

**UCHWAŁA NR XLI/293/2014
RADY POWIATU STALOWOWOLSKIEGO**

z dnia 6 maja 2014 r.

w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego”.

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

§ 1.

Zatwierdza się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Stalowowolskiego.

§ 3.

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

Przewodniczący Rady
Powiatu

Marek Kopera

**Plan zrównoważonego
rozwoju publicznego
transportu zbiorowego
dla Powiatu
Stalowowolskiego**



Stalowa Wola, 8 kwietnia 2014r.



Autorami niniejszego planu transportowego Powiatu Stalowowolskiego są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia pod kierownictwem mgr inż. transportu Macieja Gabory.



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

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl



Spis treści

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Stalowowolskiego	5
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego	6
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego.....	6
1.3. Konsultacje społeczne	7
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju transportu publicznego Powiatu Stalowowolskiego	8
2.1. Informacje ogólne	9
2.1.1. Powiat Stalowowolski.....	9
2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Stalowowolskiego	10
2.1.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru.....	12
2.2. Układ drogowy	14
2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Stalowowolskiego	15
2.3.1. Transport drogowy	15
2.3.2. Transport kolejowy	16
2.3.3. Transport lotniczy.....	17
3. Sieć komunikacyjna.....	18
3.1. Obecna sieć komunikacyjna	19
3.2. Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	23
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego	25
4.1. Informacje ogólne	26
4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	26
4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne	26
4.2.2. Placówki oświatowe	27
4.2.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	29
4.2.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe	31
4.2.5. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej	32
4.3. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym.....	34
4.4. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego	36



4.5.	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego w zależności od czasu ich występowania	36
4.5.1.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	37
4.5.2.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	37
4.6.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	37
4.7.	Podsumowanie	38
5.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	41
5.1.	Źródła i formy finansowania	42
5.2.	Rentowność linii komunikacyjnych	43
6.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	44
6.1.	Informacje wstępne	45
6.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Stalowowolskiego	45
6.3.	Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych	46
6.4.	Wskaźnik motoryzacji	47
6.5.	Podsumowanie	48
7.	Zasady organizacji rynku przewozów	49
7.1.	Powiat Stalowowolski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	50
7.2.	Przewoźnicy	50
7.3.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	51
7.4.	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Stalowowolski	52
8.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	53
8.1.	Informacje ogólne	54
8.2.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	55
8.3.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	56
8.4.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej	57
9.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	58
10.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Stalowowolskiego	61



10.1. Integracja usług transportu zbiorowego.....	63
10.2. Wprowadzenie elektronicznego biletu okresowego	64
11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego	65
12. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego	67
13. Spisy map, tabel i wykresów	69
13.1. Spis map	70
13.2. Spis tabel	70
13.3. Spis wykresów.....	70



1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Stalowowskiego





1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego

Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego (dalej jako plan transportowy dla Powiatu Stalowowolskiego) to zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Stalowowolski w taki sposób, aby rozwój tego transportu był zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględnia oczekiwania społeczne mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego dotyczące transportu zbiorowego.

W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione są również te kwestie, które wynikają z potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego

Powiat Stalowowolski 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 występującą jako Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez Powiat Stalowowolski to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne Powiatu Stalowowolskiego.

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

Przy opracowywaniu planu transportowego dla Powiatu Stalowowolskiego wykorzystano dane i materiały, które są w dyspozycji m.in. Starostwa Powiatowego w Stalowej Woli, w tym Wydziału Komunikacji i Transportu oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z 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 zostanie uwzględniony plan wyższego rzędu czyli ogłoszony plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podkarpackiego.



1.3. Konsultacje społeczne

Projekt Planu transportowego dla Powiatu Stalowowolskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym, których celem było poinformowanie lokalnej społeczności o działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia potencjalnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego dla Powiatu Stalowowolskiego była ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla Powiatu Stalowowolskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

W czasie trwania konsultacji nie wpłynęły żadne uwagi.



2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju transportu publicznego Powiatu Stalowowskiego





2.1. Informacje ogólne

2.1.1. Powiat Stalowowolski



Powiat Stalowowolski położony jest w północnej części województwa podkarpackiego i zamieszkały jest przez 109 111 mieszkańców¹. Jego siedzibą jest miasto Stalowa Wola. Powiat Stalowowolski sąsiaduje od zachodu z powiatami: sandomierskim i tarnobrzeskim, od południa z powiatem kolbuszowskim, od wschodu z powiatami: nizańskim i janowskim, od północy z powiatem kraśnickim. Obszar powiatu zajmuje powierzchnię 832,9 km², co plasuje go na 10 miejscu wśród największych powiatów ziemskich w województwie podkarpackim. Powiat dzieli się na 6 gmin: Bojanów, Pysznica, Radomyśl nad Sanem, Zaklików, Zaleszany oraz miasto Stalowa Wola.

Powiat Stalowowolski jest najbardziej uprzemysłowionym powiatem w województwie podkarpackim. W gospodarce dominuje przemysł ciężki: hutniczy, zbrojeniowy, elektromaszynowy i energetyczny zlokalizowany w mieście Stalowa Wola. Poza miastem Stalowa Wola pozostałe gminy to tereny rolnicze².

Przez teren powiatu przebiega droga krajowa nr 77 Lipnik - Stalowa Wola - Przemyśl.

Poniższa mapa ukazuje Powiat Stalowowolski z podziałem na gminy, które się w nim znajdują.

¹ www.stat.gov.pl

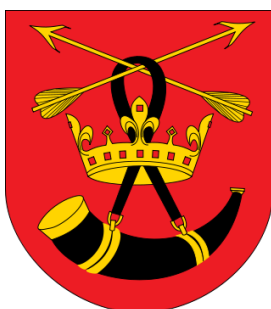
² Strategia Rozwoju Powiatu Stalowowolskiego



Mapa 1 Powiat Stalowowolski z podziałem na gminy

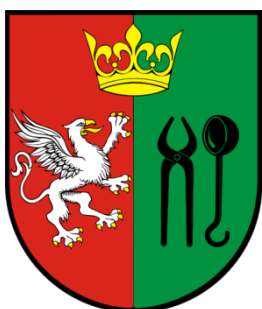
Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.maps.geoportal.gov.pl

2.1.2. Jednostki samorządowe wchodzące w skład Powiatu Stalowowolskiego



Gmina Bojanów

Gmina Bojanów znajduje się w południowej części Powiatu. Sąsiaduje z następującymi gminami: Dzikowiec, Grębów, Jeżowe, Majdan Królewski, Nisko, Nowa Dęba, Stalowa Wola. Siedziba gminy to Bojanów. Według danych z roku 2012 gminę zamieszkiwało 7 489 osób, zaś jej powierzchnia wynosi 179,26 km² (z czego użytki rolne stanowią 30%, zaś użytki leśne 55% powierzchni) i stanowi 21,56% powierzchni Powiatu. Przez gminę przebiegają 2 drogi wojewódzkie: nr 872 (Łoniów-Nisko) i nr 861 (Bojanów-Kopki); do drogi krajowej DK19 w miejscowości Jeżowe jest 15 km, zaś do drogi krajowej DK9 w Majdanie Królewskim - 12 km, przez teren gminy przebiega Linia Hutnicza Szerokotorowa.



Gmina Pysznica

Gmina Pysznica obejmuje swym zasięgiem obszar 148 km², zamieszkiwany przez 10 367 mieszkańców. Siedzibą gminy jest Pysznica. Sąsiednie gminy to: Janów Lubelski, Jarocin, Modliborzyce, Nisko, Potok Wielki, Radomyśl nad Sanem, Stalowa Wola, Ulanów, Zaklików. Gmina stanowi 17,75% powierzchni Powiatu Stalowowolskiego, 34% to użytki rolne, zaś 59% - użytki leśne.



Gmina Radomyśl nad Sanem

Gmina Radomyśl nad Sanem to gmina o powierzchni 133,66 km², z czego użytki rolne stanowią 47% obszaru, a użytki leśne - 45%. Sama gmina zajmuje 16,04% powierzchni powiatu. gminy sąsiadujące to: Anapol, Dwikozy, Gorzyce, Gościeradów, Pysznica, Zaklików, Zaleszany, Zawichost.

Przez gminę Radomyśl nad Sanem prowadzą drogi wojewódzkie nr 854 (Anapol - Gorzyce), nr 855 (Olbięcin - Stalowa Wola) oraz nr 856 (Antoniów - Dąbrowa Rzczycka). Przez teren gminy przebiega 6 odcinków dróg powiatowych, które wraz z drogami wojewódzkimi tworzą zasadniczy układ komunikacyjny gminy. Uzupełnieniem sieci dróg są drogi gminne o łącznej długości ok. 52 km.



Miasto Stalowa Wola

Stalowa Wola to miasto i gmina leżąca w widłach rzek Wisły i Sanu. Powierzchnię wynoszącą 82,52 km² zamieszkuje 64 189 ludzi.

Przez teren gminy prowadzi droga krajowa nr 77, którą przebiega tranzyt z centralnej części Polski ku granicom ze Słowacją i Ukrainą. Przez miasto przebiegają również dwie ważne drogi wojewódzkie, nr 871 (Tarnobrzeg - Stalowa Wola) oraz nr 855 (Stalowa Wola - Olbięcin). Stalowa Wola jest usytuowana przy ważnych szlakach kolejowych, posiada bocznicę kolejową: w dzielnicy przemysłowo-składowej (ul. Przemysłowa) oraz w Elektrowni Stalowa Wola i na terenach Huty Stalowa Wola S.A. Odległość z centrum miasta do lotniska Turbia wynosi ok. 10 km, a 60 km do międzynarodowego portu lotniczego Rzeszów-Jasionka³.

³ www.stalowowolski.pl



Gmina Zaklików

Gmina Zaklików liczy 8 734 mieszkańców, zaś jej powierzchnia wynosi 202 km² (w tym użytki rolne: 26%, użytki leśne: 62%), co stanowi 24,27% powierzchni Powiatu Stalowowolskiego. Sąsiednie gminy to: Gościeradów, Potok Wielki, Pysznicza, Radomyśl nad Sanem, Trzydnik Duży. Gmina leży na Wyżynie Lubelskiej i w Kotlinie Sandomierskiej, wśród Lasów Lipskich i Janowskich. Gmina ma dogodne połączenie z drogami wojewódzkimi nr 855 i nr 857 oraz linią kolejową Stalowa Wola-Lublin.



Gmina Zaleszany

Gmina Zaleszany jest gminą Powiatu Stalowowolskiego o powierzchni 87,17 km², którą zamieszkuje 10 919 osób. Siedziba gminy to Zaleszany. Użytki rolne stanowią 73% powierzchni gminy, użytki leśne - 15%, zaś cała gmina to prawie 11% powierzchni całego powiatu. Sąsiaduje z gminami: Gorzyce, Grębów, Radomyśl nad Sanem, Stalowa Wola.

Gmina leży przy drodze krajowej nr 77, linii kolejowej gwarantującej połączenie z węzłami Stalowa Wola Rozwadów, Skarżysko, Lublin i Dębica, posiada także bocznice kolejową Zbydniów. Na terenie gminy położone jest lotnisko Turbia mające charakter lotniska sportowego.

2.1.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

Liczba mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego wg danych Głównego Urzędu Statystycznego w roku 2012 wyniosła 109 111 osób. Poniższa tabela ukazuje zestawienie liczb ludności w powiecie ogółem i na terenie poszczególnych gmin, w podziale na mężczyzn i kobiety.

