celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych, w szczególności poprzez:

- ❖ dostosowywanie oferty do zapotrzebowania oraz stosowanie równych taktów połączeń,
- ❖ rozwój połączeń komunikacyjnych z otoczeniem funkcjonalnym oraz w regionie,
- ❖ modernizacja infrastruktury transportowej,
- ❖ zakup zeroemisyjnego taboru,
- ❖ integrowanie systemu komunikacji zbiorowej,
- ❖ stworzenie optymalnej siatki połączeń względem wypadkowej potrzeb mieszkańców i możliwości finansowych Miasta,
- ❖ projektowanie na nowych terenach przekrojów ulic zapewniających możliwość rozwoju komunikacji autobusowej,
- ❖ wyposażenie infrastruktury przystankowej wraz z dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- ❖ stosowanie zasad organizacji ruchu i priorytetów dla komunikacji autobusowej, wdrażanie nowoczesnych technologii zarządzania ruchem.

Obecny kształt oferty przewozowej dostępnej na obszarze Miasta Mielec oraz gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne uwzględni potrzeby mieszkańców.

Rozwój infrastruktury drogowej pod kątem potrzeb transportu zbiorowego opiera się głównie na realizacji nowych i/lub modernizacji istniejących dróg, którymi prowadzone są linie autobusowe o zasięgu miejskim. Rezultatem zastosowania odpowiednich rozwiązań projektowych i technologii zarządzania i sterowania ruchem są:

- ❖ wzrost prędkości komunikacyjnej,
- ❖ poprawa dostępności sieci transportowej dla mieszkańców,
- ❖ poprawa płynności i dostępności usług,
- ❖ nadanie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Planowana sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego, obejmować będzie gminę Mielec oraz gminę Przecław, z którymi Gmina Miejska Mielec podpisała porozumienia międzygminne w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Dopuszczalne jest również wykonywanie usług przewozowych na obszarze gmin, z którymi Gmina Miejska Mielec będzie posiadała nowe porozumienia międzygminne na organizację zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**Planowana taryfa**

Zmiany w strukturze taryfy i cenach biletów będą dokonywane na podstawie wyników badań marketingowych, zwłaszcza preferencji komunikacyjnych

pasażerów i analizy cen biletów uwzględniającej poziom inflacji oraz kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

Planowana sieć

Mielec planuje wytworzenie systemu komunikacji publicznej opartego na pojazdach niskoemisyjnych i zeroemisyjnych. W miarę możliwości finansowych i technicznych Miasto planuje rozwój przestrzenny sieci komunikacyjnej w celu poprawy dostępności komunikacyjnej najdalej położonych osiedli. Planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się również zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji miejskiej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy. Zmiany te będą wynikać ze zmian natężenia i kierunków ruchu pasażerskiego, przy uwzględnieniu i w powiązaniu z:

- ❖ kierunkami rozwoju przestrzennego Miasta,
- ❖ zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- ❖ zmianami społeczno-gospodarczymi,
- ❖ zmianami układu drogowego.

Po oddaniu do użytku kolejnego etapu północno - zachodniej obwodnicy Mielca przewiduje się zmiany warunków ruchu w samym Mieście. W wyniku przeniesienia ruchu tranzytowego zmniejszy się natężenie ruchu na mieleckich drogach, w związku z czym skróceniu powinny ulec czasy przejazdu autobusów miejskich. Uwolniony w ten sposób czas będzie można wykorzystać do zagęszczenia częstotliwości kursowania autobusów w godzinach szczytu. Podstawą planowanej sieci komunikacyjnej jest dotychczasowy (obecnie funkcjonujący) układ sieci komunikacyjnej, na którym w przyszłości mogą zająć zmiany w zakresie utworzenia nowych linii komunikacyjnych, w zależności od popytu i rozwoju generatorów ruchu. Planuje się także wprowadzić zmiany i korekty kursów, przede wszystkim obsługujące północną i południową część Miasta, szczególnie w rejonach osiedli Cyranka i Smoczka, gdzie wraz z rozbudową osiedli mieszkaniowych, rozbudowywana jest również sieć drogowa. Tempo i zakres tych zmian będą uzależnione od możliwości finansowych Miasta oraz oddawanych inwestycji drogowych do użytku.

Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych

Obecnie tabor komunikacji miejskiej w Mielcu nie posiada autobusów elektrycznych, jednakże planowany jest zakup 5 autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami. Dofinansowanie ma pochodzić z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Inwestycja ma się zakończyć w październiku 2024 r. AKK rekomenduje w pierwszej kolejności wymienić tabor na zeroemisyjny obsługujący linie nr 4, 24, 1 i 3, a następnie 7 i 8, 2 oraz nr 5. Wskazane linie koncentrują się wokół centrum Miasta oraz dzielnic o dużej gęstości zabudowy i zaludnienia, w których występuje wiele generatorów ruchu. Linie te charakteryzują się również dużym zagęszczeniem przystanków (niewielkie odległości

między przystankami wymagają dużej ilości zatrzymań i ruszania z miejsca pojazdu, a co za tym idzie zwiększonego zużycia paliwa). Zastosowanie taboru zeroemisyjnego na ww. trasach przyczyni się do osiągnięcia największych korzyści ekologicznych w postaci redukcji emisji zanieczyszczeń oraz hałasu. Drugim wariantem przy wprowadzaniu autobusów zeroemisyjnych do taboru autobusowego jest brak przypisania autobusów elektrycznych do konkretnych linii komunikacyjnych, lecz umożliwienie obsługi przez ww. pojazdy wszystkich linii komunikacyjnych, w celu ich optymalnego wykorzystania.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miećlećkiej Miećleć

8. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

8.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

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

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. Rekompensaty z tytułu:
 - ❖ utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - ❖ utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze

właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,

- ❖ poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- ❖ wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy - Prawo przewozowe,
- ❖ środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- ❖ udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ środki Unii Europejskiej,
- ❖ środki z innych źródeł.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



8.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miejskiej Mielec

Komunikacja publiczna w Mielcu organizowana i finansowana jest przez Miasto Mielec, a w roli operatora występuje Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o., której udziałowcem w 100% jest Miasto Mielec. Źródłem finansowania wydatków eksploatacyjnych są środki budżetowe Gminy Miejskiej Mielec, które są po części finansowane m.in. z wpływów ze sprzedaży biletów. Wpływy ze sprzedaży biletów stanowią jednak przychód Miasta. Koszty działalności w komunikacji miejskiej realizowanej przez Operatora MKS Sp. z o.o., któremu powierzono świadczenie usług, składają się z kosztów stałych – niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów.

Do kosztów stałych zaliczane są m.in.: amortyzacja, koszty, ubezpieczeń, podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

W skład kosztów zmiennych wchodzi m.in.: wynagrodzenia i świadczenia na rzecz kierowców, konserwacje i naprawy taboru, paliwo, ogumienie.

Za wykonywanie zadań przewozowych oraz zadań integralnie związanych z przewozami MKS sp. z o.o. otrzymuje comiesięcznie rekompensatę, obliczaną jako iloczyn liczby wykonanych wozokilometrów oraz stawki za wozokilometr ustalonej dla danego roku. Przewidywana wysokość rekompensaty oraz stawki jednostkowej rekompensaty za wozokilometr określona została w załączniku nr 3 do umowy wykonawczej nr ITG.TDG.1.2017. Załącznik ten był dotychczas kilkakrotnie zmieniany aneksami. W 2022 r., z uwagi na trudną sytuację budżetu Miasta, liczba wozokilometrów była ustalana w okresach miesięcznych – Spółka nie miała z góry określonego planu pracy eksploatacyjnej na cały rok. Liczbę wykonanych wozokilometrów w roku 2022 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 16 Liczba wykonanych wozokilometrów w podziale na gminy w 2022 r.

<i>Gmina</i>	Wykonane wozokilometry w 2022r.
<i>Miasto Mielec</i>	1 613,7 tys.
<i>Gmina Mielec</i>	206,5 tys.
<i>Gmina Przecław</i>	12,2 tys.
Pozostałe gminy razem	218,7 tys.
RAZEM	1 832,4 tys.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.

W roku 2023 planowane jest zwiększenie liczby wozokilometrów. W okresie planowania przewiduje się, iż utrzymane zostaną zasady pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych na takich samych zasadach jak dotychczas, czyli przychodami z biletów i dopłat z budżetu Miasta Mielec oraz gmin, z którymi Miasto

Mielec ma zawarte porozumienia na świadczenie usług komunikacji zbiorowej, a finansowanie inwestycji będzie odbywać się ze środków własnych Operatora i Miasta oraz ze środków pomocowych z Unii Europejskiej. Planowana do wykonania liczba wozokilometrów na rok 2023 została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tabela 17 Wozokilometry planowane do wykonania w roku 2023 r.

<i>Gmina</i>	Planowane wozokilometry do wykonania w 2023 r.
<i>Miasto Mielec</i>	1 694 tys.
<i>Gmina Mielec (I półrocze)</i>	102,2 tys.
<i>Gmina Przecław</i>	12,1 tys.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Tabela 18 Koszt jednostkowy wzkm komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miejskiej Mielec

Gmina Miejska Mielec		
Rok	Liczba wzkm (tys.)	Koszt jednostkowy wzkm (netto)
2017	1 653,4	5,74
2018	1 584,7	7,11
2019	1 738,5	7,42
2020	1 591,3	7,66
2021	1 611,0	7,86
2022 (do 31.05)	725,8	8,05
2022 (od 01.06)	887,9	9,05

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.

Całkowite koszty poniesione na komunikację zbiorową zwiększają się z roku na rok, czego odzwierciedlenie stanowi koszt jednostkowy wzkm, który od 2017 do 2022r, wzrósł o 57,66%. Przyczynami drastycznego wzrostu kosztów na przestrzeni lat był głównie dotkliwy wzrost cen paliwa (ON) i energii, pozostałych kosztów

wynikających z inflacji, zwiększenie wynagrodzenia minimalnego oraz wystąpienie pandemii SARS CoV-2⁶, w wyniku której w latach 2020-2021 odnotowywano spadek popytu na komunikację miejską z uwagi na ochronę zdrowia i ogólnoswiatowe restrykcje.

8.3. Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Gmina Miejska Mielec

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest między innymi finansowany przez gminy, z którymi podpisane zostały stosowne porozumienia międzygminne, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. **Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny.** Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.

Linie komunikacyjne obsługiwane przez MKS Sp. z o.o. są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości

kursowania, rodzaju taboru i wielu innych parametrów. Gmina Miejska Mielec zlecając realizację i obsługę linii kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie Gmina ciągle podnosi jakość świadczonych usług między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi, przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych, pojazdami i/lub pojazdami zeroemisyjnymi, w trosce o środowisko naturalne. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik odpłatności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Gminy Miejskiej Mielec oraz gmin z którymi podpisane zostały stosowne porozumienia międzygminne.

⁶ Wirus wywołujący chorobę koronawirusa COVID-19.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



Tabela 19 Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Mielec⁷

Rok	Koszt utrzymania komunikacji miejsciej [zł]	Przychody ze sprzedaży biletów na rzecz Gminy Miejskiej Mielec [zł]	Należna rekompensata bez rozsądnego zysku z budżetu Gminy Miejskiej Mielec [zł]⁸
2022	14 739 803,04	2 161 912,97	16 074 171,32

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec

Otrzymywana rekompensata z budżetu Gminy Miejskiej Mielec na rzecz Operatora jest pomniejszana o przychody osiągnięte podczas działalności MKS Sp. z o.o. pochodzące m.in. ze zwrotu kosztów, refundacji, dotacji UE oraz opłat dodatkowych, w tym reklam.

Działalność w zakresie usług transportu publicznego prowadzona przez Spółkę w 2022 r. przyniosła stratę brutto na poziomie 1 053 003,08 zł. Maksymalny rozsądny zysk za 2022 r. dla usług transportu publicznego, wyznaczony zgodnie z Umową wykonawczą, wynosi brutto 649 912,71 zł. Ponadto w obliczeniu należnej rekompensaty należy uwzględnić kwotę niedoboru wynagrodzenia za rok poprzedni (2021) w kwocie 371 053,11 zł. Wobec powyższego, maksymalna kwota wynagrodzenia z tytułu wykonywania usług transportu publicznego w roku 2022 może wynieść do 16 813 772,08 zł, natomiast maksymalna kwota rekompensaty wyrównawczej z tytułu wykonywania tych usług 2 073 973,35 zł.

⁷ Wg danych z systemu informatycznego „OTAGO” funkcjonującego w Gminie Miejskiej Mielec.

⁸ Kwota należnej rekompensaty, bez rozsądnego zysku wg wyników audytu przeprowadzonego przez firmę zewnętrzną.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

9. TARYFA PRZEWOZOWA

9.1. Rodzaje biletów

Zgodnie z umową wykonawczą nr ITG.TDG.1.2017 z dnia 15 lutego 2017 r., przychody ze sprzedaży biletów od dnia 1.03.2017 r. stanowią przychody Gminy Miejskiej Mielec.

