



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Rzeszów, dnia 14 listopada 2025 r.

Poz. 4254

UCHWAŁA NR XXI/130/2025 RADY POWIATU MIELECKIEGO

z dnia 27 października 2025 r.

w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6, art. 12 pkt 1 i pkt 11, art. 40 i art. 42 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. 2024 r., poz. 107 z późn. zm.), art. 9 ust. 3, art. 11 ust. 2 i art. 14 w zw. z art. 10, art. 11 ust. 1, art. 12 ust. 1-4 oraz art. 13 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.) Rada Powiatu Mieleckiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego, która stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Traci moc uchwała nr VIII/57/2024 Rady Powiatu Mieleckiego z dnia 21 października 2024r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego.

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

Przewodniczący Rady
Powiatu Mieleckiego

Marek Paprocki

2025

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego - aktualizacja

PROJEKT PO PRZEPROWADZONYCH KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH
MIELEC, 09.10.2025 R.

Spis treści

1. Wstęp	4
1.1 Plan transportowy	4
1.2 Pojęcia używane w planie transportowym	6
2. Cel planu transportowego	6
2.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego	6
2.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego	7
2.3 Konsultacje społeczne	7
3. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	8
3.1 Informacje ogólne o obszarze	8
3.2 Sytuacja społeczno- gospodarcza obszaru	10
3.3 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu mieleckiego	11
3.4 Układ drogowy	14
4. Planowanie Transportu Lokalnego w Powiecie Mieleckim.....	16
4.1 Diagnoza Stanu Obecnego.....	16
4.1.1. Infrastruktura Transportowa w Powiecie Mieleckim.....	16
4.2 Generatory Ruchu w Powiecie Mieleckim	20
4.3 Główne Problemy i Wyzwania	21
4.3.1 Infrastruktura niezmotywowana.....	21
4.3.2 Problemy Komunikacji Publicznej.....	23
4.4 Kierunki Rozwoju i Wyznaczone Cele.....	23
4.5 Wdrażane lub planowane działania.....	23
4.5.1 Budowa spójnej sieci ścieżek rowerowych i modernizacja istniejących.....	23
4.5.2 Budowa nowych i modernizacja istniejących chodników.....	24
4.6 Wstępny plan inwestycji związanych z rozbudową oraz modernizacją infrastruktury mikro mobilności	26
4.7 Wdrażanie programów wspierających rozwój mikromobilności.....	26
4.8 Modernizacja transportu Publicznego.....	27
5. Sieć komunikacyjna	27
5.1 Obecna sieć komunikacyjna	27
5.2 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	29
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego	30
6.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	30
6.2 Gęstość zaludnienia	32
6.3 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu mieleckiego	33
6.4 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu mieleckiego w zależności od czasu ich występowania	34
6.5 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	35
7. Finansowanie usług przewozowych	36
7.1 Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	36
7.2 Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego....	36
8. Standard usług przewozowych	40

8.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	40
8.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	41
8.3 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	42
9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	42
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	43
10.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego	43
10.2 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	44
10.3 Innowacyjność usług publicznego transportu zbiorowego	45
11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego	45
12. Część graficzna planu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego	46

1. Wstęp

1.1 Plan Transportowy

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

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

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy). Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:

- a. Licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b. Której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3. Powiat:

- a. Liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b. Któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

5. Województwo:

- a. W zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

- b. Któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Mieleckiego uwzględnia następujące akty prawne, dokumenty oraz opracowania:

- Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 roku dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025r. poz. 285 ze zm.);
- Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1539 ze zm.);
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r., poz. 1262 ze zm.);
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2024 r., poz. 380 ze zm.);
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.);
- Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r., poz. 402 ze zm.);
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego;
- Raport o stanie powiatu mieleckiego za 2024 rok;
- Bartosz Majewski, Michał Beim, Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008);

1.2 Pojęcia używane w dokumencie

LP	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	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. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Województwie Podkarpackim w zakresie przewozów wojewódzkich jest Marszałek Województwa.
3	Operator	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 bądź liniach komunikacyjnych określonych w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
5	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”
6	Refundacja	Forma rekompensaty przyznawana operatorowi publicznego transportu zbiorowego z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych albo wprowadzonych przez organizatora. Zwana jest także dotacją refundacyjną. Dotacja dotyczy zwrotu różnic pomiędzy pełnymi cenami biletów a cenami biletów ulgowych.

2. Cel planu transportowego

2.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego

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

Rozwój publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat mielecki będzie uwzględniał oczekiwania społeczne mieszkańców powiatu dotyczące publicznego transportu zbiorowego. W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w sposób szczególny,

uwzględnione będą aspekty wynikające z potrzeb ochrony środowiska naturalnego oraz aspekty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

2.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu mieleckiego

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

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

Przy opracowywaniu planu transportowego dla powiatu mieleckiego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Mielcu, Powiatowego Zarządu Dróg w Mielcu, Miejskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu.

2.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy dla powiatu mieleckiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie konsultacjom społecznym. Celem tych konsultacji będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego dla powiatu mieleckiego zostanie w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu mieleckiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Starosta powiatu mieleckiego rozpatrzy opinie zebrane w czasie konsultacji społecznych, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokona stosownych zmian w niniejszym projekcie planu transportowego.

3. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawowym wyznacznikiem kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, nauki, miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach występujących przewozów w transporcie pasażerskim.

3.1 Informacje ogólne

Powiat mielecki położony jest w Kotlinie Sandomierskiej, w północno-zachodniej części województwa podkarpackiego. Północno-zachodni odcinek granicy powiatu wyznacza Wisła, za którą leży powiat staszowski (województwo świętokrzyskie), a od południowo-zachodniej granicy sąsiadem jest powiat dąbrowski z województwa małopolskiego.





W województwie podkarpackim sąsiadami powiatu są: od południa powiaty dębicki i ropczycko-sędziszowski, od wschodu powiaty kolbuszowski i tarnobrzecki. Przez powiat mielecki przebiega sieć dróg powiatowych o długości przeszło 420 km oraz wojewódzkich o długości ponad 211 km tworzących szlaki komunikacyjne do Krakowa, Rzeszowa oraz Sandomierza.

Dodatkowe połączenie z krajem i światem stanowi mieleckie lotnisko przystosowane do przyjmowania nawet najcięższych samolotów cywilnych i wojskowych.

Powiat mielecki położony jest nad dwiema rzekami - Wisłą, która stanowi naturalną północną granicę z województwem świętokrzyskim oraz Wisłoką przecinającą ziemię mielecką na dwie części – wschodnią rzadziej zaludnioną i bardziej lesistą oraz zachodnią charakteryzującą się gęściejszym zaludnieniem i nastawioną na produkcję rolną.

Powiat mielecki należy do najbardziej nasłonecznionych terenów w Polsce. Naturalną osłonę od wschodu i północnego wschodu stanowi duży kompleks leśny – pozostałość Puszczy Sandomierskiej.

W Dolinie Dolnej Wisłoki, która jest główną rzeką powiatu, przeważają żyzne mady oraz gleby torfowe, ale zdarzają się również piaski polodowcowe, wykorzystywane głównie jako surowiec w budownictwie i przemyśle materiałów budowlanych.

Okoliczne lasy zajmują 23 % powierzchni powiatu. Przeważają sosny oraz buki i jodła tworząc lasy mieszane. Surowce mineralne - niegdyś odkryto niewielkie pokłady ropy naftowej, gazu ziemnego i torfu; dziś pozostały pokłady piasku i żwiru.

Na terenach najcenniejszych ze względów przyrodniczych zostały utworzone trzy rezerваты przyrody: „Bagno Przecławskie”, „Pateraki”, „Buczyna na płaskowyżu kolbuszowskim im. Prof. Władysława Szafera”.



Źródło: www.powiat-mielec.pl

3.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

Według danych z 2024 roku powiat mielecki zamieszkuje 132 484 mieszkańców, z czego 65 155 stanowią mężczyźni, a 67 329 kobiety. Powierzchnia powiatu wynosi 881 km². Stopa bezrobocia dla powiatu mieleckiego na koniec 2024 roku wynosiła 5,3%. Zanotowana stopa bezrobocia jest o 0,1% wyższa od średniej krajowej oraz o 3,4% niższa od średniej dla województwa podkarpackiego.