Tabela 1. Ludność Powiatu Stalowowolskiego w roku 2012

Jednostka terytorialna	ogółem	mężczyźni	kobiety
Powiat Stalowowolski	109 111	53 217	55 894
Stalowa Wola	64 189	30 877	33 312
Bojanów	7 489	3 824	3 665
Pysznicza	10 367	5 116	5 251
Radomyśl nad Sanem	7 413	3 678	3 735
Zaklików	8 734	4 278	4 456
Zaleszany	10 919	5 444	5 475

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

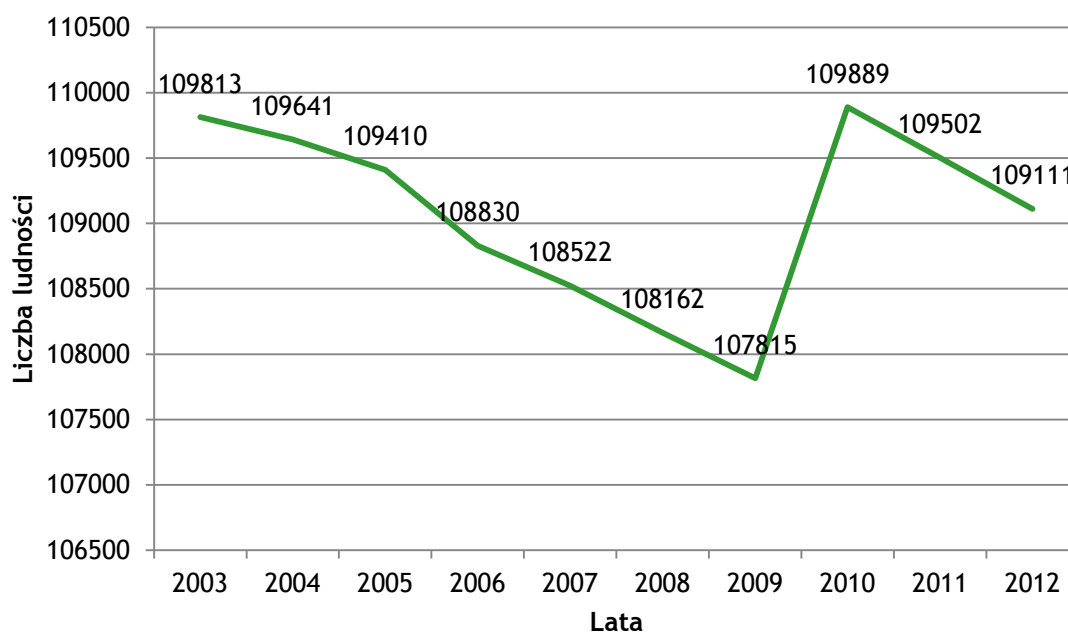


W ostatnich latach obserwuje się sukcesywny spadek liczby mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego. Skalę tego zjawiska przedstawia poniższa tabela i wykres (skok 2009-2010 wynika ze zmiany metodologii liczenia).

Tabela 2. Liczba mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego w latach 2003-2012

Powiat Stalowowolski (stan ludności)	2003	2004	2005	2006	2007
	109 813	109 641	109 410	108 830	108 522
	2008	2009	2010	2011	2012
	108 162	107 815	109 889	109 502	109 111

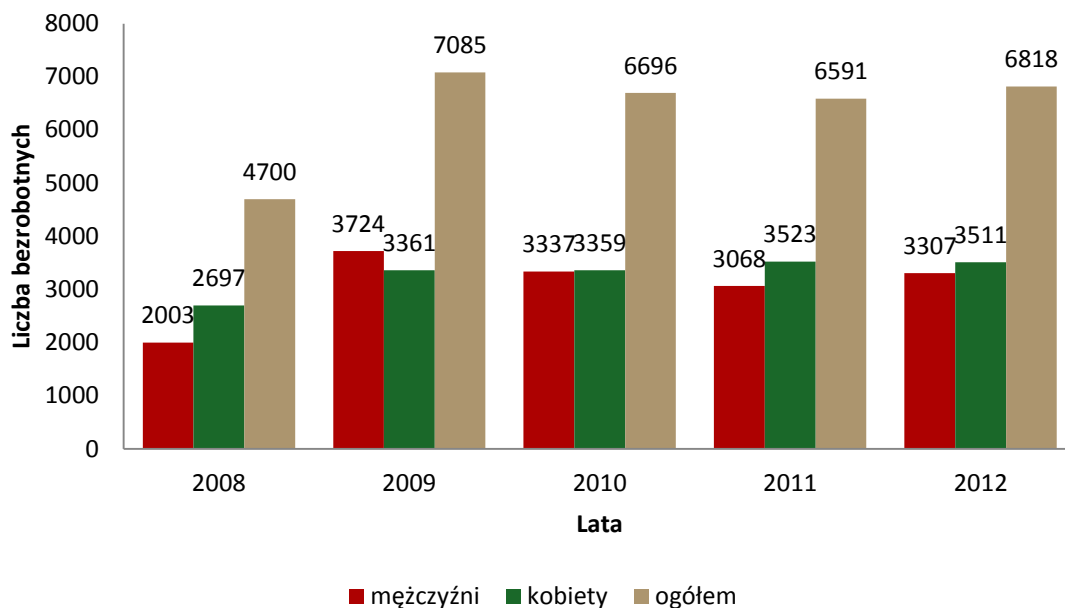
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Stan ludności Powiatu Stalowowolskiego w latach 2003-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego wynosiło w roku 2012 ok. 6,25%. Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się. Stan ilościowy bezrobotnych zarejestrowanych w powiecie przedstawia poniższy wykres, uwzględniając liczbę ogółem, liczbę mężczyzn i kobiet.



Wykres 2. Stan bezrobocia w Powiecie Stalowowolskim w latach 2008-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2. Układ drogowy

Sieć drogowa Powiatu Stalowowolskiego składa się z dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, których długości przedstawiają się następująco:

- ❖ 469,66 km dróg gminnych,
- ❖ 194,22 km dróg powiatowych,
- ❖ 96,85 km dróg wojewódzkich,
- ❖ 22,4 km dróg krajowych⁴.

Przez powiat przechodzą następujące drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe:

- ❖ droga krajowa nr 77 rozpoczynająca się w Lipniku (skrzyżowanie z drogą krajową nr 9) i łącząca Sandomierz, Stalową Wolę, Leżajsk, Jarostaw i Przemyśl;
- ❖ droga wojewódzka nr 854 poprowadzona równolegle do rzeki Wisły łącząca Annopol (droga krajowa nr 74) z Gorzycami (droga krajowa nr 77), w ciągu drogi realizowana jest przeprawa promowa przez San;
- ❖ droga wojewódzka nr 855, równoległa do drogi nr 854, łącząca Olbięcín (droga krajowa nr 74) ze Stalową Wolą (droga krajowa nr 77);

⁴ Dane otrzymane od Starostwa Powiatowego



- ❖ droga wojewódzka nr 856, poprowadzona równoległe do rzeki San łączy dwie powyższe drogi wojewódzkie przez Radomyśl nad Sanem;
- ❖ droga wojewódzka nr 857, łączy Modliborzyce (drogi krajowe nr 19 i nr 74) z Zaklikowem (droga nr 855);
- ❖ droga wojewódzka nr 861, prowadzi z Kopek (droga krajowa nr 77), przez Jeżowe (droga krajowa nr 19) do Bojanowa (droga wojewódzka nr 872);
- ❖ droga wojewódzka nr 871, łączy Stalową Wolę (droga krajowa nr 77) i Tarnobrzeg (droga krajowa nr 9);
- ❖ droga wojewódzka nr 872, droga rozpoczyna się w Baranowie Sandomierskim (droga nr 985), przebiega przez Majdan Królewski (droga krajowa nr 9), Bojanów (droga nr 861) i kończy się w Nisku (droga krajowa nr 77);
- ❖ drogi powiatowe: 1001R, 1002R, 1003R, 1004R, 1005R, 1006R, 1007R, 1008R, 1009R, 1010R, 1011R, 1012R, 1013R, 1014R, 1015R, 1016R, 1017R, 1018R, 1019R, 1020R, 1021R, 1022R, 1023R, 1024R, 1025R, 1027R, 1028R, 1029R, 1030R, 1031R, 1032R, 1033R, 1034R, 1035R, 2505R.

2.3. Transport pasażerski dostępny na terenie Powiatu Stalowowolskiego

2.3.1. Transport drogowy

Oprócz powiatowych przewozów pasażerskich, które zostaną opisane w dalszej części niniejszego opracowania, na obszarze Powiatu Stalowowolskiego dostępne są również:

- ❖ gminne przewozy pasażerskie,
- ❖ wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

Organizatorem gminnych (miejskich) i międzygminnych (podmiejskich) przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Powiatu Stalowowolskiego są: miasto Stalowa Wola, gmina Bojanów, gmina Pysznica, gmina Zaleszany i gmina Radomyśl nad Sanem.

W Stalowej Woli usługi przewozowe realizowane są przez Miejski Zakład Komunikacji Samochodowej, który wykonuje przewozy na terenach gmin Zaleszany, Radomyśl nad Sanem, Pysznica, Nisko oraz Rudnik nad Sanem w ramach podpisanych stosownych porozumień międzygminnych.

Na terenie powiatu dostępne są również połączenia międzypowiatowe, międzywojewódzkie i międzynarodowe, najważniejsze kierunki to:

- ❖ Annopol,
- ❖ Biłgoraj,
- ❖ Gorzyce,
- ❖ Harasiuki,
- ❖ Huta Stara,



- ❖ Janów Lubelski,
- ❖ Jarostaw,
- ❖ Jeżowe
- ❖ Kraków,
- ❖ Kraśnik,
- ❖ Lublin,
- ❖ Łańcut,
- ❖ Łowisko,
- ❖ Nisko,
- ❖ Przemyśl,
- ❖ Przeworsk,
- ❖ Rzeszów,
- ❖ Sandomierz,
- ❖ Stary Nart,
- ❖ Tarnobrzeg,
- ❖ Warszawa,
- ❖ Wilcza Wola,
- ❖ Wrocław,
- ❖ Wrzawy,
- ❖ Złoczów (Ukraina).

2.3.2. Transport kolejowy

Przez teren Powiatu przebiega kilka linii kolejowych, trzy z nich spotykają się w Stalowej Woli, są to:

- ❖ linia nr 66 Zwierzyniec - Stalowa Wola Południe, jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, kategorii pierwszorzędnej;
- ❖ linia nr 68 Lublin - Przeworsk, w obrębie Powiatu jest to linia jednotorowa i niezelektryfikowana na północ od stacji Stalowa Wola Rozwadów oraz dwutorowa i zelektryfikowana w pozostałej części, w całości kategorii pierwszorzędnej i znaczenia państwowego;
- ❖ linia nr 74 Sobów - Stalowa Wola Rozwadów, w obrębie Powiatu jest to linia dwutorowa i zelektryfikowana, w całości kategorii pierwszorzędnej i znaczenia państwowego;

ponadto na terenie Powiatu znajduje się łącznica między liniami nr 68 i nr 74 (linia nr 565 Charzewice - Stalowa Wola Rozwadów Towarowy), dzięki której można uniknąć wjazdu i zmiany czoła pociągu na stacji Stalowa Wola Rozwadów. Przez Powiat przebiega także Linia Hutnicza Szerokotorowa, po której nie jest prowadzony ruch pasażerski.

W obrębie powiatu dostępne są pociągi dwóch przewoźników: PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o. Pierwsza spółka oferuje codzienne pociągi dalekobieżne TLK, są to:

- ❖ TLK „Hetman” Zamość - Poznań Główny



- ❖ TLK „San” Bydgoszcz Główna - Przemysł Główny
- ❖ TLK „Solina” (Piła Główna) Bydgoszcz Główna - Przemysł Główny
- ❖ TLK „Monciak” Przemysł Główny - Gdynia Główna

Pociągami spółki Przewozy Regionalne można bezpośrednio dojechać do Lublina, Sandomierza, Tarnobrzegu i Rzeszowa.

2.3.3. Transport lotniczy

Na terenie Powiatu Stalowowolskiego znajduje się lotnisko sportowe w odległości około 10 km od centrum Stalowej Woli - lotnisko Stalowa Wola - Turbia. Najbliższe lotnisko międzynarodowe znajduje się koło Rzeszowa - Jasionka, w odległości około 60 km od Stalowej Woli.



