



CONSULTING i LOGISTYKA Spółka z o.o.

**ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W
ZAKRESIE REGULARNEGO
PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE
PUBLICZNYM NA TERENIE
WOJEWÓDZTWA
ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W ROKU 2012”**

Badanie wykonane na zlecenie

Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego

Spis treści

1.	Wstęp.....	4
1.1	Ogólna charakterystyka województwa	4
1.2	Demografia	7
1.3	Zatrudnienie i dochody ludności	8
1.4	Transport.....	10
1.4.1	Sieć drogowa	10
1.4.2	Sieć kolejowa	11
2.	Metodologia	13
2.1	Cel opracowania	13
2.2	Podejście metodologiczne	13
2.2.1	Pozyskanie danych	14
2.2.2	Analiza danych.....	16
3.	Diagnoza istniejącego systemu komunikacji publicznej.....	20
3.1	Rodzaj pojazdów oraz ich pojemność	20
3.2	Częstotliwość kursów, realne czasy przejazdu oraz ich dostosowanie do potrzeb społecznych	23
3.3	Pojemność i zapełnienie pojazdów komunikacji publicznej na poszczególnych liniach.....	25
3.4	Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	28
3.5	Ocena istniejącego standardu usług przewozowych w zbiorowym transporcie publicznym.....	30
4.	Analiza aktualnego stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy oraz dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa świętokrzyskiego	32
4.1	Liczba dostępnych miejsc w pojazdach komunikacji publicznej na poszczególnych liniach w okresach maksymalnego zapotrzebowania na przewozy	53
4.2	Wielkość potoków podróżnych na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych..	55
4.3	Rozmiar przewidywanych zmian w natężeniu przewozu osób w transporcie publicznym	62
4.4	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	63
4.4.1	Uwarunkowania wynikające z prawodawstwa krajowego.....	64
5.	Określenie stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy istniejącym potencjałem przewozowym	68
5.1	Odcinki linii komunikacyjnych o nadmiarze potencjału przewozowego.....	71
5.2	Odcinki linii komunikacyjnych o zachowanej równowadze między potrzebami a istniejącym potencjałem.....	72
5.3	Odcinki linii komunikacyjnych o niedoborze potencjału przewozowego.....	73

6.	Potrzeby komunikacyjne zidentyfikowanych obszarów oraz podstawowe kierunki komunikacyjne	74
6.1	Obszary oddziaływania powiatowych węzłów komunikacyjnych	74
6.2	Obszary nieobsłużone komunikacją pasażerską.....	74
7.	Konkurencyjność w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa świętokrzyskiego	75
7.1	Analiza wzajemnego oddziaływania drogowego i kolejowego publicznego transportu zbiorowego	75
7.2	Linie komunikacyjne, na których zbiorowy publiczny transport drogowy jest konkurencyjny w stosunku do transportu kolejowego	77
7.3	Zakres i zasady właściwej konkurencji na rynku transportu drogowego i kolejowego.	77
8.	Podsumowanie	79
	Spis rysunków	82
	Spis tabel	84

1. Wstęp

1.1 Ogólna charakterystyka województwa

Położone na południowym wschodzie Polski województwo świętokrzyskie sąsiaduje z sześcioma województwami. Cztery z nich mają największe aglomeracje krajowe – warszawską, krakowską, katowicką i łódzką. Stolica województwa – Kielce – jest oddalona od centrów tych aglomeracji o 120–180 km. Województwo świętokrzyskie położone jest pomiędzy dwoma korytarzami infrastruktury transportowej relacji wschód–zachód o znaczeniu europejskim (autostrady A-2 [E30] i A-4 [E462]) oraz na wschód od korytarza relacji północ-południe (autostrada A1 [E75]).

Według danych z 2012 roku¹, województwo świętokrzyskie ma powierzchnię 11 711 km², co stanowi 3,7% obszaru kraju i jest jednym z najmniejszych województw Polski. Jest zamieszkane przez 1274 tys. osób (13. miejsce przed woj.: podlaskim, lubuskim, opolskim). Na jeden km² województwa przypada 109 mieszkańców – jest to gęstość mniejsza od średniej krajowej, która wynosi 123.

Istotny z punktu widzenia strategii rozwoju transportu publicznego jest podział na przemysłową północ województwa oraz rolnicze południe i wschód. Użytki rolne województwa zajmują 534 823 ha, co stanowi 46% całkowitej powierzchni, z kolei lasy zajmują 50 965 ha.

Województwo świętokrzyskie jest jednym z najmniej zurbanizowanych województw w Polsce. Znajduje się w nim 30 miast i 2566 miejscowości wiejskich. Podzielone jest na 102 gminy i 14 powiatów, w tym Kielce, które są miastem na prawach powiatu. Średnio jedno miasto w regionie leży na 389,7 km² pow. ogólnej, w Polsce z kolei na ok. 357 km². W miastach liczących poniżej 10 tys. mieszkańców mieszka 6,2% ludności regionu, od 10 do 50 tys. – 13,1%, 50–100 tys. – 9,9 %, Kielce – 16,2%.

Kielce są największym miastem województwa. Spośród pozostałych miast można wyróżnić kilka o większym potencjale ludnościowym, które mają funkcje regionalne: Ostrowiec Świętokrzyski (72,4 tys.), Starachowice (51,7 tys.), Skarżysko-Kamienna (48,1 tys.), Sandomierz (24,9 tys.). Pozostałe miasta, które także stanowią stolice powiatów to Busko-Zdrój, Jędrzejów, Kazimierza Wielka, Końskie, Opatów, Pińczów, Staszów, Włoszczowa.

¹ Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej 2012, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012

Podstawowe bogactwa naturalne województwa to kopaliny mineralne, w tym jedno złożo ropy naftowej w Pławowicach i dwa złoża wody mineralnej – Busko-Zdrój i Solec-Zdrój. Według Instytutu Górnictwa Politechniki Wrocławskiej², baza zasobowa woj. świętokrzyskiego to 483 złoża kopalin skalnych, w tym najliczniejszą grupę stanowią piaski i żwiry (192 złoża o zasobach 622 008 tys. Mg³) oraz kamienie łamane i bloczne (140 złóż o zasobach 2 218 701 tys. Mg). Wydobycie w 91 złożach prowadzone jest na podstawie koncesji wydanej przez Marszałka Województwa. Ze wszystkich złóż największe znaczenie mają zasoby wapieni i margli dla przemysłu wapienniczego o zasobach 3 539 268 tys. Mg, co stanowi 63% zasobów złóż krajowych tego surowca. Największe udziały w całkowitych zasobach woj. świętokrzyskiego stanowią zarówno kamienie łamane i bloczne (24,3%), jak i wapień i margle dla przemysłu wapienniczego (39,7%) oraz wapień i margle dla przemysłu cementowego (22,2%).

Rozwój wielu dziedzin gospodarczych w województwie wspierany jest przez Specjalną Strefę Ekonomiczną „Starachowice” S.A., pełniącą ważną rolę w aktywizacji potencjału technicznego województwa świętokrzyskiego. Budowę nowej gospodarki wspiera Świętokrzyskie Centrum Innowacji i Transferu Technologii Sp. z o.o. z siedzibą w Kielcach.

Znaczna część województwa świętokrzyskiego objęta jest prawnymi formami ochrony przyrody⁴:

- Świętokrzyski Park Narodowy;
- 73 rezerwaty przyrody;
- 9 parków krajobrazowych;
- 26 obszarów chronionego krajobrazu;
- 123 użytki ekologiczne;
- 795 pomników przyrody;
- 22 stanowiska dokumentacyjne;
- 15 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.

² Zasoby złóż i wydobycie kopalin do produkcji kruszyw w województwie świętokrzyskim w świetle rozwoju infrastruktury drogowej, 2013r.

³ Megagram

⁴ <http://crfop.gdos.gov.pl> data dostępu : 17.09.2013

Pod względem zasobów środowiska przyrodniczego, województwo świętokrzyskie należy do jednych z najbardziej atrakcyjnych w kraju. Do najważniejszych atutów regionu należą:

- unikalne walory przyrodnicze, kulturowe, krajobrazowe i dydaktyczno-naukowe;
- dobry stan środowiska przyrodniczego;
- cenne źródła wód mineralnych, stanowiące podstawę rozwoju lecznictwa sanatoryjnego w Busku-Zdroju i Solcu-Zdroju;
- obszary wiejskie o zachowanym tradycyjnym krajobrazie kulturowym, sprzyjającym rozwojowi agroturystyki;
- dobra dostępność komunikacyjna regionu dla potencjalnych turystów z największych aglomeracji krajowych.

1.2 Demografia

Sytuacja demograficzna regionu rzutuje w zasadniczym stopniu na wielkość i kierunki transportu pasażerskiego w jego granicach administracyjnych oraz poza nim. Liczba mieszkańców województwa⁵ wynosiła 1274 tys. osób, (3,3% mieszkańców Polski, 13. miejsce w kraju), z czego w miastach mieszka 45,4% ludności (Polska 61,4%). Najbardziej zaludniona (oprócz Kielc) jest północna część województwa. Są to powiaty: skarżyski, ostrowiecki, starachowicki. Najslabiej zaludnione są powiaty opatowski i włoszczowski.

W ostatnich latach można zaobserwować spadek przyrostu naturalnego (w I kwartale 2013 r. wynosił on -4 na 1000 mieszkańców)⁶, starzenie się ludności i malejącą liczbę zawieranych małżeństw.

Porównanie z rocznikami demograficznymi poprzednich lat wskazuje na utrzymywanie się tendencji starzenia się ludności województwa. Maleje liczba osób w wieku przedprodukcyjnym (z 21,2% w 2004 roku do 17,9% do 2011 roku) – wskaźniki te odpowiadają średnim krajowym. Wzrosła natomiast nieznacznie liczba ludności w wieku produkcyjnym (2004–2011 o 1,6%) i wynosi 63,5% ludności (Polska – 64,2%). Z kolei osoby w wieku poprodukcyjnym w 2004 r., stanowiły 16,9% populacji a w 2011 r. 18,6% populacji.

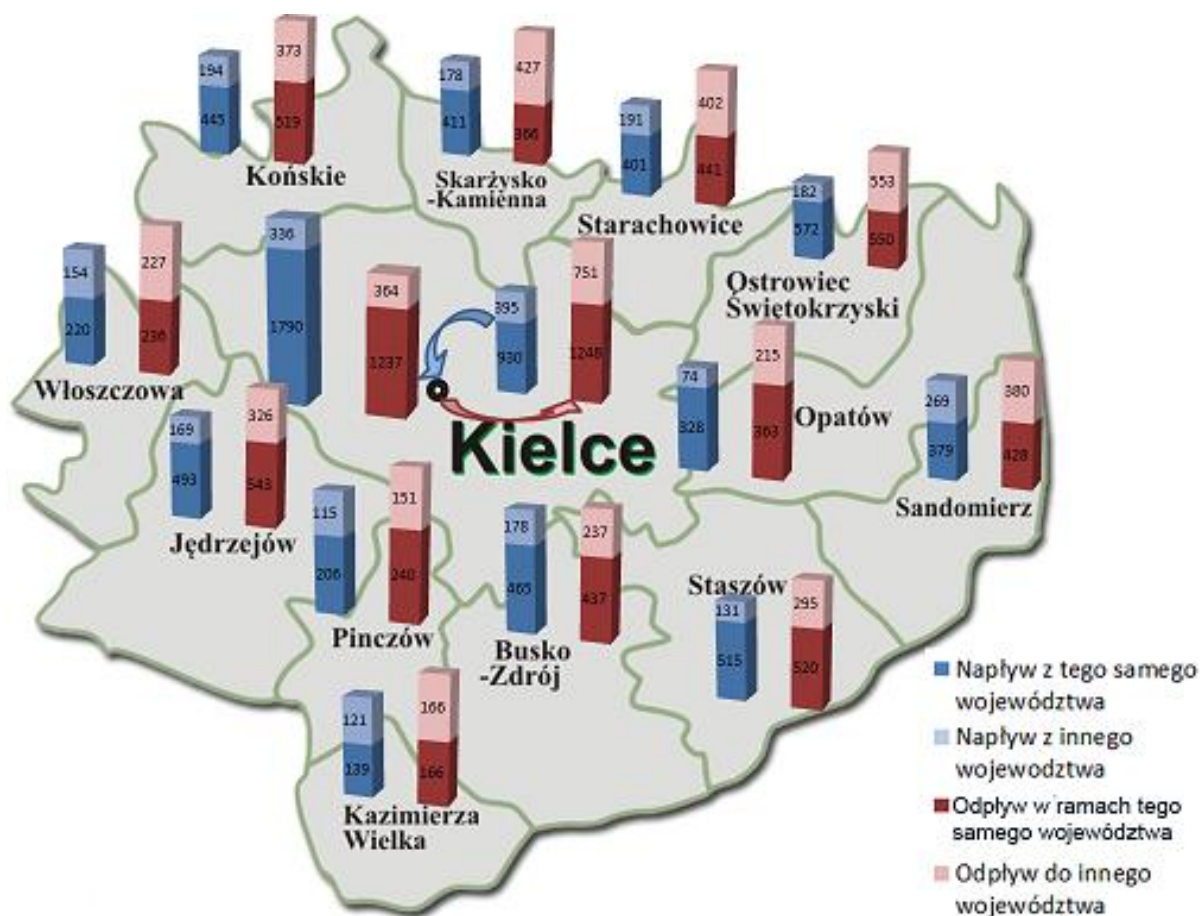
W okresie od XII 2005 roku do XII 2011 roku liczba ludności zamieszkałej na obszarze dzisiejszego województwa zmniejszyła się o 0,94%⁷. Występuje także ujemne saldo migracji (-1,8%). Problem migracji dotyczy szczególnie stolicy województwa – Kielc (-4,9%).

⁵ Rocznik Demograficzny 2012, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012

⁶ Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej województw, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013

⁷ Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej Województwa Świętokrzyskiego Urząd Statystyczny w Kielcach, Kielce 2012

Rysunek 1.1 Ruchy ludności w ramach województwa świętokrzyskiego



Źródło: Wykonanie własne na podstawie: Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie świętokrzyskim w 2012 r., GUS, Kielce 2013

1.3 Zatrudnienie i dochody ludności

Raport GUS z 2011 r. wskazuje, że w województwie świętokrzyskim pracowało 462,8 tys. osób (3,3% pracujących w kraju). Najwięcej osób pracowało w rolnictwie (ok. 32,4%), w przemyśle (17,7%, z czego 85,9% w przetwórstwie przemysłowym) oraz handlu i naprawie pojazdów samochodowych (13%). W pozostałych działalnościach usługowych zatrudnionych jest około 37% mieszkańców (w tym 6% stanowi budownictwo).

Sektor prywatny zatrudnia 79,5% ogółu zatrudnionych, zaś publiczny 20,5%. Rolnictwo jest wyłącznym źródłem utrzymania dla ok. 37% ludności województwa. Najwięcej osób zatrudnionych poza rolnictwem notuje się w powiatach: kieleckim grodzkim, kieleckim ziemskim, ostrowieckim, skarżyskim, starachowickim i koneckim.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie (w II kwartale 2013 r.)⁸ wynosiła 14,3% (Polska – 10,4%).

Przeciętne wynagrodzenie brutto kształtuje się na poziomie 2941 zł (Polska – 3 404 zł)⁹. Wskaźnik ten dla sektora rolniczego wynosi 4299 zł i jest najwyższy w Polsce, zaraz za województwem podlaskim (4192 zł). Miesięczny przeciętny dochód do dyspozycji na jedną osobę w gospodarstwach domowych (2011 r.) w województwie świętokrzyskim wyniósł 1063 zł i był niższy od średniej krajowej (1227 zł).

⁸ Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej województw, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013

⁹ Rocznik Statystyczny Województw 2012, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012

1.4 Transport

1.4.1 Sieć drogowa

Podstawową sieć powiązań komunikacyjnych, którymi odbywają się przewozy pasażerskie, stanowią drogi publiczne: krajowe (752,4 km), wojewódzkie (1074,9 km) oraz drogi powiatowe (5733,3 km). Sieć tę uzupełnia 5871,6 km dróg gminnych. Wskaźnik gęstości dróg o twardej nawierzchni wynosi w województwie 111,6 km/100 km², co stawia je na trzecim miejscu w kraju (Polska – 89,7 km/100 km²).

Główny ciąg komunikacyjny stanowi droga krajowa nr 7 (także jako droga międzynarodowa E-77, Gdańsk–Warszawa–Kraków–Chyżne), która traktowana jest jako droga ekspresowa. Bardzo ważne dla regionu są także drogi krajowe: nr 9 (Radom–Rzeszów–Barwinek), nr 74 (Piotrków Tryb.–Kielce–Opatów, niedawno przekwalifikowana na drogę ekspresową), nr 78 (granica państwa–Gliwice–Siewierz–Jędrzejów–Chmielnik) i nr 73 (Kielce–Tarnów–Krosno), które stanowią jednocześnie liczące się w skali kraju powiązania międzyregionalne.

Pozostałe, niewymienione drogi krajowe, służą powiązaniu ww. dróg międzyregionalnych i usprawnieniu przepraw mostowych na Wiśle.

Sieć dróg krajowych zapewnia dobre powiązania ze wszystkimi sąsiednimi ośrodkami wojewódzkimi. Szybki rozwój motoryzacji, a co za tym idzie wzmożony ruch, powoduje stopniowe wyczerpywanie się przepustowości tych dróg, począwszy od odcinków w pobliżu większych ośrodków miejskich.

Rysunek 1.2 Sieć drogowa województwa świętokrzyskiego



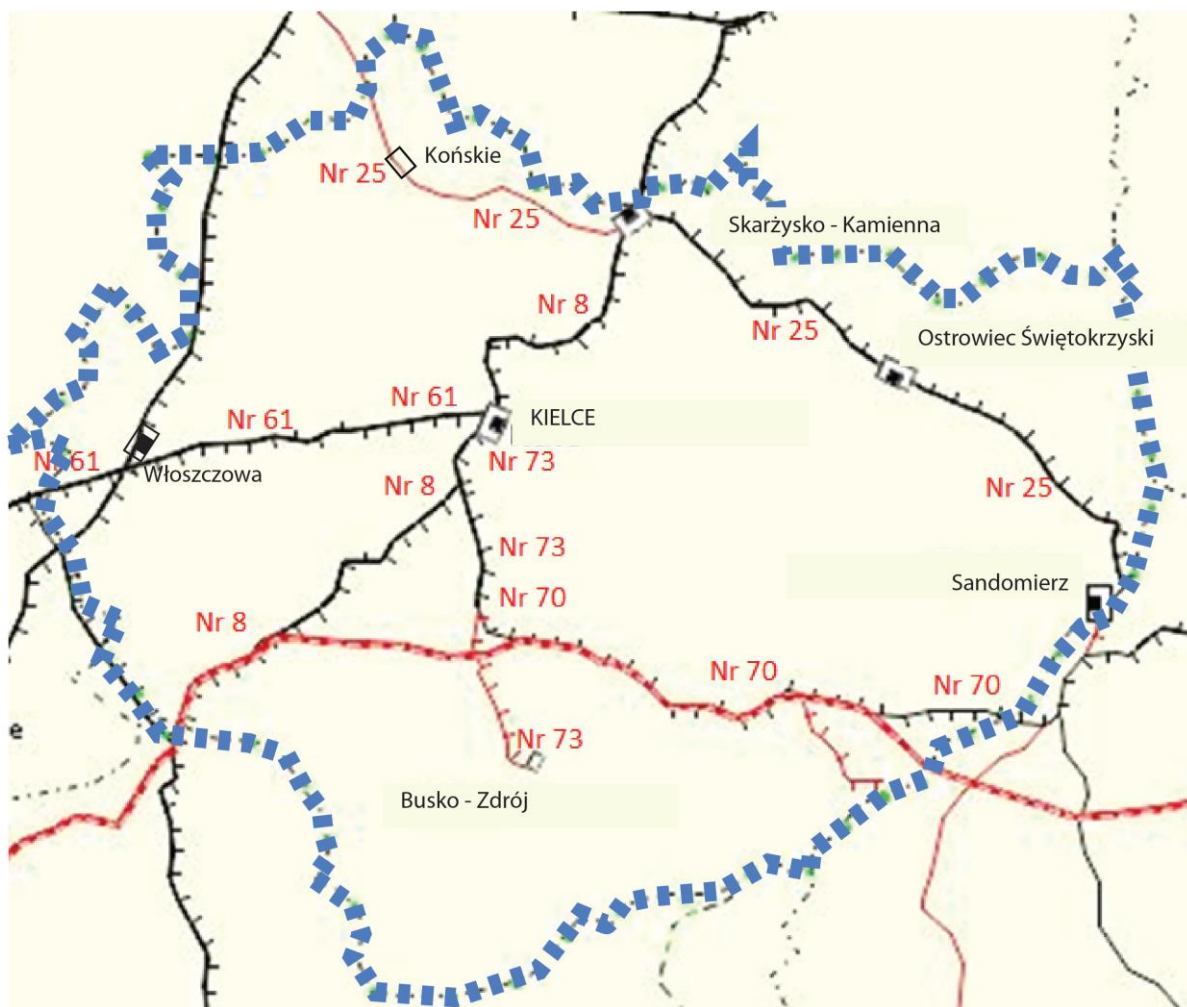
Źródło: <http://www.wrota-swietokrzyskie.pl/drogi>, data dostępu 28.08.2013

1.4.2 Sieć kolejowa

Przez teren województwa biegnie 10 odcinków linii kolejowych o całkowitej długości 724,9 km, z czego 270 km to linie znaczenia państwowego, a 454,9 km to linie znaczenia lokalnego. Podstawowy układ komunikacji szynowej stanowią: linie kolejowe, dwutorowe, zelektryfikowane, znaczenia państwowego:

- nr 8 Warszawa–Radom–Kielce–Kraków;
- nr 61 Kielce–Fosowskie na odcinku Kielce–Czarnca oraz z pozostałych linii;
- nr 25 Skarżysko-Kamienna–Sandomierz;
- nr 73 (Kielce) Sitówka Nowiny–Włoszczowice i nr 70 Włoszczowice – Staszów – Chmielów – Tarnobrzeg (jednotorowa).

Rysunek 1.3 Mapa sieci kolejowej województwa świętokrzyskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://mapa.kolej.one.pl/>, data dostępu 28.08.2013

Linia kolejowa E-65 Gdynia–Iława–Warszawa–CMK–Katowice–Zebrzydowice, która jest linią o znaczeniu międzynarodowym, przebiega na zachodnim obrzeżu województwa. Linia ta ma dla tego województwa znikome znaczenie gospodarcze, ze względu na brak zlokalizowanych w Świętokrzyskim stacji i przystanków, oprócz Włoszczowej.

Na terenie województwa funkcjonuje także linia kolejowa szerokotorowa Hrubieszów–Huta „Katowice” (LHS) wybudowana w latach 80., której główne przeznaczenie to przewozy towarowe i tranzytowe (na terenie województwa, w Sędziszowie, LHS ma stację wymiany podwozi wagonów).

Największe znaczenie dla gospodarki województwa mają węzły kolejowe w Kielcach i Skarżysku – Kamiennej, wymieniona wyżej stacja w Sędziszowie oraz stacje obsługujące przemysł wydobywczy i związane z nim przetwórstwo: Rykoszyn, Sitkówka-Nowiny, Małogoszcz i Ożarów.

Głównymi węzłami przesiadkowymi w pasażerskim transporcie kolejowym są: Kielce, Jędrzejów, Włoszczowa, Sędziszów, Kozłów, Skarżysko-Kamienna, Starachowice Wsch. i Ostrowiec Świętokrzyski. Do tych miast są także kierowane największe potoki pasażerskie autobusowe.

2. Metodologia

2.1 Cel opracowania

Celem badania jest ocena bieżącej sytuacji rynkowej na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych, w odniesieniu do regularnych przewozów osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego. Za cel obrano również analizę aktualnego stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy dla poszczególnych linii komunikacyjnych i dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa świętokrzyskiego oraz zaproponowanie zmian w zbadanym systemie, zgodnych z zakresem przepisów prawa i uwarunkowaniami wynikającymi z zapisów planu zagospodarowania przestrzennego.

