



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO



Załącznik

do uchwały nr XLVIII/858/14

Sejmiku

*Województwa Świętokrzyskiego
z dnia 27 października 2014r.*

SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie	4
1.1.	Podstawa prawna sporządzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	4
1.2.	Uwarunkowania wynikające z przepisów prawa oraz zapisów dokumentów strategicznych	6
2.	Diagnoza województwa świętokrzyskiego.....	21
2.1.	Charakterystyka województwa.....	21
2.2.	Demografia – stan i prognozy	23
2.3.	Szkolnictwo – lokalizacja szkół	26
2.4.	Działalność gospodarcza – zakłady pracy	27
2.5.	Bezrobocie.....	29
2.6.	Instytucje publiczne.....	30
2.7.	Opieka zdrowotna.....	32
2.8.	Kultura	32
2.9.	Turystyka.....	33
2.10.	Pojazdy indywidualne	33
2.11.	Układ komunikacyjny i infrastruktura transportowa województwa świętokrzyskiego	35
2.11.1.	Infrastruktura drogowa	37
2.11.2.	Infrastruktura kolejowa	41
2.12.	Potencjalne cele podróży	44
3.	Rola i funkcje Kielc – stolicy regionu.....	45
3.1.	Funkcje administracyjne.....	45
3.2.	Funkcje edukacyjne oraz naukowo – badawcze.....	45
3.3.	Funkcje kulturalne.....	46
3.4.	Funkcje turystyczne.....	46
3.5.	Funkcje ośrodka medycznego	46
3.6.	Funkcje gospodarcze	46
4.	Wojewódzkie przewozy pasażerskie	48
4.1.	Transport kolejowy.....	49
4.2.	Przewozy regularne w transporcie drogowym	52
4.3.	Analiza sytuacji rynkowej	54
4.4.	Węzły przesiadkowe.....	60
4.5.	Czasowa dostępność stolicy województwa	64
5.	Organizacja rynku przewozów w województwie świętokrzyskim	70
5.1.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	70
5.2.	Sieć komunikacyjna, na której planowana jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	78
5.3.	System użyteczności publicznej zarządzany z poziomu województwa	79
5.4.	Uzupełnienie systemu użyteczności publicznej zarządzanego z poziomu województwa.....	85
5.5.	Tryb wyboru operatora	102
6.	Finansowanie usług przewozowych	105
7.	Określenie pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	108
7.1.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	108
7.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	111
7.3.	System informacji pasażerskiej	111

7.4.	System dystrybucji biletów	112
7.5.	Pożądany standard usług przewozowych	113
8.	Transport zbiorowy a ochrona środowiska.....	118
9.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	120
10.	Uzasadnienie przyjętych rozwiązań w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego	122

1. Wprowadzenie

1.1. Podstawa prawna sporządzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Podstawę prawną sporządzenia przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego*, stanowią przepisy *Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*¹.

Plan określa podstawowe zasady funkcjonowania wojewódzkich przewozów pasażerskich, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju.

Plan opracowany przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego przygotowany został w formie wymaganej obowiązującymi przepisami, a zawarte w nim treści winny zostać uwzględnione w Planach starostów powiatowych, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich oraz Planach transportowych opracowanych przez wójtów, burmistrzów i prezydentów miast – w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Przeprowadzona w niniejszym opracowaniu ocena funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego ma na celu uzyskanie niezbędnych informacji umożliwiających planowanie, organizowanie oraz zarządzanie zrównoważonym publicznym transportem zbiorowym.

Dokument niniejszy sporządzony został z uwzględnieniem czynników, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 2 lit. a) – c) *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego*², poszerzonych o analizy danych dotyczących: uwarunkowania w zakresie istniejącej sieci osadniczej, występujących przemieszczeń terytorialnych ludności, potoków pasażerskich w transporcie, wpływu na tereny Województwa Świętokrzyskiego ustaleń sporządzonego przez

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.

² Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. Nr 117, poz. 684

ministra właściwego do spraw transportu *Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym* oraz ustaleń obowiązującego *Planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego* a także zapisów dokumentów strategicznych programujących rozwój regionu.

Plan ma charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Uwzględnia zobowiązania związane z finansowaniem przez Marszałka Województwa wojewódzkich przewozów pasażerskich. Plan jest dokumentem otwartym, co oznacza, że w trakcie zarządzania, w oparciu o jego ustalenia, wykonywaniem przewozów wojewódzkich, Plan będzie poddawany bieżącej ocenie, pod kątem dostosowania do ujawniających się warunków oraz potrzeb wynikających ze zmian sytuacji na rynku przewozów pasażerskich. W przypadku, gdy zaistnieje konieczność zmian jego podstawowych treści, decyzję o poddaniu go aktualizacji, podejmie Marszałek Województwa.

Szeroko rozumiany krąg interesariuszy Planu, a więc zarówno podmiotów mających wpływ na powodzenie jego realizacji, jaki i podmiotów, na które oddziałują jego postanowienia, obejmuje:

- pasażerów, czyli podstawową grupę, na realizację potrzeb której ukierunkowane jest funkcjonowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie publicznym, których organizatorem jest Marszałek Województwa,
- przedsiębiorców, dla których dokument pozostaje kluczową informacją na temat planów dalszego funkcjonowania oferty kształtowanej przez Marszałka Województwa, zasad jej finansowania, zasad organizacji segmentu rynku przewozów pasażerskich oraz pożądanych standardów usług przewozowych,
- pozostałych organizatorów, którzy – z uwagi na hierarchiczny układ systemu planowania publicznego transportu zbiorowego – bezpośrednio lub pośrednio uwzględniają w swoich Planach dokument opracowany przez Marszałka Województwa,
- zarządców infrastruktury drogowej i kolejowej, dla których zawarte w Planie prognozy potrzeb przewozowych oraz zasady finansowania są istotne, szczególnie w aspekcie planowania działań inwestycyjnych i remontowych, przede wszystkim zaś są wskazaniem dla realizacji procesu udostępniania tej infrastruktury,
- podmiotów zarządzających infrastrukturą przeznaczoną do obsługi transportu publicznego – jw.,

- podmiotów gospodarczych tworzących tzw. zaplecze techniczne, w tym producentów pojazdów, a także innych urzędzeń i usług wykorzystywanych w transporcie publicznym, wykonawców robót remontowych i inwestycyjnych.

1.2. Uwarunkowania wynikające z przepisów prawa oraz zapisów dokumentów strategicznych

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej³ w rozdziale I deklaruje decentralizację władzy publicznej m.in. na rzecz samorządu terytorialnego, stanowiąc, że ten, rozumiany jako ogół mieszkańców jednostek zasadniczego podziału terytorialnego, uczestniczy w sprawowaniu władzy publicznej⁴, przy czym nie są to jedyne regulacje instytucji samorządu terytorialnego w Konstytucji. W rozdziale VII określono zadania i organizację samorządu terytorialnego, w tym samorządu wojewódzkiego (regionalnego). Zaliczony do tego rozdziału art. 166 ust. 1 Konstytucji definiuje zadania własne jednostki samorządu terytorialnego, jako zadania publiczne służące zaspokajaniu potrzeb wspólnoty samorządowej.

Zgodnie z art. 16 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, samorządowi terytorialnemu przysługuje istotna część zadań publicznych. Publiczny charakter tych zadań oznacza zarówno to, że mają one swoje umocowanie w prawie (samorząd realizuje zadania, które leżą w zakresie jego obowiązków ustawowych), jak i to, że samorząd, wykonując swoje zadania, działa w interesie publicznym. Sfery zadań publicznych, dla jednostek samorządu terytorialnego, określają odpowiednio ustawy: o samorządzie gminnym, samorządzie powiatowym i samorządzie województwa.

Poszczególne „ustawy samorządowe” (o samorządzie gminnym, samorządzie powiatowym, i o samorządzie województwa) określają zakres zadań własnych poszczególnych rodzajów jednostek samorządu terytorialnego. Jednym z takich zadań, wykonywanych przez każdy z samorządów, na swoim poziomie, są zadania związane z transportem zbiorowym.

Zadania samorządu województwa w tym zakresie zostały zdefiniowane w treści art. 14 ust. 1 pkt 10 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie województwa⁵- „Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie: transportu zbiorowego i dróg publicznych”.

Zasady organizacji rynku transportu publicznego, zarządzania usługami przewozowymi na tym rynku oraz kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej regulują przepisy ustawy z dnia 6 września

³ *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej* z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. Nr 78, poz. 483

⁴ Zob. art. 15 i 16 *Konstytucji RP*

⁵ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001r. Nr 142, poz. 1590 z późn. zm.)

2001r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2013r. poz. 1414.) oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5 poz. 13).

Zasady te określa się w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, mającego rangę aktu prawa miejscowego.

Zgodnie z art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w powołanym wyżej dokumencie uwzględnia się w szczególności ustalenia stanu zagospodarowania przestrzennego województwa określone przez:

- *Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)*⁶, przyjętą uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 roku, która przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych 20 lat oraz określa cele i kierunki polityki przestrzennej służące jej urzeczywistnieniu. Wskazuje także zasady oraz sposoby koordynacji polityk rozwojowych mających istotny wpływ na kształtowanie przestrzeni, a jednocześnie przyczyniających się do rozwoju terytorialnego. Wprowadza zasadę współzależności celów polityki przestrzennej kraju z celami polityki regionalnej, wiąże planowanie strategiczne z działaniami w ramach programów rozwoju i programów operacyjnych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Dokument, jako zasadę, uwzględnia konieczność podwyższenia konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności, a także poprawy spójności wewnętrznej i terytorialnego zrównoważenia rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

Dla określenia roli i funkcji danego obszaru analizowano nie tylko jego dane demograficzne i gospodarcze, lecz także ilość i jakość powiązań z innymi polskimi miastami, zaś w wielu przypadkach także z miastami krajów sąsiedzkich. Celem tej analizy jest przede wszystkim wzmocnienie konkurencyjności kraju jako zwartej całości, funkcjonującej zarówno na obszarze Unii Europejskiej, jak i na tle wszystkich krajów europejskich.

Ośrodki regionalne, do których należą Kielce, stanowią, wraz z metropoliami, 25 głównych ośrodków miejskich będących trzonem systemu osadniczego kraju. Zakłada się, że główne ośrodki miejskie wraz ze swoimi obszarami funkcjonalnymi osiągną najwyższe tempo rozwoju dzięki koncentracji ludności i potencjału rozwoju, w tym gospodarczego. Dla wzmocnienia integracji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków

⁶ KPZK, jako dokument planistyczny najwyższego szczebla, jest przyjmowana w drodze uchwały rządu, tj. aktu wewnętrznego, wywiera jednak istotny wpływ na dokumenty planistyczne na poziomie województw oraz gmin. Władze wojewódzkie, a następnie gminne zobowiązane są uwzględnić zapisy KPZK w wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego i w planach miejscowych.

regionalnych KPZK 2030 zaleca, w zależności od potrzeb, przygotowanie planu zagospodarowania przestrzennego i strategii rozwoju.

Ośrodki regionalne mają pełnić także znaczącą rolę z punktu widzenia polityki przestrzennego zagospodarowania kraju oraz ważne funkcje: administracyjne, gospodarcze, społeczne, szczególnie istotne z punktu widzenia regionów. KPZK 2030 zakłada rozwijanie niektórych funkcji metropolitalnych pełnionych przez te ośrodki, zwłaszcza: kulturowych, edukacyjnych, wystawienniczych, komunikacyjnych, pozwalających na rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych na pozostałe obszary kraju.

W zakresie transportu publicznego w dokumencie zdefiniowane zostały działania na rzecz realizacji celu polegającego na poprawie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych, obejmujących przede wszystkim poprawę wzajemnej dostępności czasowej między miastami wojewódzkimi i pozostałymi miastami regionalnymi – gdzie jest ona najbliższa (obecnie oraz w perspektywie ukończenia aktualnie realizowanych inwestycji) i jednocześnie najbardziej pożądana z punktu widzenia rozwoju społeczno – gospodarczego i przestrzennego kraju. Koncepcja wskazuje również konieczność działań organizacyjnych, mających na celu zwiększenie roli m.in. transportu szynowego, jako alternatywnego w stosunku do transportu kołowego. Realizacja tego celu upatrywana jest poprzez zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu i planowane funkcjonowanie dzięki wprowadzeniu wachlarza działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Ponadto Koncepcja wskazuje, że aby osiągnąć zamierzoną *Poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego*, najlepszym działaniem jest integracja systemu transportu w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu, w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu publicznego.

- *Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku*⁷, w której główny cel jej sporządzenia został określony jako zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego, w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Zgodnie z powyższymi ustaleniami należy stwierdzić, że dokumenty strategiczne i planistyczne szczebla krajowego wskazują na konieczność rozwoju transportu publicznego oraz integrację systemu transportowego, jako na działania mające na celu poprawę dostępności komunikacyjnej oraz wspierające rozwój społeczno – gospodarczy.

⁷ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku* przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 roku

- *Strategię Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do 2020 roku*⁸, mającą za zadanie ocenę efektywności realizacji celów założonych dla polityki spójności 2007–2013 oraz, na bazie doświadczeń, wypracowanie wniosków i rekomendacji na kolejne lata. Priorytety polityki Unii Europejskiej w kolejnej odsłonie wieloletnich ram finansowych zawarte zostały w *Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020*. Celem nadrzędnym polityki spójności Unii Europejskiej w latach 2014–2020 będzie właśnie wdrożenie założeń *Strategii Europa 2020*. Wydatkowanie środków w większym niż dotychczas stopniu skierowane zostanie na gospodarkę, rozwój technologiczny oraz aspekty, dotyczące efektywności energetycznej i wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Interwencję środków unijnych będzie cechować większa koncentracja na wyznaczonych celach i wyraźniejsze ukierunkowanie na efekty, monitorowane na bieżąco za pośrednictwem systemu wskaźników postępu rzeczowego i finansowego. Zaktualizowana *Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego* stanowi strategiczną podstawę dla Regionalnego Programu Operacyjnego, zaplanowanego do wdrożenia w latach 2014–2020. Dokument ten jest zgodny ze wspólnotowymi i krajowymi dokumentami strategicznymi, w tym *Strategią na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu - Europa 2020*, *Długookresową Strategią Rozwoju Kraju do 2030*, *Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020*, *Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020 Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*, krajowymi strategiami o charakterze sektorowym, *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030*.

Strategia zakłada realizację celów skierowanych na rozwój struktur osadniczych województwa, z których wynika, że kluczowe znaczenie dla tego obszaru ma poprawa jego wewnętrznej i zewnętrznej dostępności. W celu osiągnięcia znaczącego wzrostu wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu dokument wskazuje również na możliwość wzrostu znaczenia transportu publicznego, w tym aglomeracyjnego. Jako jeden ze wskaźników monitorujących realizację Strategii obrano dostępność transportową regionu – zarówno kolejową jak i drogową. W związku z powyższym proponowane jest rozważenie powstania Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej, która obsługiwałaby Busko Zdrój, Kielce, Suchedniów, Skarżysko Kamienną, Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski. Dokument wskazuje w ten sposób na szczególną rolę transportu kolejowego oraz zakłada jego rozwój i promocję w regionie.

Należy jednocześnie nadmienić, że w chwili realizacji ww. celów ustalenia niniejszego planu transportowego zostaną dostosowane do warunków uwzględniających stan faktyczny.