Na sieci komunikacyjnej, na której wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Miasto Mielec obowiązują bilety papierowe i elektroniczne – tzw. Mielecka Karta Miejska (e-karta). Mielecka Karta Miejska (e-karta) jest nośnikiem biletów elektronicznych i występuje jako karta na okaziciela oraz karta spersonalizowana, na której zawarte są informacje o możliwej uldze lub uprawnieniu do bezpłatnych przejazdów. Umożliwia także korzystanie z opcji tzw. elektronicznej portmonetki, czyli gromadzenie środków które następnie mogą być wykorzystywane do wnoszenia opłat za przejazdy jednorazowe.

W taryfie istnieje podział na 2 strefy, które są objęte zróżnicowanym cennikiem. Pierwsza miejska strefa oznaczona symbolem 0 to obszar Miasta Mielec oraz gminy Mielec do wyznaczonych uchwałą przystanków granicznych. Druga – strefa podmiejska oznaczona symbolem 1 obejmuje obszar gminy Przecław.

Przystanki wyznaczające granicę STREFY MIEJSKIEJ 0:

- ❖ Rzochowska Pętla 11: kierunek > Rzemień,
- ❖ Rzochowska Pętla 12: kierunek > Mielec,
- ❖ Goleśzów 09: kierunek > Przecław,
- ❖ Goleśzów 10: kierunek > Mielec,
- ❖ Chrzastów Wał 09: kierunek > Młodochów,
- ❖ Chrzastów Wał 10: kierunek > Mielec,
- ❖ Szydłowiec Pętla 09: kierunek > Mielec,
- ❖ Trześć Pętla 13: kierunek > Mielec,
- ❖ Chorzełów Smyków 18: kierunek > Ławnica,
- ❖ Chorzełów Smyków 19: kierunek > Mielec.

Ceny i opłaty za usługi przewozowe, uprawnienia do przejazdów ulgowych, sposób ustalania i wysokość opłaty dodatkowej oraz manipulacyjnej, przepisy taryfowe w komunikacji miejskiej w Mielcu określa stosowna Uchwała Rady Miejskiej.

W ramach wykonywania zadania sprzedaży biletów komunikacji miejskiej MKS Sp. z o.o. prowadzi sprzedaż w trzech punktach stacjonarnych – w siedzibie przy ul. Moniuszki 12, w dwóch Punktach Obsługi Klienta: w obiekcie dworca autobusowego przy ul. Jagiellończyka 7 oraz w lokalu przy ul. Rynek 6 i przez dyspozytorów dworca autobusowego. Bilety sprzedają także kierowcy autobusów oraz ajenci w punktach handlowych. Ponadto, Spółka zarządza 9 terminalami do doładowań e-kart i 18 kasownikami, umieszczonymi w wybranych autobusach, umożliwiającymi zapłatę za przejazd kartą zbliżeniową. Terminale do doładowań kart elektronicznych są to wolnostojące, samoobsługowe urządzenia do doładowania elektronicznej portmonetki kwotą pieniężną do wykorzystania na jednorazowe przejazdy autobusami MKS, zlokalizowane są one przy:

- ❖ Rynek,
- ❖ Al. Niepodległości (2 szt.),
- ❖ Al. Ducha Świętego,
- ❖ ul. Pisarka,
- ❖ ul. Jagiellończyka 7 - Dworzec Autobusowy,
- ❖ ul. Powstańców Warszawy - naprzeciwko basenu,
- ❖ ul. Wolności,
- ❖ ul. Wyszyńskiego.

Planowane jest wprowadzenie aplikacji mobilnej, która umożliwi pasażerom nabywanie biletów zgodnie z obowiązującą taryfą w tym m.in. zakup biletów okresowych i doładowanie elektronicznej portmonetki. Aplikacja Mobilna stanowić będzie integralną część Systemu biletu elektronicznego. Ponadto aplikacja ma posiadać funkcjonalność planera podróży i umożliwiać realizację uprawnień w ramach programu "Mielecka Karta Rodziny 3+". Udostępnienie aplikacji planowane jest na rok 2023. Obecnie trwają już prace testowe na wybranej grupie pasażerów.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



Tabela 20 Rodzaje biletów w taryfie komunikacji miejskiej w Gminie Miejskiej Mielec

Rodzaj biletu	Sposób zakupu
<i>Bilet jednorazowy, miejski – obowiązujący w strefie miejskiej 0</i>	Bilet papierowy – zapłacony gotówką u kierowcy lub dystrybutora albo zapłacony w formie bezgotówkowej w kasowniku w autobusie (transakcja z użyciem karty bankomatowej) Bilet elektroniczny (MKM) - pobierany z elektronicznej portmonetki, tańszy od biletu papierowego, uprawniający dodatkowo do przejazdu z przesiadkami w określonym przedziale czasowym od momentu zarejestrowania wyjścia z pojazdu.
<i>Bilet jednorazowy, podmiejski obowiązujący w strefie miejskiej i podmiejskiej</i>	Bilet papierowy – zapłacony gotówką u kierowcy lub dystrybutora albo zapłacony w formie bezgotówkowej w kasowniku w autobusie (transakcja z użyciem karty bankomatowej) Bilet elektroniczny (MKM) - pobierany z elektronicznej portmonetki, tańszy od biletu papierowego uprawniający dodatkowo do przejazdu z przesiadkami w strefie 0, w określonym przedziale czasowym od momentu zarejestrowania wyjścia z pojazdu.
<i>Bilet dobowy – uprawniający do przejazdu w czasie 24 godzin skasowania wszystkimi liniami w strefie miejskiej i podmiejskiej</i>	Bilet papierowy – zapłacony gotówką u kierowcy lub dystrybutora
<i>Bilet 30-dniowy, imienny miejski, uprawnia do przejazdów wszystkimi liniami w strefie miejskiej 0</i>	Bilet elektroniczny (MKM) - zapisany na e-karcie, zapłacony w punkcie sprzedaży biletów COK, POK Rynek lub POK Dworzec
<i>Bilet 30-dniowy imienny, sieciowy - uprawnia do przejazdów wszystkimi liniami w strefie miejskiej 0 i podmiejskiej 1</i>	Bilet elektroniczny (MKM) - zapisany na e-karcie, zapłacony w punkcie sprzedaży biletów COK, POK Rynek lub POK Dworzec
<i>Bilet 30-dniowy, na okaziciela, miejski, uprawnia do przejazdu wszystkimi liniami w strefie miejskiej 0</i>	Bilet elektroniczny (MKM) - zapisany na e-karcie, zapłacony w punkcie sprzedaży biletów COK, POK Rynek lub POK Dworzec
<i>Bilet 30-dniowy na okaziciela, sieciowy - uprawnia do przejazdu wszystkimi liniami w strefie miejskiej 0 i podmiejskiej 0</i>	Bilet elektroniczny (MKM) - zapisany na e-karcie, zapłacony w punkcie sprzedaży biletów COK, POK Rynek lub POK Dworzec
<i>Bilet miesięczny, imienny, miejski, uczniowski, uprawnia do przejazdów wszystkimi liniami w strefie miejskiej 0</i>	Bilet elektroniczny (MKM) - zapisany na e-karcie, zapłacony w punkcie sprzedaży biletów COK, POK Rynek lub POK Dworzec
<i>Bilet miesięczny, imienny, sieciowy, uczniowski, uprawnia do przejazdów wszystkimi liniami w strefie miejskiej 0 i podmiejskiej 1</i>	Bilet elektroniczny (MKM) - zapisany na e-karcie, zapłacony w punkcie sprzedaży biletów COK, POK Rynek lub POK Dworzec

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

9.2. Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

Uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych środkami komunikacji miejskiej w Mielcu i na obszarze objętym komunikacją międzygminną w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, określa stosowna Uchwała Rady Miejskiej.

Wykaz osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych w komunikacji miejskiej w Mielcu stanowi załącznik do stosownej uchwały i obejmuje kategorie uprawnionych wraz z określeniem podstawy uprawnienia (dokument poświadczający uprawnienie).

Obniżenie ceny biletów istnieje również dla osób uiszczających opłatę za przejazd w sposób elektroniczny. Celem takiego rozwiązania jest wzmocnienie promocji biletów elektronicznych, a co za tym idzie poprawie efektywności komunikacji m.in. przez ograniczenie sprzedaży biletów papierowych prowadzonej przez kierowców. Ponadto upowszechnianie biletu elektronicznego i Mieleckiej Karty Miejskiej pozwala m.in. na szczegółową analizę potoków pasażerskich i uproszczenie obsługi klienta.

Ponadto w komunikacji miejskiej w Mielcu funkcjonuje bilet uczniowski. Jest to bilet miesięczny ważny od pierwszego do ostatniego dnia miesiąca.

Ceny biletów uczniowskich w wysokości 10 zł przysługują:

- ❖ dzieciom w wieku powyżej 4 lat, uczęszczającym do przedszkoli, szkół podstawowych, zlokalizowanych na obszarze Gminy Miejskiej Mielec oraz opiekunom dzieci w wieku do lat 10 podróżującym razem

z dzieckiem, zamieszkałym na obszarze Gminy Miejskiej Mielec,

- ❖ uczniom dziennych szkół ponadpodstawowych zamieszkałym na obszarze Gminy Miejskiej Mielec do ukończenia przez ucznia 21 roku życia, uczęszczającym do szkół zlokalizowanych na terenie Gminy Miejskiej Mielec,
- ❖ uczniom dziennych szkół ponadpodstawowych zamieszkałym w internacie zlokalizowanym na terenie Gminy Miejskiej Mielec do ukończenia przez ucznia 21 roku życia, uczęszczającym do szkół zlokalizowanych na terenie Gminy Miejskiej Mielec.

Ceny biletów uczniowskich w wysokości 15 zł przysługują:

- ❖ dzieciom w wieku powyżej 4 lat, uczęszczającym do przedszkoli, uczniom szkół podstawowych, zlokalizowanych na obszarze Gminy Miejskiej Mielec oraz opiekunom dzieci w wieku do lat 10 podróżującym razem z dzieckiem niezależnie od miejsca zamieszkania,
- ❖ uczniom dziennych szkół ponadpodstawowych zamieszkałym na obszarze Gminy Miejskiej Mielec do ukończenia przez ucznia 21 roku życia uczęszczającym do szkół zlokalizowanych poza terenem Gminy Miejskiej Mielec.

Dokumentem uprawniającym do korzystania z biletów uczniowskich jest zaświadczenie z przedszkola, ważna legitymacja szkolna lub zaświadczenie potwierdzające zamieszkanie w internacie.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



10. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU

10.1. Informacje wstępne

W chwili obecnej mieszkańcy Mielca, do realizacji podróży o charakterze lokalnym (odbywanych w granicach administracyjnych Miasta), mogą wybierać

między transportem indywidualnym (tj. samochodowym, rowerowym, motocyklowym i innym) oraz zbiorowym.

10.2. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań marketingowych

Metryka respondentów

W celu określenia preferowanych cech publicznej komunikacji zbiorowej oraz zachowań komunikacyjnych przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Gminy Miejskiej Mielec. Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed komunikacją zbiorową. Ankieta przeprowadzona była w terminie od 13.04.2023 r. do 03.05.2023 r. Ankieta miała formę e - ankiety, która została umieszczona na internetowych stronach Gminy.

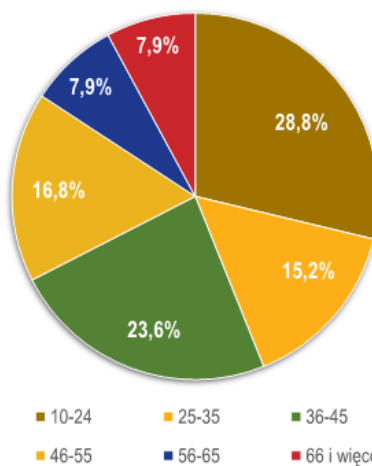
respondentów, 46 – 55 lat – 16,8%, 25-35 lat – 15,2% badanych. Respondenci w wieku 56 – 65 lat oraz osoby powyżej 66 roku życia stanowiły po 7,9% badanych.



56 %



44 %



Wykres 10 Struktura wiekowa respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

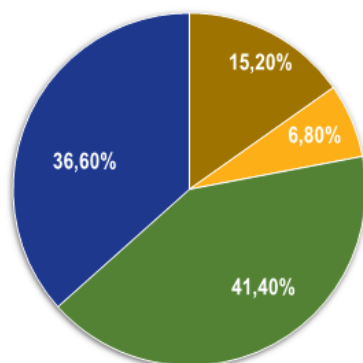
Najliczniejszą grupą wśród respondentów były osoby w przedziale wiekowym 10-24 lata, które stanowiły 28,8% badanych. Osoby w wieku 36 – 45 lat stanowiły 23,6%

Najliczniejsza grupa respondentów zadeklarowała wykształcenie średnie – 41,1% badanych. Wykształcenie wyższe zadeklarowało 36,6% ankietowanych, a podstawowe/gimnazjalne – 15,2% respondentów.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Najmniej liczną grupą badanych były osoby deklarujące wykształcenie zawodowe (6,8% respondentów).