2.2 Podejście metodologiczne

Przeprowadzane badania zostały uprzednio rozpisane w szczegółowym planie działania, który można podzielić na trzy główne etapy:

- Etap I – Pozyskanie danych ze źródeł pierwotnych i wtórnych – informacje od przewoźników (opisujących sytuację rynku);
- Etap II – Analiza danych (ocena bieżącej sytuacji rynkowej na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych, w odniesieniu do regularnych przewozów osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego, analiza aktualnego stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy dla poszczególnych linii komunikacyjnych i dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa świętokrzyskiego);
- Etap III – Określenie wzajemnej konkurencyjności w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa świętokrzyskiego.

2.2.1 Pozyskanie danych

Pierwszym zadaniem etapu pierwszego było uzyskanie danych, które dały zarys sytuacji rynkowej transportu publicznego w województwie świętokrzyskim. Wspomniane dane to informacje o potokach pasażerskich na danej linii w podziale na kierunki, średnie zapelnienie pojazdów na tych trasach w podziale na godziny szczytu (porannego między godziną 6.00 a godziną 9.00 oraz popołudniowego, między godziną 15.00 a godziną 18.00), jak i poza godzinami szczytu. Zarys sytuacji rynkowej dały także informacje o jakości przewozów, w których skład wchodziły informacje o trasach:

- czas przejazdu;
- częstotliwość kursów;
- średnia prędkość techniczna;
- przyczyny losowe, powodujące rozbieżności między deklarowanym, a realnym czasem przejazdu;
- opinie przewoźników na temat rentowności linii;
- opinie przewoźników na temat przewidywanych zmian w popycie na transport w następnych latach;
- opinie pasażerów, dotyczące jakości wykonywania usług komunikacji zbiorowej w obrębie regionu.

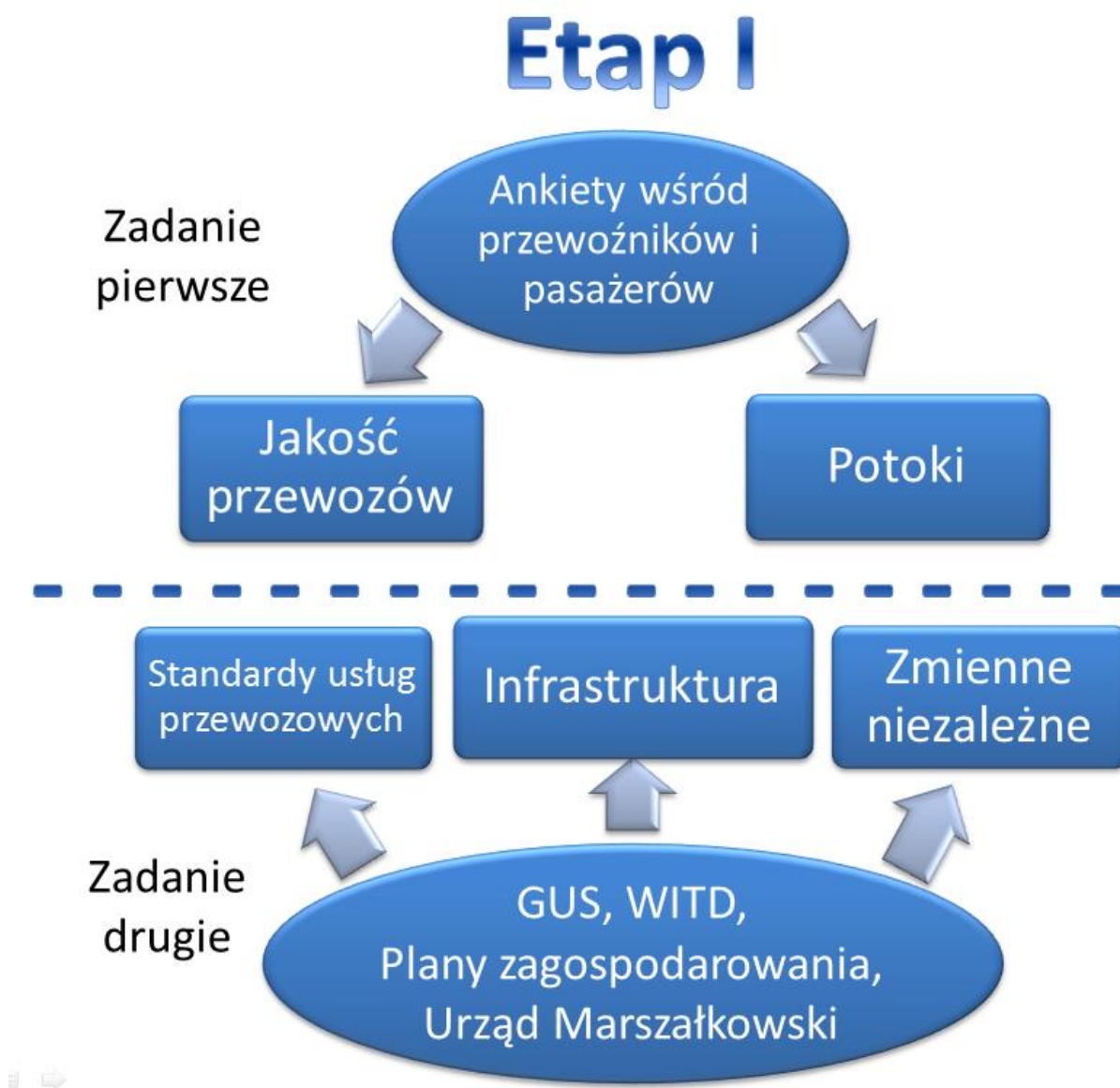
oraz dane pojazdów wykorzystywanych na tych trasach:

- pojemność;
- typ;
- liczba pojazdów obsługujących trasę;
- dostosowanie do potrzeb społecznych.

Drugim zadaniem etapu I było, między innymi, pozyskanie informacji o stanie demograficznym i sytuacji mieszkańców województwa świętokrzyskiego, które uzyskano ze zmiennych niezależnych (demografia, migracje ludności, struktura zatrudnienia). Zbadano także popyt na usługi przewozowe oraz standardy usług przewozowych świadczonych przez przewoźników, między innymi w oparciu o skargi odnośnie realizacji kursów oraz stosowanych taryf. Ponadto uzyskano informacje na temat istniejącej infrastruktury transportowej województwa wraz z planowanymi w ciągu najbliższych 15 lat zmianami, mającymi zajść w sieci komunikacyjnej województwa świętokrzyskiego (modernizacje

starych dróg, budowy nowych tras, mostów, wiaduktów itp.) oraz umiejscowieniu nowych generatorów ruchu (szpitale, ośrodki rekreacyjne, duże punkty handlowe).

Rysunek 2.1 Pozyskiwane dane oraz ich źródła



Źródła danych:

Dane z zakresu przewozów regularnych (tj. potoki pasażerskie i jakość przewozów) były zbierane głównie od przewoźników działających na terenie województwa za pośrednictwem organów wydających zezwolenia tj. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz Starostw Powiatowych, w przypadku linii komunikacyjnych, na które zezwolenia były wydawane lokalnie. Dystrybucja kwestionariuszy odbyła się za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz Starostw Powiatowych.

By skonstruować obraz potencjalnych użytkowników transportu w województwie, korzystano ze źródeł takich jak dane statystyczne GUS oraz informacje otrzymane od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego.

By ustalić standardy usług przewozowych, zebrano dane, dotyczące wpływających skarg na przewoźników dostarczone przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego oraz informacje od Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego i informacje uzyskane z ankiet wypełnianych przez mieszkańców województwa. Wzięto również pod uwagę źródła wtórne, między innymi: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego, Strategię Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego, „Analizę potrzeb przewozowych na terenie województwa świętokrzyskiego”, sporządzoną w 2006 r. przez Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego w Kielcach.

Ponadto z wymienionych wyżej źródeł skorzystano do określenia stanu infrastruktury województwa. Opisując nadchodzące zmiany, wykorzystano także informacje o zaplanowanych inwestycjach, umieszczone na branżowych stronach internetowych.

2.2.2 Analiza danych

Etap II został wykonany za pomocą metod ilościowych, jak analiza statystyczna, a następnie za pomocą metod jakościowych, w tym analizy źródłowej.

Dzięki powyższym metodom i technikom badawczym możliwe było wykonanie pierwszego zadania tego etapu, oceny bieżącej sytuacji rynkowej na poszczególnych liniach komunikacyjnych regularnych w transporcie pasażerskim na terenie województwa świętokrzyskiego. Ocena uwzględniała w szczególności:

- diagnozę istniejącego systemu komunikacji publicznej, obejmującą dane dotyczące m.in.: rodzaju pojazdów oraz ich pojemności, godzin ich odjazdów lub częstotliwości kursów, realnych czasów przejazdu oraz ich dostosowania do potrzeb społecznych (wykorzystując dane uzyskane od przewoźników za pomocą ankiet);
- określenie pojemności i zapelnienia pojazdów komunikacji publicznej na poszczególnych liniach;
- dostępność podróźnych do infrastruktury przystankowej, którą określono na podstawie listy przystanków wykorzystywanych przez badanych przewoźników. Na mapę naniesiono punkty oznaczające przystanki, następnie wyrysowano wokół nich okręgi wyznaczające obszary obsługiwane komunikacją regularną. W ten sposób

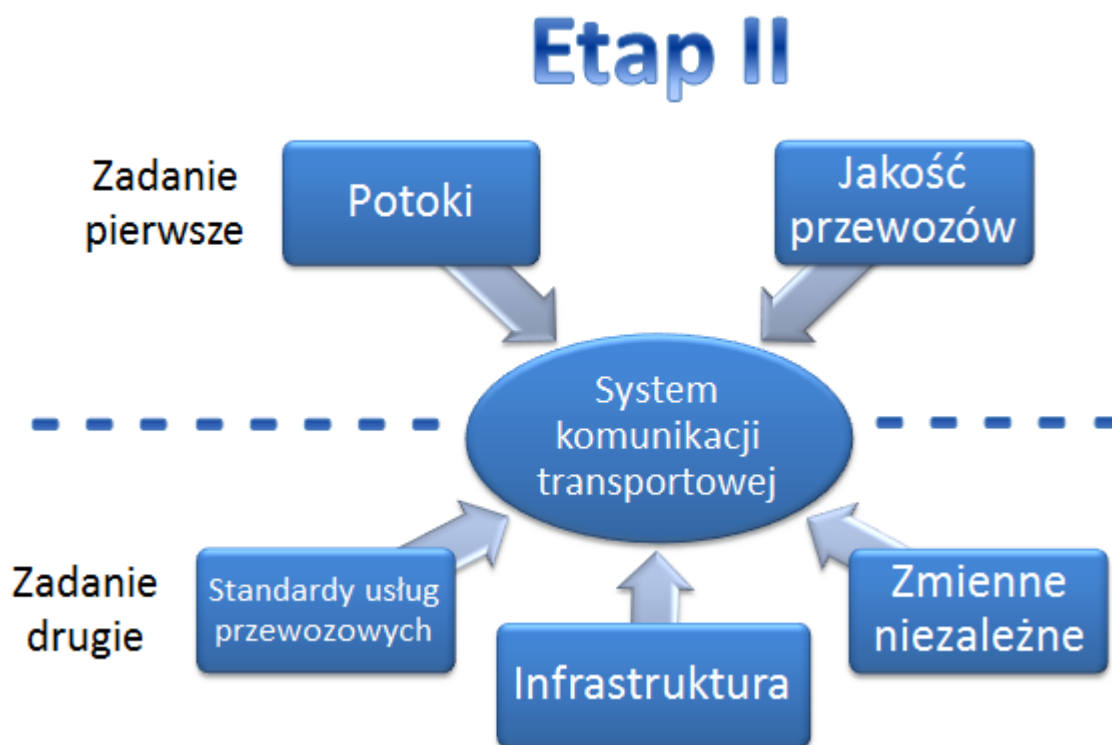
zlokalizowano i oznaczono miejsca o słabym dostępie do infrastruktury przystankowej oraz jego całkowitym braku;

- dane dotyczące poziomu dotychczasowego wywiązywania się przewoźników, posiadających zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie publicznym z realizacji przewozów i stosowanych taryf (uzyskane w oparciu o skargi na przewoźników, otrzymane przez Urząd Marszałkowski oraz Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego);
- ocenę istniejącego standardu usług przewozowych w zbiorowym transporcie publicznym;

Następnie przeprowadzono analizę aktualnego stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy dla poszczególnych linii komunikacyjnych i dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa świętokrzyskiego, z uwzględnieniem w szczególności:

- danych dotyczących liczby dostępnych miejsc w pojazdach komunikacji publicznej na poszczególnych liniach w okresach maksymalnego zapotrzebowania na przewozy;
- wielkości potoków podróży na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych oraz wyznaczenie rozmiaru przewidywanych zmian w natężeniu przewozu osób w transporcie publicznym, w odniesieniu do uwarunkowań demograficznych oraz danych zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego, a także informacji dotyczących stanu zatrudnienia i bezrobocia wraz z uzasadnieniem przyjętej metody badania oraz omówieniem uzyskanych wyników;
- zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;

Rysunek 2.2 Analiza zebranych danych



Po uzyskaniu wszystkich danych w etapie I i odpowiednim ich przeanalizowaniu w etapie II, otrzymaliśmy przybliżony obraz działającego w województwie świętokrzyskim systemu komunikacji transportowej oraz najważniejszych czynników, wpływających na jakość jego funkcjonowania.

Za pomocą zebranych danych oraz przeprowadzonych analiz możliwe było określenie wzajemnej konkurencyjności w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa świętokrzyskiego, w tym:

- analiza wzajemnego oddziaływania drogowego i kolejowego publicznego transportu zbiorowego;
- wskazanie linii komunikacyjnych, na których zbiorowy publiczny transport drogowy jest konkurencyjny w stosunku do transportu kolejowego;
- określenie zakresu i zasad właściwej konkurencji na rynku transportu drogowego i kolejowego.

Uzyskane dane podlegały weryfikacji. Zastosowano w tym celu metodę triangulacji pozyskiwania danych. W pierwszej kolejności z ankiet od przewoźników brano do analizy informacje o całkowitej liczbie przewiezionych pasażerów w ciągu roku 2012. Tę liczbę z ankiet zestawiano z dokumentem rozliczenia biletów, które przewoźnicy przesyłają do

Urzędu Marszałkowskiego celem rozliczenia dopłat do biletów ulgowych, które pokazały czy są w tym względzie rozbieżności. Następnie z otrzymanymi sumami porównywano deklarowane średnie zapelnienie autobusów podawane przez przewoźników, przemnożone przez liczbę kursów w ciągu roku. W ten sposób zadbano o jakość danych, wyjaśniając na bieżąco powstałe niejasności. Badaniu podlegały wszystkie linie przewozów regularnych województwa świętokrzyskiego, zarówno te, które uzyskały pozwolenie od Urzędu Marszałkowskiego, jak i te od Starostw Powiatowych.

Zgodnie z wymaganiami zamawiającego, analiza została wykonana także w formie graficznej. Załączone do opracowania mapy mają za zadanie:

- przedstawienie na mapach linii komunikacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym obsługujących obszar województwa świętokrzyskiego;
- przedstawienie na mapach linii komunikacyjnych o nadmiernym, zrównoważonym i niedostatecznym potencjale przewozowym;
- przedstawienie na mapach linii komunikacyjnych, na których publiczny zbiorowy transport drogowy jest konkurencyjny do transportu kolejowego.

3. Diagnoza istniejącego systemu komunikacji publicznej

3.1 Rodzaj pojazdów oraz ich pojemność

Według danych uzyskanych od Urzędu Marszałkowskiego, na terenie województwa Świętokrzyskiego do przewozu osób wykorzystywanych jest 1710 pojazdów o średniej pojemności 51 osób, z czego 36,4% to tabor wykorzystywany przez przewoźników PKS, a 20,4% przez przewoźników miejskich, którzy nie są elementem przedmiotowej analizy. Poniższa tabela prezentuje liczbę autobusów poszczególnych przewoźników.

Tabela 3.1 Tabor przewoźników PKS

Przewoźnik	Tabor
MKS Skarżysko-Kamienna*	45
MPK Kielce*	204
MPK Gminy Ostrowiec Świętokrzyski*	47
MZK Starachowice*	53
PKS Starachowice S.A.	70
PKS Staszów sp. z o.o.	70
PKS Kielce S.A. ¹⁰	88
PKS Busko-Zdrój S.A.	100
PKS Końskie S.A. ¹¹	63
PKS Ostrowiec Świętokrzyski S.A.	126
PKS Jędrzejów S.A. ¹²	106
Pozostałe	738
Suma	1710

Źródło: Wykonanie własne

*Pojazdy przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, także obsługują miejscowości poza granicami miast

¹⁰ Sprzedany 06.2013 : „PKS Kielce w końcu sprzedany! Co dalej z firmą?”, Paweł Więcek, <http://www.strefabiznesu.echodnia.eu/artykul/pks-kielce-w-koncu-sprzedany-co-dalej-z-firma> data dostępu : 18.11.2013

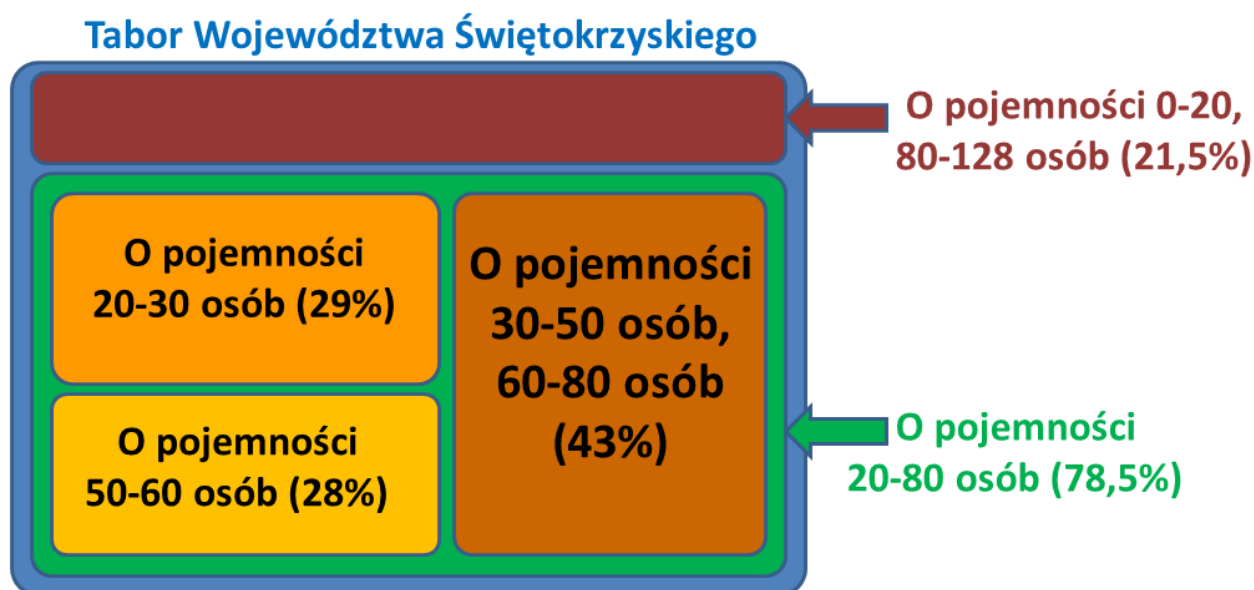
¹¹ Likwidacja uchwałą Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy z 05.12.2011 : http://phototrans.net/24,866,0,Przedsi_biorstwo_Komunikacji_Samochodowej_w_Ko_skich_S_A_w_likwidacji.html

¹² Likwidacja decyzją sądu z 13.06.2012 r. : <http://phototrans.net/24,857,0.html>

Pozostałe 43,2% to tabor wykorzystywany przez przewoźników prywatnych.

Kursy są obsługiwane zarówno przez małe busy dziewięcioosobowe, jak i duże autokary, mogące pomieścić do 128 osób. Poniższy rysunek przedstawia udział poszczególnych grup pojemnościowych w całym taborze.

Rysunek 3.1 Tabor województwa świętokrzyskiego



Źródło: Wykonanie własne

Analizując zestawienie taboru poszczególnych przewoźników, zawierające m.in. rok produkcji samochodów¹³, określono ich średni wiek (16,6 roku) oraz zakwalifikowano je do jednej z trzech grup wiekowych.

Tabela 3.2 Wiek taboru w województwie świętokrzyskim

Wiek	0-10 lat	10-20 lat	powyżej 20 lat	brak danych	suma
Liczba	213	779	465	253	1710
Procent	12	46	27	15	100
Średnia wieku grupy	5,2	15,1	24,5		

Źródło: Opracowanie własne

¹³ z wyłączeniem danych powiatu skarżyskiego i PKS Ostrowiec Świętokrzyski S.A. (nie podano roku produkcji taboru, około 15% całości danych)

Tabela 3.2 prezentuje znaczną przewagę starych pojazdów nad stosunkowo nowymi. Wozów funkcjonujących ponad dekadę jest aż 73% całości, a ich średni wiek wynosi 18,6 lat. Wyraźnie widać, iż tabor jest przestarzały i wymaga on unowocześnienia.

Najczęściej wykorzystywane są Autosany, które stanowią 59,7% grupy o pojemności 50–60 osób, Mercedesy, które stanowią 83,1% grupy o pojemności 20–30 osób oraz autokary firmy Jelcz o różnorodnej pojemności. 76% tych pojazdów ma więcej niż 10 lat. Wyniki przedstawia tabela 3.3.

Tabela 3.3 Najczęściej używane marki autobusów

Marka pojazdu	Procent całości	Liczba pojazdów	Średnia liczba miejsc w pojeździe
Autosan	22,81	390	53
Jelcz	11,11	190	80
Mercedes	36,55	625	31
pozostałe	29,53	505	61
Suma	100	1710	51

Źródło: Wykonanie własne

Tabor kolejowy

Na terenie województwa świętokrzyskiego wykorzystywane są 23 pojazdy do obsługi transportu kolejowego. Są to:

- 22 elektryczne zespoły trakcyjne EN57, każdy o pojemności 656 osób, w tym 188 miejsc siedzących.
- Jeden pojazd to elektryczny zespół trakcyjny ED72A o pojemności wynoszącej 592, w tym 220 miejsc siedzących.

Świętokrzyski Zakład Przewozów Regionalnych korzysta także z taboru, który jest własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego. Użytkowany on jest na podstawie umowy dzierżawy, a stanowią go:

- 2 elektryczne autobusy szynowe EN81, każdy o łącznej pojemności 140 osób, w tym 60 miejsc siedzących,

- 4 elektryczne zespoły trakcyjne EN96, każdy o łącznej pojemności 240, w tym 117 miejsc siedzących.

3.2 Częstotliwość kursów, realne czasy przejazdu oraz ich dostosowanie do potrzeb społecznych

Autobusy

Najwięcej połączeń występuje między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną, aż 207 dziennie, z czego po 50 połączeń realizowanych jest w szczycie porannym i popołudniowym. 35% przewozów wykonywanych jest między Kielcami a miastami powiatowymi (od 23 połączeń z Sandomierzem, po 150 połączeń z Jędrzejowem). Połączenia zachowują podobną proporcję liczby kursów w godzinach szczytu i poza nim (średnio 25% w szczycie porannym, 20% w szczycie wieczornym, 55% poza szczytem). Kielce z Opatowem i Kazimierzą Wielką łączy mniejsza liczba kursów, są to przeważnie kursy pośrednie (przez Ostrowiec Świętokrzyski i Pińczów) oraz z Sandomierzem, który ma jedynie 23 bezpośrednie połączenia. Dokładną liczbę połączeń w ciągu doby między stolicami powiatów przedstawia Tabela 3.4.

Tabela 3.4 Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów

Odcinek linii	Liczba połączeń w dobie
Kielce – Skarżysko Kam.	207
Jędrzejów–Kielce	150
Busko-Zdrój–Pińczów	123
Kielce–Końskie	118
Kielce–Pińczów*	116
Kielce–Ostrowiec Św.	115
Kielce–Starachowice	110
Kielce–Włoszczowa	99
Busko-Zdrój–Kielce	77
Opatów–Ostrowiec Św.	67
Skarżysko Kam.–Starachowice	66
Kazimierza Wlk.–Pińczów*	60
Kielce–Staszów	57
Busko-Zdrój–Kazimierza Wlk.*	57

Odcinek linii	Liczba połączeń w dobie
Jędrzejów–Włoszczowa	27
Kielce–Sandomierz**	21
Końskie–Skarżysko-Kam.	19
Jędrzejów–Pińczów	17
Opatów–Sandomierz	17
Opatów–Staszów	13
Ostrowiec Św.–Starachowice	4
Ostrowiec Św Sandomierz	3
Końskie–Włoszczowa	2

Źródło: Opracowanie własne

*Połączenie między Kazimierzą Wielką a Kielcami istnieje i jest bezpośrednie, jednakże jedna trasa wiedzie przez Pińczów, a druga przez Busko-Zdrój. Liczba połączeń została podzielona na te odcinki.