⁸ *Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do 2020 roku* przyjęta uchwałą Nr XXXIII/589/13 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 16 lipca 2013 roku

- *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego*⁹, - w planie zostały uwzględnione ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz programy zawierające zadania rządowe, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym. Istotną jego wartością jest możliwość kształtowania struktur obszarowych, nawiązujących do europejskich systemów przestrzennych i opartych na współczesnych standardach cywilizacyjnych.

Ustalona w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego struktura funkcjonalno – przestrzenna regionu, obejmuje główne obszary i ośrodki decydujące o rozwoju społeczno – gospodarczym województwa, które powinny cechować się określonymi kierunkami i dynamiką rozwoju. Struktura ta nie uległa na przestrzeni ostatnich lat istotnym zmianom i nadal uwzględnia wszystkie, ważniejsze potrzeby i aspiracje regionu świętokrzyskiego. Zakłada utrzymanie dotychczasowego podziału administracyjnego województwa, obejmującego miasto wojewódzkie na prawach powiatu, 13 powiatów oraz 102 gminy. Przyjmuje jednocześnie następującą hierarchię ośrodków osadniczych regionu, uwzględniającą ogólny potencjał ich rozwoju, zasięgi oddziaływania oraz inne, specyficzne uwarunkowania i preferencje:

- krajowy ośrodek równoważenia rozwoju, potencjalna metropolia (1) – miasto wojewódzkie Kielce,
- regionalne ośrodki równoważenia rozwoju (2) – miasta powiatowe Ostrowiec Świętokrzyski oraz Sandomierz;
- ośrodki subregionalne ukształtowane (6) – miasta powiatowe: Starachowice, Skarżysko Kamienna, Staszów, Końskie, Busko Zdrój, Jędrzejów;
- ośrodki subregionalne kształtujące się (4) – pozostałe miasta powiatowe: Pińczów, Włoszczowa, Kazimierza Wielka, Opatów;
- ośrodki ponadlokalne miejskie (17) – pozostałe miasta: Bodzentyn, Chęciny, Chmielnik, Ćmielów, Działoszyce, Koprzywnica, Kunów, Małogoszcz, Osiek, Ożarów, Połaniec, Sędziszów, Skalbierz, Stąporków, Suchedniów, Wąchock, Zawichost;
- ośrodki lokalne potencjalnie miejskie (ilość otwarta – stosownie do odzyskanych praw) – miasta historyczne np. Szydłów, Wiślica, Nowy Korczyn, Radoszyce, Stopnica, inne były miasta lub duże osiedla wiejskie;
- ośrodki lokalne – pozostałe miejscowości gminne o statusie wsi;
- ośrodki elementarne – wsie sołeckie.

⁹ *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego*, przyjęty uchwałą Nr XXIX/399/02 r. Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 26 kwietnia 2002 roku, ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego z dnia 8 lipca 2002 r. Nr 97, poz. 1107

W związku z powyższym na etapie opracowania Planu transportowego uznaje się, że nie ma podstaw merytorycznych i prawnych do jej zmiany.

Nawiązując do określonej w części diagnostycznej planu zagospodarowania przestrzennego województwa, istniejącej struktury funkcjonalno – przestrzennej regionu świętokrzyskiego, wyróżnia się **dziewięć obszarów funkcjonalnych** (jednostek strukturalnych podziału przestrzennego regionu), które pełnić będą rolę podstawowych stref zróżnicowanej polityki przestrzennej:

Obszar Kielc wraz z kieleckim obszarem metropolitalnym – „A”

Obszar ten stanowi nadrzędny element struktury przestrzennej i osadniczej regionu. Obejmuje leżące w obrębie Gór Świętokrzyskich – główne miasto regionu Kielce (liczące obecnie ok. 200,9 tys. mieszkańców) wraz z otaczającą go strefą kieleckiego obszaru metropolitalnego, skupiającego gminy powiatu kieleckiego. O ile Polska w Europie leży w miejscu połączenia głównych kierunków komunikacyjnych: północ – południe i wschód – zachód, to Kielce stanowią centrum województwa położone są pomiędzy największymi polskimi metropoliami; Warszawą, Krakowem, Katowicami i Łodzią. Przez miasto przebiegają również trasy komunikacyjne łączące: Łódź z Lublinem i Rzeszowem oraz Lublin z Krakowem i Katowicami. Kielce pełnią więc funkcje krajowego węzła komunikacyjnego i są predysponowane do rozwoju logistyki transportowej i turystycznej. Na obszarze tym koncentruje się potencjał przemysłowy oraz powstają zaczątki ośrodków i pasm aktywności gospodarczej, usytuowane przede wszystkim w Kielcach i przy wylotach dróg międzynarodowych i krajowych. Obszar „A” przewidziany jest także do dalszej urbanizacji i koncentracji funkcji metropolitalnych.

Zespół miast w północnej części regionu – „B”

Obejmuje miasta: Końskie, Stąporków, Skarżysko Kam., Suchedniów, Starachowice, Wąchock, Kunów, Ostrowiec Św., Ćmielów i Ożarów. Zespół ten łączy się w Skarżysku Kam. z pasmem leżącym na kierunku północ – południe, które wyznaczają miasta: Pionki – Radom – Szydłowiec leżące w woj. mazowieckim oraz Skarżysko Kamienna – Suchedniów – Kielce – Chęciny położone w woj. świętokrzyskim. Powstanie tych ośrodków wiąże się z rozwojem Staropolskiego Okręgu Przemysłowego, zaś ich układ, mający formę krzyża, stanowił w latach 60-tych – „Aglomerację Świętokrzyską”.

Obszar „B”, obejmujący część tej aglomeracji wyznacza obecnie kształtującą się „Aglomerację Staropolską” i jest funkcjonalnie związany z radomskim obszarem zurbanizowanym. Tworzy go zwarty zespół ośrodków miejskich wzajemnie

uzupełniających się, a największym miastem (poza Kielcami) jest Ostrowiec Świętokrzyski, liczący około 72 tys. mieszkańców i przewidywany jako ośrodek regionalny. Głównym kierunkiem zagospodarowania tego obszaru będzie przełamanie kryzysu istniejącej bazy przemysłowej oraz rewitalizacja kształtującego się żywiolowo mieszkalnictwa i drobnej przedsiębiorczości.

Obszar występowania, wydobywania i przetwórstwa surowców skalnych – „C”

Obszar „C” złożony jest z dwóch podobszarów: **południowo – zachodniego podobszaru C1** i **południowego podobszaru C2**. Obszar ten skupia wydobywanie i przetwórstwo surowców skalnych, głównie węglanowych. Oszczędne i racjonalne gospodarowanie występującymi tu zasobami surowców; utrzymanie ciągłości eksploatacji złóż ważnych dla gospodarki regionu; rekultywację terenów pogórnicych, przyjmującą kierunek leśny lub wodny (z możliwością wprowadzenia innych, ekologicznych form zagospodarowania terenów poeksploatacyjnych); udostępnienie nowych złóż, pod warunkiem, że działalność gospodarcza związana z wydobywaniem surowców uwzględniać będzie wymagania środowiskowe; stosowanie nowoczesnych technologii, zmniejszających uciążliwość eksploatacji i przeróbki dla środowiska; dostosowanie sieci dróg obsługujących zakłady wydobywania i przeróbki surowców skalnych do występującego i prognozowanego ich obciążenia ruchem; powinny dominować na tym obszarze w okresie perspektywicznym.

Obszar rolniczy o najlepszych glebach – „D”

W skład tego obszaru wchodzi: **południowy podobszar „D1”** – obejmujący tereny o najwyższej przydatności rolniczej gleb w rejonie Kazimierzy Wielkiej oraz **północno – wschodni podobszar „D2”** – skupiający najcenniejsze rolniczo tereny w rejonie sandomiersko – opatowskim. Omawiane podobszary przewidziane są do intensywnego rozwoju rolnictwa i przetwórstwa rolno – spożywczego, związanego z ukształtowaną bazą sadowniczą i warzywniczą.

Restrukturyzacja rolnictwa wyrażająca się umiarkowanym tempem przekształceń struktury agrarnej, intensywną organizacją grup producenckich oraz utworzeniem systemu rynków hurtowych i logistyki artykułów rolnych z wiodącą Giełdą Rolno – Ogrodniczą Ziemi Sandomierskiej; modernizacja i rozbudowa przetwórstwa rolno – spożywczego wraz z dostosowaniem tego przemysłu do standardów sanitarnych i jakościowych UE; usprawnienie sieci dróg gospodarczych do obsługi produkcji rolnej; podnoszenie standardów wyposażenia w infrastrukturę techniczną dostosowaną do potrzeb wsi i rolnictwa; koncentracja funkcji mieszkalnych i usługowych w większych ośrodkach osadniczych, zapewniających odpowiedni standard usług oraz zapobieganie tendencjom do

rozpraszania zabudowy rolniczej; – stanowi priorytet w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru.

Obszar restrukturyzacji rolnictwa – „E”

Obejmuje tereny o dominacji funkcji rolniczej, charakteryzujące się przewagą gleb klas średnich i zróżnicowaną lesistością. Rolnictwo uzupełnia lokalny przemysł, który skupia się w większych ośrodkach osadniczych. Obszar ten generalnie kwalifikuje się do restrukturyzacji rolnictwa i uzupełnienia tej funkcji różnorodną przedsiębiorczością pozarolniczą, dostosowaną do lokalnych uwarunkowań.

W skład omawianego obszaru wchodzi 3 podobszary, które różnić się będą w perspektywie strukturą funkcji uzupełniających:

Podobszar E1 – jędrzejowsko – sędziszowski – bazował będzie na rolnictwie, wspomaganym funkcją przemysłową, koncentrującą się w głównych ośrodkach osadniczych oraz w kształtujących się pasmach aktywizacji. Lokalnie funkcją uzupełniającą będzie turystyka zwłaszcza agroturystyka.

Podobszar E2 – chmielnicko – stopnicki – prócz rolnictwa skupiał będzie funkcje przemysłowe i usługowe, które ulegną deglomeracji z terenów uzdrowiskowych. Lokalnie rozwijana będzie także agroturystyka i ekoturystyka.

Podobszar E3 – ożarowski, którego południowa część winna stanowić potencjalny obszar Aglomeracji Staropolskiej. Funkcją główną pozostałych terenów będzie natomiast rolnictwo ekologiczne i turystyka. Duże znaczenie będą miały także zalesienia.

Obszar wielofunkcyjny – „F”

Położony w kierunku południowo – zachodnim, południowym, południowo - wschodnim oraz na wschód od Kielc, obejmuje swoim zasięgiem największą, a zarazem najsłabszą glebowo część województwa świętokrzyskiego. Cechą charakterystyczną tego obszaru jest mało efektywne rolnictwo, duża lesistość oraz wysoki udział użytków zielonych. W rejonie Gór Świętokrzyskich charakterystycznym elementem przestrzeni jest ponadto wysokie rozproszenie zabudowy, a także tereny o charakterze górskim posiadające niekorzystny agroklimat.

Obszar ten posiada duże walory przyrodniczo – krajobrazowe i kulturowe, które stwarzają potencjalne możliwości rozwoju różnych form turystyki. Znaczna część jego powierzchni została poddana prawnej ochronie przyrody, co przesądza o proekologicznych kierunkach zagospodarowania. Funkcje te muszą być jednak w miarę możliwości uzupełniane przedsiębiorczością pozarolniczą, łącznie z nieuciążliwym dla środowiska przemysłem.

W skład omawianego obszaru wchodzi 3 podobszary:

F1 – chęcińsko – kielecki – rozciągający się od Kielc w kierunku południowo – zachodnim aż do Jędrzejowa. Obejmuje Chęcińsko – Kielecki Park Krajobrazowy, co predysponuje go do funkcji głównej bazy rekreacyjno – wypoczynkowej Aglomeracji Staropolskiej, skupiającej świąteczny ruch turystyczny z sąsiednich aglomeracji.

F2 – świętokrzysko – nadwiślański – rozciąga się od Lasów Sieradowickich na północy aż do Staszowa i doliny Wisły na południu i południowym – wschodzie, obejmuje Świętokrzyski Park Narodowy i większą część Zespołu Świętokrzyskich Parków Krajobrazowych (Sieradowicki PK, Cisowsko – Orłowski PK i Jeleniowski PK), tereny wokół zbiornika wodnego „Chańcza”. Główną funkcją tego obszaru będzie turystyka rozwijana stosownie do lokalnych uwarunkowań.

F3 – konecko – włoszczowski – rozciąga się od Suchedniowsko – Oblęgarskiego Parku Krajobrazowego, poprzez Lasy Koneckie, aż do Włoszczowy. Będą to tereny rozwoju wielofunkcyjnego z preferencją dla turystyki, gospodarki leśno – wodnej oraz nieuciążliwego przemysłu, skupiającego się w większych ośrodkach osadniczych.

Obszar doliny Wisły – „G”

Wydzielenie obszaru doliny Wisły jako odrębnej jednostki funkcjonalnej podyktowane zostało specyfiką problemów przestrzennych, których rozwiązanie wymaga współpracy międzygminnej i międzywojewódzkiej, a także uznaniem tego obszaru w *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030* za podstawowy element struktury przestrzennej Polski. Jego zadaniem będzie zapobieganie pogłębianiu się historycznie ukształtowanej dysproporcji między zachodnią i wschodnią częścią kraju.

Na obszarze doliny Wisły, obok rolnictwa ekologicznego oraz nieuciążliwych funkcji przemysłowych, rozwijanych, zwłaszcza w pasie Połaniec – Osiek, przewodnim motywem zagospodarowania będzie turystyka bazująca na bogatych zasobach dziedzictwa kulturowego miast nadwiślańskich oraz unikalnych walorach przyrodniczo – krajobrazowych doliny Wisły. Wiodącą rolę w aktywizacji tej funkcji odgrywał będzie Sandomierz, który powinien zostać wykreowany na ośrodek turystyczny o znaczeniu krajowym. Główną oś gospodarczą obszaru stanowić będzie przebiegający wzdłuż Wisły ciąg dróg (nr 79 i 777), który spełniać winien również funkcję regionalnej „park way”.

Obszar uzdrowiskowy zespołu Busko Zdrój – Solec Zdrój – „H”

Dominującą na tym obszarze będzie funkcja uzdrowiskowa wsparta turystyką, zwłaszcza zdrowotną. Rozwój tej funkcji bazował będzie na sanatoriach w Busku Zdroju, (które pełnić będzie funkcje ośrodka wyspecjalizowanego o znaczeniu krajowym) i w Solcu Zdroju oraz walorach turystyczno – kulturowych Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych oraz Pińczowa i Wiślicy. Urozmaiceniem pobytu turystów może być jedna z nielicznych w Polsce,

turystyczna kolejka wąskotorowa „Ekspres Ponidzie” (zwiedzanie Pińczowa, rekreacja w Umianowicach). Preferowana będzie także agroturystyka oraz wypoczynek związany z wodą (zbiorniki Radzanów, Solec Zdrój, zalew w Pińczowie, a także rzeka Nida). W przyszłości należałoby wyznaczyć i oznakować szlak wodny na Nidzie oraz trasy i ścieżki rowerowe. Uzupełniającą funkcją gospodarczą będzie rolnictwo ekologiczne.

Obszar uzdrowiskowy Busko – Solec w powiązaniu z obszarem nadnidziańskim posiada duży potencjał uzdrowiskowo – turystyczny, niemniej jednak wymaga większego wypromowania i doinwestowania.