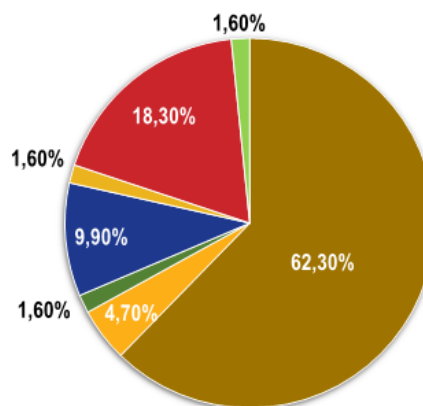


■ podstawowe/gimnazjalne ■ zawodowe
■ średnie ■ wyższe

Wykres 11 Podział respondentów ze względu na wykształcenie
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Największą grupą osób, które wzięły udział w badaniu to mieszkańcy aktywni zawodowo. Zatem ich potrzeby transportowe dotyczą zarówno dojazdów do/z pracy, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Liczną grupę stanowią również osoby uczące się lub studiujące, dla których priorytetem jest dotarcie do placówek oświaty,

a także potrzeby transportowe związane z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż ważną grupę wśród respondentów stanowią osoby, pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych.



■ osoba pracująca
■ uczeń szkoły podstawowej
■ osoba bezrobotna
■ emeryt/rencista
■ student
■ uczeń szkoły średniej

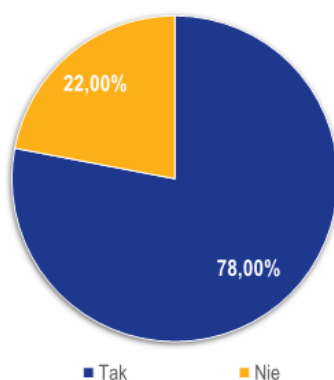
Wykres 12 Aktywność zawodowa respondentów
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



Analiza wyników badań

W badaniu ankietowym umieszczone zostały pytania skierowane zarówno do osób na co dzień przemieszczających się publiczną komunikacją zbiorową, jak i do osób, których podstawowym środkiem lokomocji jest prywatny samochód osobowy. Pierwsze z pytań zadanych uczestnikom badania preferencji komunikacyjnych Miasta Mielec miało na celu ustalenie liczby osób dojeżdżających do miejsca nauki lub pracy. Podsumowanie uzyskanych odpowiedzi pokazano na poniższym wykresie kołowym.

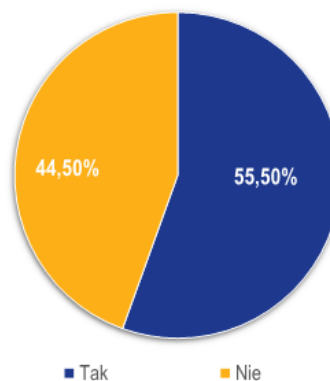


Wykres 13 Pytanie: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Blisko 80% (78,0%) respondentów dojeżdża do miejsca nauki lub do pracy. Są to podróże obligatoryjne, wykonywane co najmniej dwukrotnie w ciągu dnia.

Kolejne z pytań dotyczyło wskazania przez uczestników badania czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Zebrane wyniki przedstawiono na poniższym wykresie.



Wykres 14 Pytanie: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

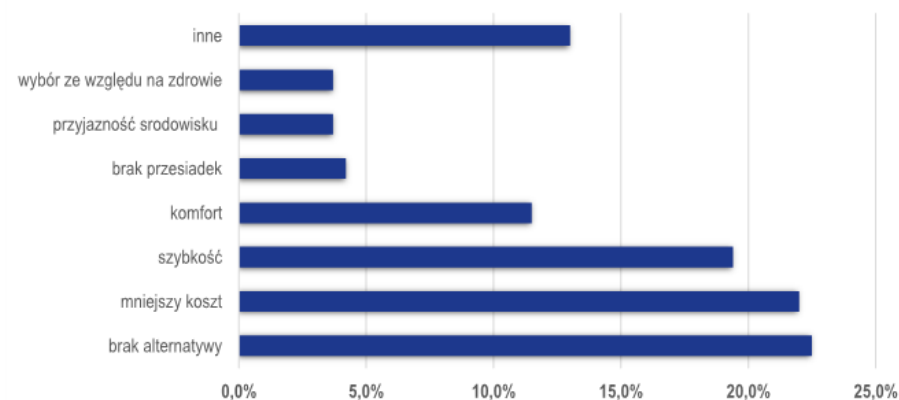
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Niespełna połowa osób badanych nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji miejskiej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu.

Następnie zapytano ankietowanych, dlaczego wybierają wskazany przez siebie w poprzednim pytaniu środek lokomocji. Najczęściej wskazywanym powodem był brak alternatywy (22,5%), koszt podróży (22,0%) i szybkość (19,4%).



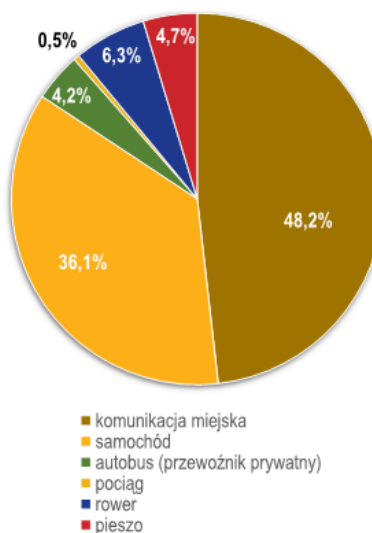
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Wykres 15 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Kolejne pytanie zadane ankietowanym miało na celu ustalenie jakim środkiem transportu lub jakimi środkami transportu dokonują podróży. Analizując, jak często respondenci wykorzystują autobus w podróżach okazuje się, iż 48,2% ankietowanych wykorzystuje ten środek transportu, natomiast 36,1% respondentów wybiera samochód osobowy jako kierowca lub pasażer.



Wykres 16 Pytanie: Jakim środkiem transportu najczęściej Pan/i podróżuje?

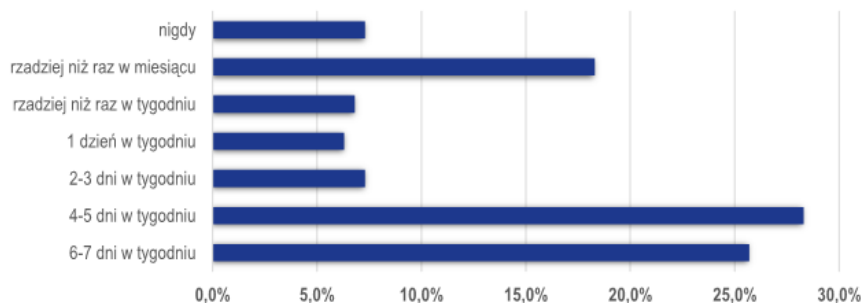
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Największa grupa respondentów podróżuje komunikacją 4-5 dni w tygodniu (28,3%). 25,7% badanych zadeklarowało, że podróżuje 6-7 dni w tygodniu. Rzadziej

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



niż raz w miesiącu z komunikacji miejskiej korzysta 18,3% respondentów.

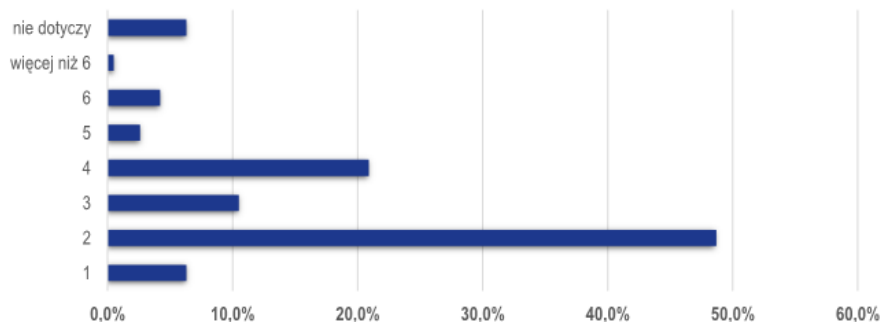


Wykres 17 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o średnią liczbę podróży wykonywanych w ciągu dnia. Jako jedną podróż uznawano podróż od miejsca wyjazdu do celu (przykładowo: przejazd z domu do pracy to jedna

podróż, a przejazd z domu do pracy i z pracy do domu to dwie podróże). Częstość wykonywania podróży pokazano na poniższym wykresie.



Wykres 18 Pytanie: Ile średnio podróży dziennie Pan/Pani wykonuje?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Jedną podróż dziennie wykonuje 6,3% ankietowanych. Większość respondentów 48,7% odbywa dziennie 2 podróże. Są to przeważnie podróże wykonywane przez osoby dojeżdżające z miejsca zamieszkania do miejsca

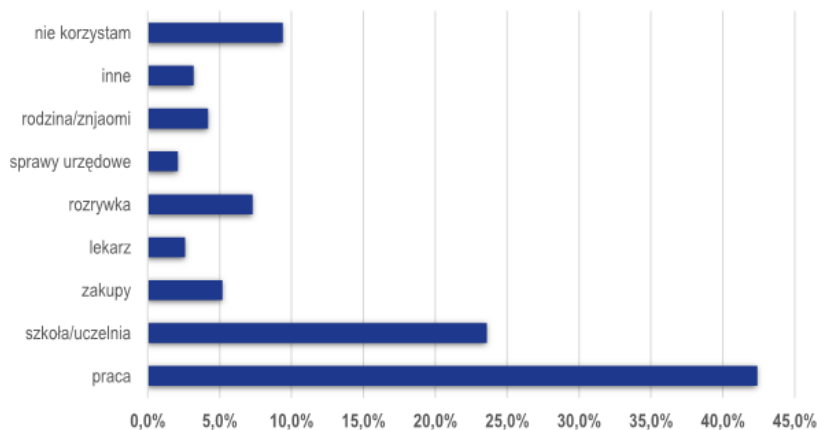
nauki lub pracy. Wykonywanie trzech podróży dziennie deklaruje 10,5% respondentów, czterech – 20,9%, pięciu – 2,6%.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Na pytanie dotyczące najczęstszych motywacji podróży komunikacją zbiorową ankietowani wskazywali obiekty

związane z pracą (42,2%), szkołą/uczelnią (23,6%), rozrywką (7,3%), zakupami (5,2%).

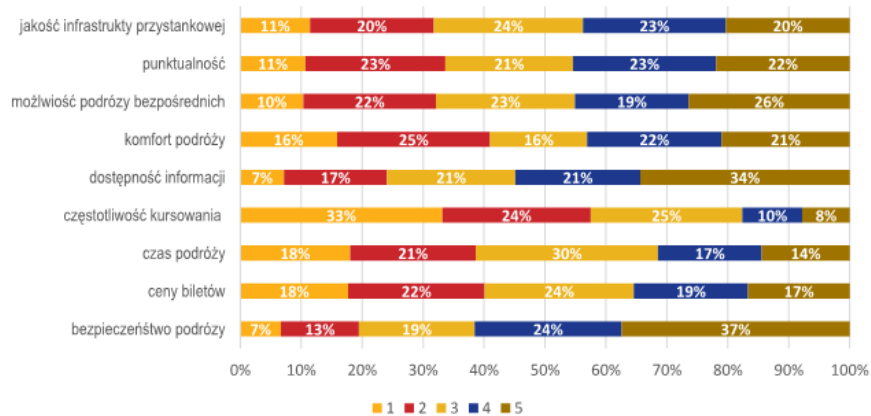


Wykres 19 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów.

Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa).



Wykres 20 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?

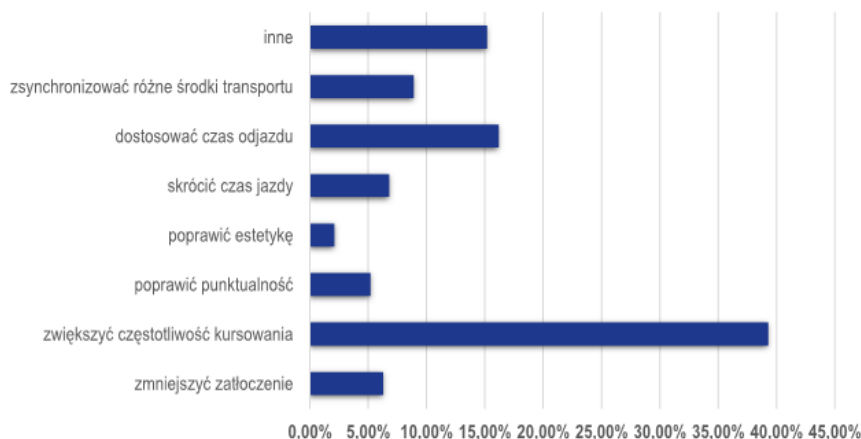
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostało ocenione bezpieczeństwo (średnia ocena: 3,73). Na dobrym poziomie oceniono również dostępność i czytelność informacji nt. komunikacji miejskiej (średnia ocena: 3,58) oraz możliwość podróży bezpośrednich (średnia ocena: 3,29). Podróżni byli zadowoleni również z punktualności (3,23). Aspektem, który oceniono zdecydowanie najgorzej była częstotliwość kursowania (średnia ocena: 2,35).