Powiat mielecki ma charakter rolniczo-przemysłowy z dominującą rolą przemysłu (ok. 60% zatrudnienia). Ważną rolę odgrywają także handel i usługi. Największy wpływ na sytuację gospodarczą oraz lokalny rynek pracy ma funkcjonowanie Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec. Jej powstanie w 1995 roku polepszyło sytuację gospodarczo-ekonomiczną, jaka powstała po upadłości Polskich Zakładów Lotniczych. Zakłady te były największym pracodawcą w rejonie. Powiat mielecki przez dłuższy czas był zdominowany przez branżę lotniczą. Dopiero powstanie SSE w Mielcu doprowadziło do zdywersyfikowania branż przemysłowych oraz przełamania monopolu tradycyjnej monokultury przemysłowej powiatu.

Do pozytywnych efektów powstania SEE w Mielcu można także zaliczyć podniesienie się potencjału mieszkańców powiatu mieleckiego pod względem jakości zasobów ludzkich oraz powstanie zaplecza technicznego i infrastrukturalnego dla nowych inwestycji. W Strefie działają firmy między innymi z sektora przetwórstwa tworzyw sztucznych, przetwórstwa drewna i mebli, metalowego, motoryzacyjnego, lotniczego, elektronicznego oraz elementów budowlanych. Do największych pracodawców należą: BRW Sp. z o.o., BURY Sp. z o.o., KIRCHHOFF Polska Sp. z o.o. i LEAR CORPORATION POLAND Sp. z o.o.

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

3.3 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu mieleckiego

W skład powiatu wchodzi następujące jednostki samorządowe:

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

Siła gospodarcza powiatu mieleckiego opiera się głównie na produkcji rolnej, przemysłowej, dobrze rozwiniętym handlu oraz usługach. Poniżej znajduje się charakterystyka gospodarcza poszczególnych gmin.



Gmina Borowa jest typowo rolniczym zakątkiem ziemi mieleckiej. Na glebach wysokiej klasy dominuje uprawa zbóż, kukurydzy, roślin strączkowych i warzyw, prowadzone są plantacje nasienne kwiatów, w gospodarstwach hoduje się bydło i trzodę chlewną. W gminie dobrze jest rozwinięty handel. Zarejestrowanych jest tam ponad 140 podmiotów gospodarczych, głównie prowadzących działalność usługową i handlową.



Gmina Czermin jest typowo rolniczym obszarem powiatu mieleckiego. Użytki rolne zajmują pow. ok. 62 km², lasy ponad 10 km². w gminie przeważa gospodarka rolna o wysokiej kulturze uprawy zbóż, roślin okopowych i warzyw oraz hodowla bydła, trzody chlewnej i drobiu. Gmina posiada dobrze rozwiniętą prywatną i spółdzielczą sieć handlową, działa tam ponad 200 podmiotów gospodarczych, głównie zajmujących się usługami budowlanymi, transportem i handlem. Na terenie gminy nie ma zakładów przemysłowych, co stwarza dobre warunki dla produkcji zdrowej żywności.



W **Gawłuszowicach**, w tej zdecydowanie rolniczej gminie przeważa uprawa zbóż, roślin okopowych i warzyw oraz hodowla bydła, trzody chlewnej i drobiu. Funkcjonuje tutaj także blisko 100 podmiotów gospodarczych zajmujących się działalnością handlową, usługową, rzemieślniczą, przetwórstwem pasz.



Gmina Mielec ma charakter rolniczo - przemysłowy, a dominuje tam wielokierunkowa produkcja rolna – uprawa zbóż, roślin pastewnych oraz hodowla bydła, drobiu i trzody chlewnej. Spośród ponad 400 podmiotów gospodarczych funkcjonujących na terenie gminy, to liczne na tym terenie piekarnie, produkcyjno- usługowe zakłady rzemieślnicze specjalizujące się w technice motoryzacyjnej, elektromechanice, budownictwie, przeróbce drewna, stolarstwie i meblarstwie. Większość firm zatrudnia od kilku do kilkudziesięciu osób. Bardzo dobrze zorganizowany jest handel.



Gmina Padew Narodowa jest gminą rolniczą, gdzie przeważają grunty klasy IV i V, na których przeważają uprawy ziemniaków. Na najlepszych ziemiach występują mady wiślane. Na terenie gminy działa blisko 400 podmiotów gospodarczych, wśród których podstawowe znaczenie mają zakłady przetwórstwa rolno - spożywczego. Dobrze rozwija się handel prywatny, rzemiosło i drobne metalowe oraz tartaki.



Na terenie **Miasta i Gminy Przecław** dominuje wielokierunkowa produkcja rolna. Przeważa uprawa zbóż, kukurydzy, warzyw i roślin pastewnych, hodowla bydła mlecznego i rzeźnego oraz trzody chlewnej i drobiu. W gminie funkcjonuje ponad 100 podmiotów gospodarczych w różnych branżach, m.in. produkcji materiałów budowlanych, zakład przetwórstwa mięsnego, młyny, zakład przetwórstwa drzewnego i in. Dobrze rozwinięty jest handel.



Miasto i Gmina Radomyśl Wielki jest zasobna w surowce naturalne, także w ropę naftową i gaz ziemny. Niegdyś w okolicy Partyni ropę naftową wydobywano na skalę przemysłową. Są tu także złoża wód mineralnych, nigdy jednak nie eksploatowane. Pokłady itów są wykorzystywane od wielu lat jako surowiec do produkcji cegły a tutejszy piasek służy do celów budowlanych. W okolicach Zgórska znajdują się bogate złoża gliny. Gmina ma charakter rolniczo - przemysłowy. W produkcji rolnej dominuje uprawa roślin oraz hodowla bydła i trzody chlewnej. Z produkcją rolną wiąże się ściśle rozwój dominującej w gminie branży przetwórstwa mięsnego, którym zajmuje się kilka lokalnych firm. Spośród blisko 300 podmiotów gospodarczych, połowa zajmuje się działalnością handlową, licznie reprezentowane są także firmy zajmujące się budownictwem i transportem.



Gmina Tuszów Narodowy ma charakter rolniczo - przemysłowy. W gospodarstwach rolnych dominuje uprawa zbóż i ziemniaków oraz hodowla bydła mlecznego, żywca wieprzowego i drobiu. Na terenie gminy rozwinęły się firmy z branż przemysłowych: mechanicznej, produkcji części samochodowych na eksport i dla odbiorców krajowych, przemysłu drzewnego, stolarstwa i transportu. Znaczący rozwój odnotowały firmy specjalizujące się w usługach rolniczych i rzemieślniczych, także sprawnie w gminie działa handel.



Wadowice Górne to gmina rolniczo - przemysłowa. Wśród około 130 podmiotów gospodarczych funkcjonujących w gminie, większość prowadzi działalność handlową, ale spore znaczenie dla lokalnej gospodarki mają duże zakłady przetwórstwa mięsnego, wyrobów gumowych oraz warsztaty rzemieślnicze.



Miasto Mielec

W 1938 roku, w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego powstały w **Mielcu** Państwowe Zakłady Lotnicze. Również cała powojenna historia Mielca jest ściśle związana z WSK „PZL-Mielec”, gdyż to właśnie ten zakład stanowił o gospodarczej sile miasta. Obecnie, na terenach zakładów lotniczych znajduje się najbardziej atrakcyjny teren inwestycyjny województwa podkarpackiego oraz główne centrum przemysłowe ziemi mieleckiej – Specjalna Strefa Ekonomiczna EURO-PARK MIELEC. Utworzona 6 października 1995 roku jako pierwsza Strefa w Polsce, ustanowiona na 20 lat, jest zarządzana przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A. w Warszawie z bieżącym zarządem sprawowanym przez Oddział ARP w Mielcu.

3.4 Układ drogowy

Układ drogowy powiatu mieleckiego składa się z:

- dróg gminnych
- dróg powiatowych
- dróg wojewódzkich:
 - droga nr 875, Mielec - Kolbuszowa - Leżajsk
 - droga nr 982, Szczucin - Sadkowa Góra - Jaślany
 - droga nr 983, Sadkowa Góra - Mielec
 - droga nr 984, Lisia Góra - Radomyśl Wielki - Mielec
 - droga nr 985, Nagnajów - Baranów Sandomierski - Mielec – Dębica

Przez obszar powiatu mieleckiego nie przebiegają drogi krajowe.