Staszowski obszar aktywności przemysłowo – osadniczej – „I”

Jest to obszar, który powstał w wyniku budowy kopalni siarki w Grzybowie i rozpoczęcia eksploatacji tego surowca metodą podziemnego wytopu. Obejmuje on:

- teren gminy Tuczępy, gdzie oprócz terenów poeksploatacyjnych znajduje się największy w Europie zakład produkcji dwusiarczku węgla (CS₂);
- przemysł miasta i gminy Staszów ze Specjalną Strefą Ekonomiczną „EuroSan”;
- projektowany terminal na linii hutniczo-siarkowej;
- uprzemysłowioną gminę Rytwiany;
- miasto Połaniec z elektrownią Połaniec i jej strefą przemysłową (składowisko popiołów);
- projektowany most drogowy na Wiśle w stronę Mielca;
- system rurociągów do jedynej w Polsce kopalni siarki „Osiek” w gminie Osiek;
- most LHS-u na Wiśle w rejonie Matiaszowa.

Główną funkcją obszaru będzie przedsiębiorczość przemysłowa, której towarzyszyć winna zrównoważona ekologicznie urbanizacja oraz intensywne działania rekultywacyjne terenów posiarkowych.

Szczegółowe położenie ww. obszarów na terenie województwa oraz granice ich funkcjonowania przedstawione zostały na rys. 1.

Rysunek 1
Kierunki polityki przestrzennej województwa świętokrzyskiego



Ustalenia powołanej wyżej zaktualizowanej *Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego do roku 2020*, a także programów krajowych i wojewódzkich określających zasady kształtowania polityki przestrzennej, spowodowały potrzebę opracowania zmiany omawianego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego*.

Konieczność powyższa podyktowana została zaistniałym obowiązkiem dostosowania ustaleń tego dokumentu do bieżących zadań samorządu województwa, wynikających ze współczesnych wyzwań i problemów rozwoju przestrzennego, a także wejścia w życie implementowanych z Unii Europejskiej rozwiązań prawnych i programowych ukierunkowanych na wzmocnienie spójności ekonomicznej i społecznej w wymiarze terytorialnym. Ponadto, równie istotną przyczyną wszczęcia prac aktualizacyjnych była potrzeba dostosowania Planu do nowych wymagań prawnych, jakie wprowadziła ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a także inne uregulowania ustawowe, zwłaszcza środowiskowe, silnie rzutujące na zagospodarowanie przestrzenne regionu.

Trwająca obecnie procedura sporządzenia dokumentu, pozostaje na etapie uchwalenia Uchwałą Nr XLVII/833/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 22 września 2014 r. zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego oraz przekazania wojewodzie dokumentacji prac planistycznych w celu oceny ich zgodności z przepisami prawnymi oraz ogłoszenia uchwały w wojewódzkim dzienniku urzędowym. Procedowana zmiana *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego* nie wpływa na ustalenia niniejszego *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego*.

- *Program rozwoju infrastruktury transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 – 2013* opracowany na zlecenie Zarządu Województwa Świętokrzyskiego przez Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego w Kielcach – (czerwiec 2007).

Zgodnie z *Programem* przez teren województwa świętokrzyskiego przebiegają główne korytarze transportowe województwa, które tworzą:

- ✓ korytarz europejski nr VI Gdańsk — Katowice — Żilina, którego elementem jest przebiegająca przez teren województwa linia kolejowa AGC — Centralna Magistrala Kolejowa (CMK) oraz projektowana łącznica kolejowa Czarncza - Włoszczowa Płn., umożliwiającą włączenie województwa do europejskiego systemu kolejowego;
- ✓ korytarz krajowy Warszawa — Kielce — Kraków, tworzony przez projektowaną drogę ekspresową S7 i modernizowaną linię kolejową znaczenia państwowego nr 8 Warszawa — Kraków;
- ✓ korytarz krajowy Łódź — Kielce — Rzeszów, tworzony przez projektowaną drogę ekspresową S74 Łódź — Rzeszów i przebiegającą w pewnym oddaleniu linię kolejową nr 25 Łódź — Skarżysko-Kamienna — Sandomierz — Rzeszów (z wykorzystaniem linii kolejowej nr 71);
- ✓ korytarz krajowy Warszawa — Ostrowiec Świętokrzyski — Łoniów — Rzeszów tworzony przez drogę krajową nr 9;
- ✓ korytarz krajowy Łódź — ośrodki położone w północnym paśmie województwa od Końskich do Opatowa — Rzeszów, utworzony przez drogi nr 74, 42 i 9 oraz linię kolejową nr 25 Łódź — Dębica;
- ✓ korytarz krajowy Warszawa — Kielce — Tarnów tworzony przez drogę nr 7 i 73;
- ✓ korytarz krajowy Warszawa — Sandomierz — Kraków tworzony przez drogę krajową 79;
- ✓ korytarz krajowy Lublin — Kielce — Jędrzejów — Katowice, tworzony przez drogi nr 74, 7 i 78 oraz zmodernizowane linie kolejowe Kielce — Włoszczowa — CMK i szerokotorowa LHS.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz z uwagi na szereg funkcji jakie spełnia miasto będące stolicą regionu o największej liczbie mieszkańców w województwie oraz generujące największe potoki pasażerów korzystających z transportu publicznego **podstawowym węzłem komunikacyjnym regionu (o znaczeniu krajowym) są Kielce.**

Do węzłów regionalnych zaliczone zostały również ośrodki o największym potencjale ludnościowym:

- ✓ Jędrzejów,
- ✓ Sandomierz,
- ✓ Skarżysko-Kamienna,
- ✓ Opatów,
- ✓ Ostrowiec Świętokrzyski,
- ✓ Starachowice,
- ✓ Końskie,
- ✓ Busko-Zdrój,
- ✓ Staszów,
- ✓ Włoszczowa,
- ✓ Kazimierza Wielka,
- ✓ Pińczów,
- ✓ Chmielnik,
- ✓ Ożarów,
- ✓ Łoniów.

Ponadto w miastach, które łączą ze sobą transport kolejowy i autobusowy (Kielce, Skarżysko Kam., Starachowice, Ostrowiec Św., Sędziszów, Jędrzejów, Włoszczowa) wskazane jest utworzenie zintegrowanych centrów przesiadkowych o znaczeniu zarówno regionalnym jak i ponadregionalnym.

Położenie powołanych wyżej węzłów regionalnych oraz wzajemne ich powiązanie siecią komunikacyjną przedstawiono na rys. 2.

- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym opracowany przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – (maj 2012).*

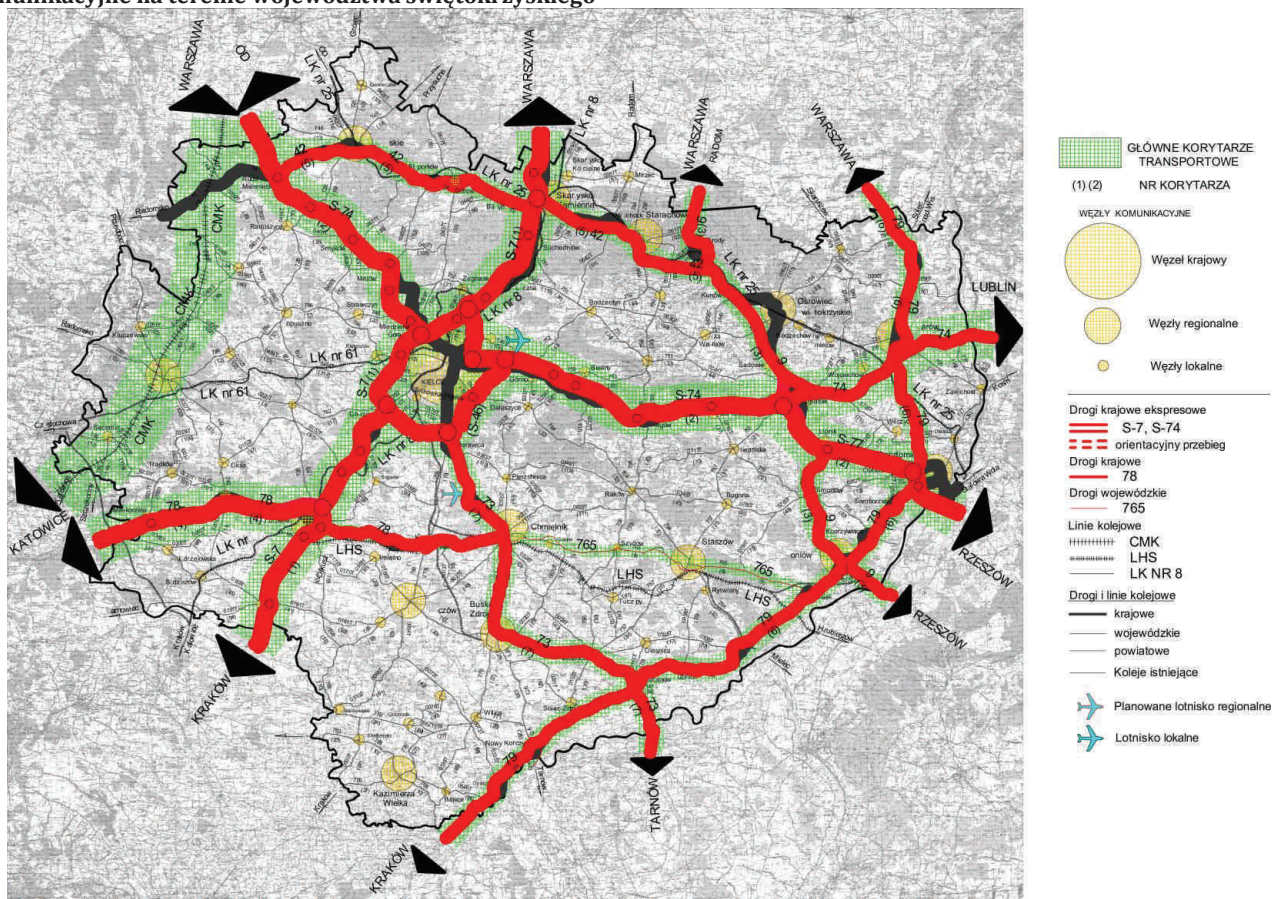
Plan opracowany przez Ministra zajmuje najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i jest uwzględniany w Planach marszałków województw, wykonujących zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Dokument ten formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również określa zasady ich finansowania ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zakłada finansowanie przewozów krajowych – międzywojewódzkich oraz stopniowe zmniejszanie dotacji do przewozów międzynarodowych, które powinny stawać się przewozami komercyjnymi.

Jednym z najistotniejszych ustaleń Planu MTBiGM, wymagającym uwzględnienia w wojewódzkim planie transportowym jest określenie sieci przewozów o zasięgu ponadregionalnym. Na terenie województwa świętokrzyskiego obejmuje ona połączenia na linii kolejowej nr 8, 61 oraz 25 (w tym na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz). Wskazane połączenia obejmują miejscowości, określone w Planie MTBiGM jako potencjalne węzły przesiadkowe. Są to: Kielce, Sandomierz, Skarżysko Kamienna, Starachowice, Włoszczowa oraz Jędrzejów. Dodatkowo Tabela 2 Planu MTBiGM zawiera stacje, na których oczekuje się skomunikowania pociągów międzyregionalnych z wojewódzkimi. Należą do nich: Kielce, Bukowa, Włoszczowa, Włoszczowa Północ, Jędrzejów, Sędziszów, Skarżysko Kamienna, Starachowice Wschodnie, Ostrowiec Świętokrzyski oraz Sandomierz. W celu umożliwienia takiego skomunikowania pociągi regionalne powinny obsługiwać te same trasy, tak aby możliwy był postój na wskazanych stacjach. Dodatkowo Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ustalił, że skomunikowanie pociągów regionalnych i międzywojewódzkich powinno odbywać się w czasie nie krótszym niż 5 min., ale nie dłuższym niż 30 min.

Rysunek 2
Węzły komunikacyjne na terenie województwa świętokrzyskiego



Źródło: Program rozwoju infrastruktury transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 – 2013

2. Diagnoza województwa świętokrzyskiego

2.1. Charakterystyka województwa

Województwo świętokrzyskie położone jest w południowo – wschodniej części Polski, na skrzyżowaniu dróg ekspresowych S7 i S74 oraz drogi krajowej nr 73. Zajmuje powierzchnię 11 710,5 km²

Rysunek 3

Położenie województwa świętokrzyskiego



Źródło: Opracowanie własne

Sieć osadniczą w regionie stanowi 31 miast (w tym 4 miasta wydzielone oraz 27 gmin miejsko – wiejskich) i 71 gmin wiejskich. Sieć miejska jest stosunkowo równomiernie rozmieszczona na całym obszarze, natomiast charakteryzuje się mniejszą od krajowej gęstością. Przeciętnie na jedno miasto w regionie przypada 377,7 km², podczas gdy w Polsce 344,1 km². Większą od przeciętnej gęstością charakteryzuje się sieć miejscowości wiejskich – na jedną miejscowość wiejską przypada 4,1 km² (w kraju – 5,5 km²). Ludność zamieszkała w miastach województwa stanowi jedynie 45,4% (15 miejsc), podczas gdy w kraju wskaźnik urbanizacji wynosi 61,4%.

W miastach małych, liczących poniżej 10 tys. mieszkańców mieszka 6,3%, natomiast w miastach dużych (powyżej 50 tys. mieszkańców) skupiających się w północnej i centralnej części regionu zamieszkuje znacznie więcej – bo 30% ludności regionu.

Województwo świętokrzyskie sąsiaduje z sześcioma, większymi obszarowo województwami, które posiadają na swoim obszarze duże ośrodki miejskie zaliczone w skali kraju do metropolii. Ośrodki te połączone są paneuropejskimi korytarzami transportowymi, opartymi o istniejące i planowane autostrady oraz główne linie kolejowe i stanowiąc będą europejskie węzły transportowe.

Istotną cechą określającą charakter obecnych i przyszłych powiązań komunikacyjnych stolicy województwa z głównymi ośrodkami rozwoju kraju jest niewielka odległość Kielc od wszystkich sześciu, sąsiadujących miast wojewódzkich stanowiących, jak już wspomniano powyżej, węzły transportowe znaczenia europejskiego (ujęte w europejskiej sieci transportowej TEN-T), która waha się w granicach 120 – 180 km.

Najwyższy odsetek powierzchni województwa – 64,3% stanowią użytki rolne (w kraju 47,9%), natomiast ok. 28,6% przypada na lasy (kraj – 30,0%). Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują 4,5% powierzchni tj. o 0,7 pkt mniej niż średnia krajowa.

Województwo można podzielić na dwie części: rolniczą – ścianą wschodnią i południowo – wschodnią oraz przemysłową (Staropolski Okręg Przemysłowy) – część centralną, północną i północno – zachodnią. Gospodarczą wizytówką województwa są Targi Kielce. Rozwój wielu dziedzin gospodarczych w województwie wspierany jest przez Specjalną Strefę Ekonomiczną „Starachowice” S.A. w Starachowicach, składającą się z 9 podstref, zlokalizowanych na terenie województwa świętokrzyskiego.

Dużym atutem województwa są dwie państwowe uczelnie wyższe oraz 13 niepublicznych.

Na terenie województwa aktywnie działa 5 klastrów, skupiających wiele instytucji różnych branż.

W stolicy województwa funkcjonują dwa inkubatory przedsiębiorczości: Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości oraz Kielecki Park Technologiczny.