W odpowiedzi na pytanie: „Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?” najwięcej respondentów, ponieważ aż 39,3 % wskazało zwiększenie częstotliwości kursowania. Istotnymi elementami do poprawy w funkcjonowaniu komunikacji publicznej w Gminie Miejskiej Mielec jest również dostosowanie czasów odjazdów do pracy/szkoły (16,2%) oraz synchronizacja różnych środków transportu (8,9%).

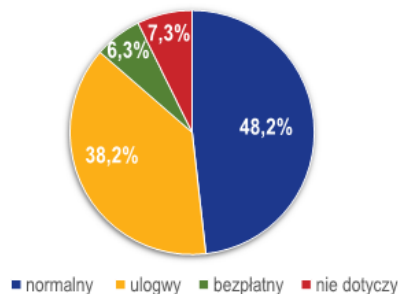


Wykres 21 Odpowiedź na pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W kolejnym z pytań respondenci korzystający z usług komunikacji zbiorowej zostali poproszeni o wskazanie rodzaju biletu, na podstawie którego najczęściej odbywają swoje podróże. Do wyboru przedłożono trzy rodzaje biletów oferowanych przez MKS Mielec:

- ❖ normalny,
- ❖ ulgowy,
- ❖ bezpłatny,

Zestawienie otrzymanych wyników przedstawiono poniżej.



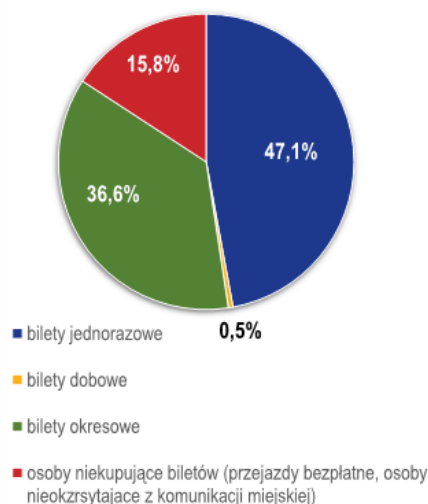
Wykres 22 Z jakiego rodzaju biletów przeważnie Pan/i korzysta?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.
Najczęściej użytkowanym biletem przez pasażerów komunikacji miejskiej w Mielcu jest bilet normalny, na którym podróżuje prawie połowa pasażerów (50,4%).



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Bilety ulgowe użytkuje 38,2%. Uprawnienia do przejazdów bezpłatnych posiada 6,3% badanych.

W kolejnym, dziewiątym pytaniu respondenci korzystający z usług komunikacji zbiorowej zostali zapytani o typ biletu z jakiego korzystają.



Wykres 23 Pytanie: Z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Największą popularnością cieszą się bilety jednorazowe, na podstawie których swoje podróże odbywa 47,1% respondentów. Dużą popularnością cieszą się również bilety okresowe – 36,6%. Z biletów dobowych korzysta jedynie 0,5 % respondentów.

Podsumowanie

Podsumowując, polityka transportowa Gminy Miejskiej Mielec oparta jest na zasadach zrównoważonego rozwoju. Systematyczne wdrażanie postulatów wynikających z realnej potrzeby zrównoważenia całego systemu transportowego Miasta Mielec i wszystkich jego składowych z uwzględnieniem infrastruktury

Opinia mieszkańców na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej zawarta w odpowiedziach na pytania zamknięte pozwala ocenić, które z nich działają najlepiej, a które należałoby poprawić. Jednak dopiero pytania otwarte pozwalają wypowiedzieć się na temat konkretnych potrzeb podróżujących komunikacją publiczną. W odpowiedziach na pytania otwarte najczęściej postulowanymi zmianami było **zwiększenie częstotliwości kursów, szczególnie w weekendy oraz zlikwidowanie sprzedaży biletów przez kierowców, co wydłuży czas przejazdu, na rzecz wprowadzenia automatów biletowych we wszystkich autobusach i aplikacji mobilnej, która zostanie wkrótce uruchomiona dla pasażerów.** Według mieszkańców Gminy lepszego skomunikowania potrzebuje przede wszystkim **osiedle Rzochów, Mielecki Park Przemysłowy przy ul. Inwestorów, osiedle Wojsław oraz okolice lotniska.** Mieszkańcy wskazują również takie lokalizacje jak: miejscowość Chorzelów, Wola Mielecka, Trześń i Złotniki, ul. Grabiowa, ul. Szybowcowa, osiedle K. Wielkiego, Cyranka, Borek, Łuże i Mościska, ul. COPU-u, ul. Zygmuntowska, ul. Padykuły, ul. Krańcowa, ul. Kolejowa, ul. Legionów, ul. Raclawicka, Galeria Navigator.

Należy mieć jednak na uwadze, że zwiększenie częstotliwości kursów i utworzenie nowych linii oznacza wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji publicznej, wzrost rekompensaty itp. W związku z czym istotną kwestią jest dalsza **racjonalizacja obecnie funkcjonujących linii autobusowych oraz ich dostosowanie do preferencji mieszkańców.**

transportowej będzie wpływać na zachowania komunikacyjne mieszkańców, w szczególności na wybór rodzaju środka transportu jakim mieszkańcy będą podróżować oraz przyczyni się do wzrostu liczby podróży odbywanych publicznym transportem zbiorowym.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



11. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

11.1. Gmina Miejska Mielec jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Według ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Prezydent Miasta Mielec, w imieniu którego zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, wykonuje Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej w Urzędzie Miejskim w Mielcu. Sieć komunikacji miejskiej, której organizatorem jest Gmina Miejska Mielec obejmuje obejmuje linie komunikacyjne na terenie Miasta Mielec oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z miastem Mielec stosowne porozumienia międzygminne.

Porozumienia te zostały zawarte również w oparciu o zapisy ustawy o samorządzie gminnym, gdzie wskazano, iż gminy mogą zawierać porozumienia

międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

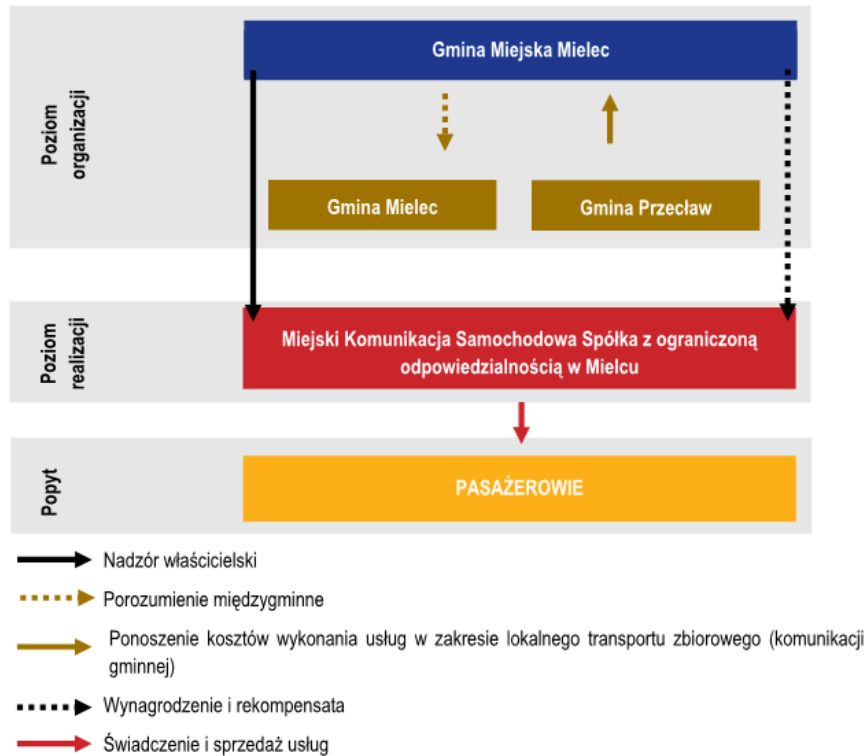
Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych Miastu Mielec przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie następujących gmin ościennych:

- ❖ Gminy Mielec,
- ❖ Gminy Przecław.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Rysunek 8 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2023r.
Źródło: opracowanie własne.

Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane przez Urząd Miejski w Mielcu. Są to:

- ❖ badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- ❖ zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- ❖ określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- ❖ ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



- komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- ❖ określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
 - ❖ przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - ❖ zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - ❖ ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną

przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

- ❖ ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

Na podstawie analizy funkcji organizatorskich w tabeli poniżej przypisano każdą z powyższych funkcji podmiotom odpowiedzialnym w mieście Mielec za ich realizację.

Zadanie	Podmiot odpowiedzialny
<i>Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.</i>	Gmina Miejska Mielec - Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej
<i>Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.</i>	Gmina Miejska Mielec - Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej / MKS Mielec
<i>Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.</i>	Gmina Miejska Mielec - Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej / MKS Mielec
<i>Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.</i>	Gmina Miejska Mielec - Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej / MKS Mielec



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mieściec**

<i>Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.</i>	Rada Miejska w Mieściecu
<i>Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.</i>	Gmina Miejska Mieściec - Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej
<i>Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</i>	Gmina Miejska Mieściec - Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej
<i>Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</i>	Prezydent Miasta Mieściec
<i>Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo Przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</i>	Rada Miejska w Mieściecu
<i>Realizacji dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.</i>	MKS Mieściec
<i>Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</i>	Gmina Miejska Mieściec - Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**11.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego**

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Ponadto Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- ❖ w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, 1598, 2054 i 2269 oraz z 2022 r. poz. 25 i 872), albo
- ❖ w trybie określonym ustawą z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2021 r. poz. 541), 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.

Obecnie operatorem wewnętrznym świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest Miejska Komunikacja Samochodowa Spółka z o.o. w Mielcu na podstawie umowy wykonawczej nr ITG.TDG.1.2017 o świadczenie usług przewozowych w ramach publicznego transportu zbiorowego – komunikacji miejskiej, zawartej z Miastem w dniu 15 lutego 2017 r. i obowiązującej do dnia 28 lutego 2027 r.

Po upływie obecnej umowy z ww. operatorem, organizator podejmie decyzję o sposobie wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Operator będzie wybierany w jednym z trzech ww. trybów.

Krótką charakterystyka obecnego operatora

Miejska Komunikacja Samochodowa Spółka z o.o. w Mielcu rozpoczęła swoją działalność dnia 1 grudnia 1996 roku. Spółka powstała w wyniku przekształcenia zakładu budżetowego pod nazwą Komunalny Zakład Użyteczności Publicznej Przedsiębiorstwo Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Mielcu w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, której jedynym udziałowcem jest Gmina Miejska Mielec.

Podstawę zawiązania spółki prawa handlowego stanowi akt notarialny z dnia 12 listopada 1996 roku. MKS Sp. z o.o. w Mielcu została wpisana do Rejestru Przedsiębiorców pod numerem KRS 000042790 w Sądzie Rejonowym w Rzeszowie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

Od roku 2006 nastąpił znaczący rozwój spółki, zostało zapoczątkowanych wiele zmian restrukturyzacyjnych,



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

mających na celu zmianę wizerunku spółki, sprawniejszą organizację, redukcję kosztów i zwiększenie przychodów oraz poprawę oferowanych usług. Między innymi został zmieniony obowiązujący od 1.01.1997 r. regulamin organizacyjny, który zastąpiono nowym, zostało wprowadzone do schematu organizacyjnego nowe stanowisko ds. marketingu. Istotnym znaczeniem było również poszerzenie rynku przewozowego o nowe obszary tj. objęcie komunikacją miejską Gminy Przecław oraz Gminy Gawłuszowice. Działania Zarządu potwierdziły obrany kierunek rozwoju w aspekcie ekologicznym, czyli stworzenie komunikacji przyjaznej dla środowiska, realizując inwestycje pod kątem wprowadzenia alternatywnego paliwa przyjaznego dla środowiska i wszystkich mieszkańców Miasta. Wynikiem był zakup 4 nowych autobusów zasilanych gazem ziemnym CNG oraz modernizacja 5 autobusów polegająca na dostosowaniu ich do zasilania najbardziej ekologicznym paliwem jakim jest gaz ziemny CNG.