3. Sieć komunikacyjna





3.1. Obecna sieć komunikacyjna

Powiat Stalowowolski na dzień sporządzania niniejszego planu nie finansuje przewozów powiatowych o charakterze użyteczności publicznej. Prywatni przewoźnicy obsługują sieć komunikacyjną realizując usługi przewozowe na zasadach komercyjnych. Za przebieg linii komunikacyjnych oraz obowiązujące na nich rozkłady jazdy odpowiadają poszczególni przewoźnicy, realizujący usługi przewozowe na tych liniach.

Powiatowe przewozy pasażerskie realizowane są przez następujących przewoźników:

- ❖ PKS w Stalowej Woli SA,
- ❖ FENIKS PRZEWÓZ OSÓB Szczepan Bryk,
- ❖ TOP-TRANS Marcin Toporowski,
- ❖ F.U. RAFTRANS Rafał Czajkowski,
- ❖ Biuro Transportowe JUMBO Katarzyna Kur,
- ❖ Przewóz osób Jerzy Rauch.

Obejmują one następujące relacje:

PKS w Stalowej Woli SA

❖ Stalowa Wola D.A. - Lipa - Zaklików - Zdziechowice II,
Stalowa Wola, D.A. - Stalowa Wola, Górka Nż. - Stalowa Wola, Oś. Rozwadów - Stalowa Wola, Posanie Nż. - Brandwica Skrz. - Rzeczyca Długa - Goliszowiec - Rzeczyca Długa - Rzeczyca Okrągła - Dąbrowa Rzeczycka I - Dąbrowa Rzeczycka - Lipa k/Stalowej Woli I - Lipa k/Stalowej Woli - Gielnia, Wieś - Gielnia I Nż. - Lipa k/Stalowej Woli - Zaklików - Zaklików, D.K. Nż. - Zdziechowice, Skąta - Zdziechowice - Zdziechowice I Nż. - Zdziechowice II Nż.
❖ Stalowa Wola - Kotowa Wola - Zaleszany,
Stalowa Wola, HSW - Stalowa Wola, D.A. - Stalowa Wola, Górka Nż. - Stalowa Wola, Rozwadów - Stalowa Wola, Sandomierska PKP - Agatówka k/Stalowej Woli - Turbia, Lotnisko - Zbydniów I Nż. - Zbydniów, Remiza - Kotowa Wola - Kępie Zaleszany Nż. - Kępie Zaleszany - Zaleszany
❖ Stalowa Wola - Kotowa Wola - Stalowa Wola,
Stalowa Wola, D.A. - Stalowa Wola, Górka Nż. - Stalowa Wola, Oś. Rozwadów - Stalowa Wola, Chrzewice PKP - Agatówka k/Stalowej Woli - Pilchów - Agatówka k/Stalowej Woli - Turbia Lotnisko - Turbia - Zbydniów I Nż. - Zbydniów - Zbydniów II Nż. - Karczmyska k/Stalowej Woli Nż. - Zaleszany - Kępie Zaleszańskie - Kępie Zaleszańskie Nż. - Kotowa Wola - Zbydniów - Zbydniów I Nż. - Turbia - Turbia, Lotnisko - Agatówka k/Stalowej Woli - Stalowa Wola, Charzewice PKP - Stalowa Wola, Oś. Rozwadów - Stalowa Wola, Górka Nż. - Stalowa Wola D.A.



❖ Stalowa Wola - Burdze - Maziarnia - Laski,

Stalowa Wola D.A. - Stalowa Wola, HSW - Stalowa Wola, Ofiar Katynia, Jubilat - Stalowa Wola, Grabskiego Wtórsteel - Stalowa Wola. Grabskiego, Mista - Stalowa Wola, Ciemny Kąt Nż - Stalowa Wola, Grabskiego, M16 - Stalowa Wola, Grabskiego, M16-2 - Stalowa Wola, Grabskiego, ZKM - Stalowa Wola, Grabskiego, Alutec - Burdze, Skrz. Nż. - Burdze - Burdze, Skrz. Nż. - Ruda, k/Stalowej Woli - Przyszów, Kliny - Przyszów, Staw Nż. - Przyszów - Przyszów, Łap. - Zakrokowa Nż. - Stany - Kozły, Skrz. - Kołodzieje - Maziarnia, k/Bojanowa - Kołodzieje - Kozły, Skrz. - Załęże, k/Niska Nż. - Laski, Szkoła - Laski, Skrz.

❖ Stalowa Wola - Chwałowice,

Stalowa Wola, D.A. - Stalowa Wola, Górka Nż. - Stalowa Wola, Oś. Rozwadów - Stalowa Wola, Posanie Nż. - Brandwicka, Skrz. - Rzeczyca Długa - Rzeczyca Okrągła - Dąbrowa Rzeczycka I - Kępa Rzeczycka - Wola Rzeczycka - Wola Rzeczycka I - Żabno - Radomyśl n/Sanem U.G. - Leśniczówka Nż. - Nowiny k/Stalowej Woli - Czekaj k/Radomyśla, Wyg. Nż. - Pniów Nż. - Antoniów Nż. - Antoniów k/Stalowej Woli - Zalesie Nż. - Chwałowice, Nowa Wieś I Nż. - Chwałowice Nowa Wieś Nż. - Witkowice - Witkowice II Nż. - Chwałowice, Grudza Nż. - Chwałowice

❖ Stalowa Wola - Wólka Turebska - Wólka Zaleszańska

Stalowa Wola, Grabskiego Alutec - Stalowa Wola, Grabskiego ZKM - Stalowa Wola, Grabskiego M16-2 - Stalowa Wola, Grabskiego M16 - Stalowa Wola, Grabskiego Mista - Stalowa Wola, Grabskiego Wtórsteel - Stalowa Wola, Górka Nż. Stalowa Wola, Oś. Rozwadów - Stalowa Wola, Sandomierska PKP - Agatówka k/Stalowej Woli - Turbia, Lotnisko - Turbia - Wólka Turebska - Majdan Zbydniowski - Majdan Zbydniowski Nż. - Radomyśl n/Sanem - Skowierzyn, Piaski Nż. - Skowierzyn - Wólka Zaleszańska Nż.

❖ Stalowa Wola - Pysznica - Piskorowy Staw - Krzaki,

Stalowa Wola, D.A. - Stalowa Wola, KEN-Parking - Stalowa Wola, Jana Pawła II, Centrum - Stalowa Wola, Popietuszki-Bazylika - Stalowa Wola, Czarnieckiego - Stalowa Wola, Zasanie - Borek, k/Stalowej Woli - Pysznica - Podlesie k/Stalowej Woli - Piskorowy Staw - Słomiana - Słomiana, Skrz. - Studzieniec - Słomiana, Skrz. - Słomiana - Krzaki - Krzaki, ul. Polna

❖ Stalowa Wola - Ruda - Bojanów - Gwoździec,

Stalowa Wola, D.A. - Stalowa Wola, Ofiar Katynia, Jubilat - Stalowa Wola, Ciemny Kąt Nż. - Burdze, Skrz. Nż. - Ruda k/Stalowej Woli - Przyszów, Kliny - Przyszów, Staw Nż. - Przyszów - Przyszów Łap. - Zakrochowa Nż. - Stany - Bojanów - Bojanów, Skrz. - Korabina - Korabina, Sarzyna - Cisów, Las - Gwoździec - Gwoździec, Szkoła - Gwoździec, Skrz.

❖ Stalowa Wola - Turbia - Kotowa Wola - Kępie Zaleszańskie,

Stalowa Wola, HSW - Stalowa Wola, D.A. - Stalowa Wola, Górka Nż. - Stalowa Wola, Rozwadów - Charzewice Nż. - Agatówka k/Stalowej Woli - Turbia, Lotnisko - Turbia - Zbydniów I Nż. - Zbydniów, Remiza - Kotowa Wola - Kępie Zaleszańskie Nż. - Kępie Zaleszańskie

Źródło: Opracowanie na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego



FENIKS PRZEWÓZ OSÓB Szczepan Bryk

❖ Zdziechowice - Zaklinów - Rzeczycza Okrągła - Stalowa Wola,

Zdziechowice I, wiata 1 - Zdziechowice I, wiata 2 - Zdziechowice II, wiata 1 - Zdziechowice II, wiata 2 - Zaklików - Lipa, ul. Sandomierska, wiata - Lipa, ul. Sandomierska - Rzeczycza Okrągła - Rzeczycza Długa - Rozwadów, Rynek - Stalowa Wola, ul. KEN, skrzyżowanie

Źródło: Opracowanie na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego

TOP-TRANS Marcin Toporowski

❖ Zdziechowice - Zaklików - Lipa - Stalowa Wola

Zdziechowice Pierwsze - Zdziechowice Pierwsze - Zdziechowice Drugie (Szkoła) - Zdziechowice Drugie - Zaklików, ul. Lubelska (Stacja PKP) - Zaklików, ul. Widok - Lipa, ul. Dworcowa - Lipa, ul. Sandomierska - Dąbrowa Rzeczycka (I, Dom Ludowy) - Dąbrowa Rzeczycka (II, skrzyż. z dr. gminną) - Rzeczycza Okrągła (skrzyż. z dr. gminną) - Rzeczycza Długa (Szkoła) - Stalowa Wola, Rynek - Stalowa Wola, Al. Jana Pawła II, Górka - Stalowa Wola, ul. Okulickiego, Górka - Stalowa Wola, ul. Okulickiego, ZBR - Stalowa Wola, ul. Okulickiego, Nadszański Bank Spółdzielczy - Stalowa Wola, ul. Okulickiego, PKS - Stalowa Wola, ul. Okulickiego, Hala Targowa - Stalowa Wola, Automobilklub, parking, ul. Okulickiego

Źródło: Opracowanie na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego

F.U. RAFTRANS Rafał Czajkowski

❖ Stalowa Wola - Rzeczycza Długa - Radomyśl nad Sanem - Chwałowice

Stalowa Wola, ul. Okulickiego, Hala Targowa - Stalowa Wola, ul. KEN, Parking - Stalowa Wola, Al. Jana Pawła II, Poręby - Stalowa Wola, Al. Jana Pawła II, Poręby I - Stalowa Wola, Al. Jana Pawła II, Górka - Stalowa Wola, Rynek - Stalowa Wola, ul. Brandwicka, Charzewice - Stalowa Wola, ul. Brandwicka, Podskarpowa - Stalowa Wola, ul. Brandwicka, Karnaty - Stalowa Wola, ul. Brandwicka, Slovrur - Stalowa Wola, ul. Brandwicka, Posanie - Rzeczycza Długa (Szkoła) - Rzeczycza Okrągła (skrzyż. z dr. gminną) - Dąbrowa Rzeczycka (II, skrzyż. z gr. gminną) - Wola Rzeczycka (II, skrzyż. z dr. gminną) - Wola Rzeczycka (Stadion) - Wola Rzeczycka I - Żabno (Dom Ludowy) - Radomyśl n/Sanem, ul. Mickiewicza, Centrum - Radomyśl n/Sanem (CPN) - Nowiny (Dom Ludowy) - Antoniów (Las) - Antoniów (Cmentarz) - Antoniów (Szkoła) - Antoniów (Dom Ludowy) - Antoniów, Zalesie - Chwałowice, Nowa Wieś - Chwałowice (Cmentarz), Chwałowice (Kościół)

Źródło: Opracowanie na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego



Biuro Transportowe JUMBO Katarzyna Kur

❖ Zdziechowice Pierwsze - Zaklików - Stalowa Wola

Zdziechowice Pierwsze - Zdziechowice Drugie, Szkoła - Zdziechowice Drugie - Zaklików, ul. Lubelska, Stacja PKP - Zaklików, ul. Widok - Lipa, ul. Dworcowa - Lipa, ul. Sandomierska - Dąbrowa Rzeczycka I, Dom Ludowy - Dąbrowa Rzeczycka II, skrzyż. z drogą gminną - Rzeczyca Okrągła, skrzyż. z drogą gminną - Rzeczyca Długa, Szkoła - Stalowa Wola, ul. Brandwicka, Słowur - Stalowa Wola, ul. Rynek - Stalowa Wola, ul. Okulickiego, Górka - Stalowa Wola, ul. Okulickiego, ZBR - Stalowa Wola, ul. Okulickiego, Parking

Źródło: Opracowanie na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego

Przewóz osób Jerzy Rauch

❖ Zdziechowice Pierwsze - Zaklików - Stalowa Wola

Zdziechowice Pierwsze - Zdziechowice Drugie, Szkoła - Zdziechowice Drugie - Zaklików, ul. Lubelska, Stacja PKP - Zaklików, ul. Widok - Lipa, ul. Dworcowa - Lipa, ul. Sandomierska - Dąbrowa Rzeczycka I, Dom Ludowy - Dąbrowa Rzeczycka II, skrzyż. z drogą gminną - Rzeczyca Okrągła, skrzyż. z drogą gminną - Rzeczyca Długa, Szkoła - Stalowa Wola, al. Jana Pawła II, Górka - Stalowa Wola, al. Jana Pawła II, Straż - Stalowa Wola, ul. KEN, skrzyżowanie - Stalowa Wola, ul. KEN, ZMKS - Stalowa Wola, ul. Kwiatkowskiego, HSW - Stalowa Wola, ul. Orzeszkowej, Metalowców - Stalowa Wola, ul. Popiełuszki, Sąd - Stalowa Wola, ul. Popiełuszki, Apteka - Stalowa Wola, ul. Czarnieckiego - Stalowa Wola, ul. Żwirki i Wigury - Stalowa Wola, ul. Staszica, LO - Stalowa Wola, ul. Energetyków, Mleczarnia

Źródło: Opracowanie na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego

Sieć przewozów realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego została przedstawiona na poniższej mapie.