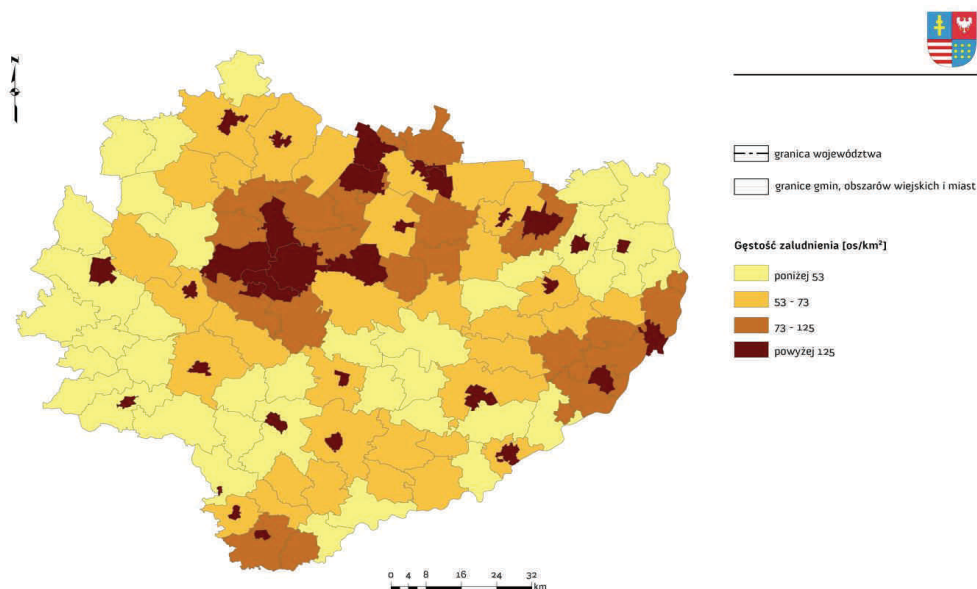
Województwo świętokrzyskie należy do najczystszych ekologicznie obszarów Polski z powierzchnią 64,5% objętą prawną ochroną przyrody. Z tego też względu posiada dogodne warunki dla rozwoju turystyki. Prężnie rozwija się również ruch agroturystyczny. W południowej części województwa umiejscowione są bogate źródła wód mineralnych i leczniczych – miejscowości uzdrowiskowe – Busko Zdrój i Solec Zdrój.

Gęstość dróg lokalnych umożliwia dotarcie do wszystkich turystycznie atrakcyjnych miejsc (jaskinie, duże kompleksy leśne, zabytki architektury itp.).

2.2. Demografia – stan i prognozy

Na koniec 2010r. liczba ludności województwa wyniosła 1 273 995 osób. Gęstość zaludnienia – średnio 108 osób/km² była bardzo zróżnicowana przestrzennie. Najintensywniej zaludniony jest wysoko zurbanizowany podregion kielecki (156 osób/km²), zaś w rolniczym podregionie sandomiersko – jędrzejowskim na 1 km² przypadają 74 osoby. Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim przedstawiono na rys. 4.

Rysunek 4
Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim



Źródło: Opracowanie na podstawie Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020

Kielce z końcem 2012r. zamieszkiwało 200 938 osób, co stanowiło 15,8% ogółu ludności i 35,1% ludności miejskiej województwa. Najliczniej zaludnione były powiaty: kielecki ziemski (207 085 osób), ostrowiecki (115 154), starachowicki (93 805) i jędrzejowski (88 285). Największa gęstość zaludnienia charakteryzowała powiaty: skarżyski (229 osób/km²), ostrowiecki (187) i starachowicki (174).

Liczbę ludności w poszczególnych powiatach województwa przedstawia tabela 1.

Tabela 1
Liczba ludności oraz gęstość zaludnienia w powiatach Województwa Świętokrzyskiego

Lp.	Powiat	Liczba ludności	Powierzchnia w km ²	Zaludnienie na 1 km ²
Podregion kielecki		779 545	4 996	156
1.	Powiat kielecki	207 085	2 248	92
2.	Powiat konecki	83 927	1 140	74
3.	Powiat skarżyski	78 636	343	229
4.	Powiat starachowicki	93 805	540	174
5.	Powiat ostrowiecki	115 154	616	187
6.	Miasto Kielce	200 938	109	1 843
Podregion sandomiersko-jędrzejowski		494 450	6 676	74
7.	Powiat opatowski	55 082	912	60
8.	Powiat sandomierski	80 566	676	119
9.	Powiat staszowski	73 858	925	80
10.	Powiat buski	73 934	967	76
11.	Powiat kazimierski	35 275	422	84
12.	Powiat jędrzejowski	88 285	1 257	70
13.	Powiat pińczowski	40 930	611	67
14.	Powiat włoszczowski	46 520	906	51

Źródło: dane na podstawie GUS, stan na 31.12.2012r.

W regionie świętokrzyskim, na przestrzeni ostatnich kilku lat zaobserwowano niekorzystne procesy: depopulacji oraz starzenia się społeczeństwa. Wysoka dynamika spadku liczby ludności obserwowana była głównie w miastach. Zgodnie z prognozą demograficzną GUS, spadek liczby ludności będzie się nadal utrzymywał. W okresie od 2010 do 2025r. liczba mieszkańców województwa zmniejszy się o 7,7%. Wysoka dynamika spadku wielkości populacji nadal będzie się zaznaczała głównie w miastach.

Znaczne zmiany widoczne są również w strukturach wiekowych społeczeństwa, które mają istotny wpływ na popyt na usługi transportowe. Prognozy na rok 2025 zakładają, że osoby w wieku nieprodukcyjnym będą stanowiły około 84% liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym. 30,1% ogółu ludności będzie w wieku emerytalnym, a na każde 100 osób w tej

grupie wiekowej przypadnie zaledwie 58 osób w wieku 0 – 17 lat. Tym samym spowoduje to znaczną zmianę systemu transportu zbiorowego, który będzie musiał być dostosowany, zarówno pod względem technicznym jak i organizacyjnym, do użytkowników w starszym wieku.

Tabela 2
Struktura wieku ludności województwa świętokrzyskiego

Obszar		Ludność w wieku (w tys.)		
		przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
Województwo świętokrzyskie	ogółem	224,0	805,2	244,8
	miasto	90,5	365,8	115,9
	wieś	133,5	439,4	128,9
Obszar		Ludność w wieku [w %]		
		przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym
Województwo świętokrzyskie	ogółem	17,6	63,2	19,2
	miasto	15,8	63,9	20,3
	wieś	19,0	62,6	18,4

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS, stan w 2012 r.

W wyniku niekorzystnych procesów demograficznych w województwie w najbliższych latach znacząco wzrośnie obciążenie ludności pracującej osobami niepracującymi.

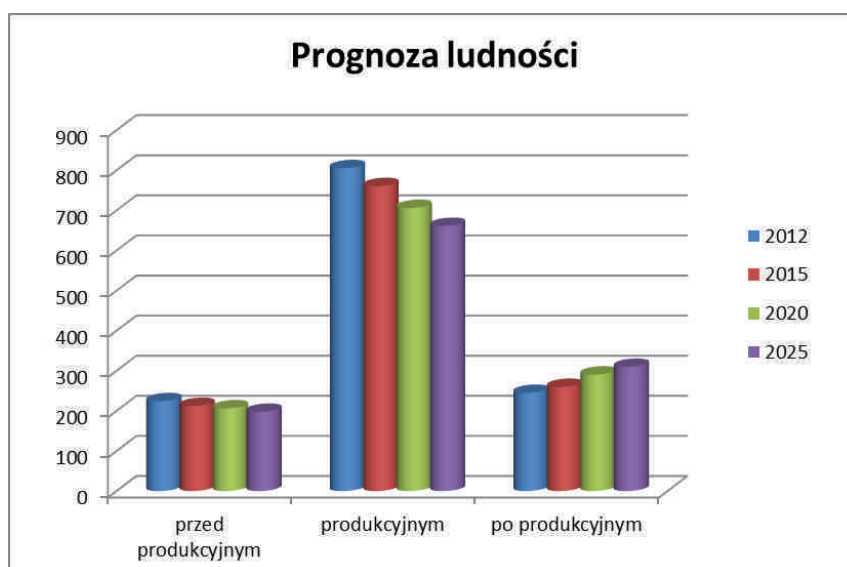
W tabeli 3 oraz na wykresie 1 przedstawiona została prognoza struktury wiekowej ludności województwa świętokrzyskiego w latach: 2015; 2020; 2025.

Tabela 3
Prognoza struktury wiekowej ludności woj. świętokrzyskiego na lata 2015, 2020 i 2025 z uwzględnieniem roku 2012

rok	Ludność w wieku (w tysiącach)		
	przed- produkcyj- nym	produkcyj- nym	po- produkcyj- nym
2012	224,0	805,2	244,8
2015	212,2	760,4	259,6
2020	206,3	705,9	290,4
2025	197,4	661,0	309,5

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS.

Wykres 1
Struktura wiekowa ludności województwa świętokrzyskiego w 2012 roku i prognoza na lata 2015, 2020, 2025



2.3. Szkolnictwo – lokalizacja szkół

Przewozy w transporcie publicznym są generowane głównie przez szkolnictwo ponadgimnazjalne, w tym szkoły średnie, policealne, szkoły dla dorosłych, wyższe uczelnie. Przeważającą większość stanowią uczniowie szkół średnich i policealnych, dojeżdżający do szkół przez 5 dni w tygodniu (od poniedziałku do piątku). Szkolnictwo działające w systemie weekendowym (policealne, dla dorosłych i wyższe uczelnie) generuje przejazdy na znacznie mniejszą skalę, począwszy od godzin popołudniowych w piątki do godzin wieczornych w niedziele.

Analiza szkolnictwa średniego w miastach województwa wykazała, że najliczniej szkoły te są zlokalizowane na terenie miast powiatowych, w tym w Kielcach (121 szkół średnich), Skarżysku Kamiennej (46), Ostrowcu Świętokrzyskim (43), Starachowicach (34), Sandomierzu (33), Końskich (31), Busku Zdroju (24) i Jędrzejowie (18). Najwięcej uczniów szkół ponadgimnazjalnych zanotowano w roku szkolnym 2012/2013 w Kielcach (20 125), Ostrowcu Świętokrzyskim (6 062), Starachowicach (4 492), Skarżysku Kamiennej (4 328), Końskich (3 315) i Sandomierzu (2 840).

W 104 szkołach policealnych w roku szkolnym 2012/2013 pobierało naukę 7 928 uczniów, w tym największa liczba uczniów była w Kielcach (3 865), powiecie ostrowieckim (1 044), starachowickim (654), skarżyskim (627) i koneckim (503).

Liczba szkół wyższych w województwie w ostatnim dziesięcioleciu wzrosła z 10 w 2000r. do 15 w 2010r. Głównym ośrodkiem akademickim jest miasto Kielce, w którym funkcjonują 2 uczelnie publiczne i 8 niepublicznych. Jedna uczelnia publiczna (Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa) i dwie niepubliczne znajdują się w Sandomierzu, po jednej szkole niepublicznej w Ostrowcu Świętokrzyskim i Pińczowie. Ponadto w 3 miastach (Ostrowcu Świętokrzyskim, Pińczowie i Starachowicach) funkcjonują wydziały i ośrodki zamiejscowe wyższych uczelni z Kielc, Warszawy i Łodzi. Przeważająca liczba studentów kształcona jest na dwóch kieleckich uczelniach – Politechnice Świętokrzyskiej oraz Uniwersytecie Humanistyczno – Przyrodniczym im. J. Kochanowskiego, w których studiuje ponad połowa wszystkich studentów w regionie.

W województwie świętokrzyskim przeważają studenci studiów niestacjonarnych (52,4%). Ten tryb studiowania jest szczególnie popularny na uczelniach niepublicznych, które kształciły w ten sposób w 2012/2013r. ok. 13,4 tys. studentów. Liczbę studentów w województwie świętokrzyskim w latach 2012/2013r. przedstawiono w tabeli 4.

W najbliższych latach należy się spodziewać spadku liczby studentów, będącego następstwem niżu demograficznego z lat dziewięćdziesiątych.

Tabela 4
Studenci województwa świętokrzyskiego w 2012/2013r.

Wyszczególnienie	ogółem	w tym studia	
		stacjonarne	niestacjonarne
Świętokrzyskie	38 502	18 342	20 160
w tym:			
Wyższe szkoły publiczne	23 849	17 082	6 767
Wyższe szkoły niepubliczne	14 653	1 260	13 393

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

2.4. Działalność gospodarcza – zakłady pracy

Na koniec 2012r. liczba zarejestrowanych w rejestrze REGON podmiotów gospodarczych, na terenie województwa świętokrzyskiego, wyniosła 108 068. Podmioty prywatne stanowiły 96,9 % (104 721), zaś publiczne 3,1 % (3 347). Na przestrzeni ostatnich 5 lat liczba zarejestrowanych podmiotów w województwie świętokrzyskim stopniowo się zwiększała. Wyjątek stanowi rok 2009 i 2011, gdzie ich liczba spadła.

Na koniec 2012 roku zdecydowana większość (68,96 %) podmiotów gospodarczych zarejestrowana była w powiatach podregionu kieleckiego. Pozostałe 31,04 % podmiotów znajdowało się w powiatach podregionu sandomiersko – jędrzejowskiego. Powiat grodzki Kielce przodował w tym zakresie (28 543 podmiotów, co stanowiło 26,41% ogółu podmiotów w województwie). Na kolejnych miejscach znalazły się powiaty: kielecki ziemski (14 579), ostrowiecki (10 507) oraz skarżyski (7 564).

W tabeli 5 zamieszczono liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON w latach 2008 – 2012.

Tabela 5
Liczba podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON w latach 2008 – 2012

Jednostka terytorialna	Lata				
	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba podmiotów wpisanych do REGON					
Świętokrzyskie	108 399	105 678	108 715	105 906	108 068
<i>kielecki</i>					
	74 594	72 853	74 857	72 936	74 527
Powiat Kielecki	13 062	13 179	13 955	13 832	14 579
Powiat Konecki	6 469	6 238	6 383	6 194	6 344
Powiat Ostrowiecki	11 427	10 832	10 864	10 475	10 507
Powiat Skarżyski	7 817	7 544	7 787	7 449	7 564
Powiat Starachowicki	7 096	7 051	7 320	6 940	6 990
Miasto Kielce	28 723	28 009	28 548	28 046	28 543
<i>sandomiersko-jędrzejowski</i>					
	33 805	32 825	33 858	32 970	33 541
Powiat Buski	5 641	5 438	5 576	5 461	5 472
Powiat Jędrzejowski	6 107	5 789	5 899	5 765	5 843
Powiat Kazimierski	1 551	1 570	1 657	1 677	1 776
Powiat Opatowski	3 395	3 247	3 327	3 199	3 245
Powiat Pińczowski	2 392	2 417	2 478	2 410	2 463
Powiat Sandomierski	6 467	6 204	6 408	6 143	6 286
Powiat Staszowski	5 144	5 081	5 274	5 102	5 114
Powiat Włoszczowski	3 108	3 079	3 239	3 213	3 342

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z BDL GUS.

W województwie świętokrzyskim w 2012r. dominowały przedsiębiorstwa prowadzące działalność usługową (75,3% ogółu podmiotów), w dużo mniejszym zakresie był to przemysł i budownictwo (ok. 23%). Około 1,7% stanowiły podmioty działające w sektorze rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa.