Równie ważnym wydarzeniem było wdrożenie systemu sprzedaży biletu okresowego w oparciu o elektroniczną kartę bezstykową od dnia 1.01.2008 r. zastępując tradycyjne dotychczas używane papierowe legitymacje na bilety okresowe, które zostały całkowicie wycofane z użytkowania z dniem 1.02.2008r. Głównym założeniem tych działań było podniesienie jakości i atrakcyjności świadczonych usług oraz odejście od sztywnego systemu ustalania cen biletów okresowych poprzez ich uelastycznienie, czyli wprowadzenie nowych, niższych opłat za korzystanie z przejazdów w komunikacji miejskiej.

W ramach działalności dodatkowej w roku 2015 spółka zawarła z Gminą Miejską Mielec umowę powierzenia zadania publicznego z zakresu zarządzania i utrzymania dworca przesiadkowego zlokalizowanego przy ul. Jagiellończyka 7 w Mielcu. Na mocy ww. umowy spółka przejęła funkcję operatora dworca polegającą na zarządzaniu, administrowaniu i jego obsłudze.

W ramach projektu „Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego dla MOF Mielec” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020 zakupiono 14 autobusów, odbudowano zaplecza techniczne na terenie zajezdni MKS do obsługi tych

pojazdów, zbudowano pętlę na skrzyżowaniu ul. Szarych Szeregów i Powstańców Warszawy, zbudowano przedłużenie ul. Powstańców Warszawy wraz z utworzeniem nowej linii komunikacyjnej, zbudowano parkingi na dworcu autobusowym oraz zatokę autobusową w Rzemieniu.

W roku 2018 wprowadzono nową taryfę opłat za usługi przewozowe, która opierała się na następujących założeniach: niższe ceny biletów na e-karcie, wprowadzenie biletów przesiadkowych na e-karcie, wprowadzenie możliwości opłaty za bilet jednorazowy za pomocą zbliżeniowej karty płatniczej, określenie nowych stref biletowych. Jednocześnie wprowadzono jednolity system ulg na całym obszarze funkcjonowania MKS.

W dniu 23 lutego 2019 r. została wprowadzona optymalizacja rozkładu jazdy. Opracowana optymalizacja oferty przewozowej miała na celu zwiększenie popytu na usługi przewozowe i zwiększenie znaczenia transportu publicznego w podróżach. Założono całkowitą przebudowę istniejącego układu linii komunikacyjnych, uwzględniając spełnienie podstawowych postulatów takich jak bezpośredniość, dostępność usług, zwiększenie częstotliwości kursowania.

W 2020 i 2021 r. z powodu trwającej w tym czasie pandemii Covid-19 spółka musiała się zmierzyć z nowymi problemami, które negatywnie wpłynęły na cały wizerunek transportu publicznego, a w konsekwencji na sytuację finansową. Od marca 2020 roku komunikacja miejska w Mielcu funkcjonowała w ograniczonym zakresie, istotnie spadła częstotliwość kursowania. Rok 2020 zakończył się spadkiem przewiezionych pasażerów o 42,1%, największy spadek zanotowano w miesiącu kwietniu tj. aż o 85,1%. Obecnie obserwuje się powrót pasażerów do komunikacji miejskiej.

W roku 2022, w związku z trudną sytuacją budżetową Gminy Miejskiej Mielec zmodyfikowano funkcjonujący rozkład jazdy, w taki sposób, by osiągnąć pewne oszczędności w wykonywanej pracy eksploatacyjnej, a co za tym idzie rozsądne ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej."

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



Przedmiotem działalności Spółki jest:

- ❖ transport lądowy pasażerski miejski i podmiejski,
- ❖ pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany,
- ❖ konserwacja i naprawa pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli,
- ❖ działalność usługowa wspomagająca transport lądowy,
- ❖ sprzedaż hurtowa części i akcesoriów do pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli,
- ❖ kupno i sprzedaż nieruchomości na własny rachunek,
- ❖ pozostałe badania i analizy techniczne,
- ❖ wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi,
- ❖ działalność agencji reklamowych,

- ❖ pozostała finansowa działalność usługowa, gdzie indziej niesklasyfikowana, z wyłączeniem ubezpieczeń i funduszów emerytalnych,
- ❖ pozostała sprzedaż detaliczna prowadzona w niewyspecjalizowanych sklepach,
- ❖ przetwarzanie danych; zarządzanie stronami internetowymi (hosting) i podobna działalność,
- ❖ działalność związana z organizacją targów, wystaw i kongresów,
- ❖ zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie.

Spółka MKS Mielec do wykonywania zadań przewozowych posiada 41 autobusów, ich spis, z uwzględnieniem roku produkcji, spełnianej normy czystości spalin EURO oraz rodzaju zasilania (ON – olej napędowy, CNG – sprężony gaz ziemny) przedstawia poniższa tabela.

Tabela 21 Wykaz autobusów MKS Mielec na dzień 31.12.2022 r.

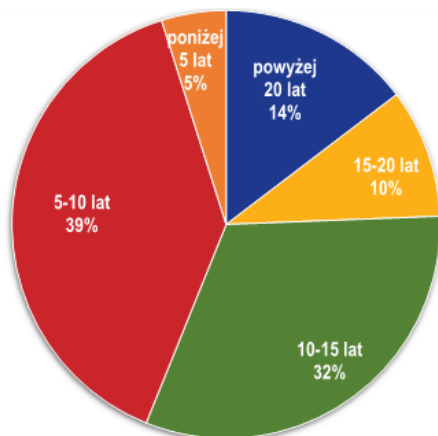
Marka pojazdu	Typ	Nr boczny	Rok produkcji	Rodzaj napędu	Norma Euro
JELCZ	M121 MB	191	1997	ON	Euro 2
JELCZ	M121 MB	192	1997	ON	Euro 2
JELCZ	M121 MB	193	1997	ON	Euro 2
JELCZ	M121 MB	194	1997	ON	Euro 2
NEOPLAN	K 4016	200	1999	ON	Euro 2
SOLARIS	URBINO 12	201	2001	ON	Euro 2
AUTOSAN	WETLINA	208	2009	ON	Euro 4
TEDOM	K 23G C12G	209	2010	CNG	Euro 5 EEV
TEDOM	K 23G C12G	210	2010	CNG	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	211	2010	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	212	2010	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	213	2010	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	214	2011	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	215	2011	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	216	2011	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	217	2011	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	218	2011	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	219	2011	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 8,9 LE	220	2011	ON	Euro 5 EEV
SOLARIS	URBINO 10LF	221	2007	ON	Euro 4
SOLARIS	URBINO 10LF	222	2007	ON	Euro 4
SOLARIS	URBINO 10LF	223	2007	ON	Euro 4
SOLARIS	URBINO 10LF	224	2007	ON	Euro 4
AUTOSAN	AUTOSAN	225	2017	ON	Euro 6
AUTOSAN	AUTOSAN	226	2017	ON	Euro 6



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

SOLARIS	URBINO 10,5LF	227	2017	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	228	2017	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	229	2017	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	230	2017	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	231	2018	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	232	2018	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	233	2018	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	234	2018	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	235	2018	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 10,5LF	236	2018	ON	Euro 6
SOLARIS	URBINO 12 CNG	237	2018	CNG	Euro 6
SOLARIS	URBINO 12 CNG	238	2018	CNG	Euro 6
SOLARIS	URBINO 12 CNG	239	2018	CNG	Euro 6
SOLARIS	URBINO 12 CNG	240	2018	CNG	Euro 6
SOLARIS	URBINO 12 CNG	241	2019	CNG	Euro 6
SOLARIS	URBINO 12 CNG	242	2020	CNG	Euro 6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.



Wykres 24 Struktura wiekowa pojazdów MKS Mielec

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.

Ostatni zakup taboru został przeprowadzony w 2020 r. (1 pojazd marki SOLARIS zasilany gazem ziemnym), 56% pojazdów ma ponad 10 lat, a średnia wieku to 11,5

roku. Spółka MKS jest w trakcie wprowadzania działań mających na celu coroczną, systematyczną i planową odnowę taboru autobusowego poprzez zakup nowych pojazdów. Wycyfywanie z eksploatacji najstarszych pojazdów będzie zsynchronizowane z zakupem nowych pojazdów zeroemisyjnych.

W maju 2023 r. została już zawarta umowa pomiędzy Gminą Miejską Mielec, a Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Dzięki pozyskanemu dofinansowaniu Miasto zakupi pięć autobusów napędzanych energią elektryczną. W celu ładowania zakupionych pojazdów przewidziany jest również zakup i montaż trzech stacji ładowania, każda z dwoma wyjściami (łącznie sześć punktów ładowania). W ramach zadania przewidziano także zakup i instalację kompletnego systemu centralnego do zarządzania i sterowania układem ładowania autobusów elektrycznych wraz z jego parametryzacją. Ponadto, przeprowadzone zostaną szkolenia dla co najmniej 48 pracowników (36 kierowców i 12 mechaników). Czas zakończenia inwestycji planowany jest na październik 2024 r. Realizacja takiego planu pozwoli na podnoszeniu jej jakości i standardu obsługi.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



12. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Informacje wstępne

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróży do infrastruktury przystankowej, sprawna, łatwa do zrozumienia sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych

to pożądany standard w przewozach komunikacji publicznej w Mielcu, która dzięki nowoczesnym i innowacyjnym rozwiązaniom może przyciągnąć nowych pasażerów dotychczas korzystających głównie z transportu indywidualnego.

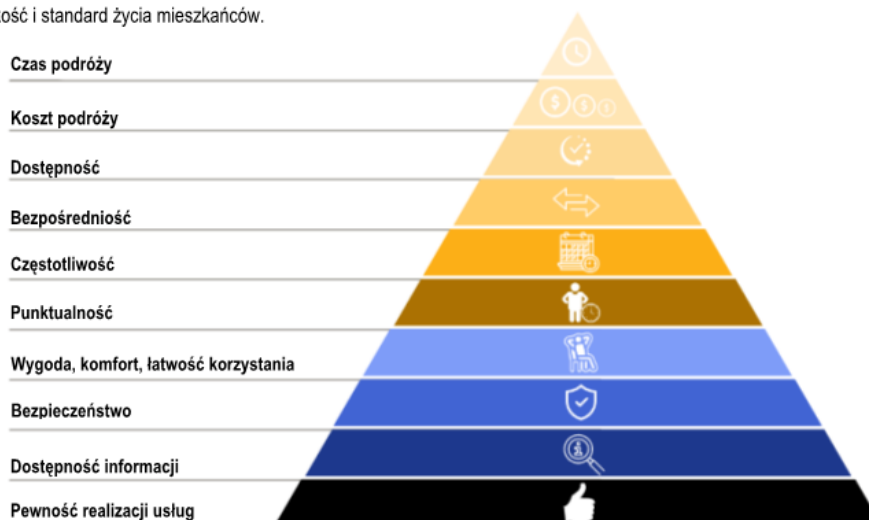
12.1. Realizacja postulatów przewozowych

Organizator publicznego transportu zbiorowego planuje nieustannie dążyć zarówno na etapie organizowania, jak zarządzania do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców Miasta Mielec i gmin, z którymi zostały zawarte porozumienia.

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie-użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Poniżej przedstawiono przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.



Rysunek 9 Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

- ❖ **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
 - ❖ **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
 - ❖ **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków, Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstałych skupisk ludności i generatorów ruchu, umożliwianie odbywania podróży komunikacją miejską w systemach: Bike&Ride, Kiss&Ride, Park&Ride,
 - ❖ **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
 - ciągłe monitorowanie poprzez bieżące zbieranie opinii z największych generatorów ruchu (stref przemysłowych, zakładów pracy, szkół) oraz cykliczne zbieranie i zestawianie ze sobą danych o napełnieniu autobusów w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia - w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców - połączeń bezpośrednich),
 - zapewnianie bezpośrednich połączeń osiedli mieszkaniowych z centrum Miasta oraz ze strefą przemysłową,
 - w przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony – zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego.
 - ❖ **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
 - ❖ **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
 - ❖ **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, wyposażenie pojazdów w ładowarki USB, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym,
 - ❖ **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
 - ❖ **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
 - ❖ **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.
- Ponadto planując podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Mielcu należy pamiętać i uwzględnić również:
- ❖ ochronę środowiska naturalnego, w tym wymianę tabliczek przystankowych na tabliczki w technologii e-papieru,
 - ❖ zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

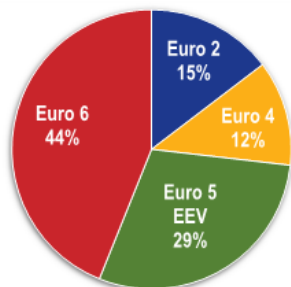


12.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

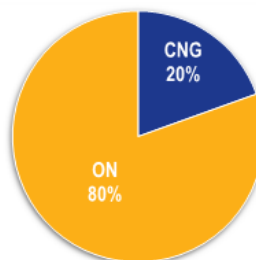
Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest on źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenia 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. Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. 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:

- ❖ tlenek azotu (NOx),
- ❖ węglowodór (HC),
- ❖ tlenek węgla (CO).