**Połączenie Kielce–Sandomierz przebiega przez Opatów.

Poza Kielcami, najwięcej przewozów wykonuje się ze Skarżyska-Kamiennej do sąsiednich powiatów lub poza województwo, do Radomia i Przysuchy.

Kolej

W województwie świętokrzyskim sieć kolejowa nie jest zbyt gęsta – składa się na nią pięć linii kolejowych, w tym dwie nieczynne w ruchu pasażerskim. Podzielono je na odcinki i zebrano dane dotyczące częstotliwości kursowania pociągu na tych fragmentach (Tabela 3.5). Wszystkie trzy linie w ciągu doby obsługują pociągi Regio Przewozów Regionalnych oraz TLK (Twoje linie kolejowe – pociągi pospieszne PKP). Wszystkie trasy kolejowe przebiegają przez Kielce i niektóre z miast powiatowych. Realny czas przejazdu dla każdej z przedstawionych tras nie przekracza godziny. Wszystkie połączenia mają taki sam takt w sobotę oraz niedzielę, oprócz kursu między Ostrowcem Świętokrzyskim i Skarżyskiem-Kamienną, gdzie takt sobotni zmniejszony jest o 2, a niedzielny o 1.

Tabela 3.5 Liczba połączeń kolejowych na dobę oraz czas przejazdu dla wyróżnionych odcinków

Odcinek	Przez	Liczba połączeń na dobę	6:00 – 9:00	15.00– 18:00	Poza szczytem	Czas przejazdu
Kielce – Skarżysko Kam.	-	20	3	4	13	42min

Odcinek	Przez	Liczba połączeń na dobę	6:00 – 9:00	15.00– 18:00	Poza szczytem	Czas przejazdu
Skarżysko-Kam.– Ostrowiec Św.	Starachowice	7	1	2	4	53 min
Kielce – Koniecpol	Włoszczowa	4	1	0	3	77 min
Kielce – Kozłów	Jędrzejów	7	1	1	5	68 min

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Marszałkowskiego

Województwa Świętokrzyskiego

Na mapie w rozdziale 1 (Rys. 1.3) widać przedłużenie linii nr 25 (Skarżysko–Ostrowiec) do Sandomierza, jednak jest brak danych dla tego odcinka.

3.3 Pojemność i zapelnienie pojazdów komunikacji publicznej na poszczególnych liniach

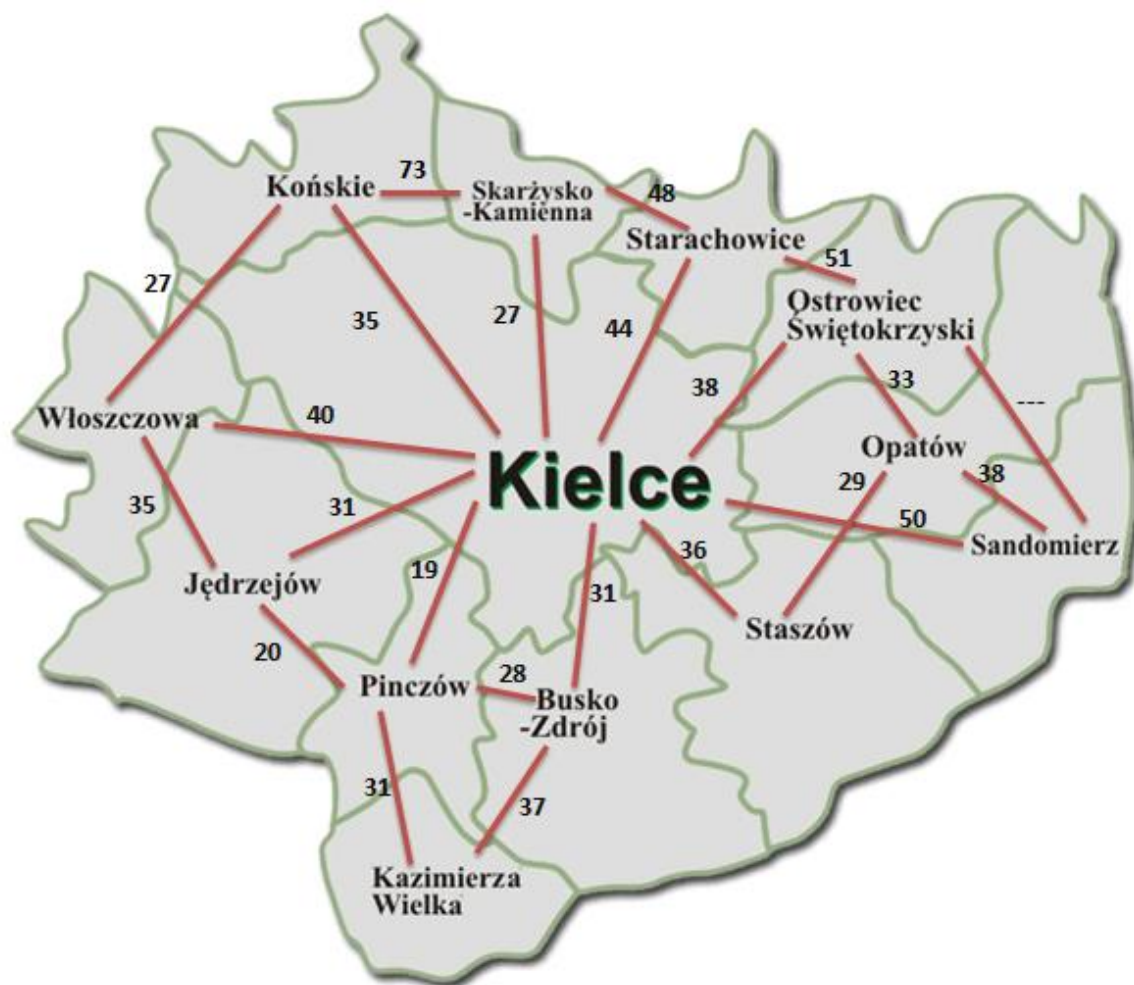
W charakterystyce sieci połączeń województwa świętokrzyskiego skupiono się przede wszystkim na połączeniach wojewódzkich, a dokładniej na liniach komunikacyjnych w relacjach między stolicami powiatów. Pojemność zależy głównie od liczby i wielkości wykorzystanych pojazdów. W tabeli (Tabela 3.6) przedstawiono łączną liczbę pojazdów użytkowanych przez wszystkich przewoźników obsługujących odpowiednią relację. Z kolei na kolejnych mapkach (Rysunek 3.2 oraz Rysunek 3.3) przedstawiono średnią oraz łączną pojemność wszystkich użytkowanych pojazdów na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Można stwierdzić, że największa łączna pojemność autobusów występuje w relacjach związanych ze stolicą regionu – Kielcami. Jest to oczywiste, ponieważ można założyć, iż najwięcej osób będzie podróżowało do lub z miasta o największym potencjale gospodarczym w województwie. Dla przykładu, pomiędzy Kielcami a Końskimi oraz pomiędzy Kielcami a Skarżyskiem łączna liczba miejsc w pojazdach wynosi odpowiednio 1490 oraz 1352 – są to największe wartości spośród wszystkich przeanalizowanych relacji oraz jedyne powyżej tysiąca. To ma ścisły związek z liczbą wykorzystywanych pojazdów. Na odcinku Kielce–Końskie wykorzystywane są 42 autobusy, a na Kielce–Skarżysko 50 (największe wartości wśród tych przedstawionych w Tabeli 3.6. Prawdopodobnie z powodu dużej liczby przewoźników obsługujących te relacje wynika duża różnorodność pojazdów, a więc niekoniecznie duża średnia pojemność. Najwyższą średnią pojemność zanotowano na trasach: Końskie–Skarżysko (73), Starachowice–Ostrowiec (51), Kielce–Sandomierz oraz (50) oraz Skarżysko–Starachowice (48). Wynika to z faktu, iż na tych trasach odnotowano niską liczbę pojazdów, a w rezultacie niską sumaryczną liczbę dostępnych miejsc. Prawdopodobnie

odcinki te obsługiwane są przez niewielką liczbę przewoźników (często przez jednego), którzy wykorzystują tylko jeden typ pojazdów (np. tylko autokary).

Tabela 3.6 Tabela przedstawiająca łączną liczbę pojazdów użytkowanych na poszczególnych odcinkach.

Odcinek	Łączna liczba pojazdów
Kielce–Skarżysko-Kamienna	50
Kielce–Końskie	42
Kielce–Pińczów	36
Kielce–Staszów	29
Busko-Zdrój–Kielce	26
Kazimierza Wielka–Pińczów	22
Kielce–Ostrowiec Świętokrzyski	21
Busko-Zdrój–Kazimierza Wielka	20
Kielce–Starachowice	15
Busko-Zdrój–Pińczów	12
Jędrzejów–Włoszczowa	10
Kielce–Włoszczowa	10
Jędrzejów–Kielce	8
Opatów–Sandomierz	8
Opatów–Staszów	7
Skarżysko-Kamienna–Starachowice	7
Kielce–Sandomierz	6
Końskie–Skarżysko-Kamienna	6
Jędrzejów–Pińczów	4
Opatów–Ostrowiec Świętokrzyski	3
Końskie–Włoszczowa	2
Ostrowiec Świętokrzyski–Starachowice	1
Pozostałe	1365
Suma	1710

Rysunek 3.2 Średnia pojemność pojazdów na poszczególnych liniach



Źródło: Opracowanie własne

*Bezpośrednia relacja Kielce–Sandomierz przebiega przez Opatów

W relacji Ostrowiec–Sandomierz brak danych dotyczących tego połączenia

Rysunek 3.3 Łączna liczba miejsc w pojazdach użytkowanych przez wszystkich przewoźników obsługujących daną relację pomiędzy miastami powiatowymi



Źródło: Opracowanie własne

*Bezpośrednia relacja Kielce–Sandomierz przebiega przez Opatów

W relacji Ostrowiec–Sandomierz brak danych dotyczących tego połączenia

W przypadku sieci kolejowej nie dysponujemy danymi dotyczącymi wielkości taboru wykorzystywanego na poszczególnych odcinkach ani średnim zajętością dla tych odcinków. Dane dotyczące wielkości potoków rocznych, dobowych przedstawiono w rozdziale 4.2.

3.4 Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

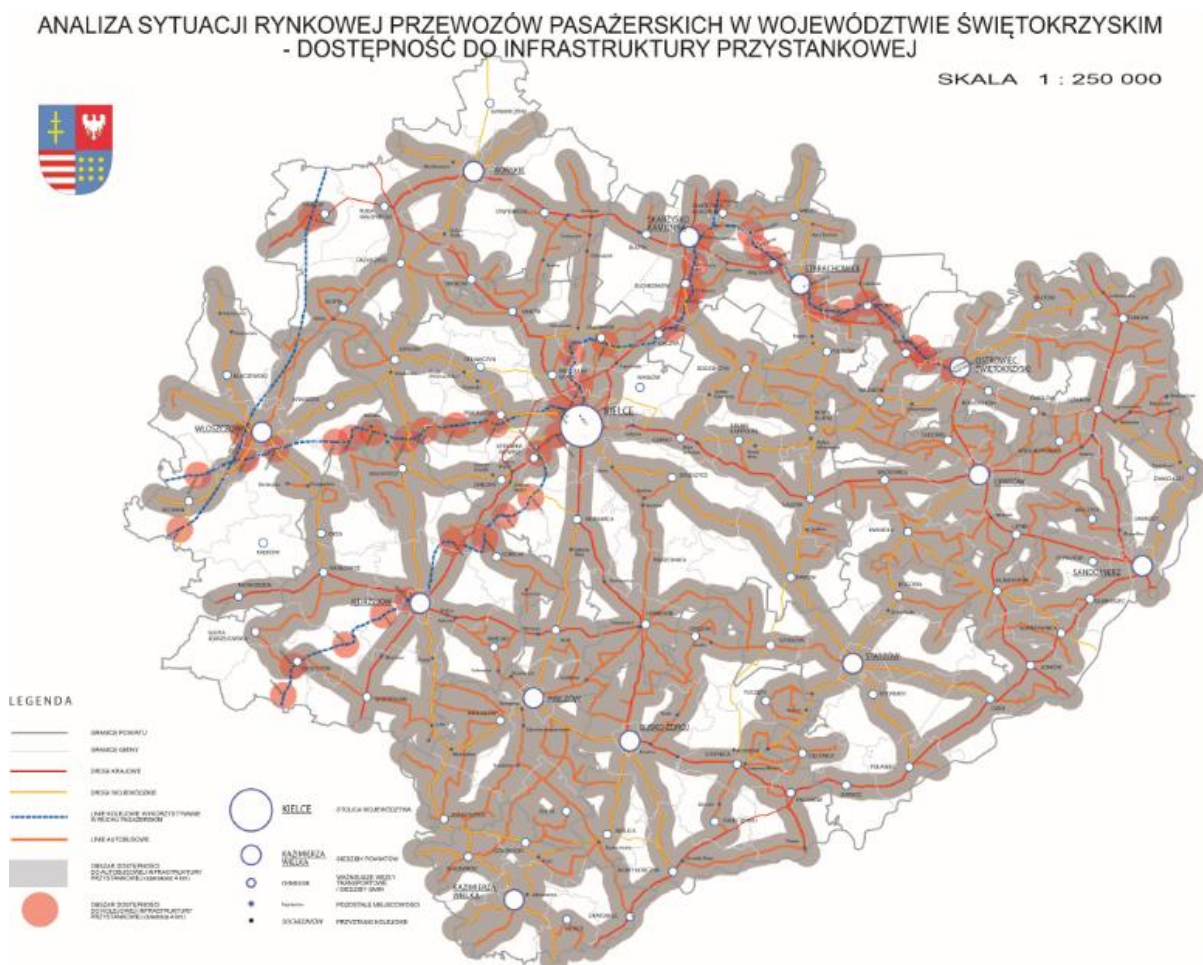
Autobusy

Na mapie, prezentującej dostępność przystanków w województwie świętokrzyskim (Rysunek 3.4), można zaobserwować, że obszar dostępności skupia się przy głównych

miastach powiatowych oraz przy łączących je głównych drogach krajowych. Dobra dostępność przystankowa jest również przy głównych drogach wojewódzkich i ważniejszych drogach powiatowych. Dobry dostęp do infrastruktury drogowej o znaczeniu wojewódzkim mają także niektóre gminne miejscowości, znajdujące się przy głównych korytarzach transportowych.

Obszary o najlepszej dostępności komunikacyjnej występują w północnej części powiatu kieleckiego, w promieniu około 20 kilometrów od Kielc oraz na obszarze między Staszowem, Buskiem-Zdrojem i Pińczowem. Obszary o słabszej dostępności znajdują się na zachód od Kielc oraz w okolicach Opatowa. Obszary o białym kolorze, nie oznaczają całkowitego braku dostępu do komunikacji publicznej. Jest ona organizowana przez gminy lub związki gmin i obsługuje transport lokalny w obszarze gminy lub pomiędzy gminami.

Rysunek 3.4 Dostępność przystankowa województwa świętokrzyskiego



Źródło: Wykonanie własne

Kolej

W województwie świętokrzyskim głównymi liniami kolejowymi są linie o numerach:

8 – relacja Warszawa, Radom, Kielce, Kraków,

61 – relacja Kielce, Włoszczowa, Częstochowa,

25 – relacja Łódź, Skarżysko-Kamienna, Dębica (relacja na odcinku Skarżysko-Kamienna–Opoczno tymczasowo zawieszona).

W większości przypadków sieć kolejowa pokrywa się z siecią drogową, a stacje kolejowe znajdują się w obszarze oddziaływania autobusowej infrastruktury przystankowej. Wyjątkiem jest linia nr 8 na odcinku Kielce–Kraków, która nie jest na całej długości poprowadzona w pobliżu ważniejszych dróg. Przechodzi ona przez małe miejscowości poza obszarem oddziaływania infrastruktury przystankowej, takie jak Radkowica, Wolica lub Potok.

Dostępność podróży do powyższych relacji kolejowych pozostała na niezmiennym poziomie od ostatnich 10 lat, natomiast na liniach:

· 73 – relacja Sitkówka Nowa (Kielce) – Busko-Zdrój

· 70 – Włoszczowice – Staszów – Chmielów

ruch pasażerski został zlikwidowany. Zmiana ta jednak nie wpłynęła na obszar dostępności przystankowej w tamtym rejonie, bowiem obszary te są obsługiwane przez transport autobusowy.

3.5 Ocena istniejącego standardu usług przewozowych w zbiorowym transporcie publicznym

Oceniając standard usług przewozowych, wzięto pod uwagę skargi wpływające do Urzędu Marszałkowskiego i Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego. Skorzystano także z informacji zebranych od pasażerów za pomocą ankiet, ale potrzebne są dalsze i bardziej dogłębne badania, by w sposób holistyczny ocenić ten standard.

Do Urzędu Marszałkowskiego w minionym roku wpłynęły 53 skargi od użytkowników publicznego transportu na przewoźników świadczących usługi. Dotyczyły one głównie niezgodności stanu faktycznego z rozkładami. Najwięcej (25 skarg) odnosiło się do czasu przyjazdu/odjazdu autobusów. Aż 9 skarg dotyczyło nieaktualnych rozkładów na przystankach, 12 niezgodnych z rozkładem tras lub przystanków, a tylko 3 niezgodnego z cennikiem pobierania opłat za przejazd.

Do Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego wpłynęły 32 pisma zakwalifikowane jako skargi, z czego w 12 przypadkach stwierdzono naruszenia obowiązujących przepisów. Połowa skarg dotyczyła niezgodnych z rozkładem odjazdów/przyjazdów autobusów kursujących z Kielc do pobliskich miejscowości. W trzech przypadkach stwierdzono wykonywanie przewozu bez odpowiedniego zezwolenia na trasach między małymi miejscowościami. Zdarzyły się także manipulacje przełącznikami tachografów, wykazujących czas pracy kierowców, jazda bez rozkładu w pojeździe lub przewóz autobusem, niespełniającym wymogów technicznych.

Na temat standardu usług pasażerowie wypowiedzieli się także poprzez ankietę (2294 respondentów), oceniając bezpieczeństwo podczas wykonywanych kursów oraz punktualność kursowania. W skali od 1 do 5, średnia ocena bezpieczeństwa wyniosła 2,9 a najlepiej ocenieni zostali przewoźnicy w powiecie opatowskim (3,5). Średnia ocena punktualności wyniosła 3,1, a najlepsze oceny otrzymali przewoźnicy w powiecie staszowskim oraz włoszczowskim (3,3). Tabela 3.7 przedstawia średnią ocen w poszczególnych powiatach.

Tabela 3.7 Ocena bezpieczeństwa i punktualności przewoźników

Powiat	Liczba ankietowanych	Punktualność kursowania	Bezpieczeństwo
buski	83	2,8	2,8
jędrzejowski	120	3,0	2,5
kazimierski	89	3,0	2,8
kielecki	1178	3,2	3,1
konecki	110	2,9	2,5
opatowski	83	3,1	3,5
ostrowiecki	54	2,7	2,6
pińczowski	41	2,9	2,6
sandomierski	117	3,2	3,0
skarżyski	162	3,0	3,0
starachowicki	84	3,2	3,2
staszowski	115	3,3	3,0
włoszczowski	58	3,3	3,0
Suma końcowa	2294	3,1	3,0

Źródło: Wykonanie własne

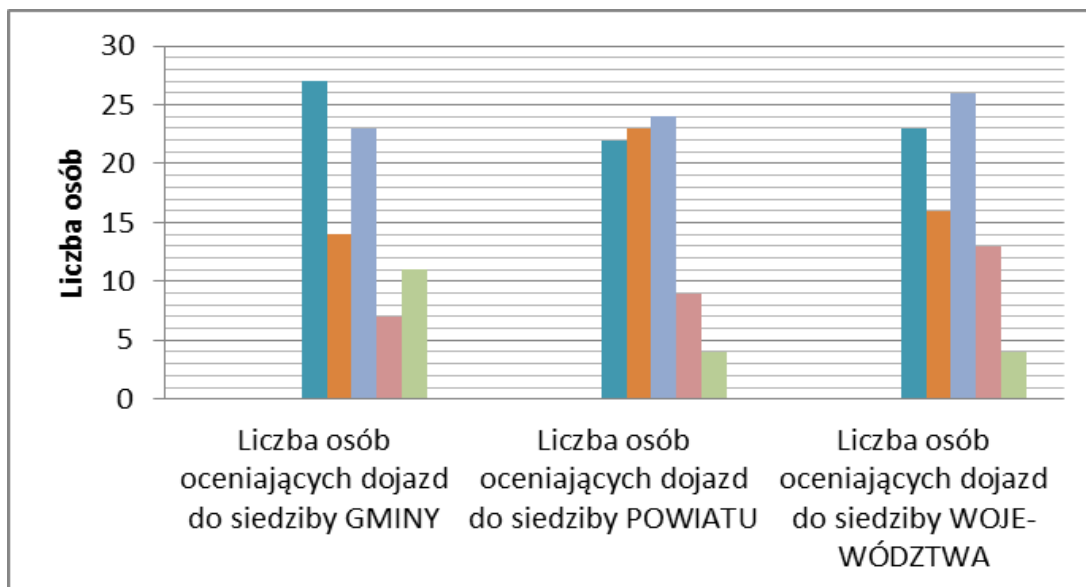
4. Analiza aktualnego stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy oraz dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa świętokrzyskiego

W 2012 r. w województwie świętokrzyskim przebadano grupę ponad 2 tys. osób pod kątem opinii na temat funkcjonalności komunikacji regularnej. Ocenie poddano dostępność do siedzib gmin, powiatów oraz siedziby województwa za pomocą komunikacji zbiorowej oraz jej przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych. Pierwsze trzy czynniki oceniano w skali od 1 do 5 (1 najgorzej), a na ostatnie pytanie odpowiadano 'tak' lub 'nie'. Wyniki dla poszczególnych powiatów przedstawiono w tabelach 4.1-4.14 oraz na rysunkach 4.1-4.28:

Tabela 4.1 Wyniki ankiety dla powiatu buskiego

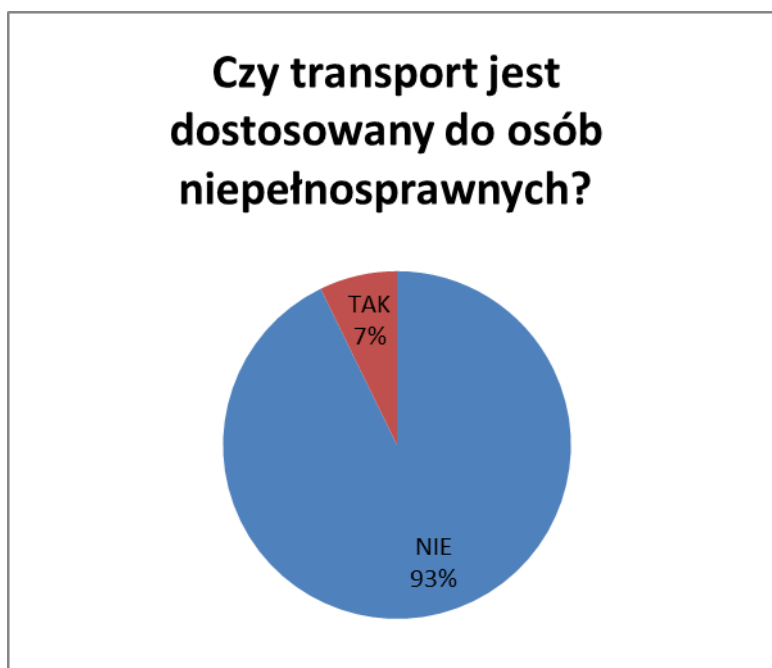
O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankieto- wanych	Liczba ankieto- wanych (%)
1	32,9%	26,8%	28,0%	NIE	77	92,8%
2	17,1%	28,0%	19,5%	TAK	6	7,2%
3	28,0%	29,3%	31,7%			
4	8,5%	11,0%	15,9%			
5	13,4%	4,9%	4,9%			

Rysunek 4.1 Wyniki ankiety dla powiatu buskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.2 Wyniki ankiety dla powiatu buskiego



źródło : Opracowanie własne

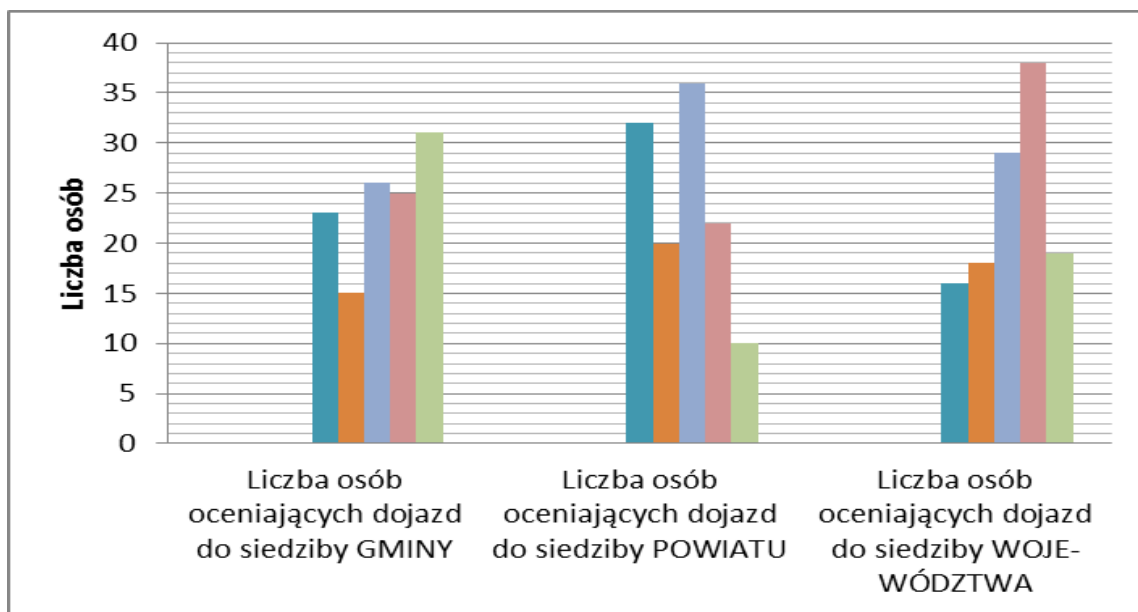
W powiecie buskim dostępność komunikacyjna do siedzib gmin, powiatów i województwa została oceniona nisko. Liczba respondentów, którzy ocenili dostępność powyższych jako słaby lub bardzo słaby waha się pomiędzy 47%, a 55%. Między 15,6% a 21,7% stwierdziło, iż dojazd jest dobry lub bardzo dobry. Zdecydowana większość oceniła transport zbiorowy jako niedostosowany do osób niepełnosprawnych. Dodatkowo niektórzy przedstawili kierowców jako nieuprzejmych.