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

Drogi powiatowe

Sieć dróg powiatowych na obszarze powiatu mieleckiego tworzy 68 dróg. Infrastruktura drogowa w powiecie obejmowała na 31 grudnia 2024 r. 439,861 km dróg powiatowych.

Drogi powiatowe zarządzane przez Powiatowy Zarząd Dróg w Mielcu

LP	Nr drogi	Nazwa drogi
1	1 118R	Padew Narodowa - Wola Baranowska
2	1 121R	Suchorzów - Gawłuszowice
3	1 123R	Dymitrów Duży - Domacyny Wielkie
4	1 124R	Knapy - Zarównie
5	1 134R	Padew Narodowa - Babule
6	1 135R	Padew Narodowa - Przykop
7	1 136R	Padew Narodowa - Kębłów
8	1 137R	Jaślany - Józefów
9	1 138R	Jaślany - Czajkowa
10	1 139R	Grochowe I - Sarnów
11	1 140R	Tuszów - Sarnów - Ostrowy Baranowskie
12	1 141R	Ulica Wojska Polskiego w Mielcu
13	1 142R	Chrzastów - Chorzeliów - Trześć
14	1 143R	Gawłuszowice - Chrzastów - Mielec
15	1 144R	Brzyście - Tuszów Mały
16	1 145R	Młodochów - Brzyście
17	1 146R	Borki Nizińskie - Babicha
18	1 147R	Gliny Wielkie - Gawłuszowice
19	1 148R	Gliny Małe - Borowa

20	1 149R	Gliny Małe - Sadkowa Góra
21	1 150R	Gliny Wielkie - Łysaków
22	1 151R	Górki - Czermin - Rzędzianowice
23	1 152R	Borowa - Czermin - Wola Mielecka - Kiełków - Przecław
24	1 153R	Czermin - Ziempińów - Słupiec
25	1 154R	Breń Osuchowski - Kawęczyn - Wadowice Górne
26	1 155R	Breń Osuchowski - Dąbrówka Osuchowska
27	1 156R	Trzciana - Kawęczyn
28	1 157R	Mielec - Toporów
29	1 158R	Wampierzów - Zabrze
30	1 159R	Wadowice Dolne - Wampierzów
31	1 160R	Załuże - Zabrze - Wadowice - Piątkowiec
32	1 161R	Tuszów Narodowy – Chorzelów - Mielec
33	1 162R	Rzochów - Przyłęk
34	1 163R	Zgórsko - Wierzchowiny - Wola Wadowska
35	1 164R	Wierzchowiny - Bór - Jamy
36	1 165R	Wadowice Górne - Zgórsko
37	1 166R	Partynia - Jamy
38	1 167R	Podborze - Ruda
39	1 168R	Przecław - Piątkowiec
40	1 169R	Podleszany - Ruda - Zasów
41	1 170R	Podleszany – Wólka Książnicka - Kąty
42	1 171R	Wylów - Kiełków - Mielec
43	1 172R	Rzemień - Dobrynin
44	1 173R	Radomyśl Wielki - Dulcza Mała
45	1 174R	Dąbrowa Tarnowska - Radomyśl Wielki
46	1 175R	Tuszyna - Przecław - Radomyśl Wielki
47	1 176R	Tuszyna - Niwiska - Kolbuszowa
48	1 177R	Tuszyna - Blizna
49	1 178R	Radgoszcz - Dulcza Wielka
50	1 179R	Dulcza Wielka - Żarówka - Jastrząbka Stara
51	1 180R	Dębica - Zdziarzec
52	1 181R	Radomyśl Wielki - Dąbie - Przeryty Bór
53	1 182R	Brzeźnica - Radomyśl Wielki
54	1 183R	Łączki Brzeskie - Nagoszyn
55	1 184R	Przecław - Podole
56	1 185R	Złotniki - Chorzelów
57	1 186R	Ulica Partyzantów w Mielcu
58	1 187R	Aleja Niepodległości i Aleja Kwiatkowskiego w Mielcu
59	1 188R	Ulica Łuże w Mielcu
60	1 189R	Sadkowa Góra – Mielec (Rzędzianowice – Wola Mielecka)
61	1 190R	Lisia Góra – Mielec (Piątkowiec – Mielec)
62	1 200R	Ulica Witosa w Mielcu
63	1 201R	Ulica Jasna w Radomyślu Wielkim

64	1 202R	Ulica Rynek w Radomyślu Wielkim
65	1 203R	Ulica Firleja i Piłsudskiego w Radomyślu Wielkim
66	1 647R	Padew Narodowa - Rożniaty
67	1 713R	Grochowe II - Trześć - Mielec
68	103708 w zarządzie PZD Mielec, własność Gmina Miejska Mielec	ul. Padykuły w Mielcu

4. Planowanie Transportu Lokalnego w Powiecie Mieleckim

4.1. Diagnoza Stanu Obecnego

Powiat mielecki dysponuje zróżnicowaną infrastrukturą transportową, obejmującą zarówno transport zbiorowy, jak i rozwijającą się sieć ścieżek rowerowych oraz chodników. W ostatnich latach zainwestowano znaczące środki w rozwój infrastruktury drogowej i niezmotoryzowanej, jednak nie wyczerpuje to istniejących potrzeb.

4.1.1 Infrastruktura Transportowa w Powiecie Mieleckim

- **Transport drogowy:**

Sieć drogowa powiatu mieleckiego obejmuje 439,861 km dróg powiatowych, które stanowią główne arterie komunikacyjne, łączące mniejsze miejscowości z miastem Mielec oraz z głównymi drogami wojewódzkimi (nr 875, nr 982, nr 983, nr 984 i nr 985) i krajowymi (nr 9 i nr 73). Drogi powiatowe ze względu na klasy dzielą się następująco:

- G (główne) - 19,635 km
- Z (zbiorcze) - 109,062 km
- L (lokalne) – 311,164 km

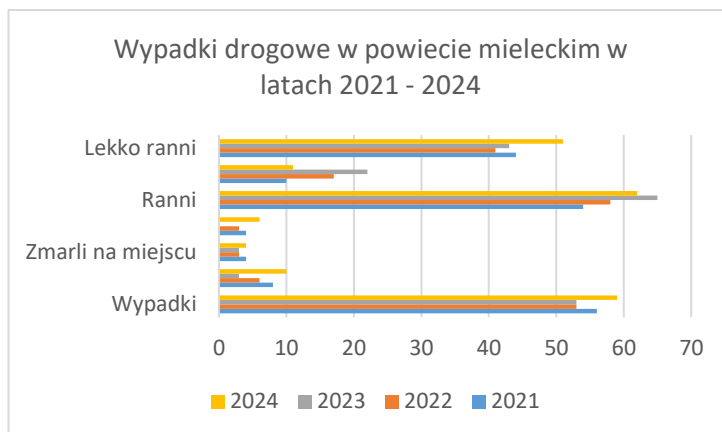
Razem: 439,861 km

Jakość dróg: Stan dróg określono jako: dobry i zadowalający - 423,341 km oraz niezadowalający i zły – 16,520 km

Bezpieczeństwo: Niewystarczające środki bezpieczeństwa, takie jak oświetlenie drogowe, chodniki, ścieżki pieszo-rowerowe, są poważnym problemem, zwłaszcza na drogach o dużym natężeniu ruchu. Wypadki drogowe, zwłaszcza z udziałem pieszych i rowerzystów, stanowią poważne wyzwanie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w powiecie mieleckim.

Dane statystyczne dotyczące wypadków i zdarzeń drogowych na drogach powiatowych w powiecie mieleckim za lata 2022-2023:*

POWIAT MIELECKI	2021	2022	2023	2024
Wypadki	56	53	53	59
Ofiary śmiertelne	8	6	3	10
Zmarli na miejscu	4	3	3	4
Zmarli w ciągu 30 dni	4	3	0	6
Ranni	54	58	65	62
Ciężko ranni	10	17	22	11
Lekko ranni	44	41	43	51



*Źródło pochodzenia: Instytut Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.obserwatoriumbrd.pl. Informacje te są gromadzone w oparciu o rejestry zdarzeń drogowych prowadzone przez Komendę Główną Policji.