Na wykresie poniżej został zaprezentowany procentowy udział pojazdów spełniających poszczególne normy EURO wykorzystywanych przez MKS Mielec do obsługi sieci komunikacyjnej.



Wykres 25 Procentowy udział pojazdów wykorzystywanych przez MKS Mielec spełniających poszczególne normy EURO
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.



Wykres 26 Procentowy udział pojazdów zasilanych ON i CNG wykorzystywanych przez MKS Mielec

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.

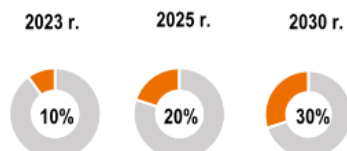
W najbliższej przyszłości konieczne będzie jak najszybsze zaprzestanie eksploatacji autobusów spełniających najniższe normy EURO2, EURO4 i EURO5 oraz wprowadzenie do eksploatacji w mieście Mielec pojazdów o napędzie zeroemisyjnym.

Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. 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. 22 lutego 2018 roku weszła w życie ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która zgodnie z założeniem ma stworzyć warunki do upowszechnienia transportu zeroemisyjnego w Polsce. Możliwości zaproponowane w UoEiPA mają przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, natomiast rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie może znacząco wpłynąć na poprawę jakości powietrza w miastach. Według tej ustawy gminy i powiaty powyżej 50 000 mieszkańców, do 1 stycznia 2028 roku, powinny zapewnić co najmniej 30% pojazdów elektrycznych w użytkowanej flocie pojazdów,



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

jeżeli wyniki AKK wskażą konieczność i opłacalność inwestycji.

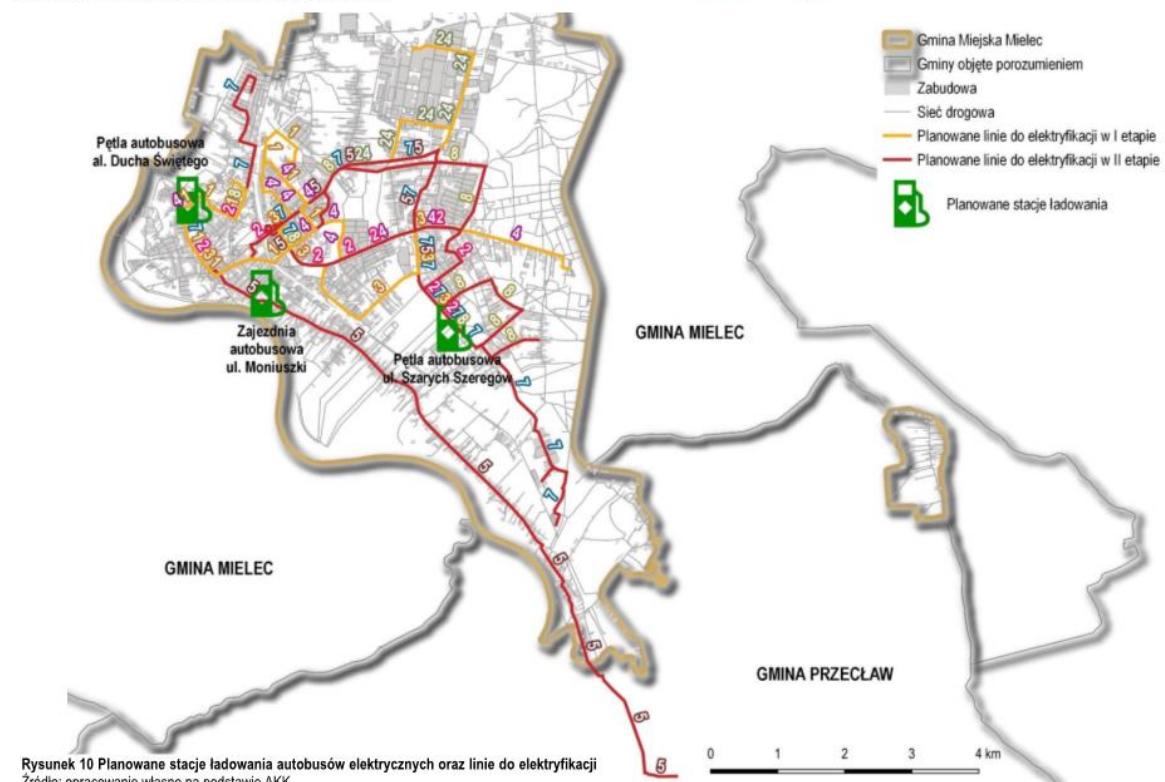


Spełniając założenia ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych* w wynikach wskazuje, że rozwiązania ekologiczne są najbardziej efektywne, a przy udziale finansowania zewnętrznego, opłacalność wymiany taboru zostaje znacząco zwiększona. W związku z czym do października 2024 r. planowany jest zakup 5 autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami. Dofinansowanie ma pochodzić z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. AKK w analizowanym wariantcie dotyczącym wymiany taboru na autobusy o napędzie elektrycznym, zakładała zakup 12 szt. autobusów wraz z zamontowanym pantografem i 10 szt. stacji ładowania zajezdniowych, dwustanowiskowych na potrzeby doładowywania zakupionych pojazdów. Według AKK optymalnym rozwiązaniem byłaby instalacja ładowarek na zajezdni (dłuższe ładowanie) oraz na wybranych przystankach pasażerskich (doładowania) – w zależności od dostępności i parametrów infrastruktury teletechnicznej.

AKK rekomenduje w pierwszej kolejności wymienić tabor na zeroemisyjny obsługujący linie nr 4, 24, 1 i 3, a następnie 7 i 8, 2 oraz nr 5. Wskazane linie koncentrują się wokół centrum Miasta oraz dzielnic o dużej gęstości zabudowy i zaludnienia, w których występuje wiele generatorów ruchu/celów podróży. Linie te charakteryzują się również dużym zagęszczeniem przystanków (niewielkie odległości między przystankami wymagają dużej ilości zatrzymań i ruszania z miejsca pojazdu, a co za tym idzie zwiększonego zużycia paliwa). Zastosowanie taboru zeroemisyjnego na ww. trasach przyczyni się do osiągnięcia największych korzyści ekologicznych w postaci redukcji emisji zanieczyszczeń oraz hałasu. W związku z wskazaniami AKK rekomenduje się w pierwszej kolejności zlokalizowanie stacji ładowania na terenie zajezdni MKS w Mielcu przy ul. Moniuszki 12 oraz na pętli autobusowej przy al. Ducha Świętego i na pętli autobusowej przy ul. Szarych Szeregów.

Zważając zatem na konieczność zachowania restrykcyjnych norm oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego Gmina Miejska Mielec zamierza wywiązywać się z nałożonych na nią zadań oraz po realizacji pierwszej inwestycji, planuje dalszy zakup i eksploatację na swoim terenie pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych, co przyczyni się do poprawy stanu powietrza oraz wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców Gminy. Eksploatacja pojazdów zeroemisyjnych zamiast pojazdów spalinowych na terenie Gminy pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego oraz wpłynie na ograniczenie emisji hałasu.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Rysunek 10 Planowane stacje ładowania autobusów elektrycznych oraz linie do elektryfikacji
Źródło: opracowanie własne na podstawie AKK.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Miećleć

12.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

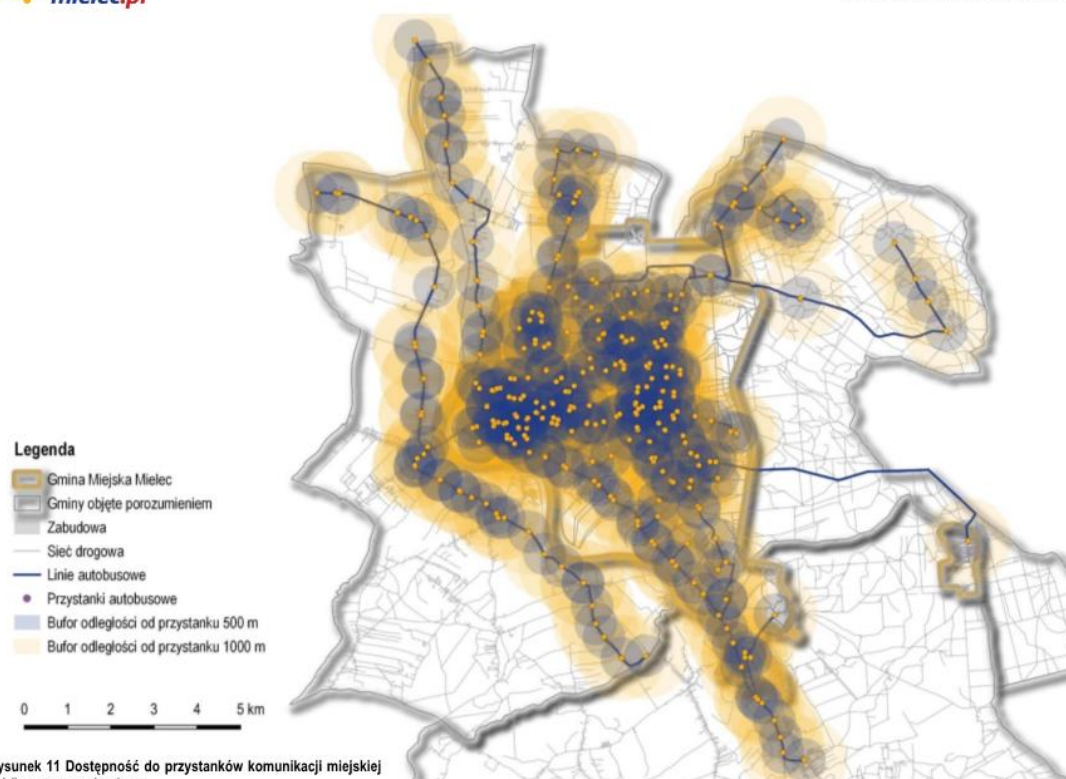
Miećleć planuje zapewnić jak najlepszą (szybką, wygodną, bezpieczną) dostępność dla podróżnych do każdego z przystanków. Szczególnie dotyczy to przystanków lokalizowanych przy dużych i ruchliwych skrzyżowaniach.

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500–1000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia do niego rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h.

Jednakże czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsc kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego, różnice poziomów). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Rysunek 11 Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej
Źródło: opracowanie własne.



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

12.4. Dostęp osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Jedną z ważnych ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, ponieważ często osoby te nie mają możliwości samodzielnego

podróżowania. Potrzeby tych osób są uwzględniane przez Miasto Mielec zarówno na etapie projektowania i budowy infrastruktury transportowej, jak i podczas modernizacji czy zakupu nowego taboru.

Tabela 22 Udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej w pojazdach MKS Mielec

Marka i typ pojazdu	Udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej			
	nr boczny	Niskie wejście	Niska podłoga	Podest wózka inwalidzkiego
JELCZ M121 MB	191	tak	w części	tak
JELCZ M121 MB	192	tak	w części	tak
JELCZ M121 MB	193	tak	w części	tak
JELCZ M121 MB	194	tak	w części	tak
NEOPLAN K 4016	200	tak	tak	tak
SOLARIS URBINO 12	201	tak	tak	tak
AUTOSAN A8V WETLINA	208	tak	w części	tak
TEDOM K23G C12G/CNG	209	tak	tak	tak
TEDOM K23G C12G/CNG	210	tak	tak	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	211	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	212	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	213	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	214	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	215	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	216	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	217	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	218	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	219	tak	w części	tak
SOLARIS URBINO 8.9 LE	220	tak	w części	tak
URBINO 10LF	221	tak	tak	tak
URBINO 10LF	222	tak	tak	tak
URBINO 10LF	223	tak	tak	tak
URBINO 10LF	224	tak	tak	tak
AUTOSAN	225	tak	w części	tak
AUTOSAN	226	tak	w części	tak
URBINO 10,5LF	227	tak	tak	tak
URBINO 10,5LF	228	tak	tak	tak
URBINO 10,5LF	229	tak	tak	tak
URBINO 10,5LF	230	tak	tak	tak
URBINO 10,5LF	231	tak	tak	tak

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



URBINO 10,5LF	232	tak	tak	tak
URBINO 10,5LF	233	tak	tak	tak
URBINO 10,5LF	234	tak	tak	tak
URBINO 10,5LF	235	tak	tak	tak
URBINO 10,5LF	236	tak	tak	tak
URBINO 12 CNG	237	tak	tak	tak
URBINO 12 CNG	238	tak	tak	tak
URBINO 12 CNG	239	tak	tak	tak
URBINO 12 CNG	240	tak	tak	tak
URBINO 12 CNG	241	tak	tak	tak
URBINO 12 CNG	242	tak	tak	tak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od UM Mielec.