W strukturze przedsiębiorstw prowadzących działalność na terenie miast województwa świętokrzyskiego, w 2012r. dominowały podmioty zatrudniające do 9 osób (103 228 podmiotów), które stanowiły ok. 95% ogółu zarejestrowanych jednostek, najmniejszą liczbę stanowiły podmioty zatrudniające 1000 i więcej osób – 21 podmiotów.

Na koniec 2012r. w miastach podregionu kieleckiego zarejestrowanych było 53 581 podmiotów, co stanowiło 80% ogółu podmiotów w grupie 31 miast województwa, z czego ponad połowa w stolicy województwa – Kielcach. Spośród 19 największych przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 1000 osób 16 zlokalizowanych było w podregionie kieleckim, z czego 10 w Kielcach, 4 w Skarżysku Kamiennej, po jednym w Końskich, Stąporkowie, Ostrowcu Świętokrzyskim i Starachowicach, a jedynie 2 w sandomiersko – jędrzejowskim, po jednym w Sędziszowie i Sandomierzu.

2.5. Bezrobocie

W końcu grudnia 2012 roku liczba bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy województwa świętokrzyskiego wyniosła 86 708 osób. Z ogólnej liczby bezrobotnych 55,4% stanowili mieszkańcy wsi. Ludzie młodzi w wieku 18 – 34 lata stanowili ponad połowę (51,7%) ogółu zarejestrowanych.

Stopa bezrobocia zarejestrowanego wyniosła w województwie świętokrzyskim na koniec grudnia 2012r. 15,8%. W tym czasie w województwie zanotowano 87 osób bezrobotnych przypadających na 1 ofertę pracy. W tabeli 6 przedstawiono wielkość bezrobocia w województwie świętokrzyskim wg stanu na dzień 31.12.2012r.

W ostatnich latach stopa bezrobocia w województwie świętokrzyskim utrzymywała się na podobnym poziomie (ok.15,2%). Natomiast w ciągu ostatnich dwóch lat wzrastał osiągając 16,5% na koniec 2013r.

Tabela 6
Bezrobocie w województwie świętokrzyskim na dzień 31.12.2012 roku

Jednostka terytorialna	Liczba bezrobotnych [tys.]	Stopa bezrobocia rejestrowanego [%]
Świętokrzyskie	86,7	15,8
Podregion kielecki	57,2	17,5
Powiat Kielecki	14,2	19,6
Powiat Konecki	7,2	22,4
Powiat Ostrowiecki	9,2	21,0
Powiat Skarżyski	7,6	26,5
Powiat Starachowicki	7,2	18,4
Miasto Kielce	11,7	10,7
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	29,5	13,3
Powiat Buski	3,3	9,0
Powiat Jędrzejowski	4,9	13,7
Powiat Kazimierski	2,1	12,5
Powiat Opatowski	5,6	22,5
Powiat Pińczowski	1,8	10,0
Powiat Sandomierski	4,8	12,8
Powiat Staszowski	4,2	12,8
Powiat Włoszczowski	2,9	14,3

Źródło: WUP w Kielcach

2.6. Instytucje publiczne

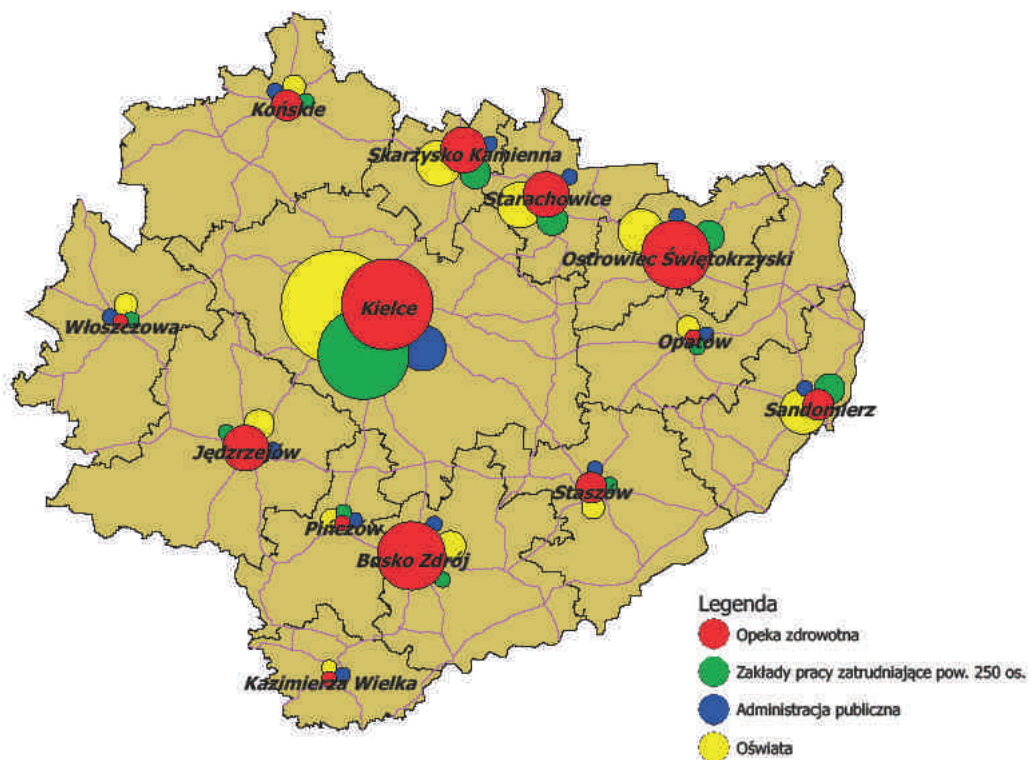
Na terenie województwa ma swoje siedziby wiele instytucji publicznych, działających na potrzeby społeczności lokalnych jak również mieszkańców całego województwa.

W każdym z ośrodków powiatowych znajduje się: urząd gminy, starostwo powiatowe, powiatowy urząd pracy, powiatowy i miejski ośrodek pomocy rodzinie, urząd skarbowy, sąd rejonowy i prokuratura rejonowa. Ponadto w trzech miastach (Ostrowcu Świętokrzyskim, Sandomierzu i Staszowie) działają katolickie centra pomocy rodzinie. W Sandomierzu i Starachowicach zlokalizowane są oddziały Urzędu Celnego w Kielcach. Wszystkie wymienione

instytucje generują przejazdy transportem publicznym do centrów, w których są umiejscowione, zaspokajając lokalne potrzeby ludności.

Największa liczba instytucji publicznych (21) zlokalizowana jest na terenie stolicy województwa – miasta Kielce. Poza wymienionymi powyżej działają na jego terenie również – Świętokrzyski Urząd Wojewódzki oraz Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, Miejski, Powiatowy i Wojewódzki Urząd Pracy, Sąd Okręgowy i Wojewódzki Sąd Administracyjny, Izba Skarbowa i dwa urzędy skarbowe, urząd statystyczny, prokuratura okręgowa oraz dwie prokuratury rejonowe – Kielce Wschód i Kielce Zachód. Instytucje te działają na potrzeby ludności całego województwa i generują przewozy ze wszystkich jego rejonów do stolicy województwa.

Rysunek 5
Mapa instytucji użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie województwa świętokrzyskiego



Źródło: Opracowanie własne

2.7. Opieka zdrowotna

Stacjonarna opieka zdrowotna w województwie świadczona jest przez 25 szpitale (w tym 19 publicznych i 5 niepublicznych) oraz ambulatoryjnie w 230 poradniach specjalistycznych. Największa liczba szpitali zlokalizowana jest na terenie miasta Kielce, w tym m.in. wyspecjalizowane, najczęściej odwiedzane jednostki, takie jak: Świętokrzyskie Centrum Onkologii, Świętokrzyskie Centrum Matki i Noworodka, Wojewódzki Specjalistyczny Szpital Dziecięcy, Wojewódzki Szpital Zespolony z Centrum Kardiologii, Wojewódzki Specjalistyczny Zespół Opieki Neuropsychiatrycznej. Na terenie każdego z ośrodków powiatowych ma swoją siedzibę co najmniej jeden szpital. Największa liczba poradni zlokalizowana jest na terenie powiatów: ostrowieckiego (36) i kieleckiego ziemskiego (35) – obydwie w obrębie podregionu kieleckiego.

Bardzo ważnym elementem infrastruktury społecznej w województwie są także sanatoria, które znajdują się w dwóch miejscowościach uzdrowiskowych: Busku Zdroju i Solcu Zdroju, położonych w powiecie buskim. W 2012r. w szpitalach uzdrowiskowych i sanatoriach województwa leczyło się 52,4 tys. osób.

Usługi rehabilitacyjne, lecznicze i pielęgnacyjne świadczone są również przez Świętokrzyskie Centrum Rehabilitacji w Czarnieckiej Górze (gm. Stąporków). Centrum dysponuje 228 miejscami, w tym 100 na oddziale dziennym¹⁰.

2.8. Kultura

W województwie funkcjonują 3 teatry i jedna instytucja muzyczna – filharmonia, zlokalizowane w stolicy województwa – Kielcach. Znajduje się również 12 kin stałych. Działalność kulturalną prowadzi także 72 funkcjonujące w województwie ośrodki i domy kultury.

W regionie organizowane są licznie imprezy muzyczne, folklorystyczne, popularno – naukowe, rekonstrukcje wydarzeń historycznych itp., niektóre o randze ogólnopolskiej lub międzynarodowej. Zdecydowana większość tych imprez odbywa się w okresie od maja do sierpnia, kiedy obserwuje się najbardziej intensywny ruch turystyczny w regionie.

¹⁰ Strona www Świętokrzyskie Centrum Rehabilitacji w Czarnieckiej Górze

2.9. Turystyka

Teren województwa świętokrzyskiego jest niezwykle atrakcyjny turystycznie. Blisko 70% powierzchni objęte jest różnymi formami ochrony. Na terenie stolicy województwa występuje 5 rezerwatów przyrody: Kadzielnia, Karczówka, Ślichowice, Wietrznia i Biesak – Białogon.

Turystów przyciągają także unikatowe w skali Europy ślady prehistorycznego osadnictwa o charakterze górniczo – przemysłowym, niepowtarzalne walory Gór Świętokrzyskich, jak również malownicze tereny wiejskie (agroturystyka).

Przez tereny województwa biegnie wiele szlaków turystycznych, w tym również ścieżki dydaktyczne i spacerowe. Szczególną atrakcją stanowią cztery podziemne trasy turystyczne utworzone w Jaskini Raj, Rezerwacie Archeologiczno – Przyrodniczym w Krzemionkach oraz w zabytkowych piwnicach Opatowa i Sandomierza.

Dużym zainteresowaniem cieszą się miejscowości z zachowanymi zabytkowymi układami urbanistycznymi, liczne zamki, pałace, dwory, muzea, zabytki architektury sakralnej oraz liczne obiekty przemysłowe. Na szczególną uwagę zasługuje Sandomierz, jedno z najstarszych i historycznie najważniejszych miast Polski, z ponad 120 zabytkowymi budowlami wszystkich stylów.

Na uwagę zasługują również centra i parki o charakterze rozrywkowo – edukacyjnym: Europejskie Centrum Bajki im. Koziołka Matołka w Pacanowie oraz Jurapark w Bałtowie.

Najliczniej odwiedzanymi w 2011r. atrakcjami turystycznymi były: Sanktuarium Matki Bożej Bolesnej w Kałkowie – Godowie (410 000 osób), Jurapark w Bałtowie (300 000) i Klasztor na Świętym Krzyżu (247 628).

W regionie świętokrzyskim dynamicznie rozwija się również turystyka biznesowa, dzięki Centrum Wystawienniczo – Kongresowemu Targi Kielce, które rocznie odwiedza około 200 tys. osób. Turystyka biznesowa jest jedną z najszybciej rozwijających się form turystyki w województwie.

Jednym z priorytetowych polskich produktów markowych jest turystyka uzdrowiskowa, która również w województwie świętokrzyskim szczyty się bogatą ofertą. Należy do niej zaliczyć – Uzdrowiska: Busko Zdrój i Solec Zdrój – w powiecie buskim. Największym bogactwem ziemi buskiej są wody lecznicze i mineralne. Średnio rocznie w obu uzdrowiskach leczy się ok. 45 tys. kuracjuszy.

2.10. Pojazdy indywidualne

Według danych GUS na koniec 2012 roku w województwie świętokrzyskim zarejestrowanych było 578 703 aut. Nasylenie rynku pojazdów w województwie osiągnęło

w końcu 2012 roku wielkość 454 samochodów na 1000 mieszkańców. Biorąc pod uwagę poszczególne powiaty województwa świętokrzyskiego, największe nasycenie rynku pojazdów osobowych na koniec 2012 roku występowało w powiecie staszowskim (551), zaś najmniejsze w ostrowieckim (370).

Liczbę zarejestrowanych pojazdów osobowych na terenie województwa świętokrzyskiego w podziale na powiaty w latach 2008 – 2012 przedstawiono w tabeli 7.

Tabela 7
Liczba zarejestrowanych pojazdów osobowych na terenie województwa świętokrzyskiego w podziale na powiaty w latach 2008 – 2012 (stan na dzień 31.12. danego roku)

Lp.	Wyszczególnienie	2008	2009	2010	2011	2012
Podregion kielecki						
1	Powiat kielecki	78 122	80 893	85 410	90 506	93 440
2	Powiat konecki	31 617	33 041	34 494	36 110	36 933
3	Powiat ostrowiecki	36 282	37 723	39 618	41 526	42 602
4	Powiat skarżyski	29 459	29 766	30 967	32 009	32 663
5	Powiat starachowicki	40 647	40 447	41 851	43 065	44 115
6	Miasto Kielce	72 498	75 085	78 218	80 956	83 921
Podregion sandomiersko-jędrzejowski						
7	Powiat buski	31 580	32 371	33 564	34 608	35 404
8	Powiat jędrzejowski	35 205	36 798	38 610	40 093	41 078
9	Powiat kazimierski	15 544	16 034	16 799	17 817	18 292
10	Powiat opatowski	24 192	25 000	26 334	27 760	28 482
11	Powiat pińczowski	16 782	17 389	18 125	18 958	19 464
12	Powiat sandomierski	35 580	35 999	37 389	39 154	40 084
13	Powiat staszowski	36 155	37 569	38 450	39 837	40 763
14	Powiat włoszczowski	18 659	18 890	19 901	20 821	21 462
Województwo świętokrzyskie		502 322	517 005	539 730	563 220	578 703

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS

W tabeli 8 zobrazowano wskaźnik nasycenia rynku pojazdów osobowych w województwie świętokrzyskim na terenie poszczególnych powiatów w latach 2008 – 2012 (wg stanu na dzień 31.12. danego roku).