Mapa 2 Aktualna sieć komunikacyjna Powiatu Stalowowolskiego

Źródło: Opracowanie na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego

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

Powiat Stalowowolski planuje dążyć do kompleksowego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru Powiatu oraz w przypadku rozpoczęcia finansowania i organizowania zbiorowego transportu do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. W przypadku rozpoczęcia organizowania i finansowania wskazane będzie dostosowywanie oferty przewozowej do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców Powiatu



Stalowowolskiego, np. na podstawie wniosków pasażerów o modyfikację rozkładów i tras przejazdów linii komunikacyjnych, czy obejmowanie siecią komunikacyjną nowych obszarów, na których w skutek rozwoju Powiatu Stalowowolskiego powstaną nowe generatory ruchu. Nowe relacje i trasy komunikacyjne planowane będą z uwzględnieniem wytycznych nakreślonych przez gminne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Czynniki wpływające na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego związane są przede wszystkim z:

- ❖ rozwojem przestrzennym Powiatu Stalowowolskiego,
- ❖ zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia obszaru Powiatu Stalowowolskiego,
- ❖ zmianami społeczno-gospodarczymi.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej Powiatu Stalowowolskiego będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb mieszkańców, ze szczególnym uwzględnieniem osób nie mogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego, oraz zwiększenie popytu na usługi w powiatowych przewozach pasażerskich, a w konsekwencji podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej.

Analiza kierunków rozwoju sieci osadniczej Powiatu Stalowowolskiego pozwala założyć, że sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie łączyć przede wszystkim siedziby gmin z siedzibą powiatu oraz nie będzie się znacząco różnić od obecnej sieci przewozów komercyjnych. Obecna, poddana analizie sieć komunikacyjna zaspokaja podstawowe potrzeby mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego związane z podróżami o charakterze powiatowym, wobec czego nie planuje się obecnie obejmowania powiatową komunikacją zbiorową nowych punktów.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej została zaprezentowana w rozdziale 12.

W przyszłości wprowadzanie zmian na sieci komunikacyjnej Powiatu Stalowowolskiego poprzedzane będzie przeprowadzaniem szczegółowych analiz mających na celu ustalenie rzeczywistego zapotrzebowania mieszkańców na usługi przewozowe.



4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Stalowowlkiego





4.1. Informacje ogólne

Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego uznaje się za tzw. potrzeby wtórne, czyli takie, dzięki którym zaspokajane są potrzeby pierwotne. Potrzeby przewozowe są zatem takimi, które spowodowane są koniecznością realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się. Zapotrzebowanie na odbywanie podróży jest związane z regularnością przemieszczania się w granicach administracyjnych Powiatu Stalowowolskiego przez obszar minimum dwóch gmin i definiuje popyt na te usługi. Potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu zabezpieczane są przez powiatowe przewozy pasażerskie.

4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Do największych i najważniejszych generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie Powiatu Stalowowolskiego zaliczyć należy:

- ❖ urzędy i instytucje publiczne,
- ❖ placówki oświatowe,
- ❖ strefy przemysłowe i duże zakłady pracy,
- ❖ obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne,
- ❖ placówki służby zdrowia,
- ❖ inne (obiekty handlowo-usługowe, kościoły, cmentarze itp.).

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

4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie Powiatu Stalowowolskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 3. Urzędy i instytucje publiczne

Nazwa urzędu	Adres urzędu
<u>Gmina Bojanów</u>	
Urząd Gminy w Bojanowie	ul. Parkowa 5, 37-433 Bojanów
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Parkowa 5, 37-433 Bojanów



Nazwa urzędu	Adres urzędu
<u>Gmina Pysznica</u>	
Urząd Gminy w Pysznicy	ul. Wolności 277, 37-403 Pysznica
Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Wolności 320, 37-403 Pysznica
<u>Gmina Radomyśl nad Sanem</u>	
Urząd Gminy w Radomyślu nad Sanem	ul. Rynek 5, 37-455 Radomyśl nad Sanem
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Radomyślu nad Sanem	ul. Mickiewicza 25, 37-455 Radomyśl nad Sanem
<u>Miasto Stalowa Wola</u>	
Urząd Miasta Stalowej Woli	ul. Wolności 7, 37-450 Stalowa Wola
Urząd Skarbowy w Stalowej Woli	ul. Metalowców 6, 37-450 Stalowa Wola
Powiatowy Urząd Pracy w Stalowej Woli	ul. Dmowskiego 8, 37-450 Stalowa Wola
Urząd Stanu Cywilnego	ul. Skoczyńskiego 12, 37-450 Stalowa Wola
Urząd Celny, Oddział Celny w Stalowej Woli	ul. Kwiatkowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola
Starostwo Powiatowe	ul. Podleśna 15, 37-450 Stalowa Wola
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Stalowej Woli	ul. Dmowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola
Inspektorat ZUS w Stalowej Woli	ul. Popietuszki 8, 37- 450 Stalowa Wola
Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego Placówka Terenowa w Stalowej Woli	ul. 1 Sierpnia 12, 37- 450 Stalowa Wola
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Stalowej Woli	ul. Niezłomnych 66, 37- 450 Stalowa Wola
Sąd Rejonowy w Stalowej Woli	ul. Popietuszki 16, 37-450 Stalowa Wola
Prokuratura Rejonowa w Stalowej Woli	ul. Popietuszki 16, 37- 450 Stalowa Wola
<u>Gmina Zaklików</u>	
Urząd Gminy w Zaklikowie	ul. Zachodnia 15, 37-470 Zaklików
Ośrodek Pomocy Społecznej w Zaklikowie	ul. Zachodnia 15, 37-470 Zaklików
<u>Gmina Zaleszany</u>	
Urząd Gminy w Zaleszanach	ul. Tadeusza Kościuszki 16, 37-415 Zaleszany
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	Zaleszany 62, 39-431 Zaleszany

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach internetowych gmin

4.2.2. Placówki oświatowe

Przewozy powiatowe, które są realizowane na terenie powiatu, są szczególnie istotne dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Większość uczniów nie ma możliwości samodzielnego podróżowania samochodem, przez co są oni uzależnieni od



komunikacji zbiorowej. Poniższe tabele przedstawiają ilościowy podział uczniów ze względu na etap nauczania, a także nazwy i adresy szkół w poszczególnych gminach.

Tabela 4. Liczba uczniów w podziale na typ szkoły

Typ szkoły	Liczba uczniów
podstawowa	5 814
gimnazjalna	3 505
ponadgimnazjalne:	
- zasadnicze szkoły zawodowe	960
- licea ogólnokształcące	3 273
- technika i inne szkoły ponadgimnazjalne	2 348

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 5. Placówki oświatowe

Placówka oświatowa	Adres placówki
<u>Gmina Bojanów</u>	
Gimnazja	
Publiczne Gimnazjum Nr 1 im. ks. Jerzego Popiełuszki w Bojanowie	ul. Parkowa 11, Bojanów
<u>Gmina Pysznicza</u>	
Gimnazja	
Zespół Szkół im. Armii Krajowej w Jastkowicach	Jastkowice, ul. Mickiewicza 1, Pysznicza
<u>Gmina Radomyśl nad Sanem</u>	
Gimnazja	
Zespół Szkół w Chwałowicach	Chwałowice 130, Radomyśl nad Sanem
<u>Miasto Stalowa Wola</u>	
Gimnazja	
Gimnazjum nr 2 im. Jana Pawła II	ul. Mickiewicza 15, Stalowa Wola
Gimnazjum nr 4	ul. Wojska Polskiego 9, Stalowa Wola
Gimnazjum nr 5	ul. Poniatowskiego 55, Stalowa Wola
Gimnazjum nr 6	ul. Rozwadowska 10, Stalowa Wola
Gimnazjum nr 7	ul. Energetyków 18, Stalowa Wola
Gimnazjum Katolickie w Stalowej Woli	ul. Podleśna 4, Stalowa Wola
Szkoły ponadgimnazjalne	
Zespół Szkół nr 6 Specjalnych	al. Jana Pawła II 21, Stalowa Wola
Katolickie Liceum Ogólnokształcące w Stalowej Woli	ul. Podleśna 4, Stalowa Wola
Liceum Ogólnokształcące im. Komisji Edukacji Narodowej	ul. Staszica 5, Stalowa Wola



Placówka oświatowa	Adres placówki
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 im. W. Sikorskiego	ul. Hutnicza 17, Stalowa Wola
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 im. T. Kościuszki	ul. 1 Sierpnia 26, Stalowa Wola
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 3 im. Jana III Sobieskiego	ul. Polna 15, Stalowa Wola
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 4 im. płk Stanisława Dąbka (Centrum Edukacji Zawodowej)	ul. Kwiatkowskiego 1, Stalowa Wola
Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 2	ul. Wojska Polskiego 9, Stalowa Wola
Uczelnie wyższe	
Politechnika Rzeszowska Zamiejskowy Ośrodek Dydaktyczny w Stalowej Woli	ul. Kwiatkowskiego 4, Stalowa Wola
Katolicki Uniwersytet Lubelski Wydział Zamiejskowy Nauk o Społeczeństwie w Stalowej Woli	ul. Ofiar Katynia 6a, Stalowa Wola
Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Stalowej Woli	ul. 1 Sierpnia 12, Stalowa Wola
Gmina Zaklików	
Gimnazja	
Zespół Szkół im. Komisji Edukacji Narodowej w Zdziechowicach	Zdziechowice Drugie 212, Zaklików
Szkoły ponadgimnazjalne	
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Zaklikowie	ul. Sandomierska 56, Zaklików
Gmina Zaleszany	
Gimnazja	
Publiczne Gimnazjum Nr 1 w Zaleszanych	ul. Sandomierska 95, Zaleszany
Publiczne Gimnazjum nr 2 w Zbydniowie	Zbydniów 97, Zbydniów
Publiczne Gimnazjum Nr 3 w Turbi	Turbia 37, Turbia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach internetowych gmin

4.2.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Znaczącymi generatorami ruchu są również zakłady pracy. Największym ze źródeł ruchu należących do tej kategorii na terenie Powiatu Stalowowolskiego jest Stalowowolska Podstrefa Tarnobrzeskiej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN (TSSE). Podstrefa Stalowa Wola zajmuje powierzchnię 239,32 ha i obejmuje południową część kompleksu przemysłowego Huty Stalowa Wola S.A. Na terenie podstrefy jest zatrudnionych ponad 5 tys. osób. Większość dużych zakładów pracy znajduje się na terenie Podstrefy w Stalowej Woli, spis przedsiębiorstw zawiera poniższa tabela.