Standard w zakresie taboru

W ramach najbliższych inwestycji taborowych komunikacji miejskiej w Mielcu planuje się zakup autobusów zeroemisyjnych wraz z niezbędnym systemem ładowania, w pełni dostosowanych do obsługi osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ładowanie baterii odbywać się będzie na terenie zajezdni za pomocą ładowarek stacjonarnych, typu plug-in. Szczególne znaczenie przy zakupie taboru będą miały parametry w zakresie:

- ❖ poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niska podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz), wyposażenie w tzw. „przykłąk”,
- ❖ zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,
- ❖ instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- ❖ liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- ❖ dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,

- ❖ systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- ❖ wyposażenia pojazdów w system lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,
- ❖ wyposażenia pojazdów w router WiFi — Internet bezprzewodowy zapewniający pasażerom wewnątrz autobusu dostęp do zasobów sieciowych (GPRS/EDGE/UMTS/HSDPA),
- ❖ pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus) — umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- ❖ pojazdy wyposażone w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej.



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

Standard w zakresie przystanków autobusowych

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), rodzicom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też

należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy:

Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**



Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności sensoryczno-poznawczej szczególnie istotnymi kwestiami w publicznym transporcie są:

- ❖ **informacja dźwiękowa**, która umożliwia osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować przystanek komunikacyjny podczas podróży,
- ❖ **informacja wizualna**, która umożliwia podróżę osobom niedosłyszącym.

Wymienione powyżej elementy pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją zindywidualizowaną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

13. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźników i mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje

kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów ww. rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- ❖ zamieszczenie go na swojej stronie internetowej,
- ❖ przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera,
- ❖ przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie,
- ❖ zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:



podróż



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie

planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:



na przystankach



w pojazdach



w Internecie



Poprzez aplikacje
dedykowane dla urządzeń
mobilnych

Multimedialnej Informacji
wewnętrznej tablicy podsufitowej, która prezentuje

Obecnie informacja pasażerska w komunikacji miejskiej w Mielcu funkcjonuje w postaci:

- ❖ na przystankach komunikacyjnych – w postaci rozkładu jazdy linii komunikacyjnych zatrzymujących się na danym przystanku,

- ❖ **9 szt. Tablic Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej** zlokalizowanych przy:

- ul. Niepodległości – 3 szt.,
- ul. Rynek – 2 szt.,
- ul. Mickiewicza,
- ul. Wolności,
- ul. Powstańców Warszawy,
- ul. Żeromskiego.

Tablica prezentuje informacje: o najbliższych odjazdach autobusów posortowane narastająco wg czasu pozostałego do odjazdu, datę i godzinę, opcjonalne komunikaty tekstowe wprowadzone przez operatora w ostatnim wierszu które są przewijane na ekranie, dane o stanie powietrza z czujnika AIRLY znajdującego się w pobliżu przystanku,

- ❖ **Aplikacja my Bus online** - aplikacja wyświetla najbliższe odjazdy w formie tzw. tablicy najbliższych odjazdów, na podstawie danych uzyskanych ze śledzenia pojazdów przez system GPS. Dzięki temu uzyskuje się znacznie dokładniejszą godzinę pojawienia się pojazdu na przystanku, uwzględniając nieprzewidziane opóźnienia czy przyspieszenia kursów,

- ❖ tablice elektroniczne wewnątrz pojazdów. Prezentują oznaczenia linii komunikacyjnej oraz kierunku jazdy. Dodatkowo w 18 autobusach znajduje się Moduł

informacje takie jak: oznaczenie numeru linii, przystanek końcowy, przebieg trasy, aktualny czas, czas pozostały do odjazdu, informację o bieżącym przystanku, informację o następnym przystanku, napis STOP w przypadku naciśnięcia przez pasażera przycisku "na żądanie", prędkość pojazdu,

- ❖ głosowa informacja pasażerska w pojazdach, automatycznie zapowiadająca numeru linii, trasy, przystanki, zakończenia kursu oraz zmianę stref przystankowych.
- ❖ wewnątrz pojazdu – informacje o taryfie, opłatach dodatkowych, uprawnieniach do ulg i zwolnień z opłat za przejazdy oraz zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora,
- ❖ w punktach obsługi klienta – informacje o rozkładach jazdy, taryfie, opłatach dodatkowych, zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora,
- ❖ na stronie internetowej Operatora - informacje o rozkładach jazdy, taryfie, opłatach dodatkowych, uprawnieniach do ulg i zwolnień z opłat za przejazdy, zmianach w funkcjonowaniu komunikacji realizowanej przez Operatora. Dodatkowo strona internetowa zawiera: plener podróży, wybór linii i przystanku z listy, aktualną Informację dotyczącą odjazdów z wybranego przystanku, linie autobusowe z wybranego przystanku, reprezentacja rzeczywistej pozycji pojazdów na mapie,
- ❖ na końcowym etapie wdrożenia jest aplikacja dedykowana dla urządzeń mobilnych, która umożliwi m.in. zakup biletów on-line i uzyskiwanie informacji



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

o kursowaniu pojazdów komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym.

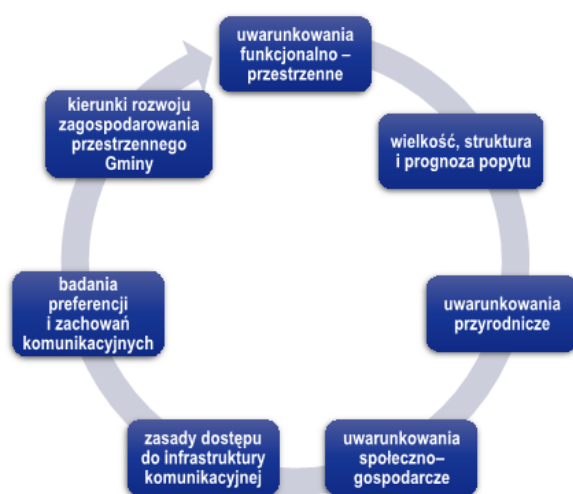
Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

14. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego

i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.



Rysunek 12 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miejskiej Mielec
Źródło: opracowanie własne.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Gminy — ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych celów. Ponadto należy

pamiętać, iż proces wdrożenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców Gminy.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Promocja usług transportu miejskiego

Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z elementów kształtujących popyt. W Polsce, mimo pozytywnych zmian zachodzących w miejskich przewozach pasażerskich wynikających z modernizacji i wymiany taboru, wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań takich jak: aplikacje mobilne, elektroniczny bilet czy dynamiczna informacja pasażerska, publiczny transport nadal przez wiele osób postrzegany jest negatywnie. Dotyczy to przede wszystkim czasu podróży, braku punktualności – nieprzewidywalności czasu dotarcia do celu. Duża część społeczeństwa postrzega miejski transport publiczny jako transport przeznaczony dla uczniów oraz osób, których nie stać na poruszanie się

po mieście własnym samochodem. Dlatego, aby zmienić takie postrzeganie transportu, planuje się dalej podejmować działania promocyjne, których celem będzie zmiana postrzegania komunikacji miejskiej przez społeczeństwo.

Jednym z celów promocji jest również pozyskanie nowych konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę mieszkańców o usłudze, ofercie, którą proponuje miasto, oraz pokazywać korzyści jakie zyskują osoby korzystające z komunikacji zbiorowej.

Integracja systemu publicznego transportu zbiorowego



Integracja międzygałęziowa i funkcjonalna

Cel: ułatwienie przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu.

Sposób realizacji: dążenie do skoordynowania rozkładu jazdy linii autobusowej dowozowej z rozkładem jazdy kolei oraz z istniejącym transportem powiatowym i ponad powiatowym.



Integracja technologiczna

Cel: poprawa jakości świadczonych usług transportowych.

Sposób realizacji: kompatybilność systemów informatycznych w urządzeniach sterowania ruchem, w systemach łączności oraz w portalach informacji dla podróżnych.



Integracja instytucjonalna

Cel: poprawa organizacji transportu na terenie Gminy Miejskiej Mielec i gmin ościennych.

Sposób realizacji: zapewnienie jednolitości wymagań w sporządzanych specyfikacjach warunków zamówienia publicznego, gwarantującej kompatybilność tworzonych systemów zarządzania i informacji. Koordynowanie oferty przewozowej świadczonej przez poszczególnych operatorów o różnym zasięgu terytorialnym. Koordynowanie procesów planowania, projektowania, budowy, modernizacji, wprowadzania do użytku, eksploatacji i utrzymania systemu transportowego.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Pełnowymiarowa integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć.

Miasto Mielec planuje dążyć do integracji:

- usług transportu zbiorowego o zasięgu lokalnym – regionalnym – krajowym,
- transportu zbiorowego z transportem indywidualnym.

Planowanym sposobem integracji transportu zbiorowego o zasięgu lokalnym z regionalnym i krajowym jest koordynacja rozkładów jazdy między różnymi rodzajami komunikacji i ujednolicenie systemu informacji na przystankach. W obecnej sytuacji integracja taryfowa pomiędzy komunikacją miejską Miasta Mielec

a komunikacją powiatową czy ponad powiatową nie jest możliwa do realizacji.

Planowany system integracji transportu zbiorowego z indywidualnym, obejmującym nie tylko podróże samochodem, ale przede wszystkim podróże wykonywane rowerem oraz pieszo, będzie polegał na stworzeniu możliwości łączenia podróży realizowanych transportem zbiorowym i transportem indywidualnym poprzez budowę przy głównych drogach dojazdowych oraz przy węzłach łączących różne gałęzie transportu parkingów typu park&ride dla samochodów oraz bike&ride dla rowerów.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym opracowaniem może zostać osiągnięta wyłącznie dzięki szerokiej i zgodnej współpracy władz Miasta Mielec, Starostwa Powiatu Mieckiego oraz prywatnych przewoźników.

Przystanki komunikacyjne

Planowana jest modernizacja przystanków miejskich poprzez budowę autonomicznych wiat przystankowych oraz ekologicznych zielonych przystanków. Autonomiczne bądź tzw. inteligentne wiaty przystankowe są to przystanki, w których zasilanie odbywa się poprzez moduły fotowoltaiczne zlokalizowane na dachu. Wiatę dodatkowo wyposażać można w: punkt dostępu do otwartej sieci WiFi, monitoring wizyjny, oświetlenie wiaty jak i terenu przyległego, czujnik ruchu służący do sterowania oświetleniem, zegar cyfrowy, termometr oraz czujnik jakości powietrza, punkty ładowania USB i telefonów komórkowych.

Dodatkowo planuje się:

- ❖ rozbudowę pętli przy ul. Szarych Szeregów (uzupełnienie zaplecza socjalnego),
- ❖ budowę pętli autobusowej przy al. Ducha Świętego wraz z zapleczem socjalnym,
- ❖ budowę pętli autobusowych w miarę rozwoju transportu publicznego pod kątem nowych potrzeb,
- ❖ przebudowę i rozbudowę dworca autobusowego w celu doskonalenia realizacji funkcji węzła przesiadkowego oraz dostosowania go do współcześnie obowiązujących standardów obsługi pasażerów,
- ❖ modernizację zajezdni Miejskiej Komunikacji Samochodowej przy ul. Moniuszki 12 w zakresie budowy zaplecza socjalnego dla kierowców oraz budowy zaplecza technicznego do obsługi taboru autobusowego do wykonywania czynności związanych z utrzymaniem czystości wewnątrz autobusów.

Ww. działania mają na celu poprawę usług publicznego transportu zbiorowego.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec****Tabor**

Celem zrównoważonego rozwoju jest przede wszystkim poszanowanie środowiska naturalnego, w związku z czym planuje się oparcie systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Miejskiej Mielec o autobusy niskoemisyjne lub zeroemisyjne. Obecnie jednak koszty zakupu i utrzymania tego rodzaju taboru przewyższają możliwości budżetowe zarówno Gminy Miejskiej Mielec, jaki operatora – Spółki MKS Mielec w związku z czym, do realizacji tych planów niezbędny

jest udział finansowania zewnętrznego. Z uwagi również na fakt, iż publiczny transport zbiorowy powinien być dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców, również osób starszych i z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej sprawności ruchowej, pojazdy będą dostosowane do obsługi każdej grupy społecznej (zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 12.4. niniejszego dokumentu).



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Pozostałe działania, mające wpływ na poprawę systemu publicznego transportu zbiorowego

Rozwój sieci publicznego transportu zbiorowego oraz powiązanej z nią sieci nowoczesnych, zrównoważonych systemów komunikacji pieszej i rowerowej dla poprawy warunków codziennej mobilności.

Zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursowania i zdolności przewozowej publicznego transportu zbiorowego.

Budowa i modernizacja infrastruktury publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy.

Promocja i rozwój rozwiązań w zakresie integracji funkcjonalno-przestrzennej podsystemów transportowych, np. P&R, B&R, K&R.