Tabela 4.2 - Wyniki ankiety dla powiatu jędrzejowskiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankie- towa- nych	Liczba ankie- towa- nych (%)
1	19,2%	26,7%	13,3%	NIE	108	90,0%
2	12,5%	16,7%	15,0%	TAK	12	10,0%
3	21,7%	30,0%	24,2%			
4	20,8%	18,3%	31,7%			
5	25,8%	8,3%	15,8%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.3 Wyniki ankiety dla powiatu jędrzejowskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.4 Wyniki ankiety dla powiatu jędrzejowskiego



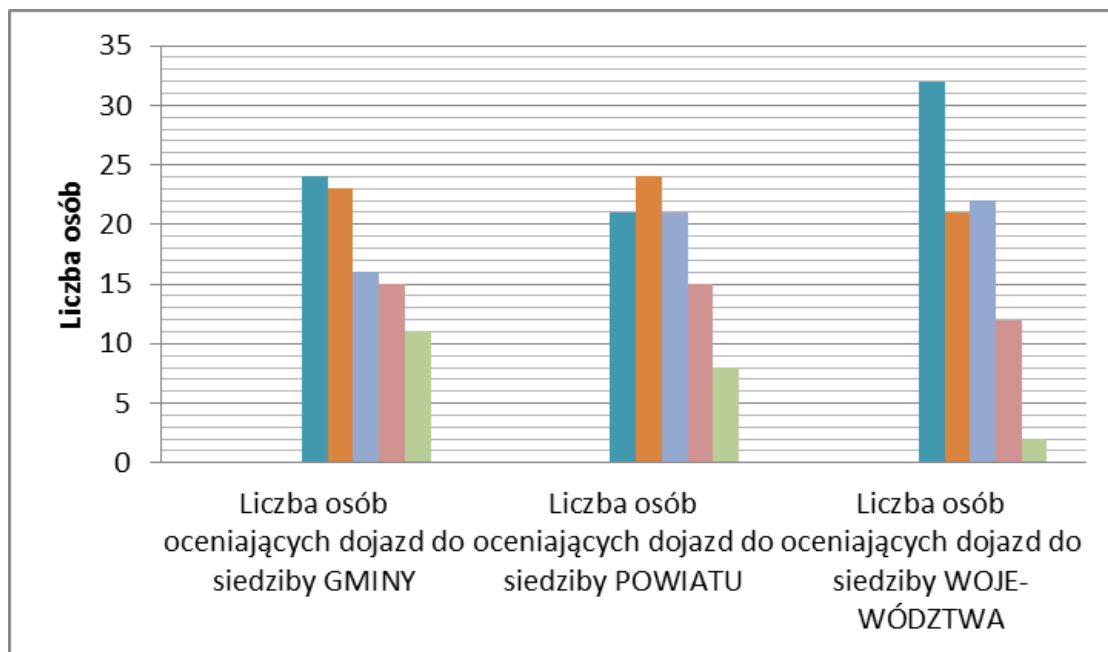
źródło : Opracowanie własne

Sytuacja w powiecie jędrzejowskim wygląda dużo lepiej niż w powiecie buskim. Mniej niż 50% ankietowanych oceniło dojazd do siedzib gmin i województwa dobrze lub bardzo dobrze. Dużo gorzej została oceniona dostępność do miasta powiatowego. Może to świadczyć o słabym skomunikowaniu tej jednostki terytorialnej. Kwestia dostosowania transportu do osób niepełnosprawnych jest jednoznaczna: 90% osób uważa go za niedostosowany. Ponownie respondenci skarżyli się na nieuprzejmość kierowców oraz zły stan techniczny taboru.

Tabela 4.3 Wyniki ankiety dla powiatu kazimierskiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJEWÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełnosprawnych?	Liczba ankietowanych	Liczba ankietowanych (%)
1	27,0%	23,6%	36,0%	NIE	84	94,4%
2	25,8%	27,0%	23,6%	TAK	5	5,6%
3	18,0%	23,6%	24,7%			
4	16,9%	16,9%	13,5%			
5	12,4%	9,0%	2,2%			

Rysunek 4.5 Wyniki ankiety dla powiatu kazimierskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.6 Wyniki ankiety dla powiatu kazimierskiego



źródło : Opracowanie własne

Analiza dostępności w przypadku tego powiatu wygląda podobnie jak w przypadku powiatu buskiego. Jeżeli dostępność do siedzib gmin została oceniona jako słaba, to w przypadku dojazdu do siedzib wyższych jednostek terytorialnych wypada wręcz mizernie. Tylko 2% ankietowanych oceniła dojazd do siedziby województwa jako bardzo dobrą. Najprawdopodobniej wynika to z faktu, iż jest to powiat najbardziej oddalony od stolicy

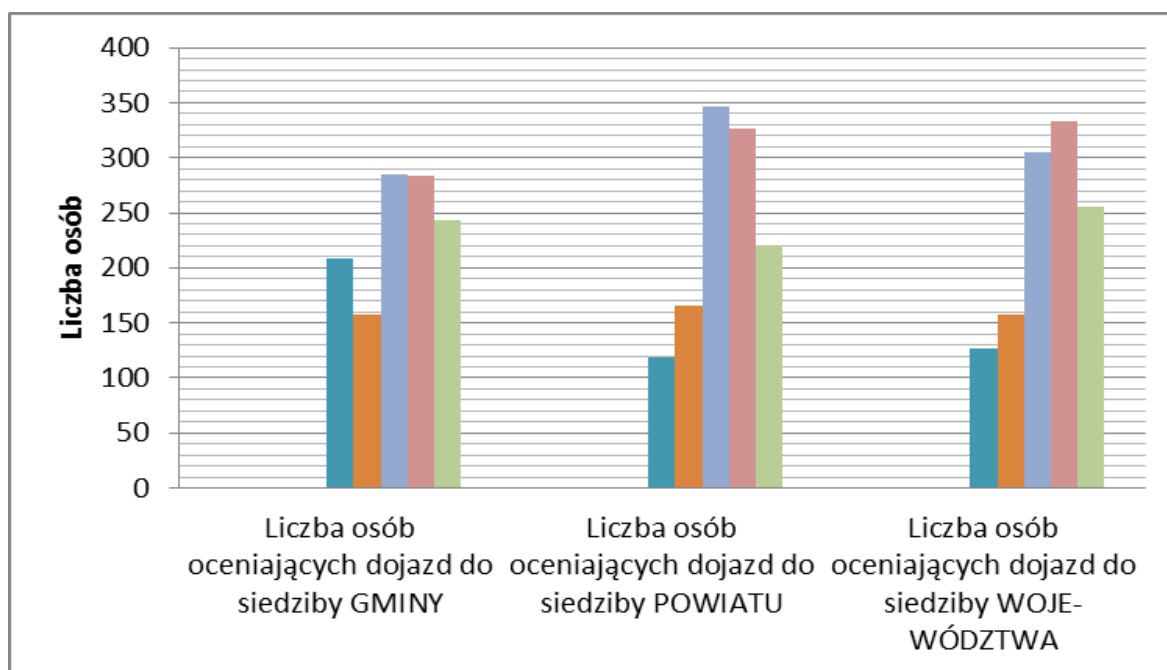
województwa (jako jeden z dwóch nie graniczy z powiatem kieleckim). Można również stwierdzić, że opinia o dostosowaniu usług do potrzeb niepełnosprawnych jest negatywna.

Tabela 4.4 Wyniki ankiety dla powiatu kieleckiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankie- towa- nych	Liczba ankie- towa- nych (%)
1	17,7%	10,1%	10,8%	NIE	781	66,3%
2	13,4%	14,0%	13,3%	TAK	397	33,7%
3	24,2%	29,4%	25,9%			
4	24,0%	27,7%	28,3%			
5	20,6%	18,8%	21,7%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.7 Wyniki ankiety dla powiatu kieleckiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.8 Wyniki ankiety dla powiatu kieleckiego



źródło : Opracowanie własne

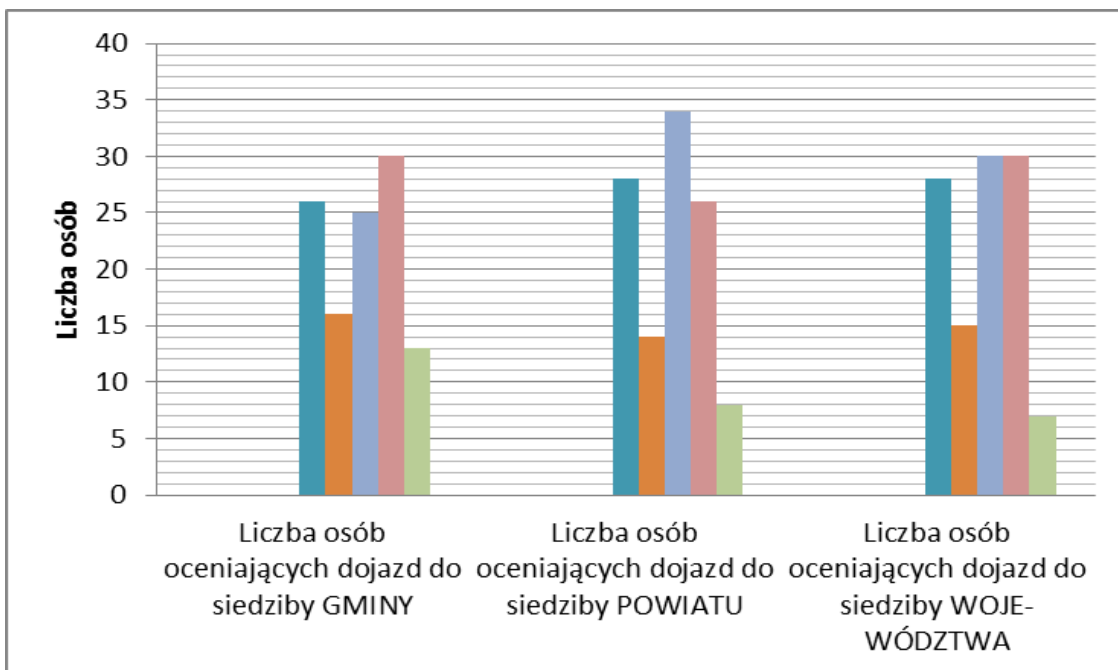
Najlepsze oceny dojazdu do siedzib miast administracyjnych zebrał powiat kielecki. Około 50% osób oceniło dostępność komunikacyjną jako dobrą lub bardzo dobrą. Również ocena dostosowania przewozów do niepełnosprawnych wypadła najlepiej z całego regionu – 33% oceniło ją jako dostosowaną. Kolejny raz wiele uwag dodatkowych dotyczyło złego stanu taboru oraz punktualności.

Tabela 4.5 Wyniki ankiety dla powiatu koneckiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankie- towa- nych	Liczba ankie- towa- nych (%)
1	23,6%	25,5%	25,5%	NIE	105	95,5%
2	14,5%	12,7%	13,6%	TAK	5	4,5%
3	22,7%	30,9%	27,3%			
4	27,3%	23,6%	27,3%			
5	11,8%	7,3%	6,4%			

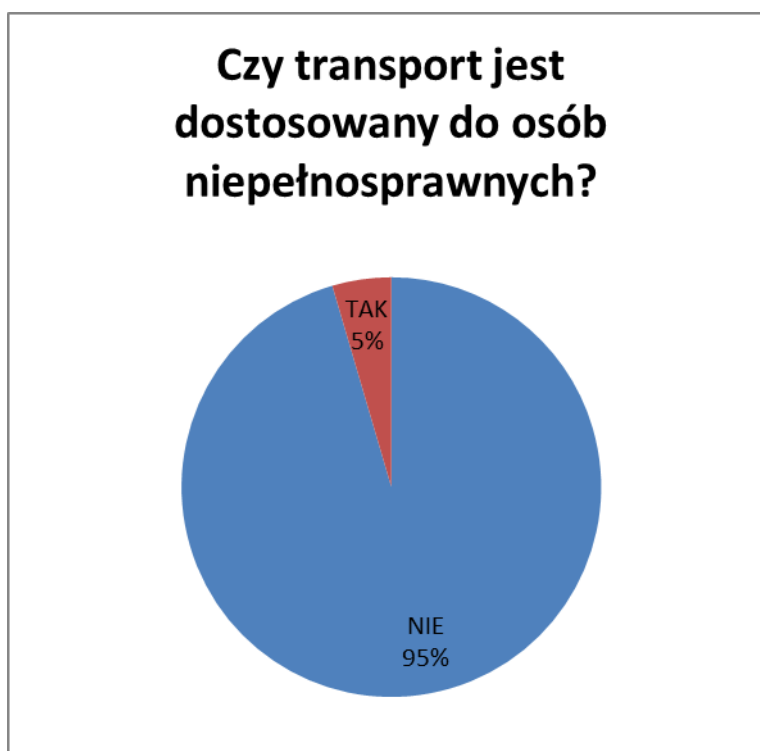
źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.9 Wyniki ankiety dla powiatu koneckiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.10 Wyniki ankiety dla powiatu koneckiego



źródło : Opracowanie własne

Powiat konecki leży na północny-zachód od powiatu centralnego (kieleckiego) i nie został oceniony najgorzej. Jako możliwość dojazdu dobrą lub bardzo dobrą do wszystkich rodzajów siedzib oznaczyło ponad 30% ankietowanych. Mimo to można przytoczyć wiele

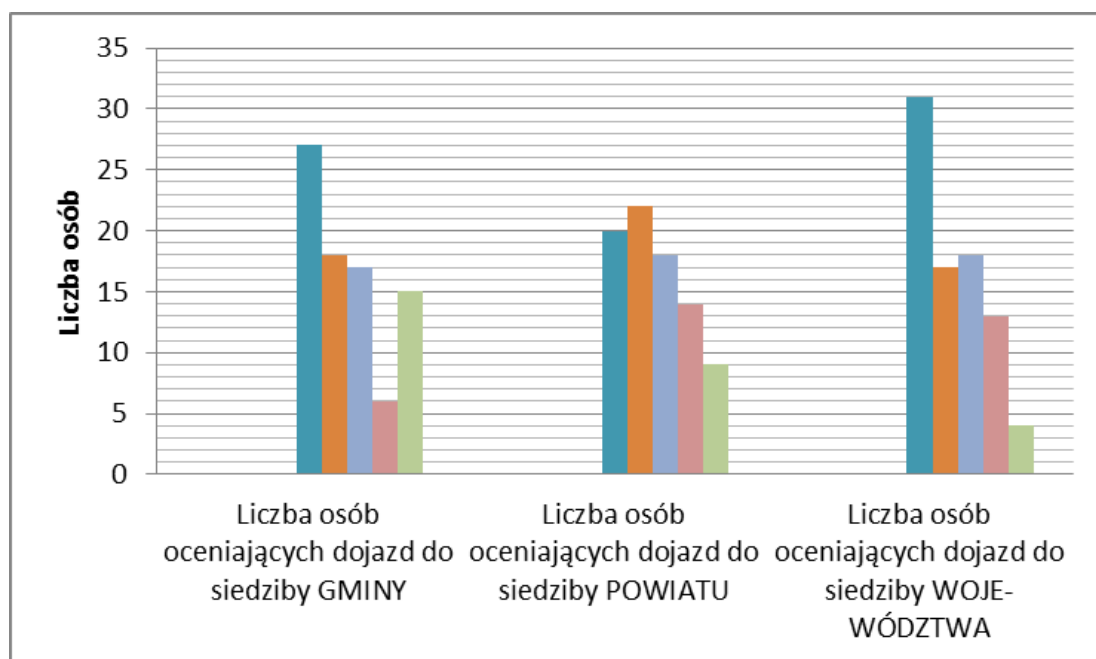
uwag związanych ze zbyt rzadkim kursowaniem pojazdów. Negatywnej odpowiedzi na ostatnie pytanie udzieliło ponad 95% osób.

Tabela 4.6 Wyniki ankiety dla powiatu opatowskiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankie- towa- nych	Liczba ankie- towa- nych (%)
1	32,5%	24,1%	37,3%	NIE	78	94,0%
2	21,7%	26,5%	20,5%	TAK	5	6,0%
3	20,5%	21,7%	21,7%			
4	7,2%	16,9%	15,7%			
5	18,1%	10,8%	4,8%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.11 Wyniki ankiety dla powiatu opatowskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.12 Wyniki ankiety dla powiatu opatowskiego



źródło : Opracowanie własne

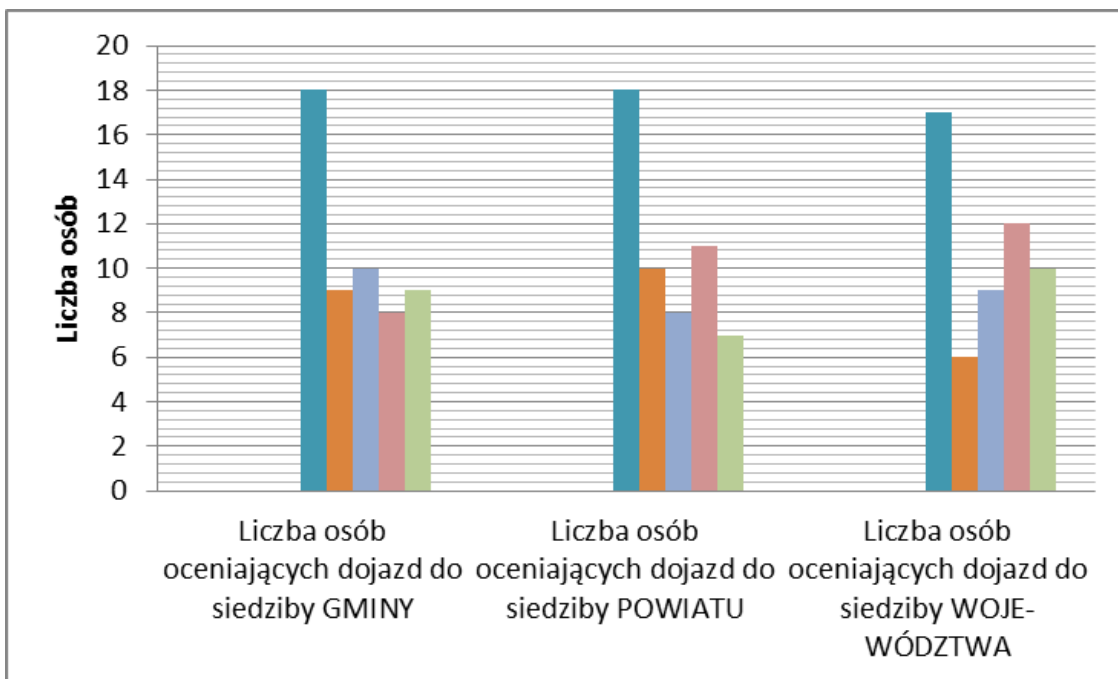
Na podstawie przeprowadzonego badania w powiecie opatowskim, sieć komunikacyjną można określić jako słabą. Zanotowano ponad 50% oceniających dojazd do siedzib gmin, powiatu oraz województwa jako słaby i bardzo słaby. Stwierdzono niedostosowanie przewozów do osób niepełnosprawnych (94% respondentów).

Tabela 4.7 Wyniki ankiety dla powiatu ostrowieckiego

O C E N I A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJEWÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełnosprawnych?	Liczba ankietowanych	Liczba ankietowanych (%)
1	33,3%	33,3%	31,5%	NIE	49	90,7%
2	16,7%	18,5%	11,1%	TAK	5	9,3%
3	18,5%	14,8%	16,7%			
4	14,8%	20,4%	22,2%			
5	16,7%	13,0%	18,5%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.13 Wyniki ankiety dla powiatu ostrowieckiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.14 Wyniki ankiety dla powiatu ostrowieckiego



źródło : Opracowanie własne

Niewiele lepiej oceniono dostępność komunikacyjną w sąsiadującym powiecie ostrowieckim. Tutaj liczby w ocenie „dobra” lub „bardzo dobra” przekraczają 30% we wszystkich 3 kategoriach. Odpowiedzi negatywnej na ostatnie pytanie udzieliło ponad 90%

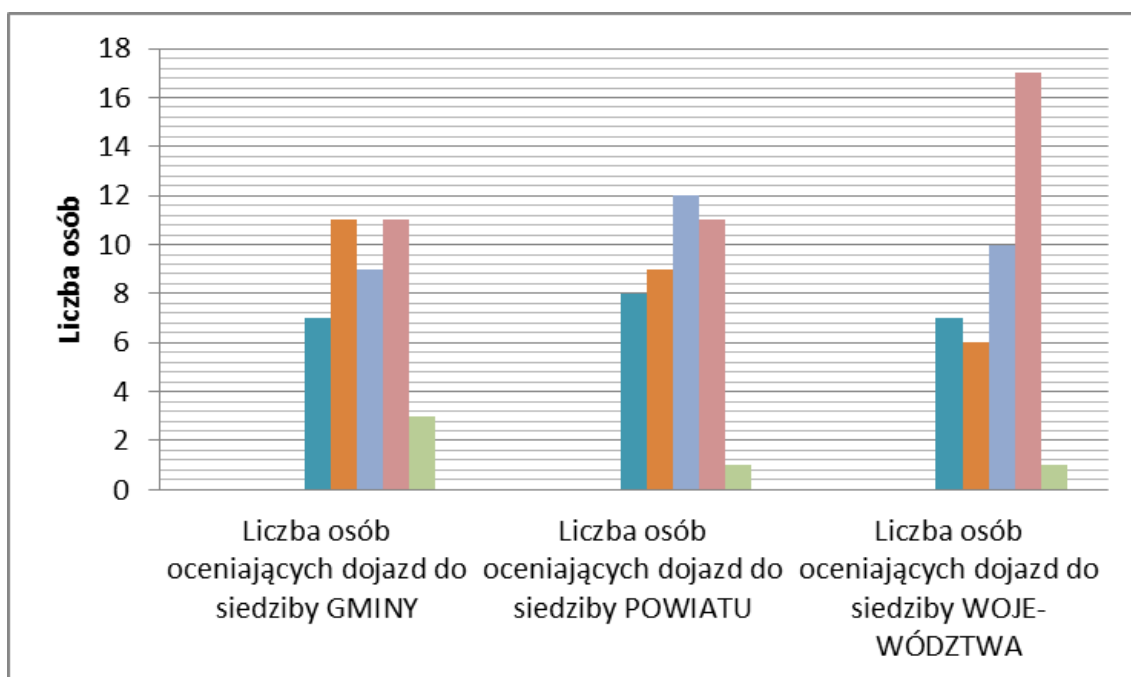
osób. Ponadto odnotowano wiele uwag dotyczących zbyt wysokich cen przewozów w tym rejonie.