Tabela 6. Większe firmy znajdujące się na terenie Podstrefy TSSE Euro-Park WISŁOSAN w Stalowej Woli

Nazwa firmy	Branża
ATS Stahlschmidt & Maiworm Sp. z o.o.	produkcja felg aluminiowych
HSW Zakład Zespołów Napędowych Sp. z o.o.	producent elementów napędowych, łożysk, kół zębatych
ATI ZKM Forging Sp. z o.o. (dawniej Zakład Kuźnia Matrycowa Sp. z o.o.)	branża metalowa, producent odkuwek dla przemysłu
Thoni Alutec Sp. z o.o.	producent odlewów aluminiowych
HSW Lorresta Sp. z o.o.	odzyskiwanie materiałów z odpadów (recycling)
MCS-METAL CLEANING SERVICE Sp. z o.o. (NiRoVe - Polska Sp. z o.o.)	wyroby metalowe, obróbka metali
Uniwheels Production Poland Sp. z o.o. (Rial Aluguss)	producent felg aluminiowych
Eurometal S.A.	przetwórstwo aluminium
IWAMET Sp. z o.o.	obróbka metali, wyroby metalowe
PPHU Domostal s.c.	produkcja elementów metalowych dla przemysłu
Zakład Mechaniczny TASTA Sp. z o.o.	obróbka metali
Wtór Steel Sp. z o.o.	surowce wtórne - odzysk metali
Rakoczy Stal Sp. j.	konstrukcje metalowe
BAGPAK POLSKA Sp. z o.o.	producent opakowań z metali
Zakład Obróbki i Procesów Specjalnych Sp. z o.o.	obróbka mechaniczna mała i średnia
WOBI STAL Sp. z o.o.	wyroby metalowe, spawanie konstrukcji, malowanie wyrobów
ARMATOORA S.A.	producent armatury łazienkowej
TRYUMF Sp. z o.o.	producent medali, pucharów okolicznościowych
Z.P-U. STALWO Wiesław Wojtas	producent konstrukcji metalowych
CELL-FAST Sp. z o.o.	producent wyrobów z tworzyw sztucznych m.in. węże ogrodowe
Patentus Strefa S.A.	branża metalowa
PPH "Cerkamed"	branża stomatologiczna
Swedwood Poland Sp. z o.o.	branża drzewna, produkcja elementów do mebli
Liugong Machinery (Poland) Sp. z o.o.	produkcja ładowarek i koparek

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strony internetowej www.tsse.pl

Tabela 7. Inne duże zakłady pracy znajdujące się na terenie Stalowej Woli poza TSSE

Nazwa firmy	Branża	Adres
Huta Stalowa Wola S.A.	produkcja zbrojeniowa	ul. Kwiatkowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola
Huta Stali Jakościowych S.A.	produkcja stali jakościowych oraz prętów i blach walcowanych	ul. Kwiatkowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola



HSW - Kuźnia Stalowa Wola Sp. z o.o.	produkcja okuwek matrycowych i swobodnie kutych	ul. Kwiatkowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola
HSW - Odlewnia Sp. z o.o.	produkcja odlewów stalowych i żeliwnych	ul. Kwiatkowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola
HSW - Zakład Ciągarnia Sp. z o.o.	produkcja prętów ciągnionych i drutu	ul. Kwiatkowskiego 1, 37-450 Stalowa Wola
Tauron Wytwarzanie S.A. - Oddział Elektrownia Stalowa Wola	wytwórca energii elektrycznej	ul. Energetyków 13, 37-450 Stalowa Wola

Źródło: Opracowanie na podstawie danych z Urzędu Powiatowego

4.2.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe

Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne oraz handlowe, jakie występują na terenie Powiatu Stalowowolskiego, zostały zestawione w poniższych tabelach.

Tabela 8. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne

Nazwa obiektu	Adres obiektu
<u>Gmina Bojanów</u>	
Gminne Centrum Kultury w Bojanowie	ul. Parkowa 5, 37-433 Bojanów
<u>Gmina Pysznica</u>	
Dom Kultury w Pysznicy	ul. Wolności 277, 37-403 Pysznica
<u>Gmina Radomyśl nad Sanem</u>	
Gminne Centrum Kultury w Radomyślu nad Sanem	Chwałowice 132, 37-455 Radomyśl nad Sanem
<u>Miasto Stalowa Wola</u>	
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji	ul. Hutnicza 15, 37-450 Stalowa Wola
Miejski Klub Tenisowy	ul. Skoczyńskiego 3, 37-450 Stalowa Wola
Miejski Dom Kultury w Stalowej Woli	ul. 1 Sierpnia 9, 37-450 Stalowa Wola
Spółdzielczy Dom Kultury w Stalowej Woli	ul. Okulickiego 32, 37-450 Stalowa Wola
<u>Gmina Zaklików</u>	
Gminny Ośrodek Kultury w Zaklikowie	ul. Strażacka 4, 37-470 Zaklików
<u>Gmina Zaleszany</u>	
Gminny Ośrodek Kultury w Zaleszanach	Plac Kościuszki 4, 37-415 Zaleszany

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach internetowych gmin



Tabela 9. Duże obiekty handlowe na terenie Stalowej Woli

Nazwa obiektu	Adres obiektu
TESCO Hipermarket	ul. Przemysłowa 2b, ul. Okulickiego 9, 37-450 Stalowa Wola
KAUFLAND	ul. K.E.N. 47, 37-450 Stalowa Wola
LIDL	ul. Poniatowskiego 26b, 37-450 Stalowa Wola
CARREFOUR EXPRES	Al. Jana Pawła II 44, 37-450 Stalowa Wola
BIEDRONKA	Al. Jana Pawła II 13, ul. Rozwadowska 37a, ul. Okulickiego 140, 37-450 Stalowa Wola
FRAC DELIKATESY	ul. Niezłomnych 70 Al. Jana Pawła II 2i, ul. Wojska Polskiego 32a, 37-450 Stalowa Wola
MAJSTER PMB	ul. Przemysłowa 2c, 37-450 Stalowa Wola
PSB MRÓWKA	ul. Przemysłowa 11, 37-450 Stalowa Wola

Źródło: Opracowanie na podstawie danych z Urzędu Powiatowego

4.2.5. Placówki służby zdrowia i opieki społecznej

Poniższa tabela zawiera zestawienie ważniejszych placówek służby zdrowia w poszczególnych gminach Powiatu Stalowowolskiego.

Tabela 10. Placówki służby zdrowia i opieki medycznej

Nazwa obiektu	Adres obiektu
<u>Gmina Bojanów</u>	
Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Bojanowie	ul. Parkowa 6, 37-433 Bojanów
<u>Gmina Pysznica</u>	
NZOZ „Zdrowie Rodziny” s.c.	ul. Wolności 320, 37-403 Pysznica
<u>Gmina Radomyśl nad Sanem</u>	
Gminny Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Radomyślu nad Sanem	ul. Lubelska 2, 37-455 Radomyśl nad Sanem
<u>Miasto Stalowa Wola</u>	
SPZZOZ - Powiatowy Szpital Specjalistyczny w Stalowej Woli	ul. Staszica 4, 37-450 Stalowa Wola



Nazwa obiektu	Adres obiektu
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Kwiatkowskiego 2, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Poradnia Leczenia Osteoporozy i Schorzeń Narządu Ruchu	ul. Wojska Polskiego 5, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „MEDICUM”	ul. Okulickiego 38, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „MONAR”	ul. Hutnicza 8, 37-462 Stalowa Wola
Niepubliczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej „ALERGIA”	ul. Wyszyńskiego 2, 37-463 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Centrum Leczenia Alergii	ul. Al. J. Pawła II 13, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Przychodnia Sportowo - Lekarska i Rehabilitacji Leczniczej	ul. Hutnicza 15, 37-462 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Ośrodek Rehabilitacji Dzieci Niepełnosprawnych	ul. Czarnieckiego 3, 37-450 Stalowa Wola
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Zakład Pielęgnacyjny - Opiekuńczy	ul. Dąbrowskiego 5, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki Stomatologicznej	ul. Okulickiego 1B /126, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Protetyczno - Stomatologiczny „DENTES”	ul. Popiełuszki 6, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Przy Florianie”	ul. Popiełuszki 18, 37-450 Stalowa Wola
Wojewódzki Ośrodek Terapii Uzależnionych od Alkoholu i Współuzależnienia	ul. Dąbrowskiego 7, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki „Przy Florianie”	ul. Popiełuszki 18, 37-450 Stalowa Wola
Niepubliczny Zakład Opieki „Medyk”	ul.: Hutnicza 8, Popiełuszki 2, Staszica 4a, Energetyków 29, Dąbrowskiego 3, Okulickiego 36, Popiełuszki 5, 37-450 Stalowa Wola
<u>Gmina Zaklików</u>	
Ośrodek Zdrowia w Lipie	ul. Lipowa 20, 37-470 Zaklików
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Ośrodek Zdrowia w Zaklikowie	ul. Sandomierska 54, Zaklików
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Ośrodek Zdrowia w Zdziechowicach	Zdziechowice 221, 37-470 Zaklików
<u>Gmina Zaleszany</u>	
Gminny Ośrodek Zdrowia	ul. Tadeusza Kościuszki 5, 37-415 Zaleszany
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „ES-COR” -	ul. A. Mickiewicza 11, 37- 415 Zaleszany
Gminny Ośrodek Zdrowia - Zbydniów	Zbydniów 332, 37-416 Zbydniów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji zawartych na stronach internetowych gmin



4.3. Gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym

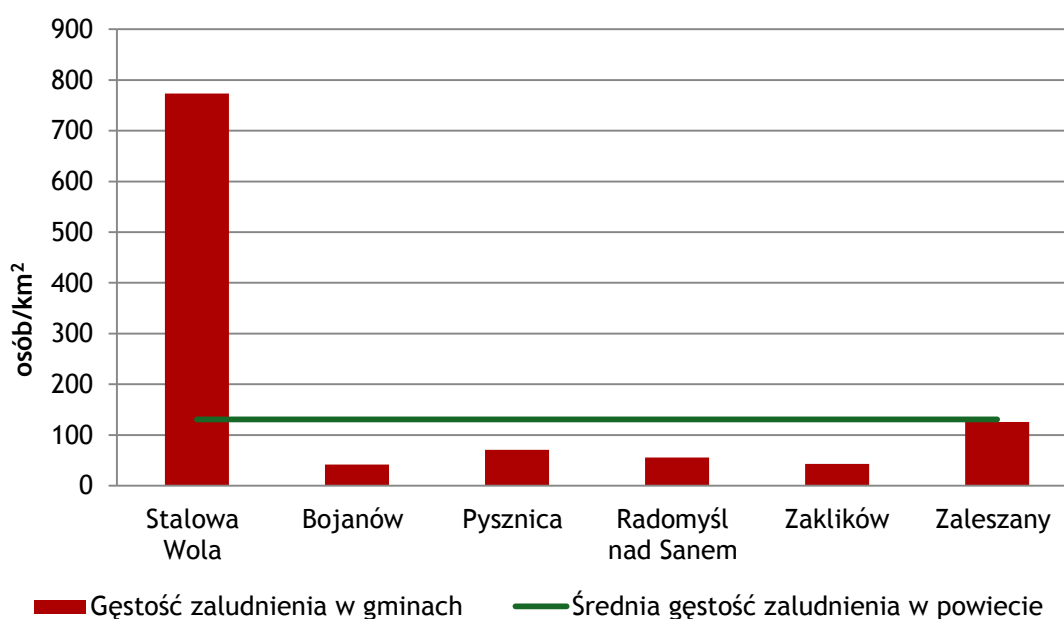
W tabeli została przedstawiona gęstość zaludnienia poszczególnych gmin Powiatu Stalowowolskiego.