Tabela 8
Wskaźnik nasycenia rynku pojazdów osobowych* w województwie świętokrzyskim na terenie poszczególnych powiatów w latach 2008 – 2012 (stan na 31.12. danego roku)

Lp.	Region/powiat	2008	2009	2010	2011	2012
Podregion kielecki						
1	Powiat kielecki	389	401	421	438	451
2	Powiat konecki	379	398	417	428	440
3	Powiat ostrowiecki	315	329	347	367	370
4	Powiat skarżyski	374	380	398	404	415
5	Powiat starachowicki	434	434	450	457	470
6	Miasto Kielce	353	367	384	401	417
Podregion sandomiersko-jędrzejowski						
7	Powiat buski	431	443	460	465	478
8	Powiat jędrzejowski	396	415	437	452	465
9	Powiat kazimierski	440	457	482	501	518
10	Powiat opatowski	434	451	478	501	517
11	Powiat pińczowski	404	421	443	461	475
12	Powiat sandomierski	440	446	467	484	497
13	Powiat staszowski	492	513	526	537	551
14	Powiat włoszczowski	398	405	428	445	461
Województwo świętokrzyskie		395	405	426	440	454

* liczba samochodów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców

Źródło: Opracowanie na podstawie BDL GUS

2.11. Układ komunikacyjny i infrastruktura transportowa województwa świętokrzyskiego

Województwo Świętokrzyskie, w zakresie transportu drogowego znalazło się poza europejską siecią korytarzy transportowych (TEN-T), które tworzą projektowane autostrady oraz główne linie kolejowe, modernizowane do standardów określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010 UE. Region łączy się z korytarzami TEN-T, poprzez osiem dróg krajowych jednojezdniowych (nr 7, 9, 42, 73, 74, 77, 78, 79), w tym dwie drogi międzynarodowe E-77 (DK7) i E-371 (DK9) oraz 11 linii kolejowych znaczenia państwowego. Układ ten jest uzupełniany siecią 36 dróg wojewódzkich oraz 860 dróg powiatowych. Tak ukształtowany

spójny system transportowy województwa jest atrybutem konkurencyjności i atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

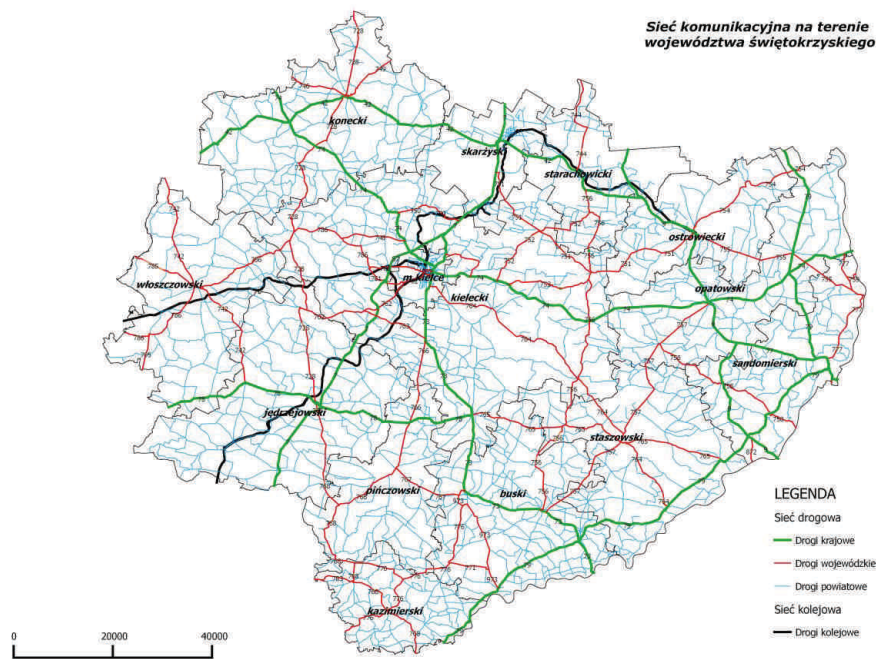
System dróg krajowych w regionie zapewnia dobre połączenie ze wszystkimi sąsiednimi województwami, jednak przepustowość tych dróg jest znacznie ograniczona.

System dróg wojewódzkich równomiernie rozmieszczony, stanowi połączenia ośrodków powiatowych pomiędzy sobą oraz ze stolicą województwa. Stanowi również system połączeń międzyregionalnych. Uzupełniającą sieć drogową stanowią drogi powiatowe i gminne. Sieć drogową województwa należy do dobrze rozwiniętych.

Zbyt mała ilość/gęstość przepraw mostowych przez rzekę Wisłę ogranicza swobodny dostęp do województwa małopolskiego, podkarpackiego i lubelskiego.

Sieć komunikacyjna na terenie Województwa Świętokrzyskiego, w transporcie drogowym i kolejowym, przedstawiona została na rysunku 6.

Rysunek 6
Sieć komunikacyjna na terenie województwa świętokrzyskiego



Źródło: Opracowanie własne

Istotnym elementem systemu transportowego województwa jest transport kolejowy. Przez region przebiega 10 zelektryfikowanych linii o całkowitej długości 724,9 km, z czego 270 km to linie znaczenia państwowego, a 454,9 km to linie pozostałe.

Najważniejszą dla województwa jest linia nr 8 ruchu pasażersko – towarowego, która umożliwia połączenie stolicy województwa ze stolicą kraju – Warszawą i północnymi rejonami kraju oraz z południową częścią tj. województwami: małopolskim, śląskim i podkarpackim oraz linia nr 4 CMK, umożliwiająca połączenie województwa poprzez stację Włoszczowa Północ z Warszawą i dalej północnymi rejonami kraju oraz z południową częścią Polski w tym: Katowicami i województwem śląskim.

Przez województwo przebiega tranzytem niezelektryfikowana linia LHS – wyłącznie o ruchu towarowym, stanowiąca połączenie Polski z Ukrainą.

Istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego województwa posiadają istniejące węzły kolejowe: Kielce, Skarżysko Kamienna i Sędziszów a także jedyna na terenie centralnej Polski stacja wymiany podwozi wagonów w Sędziszowie na linii LHS.

Coraz większego znaczenia dla wzmocnienia potencjału inwestycyjnego i turystycznego województwa nabiera transport lotniczy. Lotnisko w Masłowie k/Kielc to lokalny port, mogący przyjmować jedynie małe i średnie samoloty dyspozycyjne i sportowe, w warunkach dobrej widoczności.

2.11.1. Infrastruktura drogowa

Podstawową sieć powiązań komunikacyjnych, którymi odbywają się przewozy pasażerskie, stanowią drogi publiczne: krajowe (752,4 km), wojewódzkie (1 074,9 km) oraz drogi powiatowe (5 733,3 km). Sieć tę uzupełniają 5 871,6 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).

Wg danych GUS w 2012r. gęstość całkowitej sieci dróg w województwie świętokrzyskim w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców wynosiła 103,2 km (w Polsce – 68 km, wobec średniej unijnej równej 114 km). Relatywnie lepiej rozwinięta jest sieć kolejowa: w 2012r. na 10 tys. mieszkańców w województwie świętokrzyskim przypadało 5,7 km (w Polsce 5,1 km i była to wartość przewyższająca średnią dla UE - 4,3 km).

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 zapewnia dobre powiązania pomiędzy wszystkimi ośrodkami osadniczymi województwa. Szybki rozwój motoryzacji, a co za tym idzie rosnący stale ruch samochodowy oraz żywiołowy rozwój mieszkalnictwa (które niestety lokalizowane jest często w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących i planowanych korytarzy drogowych), powodują, że przepustowość tych dróg w szybkim tempie się wyczerpuje, poczynając od odcinków położonych w pobliżu większych ośrodków miejskich.

Sieć drogowa województwa świętokrzyskiego przedstawiono została na rysunku 7.

Rysunek 7
Sieć drogowa województwa świętokrzyskiego



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

Obszar dostępności podróży do infrastruktury przystankowej w województwie świętokrzyskim 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

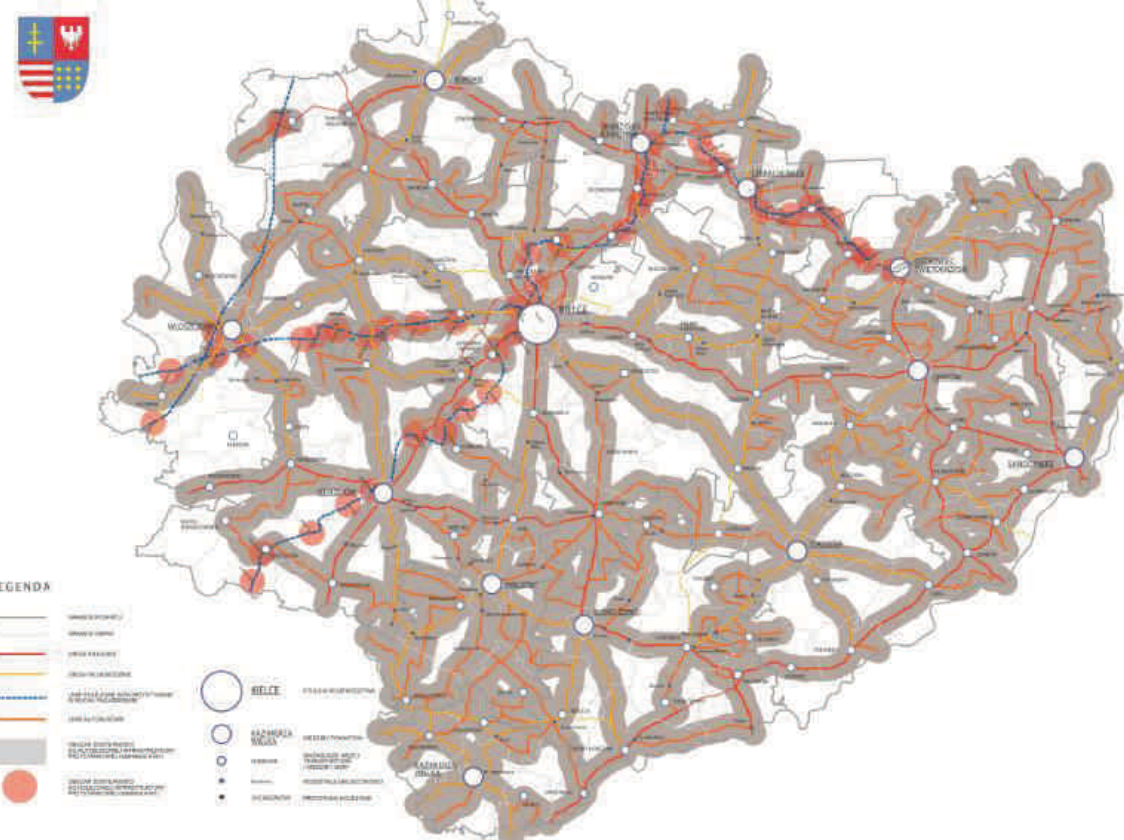
drogowej o znaczeniu wojewódzkim mają także niektóre gminne miejscowości, znajdujące się przy głównych korytarzach transportowych.

Dostępność przystanków zaprezentowana została na rysunku 8.

Rysunek 8 Dostępność przystankowa województwa świętokrzyskiego

ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM
- DOSTĘPNOŚĆ DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

SKALA 1 : 250 000



Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2012, Consulting i Logistyka Sp. z o.o. we Wrocławiu

Obszary o najlepszej dostępności komunikacyjnej występują w północnej części powiatu kieleckiego, w promieniu około 20 kilometrów od Kielc oraz na obszarze między Staszowem, Buskiem-Zdrój 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.

2.11.2. Infrastruktura kolejowa

Podstawowy układ komunikacji szynowej (kolejowej) województwa stanowią linie kolejowe, znaczenia państwowego:

1. nr 8 Warszawa – Radom – Kielce – Kraków,
2. nr 61 Kielce – Włoszczowa – Częstochowa - Fosowskie,
3. nr 25 Łódź – Skarżysko Kam. – Sandomierz - Dębica,

oraz pozostałe linie, które mają istotne znaczenie w skali województwa:

4. nr 73 (Kielce) Sitówka Nowiny – Włoszczowice – Busko Zdrój,
5. nr 70 Włoszczowice – Staszów – Chmielów k. Tarnobrzega.

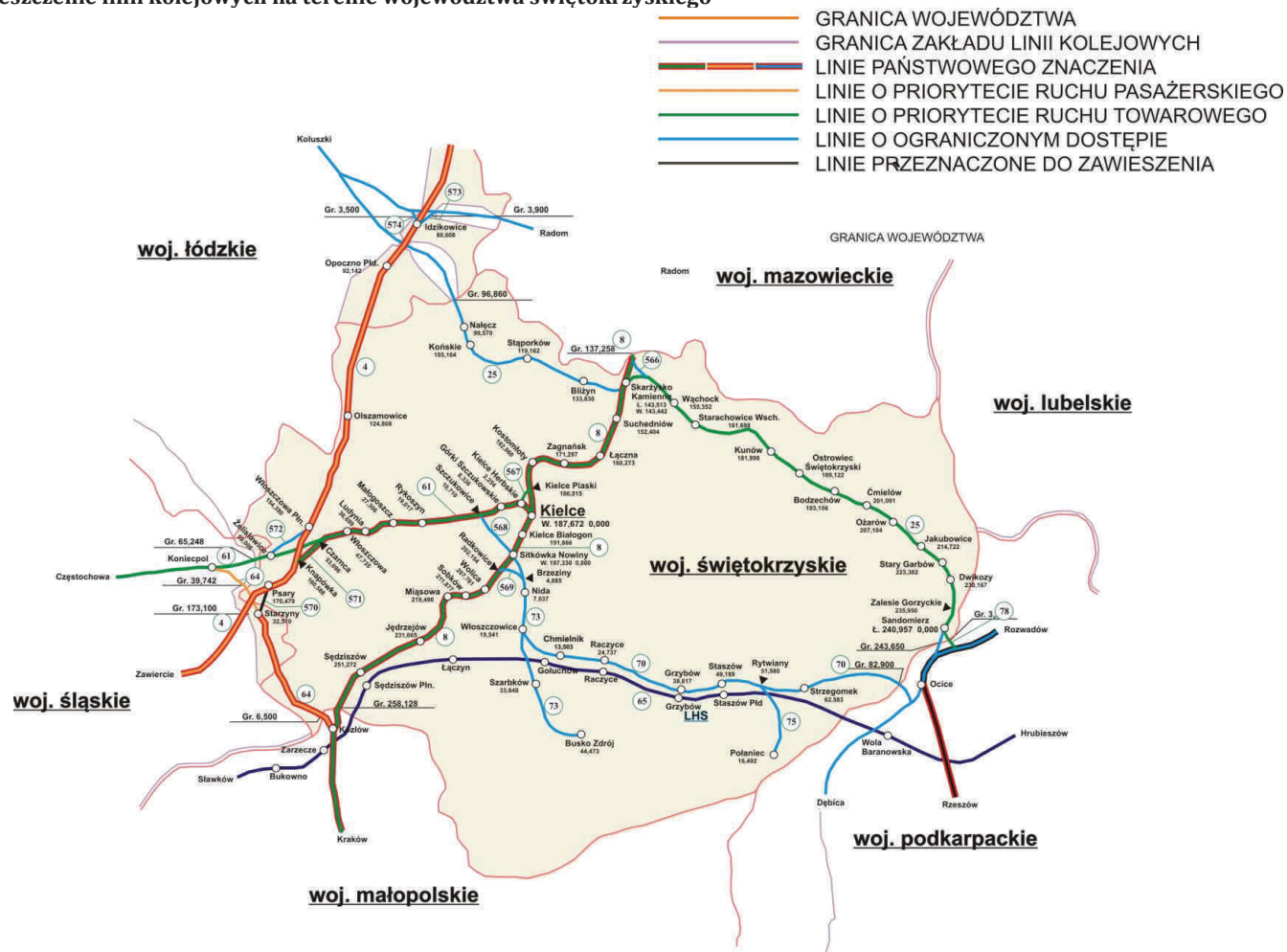
Na wspomnianych wyżej liniach nr 73 i nr 70 aktualnie nie jest prowadzony ruch pasażerski. Na linii nr 25 ruch taki odbywa się na odcinku Skarżysko Kam. – Ostrowiec Świętokrzyski.