Tabela 4.8 Wyniki ankiety dla powiatu pińczowskiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankie- towa- nych	Liczba ankie- towa- nych (%)
1	17,1%	19,5%	17,1%	NIE	41	100,0%
2	26,8%	22,0%	14,6%	TAK	0	0,0%
3	22,0%	29,3%	24,4%			
4	26,8%	26,8%	41,5%			
5	7,3%	2,4%	2,4%			

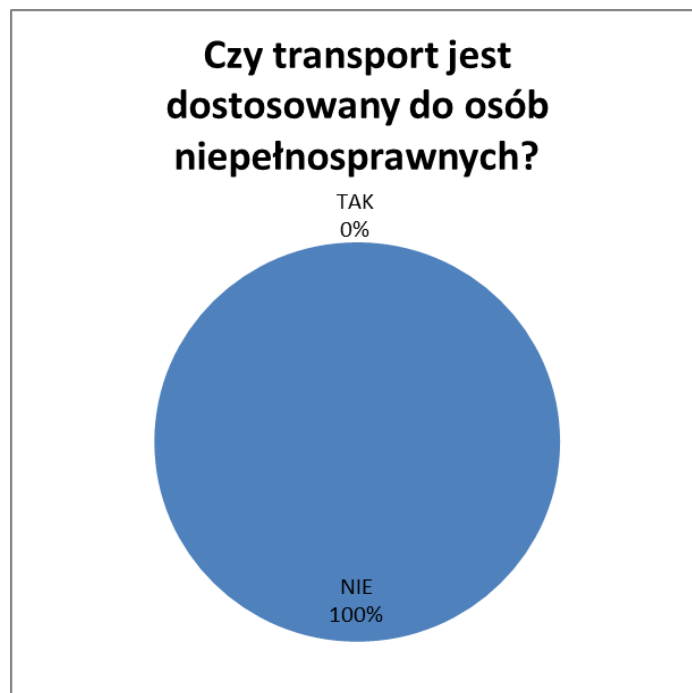
źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.15 Wyniki ankiety dla powiatu pińczowskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.16 Wyniki ankiety dla powiatu pińczowskiego



źródło : Opracowanie własne

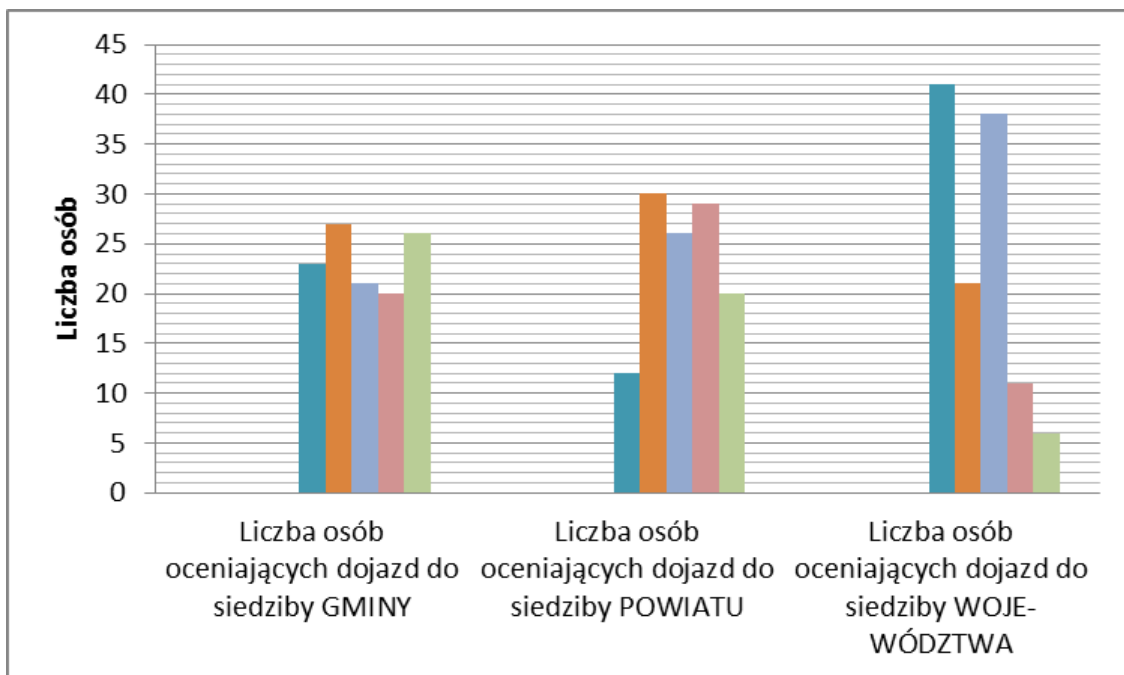
Powiat pińczowski, leżący na południe od kieleckiego, został oceniony dość specyficznie. Niewiele osób oceniło dojazd do wszystkich siedzib jako bardzo dobry (nie więcej, niż 10%). Z kolei około 50% osób określiło go jako średni lub dobry. Ponadto wszyscy ankietowani stwierdzili nieprzystosowanie transportu do przewozu osób niepełnosprawnych.

Tabela 4.9 Wyniki ankiety dla powiatu sandomierskiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankie- towa- nych	Liczba ankie- towa- nych (%)
1	19,7%	10,3%	35,0%	NIE	98	83,8%
2	23,1%	25,6%	17,9%	TAK	19	16,2%
3	17,9%	22,2%	32,5%			
4	17,1%	24,8%	9,4%			
5	22,2%	17,1%	5,1%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.17 Wyniki ankiety dla powiatu sandomierskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.18 Wyniki ankiety dla powiatu sandomierskiego



źródło : Opracowanie własne

Powiat sandomierski jest drugim, który nie graniczy z centralnym powiatem kieleckim i został lepiej oceniony niż wcześniej wspomniany powiat kazimierski. Liczba osób oceniających dostępność jako słabą lub bardzo słabą do siedzib jednostek terytorialnych waha się pomiędzy 35%, a 45%. Zanotowano bardzo negatywne opinie o dojazdach do siedzib wojewódzkich (mniej niż 15% oceniła je jako dobry lub bardzo dobry). Pasażerowie

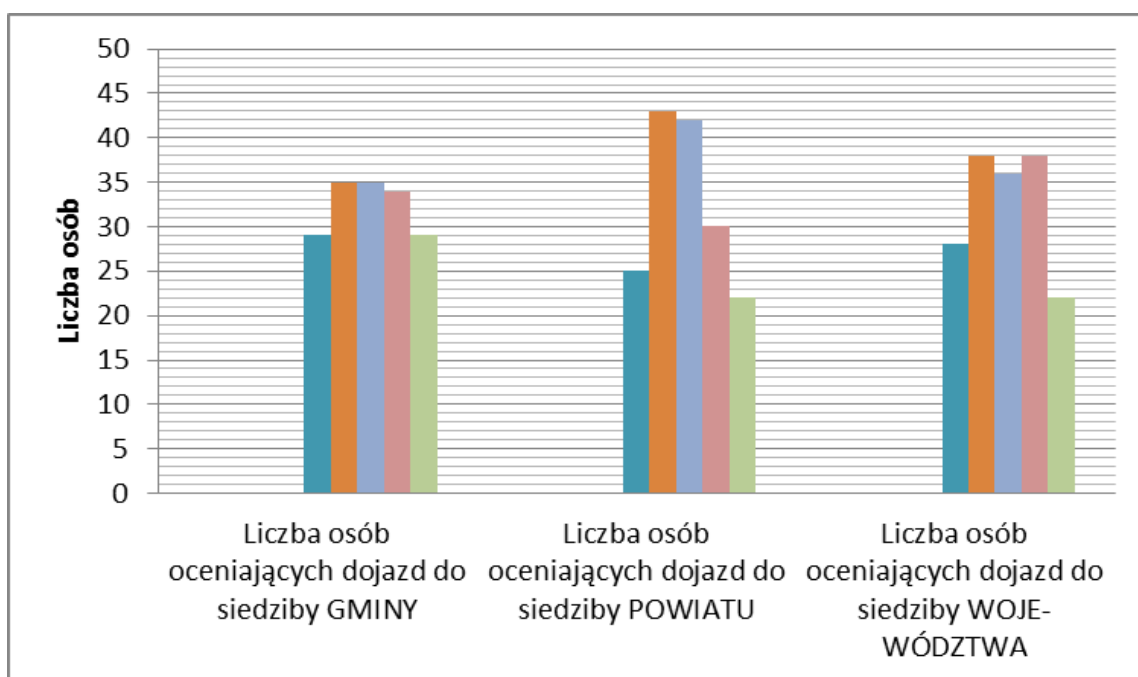
narzekają na zbyt duże zatłoczenie pojazdów oraz negatywnie ocenili dostosowanie przewozów do osób o ograniczonej sprawności (choć jest to drugi najlepszy wynik spośród wszystkich analizowanych rejonów).

Tabela 4.10 Wyniki ankiety dla powiatu skarżyskiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankie- towa- nych	Liczba ankie- towa- nych (%)
1	17,9%	15,4%	17,3%	NIE	139	85,8%
2	21,6%	26,5%	23,5%	TAK	23	14,2%
3	21,6%	25,9%	22,2%			
4	21,0%	18,5%	23,5%			
5	17,9%	13,6%	13,6%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.19 Wyniki ankiety dla powiatu skarżyskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.20 Wyniki ankiety dla powiatu skarżyskiego



źródło : Opracowanie własne

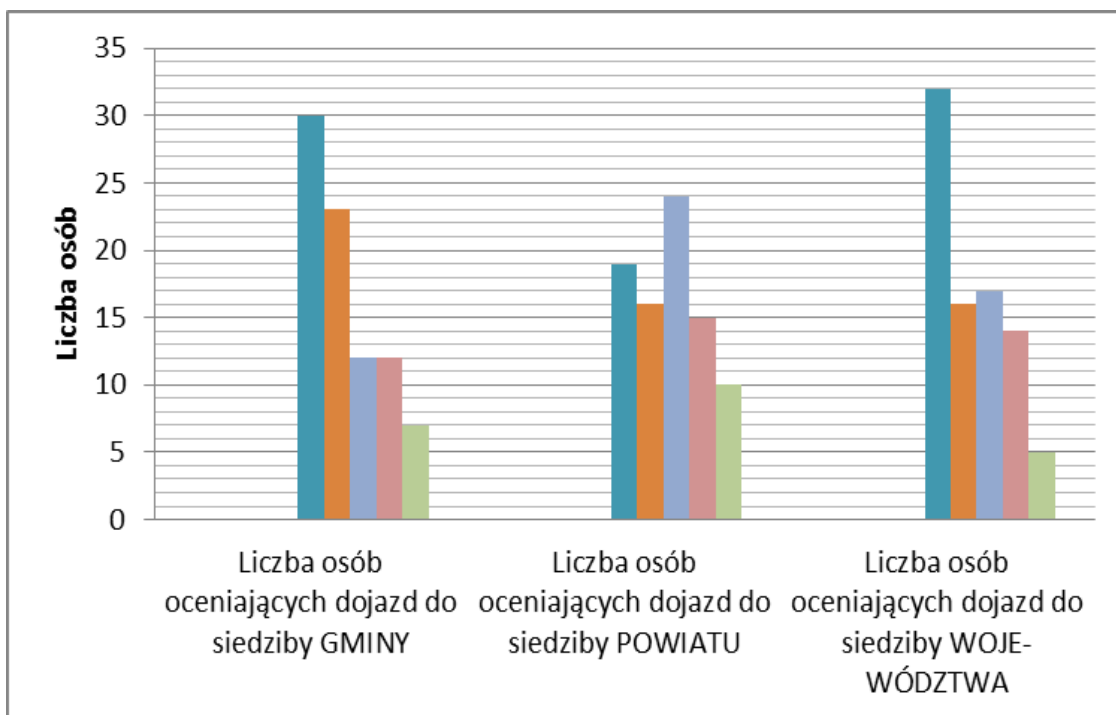
Dostępność komunikacyjna w powiecie skarżyskim została oceniona lepiej niż w przynajmniej połowie pozostałych rejonów. Liczba osób, które oceniły dostępność do jako dobrą lub bardzo dobrą waha się pomiędzy 30%, a 40% - w zależności od instancji. Również liczba ankietowanych oceniających ją jako najgorszą nie przekracza 20%. Dostosowanie transportu do osób niepełnosprawnych wynosi 14% i jest czwartym z kolei wynikiem wśród powiatów.

Tabela 4.11 Wyniki ankiety dla powiatu starachowickiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJEWÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełnosprawnych?	Liczba ankietowanych	Liczba ankietowanych (%)
1	35,7%	22,6%	38,1%	NIE	72	85,7%
2	27,4%	19,0%	19,0%	TAK	12	14,3%
3	14,3%	28,6%	20,2%			
4	14,3%	17,9 %	16,7%			
5	8,3%	11,9%	6,0%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.21 Wyniki ankiety dla powiatu starachowickiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.22 Wyniki ankiety dla powiatu starachowickiego



źródło : Opracowanie własne

W powiecie starachowickim najlepiej oceniono dostępność do siedziby powiatu. Jeżeli chodzi o dojazdy do siedzib pozostałych dwóch kategorii, to zostały one ocenione bardzo

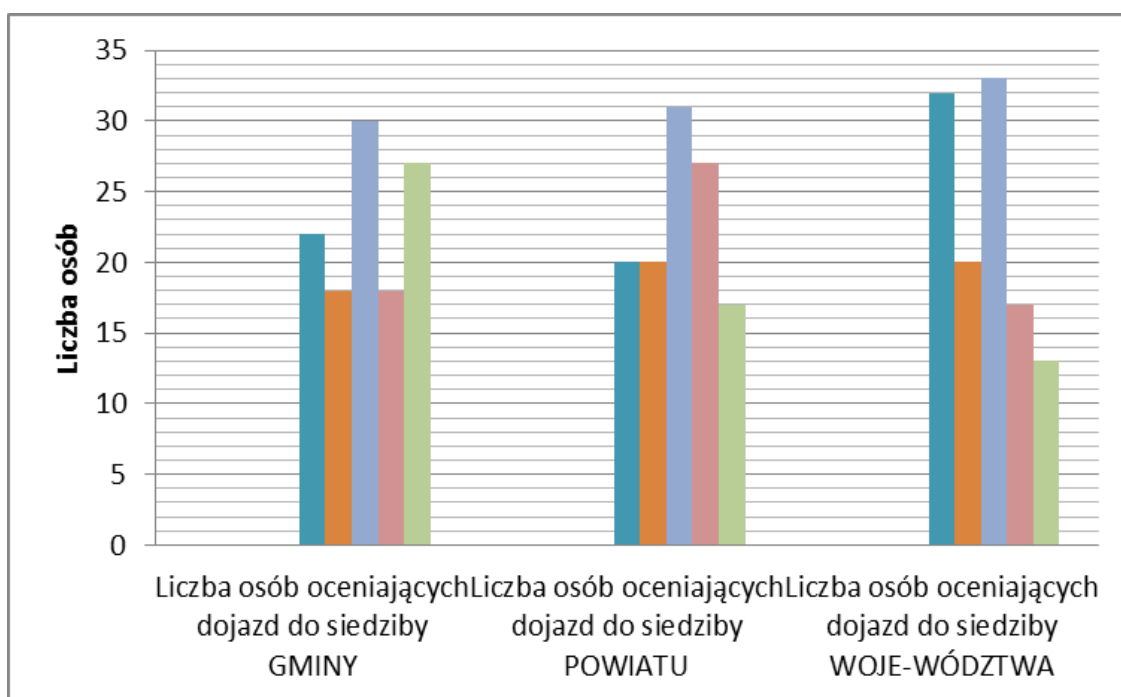
negatywnie – około 60% ankietowanych stwierdziło, że są słabe lub bardzo słabe. Jest to jeden z czterech powiatów w którym ponad 10% respondentów zaopiniowało pozytywnie dostosowanie transportu do osób niepełnosprawnych.

Tabela 4.12 Wyniki ankiety dla powiatu staszowskiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJEWÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełnosprawnych?	Liczba ankietowanych	Liczba ankietowanych (%)
1	19,1%	17,4%	27,8%	NIE	109	94,8%
2	15,7%	17,4%	17,4%	TAK	6	5,2%
3	26,1%	27,0%	28,7%			
4	15,7%	23,5%	14,8%			
5	23,5%	14,8%	11,3%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.23 Wyniki ankiety dla powiatu staszowskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.24 Wyniki ankiety dla powiatu staszowskiego



źródło : Opracowanie własne

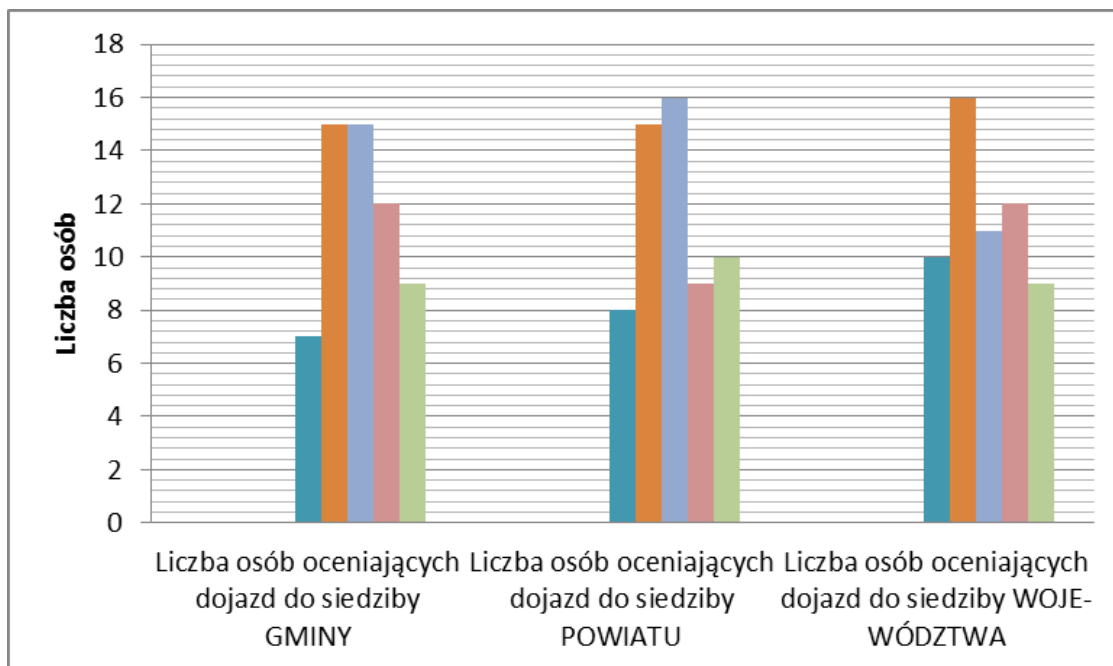
Powiat staszowski jest jednym z najlepiej ocenionych pod względem sieci komunikacyjnej – prawie 40% ankietowanych określiło dostępność miast powiatowych i gminnych jako dobrą lub bardzo dobrą. Dostępność do miejscowości wojewódzkich jak i dostosowanie do osób o obniżonej sprawności zostało ocenione podobnie nisko, jak w większości rejonów.

Tabela 4.13 Wyniki ankiety dla powiatu włoszczowskiego

O C E N A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJE- WÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełno- sprawnych?	Liczba ankie- towa- nych	Liczba ankie- towa- nych (%)
1	12,1%	13,8%	17,2%	NIE	54	93,1%
2	25,9%	25,9%	27,6%	TAK	4	6,9%
3	25,9%	27,6%	19,0%			
4	20,7%	15,5%	20,7%			
5	15,5%	17,2%	15,5%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.25 Wyniki ankiety dla powiatu włoszczowskiego



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.26 Wyniki ankiety dla powiatu włoszczowskiego



źródło : Opracowanie własne

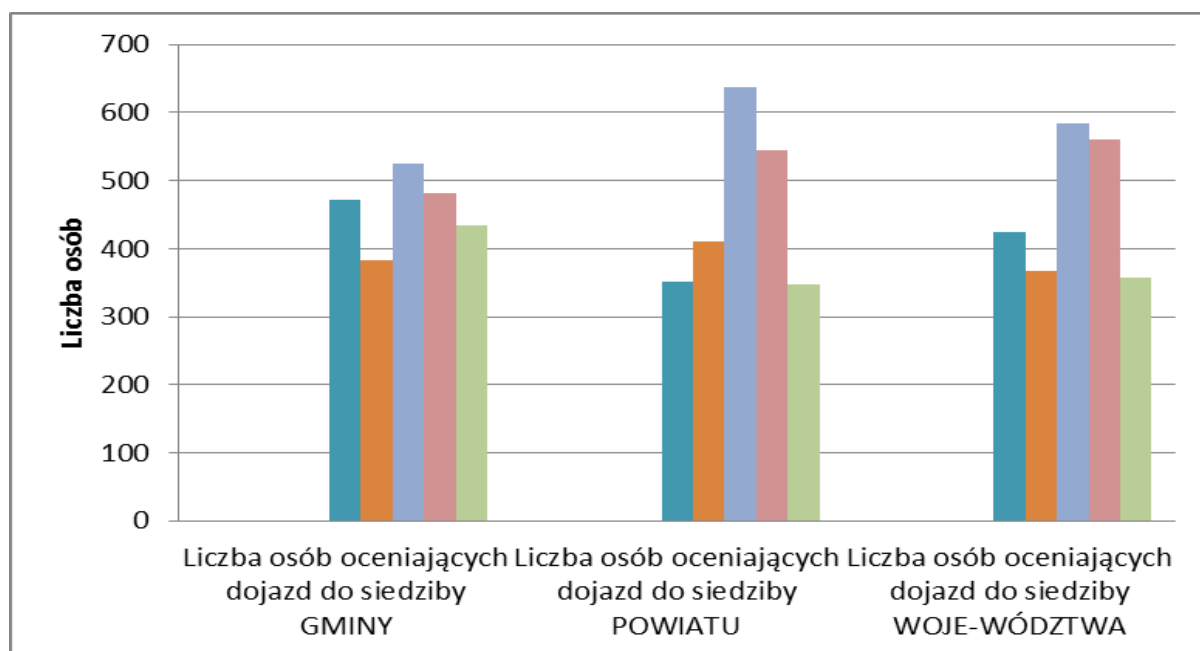
Ostatnim rejonem, który poddano analizie jest powiat włoszczowski. Po przeprowadzonych analizach poprzednich 12 jednostek terytorialnych można stwierdzić, że powiat ten niczym się nie wyróżnia. Dostępność do siedzib wszystkich kategorii została oceniona bardzo podobnie. Odpowiedzi: „słaba” lub „bardzo słaba” udzieliło około 40% osób. Niewiele mniej osób określiła dostępność jako dobrą lub bardzo dobrą.