Tabela 11. Gęstość zaludnienia w podziale na gminy

Gmina	Powierzchnia		Ludność		Gęstość zaludnienia [os./km ²]
	km ²	%	os.	%	
Stalowa Wola	83	9,98	64 189	58,83	778
Bojanów	179	21,51	7 489	6,86	42
Pysznica	147	17,67	10 367	9,50	71
Radomyśl nad Sanem	134	16,11	7 413	6,79	55
Zaklików	202	24,28	8 734	8,00	43
Zaleszany	87	10,46	10 919	10,01	125
OGÓŁEM	832	100,00	109 111	100,00	131

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Powiecie Stalowowolskim, czyli na obszarze 832 km², mieszka 109 111 osób. Oznacza to, iż gęstość zaludnienia wynosi 131 osób na km². Gminy o najmniejszej gęstości to Bojanów i Zaklików (odpowiednio 42 i 43 osoby na kilometr kwadratowy). Porównanie gęstości zaludnienia w gminach zostało zaprezentowane na poniższym wykresie.

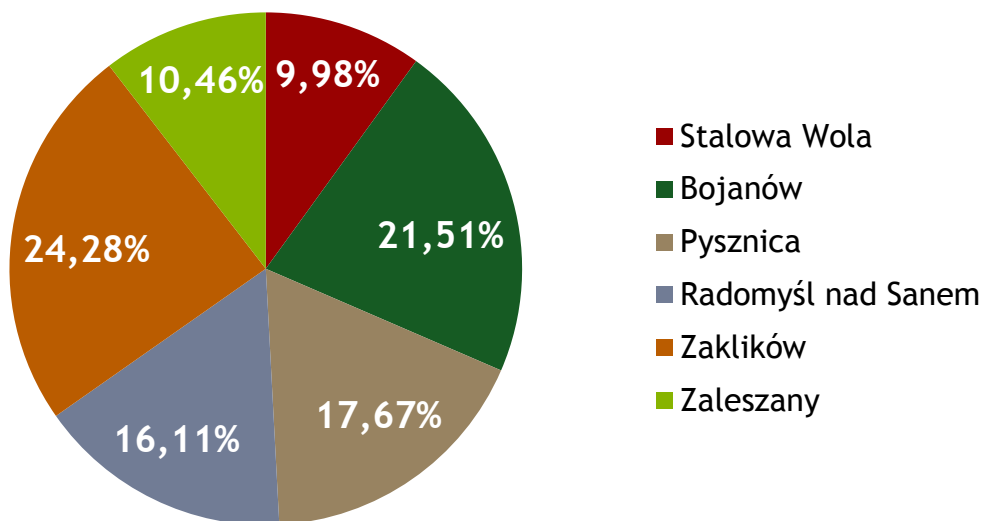


Wykres 3. Gęstość zaludnienia w gminach i powiecie

Źródło: Opracowanie własne



Poniższy diagram kołowy przedstawia procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Stalowowolskiego.

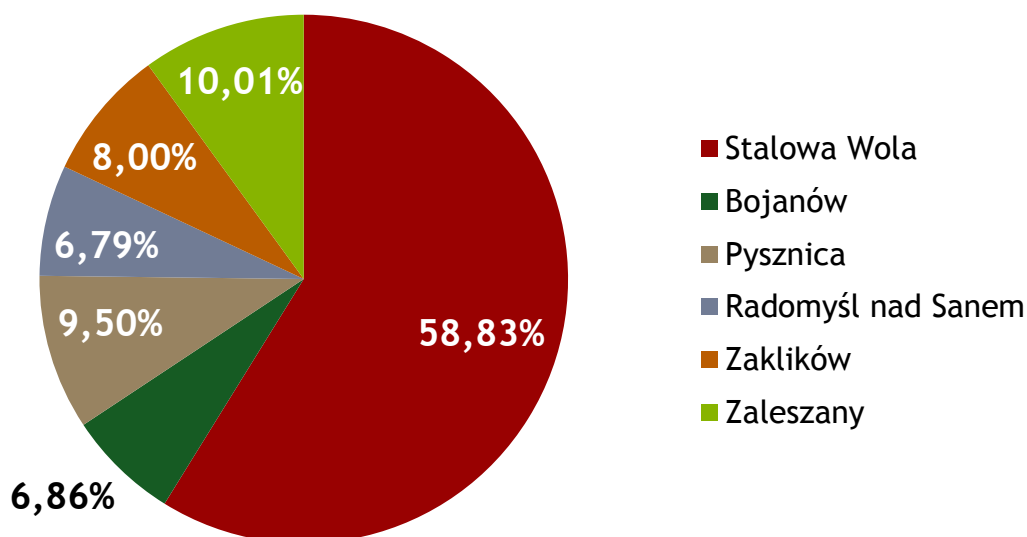


Wykres 4. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do Powiatu Stalowowolskiego w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Stalowowolskiego

Źródło: Opracowanie własne

Gminą o największej powierzchni jest Zaklików. Zajmuje obszar prawie 25% Powiatu. Niewiele mniejsza jest gmina Bojanów, zaś najmniejszą gminą Powiatu Stalowowolskiego jest miasto Stalowa Wola. Zajmuje ona obszar 83 km², stanowiący mniej niż 10% powierzchni Powiatu.

Na poniższym diagramie kołowym przedstawiono procentowy udział liczby ludności zamieszkującej poszczególne gminy należące do Powiatu Stalowowolskiego w łącznej liczbie mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego.



Wykres 5. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do Powiatu Stalowowolskiego w stosunku do całkowitej liczby mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego

Źródło: Opracowanie własne



Ludność gminy Stalowa Wola stanowi prawie 59% ogólnej liczby ludności Powiatu Stalowowolskiego. Pozostałe gminy mają zbliżony do siebie stan liczbowy mieszkańców, gminą, którą w ujęciu procentowym zamieszkuje najmniej ludności jest gmina Radomyśl nad Sanem - liczba jej mieszkańców stanowi ok. 6,8% liczby wszystkich mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego.

4.4. Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego

W Powiecie Stalowowolskim dominującą rolę pod względem gospodarczym pełni miasto Stalowa Wola. Następstwem skupienia głównych generatorów ruchu w tej centralnie położonej w Powiecie Stalowowolskim jednostce samorządu terytorialnego jest występowanie potrzeb związanych z przemieszczaniem się ludności w przewozach powiatowych do oraz ze stolicy Powiatu.

Miasto Stalowa Wola jako subregionalne centrum stanowi cel podróży mieszkańców gmin ościennych. Ponadto część potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego wykracza poza granice powiatu, związane m.in. z podróżami do stolicy województwa - Rzeszowa czy siedzib powiatów sąsiadujących.

Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego zmieniać się będą wskutek wzrostu znaczenia miasta Stalowa Wola jako ośrodka społeczno-gospodarczego. Zwiększy się wówczas popyt na usługi transportowe osób zamieszkujących obszar Powiatu Stalowowolskiego, którzy częściej będą podróżować do oraz ze Stalowej Woli, z powodu zmian dotyczących przede wszystkim:

- ❖ kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- ❖ lokalizacji obiektów użyteczności publicznej,
- ❖ dominujących branż gospodarki oraz lokalizacji największych zakładów pracy,
- ❖ liczby mieszkańców i tym gęstości zaludnienia,
- ❖ struktury wiekowej mieszkańców,
- ❖ struktury społeczno-zawodowej mieszkańców,
- ❖ poziomu bezrobocia i jego struktury,
- ❖ liczby osób kształcących się,
- ❖ poziomu zamożności mieszkańców.

4.5. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego w zależności od czasu ich występowania

Potrzeby przewozowe są zmienne i zależą od dnia tygodnia i pory dnia. Liczba kursów zaplanowanych do realizacji oraz wykorzystywany do ich obsługi tabor muszą być dostosowane w taki sposób, by zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa, komfortu, a także odpowiedni wynik ekonomiczny.



Zróznicowanie potoków pasażerskich w zależności od pory dnia oraz relacji odbywanych podróży powinno skutkować dostosowywaniem do zapotrzebowania wielkości taboru, co wpływa nie tylko na pojemność autobusu, ale i na koszty związane z wykonywaną przezeń pracą przewozową.

4.5.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Potrzeby transportowe mieszkańców są zdecydowanie odmienne w różne dni tygodnia. Dni robocze warunkują podróże z miejsca zamieszkania do zakładów pracy i miejsc nauki, a także podróże powrotne. Mają one charakter codzienny i cykliczny, a więc odbywają się o konkretnych godzinach i w stałych relacjach. Przewozy te są masowe z powodu ogniskowania się celów podróży w czasie (godzina rozpoczęcia i zakończenia zmiany lub zajęć szkolnych) i przestrzeni (miejsca pracy i nauki). Mają one również charakter obligatoryjny, a więc są niezbędne do egzystencji, a brak możliwości ich wykonania skutkowałby niepożądanymi zmianami społeczno-gospodarczymi np. zwiększeniem liczby osób bezrobotnych w powiecie.

W soboty, niedziele i święta struktura potrzeb przewozowych jest odmienna. Osób pracujących jest znacznie mniej (przy czym najmniej w niedziele i święta) niż w dni robocze, a uczniowie nie dojeżdżają do szkół. W te dni przeważają podróże o charakterze fakultatywnym i incydentalnym. Są to przewozy bardziej rozproszone niż w dni robocze, a głównymi ich celami są miejsca handlu i rozrywki.

Potrzeby przewozowe ulegają zmianie również w ciągu roku. W czasie letnich wakacji i ferii zimowych popyt na usługi transportowe jest mniejszy. Występują również okresy specyficzne, np. okres Wszystkich Świętych, charakteryzujący się wzmożonym ruchem wokół cmentarzy i kościołów.

4.5.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Potrzeby przewozowe są zmienne również w zależności od pory dnia. W związku z charakterem wykonywanych podróży w dni robocze można wyróżnić dwa szczyty przewozowe: poranny oraz popołudniowy, a także tzw. międzyszczyt i wieczorny okres, który charakteryzuje się zmniejszonym popytem na usługi transportowe. W soboty, niedziele i święta zapotrzebowanie rozkłada się bardziej równomiernie, bowiem trudniej wyszczególnić stałe motywacje podróży.

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

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej należy uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególnie



bierze się pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, jak np. placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Ze względu na brak aktualnych danych o liczbie osób niepełnosprawnych przyjmuje się, że stanowią one około 11% wszystkich mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego⁵.

Przy budowie, tudzież modernizacji, istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących, należy dążyć do:

- ❖ zlokalizowania przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (przy jednoczesnym uwzględnieniu wytycznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego);
- ❖ lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej połączonych z lokalizacją ciągów pieszych;
- ❖ maksymalnego wyeliminowania barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier występujących na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej;
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- ❖ dostosowania wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów;
- ❖ umożliwienia podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej (poprzez dostosowaną konstrukcję przystanków komunikacyjnych);
- ❖ optymalnej gęstości przystanków komunikacyjnych z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

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

4.7. Podsumowanie

Potrzeby przewozowe mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich zaspokajane są obecnie dzięki usługom przewozowym świadczonym przez przewoźników prywatnych, którzy opierają swoją działalność na zasadach komercyjnych. Wykonywane autobusami usługi zapewniają zaspokojenie podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu

⁵ Średni wskaźnik ogólnopolski



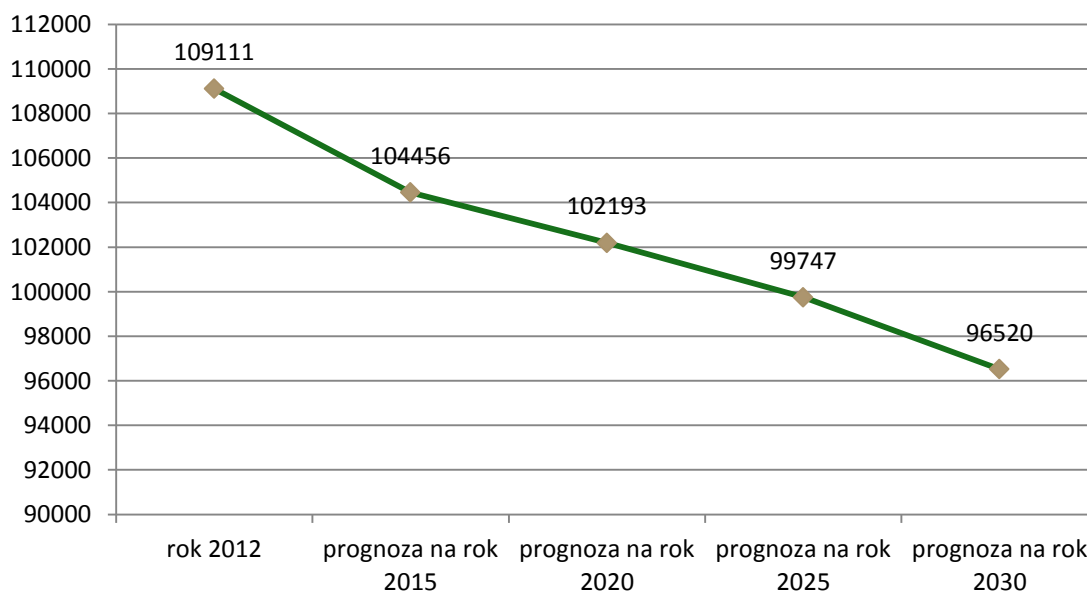
Stalowowolskiego, uwzględniając szczególnie dostępność do obiektów użyteczności publicznej, tj. m.in. urzędów, szkół, instytucji, a także gęstość zaludnienia oraz zapewniania dostępu osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej do transportu zbiorowego.