• Transport kolejowy i infrastruktura stacyjna:

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

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

Dzięki dofinansowaniu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 linia kolejowa nr 25 była modernizowana. Linia na odcinku od Mielca do Dębicy była przed rozpoczęciem prac remontowych w marcu 2019 roku w szczególnie złym stanie. W 2018 roku rozpoczęła się „Rewitalizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Padew – Mielec – Dębica” która obejmowała wymianę 32 km torów, remont 40 przejazdów kolejowo-drogowych, 6 mostów, 31 przepustów oraz wybudowanie nowych peronów na stacjach Mielec, Rzochów, Wojsław, Pustków, Rzemień, Przecław, Dąbie i Kochanówka. W 2019 roku zwiększono zakres o budowę drugiego przejścia podziemnego w miejscu przejścia przez torę łączącego ulicę Drzewieckiego i Jagiellończyka w Mielcu oraz przeniesie na stację kolejową w Rzochowie obsługi przeładunkowej ze stacji kolejowej w Mielcu co związane było z likwidacją rampy przeładunkowej i toru nr 9 na stacji. Linia kolejowa na odcinku Mielec – Padew była remontowana z funduszy Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020.

W 2021 roku został wznowiony ruch pociągów pasażerskich do stacji kolejowej w Mielcu na linii kolejowej na odcinku Mielec – Dębica, a w 2022 roku zakończono prace budowlane na odcinku Mielec – Padew i uruchomiono ruch pociągów towarowych i pasażerskich. W 2023 roku oddano do użytku nowe przystanki kolejowe: Chorzelów Południowy w okolicy rzymskokatolickiego kościoła parafialnego w Chorzelowie i Mielec Południowy przy mieleckiej ulicy Inwestorów w Mieleckim Parku Przemysłowym.

Dzięki inwestycji, po 12 latach na podkarpacką linię wróciły pociągi pasażerskie. Zwiększyły się możliwości podróży regionalnych oraz dalekobieżnych.

- **Transport lotniczy**

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

W granicach miasta Mielec, na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej „EURO-PARK Mielec” zlokalizowane jest lotnisko lokalne o powierzchni 300 ha. Powstało w 1938 roku w ramach inwestycji Centralnego Okręgu Przemysłowego lotnisko w Mielcu, natomiast obecnie funkcjonuje jako lotnisko cywilne użytku publicznego o kodzie referencyjnym 4B, które jest wpisane do rejestru lotnisk cywilnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

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

- **Transport publiczny:**

Komunikacja autobusowa jest głównym środkiem transportu publicznego w powiecie mieleckim. Sieć autobusowa obejmuje zarówno linie miejskie obsługujące Mielec, jak i linie podmiejskie łączące Mielec z mniejszymi miejscowościami. Mimo to, częstotliwość kursów, szczególnie w godzinach szczytu oraz w weekendy, jest niewystarczająca, co ogranicza możliwość korzystania z transportu publicznego przez mieszkańców.

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

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

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

Na terenie powiatu mieleckiego organizatorem gminnych przewozów pasażerskich, mających charakter użyteczności publicznej jest Miasto Mielec oraz Gmina Przecław.

Usługi przewozowe, których organizatorem jest Miasto Mielec są realizowane przez Miejską Komunikację Samochodową Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (dalej jako: MKS Sp. z o.o.). W skład sieci komunikacyjnej obsługiwanej przez MKS Sp. z o.o. wchodzi 30 linii komunikacyjnych.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych, linie komunikacyjne organizowane przez gminę miejską Mielec przebiegają przez obszar następujących miejscowości: Chorzelów, Chrzastów, Goleszów, Książnice, Podleszany, Rzemień, Rzędzianowice, Szydłowiec, Trześń, Wola Chorzelowska, Wola Mielecka i Złotniki.

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

Gmina Przecław dzięki dofinansowaniu do przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej finansowanym ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej uruchomiła 3 linie o charakterze użyteczności publicznej:

- Zaborcze- Przecław (linia nr 1)
- Łączki Brzeskie- Przecław przez Podole (linia nr 3)
- Przecław- Dobrynin przez Tuszynę (linia nr 5)

Transport rowerowy i pieszy:

Jak wynika z definicji GUS – „ścieżka rowerowa (droga dla rowerów) to droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (*ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*). Za długość ścieżek rowerowych należy uważać długość dróg dla rowerów przebiegających w jednym kierunku. W analizie uwzględniono ścieżki rowerowe służące głównie do celów komunikacyjnych, a nie turystycznych, tzw. szlaków rowerowych (np. położonych w lesie)” .

- **Ścieżki rowerowe:** W powiecie mieleckim przy drogach powiatowych i gminnych istnieje 76,1 km* ścieżek rowerowych, zlokalizowanych głównie w Mielcu oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Ścieżki te są często nieciągłe i niezintegrowane z siecią dróg, co ogranicza ich użyteczność. Wiele z nich kończy się nagle, zmuszając rowerzystów do korzystania z ruchliwych dróg, co stwarza zagrożenie bezpieczeństwa. Ponadto drogi powiatowe i gminne są zbyt wąskie, a wielu miejscach, z uwagi na usytuowanie i zabudowę, nie jest możliwe poszerzenie wąskich pasów drogowych, w celu wybudowania ścieżek rowerowych.

Źródło: BDL/ GUS.

Długość ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych:

- na dzień 1 stycznia 2024 r. wynosiła: 20,294km,
- na dzień 31 grudnia 2024 r. wynosiła: 20,294 km

- **Chodniki:** Infrastruktura chodnikowa jest nierównomiernie rozłożona. Chodniki znajdują się głównie w centrum Mielca oraz w większych miejscowościach, podczas gdy na terenach wiejskich są niewystarczające, a w niektórych miejscach nie występują wcale. Jakość chodników jest zróżnicowana, często są one wąskie, zniszczone i niedostatecznie oświetlone, co zniechęca do poruszania się pieszo, szczególnie po zmroku.

Powierzchnia chodników i ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych:

- na dzień 1 stycznia 2024 r. wynosiła: 397.669 m²
- na dzień 31 grudnia 2024 r. wynosiła: 418.537 m²

4.2. Generatory Ruchu w Powiecie Mieleckim**Przemysł:**

- Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSE) Euro-Park Mielec to kluczowy generator ruchu w powiecie. Strefa obejmuje ponad 120 przedsiębiorstw, które generują duży ruch zarówno towarowy, jak i pracowniczy. Dziennie przez strefę przewija się tysiące pracowników, co znacząco obciąża lokalną infrastrukturę drogową, zwłaszcza w godzinach szczytu.
- **Transport towarowy:** Znaczna część ruchu drogowego związana jest z transportem towarów do i z SSE. Brak odpowiednich obwodnic i dróg dojazdowych powoduje, że ciężkie pojazdy poruszają się przez centra miejscowości, co wpływa na jakość życia mieszkańców oraz stan infrastruktury drogowej.

Ośrodki edukacyjne:

- W Mielcu znajdują się szkoły średnie, podstawowe i inne placówki oświatowe a na terenach gmin powiatu mieleckiego szkoły podstawowe i inne placówki oświatowe, które generują znaczny ruch pieszy, rowerowy i samochodowy, zwłaszcza w godzinach porannych i popołudniowych. Codziennie tysiące uczniów dojeżdżają do szkół, często korzystając z transportu publicznego, prywatnych samochodów lub z rowerów.
- **Problemy:** Niedostateczna infrastruktura wokół szkół, w tym brak odpowiednich przejść dla pieszych, chodników, ścieżek rowerowych oraz parkingów dla rowerów, zwiększa ryzyko wypadków i utrudnia bezpieczne poruszanie się dzieci i młodzieży.

Służba zdrowia:

- Główne placówki służby zdrowia, takie jak Szpital Powiatowy w Mielcu, przyciągają duży ruch osobowy, zarówno pacjentów, jak i pracowników. Codziennie szpital

odwiedzają setki osób, co powoduje znaczne obciążenie dla lokalnych dróg i transportu publicznego.

W każdej gminie znajdują się Ośrodki Zdrowia, które na terenie gminy również generują znaczny ruch pieszy, rowerowy i samochodowy.

- **Problemy:** Brak dostatecznej liczby miejsc parkingowych, niedostateczna infrastruktura wokół Szpitala i Ośrodków Zdrowia, w tym brak odpowiednich przejść dla pieszych, chodników, ścieżek rowerowych oraz parkingów dla rowerów, zwiększa ryzyko wypadków i utrudnia bezpieczne poruszanie się ludności.