Tabela 4.14 Wyniki ankiety dla województwa świętokrzyskiego

O C E N I A	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby GMINY (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby POWIATU (%)	Liczba osób oceniających dojazd do siedziby WOJEWÓDZTWA (%)	Czy transport jest dostosowany do osób niepełnosprawnych?	Liczba ankietowanych	Liczba ankietowanych (%)
1	20,5%	15,4%	18,5%	NIE	1 795	78,2%
2	16,7%	17,9%	16,0%	TAK	499	21,8%
3	22,9%	27,8%	25,5%			
4	21%	23,7%	24,4%			
5	18,9%	15,1%	15,6%			

źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.27 Wyniki ankiety dla całego województwa



źródło : Opracowanie własne

Rysunek 4.28 Wyniki ankiety dla całego województwa



źródło : Opracowanie własne

Podsumowując analizę dla wszystkich powiatów, można przedstawić ocenę komunikacji zbiorowej w całym województwie. Zdaniem użytkowników transportu zbiorowego nie jest ona pozytywna. W większości powiatów stwierdzono niepokojąco dużo negatywnych opinii, związanych z dostępnością komunikacyjną. Również zwracając uwagę na tabelę dla całego regionu stwierdzono, że poniżej 40% ankietowanych oceniło dostępność do siedzib gmin, powiatów i województwa jako dobrą lub bardzo dobrą. Daje to ogólny obraz niewystarczającej sieci połączeń lub nieodpowiedniej realizacji przewozów w obrębie całego województwa jak i w obrębie każdego powiatu z osobna. Tylko 1/5 pasażerów ocenia dostosowanie przewozów do osób niepełnosprawnych jako zadowalającą. Powtarzają się również skargi, związane z zachowaniem kierowców, punktualnością oraz niezadawalającym stanem technicznym floty pojazdów.

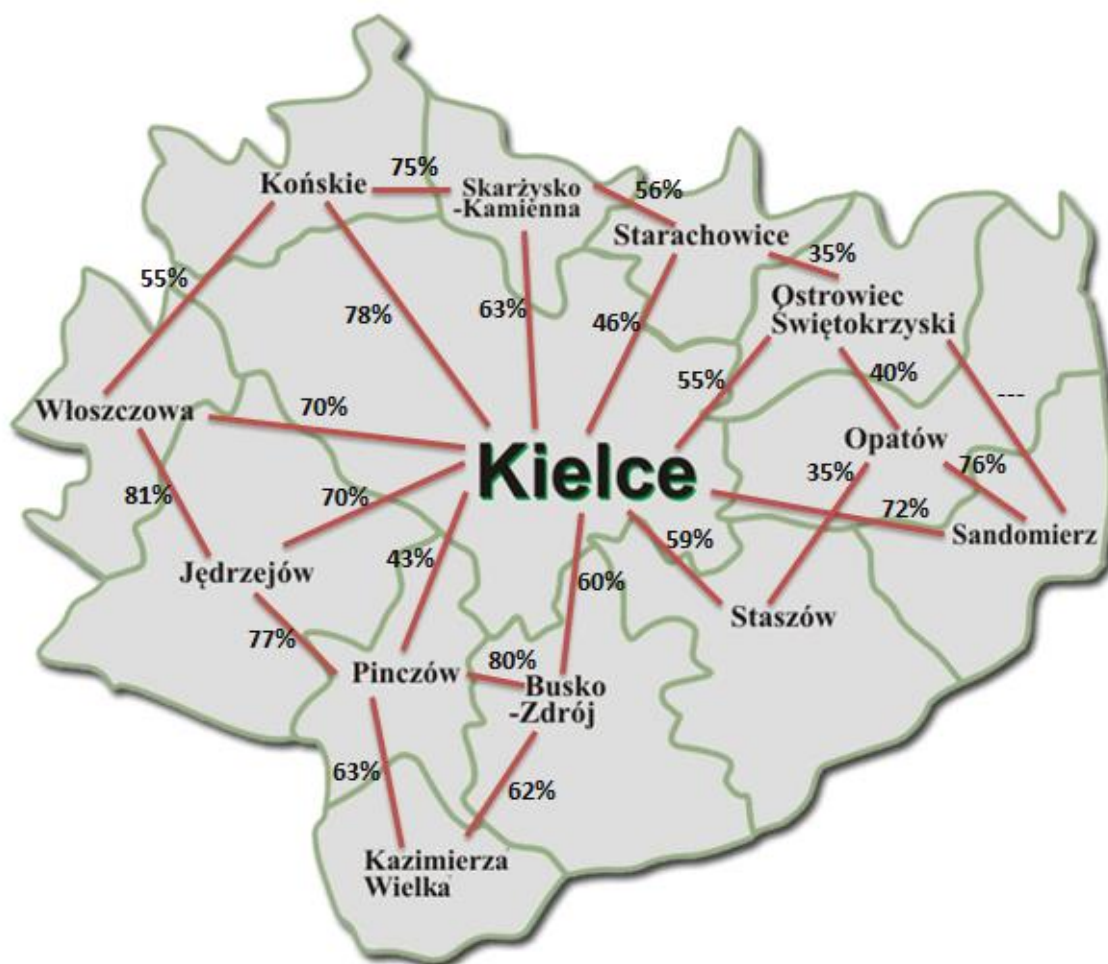
4.1 Liczba dostępnych miejsc w pojazdach komunikacji publicznej na poszczególnych liniach w okresach maksymalnego zapotrzebowania na przewozy

Autobusy

Jednym z głównych czynników, pozwalających ocenić wykorzystanie poszczególnych linii komunikacyjnych w regionie, jest liczba dostępnych miejsc w pojazdach. Współczynnik ten zdecydowano się określić za pomocą średniego zapełnienia użytkowanych autobusów w

najważniejszych relacjach wojewódzkich (relacje te są istotne dla Regionalnego Planu Transportowego). W rozdziale tym skupiono się na analizie średniego zapewnienia w okresie maksymalnego zapotrzebowania na przewozy, czyli w tzw. godzinach szczytu. W przypadku województwa świętokrzyskiego godziny szczytu przyjęto w okresach 6.00–9.00 rano oraz 15.00–18.00 po południu. Największe średnie zapewnienie odnotowano na odcinku pomiędzy Jędrzejowem a Włoszczową (81%). Z kolei najmniejsze (35%) widać na trasach: Ostrowiec Świętokrzyski–Starachowice oraz Opatów–Staszów. Pozostałe wartości wahają się pomiędzy 40% a 79%. Średnie zapewnienie na trasach pomiędzy wszystkimi stolicami powiatów przedstawiono zbiorczo na rysunku 4.1.

Rysunek 4.29 Średnie zapewnienie w godzinach szczytu w relacjach między miastami powiatowymi



Źródło: Opracowanie własne

*Bezpośrednia relacja Kielce–Sandomierz przebiega przez Opatów

W relacji Ostrowiec–Sandomierz brak danych dotyczących tego połączenia

Kolej

W przypadku pasażerskiego transportu kolejowego udało się tylko uzyskać dane sumaryczne, dotyczące całej sieci kolejowej w województwie. Łączna liczba pasażerów przewiezionych w ciągu roku w dni robocze wyniosła 1 509 000 osób na rok. Z kolei łączna liczba dostępnych miejsc w pojazdach wynosi 16 264. Zatem średnie zapelnienie na dobę w dni robocze na wszystkich liniach kolejowych wynosi pomiędzy 25% a 40%. Dodatkowe badania są niezbędne by tę liczbę uszczegółwić.

4.2 Wielkość potoków podróży na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych

Autobusy

W roku 2012 w województwie świętokrzyskim z przewozów autobusowych skorzystało prawie 18,3 mln pasażerów, z czego 2,6 mln podróżowało w relacji ze stolicą województwa – Kielcami. Ponadto, najwięcej osób zostało przewiezionych na trasach w relacji z Sandomierzem, Tarnobrzegiem oraz Skarżyskiem-Kamienną. Tabela 4.15 przedstawia ciążenie poszczególnych kierunków komunikacyjnych w województwie świętokrzyskim i łączących województwo świętokrzyskie z podkarpackim.

Tabela 4.15 Ciążenie poszczególnych kierunków komunikacyjnych

Miasto	Kierunek	Potok roczny
Kielce	wschód	1 110 108
Kielce	północny wschód	694 454
Kielce	północny zachód	1 016 871
Kielce	południe	1 698 253
Kielce	południowy zachód	817 954
Kielce	zachód	381 552
Sandomierz*	Ogółem	2 777 745
Tarnobrzeg**	Ogółem	1 605 111
Skarżysko-Kamienna*	Ogółem	1 296 493
Pozostałe	Ogółem	6 946 334
SUMA		18 344 875

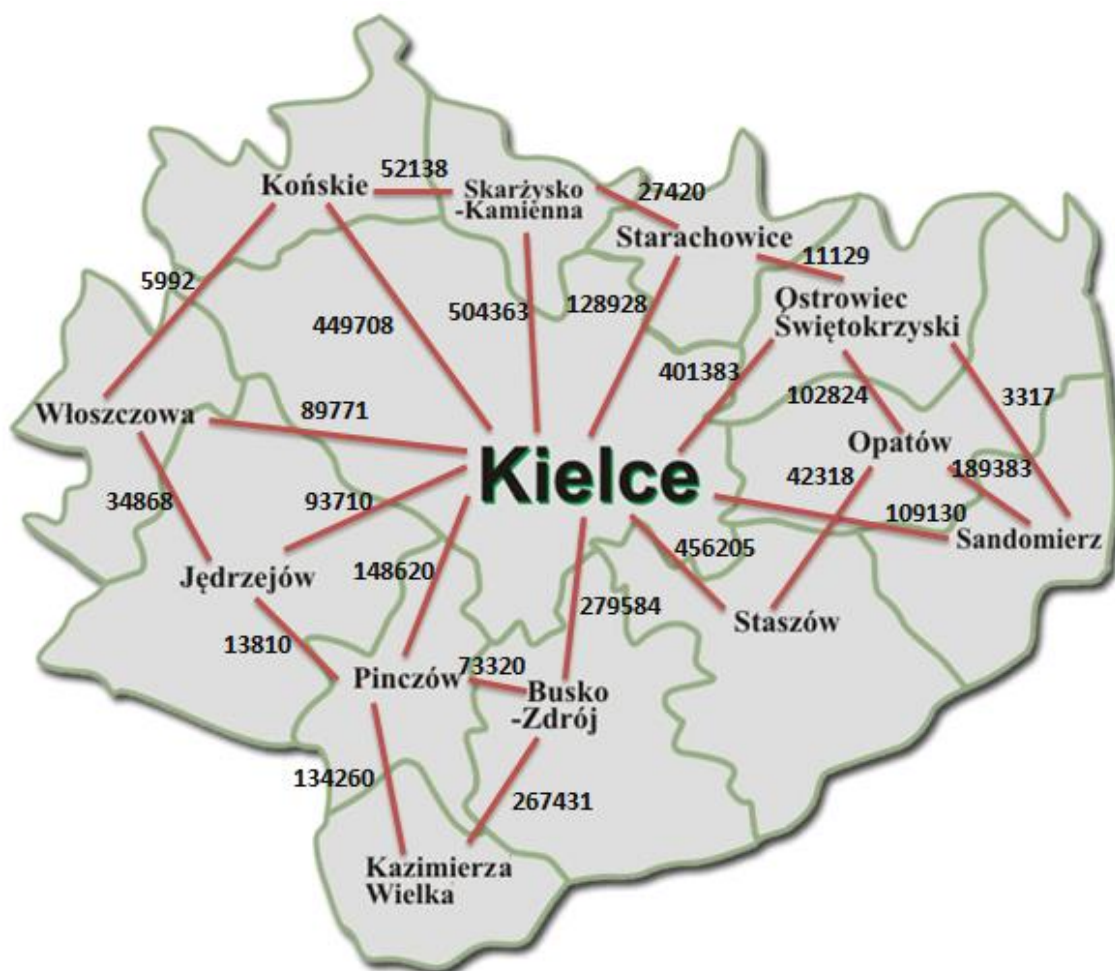
Źródło: Opracowanie własne.

*Najpierw sklasyfikowano połączenia od strony Kielc z wybranymi kierunkami (w tym z Sandomierzem, Tarnobrzegiem i Skarżyskiem), potok dla Sandomierza, Tarnobrzega i Skarżyska to połączenia ze wszystkimi kierunkami bez połączenia z Kielcami.

**Tarnobrzeg nie jest miastem leżącym w obrębie województwa świętokrzyskiego, jednak jest istotnym węzłem komunikacyjnym łączącym województwo świętokrzyskie z podkarpackim.

Ponadto przedstawiono liczbę osób podróżujących w relacjach bezpośrednich między miastami powiatowymi województwa; w roku podróżuje pomiędzy nimi około 3,6 miliona osób. Podobnie jak wcześniej, skupiono się na stolicach powiatów. Największe potoki odnotowano w połączeniach z Kielcami i Skarżyskiem-Kamienną (największa liczba osób przewiezionych w ciągu roku wśród przeanalizowanych odcinków – ponad 500 tys. osób/rok), Ostrowcem Świętokrzyskim (ponad 400 tys. osób/rok), Staszowem (456 tys. osób/rok) i Końskiem (niecałe 450 tys. osób/rok). Najmniejsze potoki zanotowano między Sandomierzem i Ostrowcem Świętokrzyskim oraz Włoszczową i Końskiem (mniej inż. 10 tys. osób/rok).

Rysunek 4.30 Liczba przewiezionych osób w ciągu roku w relacjach pomiędzy miastami powiatowymi

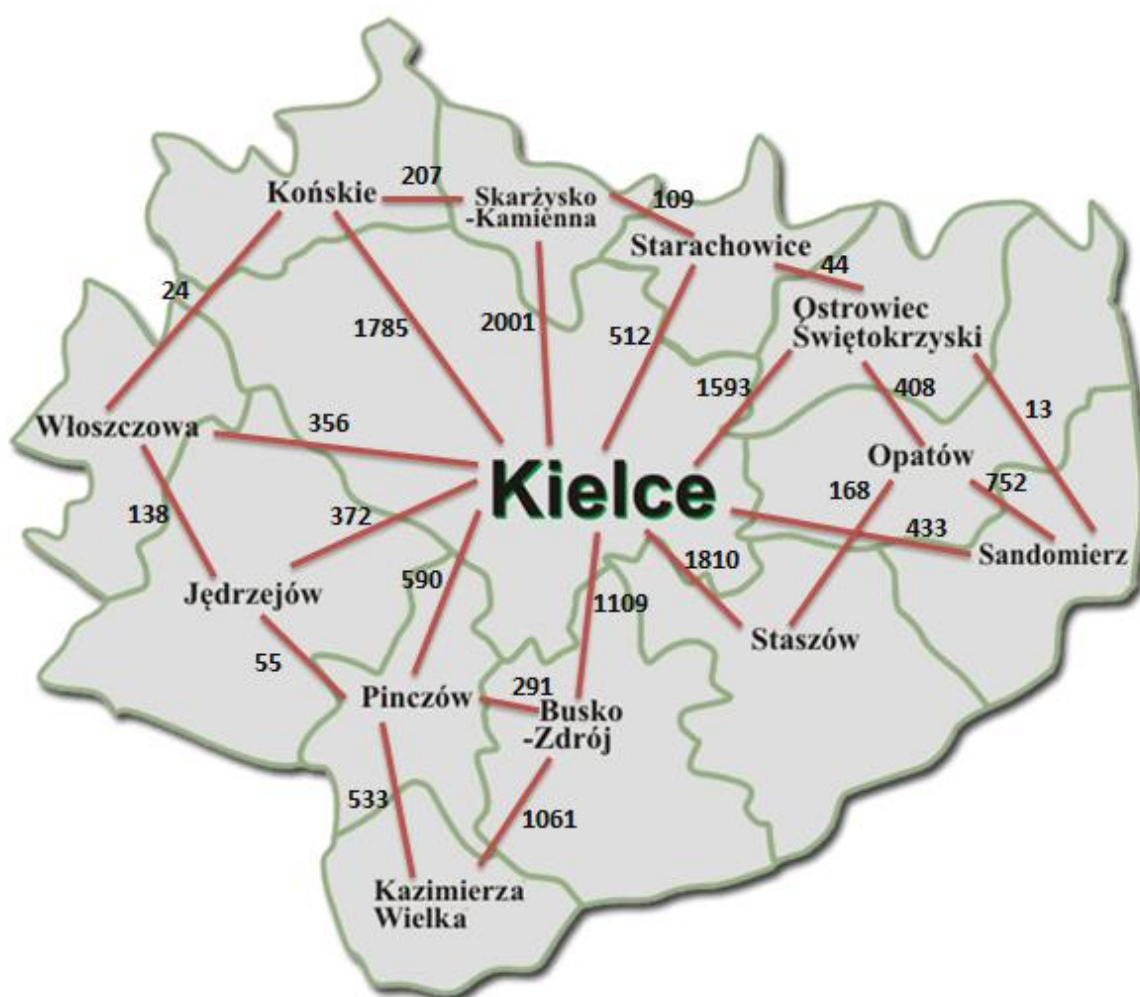


Źródło: Opracowanie własne

*Bezpośrednia relacja Kielce – Sandomierz przebiega przez Opatów

Na kolejnym rysunku (Rys. 4.3) przedstawiono średnią liczbę osób przetransportowanych na dobę. Warto jednak zauważyć, że średnia liczba osób przewiezionych w ciągu doby na niektórych odcinkach przekracza 1000, a w jednym przypadku sięga nawet 2000 – jest to trasa Kielce–Skarżysko. Na czterech trasach liczba osób podróżujących między miastami powiatowymi nie przekracza 100 na dobę (Ostrowiec Świętokrzyski–Sandomierz, Ostrowiec Świętokrzyski–Starachowice, Końskie–Włoszczowa oraz Jędrzejów–Pińczów).

Rysunek 4.31 Liczba przewiezionych osób na dobę w relacjach między miastami powiatowymi



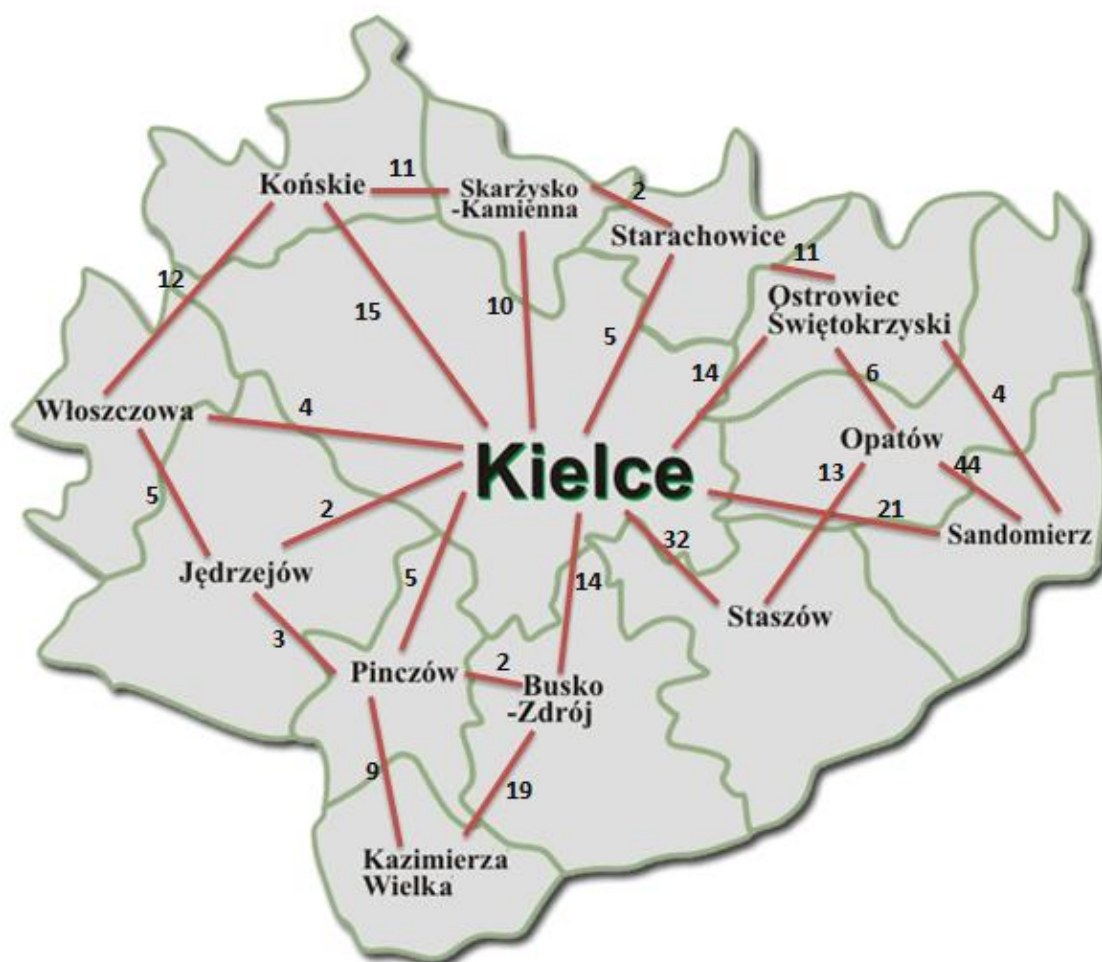
Źródło: Opracowanie własne

*Bezpośrednia relacja Kielce – Sandomierz przebiega przez Opatów

Rysunek 4.4 przedstawia średnią liczbę osób przewiezionych na dobę w półkursie. Mimo że wielkość ta jest całkowicie zależna od liczby osób przewiezionych w ciągu doby, to

współczynnik ten zależy również od taktu, czyli częstotliwości kursowania pojazdów na dobę w danej relacji. W tym celu zagregowano dane dotyczące taktu pomiędzy stolicami rejonów w tabeli 4.16. W relacjach Kielce–Skarżysko czy Kielce–Końskie liczba osób przewiezionych w półkursie nie wyróżnia się wśród pozostałych połączeń. Wynika to z większej częstotliwości kursowań na wspomnianych odcinkach – odpowiednio 207 oraz 118. Ponadto wiele wartości w analizie wypada poniżej 10 osób na półkurs, ponieważ na tych odcinkach przewieziono stosunkowo mało ludzi w porównaniu do wielkości taktu (np. na trasie Jędrzejów–Kielce liczba osób/półkurs wynosi 2 z powodu taktu na dobę równego 150).

Rysunek 4.32 Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę w relacjach między miastami powiatowymi



Źródło: Opracowanie własne

*Bezpośrednia relacja Kielce – Sandomierz przebiega przez Opatów

Kolej

Zebrano również dane dotyczące wielkości potoków dla trzech kolejowych linii komunikacyjnych. Wielkości dobowe równają się największym potokom dobowym w przewozach autobusowych (Rys. 4.3). Największy średni potok podróżnych występuje na linii Kielce–Skarżysko-Kamienna–Starachowice–Ostrowiec Świętokrzyski i wynosi 2694 osób, a celem ich podróży najczęściej są Kielce lub Skarżysko-Kamienna. Na pozostałych połączeniach Kielce–Sędziszów–Kozłów oraz Kielce–Włoszczowa–Koniecpol średnie potoki wynoszą odpowiednio 2294 i 1001 osób. Na kolejnych mapach (Rysunek 4.33, Rysunek 4.34) przedstawiono potoki roczne oraz dobowe na poszczególnych odcinkach.

Rysunek 4.33 Liczba przewiezionych osób w ciągu roku na odcinkach kolejowych



Źródło: Opracowanie własne

*Koniecpol oraz Kozłów nie są miastami powiatowymi. Leżą przy granicy z województwem świętokrzyskim.

Rysunek 4.34 Liczba przewiezionych osób na dobę na odcinkach kolejowych



Źródło: Opracowanie własne

*Konecpol oraz Kozłów nie są miastami powiatowymi. Leżą przy granicy z województwem świętokrzyskim.

Największy roczny potok występuje na odcinku Kielce–Kozłów (578 021 osób), a najmniejszy w relacji Skarżysko-Kam.–Ostrowiec Św. Ponadto zobrazowano na mapie (**Rysunek 4.35**) średnią liczbę osób przewiezionych w półkursie. Najwięcej osób w półkursie przewieziono na odcinku Kielce–Kozłów (328). Wynika to z dużej liczby przewożonych osób na dobę oraz z niskiego taktu dobowego (średnio tylko 7 połączeń w relacji Kielce–Kozłów w ciągu doby). Dla porównania, na odcinku Kielce–Skarżysko-Kam. średnio na dobę występuje 20 połączeń.

Rysunek 4.35 Liczba przewiezionych osób w półkursie na odcinkach kolejowych



Źródło: Opracowanie własne

*Koniecpol oraz Kozłów nie są miastami powiatowymi. Leżą przy granicy z województwem świętokrzyskim.