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego będzie ulegać sukcesywnemu zmniejszeniu. W najbliższym okresie, tj. w latach 2015-2025, prognozuje się spadek liczby ludności o ok. 4,5%. Kolejne lata przyniosą według GUS-u dalszy stopniowy spadek liczby ludności, aż do osiągnięcia poziomu 96 520 osób, stanowiącego 88,5% obecnego stanu ludności.

Tabela 12. Prognoza ludności dla Powiatu Stalowowolskiego na lata 2015 - 2030

rok	Powiat Stalowowolski
2015	104 456
2020	102 193
2025	99 747
2030	96 520

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 6. Prognoza ludności dla Powiatu Stalowowolskiego na lata 2015 - 2030

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wobec powyższych prognoz określa się możliwe trzy scenariusze zmian popytu na usługi związane z publiczną komunikacją zbiorową.

Scenariusz pierwszy

W scenariuszu pierwszym prognozuje się zmniejszenie ogólnej liczby odbywanych podróży komunikacją zbiorową, wynikające ze spadku liczby mieszkańców i spadku liczby osób aktywnych zawodowo, oraz zwiększenia liczby podróży odbywanych komunikacją indywidualną. Notowana będzie podobna do obecnej dynamika wzrostu



wskaźnika motoryzacji. W świadomości mieszkańców komunikacja zbiorowa nie będzie stanowić realnej alternatywy dla samochodu. Działający na zasadach komercyjnych przewoźnicy będą ograniczać swoją działalność poprzez zmniejszanie częstotliwości kursowania i redukcję sieci. Oferta przewozowa zawęzi się do głównych, dochodowych relacji. Na mapie powiatu pojawią się „białe plamy” - obszary nieobsługiwane przez komunikację zbiorową. Część mieszkańców, która nie może z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej realizować podróży transportem indywidualnym, zostanie pozbawiona możliwości podróżowania. Konieczne będzie rozpoczęcie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, finansowanych przez Powiat Stalowowolski.

Scenariusz drugi

W scenariuszu drugim przewiduje się zwiększenie ogólnej liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową. Wskaźnik motoryzacji nadal będzie rósł, jednak w sposób mniej dynamiczny. Sieć komunikacyjna pozostanie w obecnym kształcie bądź się zageęści, zwiększy się natomiast standard obsługi wyrażony liczbą kursów. Oferta komunikacyjna w opinii mieszkańców będzie zadowalająca, a przewoźnicy realizujący dochodowe połączenia będą jednocześnie zabezpieczać potrzeby transportowe osób nie mogących korzystać z transportu indywidualnego. Finansowanie przewozów przez Powiat Stalowowolski nie będzie konieczne.

Najbardziej prawdopodobny w perspektywie do 2025 roku jest scenariusz trzeci, zaprezentowany poniżej.

Scenariusz trzeci

W scenariuszu trzecim przewiduje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego i utrzymanie przez przewoźników zasadniczej części sieci komunikacyjnej Powiatu. Przewozy realizowane na zasadach komercyjnych będą organizowane na liniach rentownych oraz będą zabezpieczać podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego na obsługiwanych liniach. Organizowanie i finansowanie przewozów przez Powiat nie będzie konieczne, póki przewoźnicy będą realizować połączenia łączące siedziby gmin z siedzibą Powiatu.



5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych





5.1. Źródła i formy finansowania

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

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

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

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

- ❖ środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku Powiatu Stalowowolskiego,
- ❖ środki z budżetu państwa.



5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Ze względu na przebieg poszczególnych linii komunikacyjnych trasy komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników realizujących powiatowe przewozy pasażerskie cechują się zróżnicowaną rentownością. Pora realizacji kursów również ma wpływ na ich opłacalność. Szacuje się, iż obecnie rentowność linii komunikacyjnych jest dodatnia, a kursy deficytowe bilansowane są przychodami z kursów rentownych. Przewoźnicy prywatni, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie przesłankami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Połączenia wykonywane w czasie trwania tzw. szczytu komunikacyjnego porannego i popołudniowego należy uznać za najrentowniejsze, ponieważ występują wówczas największe potoki pasażerskie, toteż względne zapętnienie pojazdów jest największe. Mieszkańcy Powiatu Stalowowolskiego dojeżdżają w tym czasie z miejsc zamieszkania do szkół czy zakładów pracy oraz w relacji powrotnej - z miejsc pracy i ze szkół do domów.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

W branży przewozów komercyjnych zyski netto pojawiają się w długiej, nierzadko dziesięcioletniej perspektywie, które mieszczą się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy mieć na względzie fakt, iż koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące i składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu i amortyzacja.



6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu





6.1. Informacje wstępne

Określenie preferencji dotyczących wyboru środków transportu wymaga przeprowadzania okresowych badań marketingowych lub kompleksowych badań ruchu. W badaniach tych należy dokonać oceny podstawowych postulatów przewozowych, do których należą: bezpośredniość połączeń, częstotliwość kursowania autobusów, dostępność infrastruktury komunikacyjnej, informacja, koszt, niezawodność funkcjonowania, prędkość komunikacyjna, punktualność, rytmiczność i wygoda.

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera.

6.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu przy uwzględnieniu infrastruktury transportowej znajdującej się na obszarze Powiatu Stalowowolskiego

Potrzeby transportowe mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja kolejowa i autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróżach powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego.

Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera.

Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży.

Standard świadczonych usług komunikacyjnych w Powiecie Stalowowolskim, Powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- ❖ bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,
- ❖ częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,
- ❖ dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- ❖ informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- ❖ niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,



- ❖ niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- ❖ prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- ❖ punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- ❖ wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami, odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych.

Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

6.3. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

Preferencje transportowe osób niepełnosprawnych są zdeterminowane stopniem dysfunkcji narządów ruchu, możliwością samodzielnego poruszania się, stopniem uzależnienia od osób trzecich oraz aktywnością życiową.

Uwarunkowania dotyczące osób niepełnosprawnych oraz uwzględnienie potrzeb pozostałych pasażerów ograniczonych ruchowo (osoby starsze oraz kobiety ciężarne) sprawiają, iż środki transportu publicznego mogą oferować dwa rodzaje usług do nich adresowanych:

- ❖ ogólnodostępne - przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych,
- ❖ dostępne wyłącznie dla osób niepełnosprawnych - funkcjonujące w systemie przewozów specjalnie zorganizowanych dla tych osób.

Z punktu widzenia potrzeb osób niepełnosprawnych należy dążyć aby usługi ogólnodostępne zapewniały:

- ❖ obsługę pojazdami niskowejściowymi,
- ❖ informację wizualną w pojazdach, dostosowaną do potrzeb osób niedosłyszących oraz informację głosową dla osób ociemniałych i niedowidzących,
- ❖ przystanki umożliwiające samodzielny wjazd osoby poruszającej się na wózku do pojazdu transportu zbiorowego.



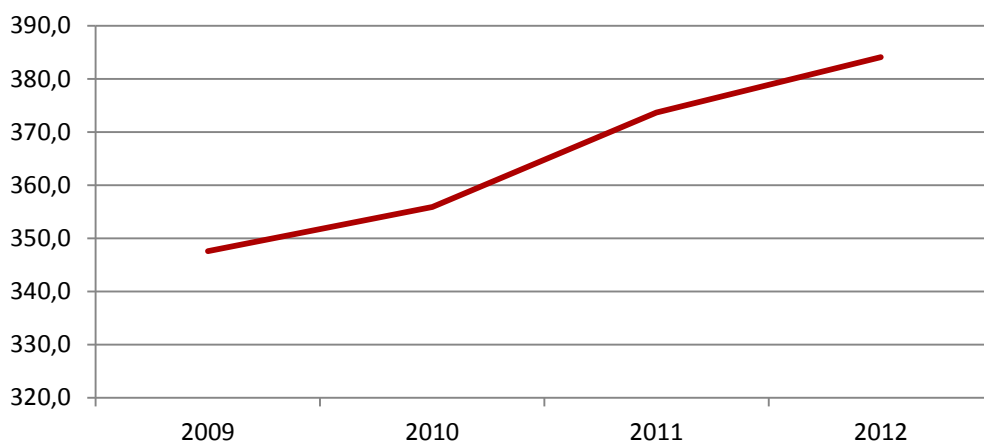
Mając na uwadze specjalne potrzeby osób niepełnosprawnych, planuje się, że w przypadku rozpoczęcia finansowania komunikacji zbiorowej tabor wykorzystywany w Powiecie Stalowowolskim, będzie, w miarę możliwości technicznych i ekonomicznych, dostosowywany do osób niepełnosprawnych oraz ograniczonych ruchowo.

6.4. Wskaźnik motoryzacji

W Europie od kilkunastu lat obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Wiąże się to ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

W Powiecie Stalowowolskim w 2012 roku zarejestrowanych było 95225 pojazdów, w tym 62122 samochodów osobowych. Liczba pojazdów osobowych zarejestrowanych w Powiecie Stalowowolskim na dzień 31.12.2013r. wynosiła 65403 pojazdów. Wskaźnik motoryzacji w Powiecie Stalowowolskim w 2012 r. wynosił 384 i od roku 2009 wzrósł o 36 punktów. Wzrost wskaźnika na przestrzeni lat 2009 - 2012 przedstawia poniższy wykres.



Wykres 7. Wzrost wskaźnika motoryzacji w latach 2009 - 2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS



Na podstawie powyższego wykresu prognozuje się, że wskaźnik motoryzacji w ciągu następnych kilku lat nadal będzie wzrastał i będzie zbliżał się do poziomu wskaźnika dla kraju (w roku 2012 wskaźnik dla kraju wynosił 486⁶).

6.5. Podsumowanie

Mieszkańcy Powiatu Stalowowolskiego planując podróż wybierają między transportem indywidualnym a zbiorowym transportem publicznym. Obecnie przeważający procent podróży wykonywanych jest samochodami osobowymi, co wpływa na zwiększenie zatłoczenia na drogach, wzrost hałasu, zużycie paliwa oraz większą emisję substancji szkodliwych do otoczenia.

Z badań przeprowadzonych w innych polskich miastach wynika, iż mieszkańcy wybierając środek transportu kierują się głównie takimi postulatami jak: punktualność, bezpośredniość i niezawodność. Natomiast postulaty takie jak koszt czy wygoda mają mniejsze znaczenie przy wyborze środka transportu.