Rekreacja i turystyka:

- Powiat mielecki posiada atrakcyjne obiekty sportowe i rekreacyjne, takie jak stadion Stali Mielec, parki, tereny zielone, lasy oraz obiekty zabytkowe i chronione . W weekendy i okresy wakacyjne te miejsca przyciągają zarówno mieszkańców, jak i turystów, co zwiększa natężenie ruchu, zwłaszcza w okolicach obiektów rekreacyjnych.
- **Transport niezmotoryzowany:** Brak odpowiednich połączeń dla pieszych i rowerzystów z tymi obszarami ogranicza ich dostępność, zmuszając wielu do korzystania z samochodów, co dodatkowo zwiększa obciążenie dróg.

4.3. Główne Problemy i Wyzwania

4.3.1. Infrastruktura niezmotoryzowana

Brak spójnej sieci ścieżek rowerowych:

- Powiat mielecki charakteryzuje się znacznymi brakami w infrastrukturze rowerowej. Istniejące ścieżki są często krótkie, nieciągłe i niełączące się w spójną sieć, co ogranicza możliwość bezpiecznego i wygodnego poruszania się rowerem. Ścieżki te nie prowadzą do kluczowych punktów, takich jak centra przemysłowe, szkoły czy obiekty rekreacyjne, kulturalne, sakralne. Konieczna jest likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym poprzez inwestycje drogowe służące poprawie bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu i likwidację miejsc niebezpiecznych.
- **Bezpieczeństwo rowerzystów:** Ruch rowerowy jest często zmuszony do dzielenia drogi z samochodami, co zwiększa ryzyko wypadków. Brak wydzielonych pasów dla rowerów na głównych drogach powiatowych i gminnych oraz odpowiedniego oznakowania dodatkowo pogarsza sytuację. W ramach istniejących ścieżek jakość nawierzchni jest raczej niska (z nielicznymi wyjątkami), brak zachowywania ciągłości niwelety i nawierzchni dróg rowerowych na wjazdach bramowych, starsza infrastruktura rowerowa, która została wykonana z kostki, posiada zarówno złą nawierzchnię, braki skrajni jak i błędne rozwiązania w zakresie geometrii, przejazdów rowerowych czy widoczności.

- **Turystyka rowerowa:** ważnym elementem jest turystyka rowerowa która stanowi jedną z najbardziej popularnych rodzajów turystyki, jednak główne wyzwania rozwoju turystyki rowerowej w powiecie mieleckim wynikają ze stosunkowo niskiej liczby oznakowanych, niespójnych ze sobą szlaków, przez co nie są w pełni wykorzystywane. Ponadto zidentyfikowano małą liczbę szlaków o wysokiej jakości atrakcyjności turystycznej infrastruktury w gminach powiatu mieleckiego. Większość szlaków wymaga renowacji, często odtworzenia oznakowania i infrastruktury, a obecne szlaki najczęściej nie spełniają kryteriów produktu turystycznego – charakteryzują się małym poziomem komercjalizacji, nieefektywnym zarządzaniem, czy nieefektywną komunikacją marketingową.
- **Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych w powiecie mieleckim i ich połączenie z resztą Polski oraz Europy**
Rozbudowa tych tras i ich połączenie z większymi szlakami, takimi jak Wiśłana Trasa Rowerowa, która biegnie wzdłuż Wisły od Beskidów aż po Bałtyk, mogłaby znacząco zwiększyć atrakcyjność turystyczną regionu.
- **Przewóz rowerów:** brak organizacji przewozu rowerów w transporcie zbiorowym – wynika to z braku funduszy na zorganizowanie takiego przewozu, słabo rozwinięta sieć komunikacyjna, brak miejsca w środkach transportu zbiorowego, braku przystosowania transportu zbiorowego do przewozu rowerów oraz braku punktów przesiadkowych.
- **Stojaki rowerowe:** W wielu miejscach przy obiektach użyteczności publicznej, brakuje odpowiedniej liczby stojaków rowerowych, co zniechęca do korzystania z rowerów jako środka transportu

Niedostateczna infrastruktura wspierająca mikromobilność:

- W powiecie mieleckim brakuje stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych, takich jak hulajnogi czy rowery, co ogranicza możliwość korzystania z tych nowoczesnych środków transportu.
Brak jest również systemów wypożyczalni rowerów miejskich, które mogłyby stanowić alternatywę dla transportu samochodowego.

Braki w infrastrukturze chodnikowej:

- Wiele dróg powiatowych i gminnych, zwłaszcza na terenach wiejskich, nie posiada chodników, co stwarza duże zagrożenie dla pieszych. Piesi są zmuszeni do poruszania się po jezdni, co jest szczególnie niebezpieczne w miejscach o dużym natężeniu ruchu i przy braku odpowiedniego oświetlenia.
- **Jakość chodników:** Istniejące chodniki często są wąskie, uszkodzone lub nieprzystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, co ogranicza ich funkcjonalność. W wielu miejscach brakuje również obniżonych krawężników, co stanowi dodatkową barierę dla osób starszych i niepełnosprawnych. Chodniki są często źle utrzymane, z licznymi ubytkami, co stanowi zagrożenie dla pieszych. W wielu miejscach brakuje odpowiedniego odwodnienia, co prowadzi do zalewania chodników

podczas opadów deszczu. Dodatkowo, brak odpowiedniego oświetlenia w wielu rejonach zwiększa ryzyko wypadków, zwłaszcza po zmroku.

4.3.2. Problemy Komunikacji Publicznej

Ograniczona dostępność transportu publicznego:

- Transport publiczny w powiecie mieleckim jest niewystarczająco rozwinięty, szczególnie na obszarach wiejskich, gdzie mieszkańcy mają ograniczony dostęp do regularnych połączeń autobusowych. Częstotliwość kursów jest niewystarczająca, a trasy nie zawsze są dostosowane do potrzeb mieszkańców, co zmusza ich do korzystania z prywatnych samochodów.
- **Integracja transportu:** Brak integracji między różnymi środkami transportu (autobusami, pociągami) utrudnia korzystanie z transportu publicznego. Nieefektywna synchronizacja rozkładów jazdy prowadzi do długich czasów oczekiwania, co zniechęca mieszkańców powiatu do korzystania z tego środka transportu.

4.4. Kierunki Rozwoju i Wyznaczone Cele.

Planowanie transportu lokalnego w powiecie mieleckim wymaga holistycznego podejścia, uwzględniającego rozwój infrastruktury mikromobilności, poprawę jakości infrastruktury niezmotoryzowanej oraz modernizację transportu publicznego. Realizacja zaplanowanych działań przyniesie korzyści zarówno w postaci zwiększenia bezpieczeństwa, jak i poprawy jakości życia mieszkańców, przy jednoczesnym zmniejszeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Priorytetem jest zwiększenie dostępności infrastruktury dla rowerzystów i pieszych. Planowane jest m.in. rozszerzenie sieci ścieżek rowerowych oraz modernizacja istniejących ciągów pieszo-rowerowych, aby zapewnić większe bezpieczeństwo użytkownikom. Długoterminowe cele obejmują również integrację sieci mikromobilności z systemem transportu publicznego, co ma zachęcić mieszkańców do rezygnacji z samochodów na rzecz bardziej ekologicznych form transportu.

4.5. Wdrażane lub planowane działania

4.5.1. Budowa spójnej sieci ścieżek rowerowych i modernizacja istniejących:

Nierównomiernie rozmieszczone ścieżki rowerowe, pieszo-rowerowe wymagają uzupełnienia i stworzenia rozwiązań systemowych na całym terenie powiatu mieleckiego. Stworzenie na

terenie gmin powiatu mieleckiego rozwiązań systemowych w zakresie ścieżek rowerowych przez rozwój infrastruktury, powiązanie gminnych tras i ścieżek rowerowych, połączenie ich z systemem ścieżek funkcjonujących na terenie miasta Mielca, okolicznymi miejscowościami oraz z kluczowymi generatorami ruchu. Ścieżki będą projektowane zgodnie z najnowszymi standardami, uwzględniającymi bezpieczeństwo oraz komfort użytkowników.