Rozbudowa Systemu Informacji Pasażerskiej.

Tworzenie spójnych tras rowerowych.

Tworzenie priorytetów dla transportu zbiorowego.

Tworzenie stref ruchu uspokojonego.

Tworzenie stref płatnego parkowania.

Dostosowanie sieci publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych (poprzez stosowanie odpowiedniego taboru oraz likwidację barier architektonicznych).



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

15. Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

15.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego

W okresie planowania (do 2033 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- ❖ Plan zrównoważonego transportu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec,
- ❖ regularne prowadzenie badań marketingowych, minimum co 5 lat, dotyczących:
 - wielkości popytu,
 - przekrojowej struktury popytu,
- ❖ prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym minimum co 5 lat,
- ❖ rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,

- ❖ realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego.

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Mielca, korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

W rozdziale 15 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Gminie Miejskiej Mielec, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji Planu transportowego.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

15.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego gminy miejskiej Mielec

Art. 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje jednostkę samorządu terytorialnego do okresowej, uzależnionej od potrzeb weryfikacji Planu transportowego, a następnie jego aktualizacji. Uwzględniając przesłanki teoretyczne i praktyczne, rekomenduje się konieczność weryfikacji postanowień niniejszego dokumentu z częstotliwością **raz do roku**. Podstawą monitorowania i oceny poziomu realizacji zamierzonych działań będą roczne raporty, które będą obejmować w szczególności:

- ❖ ogólną ocenę stopnia realizacji Planu transportowego,
- ❖ identyfikację problemów związanych z realizacją założeń Planu transportowego,
- ❖ sformułowanie zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji Planu transportowego.

Identyfikacja problemów związanych z realizacją zadań i celów zawartych w Planie transportowym będzie odbywać się poprzez wskazanie zrealizowanych oraz niezrealizowanych założeń. Koniecznym będzie w tym

miejsu wskazanie przyczyn niepowodzenia w realizacji Planu transportowego oraz propozycje ich rozwiązań.

Monitoring realizacji Planu transportowego zakończy się sformulowaniem zaleceń dotyczących zwiększenia skuteczności realizacji założeń w kolejnym roku.

Na podstawie tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji przedmiotowego dokumentu.

Zgodnie z wymogami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każda aktualizacja Planu transportowego wymaga przeprowadzenia obowiązkowych konsultacji społecznych i przyjęcia aktualizacji w trybie uchwały przez Radę Miasta Mielca.

Weryfikacja zapisów Planu transportowego nastąpi poprzez porównanie ustalonych mierników realizacji Planu, które zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 23 Zakres weryfikacji Planu transportowego

Badany element Planu transportowego	Miernik – zakres i narzędzie badania	Parametr / Jednostka	Źródło informacji	Pożądana tendencja do 2033 r.
Efektywność ekonomiczna transportu	Wskaźnik odpłatności usług	%	Sprawozdania finansowe z realizacji usług publicznego transportu zbiorowego	↑
	Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę	%		↑
	Przychody z innych źródeł	PLN		↑

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



Niezawodność przewozów	Udział kursów odwołanych w stosunku do kursów zrealizowanych	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Miejskiej Mielec	↓
Punktualność przewozów	Udział kursów punktualnych w stosunku do kursów zrealizowanych (za punktualne uznaje się kursy przyspieszone o 1 min lub opóźnione do 3 min w stosunku do rozkładu jazdy)	%	Sprawozdania z realizacji przewozów na terenie Gminy Miejskiej Mielec	↑
Zapewnienie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej	Udział pojazdów niskopodłogowych w taborze Operatora	%	Miejska Komunikacja Samochodowa w Mielcu	↑
	Usunięte bariery architektoniczne na drodze dojazdu do/z przystanku autobusowego	ilość	Wizje lokalne, pomiary	↑
Rozkłady jazdy	Zsynchronizowane połączenia komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobieżną (pociągi, autobusy).	Liczba zsynchronizowanych połączeń [szt.]	Analiza porównawcza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników świadczących usługi na terenie Gminy Miejskiej Mielec	↑
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych mieszkańców	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych	Liczba przebadanych respondentów [szt.]	Badania jakościowe i ilościowe w środkach publicznego transportu zbiorowego	↑
Liczba pasażerów korzystających z publicznego	Wzrost liczby przewiezionych pasażerów	Liczba pasażerów [szt.]	Badanie popytu	↑



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mieściec**

transportu zbiorowego				
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	Udział pojazdów zeroemisyjnych obsługujących teren Gminy	%	Miejska Komunikacja Samochodowa w Mieściec	↑
	Zanieczyszczenie powietrza pochodzące z sektora transportu	µg/m³	Gmina Miejska Mieściec - Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej	↓
Integracja transportu	Parkingi (w tym Parkingi „Park&Ride i „Bike&Ride”)	Liczba użytkowników [szt.]	Gmina Miejska Mieściec – Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej	↑
Jakość transportu zbiorowego	Uprzywilejowanie dla pojazdów transportu zbiorowego	TAK / NIE	Gmina Miejska Mieściec – Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej	–
	Liczba istniejących przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe w ciągu roku	Liczba przystanków [szt.]	Gmina Miejska Mieściec – Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej	↑
	Liczba przystanków wyposażonych w tablice informacyjne z dynamiczną informacją pasażerską			↑

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec



16. Spis tabel, rysunków, wykresów i map

16.1. Spis tabel

Tabela 1 Liczba mieszkańców Miasta Mielec i gmin, które zawarły porozumienie w latach 2011-2021	15
Tabela 2 Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2011, 2016 i 2021	16
Tabela 3 Prognoza ruchu naturalnego i wędrownego	19
Tabela 4 Ruch naturalny i wędrowny na obszarze Gminy Miejskiej Mielec w latach 2016-2021	20
Tabela 5 Zmiana bezrobocia rejestrowanego na terenie Gminy Miejskiej Mielec w latach 2011-2021	21
Tabela 6 Wykaz głównych dróg rowerowych w Gminie Miejskiej Mielec stan na 2023 r.	27
Tabela 7 Wykaz parkingów (tylko miejsca wyznaczone do parkowania, bez miejsc zatrzymywania się pojazdów na jezdni poszczególnych ulic). Stan na 31.12.2022	30
Tabela 8 Przebieg linii komunikacji miejskiej w Gminie Miejskiej Mielec. Stan na kwiecień 2023 r.	33
Tabela 9 Wykaz najważniejszych instytucji publicznych i urzędów w Gminie Miejskiej Mielec	44
Tabela 10 Wykaz placówek oświatowych w Gminie Miejskiej Mielec	44
Tabela 11 Wykaz największych pracodawców w Gminie Miejskiej Mielec	46
Tabela 12 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Gminie Miejskiej Mielec	48
Tabela 13 Wykaz placówek służby zdrowia w Gminie Miejskiej Mielec	49
Tabela 14 Ważniejsze obiekty handlowo-usługowe w Gminie Miejskiej Mielec	50
Tabela 15 Liczba przewiezionych pasażerów w podziale na dni tygodnia	51
Tabela 16 Liczba wykonanych wozokilometrów w podziale na gminy w 2022 r.	57
Tabela 17 Wozokilometry planowane do wykonania w roku 2023 r.	57
Tabela 18 Koszt jednostkowy wzm komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miejskiej Mielec	58
Tabela 19 Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miejską Mielec	59
Tabela 20 Rodzaje biletów w taryfie komunikacji miejskiej w Gminie Miejskiej Mielec	61
Tabela 21 Wykaz autobusów MKS Mielec na dzień 31.12.2022 r.	77
Tabela 22 Udogodnienia dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej w pojazdach MKS Mielec	86
Tabela 23 Zakres weryfikacji Planu transportowego	98



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

16.2. Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie Gminy Miejskiej Mielec	12
Rysunek 2 Liczba mieszkańców Miasta Mielec i gmin, które zawarły porozumienie w latach 2011-2021	15
Rysunek 3 Szacunkowa stopa bezrobocia rejestrowanego w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2011-2021	21
Rysunek 4 Długość dróg rowerowych w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2011-2021	26
Rysunek 5 Sieć dróg rowerowych w Gminie Miejskiej Mielec stan na 2023 r.	27
Rysunek 6 Obecna trasa przejazdu pociągów odjeżdżających ze dworca kolejowego w Mielcu.	28
Rysunek 7 Schemat linii komunikacji miejskiej w Gminie Miejskiej Mielec	35
Rysunek 8 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w 2023r.	72
Rysunek 9 Wymagania jakościowe stawiane przez podróżnych.	79
Rysunek 10 Planowane stacje ładowania autobusów elektrycznych oraz linie do elektryfikacji	83
Rysunek 11 Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej	85
Rysunek 12 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gminie Miejskiej Mielec.	92

16.3. Spis wykresów

Wykres 1 Liczba ludności w przedziałach wiekowych w latach 2011, 2016 i 2021. Ż.	16
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2001-2021	17
Wykres 3 Zestawienie prognozowanej liczby ludności wg Prognozy GUS ludności dla gmin na lata 2017-2030 z rzeczywistą liczbą ludności	18
Wykres 4 Prognozowana struktura ludności w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2023-2030	19
Wykres 5 Stężenia pyłu PM10 w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2017-2022 na stacji pomiarowej przy ul. Biernackiego	23
Wykres 6 Stężenia pyłu PM2,5 w Gminie Miejskiej Mielec w latach 2017-2022 na stacji pomiarowej przy ul. Biernackiego	23
Wykres 7 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie podkarpackim oraz powiecie mieleckim w latach 2011-2021	24
Wykres 8 Liczba przewiezionych pasażerów w zależności od dnia tygodnia w latach 2019-2022	52
Wykres 9 Liczba przewiezionych pasażerów w latach 2019-2022	52
Wykres 10 Struktura wiekowa respondentów	63
Wykres 11 Podział respondentów ze względu na wykształcenie	64
Wykres 12 Aktywność zawodowa respondentów	64
Wykres 13 Pytanie: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?	65
Wykres 14 Pytanie: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?	65

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec**

Wykres 15 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?	66
Wykres 16 Pytanie: Jakim środkiem transportu najczęściej Pan/i podróżuje?	66
Wykres 17 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją miejską?	67
Wykres 18 Pytanie: Ile średnio podróży dziennie Pan/Pani wykonuje?	67
Wykres 19 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?	68
Wykres 20 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?	68
Wykres 21 Odpowiedź na pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?	69
Wykres 22 Z jakiego rodzaju biletów przeważnie Pan/i korzysta?	69
Wykres 23 Pytanie: Z jakiego typu biletów przeważnie Pan/Pani korzysta?	70
Wykres 24 Struktura wiekowa pojazdów MKS Mielec	78
Wykres 25 Procentowy udział pojazdów wykorzystywanych przez MKS Mielec spełniających poszczególne normy EURO	81
Wykres 26 Procentowy udział pojazdów zasilanych ON i CNG wykorzystywanych przez MKS Mielec	81

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec

Załącznik nr 1



**Raport z konsultacji społecznych
projektu dokumentu pn. „Plan
zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy
Miejskiej Mielec”**



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec****1. Wprowadzenie**

W okresie od 02 do 22 czerwca 2023 r. prowadzone były w Gminie Miejskiej Mielec konsultacje społeczne dotyczące projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec”.

2. Podstawa prawna

Zgodnie z obowiązkiem określonym w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022. poz. 1343) Prezydent Miasta Mielec poinformował o przystąpieniu przez Gminę Miejską Mielec do opracowywania projektu Planu transportowego.

3. Cel konsultacji społecznych

Celem konsultacji społecznych było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach aktualizacji Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom Gminy możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania preferowanych rozwiązań.

4. Formy konsultacji

Dokument pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Mielec” poddany konsultacjom wraz z formularzem konsultacyjnym dostępny był:

- ❖ w Urzędzie Miejskim w Mielcu, ul. Żeromskiego 23, 39-300 Mielec (Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej, pokój nr 18), w godzinach 7.30 – 15.30 (wt.-pt.) oraz 08:00-16:00 (pon.);
- ❖ na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Mielcu pod adresem: <https://mielec.bip.gov.pl/>.

Uwagi do projektu dokumentu można było zgłaszać za pomocą formularza konsultacyjnego w nieprzekraczalnym terminie do dnia 22 czerwca 2023 r.:

- ❖ drogą elektroniczną bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym na adres: Radoslaw.Kozioł@um.mielec.pl;
- ❖ pocztą w formie pisemnej na wskazany adres korespondencyjny: Urząd Miejski w Mielcu, Wydział Dróg, Transportu, Energetyki i Działalności Gospodarczej, ul. Żeromskiego 26, 39-300 Mielec.

5. Uwagi i opinie zgłoszone w ramach konsultacji

W trakcie konsultacji społecznych nie zgłoszono żadnych uwag, wniosków, opinii i rekomendacji do projektu Planu transportowego.