4.3 Rozmiar przewidywanych zmian w natężeniu przewozu osób w transporcie publicznym

Autobusy

Spośród 1018 ankiet wśród przewoźników tylko 47 wykazało prognozowany wzrost natężenia przewozu osób. W 355 przypadkach szacowano spadek natężenia, a w 100 brak zmian. Pozostali respondenci nie wyrażali zdania na ten temat. Najlepsze prognozy wykazał wywiad wśród przewoźników wykonujących kursy w relacji z Kielcami w kierunku Końskich. Wzrost przewidywało tam 25% respondentów, którzy szacują, iż wyniesie on średnio 11,3%. Jednak największy wzrost oczekiwany jest na trasach w kierunku północno-zachodnim od Kielc, przewidywany przez 16,7% respondentów z tego rejonu i wynosi on 18,8%.

Mniej optymistyczne prognozy wykazali przewoźnicy realizujący kursy w kierunku Chęcina oraz Łopuszna. 60% respondentów szacuje spadek natężenia przewozu osób średnio o 21,7%, a żaden nie szacuje wzrostu. Największy spadek liczby pasażerów oczekiwany jest wśród kursów w relacji z Tarnobrzegiem, bo aż o 32,5%, mimo bardzo niskiego odsetka ankiet przewidujących spadek, wynoszącego tylko 8%.

Na przyszłe natężenie ruchu pasażerskiego wpływ będą mieć przyszłe inwestycje, zwłaszcza drogowe. Lepsze drogi mogą usprawnić prędkość i jakość transportu publicznego przez co stanie się on bardziej konkurencyjny względem przejazdu samochodem. Do złagodzenia wspomnianych prognoz może przyczynić się na przykład budowa drogi S7 na trasie Chęciny–Jędrzejów o planowanym zakończeniu budowy pod koniec 2016 roku lub budowa obwodnicy Końskich, która ma się zakończyć pod koniec obecnego roku. W celu dokładniejszego określenia wielkości zmian natężenia ruchu pasażerskiego w przyszłości, konieczne są badania terenowe oraz studia wykonalności.

Kolej

Jeśli chodzi o nadchodzące zmiany w przewozach kolejowych, najistotniejsze są zmiany w infrastrukturze kolejowej czyli wszelkie budowy i modernizacje. Według wieloletniego planu inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą 2015, na terenie województwa świętokrzyskiego przewidywane są dwie modernizacje linii kolejowej o planowanym terminie zakończenia w 2015 r.:

- linia nr 25 na odcinku Skarżysko-Kamienna–Ocice,
- linia nr 8 na odcinku Radom–Kielce.

Zmiany te mogą przyspieszyć prędkość kursowania pociągów na wybranych odcinkach. Może to wpłynąć na wybór transportu kolejowego nad transportem autobusowym lub samochodowym.

4.4 Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Autobusy

Ankieta wśród przewoźników opisana w rozdziale 4 wykazała, iż zdecydowana większość pojazdów nie jest przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych. Jedynie na dziesięciu liniach zaopiniowano zastosowanie udogodnień dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Według ankiety przeprowadzanej wśród pasażerów, 22% z nich twierdzi, że autobusy komunikacji publicznej są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Jednak 80% ankietowanych, którzy wyrazili takie zdanie, pochodzi z Kielc. Trzeba zatem brać pod uwagę, że opinie te dotyczą nie tylko transportu dalekobieżnego, ale głównie komunikacji miejskiej.

Kolej

Na liniach kolejowych znajduje się kilka obiektów obsługujących podróżnych, które są częściowo przystosowane do osób niepełnosprawnych. Jest to dworzec w Kielcach o przystosowanej toalecie i z zamontowanym w 2012 roku systemem komunikacji niewerbalnej dla głuchoniemych oraz dworzec w Skarżysku-Kamiennej o przystosowanych kasach. Oba budynki są przystosowane do osób poruszających się na wózku inwalidzkim¹⁴.

Z kursującego po województwie świętokrzyskim taboru 6 pojazdów jest przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Do roku 2015 planowany jest zakup kolejnych 6 takich pojazdów.

¹⁴<http://intercity.pl/pl/dokumenty/Wykaz%20dworc%C3%B3w%20dostosowanych%20do%20obs%C5%82ugi%20os%C3%B3b%20niepe%C5%82nosprawnych%20i%20o%20ogr.%20spr.%20ruchowej.pdf> : data pobrania:

7.11.2013

4.4.1 Uwarunkowania wynikające z prawodawstwa krajowego

Kwestię infrastruktury transportowej porusza także wiele krajowych dokumentów. Ogólne wytyczne można znaleźć w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹⁵ oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie¹⁶. Dokumenty te podkreślają istotę spójności społecznej, gospodarczej oraz przestrzennej. Zaznaczają, że najważniejsze jest efektywne wykorzystanie zasobów lokalnych wraz z odpowiednią integracją poszczególnych regionów. Jako cele strategiczne przyjęto działania, mające wspomagać wzrost konkurencyjności, zwiększanie zatrudnienia oraz partnerską realizację wszelkich działań rozwojowych na szczeblu powiatowym, wojewódzkim oraz krajowym. Wśród wspomnianych działań oprócz integracji i spójności procesów rozwoju, zmniejszającej marginalizację obszarów problemowych, wyszczególniono także zwiększanie znaczenia głównych ośrodków miejskich na tle Europy, utrzymanie ładu przestrzennego z uwzględnieniem dbałości o środowisko naturalne oraz poprawę dostępności poprzez rozwój infrastruktury. Dużą wagę przywiązuje się do poprawy połączeń transportowych oraz komunikacji publicznej między ośrodkami subregionalnymi i wiejskimi (szczególnie tych o skrajnie niskiej spójności z resztą kraju), a większymi miastami, za pomocą takich narzędzi jak bilety aglomeracyjne lub skoordynowane rozkłady jazdy, co ma wpłynąć na poprawę dostępu do edukacji oraz ośrodków pracy mieszkańców obszarów peryferyjnych. Ulepszenia połączeń dotyczą także tych między głównymi ośrodkami miejskimi. Zaznacza się, jak istotna jest intensyfikacja powiązań z miastami za wschodnią granicą. Nie przypisuje się jednak temu wysokiego priorytetu, ponieważ granica z Białorusią, Ukrainą i Rosją uznawana jest za barierę rozwoju, której potencjał z powodów politycznych i różnic w funkcjonowaniu systemów prawno-administracyjnych nie jest wykorzystywany gospodarczo.

Powyższe dokumenty poruszają także problematykę niskiej jakości systemu transportowego, która ma znaczny wpływ na warunki życia mieszkańców oraz rozwój gospodarczy. Szczegółowe rozwinięcie problemu znajduje się w Polityce Transportowej Państwa na lata 2006–2025¹⁷ oraz Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)¹⁸. Priorytetowe cele to usprawnienie głównych kanałów transportowych, poprzez poprawę stanu dróg wszystkich kategorii, unowocześnienie kolei, wzmocnienie roli

¹⁵ Dokument przyjęty Uchwałą nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. 2012 nr 0, poz.252)

¹⁶ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 13 lipca 2010 r. (M. P. 2011 nr 36, poz. 423)

¹⁷ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r.

¹⁸ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r.

portów morskich i lotniczych oraz rozwój systemów intermodalnych. Ponadto zwraca się uwagę na poprawę bezpieczeństwa transportu, jakości transportu w miastach oraz ulepszenie połączeń z obszarami o specyficznych walorach (turystycznych, historycznych, przemysłowych). Podkreślono również, że uwaga zostanie skoncentrowana na działaniach, których efekt wpłynie będzie na możliwie jak największą liczbę użytkowników. W związku z tym, największy priorytet został położony na usprawnienie funkcjonowania najważniejszych korytarzy transportowych kraju, wsparcie przewoźników oferujących transeuropejskie przewozy towarowe i pasażerskie oraz zwiększenie konkurencyjności i jakości komunikacji miejskiej obszarów metropolitalnych. Rozpatrując kwestię transportu publicznego, zaznaczono konieczność wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w jego organizacji.

Najbardziej sprecyzowane działania zostały przedstawione w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do 2020 roku¹⁹. Poruszana jest w nim kwestia sąsiedztwa województwa z czterema największymi aglomeracjami miejskimi w Polsce: warszawską, łódzką, krakowską i śląską. Zaletą takiego stanu rzeczy jest duża i łatwa dostępność do tych aglomeracji oraz oferowanych przez nich rynków pracy, uczelni oraz usług wyższego rzędu. Wadą jednak jest znaczna przewaga konkurencyjności wspomnianych regionów nad województwem świętokrzyskim. Proponuje się więc przyciągać inwestorów i osadników niższymi kosztami prowadzenia działalności gospodarczej lub zamieszkania niż w pobliskich metropoliach, przy zachowaniu ułatwionych dojazdów do tych miejscowości. Równocześnie przedstawia się obawy, iż większe aglomeracje zaczną traktować województwo świętokrzyskie jako obszar zaplecza realizacji własnych interesów.

Z powyższym faktem wiąże się także rozplanowanie sieci dróg transeuropejskich, które przebiegają przez okoliczne aglomeracje, pozostawiając województwo świętokrzyskie poza siecią. Mimo iż Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015²⁰ zakłada wsparcie ze strony państwa w zakresie dostępności komunikacyjnej regionu, jest ona nadal na niskim poziomie, co dodatkowo wpływa zarówno na jego peryferyzację, jak i opóźnianie budowy tras ekspresowych, dróg szybkiego ruchu oraz linii kolejowych. ~~W związku z lokalizacją poza siecią TEN-T, województwo nie otrzyma wsparcia w ramach priorytetu „Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej” ani wsparcia na rozbudowę infrastruktury portów lotniczych.~~

We wspomnianej strategii przedstawiono drogi kluczowe dla rozwoju, z których trzon stanowią trasy ekspresowe, krzyżujące się w Kielcach, będące równocześnie połączeniami z

¹⁹ Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Świętokrzyskiego 26 września 2005 r.

²⁰ Projekt wstępnie zaakceptowany przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2006 r.

granica słowacką oraz ukraińską (S 7 Warszawa–Kielce–Kraków oraz S 74 Łódź–Kielce–Tarnobrzeg–Rzeszów–granica państwa–Lwów, która wraz z Linią Hutniczą Szerokotorową może mieć szczególne znaczenie w rozwoju kontaktów gospodarczych z Ukrainą), a także drogi krajowe (nr 42 i 9), mające łączyć ośrodki generowania rozwoju, których przebudowa i modernizacja pozwoli na połączenie głównych ośrodków subregionalnych Ostrowca Świętokrzyskiego, Starachowic, Skarżyska-Kamiennej i Końskich z autostradą A2 w kierunku zachodnim oraz poprzez ważne ośrodki Polski Wschodniej (Lublin i Rzeszów z granicą wschodnią w kierunkach na Kijów i Lwów).

Rozważone zostały także przecięcia połączeń komunikacyjnych z Wisłą i wskazane przeprawy mostowe, wymagające usprawnienia (w Szczucinie, Nagajowie i Annopolu) oraz miejsca wymagające budowy nowych mostów w Połańcu (jest kluczowym elementem w sprawnym funkcjonowaniu staszowskiego obszaru aktywności przemysłowo-osadniczej, planowane ukończenie pod koniec 2014²¹) oraz w Sandomierzu (otwarty w 2011²²).

Wskazano również na konieczność modernizacji linii kolejowej nr 8 Warszawa–Kielce–Kraków (obecnie rozpoczęto jej modernizację na odcinku Warszawa–Radom, które mają być ukończone w pierwszej połowie 2014r .²³) oraz linii kolejowej Skarżysko–Sandomierz (planowo ukończone 3 sierpnia 2013 r.²⁴). Ponadto w planach pozostaje rewitalizacja linii Kielce–Włoszczowa wraz z łącznicą do Centrali Magistrali Kolejowej, co pozwoli na włączenie Kielc w sieć połączeń Inter City.

Oprócz działań wewnętrznych, zaplanowano działania współpracy międzywojewódzkiej na płaszczyźnie transportowej :

- uzasadnianie potrzeby realizacji drogi ekspresowej S-78 (S-46) (z woj. śląskim i lubelskim);
- starania o szybką realizację dróg ekspresowych S-7 (woj. mazowieckie, małopolskie) i S-74 (woj. łódzkie, podkarpackie, lubelskie);
- starania na rzecz budowy przepraw mostowych w Solcu (woj. lubelskie, mazowieckie), Koćmierzowie, Połańcu (woj. podkarpackie) i Nowym Korczyniu (woj. małopolskie);

²¹ <http://wyborcza.biz/biznes/51,101716,13986534.html?i=4>: Data dostępu: 17.09.2013

²² http://kielce.gazeta.pl/kielce/1,88456,9616471,Nowy_most_na_Wisle_juz_otwarty.html: Data dostępu: 17.09.2013

²³ <http://warszawa.naszemiasto.pl/arttykul/galeria/1946041,modernizacja-linii-kolejowej-warszawa-radom-ruszy-w-polowie,id,t.html>: Data dostępu: 17.09.2013

²⁴ <http://www.echodnia.eu/apps/pbcs.dll/article?AID=/20130301/POWIAT0114/130309869>: Data dostępu: 17.09.2013

- koordynacja działań przy przełożeniu trasy drogi krajowej nr 73 z obecnej (przez Szczucin) na nową (przez Nowy Korczyn) (woj. małopolskie);
- Przebudowa dróg wojewódzkich z przygranicznymi województwami: mazowieckie (nr 728, 744, 749, 754), lubelskie (755, 759), podkarpackie (758, 872), małopolskie (768, 776, 783), śląskie (795), łódzkie (742, 746, 785, 786);
- wspólne starania o modernizację linii kolejowych: nr 4 (CMK), nr 8 (Warszawa–Kraków), nr 64 (Psary–Kozłów), nr 61 (Kielce–Czarnca), łączących metropolie i ośrodki krajowe;
- zagospodarowanie potencjału transportowego linii kolejowej szerokotorowej (LHS) w relacjach krajowych i międzynarodowych (woj. lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, małopolskie, śląskie);

Płaszczyzna turystyczna, skupiająca się głównie na oznakowaniu i udostępnieniu atrakcji turystycznych wzdłuż wybranych dróg:

- nr 79 na przebiegu Kraków–Sandomierz, dalej w kierunku woj. mazowieckiego i lubelskiego;
- nr 78 na przebiegu Katowice–Jędrzejów, dalej w kierunku Chmielnika;
- nr 73 na odcinku Tarnów–Kielce oraz E-77 na odcinku Kraków–Kielce, dalej w kierunku Warszawy;
- E-371 na przebiegu Rzeszów–Opatów, dalej w kierunku woj. mazowieckiego;
- nr 74 na przebiegu Lublin–Kielce, dalej w kierunku woj. Łódzkiego.

5. Określenie stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy istniejącym potencjałem przewozowym

W określenie stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy potencjałem przewozowym, zdecydowano się na analizę połączeń między stolicami powiatów za pomocą 4 zmiennych:

- średniego zapelnienia;
- liczby pojazdów obsługujących dane połączenie;
- taktu na dobę;
- średniej liczby osób przewiezionych w półkursie.

W analizie posłużono się tabelą, gdzie zagregowano wszystkie potrzebne zmienne (tabela 5.1) oraz mapkami (Rys. 4.4, 5.1 oraz 5.2).

Tabela 5.1 Tabela przedstawiająca zagregowane dane do analizy potencjału przewozowego dla relacji między miastami powiatowymi

Odcinek	Średnie zapelnienie w dobie (%)	Łączna liczba pojazdów	Liczba połączeń na dobę	średnia liczba osób przewiezionych w półkursie/doba
Busko-Zdrój-Kazimierza Wlk.	51	20	57	19
Busko-Zdrój-Kielce	47	26	77	14
Busko-Zdrój-Pińczów	9	12	123	2
Jędrzejów-Kielce	8	8	150	2
Jędrzejów-Pińczów	16	4	17	3
Jędrzejów-Włoszczowa	15	10	27	5
Kazimierza Wlk.-Pińczów	28	22	60	9
Kielce-Końskie	43	42	118	15
Kielce-Ostrowiec Św.	36	21	115	14
Kielce-Pińczów	27	36	116	5
Kielce-Sandomierz	41	6	21	21
Kielce-Skarżysko-Kam.	36	50	207	10
Kielce-Starachowice	10	15	110	5
Kielce-Staszów	88	29	57	32
Kielce-Włoszczowa	9	10	99	4
Końskie-Skarżysko-Kam.	15	6	19	11
Końskie-Włoszczowa	44	2	2	12
Opatów-Ostrowiec Św.	19	3	67	6
Opatów – Sandomierz	116	8	17	44
Opatów – Staszów	45	7	13	13
Ostrowiec Św. – Sandomierz	b./d.	0	3	4

Odcinek	Średnie zapełnienie w dobie (%)	Łączna liczba pojazdów	Liczba połączeń na dobę	średnia liczba osób przewiezionych w półkursie/doba
Ostrowiec Św. – Starachowice	22	1	4	11
Skarżysko Kam. – Starachowice	3	7	66	2

Źródło: Opracowanie własne

*Wyjaśnienie w rozdziale 5.3

W celu oszacowania, czy dane połączenie ma nadmiar, niedobór potencjału przewozowego, czy może jest w równowadze, przyjęto następująco założenia:

- a) Odcinki o nadmiarze potencjału przewozowego – odcinki, gdzie średnie zapełnienie pojazdu jest mniejsze niż 40%, łączna liczba pojazdów większa od 30, takt jest większy od 100 oraz liczba osób przewiezionych w półkursie jest mniejsza niż 10.
- b) Odcinki o niedoborze potencjału przewozowego – średnie zapełnienie wynosi powyżej 80%, łączny takt na dobę jest mniejszy lub równy 5, łączna liczba pojazdów jest mniejsza lub równa 2, a liczba osób przewiezionych w półkursie jest większa od 30.
- c) Odcinki w równowadze – odcinki, gdzie średnie zapełnienie wynosi pomiędzy 40 a 80%; takt na dobę wynosi pomiędzy 5–100; łączna liczba pojazdów pomiędzy 2 a 30.

Założono, że przynajmniej dwa spośród tych założeń muszą być spełnione oraz że średnie zapełnienie pojazdów jest najistotniejszym kryterium przy klasyfikacji.

Rysunek 5.1 Średnie zapelnienie pojazdów na dobę oraz średnie zapelnienie zasugerowane przez przewoźników, takie, aby trasa była według nich rentowna (wartości w nawiasach)

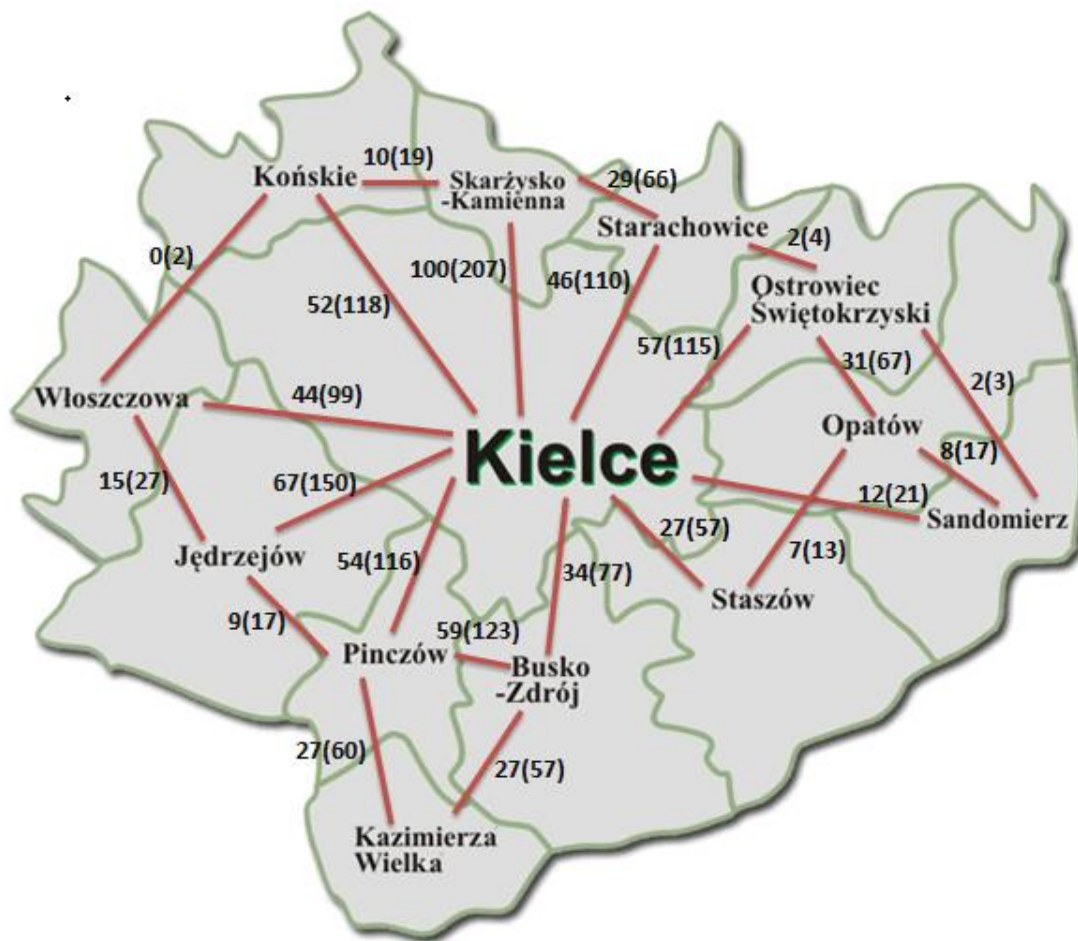


Źródło: Opracowanie własne

*Bezpośrednia relacja Kielce-Sandomierz przebiega przez Opatów

(---) brak danych

Rysunek 5.2 Liczba połączeń autobusowych w szczycie oraz liczba połączeń autobusowych na dobę w relacjach pomiędzy miastami powiatowymi



Źródło: Opracowanie własne

*Bezpośrednia relacja Kielce–Sandomierz przebiega przez Opatów

5.1 Odcinki linii komunikacyjnych o nadmiarze potencjału przewozowego

W przypadku linii komunikacyjnych o nadmiarze potencjału przewozowego sugeruje się zmniejszenie tego potencjału poprzez zmniejszenie łącznych kursów w dobie (takt), zmniejszenie łącznej liczby pojazdów lub zmianę na tabor o mniejszej pojemności. Poniższa tabela przedstawia zestawienie odcinków sklasyfikowanych z nadmiarem potencjału przewozowego.

Tabela 5.2 Odcinki o nadmiarze potencjału przewozowego

Odcinek	Średnie zapelnienie w dobie	Łączna liczba pojazdów	Liczba połączeń na dobę	średnia liczba osób przewiezionych w półkursie/doba
Busko-Zdrój–Pińczów	9%	12	123	2
Jędrzejów–Kielce	8%	8	150	2
Jędrzejów–Pińczów	16%	4	17	3
Jędrzejów–Włoszczowa	15%	10	27	5
Kazimierza Wlk.–Pińczów	29%	22	60	9
Kielce–Pińczów	27%	36	116	5
Kielce–Skarżysko-Kam.	36%	50	207	10
Kielce–Starachowice	10%	15	110	5
Kielce–Włoszczowa	9%	10	99	4
Końskie–Skarżysko-Kam.	15%	6	19	11
Opatów–Ostrowiec Św.	18%	3	67	6
Skarżysko-Kam.–Starachowice	3%	7	66	2

Źródło: Opracowanie własne

5.2 Odcinki linii komunikacyjnych o zachowanej równowadze między potrzebami a istniejącym potencjałem

W przypadku odcinków o zachowanej równowadze między potrzebami a potencjałem przewozowym nie zaleca się drastycznych zmian. Sugeruje się ewentualnie niewielkie zmiany jednej z wielkości podanej w założeniach na początku rozdziału 5. Poniżej przedstawiono odcinki z zachowaną równowagą.