- Priorytetem jest rozwój spójnej sieci ścieżek rowerowych, które połączą kluczowe miejscowości w powiecie mieleckim, w tym Mielec z okolicznymi wsiami oraz obszarami przemysłowymi. Duży nacisk będzie kładziony na turystykę rowerową, Nowe i zmodernizowane ścieżki powinny być projektowane z uwzględnieniem bezpieczeństwa, z odpowiednim oświetleniem, oznakowaniem i zabezpieczeniami na skrzyżowaniach z drogami samochodowymi. Dla bezpieczeństwa powinno być uwzględnione odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu pojazdów mechanicznych i ruchu pieszych.
- Przyjęte rozwiązania techniczne i technologiczne ścieżek będą uwzględniać odporność na zmiany klimatu (np. ekstremalne temperatury, burze, powodzie, osunięcia ziemi itp.) poprzez m.in. zastosowanie na etapie przygotowania inwestycji w zakresie projektowania, budowy i utrzymania dopasowanych i adekwatnych rozwiązań, norm, materiałów i wymagań zapewniających trwałość i odporność na zmiany klimatu.
- **Inwestycje w infrastrukturę rowerową:** Planowane jest zwiększenie liczby stojaków rowerowych w strategicznych lokalizacjach, takich jak szkoły, urzędy, kościoły, ośrodki zdrowia oraz przy stacjach kolejowych. Wsparcie dla mikromobilności obejmuje również rozwój infrastruktury dla rowerów elektrycznych i hulajnóg, w tym stacji ładowania oraz punktów serwisowych.

4.5.2. Budowa nowych i modernizacja istniejących chodników:

- Planowana jest realizacja inwestycji dążących do zwiększenia liczby chodników wzdłuż dróg powiatowych i gminnych, szczególnie w rejonach o dużym natężeniu ruchu pieszych, takich jak okolice szkół, ośrodków zdrowia, urzędów, kościołów i przystanków autobusowych. Nowe chodniki będą projektowane zgodnie z nowoczesnymi standardami, uwzględniającymi potrzeby osób z niepełnosprawnościami, w tym obniżone krawężniki i odpowiednie szerokości. Dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu uwzględnione będzie odseparowanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów mechanicznych.
- **Modernizacja istniejących ciągów pieszych:** Istniejące chodniki przy drogach powiatowych i gminnych będą modernizowane, aby zapewnić ich lepszą jakość i bezpieczeństwo. Prace będą obejmować naprawę nawierzchni, poszerzenia, poprawę odwodnienia. W planach jest również dostosowanie chodników do standardów „zero barrier”, co ułatwi poruszanie się osobom starszym i z ograniczoną mobilnością. Dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu uwzględnione będzie odseparowanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów mechanicznych.

4.6. Wstępny plan inwestycji związanych z rozbudową oraz modernizacją infrastruktury mikro mobilności

Nazwa zadania	Zakres robót
Przebudowa drogi powiatowej Nr 1 134R w m. Padew Narodowa;	przebudowa nawierzchni jezdni oraz modernizacja wraz z budową drogi dla pieszych budowa ciągu pieszego w kierunku przystanku kolejowego, poprawa mobilności dla rowerzystów
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 135R ul. Łukasiewicza w m. Padew Narodowa	przebudowa nawierzchni jezdni oraz budowa drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 136R w m. Padew, Kębłów	przebudowa nawierzchni jezdni oraz budowa drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej Nr 1 140R w m. Grochowe	budowa kontynuacji drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej Nr 1 142R w m. Ławnica	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1143R w m. Chrząstów, Brzyście, Kliszów	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej Nr 1 144R w m. Brzyście i Babicha	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1148R w m. Borowa	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1149R w m. Sadek Góra, Gliny Małe	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1151R	modernizacja oraz budowa dróg dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1152R	modernizacja oraz budowa dróg dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 153R	modernizacja oraz budowa dróg dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 154R w m. Breń Osuchowski	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 156R w m. Kawęczyn	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 158R w m. Wampierzów	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 159R w m. m. Wadowice Dolne, Wampierzów	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 161R w m. Chorzół, Tuszów Narodowy, Tuszów Mały, Malinie	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych i rowerów
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 163R w m. Wierzchowiny	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 165R w m. Zgórsko	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 167R w m. Podborze	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych

Przebudowa drogi powiatowej nr 1 168R w m. Przecław	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych, poprawa mobilności dla rowerzystów
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 169R w m. Podleszany oraz Rydzów	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych oraz rowerów
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 170R w m. Wólka Książnicka	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych oraz drogi dla pieszych i rowerów
Przebudowa drogi nr 1 174R ul. Dąbrowska w m. Dulcza Wielka	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi nr 1 175R ul. Dąbrowska w m. Ruda i Radomyśl Wielki	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych i rowerów
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 175R ul. 3-go Maja w m. Przecław	przebudowa nawierzchni wraz z modernizacją oraz budowa dróg dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 178R ul. Porębska w m. Dulcza Wielka	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 182R ul. Targowa w m. Radomyśl Wielki	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 184R w m. Podole	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z budową drogi dla pieszych
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 186R ul. Partyzantów w m. Mielec	modernizacja dróg dla pieszych i rowerów
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 189R w m. Wola Mielecka, Rzędzianowice	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z przebudową drogi dla pieszych na drogę dla pieszych i rowerów
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 190R	przebudowa nawierzchni jezdni wraz z przebudową drogi dla pieszych na drogę dla pieszych i rowerów
Przebudowa drogi powiatowej nr 1 200R ul. Witosa w m. Mielec	modernizacja dróg dla pieszych

* na etapie realizacji wyżej wymienionych inwestycji każdorazowo będzie analizowana możliwość rozbudowy drogi dla pieszych na drogę dla pieszych i rowerów z uwzględnieniem odseparowania ruchu rowerowego od ruchu pieszych.

Plan inwestycji może być korygowany w taki sposób aby jego zakres uwzględniał całą sieć dróg powiatu mieleckiego w zależności od aktualnych potrzeb.

4.7. Wdrażanie programów wspierających rozwój mikromobilności:

- Programy edukacyjne i kampanie promujące korzystanie z rowerów i hulajnóg elektrycznych będą kluczowym elementem strategii zwiększania udziału tych środków transportu w ruchu lokalnym.
- W planach jest również wprowadzenie systemów wypożyczalni rowerów miejskich, które będą zintegrowane z transportem publicznym, umożliwiając łatwe przesiadki między różnymi środkami transportu.

- Wprowadzenie miejsc postoju i stojaków dla rowerów, stacji naprawczych dla rowerów, stacji ładowania dla hulajnóg i rowerów elektrycznych to kluczowe działania mające na celu zwiększenie dostępności i atrakcyjności mikromobilności w powiecie mieleckim.

4.8. Modernizacja transportu publicznego:

- Planowane jest stopniowe wprowadzenie nowoczesnych, niskoemisyjnych autobusów, które zastąpią przestarzały tabor. W ramach modernizacji floty, wprowadzone zostaną pojazdy elektryczne oraz hybrydowe, co przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu.
- Poprawa warunków na przystankach: Modernizacja przystanków autobusowych, w tym instalacja wiat przystankowych, tablic informacyjnych z rozkładami jazdy oraz systemów informacji w czasie rzeczywistym, to kluczowe elementy poprawy jakości transportu publicznego.
- **Wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS):**
ITS będą wprowadzane w celu zwiększenia efektywności zarządzania ruchem i poprawy bezpieczeństwa na drogach powiatowych, miejskich i gminnych. Systemy te umożliwią monitorowanie natężenia ruchu w czasie rzeczywistym, optymalizację sygnalizacji świetlnej oraz zarządzanie flotą transportu publicznego, co przyczyni się do zwiększenia punktualności i komfortu podróży.

5. Sieć komunikacyjna

5.1 Obecna sieć komunikacyjna

W marcu 2020 roku w Polsce ogłoszono stan zagrożenia epidemicznego w związku z pojawieniem się wirusa COVID-19. W związku z wprowadzeniem stanu zagrożenia epidemicznego zostały wprowadzone istotne zmiany dotyczące publicznego transportu zbiorowego, takie jak ograniczenie liczby przewożonych pasażerów. W szkołach została wprowadzona nauka zdalna, co przyczyniło się do spadku rentowności linii komunikacyjnych. Prywatni przewoźnicy początkowo zaczęli zawieszać pojedyncze kursy, następnie całe linie komunikacyjne. W związku z wystąpieniem zakłócenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego Zarząd Powiatu Mieleckiego w porozumieniu z Gminami Powiatu Mieleckiego po złożeniu wniosku do Wojewody Podkarpackiego o objęcie dopłatą do przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej od 2021 roku finansuje powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach dofinansowania z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Do wniosku o dofinansowanie zgłoszone zostały linie zawieszone z uwagi na pandemię zmodyfikowane zgodnie z ustawą o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz wytycznymi do wniosku o dopłatę. Utworzone zostały też nowe linie do miejscowości, które były częściowo lub całkowicie wykluczone z transportu.