Przez zachodni kraniec województwa przebiega linia kolejowa nr E-65 Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice, stanowiąca część VI Europejskiego Korytarza Transportowego łączącego państwa nadbałtyckie z krajami położonymi nad Morzem Adriatyckim i na Bałkanach. W ciągu tej linii, na terenie naszego województwa prowadzony jest ruch pasażerski głównie w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych, z wykorzystaniem linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa, do której dostęp zapewnia nam stacja kolejowa – Włoszczowa Północ.

Natomiast funkcjonująca linia kolejowa szerokotorowa Hrubieszów – Huta „Katowice” (LHS), służy jedynie do przewozu towarów w kierunku Ukrainy, ze stacją wymiany podwozi wagonów w miejscowości Sędziszów.

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

Rysunek 9
Rozmieszczenie linii kolejowych na terenie województwa świętokrzyskiego



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

Charakterystykę parametrów linii kolejowych, po których odbywa się ruch pasażerski zamieszczono w tabeli 9.

Tabela 9
Wybrane parametry linii kolejowych w województwie świętokrzyskim, na których prowadzony jest ruch pasażerski

Linia kolejowa	Odcinek na terenie województwa świętokrzyskiego	Długość odcinka [km]	Miejsca postojów handlowych	Dopuszczalna prędkość dla		Wykorzystanie przepustowości na całym odcinku [%]
				pociągów pasażerskich	autobusów szynowych	
8 Warszawa Zach. - Kraków Gł.	Lipowe Pole - Klimontów	117,555	Lipowe Pole, Skarżysko Kamienna, Skarżysko Zach., Suchedniów Płn., Suchedniów, Berezów, Łączna, Zagnańsk, Tumlin, Kostomłoty, Kielce Piaski, Kielce, Kielce Białogon, Słowik Przystanek, Sitkówka Nowiny, Radkowice, Wolica, Sobków, Miąsowa, Jędrzejów, Potok, Krzcięcice, Sędziszów, Klimontów	90/ 120	90/ 100	13 - 46
25 Łódź Kaliska - Dębica	Skarżysko Kamienna - Ostrowiec Świętokrzyski	45,609	Skarżysko Kamienna, Skarżysko Kościelne, Marcinków, Wąchock, Starachowice, Starachowice Wsch., Starachowice Michałów, Styków Hłżecki, Brody Hłżeckie, Staw Kunowski, Kunów, Boksycza, Ostrowiec Świętokrzyski	50/ 110	50/ 110	18 - 47
61 Kielce - Fosowskie	Kielce - Żeliszawice	59,187	Kielce, Kielce Herbskie, Kielce Czarnów, Górki Szczukowskie, Piekoszów, Rykoszyn, Wierna Rzeka, Małogoszcz, Bukowa, Ludynia, Ludynia Dwór, Włoszczowa, Czarnca, Żeliszawice	50/ 100	50/ 100	6 - 26

Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Informacje do opracowania projektu planu transportowego – dane dla województwa świętokrzyskiego”, Lipiec 2013

Ogółem na sieci kolejowej w obszarze województwa świętokrzyskiego zlokalizowanych jest 49 funkcjonujących pasażerskich stacji oraz przystanków kolejowych. 9 stacji i przystanków, na których prowadzony jest kolejowy ruch pasażerski na terenie województwa posiada minimalne udogodnienia dla osób nie w pełni mobilnych ruchowo w postaci przejść w poziomie szyn natomiast tylko na st. Skarżysko Kamienna znajduje się pochylnia dla wózków. Około 80% stacji i przystanków kolejowych wyposażonych jest w co najmniej 1 peron 2-krawędziowy. Pozostałe 20% stanowią: stacja Kielce 5-krawędzi przy 3 peronach, 4 stacje 4-krawędziowe, oraz 5 - 3-krawędziowych.

2.12. Potencjalne cele podróży

Zjawisko przestrzennego przemieszczania się ludzi związane jest z zaspokajaniem ich różnych potrzeb życiowych. Zgodnie z wynikiem uzyskanym z ankietyzacji przeprowadzonej wśród podróżnych rozróżnić można wielorakie cele podróży. Ludzie podróżują w celach zarobkowych, edukacyjnych, poznawczych, turystycznych, wypoczynkowych, religijnych. Odwiedzają miejsca zabytkowe, symboliczne, związane z kultem religijnym, ale również miejsca wypoczynku i rozrywki. Realizują się uprawiając wszelkiego rodzaju sporty.

Głównym celem podróży jest przemieszczanie się pasażerów do pracy (52,6% tj. 1 102 ankietowanych wskazało ten cel podróży jako główny) oraz uczelni i szkoły (25,9% tj. 542 ankietowanych). Pozostali ankietowani (21,5 % tj. 450 osób) wskazali na inne cele podróży, w której największą grupę stanowią osoby przemieszczające się w celach turystycznych (8,8 % tj. 184 ankietowanych).

Częstym celem podróży są sanatoria, szpitale, specjalistyczne ośrodki zdrowia, ośrodki SPA (poprawiające kondycję fizyczną i psychiczną). Przemieszczamy się również w celu odwiedzenia bliskich i znajomych.

Coraz powszechniejsza staje się turystyka biznesowa. Miejscem podróży jest wtedy przedsiębiorstwo określonej branży, jednostka administracji samorządowej lub rządowej i inne instytucje publiczne. W ramach tego rodzaju turystyki można też uczestniczyć w kongresach, sympozjach, seminariach, targach.

Stosunkowo częstym celem podróży są różnego rodzaju instytucje publiczne, w których załatwiamy sprawy osobiste, jak też obiekty handlowe i usługowe.

Ze względu na mnogość instytucji i innych obiektów użyteczności publicznej oraz wielorakie funkcje – miasto Kielce stanowi główny cel podróży mieszkańców województwa, a w niektórych przypadkach również mieszkańców kraju i zagranicy.

3. Rola i funkcje Kielc – stolicy regionu

Z poprzednich rozważań wynika, że Kielce jako stolica województwa świętokrzyskiego, posiadająca wiele funkcji, które stawiają miasto na czele wszystkich ośrodków miejskich /powiatowych/ województwa, stanowią środek ciężkości układu komunikacyjnego oraz potrzeb przewozowych województwa. Stanowią cel podróży oraz krótkookresowych pobytów w celu załatwienia określonych spraw.

3.1. Funkcje administracyjne

Miasto pełni role administracyjne różnego szczebla. Funkcjonuje na jego obszarze przeważająca większość instytucji szczebla regionalnego, w tym sąd i prokuratura na poziomie okręgowym i rejonowym, urząd i izba celna, urzędy i izba skarbową, regionalne oddziały ZUS i KRUS, urząd statystyczny, sąd konsumencki, powiatowy i wojewódzki urząd pracy, Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Handlowej, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Wojewódzka i Miejska Komenda Policji, urzędy samorządowe i urząd wojewódzki. Ponadto w Kielcach działają liczne jednostki organizacyjne wszystkich szczebli samorządu (w tym również powiatu ziemskiego kieleckiego, np.: Powiatowe Centrum Usług Medycznych w Kielcach, Powiatowy Urząd Pracy w Kielcach, Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach).

Kielce będąc stolicą administracyjną regionu stanowią element przyciągający aktywności gospodarczej i społecznej (m.in. poprzez umiejscowienie przedsiębiorstwa „blisko” punktów obsługi administracyjnej), jak również w celu załatwienia określonej sprawy. W tym wymiarze szczególnie ważne są instytucje, które nie posiadają sieci przedstawicielstw w województwie lub są filiami urzędów znajdujących się w Warszawie (m.in. Delegatura Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Delegatura Urzędu Komunikacji Elektronicznej, Delegatura Ministra Skarbu Państwa, Delegatura Najwyższej Izby Kontroli).

3.2. Funkcje edukacyjne oraz naukowo – badawcze

Kielce z 10 uczelniami wyższymi (w tym 2 publiczne i 8 niepublicznych), 138 szkołami średnimi oraz instytucjami o profilu naukowo – badawczym (m.in. Państwowy Instytut Geologiczny - Oddział Świętokrzyski, Instytut Podstawowych Problemów Techniki PAN), są z pewnością ośrodkiem o rozwiniętej funkcji szkolnictwa wszystkich szczebli edukacji oraz naukowo – badawczym.

3.3. Funkcje kulturalne

W skali województwa Kielce stanowią niewątpliwie stolicę kulturalną. Znajduje się tu jedyna w województwie narodowa instytucja kultury (Muzeum Narodowe w Kielcach). Działają najważniejsze wojewódzkie instytucje kultury (m.in. Filharmonia Świętokrzyska im. Oskara Kolberga czy Teatr im. Stefana Żeromskiego) oraz szereg instytucji szczebla powiatowego i miejskiego (m.in. Kieleckie Centrum Kultury, Teatr Lalki i Aktora „Kubuś”, najpiękniejsza scena plenerowa w Polsce – Amfiteatr na Kadzielni z 5,5 tys. miejsc).

Na terenie miasta odbywa się wiele imprez kulturalnych o zasięgu ponadregionalnym, w których uczestniczy duża grupa mieszkańców województwa i kraju.

3.4. Funkcje turystyczne

Kielce posiadają też funkcję turystyczną (poznawczą, rekreacyjną, kulturalną). Dominuje tu jednak sektor poznawczy z racji funkcjonującego wysoko rozwiniętego centrum targowego – Targi Kielce S.A. z ok. 200 tys. osób odwiedzających (w 2010r.).

3.5. Funkcje ośrodka medycznego

Miasto jest również ośrodkiem wyspecjalizowanych usług medycznych. Na jego terenie funkcjonują m.in.: Wojewódzki Szpital Zespolony w Kielcach (w jego strukturach m.in. Świętokrzyskie Centrum Kardiologii), Wojewódzki Specjalistyczny Szpital Dziecięcy im. Władysława Buszkowskiego w Kielcach, Świętokrzyskie Centrum Onkologii, ZOZ MSWiA w Kielcach. Dla przykładu w ŚCO rocznie hospitalizowanych jest ok. 20 tys. pacjentów, 170 tys. udziela się porad ambulatoryjnych a ponad 800 tys. wykonuje badania specjalistyczne.

Konieczność skorzystania z wyspecjalizowanych usług medycznych lub odwiedzenia bliskich w szpitalu, generuje bardzo liczne przewozy pasażerskie na liniach ukierunkowanych do miasta Kielce.

3.6. Funkcje gospodarcze

Kielce stanowią najważniejszy regionalny ośrodek gospodarczy w województwie z najlepszym wyposażeniem w różnorodne instytucje i formy wsparcia biznesu, w tym m.in.: Staropolską Izbę Przemysłowo – Handlową, Świętokrzyską Agencję Rozwoju Regionu S.A., Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego. Funkcjonują tu również 2 inkubatory przedsiębiorczości: Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości oraz Kielecki Park Technologiczny, łączący idee parku z funkcją inkubatora technologicznego i centrum

technologicznego. Na terenie miasta znajduje się także jedna z podstref Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Starachowice” S.A.

W Kielcach ma swoją siedzibę kilka klastrów o różnorodnym profilu działalności. Zlokalizowanych jest również 10 spośród 20 największych przedsiębiorstw z terenu województwa, zatrudniających powyżej 1000 osób każdy.

Działają tu również 2 duże galerie handlowe i kilka hipermarketów, w których koncentruje się przeważająca większość sektora handlowego i usługowego miasta.

Liczna grupa dużych przedsiębiorstw, mniejszych firm, instytucji otoczenia biznesu i innych, powoduje codzienny napływ dużej liczby mieszkańców województwa do stolicy regionu w celu wykonywania pracy zarobkowej lub załatwienia określonych spraw.

4. Wojewódzkie przewozy pasażerskie

Jednym z istotnych zagadnień ekonomicznych, społecznych i ekologicznych sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi kraju i województwa jest zrównoważony transport publiczny. W funkcjonowaniu miast i obszarów zurbanizowanych odgrywa on przede wszystkim rolę socjalną, stwarzając osobom nie mającym dostępu do innych form transportu możliwość sprawnego przemieszczania się. Upowszechnienie transportu publicznego, dzięki ograniczeniu ruchu samochodowego (ograniczenie emisji spalin komunikacyjnych), sprzyja również kwestiom ekologicznym a także rozwiązuje problemy funkcjonalne związane z nadmiernym zatłoczeniem ulic miejskich.

Powołany wyżej zakres tematyczny znalazł swoje uregulowanie w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), gdzie w art. 4 ust. 1 pkt 9 jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, wskazuje się właściwą jednostkę samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu, zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Właściwość organizatora, zgodnie z literalnym brzmieniem art. 7 ust. 1 ustawy, może zależeć albo od obszaru jego działania, albo od zasięgu przewozów.

W kontekście powyższego, Marszałek Województwa jest organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich (art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. a/ ustawy), czyli:

- przewozu osób w transporcie kolejowym, do najbliższej stacji w sąsiednim województwie, umożliwiającym przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny, a także
- przewozu osób w transporcie drogowym, wykonywanym w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch powiatów, niewykraczającym poza granice jednego województwa,
- międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, jeżeli dane województwo będzie właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej – w uzgodnieniu z innymi województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii albo sieci.

Przewozy pasażerskie drogowe o mniejszym niż wojewódzkie znaczeniu realizowane są w układzie powiatowym lub gminnym. Ich organizatorami są odpowiednio powiaty i gminy.

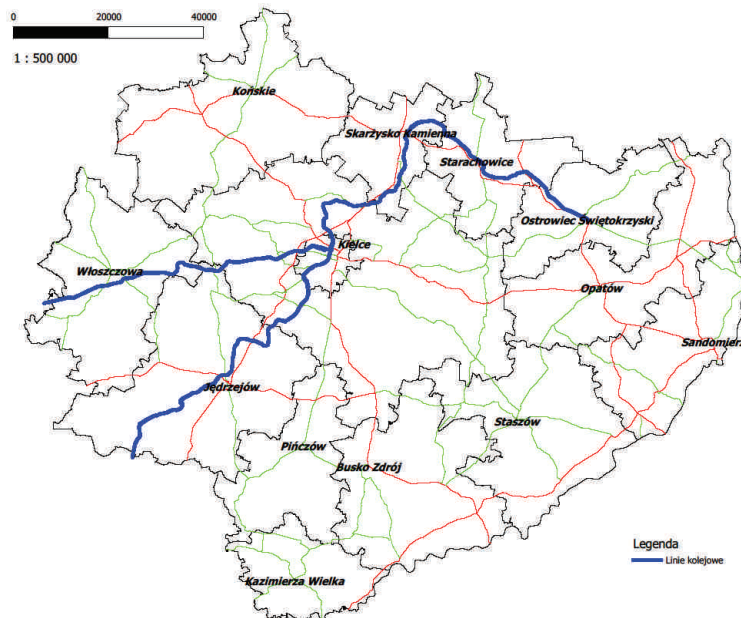
4.1. Transport kolejowy

Przewozy kolejowe w województwie świętokrzyskim wykonywane są przez „Przewozy Regionalne” spółka z o.o. (pociągi Regio, InterRegio) oraz PKP Intercity S.A. (pociągi TLK).