Tabela 5.3 Odcinki z zachowaną równowagą pomiędzy potrzebami, a potencjałem przewozowym

Odcinek	Średnie zapelnienie w dobie	Łączna liczba pojazdów	Liczba połączeń na dobę	średnia liczba osób przewiezionych w półkursie/doba
Busko-Zdrój–Kazimierza Wlk.	50%	20	57	19
Busko-Zdrój–Kielce	46%	26	77	14
Kielce–Końskie	43%	42	118	15
Kielce–Ostrowiec Św.	36%	21	115	14
Kielce–Sandomierz*	41%	6	21	21
Końskie–Włoszczowa	44%	2	2	12

Odcinek	Średnie zapełnienie w dobie	Łączna liczba pojazdów	Liczba połączeń na dobę	średnia liczba osób przewiezionych w półkursie/doba
Opatów–Staszów	45%	7	13	13
Ostrowiec Św.– Starachowice	22%	1	4	11

Źródło: Opracowanie własne

*Połączenie Kielce–Sandomierz przebiega przez Opatów

5.3 Odcinki linii komunikacyjnych o niedoborze potencjału przewozowego

W przypadku odcinków o niedoborze potencjału przewozowego, prawdopodobnie trzeba będzie zwiększyć liczbę połączeń wykonywanych na dobę, liczbę pojazdów lub ich wielkość, aby zmniejszyć średnie zapełnienie. Zwiększy to komfort podróży pasażerów. Tylko dwa odcinki sklasyfikowano o takiej charakterystyce.

Tabela 5.4 Odcinki o niedoborze potencjału przewozowego

Odcinek	Średnie zapełnienie w dobie	Łączna liczba pojazdów	Liczba połączeń na dobę	średnia liczba osób przewiezionych w półkursie/doba
Kielce–Staszów	88%	29	57	32
Opatów– Sandomierz	116%	8	17	44

Źródło: Opracowanie własne

Średnie zapełnienie równe 116% na odcinku Opatów–Sandomierz może dziwić, jednakże trzeba pamiętać, iż są to obliczenia przybliżone, oparte na danych pochodzących od przewoźnika, który również mógł podać przybliżone dane. Ponadto tak duże zapełnienie może wynikać z faktu, iż odcinek Opatów–Sandomierz jest trasą wylotową na sąsiadujące województwo podkarpackie i może występować tam zwiększona liczba podróżujących pasażerów. Są to wyniki badań ankietowych, bazujące na deklaracjach przewoźników, dlatego też dla uzyskania pełniejszego obrazu konieczne będzie przeprowadzenie badań potoków pasażerskich w terenie.

6. Potrzeby komunikacyjne zidentyfikowanych obszarów oraz podstawowe kierunki komunikacyjne

6.1 Obszary oddziaływania powiatowych węzłów komunikacyjnych

Na ukształtowanie modelu komunikacji pasażerskiej, który obecnie działa na terenie województwa, duży wpływ miał wcześniejszy system komunikacji, oparty na przedsiębiorstwach Państwowej Komunikacji Samochodowej z bazami w miastach powiatowych. Miasta te były siedzibami wielu instytucji o zasięgu ponadlokalnym, a zasięg ich funkcjonowania zazwyczaj pokrywał się z aktualnymi granicami powiatów. Dodatkowo, powstające w tych miastach zakłady pracy wpływały na konieczność skomunikowania centrum powiatu z okolicami.

Miasta powiatowe stały się węzłami komunikacyjnymi, połączonymi siecią samochodową (rzadko kolejową). Na potrzeby opracowania przyjęto podział województwa na obszary komunikacyjne, których granice przebiegają wzdłuż granic powiatów. Jedynie w kilku przypadkach obszar oddziaływania węzłów komunikacyjnych wykracza poza granice powiatu i jest to:

- Ostrowiec Świętokrzyski – oprócz kursów wewnątrzpowiatowych, ma dużo połączeń z sąsiadującymi województwami. Głównie są to kursy do Lipska (75 kursów dziennie) w województwie mazowieckim oraz Opatowa (120 kursów dziennie);
- Starachowice – obszar rozszerzony do gminy Bodzentyn w powiecie kieleckim;
- Staszów – obszar rozszerzony do Wiązownicy w województwie podkarpackim.

6.2 Obszary nieobsłużone komunikacją pasażerską

Na mapie przedstawiającej obszar obsłużony komunikacją pasażerską (Rysunek 6.1) został wyznaczony teren, w odległości dwóch kilometrów od trasy przebiegu głównych linii komunikacyjnych, w którym dostępność do komunikacji jest relatywnie łatwa. Obszar nieobsłużony komunikacją to głównie teren wiejski, oddalony od głównych potoków transportowych. Największe obszary nieobsługiwane przez transport publiczny to przede wszystkim użytki rolne i lasy.

Największe tereny nieobsłużone przez komunikację pasażerską znajdują się na wschód i zachód od Kielc. Zagęszczenie sieci występuje wokół stolicy województwa (głównie w kierunku Skarżyska i Starachowic) oraz na obszarze między Jędrzejowem, Pińczowem, Buskiem-Zdrojem i Staszowem.

połączenia kolejowego, a różnice cen biletów wynoszą odpowiednio 30 i 40 gr. Wykluczając trzy wspomniane połączenia, możemy stwierdzić, że w całym województwie świętokrzyskim transport autobusowy jest mniej konkurencyjny cenowo niż transport kolejowy. Ceny biletów kolejowych średnio są tańsze o około 18%. Największą różnicę cenową można zaobserwować na kursach prowadzących na północny wschód od Kielc, w kierunku Skarżyska-Kamiennej, i wynosi ona 63%. Z kolei najmniejsze różnice cenowe (wynoszące około 8%) zaobserwowano na trasach między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną i Jędrzejowem.

Tabela 7.1.1 Ceny biletów PKP na wybranych odcinkach

Odcinek	Średnia cena	Średnia cena PKP
Jędrzejów–Kielce	6	5,5
Kielce–Łączna	4,5	4,9
Kielce–Małogoszcz	5,5	4,9
Kielce–Ostrowiec Św.	10,7	9
Kielce–Skarżysko-Kam.	9,8	5,5
Kielce–Starachowice	9	7
Kielce–Włoszczowa	8	5,5
Ostrowiec Św.–Skarżysko-Kam.	9	5,5
Skarżysko-Kam.–Starachowice	4,8	3,9
Suma końcowa	7,6	5,8

Źródło: www.pkp.pl, data dostępu 10.10.2013

Biorąc pod uwagę czas podróży, zdecydowanie lepszy jest transport kolejowy. Jedynie na trasie między Kielcami a Ostrowcem Świętokrzyskim przewoźnicy deklarowali czas podróży porównywalny z czasem przejazdu pociągu. Pozostałe połączenia autobusowe trwają co najmniej 12 minut dłużej niż ich alternatywy kolejowe o średnio 29 minut. Największe zróżnicowanie czasowe, wynoszące prawie godzinę, występuje na trasach prowadzących od Kielc w kierunku zachodnim do Włoszczowej. Właśnie fakt dużo krótszego czasu przejazdu jest głównym argumentem skłaniającym do wybrania przewoźnika kolejowego. W planie zagospodarowania przestrzennego określa się także tę formę transportu jako bardziej ekologiczną. Zaznacza się, że koleje powinny zachęcać odpowiednim marketingiem do korzystania z ich usług, gdyż wpłynie to także na rozładowanie ruchu samochodowego.

7.2 Linie komunikacyjne, na których zbiorowy publiczny transport drogowy jest konkurencyjny w stosunku do transportu kolejowego

Konkurencyjne kursy transportu drogowego oferowane są na dziewięciu odcinkach linii kolejowej. Głównie są to połączenia Kielc z miastami powiatowymi. Poniższa tabela przedstawia wykaz wszystkich konkurencyjnych odcinków.

Tabela 7.2.1 – Porównanie ceny oraz czasu przejazdu pociągu i autobusu

Etykiety wierszy	Średnia różnica czasu	Średnia różnica ceny
Kielce–Włoszczowa	59	31%
Kielce–Skarżysko-Kam.	42,6	33%
Kielce–Starachowice	41,2	22%
Ostrowiec Św.–Skarżysko-Kam.	27	39%
Kielce–Łączna	27	-9%
Jędrzejów–Kielce	21,7	8%
Kielce–Małogoszcz	19	11%
Skarżysko-Kam.–Starachowice	18,3	15%
Kielce–Ostrowiec Św.	-1,7	15%
Suma końcowa	29	18%

Źródło: Wykonanie własne

Najwięcej dopłacać do połączenia autobusowego trzeba na trasie Ostrowiec Świętokrzyski–Skarżysko-Kamienna. Z kolei najmniej się dopłaca na krótkich trasach jak między Kielcami a Jędrzejowem.

7.3 Zakres i zasady właściwej konkurencji na rynku transportu drogowego i kolejowego.

Pierwsze przejawy działań konkurencyjnych na rynku transportu w Polsce to powstawanie w latach 60. Państwowej Komunikacji Samochodowej, która była alternatywą dla dotychczasowego przewoźnika PKP, mającego do tej pory monopol na rynku. Transport samochodowy nie był jeszcze aż tak rozpowszechniony jak dziś i ograniczał się do usług taksówkarzy w większych miastach.

Sytuacja małej konkurencji na rynku przewozów sprawiła, że przewoźnicy funkcjonowali adekwatnie do starego systemu, nie przykładając należytej wagi do innowacji, nie ukierunkowując swoich działań w stronę rozwoju. Gdy transport samochodowy stał się bardziej popularny, ograniczone zostało wykorzystywanie transportu publicznego przez pasażerów. Stał się on konkurencyjny do przewoźników prywatnych jedynie w wybranych segmentach:

- transport dalekobieżny – o dużej prędkości komunikacyjnej;
- transport lokalny – w obrębie oddziaływania lokalnego węzła komunikacyjnego (dojazdy do pracy, szkół itp.);
- transport miejski – na obszarze dużych miast o znacznym ograniczeniu ruchu samochodowego, świadczony przez komunikację miejską i usługi taksówkarzy.

W związku z zaistniałą sytuacją, rola transportu kolejowego została ograniczona do obsługi połączeń międzypowiatowych o dostatecznie dużych potokach pasażerskich. Wpływ na to ma także różnica w kosztach między transportem szynowym a alternatywami, jak i dostępność do sieci kolejowej i częstotliwość kursowania pociągów.

Konkurencja na rynku przewozu osób jest uwarunkowana m.in. przez dyrektywę 2007/58/WE, obowiązującą od 2010 r., która określa dostęp przedsiębiorstwa do infrastruktury kolejowej oraz ograniczenia prawa kabotażu na liniach o zagrożonej równowadze ekonomicznej świadczonych usług.

Dyrektywa ta jest podstawą do funkcjonowania organu kontrolnego (Urząd Transportu Kolejowego), który dokonuje oceny równowagi ekonomicznej i zawiera wytyczne odnośnie analizy sytuacji ekonomicznej na rynku. Poniżej przedstawione są przykładowe kryteria obiektywnej analizy ekonomicznej:

- oferta taryfowa;
- liczba kursów i ich częstotliwość w wybranym okresie;
- zagęszczenie infrastruktury przystankowej na danym obszarze;
- rentowność świadczonej usługi przewozowej;
- prognozy przychodów z tytułu świadczenia danej usługi;
- rekompensata ponoszona przez organ zawierający umowę na świadczenie usług publicznych.

Kolejne zasady funkcjonowania konkurencji na rynku przewozów opisane są w rozporządzeniu 2007/1370/WE obowiązującym od 2009 r. które określa uwarunkowania regulacji rynku usług transportu zbiorowego w celu podniesienia jego jakości i obniżenia cen. Wspomniane uwarunkowania umożliwiają wypłatę rekompensat za świadczenie usług publicznych. Obejmuje ona transport drogowy, kolejowy, inny szynowy, linowy, linowo-terenowy, morski oraz żeglugę śródlądową.

Zmiany zachodzące wraz z implementacją powyższego rozporządzenia, mają przede wszystkim za zadanie:

- skoordynowanie systemów publicznego transportu zbiorowego;

- rozdzielenie zarządzania komunikacją od wykonywania przewozów;
- zapewnienie klarownych zasad finansowania publicznego transportu zbiorowego;
- sformułowanie odpowiednich podstaw prawnych do finansowania istotnych (z punktu widzenia społecznego) połączeń, niezależnie od jego rentowności.

Ponadto rozporządzenie określa:

- zakres działań organizatora publicznego transportu oraz sposób funkcjonowania jego relacji z operatorami;
- opłaty pobierane za korzystanie z infrastruktury przystankowej;
- prawa i obowiązki pasażerów, korzystających z transportu.

Pozostałe przepisy prawa krajowego, regulujące sprawę transportu publicznego, to:

- ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2006 r. nr 123, poz. 857, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. nr 125, poz. 874, z późn.zm.); □
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007 r. nr 16, poz. 94, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. nr 50, poz. 601, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. nr 138, poz. 1545, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o Publicznym Transporcie Zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13);

8. Podsumowanie

Celem niniejszego opracowania jest ocena bieżącej sytuacji rynkowej na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych w odniesieniu do regularnych przewozów osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego. W ramach opracowania wykonano również analizę aktualnego stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy dla poszczególnych linii komunikacyjnych i dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa świętokrzyskiego. Jednocześnie określono wzajemną konkurencyjność w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa świętokrzyskiego.

Powyższe analizy opierały się w dużym stopniu na danych pierwotnych, do których zaliczono ankiety przeprowadzone w terminie od Lipca do Października 2013 roku wśród przewoźników działających na terenie województwa świętokrzyskiego oraz mieszkańców poszczególnych powiatów. Jednocześnie, brak wyników z badań potoków powoduje, iż analizy przedstawione w raporcie powinny być uszczegółowione. Dane wtórne uwzględniały dokumenty strategiczne takie jak między innymi Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego lub Plan Zagospodarowania Przestrzennego oraz inne dokumenty o znaczeniu krajowym i regionalnym.

Wyniki badań wskazują, iż oferta przewozów publicznych wydaje się obfita a potrzeby mieszkańców województwa zaspokajane. Porównanie oferty przewozowej z potrzebami społecznymi w poszczególnych powiatach ukazuje istnienie obszarów o nadmiernym, zrównoważonym i niedostatecznym poziomie usług transportu publicznego.

Obszary w pobliżu głównych dróg powiatowych (na trasach Włoszczowa – Jędrzejów – Pińczów – Busko Zdrój, Pińczów – Kielce - Starachowice, Skarżysko-Kamienna – Końskie) są jednymi z najlepiej skomunikowanych. Do dobrze skomunikowanych należą również regiony w których podróźni mają dostęp zarówno do transportu autobusowego jak i kolejowego (wzdłuż tras Jędrzejów – Kielce – Skarżysko-Kamienna – Starachowice, Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Sandomierz, Włoszczowa – Kielce). Wysoki poziom transportu publicznego występuje również na obszarach na północnym zachodzie oraz wschodzie województwa (zwłaszcza wzdłuż tras Włoszczowa – Końskie – Kielce, Kazimierza Wielka – Busko Zdrój – Morawica, Staszów – Opatów – Górnio – Ostrowiec Świętokrzyski). Obszary o najmniejszej dostępności do komunikacji między-powiatowej, znajdują się na południowym zachodzie od Kielc, szczególnie w pobliżu trasy Kielce – Staszów.

Wyniki analiz powinny być traktowane z ostrożnością, gdyż należy pamiętać, iż nie były one weryfikowane przez badania potoków pasażerskich. W celu uzyskania szczegółowych informacji na temat aktualnych potrzeb przewozowych, zaleca się przeprowadzenie dokładnych badań potoków pasażerskich, szczególnie na odcinkach:

- Kielce – Opatów;
- Opatów – Sandomierz;
- Kielce – Kazimierza Wielka;
 - Przez Pińczów;
 - Przez Busko-Zdrój;

- Busko-Zdrój–Pińczów;
- Jędrzejów–Kielce;
- Jędrzejów–Włoszczowa;
- Kielce–Skarżysko-Kam;
- Kielce–Starachowice;
- Kielce–Włoszczowa;
- Końskie–Skarżysko-Kam;
- Opatów–Ostrowiec Św.;
- Skarżysko-Kam.–Starachowice.

Jednocześnie, zakładając margines błędu, analizy przedstawione w tym raporcie mogą posłużyć do wstępnej identyfikacji obszarów, w których oferta przewozowa powinna być poszerzana lub zmniejszana. W przypadku tworzenia nowych połączeń lub likwidacji istniejących na wymienionych obszarach, zaleca się analizę opłacalności zarówno powstającego połączenia jak i istniejących już alternatyw. Poziom dostosowania transportu publicznego do potrzeb społecznych zweryfikowano również poprzez badanie poziomu zadowolenia mieszkańców z dostępu do infrastruktury dla niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo. Wyniki ankiet sugerują, iż 22% respondentów ocenia, iż transport publiczny jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo. Nie powinno to dziwić biorąc pod uwagę niskie dostosowanie zwłaszcza taboru autobusowego do potrzeb osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo w województwie świętokrzyskim.

Ponadto w ankietach zbadano opinię przewoźników dotyczącą przewidywanych zmian w popycie na transport publiczny. Spośród około 500 respondentów, którzy ocenili poziom przyszłego popytu na przewozy transportem publicznym około 9% przewiduje wzrost; 20% nie oczekuje zmian a pozostałe 71% oczekuje spadek zapotrzebowania na przewozy w transporcie publicznym. Jednym z istotnych elementów mających wpływ na przyszłe zapotrzebowanie na transport publiczny będzie jakość przewozów definiowana przez czas przejazdu. Raport wskazuje główne inwestycje planowane na przestrzeni kolejnych lat mające na celu zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego.

Raport ocenia również konkurencyjność transportu kolejowego i autobusowego. Na konkurencyjność transportu zbiorowego między-powiatowego wpływają dwie główne zmienne czas przejazdu i jego koszt. Na chwilę obecną kolej jest bardziej konkurencyjna od przewozów autobusowych na większości obszarów, na których występują oba rodzaje transportu publicznego.

Spis rysunków

Rysunek 1.1 Ruchy ludności w ramach województwa świętokrzyskiego	8
Rysunek 1.2 Sieć drogowa województwa świętokrzyskiego	11
Rysunek 1.3 Mapa sieci kolejowej województwa świętokrzyskiego	12
Rysunek 2.1 Pozyskiwane dane oraz ich źródła	15
Rysunek 2.2 Analiza zebranych danych	18
Rysunek 3.1 Tabor województwa świętokrzyskiego	21
Rysunek 3.2 Średnia pojemność pojazdów na poszczególnych liniach	27
Rysunek 3.3 Łączna liczba miejsc w pojazdach użytkowanych przez wszystkich przewoźników obsługujących daną relację pomiędzy miastami powiatowymi	28
Rysunek 3.4 Dostępność przystankowa województwa świętokrzyskiego	29
Rysunek 4.1 Wyniki ankiety dla powiatu buskiego	33
Rysunek 4.2 Wyniki ankiety dla powiatu buskiego	33
Rysunek 4.3 Wyniki ankiety dla powiatu jędrzejowskiego	34
Rysunek 4.4 Wyniki ankiety dla powiatu jędrzejowskiego	35
Rysunek 4.5 Wyniki ankiety dla powiatu kazimierskiego	36
Rysunek 4.6 Wyniki ankiety dla powiatu kazimierskiego	36
Rysunek 4.7 Wyniki ankiety dla powiatu kieleckiego	37
Rysunek 4.8 Wyniki ankiety dla powiatu kieleckiego	38
Rysunek 4.9 Wyniki ankiety dla powiatu koneckiego	39
Rysunek 4.10 Wyniki ankiety dla powiatu koneckiego	39
Rysunek 4.11 Wyniki ankiety dla powiatu opatowskiego	40
Rysunek 4.12 Wyniki ankiety dla powiatu opatowskiego	41
Rysunek 4.13 Wyniki ankiety dla powiatu ostrowieckiego	42
Rysunek 4.14 Wyniki ankiety dla powiatu ostrowieckiego	42
Rysunek 4.15 Wyniki ankiety dla powiatu pińczowskiego	43
Rysunek 4.16 Wyniki ankiety dla powiatu pińczowskiego	44
Rysunek 4.17 Wyniki ankiety dla powiatu sandomierskiego	45
Rysunek 4.18 Wyniki ankiety dla powiatu sandomierskiego	45
Rysunek 4.19 Wyniki ankiety dla powiatu skarżyskiego	46
Rysunek 4.20 Wyniki ankiety dla powiatu skarżyskiego	47
Rysunek 4.21 Wyniki ankiety dla powiatu starachowickiego	48
Rysunek 4.22 Wyniki ankiety dla powiatu starachowickiego	48

Rysunek 4.23 Wyniki ankiety dla powiatu staszowskiego	49
Rysunek 4.24 Wyniki ankiety dla powiatu staszowskiego	50
Rysunek 4.25 Wyniki ankiety dla powiatu włoszczowskiego	51
Rysunek 4.26 Wyniki ankiety dla powiatu włoszczowskiego	51
Rysunek 4.27 Wyniki ankiety dla całego województwa	52
Rysunek 4.28 Wyniki ankiety dla całego województwa	53
Rysunek 4.29 Średnie zapelnienie w godzinach szczytu w relacjach między miastami powiatowymi	54
Rysunek 4.30 Liczba przewiezionych osób w ciągu roku w relacjach pomiędzy miastami powiatowymi	56
Rysunek 4.31 Liczba przewiezionych osób na dobę w relacjach między miastami powiatowymi	57
Rysunek 4.32 Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę w relacjach między miastami powiatowymi	58
Rysunek 4.33 Liczba przewiezionych osób w ciągu roku na odcinkach kolejowych	59
Rysunek 4.34 Liczba przewiezionych osób na dobę na odcinkach kolejowych	60
Rysunek 4.35 Liczba przewiezionych osób w półkursie na odcinkach kolejowych	61
Rysunek 5.1 Średnie zapelnienie pojazdów na dobę oraz średnie zapelnienie zasugerowane przez przewoźników, takie, aby trasa była według nich rentowna (wartości w nawiasach)	70
Rysunek 5.2 Liczba połączeń autobusowych w szczycie oraz liczba połączeń autobusowych na dobę w relacjach pomiędzy miastami powiatowymi	71
Rysunek 6.1 Obszary obsługiwane przez komunikację publiczną	75

Spis tabel

Tabela 3.1 Tabor przewoźników PKS.....	20
Tabela 3.2 Wiek taboru w województwie świętokrzyskim.....	21
Tabela 3.3 Najczęściej używane marki autobusów.....	22
Tabela 3.4 Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów.....	23
Tabela 3.5 Liczba połączeń kolejowych na dobę oraz czas przejazdu dla wyróżnionych odcinków.....	24
Tabela 3.6 Tabela przedstawiająca łączną liczbę pojazdów użytkowanych na poszczególnych odcinkach.....	26
Tabela 3.7 Ocena bezpieczeństwa i punktualności przewoźników.....	31
Tabela 4.1 Wyniki ankiety dla powiatu buskiego.....	32
Tabela 4.2 - Wyniki ankiety dla powiatu jędrzejowskiego.....	34
Tabela 4.3 Wyniki ankiety dla powiatu kazimierskiego.....	35
Tabela 4.4 Wyniki ankiety dla powiatu kieleckiego.....	37
Tabela 4.5 Wyniki ankiety dla powiatu koneckiego.....	38
Tabela 4.6 Wyniki ankiety dla powiatu opatowskiego.....	40
Tabela 4.7 Wyniki ankiety dla powiatu ostrowieckiego.....	41
Tabela 4.8 Wyniki ankiety dla powiatu pińczowskiego.....	43
Tabela 4.9 Wyniki ankiety dla powiatu sandomierskiego.....	44
Tabela 4.10 Wyniki ankiety dla powiatu skarżyskiego.....	46
Tabela 4.11 Wyniki ankiety dla powiatu starachowickiego.....	47
Tabela 4.12 Wyniki ankiety dla powiatu staszowskiego.....	49
Tabela 4.13 Wyniki ankiety dla powiatu włoszczowskiego.....	50
Tabela 4.14 Wyniki ankiety dla województwa świętokrzyskiego.....	52
Tabela 4.15 Ciężenie poszczególnych kierunków komunikacyjnych.....	55
Tabela 5.1 Tabela przedstawiająca zagregowane dane do analizy potencjału przewozowego dla relacji między miastami powiatowymi.....	68
Tabela 5.2 Odcinki o nadmiarze potencjału przewozowego.....	72
Tabela 5.3 Odcinki z zachowaną równowagą pomiędzy potrzebami, a potencjałem przewozowym.....	72
Tabela 5.4 Odcinki o niedoborze potencjału przewozowego.....	73
Tabela 7.2.1 – Porównanie ceny oraz czasu przejazdu pociągu i autobusu.....	77