Obecnie sieć komunikacyjna oparta jest na liniach użyteczności publicznej oraz na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez prywatnych przewoźników realizujących usługi przewozowe na zasadach komercyjnych. Za przebieg linii obsługiwanych przez przewoźników prywatnych, obowiązujące na nich rozkłady jazdy odpowiadają poszczególni przewoźnicy, realizujący usługi przewozowe na tych liniach:

- Firma Produkcyjno- Usługowa- Handlowa Janusz Kapinos w spadku
- IMPET Witold Czaja
- Markpol Transport Krajowy - Zagraniczny, Marek Rzeźnik
- „Dwa Brzegi” Samorządowa Sp. z o. o.
- Ewa Krzak-Mazur, Krzysztof Mazur - „EW-EL-TOUR” Biuro Pośrednictwa Wizytowego, Turystyki i Reklamy S.C.

Uzupełnieniem usług przewozowych ogólnodostępnych są linie regularne specjalne, obsługiwane przez przewoźników:

- Firma Produkcyjno- Usługowo- Handlowa Janusz Kapinos w spadku
- Firma Przewozowa Maciej Trzpis

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

1.Przewoźnik: „Dwa Brzegi” Samorządowa Sp. z o. o.

- Łączki Brzeskie- Mielec przez Podole i Tuszynę (linia nr 8)
- Tuszyną- Mielec przez Dobrynin (linia nr 11)
- Zaborcze- Mielec przez Kiełków, Golezów (linia nr 9)
- Zaborcze- Mielec przez Kiełków, Golezów (linia nr 10).

2. Przewoźnik: IMPET Witold Czaja

- Mielec- Czermin

3. Przewoźnik: Ewa Krzak-Mazur, Krzysztof Mazur - „EW-EL-TOUR” Biuro Pośrednictwa Wizytowego, Turystyki i Reklamy S.C.

- Mielec- Jamy Zalesie przez Izbiska Szkoła

4 . Markpol Transport Krajowy - Zagraniczny, Marek Rzeźnik

- Mielec- Wojków przez Chorzelów, Padew Narodowa

5. Firma Produkcyjno- Usługowa- Handlowa Janusz Kapinos w spadku

- Zabrze Skrzyżowanie – Mielec Brama Wschodnia przez: Wadowice Górne
- Zabrze Skrzyżowanie - Mielec Brama Wschodnia przez: Kawęczyn, Trzciana
- Otaęż – Mielec przez: Borowa, Gliny Małe

Liniami użyteczności publicznej w powiatowych przewozach pasażerskich w ramach dofinansowania z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są linie obsługujące następujące relacje:

- 1) Dulcza Wielka- Radomyśl Wielki- Mielec (linia nr 103)
- 2) Dąbrówka Wiślicka- Rydzów- Mielec (linia nr 104)
- 3) Dąbie- Radomyśl Wielki- Mielec (linia nr 105)
- 4) Dulcza Mała- Pień- Mielec (linia nr 106)
- 5) Jamy- Wadowice Górne- Mielec (linia nr 107)
- 6) Gliny Małe- Wola Mielecka- Mielec (linia nr 108)
- 7) Janowiec- Żarówka- Mielec (linia nr 109)
- 8) Młodochów- Babicha- Mielec (linia nr 110)
- 9) Tuszów Narodowy- Ławnica- Mielec (linia nr 111)
- 10) Wojków- Kłębów- Mielec (linia nr 112)
- 11) Gawłuszowice- Gawłuszowice (linia nr 113)
- 12) Otaęż- Górki- Mielec (linia nr 114)
- 13) Ostrówek- Kliszów- Mielec (linia nr 115)
- 14) Padew Narodowa- Tuszów Narodowy- Mielec (linia nr 116)
- 15) Ziempińów- Wola Mielecka- Mielec (linia nr 118)
- 16) Otaęż- Czermín- Mielec (linia nr 119)
- 17) Wola Wadowska- Wampierzów- Mielec (linia nr 120)
- 18) Krzemienica-Kliszów- Mielec (linia nr 121)
- 19) Trześć – Mielec (linia nr 122)
- 20) Szydłowiec – Mielec (linia nr 124)
- 21) Wólka Książnicka – Mielec (linia nr 125)

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

W chwili obecnej, potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu mieleckiego, związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi, są zaspokajane dzięki usługom przewozowym realizowanym przez przewoźników prywatnych działających na zasadach komercyjnych oraz liniach użyteczności publicznej utworzonych w ramach dofinansowania do przewozów o charakterze użyteczności publicznej z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Nie jest wykluczone jednak, iż mając na uwadze preferencje mieszkańców powiatu mieleckiego, ich potrzeby przewozowe oraz rentowność linii komunikacyjnych, w chwili rozpoczęcia organizowania i finansowania przez powiat mielecki przewozów o charakterze

użyteczności publicznej, przeprowadzona zostanie modyfikacja istniejącej sieci komunikacyjnej.

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

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

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

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

6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu

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

6.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

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

czyli podróże fakultatywne i incydentalne, cechują się najczęściej większą nieregularnością niż podróże wykonywane obligatoryjnie.

Instytucje publiczne

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

Placówki oświatowe

Powiatowymi przewozami pasażerskimi realizowane są głównie dojazdy do szkół średnich. Na terenie powiatu mieleckiego funkcjonują następujące szkoły średnie:

- I Liceum Ogólnokształcące w Mielcu
- II Liceum Ogólnokształcące w Mielcu
- Zespół Szkół Budowlanych w Mielcu
- Zespół Szkół Ekonomicznych w Mielcu
- Zespół Szkół im. Prof. J. Groszkowskiego w Mielcu
- Zespół Szkół Technicznych w Mielcu
- Powiatowy Zespół Placówek Szkolno-Wychowawczych w Mielcu
- Zespół Szkół w Radomyślu Wielkim

Placówki służby zdrowia

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

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

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

Obiekty sportowe, kulturalne oraz handlowe

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

- Samorządowe Centrum Kultury w Mielcu
- Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji Mielec
- obiekty kulturalne w Mielcu: antykwariat, galerie obrazów, galerie wystawowe
- Katolicki Ośrodek Kultury Tchnienie, kluby muzyczne

- Samorządowy Ośrodek Kultury i Sportu Gminy Mielec z siedzibą w Chorzelowie
- Gminny Ośrodek Kultury Padew Narodowa
- Samorządowe Centrum Kultury i Bibliotek w Radomyślu Wielkim
- Gminny Ośrodek Kultury w Czerminie
- Gminny Ośrodek Kultury w Grochowem
- Biblioteki gminne
- Dom Kultury w Przecławiu
- Samorządowy Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji w Wadowicach Górnych z siedzibą w Wadowicach Dolnych
- Galeria handlowa MPark w Mielcu
- Galeria handlowa Navigator w Mielcu
- Galeria handlowa Vendo Park w Mielcu

Zakłady pracy

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

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

6.2 Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

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

Powierzchnia powiatu mieleckiego wynosi 880,21 km² i jest zamieszkiwana przez 132 484 osób (stan na 31.12.2024r.).

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

zaludnienia poszczególnych obszarów.

Zestawienie powierzchni gmin i ludności powiatu mieleckiego

Gmina	Powierzchnia [km ²]	Ludność	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Borowa	55,47	5 284	95,3
Czermin	80,32	7 178	89,4
Gawłuszowice	33,79	2 785	82,4
Mielec-Miasto	47,36	56 515	1 193,3
Mielec-Gmina	122,12	13 427	109,9
Padew Narodowa	70,55	5 225	74,1
Przeclaw	134,29	11 988	89,3
Radomyśl Wielki	159,64	14 189	88,9
Tuszów Narodowy	89,51	8 245	92,1
Wadowice Górne	87,16	7 648	87,7
Razem	880,21	132 484	2 002,4

Źródło: opracowanie własne

6.3 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu mieleckiego

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

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

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

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

- kierunków zmian w zagospodarowaniu przestrzennym
- lokalizacji obiektów użyteczności publicznej
- dominujących branż gospodarki oraz lokalizacji największych zakładów pracy
- liczby mieszkańców, w tym gęstości zaludnienia
- struktury wiekowej mieszkańców
- struktury społeczno-zawodowej mieszkańców
- poziomu bezrobocia i jego struktury
- liczby osób kształcących się
- problemów społecznych
- poziomu zamożności mieszkańców

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

Następstwem różnej, w zależności od miejsca i czasu, ilości pasażerów zgłaszających chęć odbycia podróży jest zróżnicowanie taboru, jakim dysponują przewoźnicy. Tabor używany przez przewoźników do obsługi sieci komunikacyjnej cechuje się zróżnicowaną wielkością, a więc także zróżnicowaną pojemnością.

Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia.

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

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

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

Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

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

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

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

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

Potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej są uwzględniane już na etapie projektowania infrastruktury transportowej. W sposób szczególny uwzględniane będą miejsca, które są potencjalnym celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej, takie jak: placówki służby zdrowia i instytucje publiczne.

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

7. Finansowanie usług przewozowych

7.1 Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej polega na:

1. pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu :
 - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
3. udostępnieniu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przewiduje się następujące źródła i formy finansowania usług przewozowych w komunikacji autobusowej:

- opłaty za przejazdy pochodzące bezpośrednio od użytkowników (pasażerów) transportu publicznego –jako wpływy z biletów,
- środki z budżetu Państwa przekazywane w formie dotacji celowej, polegające na refundacji kosztów sprzedaży biletów ulgowych osobom uprawnionym (na podstawie Ustawy z dn. 20.06.1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2024r. poz. 380)
- dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi,

zwaną dalej "dopłatą" Ustawa z dn. 16.05.2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2024r. poz. 402).

Poziom opłat za przejazdy

Zgodnie z art. 50 ust. 1 pkt 1 podstawowym źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej są opłaty pobierane przez operatora bądź organizatora w związku z realizacją świadczonych usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Należą do nich wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

7.2 Uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Ważną kwestią w przewozach publicznych są preferencje w opłatach dla pasażerów wymagających wsparcia. Oprócz osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, opiekunów osób niepełnosprawnych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach, władze lokalne w ramach prowadzonej polityki socjalnej mogą przyznać uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów komunikacją publiczną również innym osobom, rodzinom wielodzietnym, bezrobotnym, pomagając w ten sposób w dojeździe do placówek służby zdrowia lub urzędów, do pracy lub szkół, a następnie w powrocie do domu.

Najważniejsze przepisy odnoszące się do ulg przejazdowych zostały zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2024r. poz. 380).

Ustawa ta reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych. Ustawa określa kategorie osób uprawnionych do ulg określonych procentowo lub przejazdów darmowych:

Osoby uprawnione do ulgowych przejazdów na podstawie biletów jednorazowych.

1. Do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione dzieci do 4 lat, pod warunkiem niekorzystania przez dziecko z oddzielnego miejsca do siedzenia.

1a. Do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, pospiesznej, przyspieszonej i ekspresowej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym.

2. Do ulgi 95% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych, jest uprawniony przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie niewidomej albo osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji.
3. Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby wymienione w ust. 1, z wyjątkiem osób, o których mowa w ust. 1 pkt 2a.
4. Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego są uprawnione następujące osoby:
 - 1) dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne - na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych;
 - 2) jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych - na podstawie biletów jednorazowych.

Uprawnienie to obejmuje wyłącznie przejazd z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo-wychowawczej, placówki oświatowo-wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej, a także na turnus rehabilitacyjny - i z powrotem.

5. Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni żołnierze odbywający niezawodową służbę wojskową, z wyjątkiem służby okresowej i nadterminowej, oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formach równorzędnych.
6. Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione cywilne niewidome ofiary działań wojennych uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji.

Osoby uprawnione do ulgowych przejazdów autobusowych na podstawie biletów imiennych miesięcznych

1. Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej - publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.

2. Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia; osobom, które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia.
3. Do ulgi 51% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnieni doktoranci do ukończenia 35 roku życia.
4. Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież, o których mowa w art. 4 ust. 4 pkt 2a, nie dłużej niż do ukończenia 18. roku życia.
5. Do ulgi 33% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione następujące osoby:
 - 1) nauczyciele przedszkoli publicznych lub niepublicznych oraz nauczyciele szkół podstawowych i szkół ponadpodstawowych - publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych;
 - 2) nauczyciele akademicy;
 - 3) nauczyciele uczący języka polskiego, historii, geografii, kultury polskiej lub innych przedmiotów nauczanych w języku polskim w szkołach i sekcjach, o których mowa w art. 4 ust. 4 pkt 2a.

Przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy mogą wprowadzić uprawnienia do bezpłatnych albo ulgowych przejazdów dla swoich pracowników oraz emerytów, rencistów i najbliższych członków rodzin. Przepisów omawianej ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej. Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa. Zasada ta odnosi się nie tylko do ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów, lecz także do uprawnień określonych innymi ustawami, w szczególności:

- z 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (uwaga: zgodnie z art. 43 ust. 1 tej ustawy poseł i senator ma prawo, na terenie kraju, do bezpłatnego przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego oraz przelotów w krajowym przewozie lotniczym, a także do bezpłatnych przejazdów środkami publicznej komunikacji miejskiej);
- z 27 lipca 2005 r. o szkolnictwie wyższym;
- z 7 września 1991 r. o systemie oświaty;
- z 17 maja 1989 r. o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w RP (i analogiczne postanowienia dotyczące innych kościołów);
- z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego;
- z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin;

- z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa;
- z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych.

Omówione wyżej ulgi przejazdowe zostały ustalone ustawowo, ponieważ podlegają rekompensacie ze środków budżetu państwa. Organizator może wprowadzać dodatkowe przywileje w zakresie kosztów przejazdu, musi jednak finansować je z innych środków, niż dotacje z budżetu państwa. Uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2024r. poz. 380).

8. Standard usług przewozowych.

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

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

8.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z

ochroną środowiska naturalnego

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

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

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

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

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

Innymi, niż zaostrowanie 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.

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

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

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi. Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

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

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

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

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

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

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

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

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

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

Informacje w zakresie godziny przyjazdu lub odjazdów środków transportu są dostępne dzięki rozkładom jazdy, które są podawane do publicznej wiadomości przez ich ogłoszenie na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych lub dworcach. Informacje w zakresie obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego dostępnych w autobusach, regulaminów przewozu osób są dostępne w autobusach używanych przez przewoźników do realizacji usług przewozowych.

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

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

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

10.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego

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

Wraz z rozwojem miasta Mielec i jego aglomeracji zasadne będzie wprowadzenie rozwiązań w zakresie przewozów powiatowych mających na celu usprawnienie systemu transportowego całej aglomeracji. Przykładem takiego rozwiązania może być stworzenie w strefie zewnętrznej Miasta Mielec węzłów przesiadkowych umożliwiających pasażerom dokonanie przesiadki pomiędzy przewozami powiatowymi a komunikacją miejską. Zaletą takiego rozwiązania jest to, że autobusy realizujące przewozy powiatowe pełniące funkcję odwozowo-dowozową do ośrodka centralnego nie wjeżdżają do miasta i tym samym nie obciążają jego sieci drogowej. W chwili obecnej nie ma potrzeby implementacji rozwiązań tego typu, lecz warto je zaplanować w długoterminowej strategii rozwoju transportu na obszarze powiatu mieleckiego.

10.2 Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

taryfowo-biletowego zostanie poprzedzone ustaleniem ram instytucjonalno-prawnych organizacji i zarządzania zintegrowanym transportem zbiorowym

Integracja usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym planem transportowym powiatu mieleckiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności powiatu mieleckiego, przewoźników komercyjnych oraz Miasta Mielec.

10.3 Innowacyjność usług publicznego transportu zbiorowego

Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań mających pozytywny wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego jest jednym z kierunków rozwoju, do którego powiat mielecki planuje dążyć.

System dynamicznej informacji pasażerskiej

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

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

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

11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu dla powiatu mieleckiego

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

Z uwagi jednak na teorię i praktykę planowania transportu, przyjmuje się dokonywanie weryfikacji zapisów planu transportowego powiatu mieleckiego i na podstawie wyników tej

weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy jednak pamiętać, że każdorazowa aktualizacja planu transportowego powiatu mieleckiego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia uchwały zmieniającej przez radę powiatu.

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