Mieszkańcy Powiatu Stalowowolskiego składający się na grupę osób starszych, a także uczniowie z racji swojego wieku a także braku uprawnień lub ograniczeń zdrowotnych czy ruchowych preferują (niejako z konieczności) transport zbiorowy lub uzupełniająco rower, skuter, itp. Natomiast wśród osób, które mogłyby korzystać z transportu zbiorowego, większość z nich wybiera transport indywidualny. Ma to związek m.in. z ciągle postępującym wzrostem poziomu zmotoryzowania Polaków, którzy nabywają coraz więcej zarówno używanych jak i nowych pojazdów osobowych. Istotnym czynnikiem jest również pewność (niezawodność), że dojadą do obranego celu na czas, a nadto bezpośrednio. Transport zbiorowy, taki jak autobus czy kolej nie zapewniają im realizacji tych postulatów. Co więcej, nawet znacznie wyższy koszt posiadania (utrzymywania) i przemieszczania się (paliwo) własnym pojazdem nie powoduje u tej grupy mieszkańców chęci zamiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy. Tendencja ta jest zauważalna w całym kraju, stąd istotne jest, aby w pierwszej kolejności skupić się na zatrzymaniu tego niekorzystnego trendu, a dopiero w drugim kroku zastosować działania, które zachęciłyby nowe grupy mieszkańców do zamiany indywidualnego środka transportu na transport zbiorowy taki jak autobus i kolej.

⁶ Dane Głównego Urzędu Statystycznego



7. Zasady organizacji rynku przewozów





7.1. Powiat Stalowowolski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

W analizowanym przypadku organizatorem jest Powiat Stalowowolski, a wynikające z tego zadania wykonuje Starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- ❖ planowania rozwoju transportu;
- ❖ organizowania publicznego transportu zbiorowego;
- ❖ zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

7.2. Przewoźnicy

Usługi transportu pasażerskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego niebędące przewozem o charakterze użyteczności publicznej są realizowane po dokonaniu zgłoszenia do właściwego organizatora.

W chwili obecnej, na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Stalowowolskiego, usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej świadczą następujący przewoźnicy:

- ❖ PKS w Stalowej Woli SA,
- ❖ FENIKS PRZEWÓZ OSÓB Szczepan Bryk,
- ❖ TOP-TRANS Marcin Toporowski,
- ❖ F.U. RAFTRANS Rafał Czajkowski,
- ❖ Biuro Transportowe JUMBO Katarzyna Kur,
- ❖ Przewóz osób Jerzy Rauch.

W powiatowych przewozach pasażerskich obecnie najwięcej przewozów realizuje PKS Stalowa Wola.



7.3. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

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

- ❖ W przypadku, gdy Powiat Stalowowolski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:
- ❖ w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo
- ❖ w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. Zm.), albo
- ❖ w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.



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

7.4. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Stalowowolski

Na podstawie przepisów zawartych w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tejże infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 Ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.



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





8.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb pasażerów.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie ilości odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

W obecnym stanie organizacji transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Stalowowolskiego nie jest możliwe, aby to Starostwo mogło zrealizować każdy z wymienionych powyżej postulatów.



W przyszłości Powiat Stalowowolski w miarę posiadanych możliwości zaplanuje finansowanie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, co oznacza wybór i podpisanie umowy z konkretnym operatorem. Gdy powiat rozpocznie organizowanie i finansowanie publicznego transportu zbiorowego będzie miał bezpośredni wpływ na realizację wyżej wymienionych postulatów transportowych.

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

- ❖ ochronę środowiska naturalnego,
- ❖ zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ zwiększanie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

8.2. 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 poziomu 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 Stalowowolski 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:

- ❖ tlenk azotu (NO_x),
- ❖ węglowodór (HC),
- ❖ tlenk węgla (CO),
- ❖ cząstki stałe.



Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. 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 zastrzanie 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.

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

Powiat Stalowowolski obecnie nie ma bezpośredniego 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 powinno być 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 niskowejściowego,
- ❖ wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- ❖ uwzględnienia w taborze miejsca na wózki inwalidzkie,
- ❖ 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 wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną dlatego będą wybierać komunikacją zbiorową.

8.4. 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 metrów od przystanku komunikacyjnego.

Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6-12 minut⁷. 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. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu bike&ride.

⁷Bartosz 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)



9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera





Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy określa:

- ❖ treść rozkładów jazdy,
- ❖ tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- ❖ sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- ❖ warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Powiat ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem w zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, Powiat ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- ❖ godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu
- ❖ obowiązujących opłat za przejazd,
- ❖ obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ regulaminów przewozu osób.

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Planuje się natomiast nieustannie dążyć do zwiększania czytelności prezentowanych informacji dla pasażerów.

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów, do którego planuje dążyć Powiat Stalowowolski w momencie rozpoczęcia finansowania komunikacji zbiorowej, zebrany został w poniższej tabeli.

Tabela 14. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Rozkłady jazdy na przystankach. ❖ Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiadach przystankowych. ❖ Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. ❖ Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiadach. ❖ Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na dworzec autobusowy. ❖ Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym



	środkiem transportu.
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). ❖ Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. ❖ Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu.
Zintegrowana informacja na stronie internetowej Powiatu dostępna również przez telefony komórkowe (smartfony) oraz tablety	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Informacja o rozkładach jazdy. ❖ Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów. ❖ Wyszukiwarka połączeń. ❖ Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.

Źródło: Opracowanie własne

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego.



10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Stalowowolskiego





Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków (wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne, kongestia). Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób efektywny, ekonomiczny oraz ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczne jest racjonalne dzielenie zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty transportu publicznego na terenach o niskiej gęstości zaludnienia, dlatego tam dominującą rolę pełnić będzie transport indywidualny - głównie samochodowy. Transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję społeczną.

Osoby, które nie mają możliwości skorzystania z transportu indywidualnego ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu. Funkcjonowanie osób niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności ruchowej i o niskim statusie majątkowym jest uzależnione od publicznego transportu zbiorowego, a w przypadku jego braku osoby te nie mają żadnej szansy na rozwój.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia, terenochłonności i wpływu na środowisko. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu, następnie do zajmowania przestrzeni przez parkingi, rozcinania struktur zurbanizowanych przez arterie, a w skrajnym wypadku do niewydolności systemu. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom Powiatu atrakcyjną komunikację publiczną powiatową i gminną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnienie odpowiedniego standardu usługi. Postulaty przewozowe pasażerów, które w przyszłości planuje się badać i realizować to:

- ❖ bezpośredniość połączeń,
- ❖ dostępność (odległość do przystanku),
- ❖ dostęp do informacji,
- ❖ niezawodność,
- ❖ niski koszt,
- ❖ prędkość,
- ❖ punktualność,
- ❖ wygoda.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego

Powiat Stalowowolski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia finansowania publicznej komunikacji zbiorowej będzie planował przebieg linii komunikacyjnych tak, aby były zaspokajane potrzeby mieszkańców w zakresie powiatowej komunikacji zbiorowej. Stawiane przed nim cele, jeśli środki finansowe Powiatu na to pozwolą, będzie realizował między innymi dzięki systematycznemu (np. co kilka lat) badaniu preferencji mieszkańców i uwzględnianiu wyników tych badań przy projektowaniu linii komunikacyjnych. Pierwsze badania preferencji mieszkańców Powiat planuje przeprowadzić (w miarę posiadanych możliwości) w ciągu 2 lat od momentu rozpoczęcia finansowania transportu zbiorowego przez Powiat. Dzięki zgromadzonym informacjom i wnioskom zostanie zoptymalizowana sieć komunikacyjna oraz poprawiona zostanie oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej tak, aby odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców. Optymalizacja oferty przewozowej na terenie Powiatu Stalowowolskiego będzie miała na celu zwiększenie atrakcyjności organizowanych usług przy jednoczesnym wzroście efektywności transportu.

Rozwój sieci komunikacyjnej pod względem nowych kierunków obsługi będzie odpowiadał potrzebom wynikającym z kierunków rozwoju przestrzennego gmin oraz przy bezpośredniej współpracy z gminami.

10.1. Integracja usług transportu zbiorowego

Planuje się podjęcie długofalowych działań zmierzających do integracji usług publicznego transportu zbiorowego w zakresie:

- ❖ Stworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miejscach naturalnie predystynowanych do integracji komunikacji powiatowej i regionalnej, takich jak dworce komunikacji autobusowej i kolejowej. Integracja w węzłach przesiadkowych, poza aspektem integracji przestrzennej podsystemów transportu, będzie dotyczyć:
 - integracji rozkładów jazdy,
 - oraz integracji informacji pasażerskiej.
- ❖ W przyszłości istnieje możliwość stworzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na obszarze powiatu.

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Stalowowolskiego może być osiągnięta tylko dzięki współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów, w szczególności Miasta Stalowa Wola, gmin z terenu powiatu, przewoźników

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego komercyjnych oraz pozostałych organizatorów usług transportu użyteczności publicznej.



10.2. Wprowadzenie elektronicznego biletu okresowego

Oprócz obecnie funkcjonującego papierowego nośnika biletów, w przypadku finansowania Powiat rozważy wprowadzenie nośnika elektronicznego funkcjonującego jako bilet okresowy oraz w dalszej perspektywie jako jednorazowy.

System e-biletu będzie pozwalać na:

- ❖ dystrybuowanie biletów przez punkty Sieć Punktów Dystrybucji i Doładowań oraz Internet,
- ❖ kontrolowanie biletów i przekazywanie wyników kontroli do jednej bazy.

Dodatkowo system będzie dla Powiatu, jako organizatora komunikacji zbiorowej, wszechstronnym źródłem informacji umożliwiającym analizę ruchu pasażerskiego na sieci komunikacyjnej, między innymi w zakresie:

- ❖ napełnień pojazdów na poszczególnych wykonywanych kursach,
- ❖ struktury biletów używanych przez pasażerów na poszczególnych wykonywanych kursach.

Wdrożenie systemu e-biletu przyczyni się także do redukcji kosztów drukowania oraz dystrybucji papierowych biletów co pozwoli na zwiększenie zysków pochodzących ze sprzedaży biletów.

Dodatkowo w przypadku finansowania Powiat planuje rozważyć uruchomienie Punktu Obsługi Klienta zlokalizowanego w Mieście Stalowa Wola. Punkt ten będzie odpowiedzialny za rozpatrywanie skarg, wniosków i innych uwag mieszkańców oraz będzie miejscem bezpośredniego kontaktu z pasażerami.



11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego





Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego

Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowolskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, iż dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Stalowowolskiego.



12. Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stalowowskiego







13. Spisy map, tabel i wykresów





13.1. Spis map

Mapa 1 Powiat Stalowowolski z podziałem na gminy	10
Mapa 2 Aktualna sieć komunikacyjna Powiatu Stalowowolskiego	23

13.2. Spis tabel

Tabela 1. Ludność Powiatu Stalowowolskiego w roku 2012	12
Tabela 2. Liczba mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego w latach 2003-2012	13
Tabela 3. Urzędy i instytucje publiczne	26
Tabela 4. Liczba uczniów w podziale na typ szkoły	28
Tabela 5. Placówki oświatowe	28
Tabela 6. Większe firmy znajdujące się na terenie Podstrefy TSSE Euro-Park WISŁOSAN w Stalowej Woli	30
Tabela 7. Inne duże zakłady pracy znajdujące się na terenie Stalowej Woli poza TSSE	30
Tabela 8. Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne	31
Tabela 9. Duże obiekty handlowe na terenie Stalowej Woli	32
Tabela 10. Placówki służby zdrowia i opieki medycznej	32
Tabela 11. Gęstość zaludnienia w podziale na gminy	34
Tabela 12. Prognoza ludności dla Powiatu Stalowowolskiego na lata 2015 - 2030	39
Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	54
Tabela 14. Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	59

13.3. Spis wykresów

Wykres 1. Stan ludności Powiatu Stalowowolskiego w latach 2003-2012	13
Wykres 2. Stan bezrobocia w Powiecie Stalowowolskim w latach 2008-2012	14
Wykres 3. Gęstość zaludnienia w gminach i powiecie	34
Wykres 4. Udział procentowy powierzchni poszczególnych gmin należących do Powiatu Stalowowolskiego w stosunku do całkowitej powierzchni Powiatu Stalowowolskiego	35
Wykres 5. Udział procentowy liczby mieszkańców poszczególnych gmin należących do Powiatu Stalowowolskiego w stosunku do całkowitej liczby mieszkańców Powiatu Stalowowolskiego	35
Wykres 6. Prognoza ludności dla Powiatu Stalowowolskiego na lata 2015 - 2030	39
Wykres 7. Wzrost wskaźnika motoryzacji w latach 2009 - 2012	47