Pociągi TLK oraz InterRegio stanowią uzupełnienie oferty przewozowej w zakresie komunikacji z innymi regionami Polski. Połączenia te obsługują głównie ruch międzywojewódzki, wykraczający poza teren województwa świętokrzyskiego (14 pociągów TLK, w tym 3 pociągi kursujące tylko raz w roku oraz 1 pociąg InterRegio) W regionie świętokrzyskim wspomniane pociągi zatrzymują się tylko na większych stacjach: Kielce, Skarżysko Kam., Jędrzejów, Sędziszów, Włoszczowa.

Zgodnie z zapisami *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* Marszałek Województwa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych na terenie województwa w ruchu regionalnym. Obowiązki te wykonuje poprzez operatora - Spółkę „Przewozy Regionalne” - wybranego na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 3 w/w ustawy.

Rysunek 10
Linie kolejowe, na których prowadzony jest przewóz pasażerów w ruchu regionalnym



Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z zawartą z organizatorem kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich umową o świadczenie usług publicznych¹¹ Spółka obsługuje połączenia na następujących liniach kolejowych:

- nr 8 i nr 25: Kielce – Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski;
- nr 8 i nr 62: Kielce – Sędziszów – *granica województwa* - Kraków/ Katowice;
- nr 61: Kielce – Włoszczowa – *granica województwa* – Częstochowa.

Na w/w liniach oparta jest sieć połączeń kolejowych w województwie świętokrzyskim.

Zgodnie z obowiązującą umową „Przewozy Regionalne” wykorzystują do obsługi linii:

- 29 pociągów na odc. Kielce – Skarżysko Kam. – Ostrowiec Świętokrzyski
- 39 pociągów na odc. Kielce – Sędziszów – Kraków/ Katowice
- 19 pociągów na odc. Kielce – Włoszczowa – Częstochowa

Liczba połączeń na poszczególnych odcinkach linii kolejowych została przedstawiona w tabeli 10.

Większość połączeń kolejowych odbywa się w relacjach pokrywających się z odcinkami wymienionymi w powyższej tabeli. Są to relacje, wynikające z potrzeb lokalnego rynku, gdzie potoki podróżnych ciążą do większych miejscowości województwa. Są również połączenia w relacjach łączących dwa odcinki np. Ostrowiec Św. – Skarżysko Kam. i Skarżysko Kam. – Kielce oraz w dłuższych relacjach¹² tj.: Kielce – Kraków (3 połączenia), Kielce – Katowice (2 połączenia), Ostrowiec Św. – Kraków (2 połączenia), Kielce – Częstochowa (3 połączenia), Skarżysko Kam. – Częstochowa (1 połączenie), Skarżysko Kam. – Kraków (1 połączenie), które pozwalają mieszkańcom nie tylko ze stolicy województwa ale również z miejscowości leżących na obrzeżach regionu przemieszczać się do głównych ośrodków w sąsiednich województwach.

Świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym spełnia przede wszystkim potrzeby osób dojeżdżających do pracy i szkół oraz w kierunku powrotnym. W miarę możliwości i przepustowości linii kolejowych rozkład jazdy pociągów tworzony jest bez większych korekt czasowych tak aby zapewnić mieszkańcom regionu ciągłość połączeń w danym kierunku, głównie w godzinach szczytu porannego i po godz. 14:00.

¹¹ Umowa nr INF.VI.8060.50.2012 o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego w okresie od dnia 09 grudnia 2012 do 12 grudnia 2015

¹² Stan na dzień 01.01.2013r.

Tabela 10
Liczba połączeń i średni czas przejazdu w przedziałach czasowych w ciągu doby, na poszczególnych odcinkach linii kolejowych na terenie województwa

Nazwa odcinka	Długość [km]	Ilość przystanków osobowych	Liczba połączeń w dobie *					Średni czas przejazdu [min]
			razem	do 8:00	8:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00 - 24:00	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kielce – Skarżysko Kamienna	44	11	11	2	3	4	2	46
Skarżysko Kamienna - Kielce			12	4	4	3	1	
Skarżysko Kam. – Ostrowiec Św.	45	13	7	1	2	3	1	53
Ostrowiec Św. – Skarżysko Kam.			7	2	2	2	1	
Kielce – Włoszczowa	48	12	7	1	1	2	3	52
Włoszczowa – Kielce			7	2	2	1	2	
Włoszczowa – gr. woj./ Częstochowa	21/69	3	7	3	1	2	1	12/95
Częstochowa/ gr. woj. – Włoszczowa			7	1	2	2	2	
Kielce – Sędziszów	64	12	10	2	2	4	2	59
Sędziszów – Kielce			9	2	3	2	2	
Sędziszów – gr. woj./ Kraków	7/68	3	11	6	3	1	-	10/78
Kraków/ gr. woj. – Sędziszów			11	2	1	3	6	
Sędziszów – gr. woj./ Katowice	7/108	3	4	2	2	-	-	10/120
Katowice/ gr. woj. – Sędziszów			6	-	2	1	3	

* stan na dzień 01.01.2013r.

Źródło: Opracowanie własne

4.2. Przewozy regularne w transporcie drogowym

Publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach przewidzianych w ustawie z dnia 06 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414) i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 poz. 1173) nazywamy przewozem regularnym.

Wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym wymaga uzyskania stosownego zezwolenia, wydanego przez właściwe organy administracji samorządowej, w zależności od zasięgu terytorialnego tych przewozów.

Zgodnie z ewidencją wydanych zezwoleń prowadzoną przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego (stan na m-c grudzień 2013r.) udzielonych zostało 21 zezwoleń na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym oraz 330 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Z ogólnej liczby 351 zezwoleń – 181 stanowią zezwolenia wydane dla przedsiębiorstw PKS mających swoje siedziby na terenie województwa świętokrzyskiego, a 170 to zezwolenia dla prywatnych przewoźników.

Ponadto z ogólnej liczby wydanych zezwoleń na regularne przewozy osób – 230 zezwoleń to takie, których linie swoim zasięgiem obejmują teren województwa świętokrzyskiego natomiast 121 – to zezwolenia na wykonywanie linii wykraczających swoim zasięgiem poza obszar naszego województwa.

Liczbę połączeń komunikacji samochodowej w ciągu doby między stolicami powiatów przedstawia tabela 11.

Przewóz regularny osób odbywa się na 62 zbiorczych liniach komunikacyjnych.

Opis ruchu pojazdów komunikacji publicznej wraz ze wszystkimi warunkami i informacjami istotnymi dla jego organizacji i prowadzenia zamieszczony jest w zatwierdzonych i obowiązujących rozkładach jazdy. Z uwagi na fakt ciągle zmieniającej się ilości ważnych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych, spowodowanych m.in. wygaśnięciem ważności wydanych zezwoleń oraz likwidacją PKS Busko, PKS Jędrzejów, PKS Końskie, PKS Kielce, w ciągu tylko ostatnich dwóch lat zachodziła konieczność aktualizacji rozkładów jazdy aż w 211 przypadkach.

Tabela 11
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
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

*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.

Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2012, Consulting i Logistyka Sp. z o.o. we Wrocławiu

Wykonywanie przewozu osób jest uprawnieniem szczególnym i przysługuje wyłącznie przewoźnikowi drogowemu czyli przedsiębiorcy posiadającemu stosowne uprawnienia na wykonywanie transportu drogowego. Według stanu na m-c grudzień 2013r. Marszałek Województwa Świętokrzyskiego udzielił tego rodzaju zezwoleń dla 87 przedsiębiorców, którzy do wykonywania przewozu osób na terenie województwa świętokrzyskiego wykorzystują łącznie 1 710 pojazdów.

Obsługa komunikacyjna podróżnych odbywa się w około 36,4 % taborom stanowiącym własność PKS, w około 20,4 % przez przewoźników miejskich, obsługujących również miejscowości poza granicami miast, oraz w około 43,2 % z wykorzystaniem taboru będącego własnością przewoźników prywatnych. Średni wiek ww. taboru wynosi około 16,6 lat. Liczba ta jest jednak zmienna, gdyż przewoźnicy zgodnie z zasadami gospodarki wolnorynkowej rezygnują z posiadanych zezwoleń bądź uzyskują zezwolenie na utworzenie nowych linii komunikacyjnych, odmładzają bądź uzupełniają posiadany tabor, podnoszą standard świadczonych usług.

4.3. Analiza sytuacji rynkowej

Ocena bieżącej sytuacji rynkowej na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych w odniesieniu do regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego scharakteryzowana została w przygotowanej przez Spółkę Consulting i Logistyka Sp. z o.o. we Wrocławiu *Analizie sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2012*¹³.

W ramach opracowania wykonano analizę aktualnego stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy dla poszczególnych linii komunikacyjnych i dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych oraz określono wzajemną konkurencyjność w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa świętokrzyskiego. Jako główny cel przeprowadzonego badania założono zaproponowanie zmian w zbadanym systemie, zgodnych z oczekiwaniami społecznymi oraz zakresem obowiązujących przepisów prawa i uwarunkowaniami wynikającymi z zapisów planu zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego.

Powyższe analizy w dużym stopniu oparte zostały 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 i gmin.

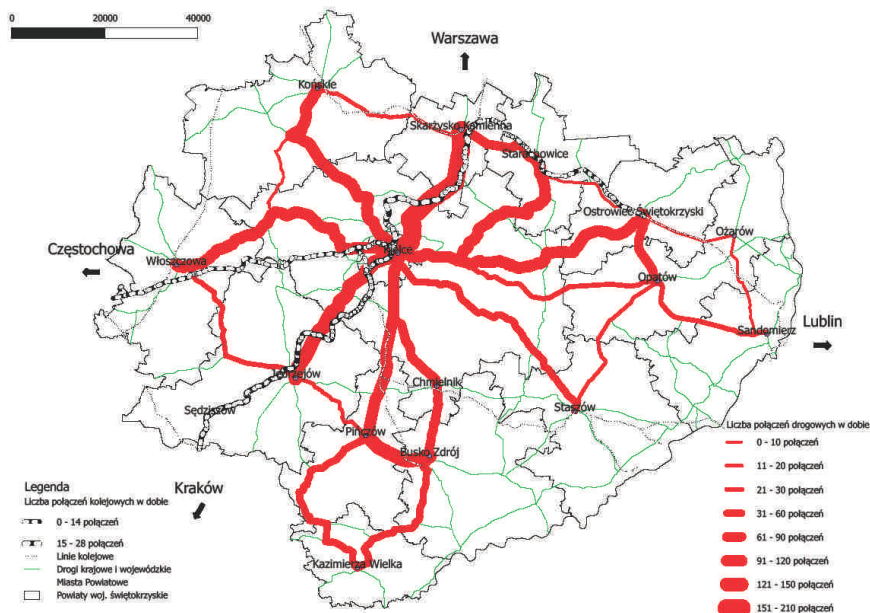
Pytania do ankiety kierowanej do mieszkańców województwa przygotowane zostały przez pracowników Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz pracowników starostw powiatowych odpowiedzialnych za sprawy transportu i komunikacji podczas cyklicznych wspólnych spotkań dotyczących omówienia zagadnień związanych z przygotowaniem planu transportowego dla województwa

¹³<http://bip.sejmik.kielce.pl/43-publiczny-transport-zbiorowy/3618-analiza-sytuacji-rynkowej-w-zakresie-regularnego-przewozu-osob-w-transporcie-publicznym-na-terenie-województwa-swietokrzyskiego-w-roku-2012.html>

świętokrzyskiego. Dane wtórne uzyskano z analizy dokumentów strategicznych, takich jak: Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego oraz innych dokumentów o znaczeniu krajowym i regionalnym, w tym Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego.

Do wykonania *Analizy sytuacji rynkowej...* wykorzystano uzyskane w opisany wyżej sposób dane informujące o potokach pasażerskich na poszczególnych liniach komunikacyjnych w podziale na kierunki, średnie zapełnienie pojazdów na tych trasach w rozbiu 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.

Rysunek 11
Natężenie przewozów pomiędzy miastami powiatowymi województwa świętokrzyskiego



Źródło: Opracowanie własne na podstawie tabeli nr 11 – Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów

Zarys sytuacji rynkowej dały także informacje o trasach i jakości przewozów, w skład których wchodzi dane dotyczące czasu przejazdu, częstotliwości kursów, średniej prędkości technicznej, przyczyn losowych powodujących rozbieżności między rozkładowym a realnym czasem przejazdu, opinii przewoźników na temat rentowności linii a także przewidywanych zmian w popycie na transport w następnych latach, opinii pasażerów dotyczących jakości wykonywania usług komunikacji zbiorowej w obrębie regionu, oraz dane pojazdów

wykorzystywanych na tych trasach, w tym wiedza na temat: ich pojemności, typu, liczby pojazdów obsługujących daną trasę oraz zakresu dostosowania do potrzeb społecznych. Następnie analizie poddano wyselekcjonowane ze zmiennych niezależnych (demografia, migracje ludności, struktura zatrudnienia) informacje o stanie demograficznym i sytuacji mieszkańców województwa świętokrzyskiego oraz dane obrazujące popyt na usługi przewozowe oraz standardy usług przewozowych świadczonych przez przewoźników, uzyskanie między innymi w oparciu o wniesione skargi odnośnie realizacji kursów oraz stosowanych taryf. Ponadto pod uwagę wzięto informacje na temat istniejącej infrastruktury transportowej województwa wraz z planowanymi w ciągu najbliższych 15 lat zmianami mającymi wpływ na sieć komunikacyjną województwa świętokrzyskiego (modernizacja starych dróg, budowa nowych tras, mostów, wiaduktów itp.) oraz umiejscowieniu nowych generatorów ruchu (szpitale, ośrodki rekreacyjne, duże punkty handlowe).

Analiza powyższych danych przeprowadzona została za pomocą metod ilościowych, jak analiza statystyczna, a następnie za pomocą metod jakościowych, w tym analizy źródłowej. Dzięki zastosowanym metodom i technikom badawczym przeprowadzona została ocena sytuacji rynkowej na poszczególnych regularnych liniach komunikacyjnych w transporcie pasażerskim na terenie województwa świętokrzyskiego. W ocenie wzięto pod uwagę 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 zapełnienia pojazdów komunikacji publicznej na poszczególnych liniach;
- dostępność podróży do infrastruktury przystankowej, którą określono na podstawie listy przystanków wykorzystywanych przez badanych przewoźników.
W tym celu na mapę naniesiono punkty oznaczające przystanki, następnie wyrysowano wokół nich okręgi wyznaczające obszary obsługiwane komunikacją regularną, co umożliwiło zlokalizowanie i oznaczenie miejsc 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;
- 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;
- zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

W wyniku zestawienia ww. informacji, zebranych danych oraz przeprowadzonych analiz w przedmiotowym opracowaniu określono wzajemne 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.

Weryfikacja pozyskanych danych przeprowadzona została w oparciu o metodę triangulacji. W wyniku powyższego analizy poddano informacje wyselekcjonowane z ankiet od przewoźników dotyczące całkowitej liczby przewiezionych pasażerów w ciągu roku 2012, zestawiając je z liczbą określoną w dokumentach rozliczenia biletów, które przewoźnicy przesyłają do Urzędu Marszałkowskiego celem rozliczenia dopłat do biletów ulgowych. Zestawienie tych danych pokazało czy są w tym względzie rozbieżności. Następnie otrzymane jw. wyniki porównano z deklarowanym średnim zapełnieniem autobusów podanym przez przewoźników, pomnożonym przez liczbę kursów w ciągu roku. Badaniu poddano wszystkie linie przewozów regularnych województwa świętokrzyskiego, zarówno te, które uzyskały zezwolenie od Marszałka Województwa, jak i te od starostów powiatowych.

W wyniku powyższego porównania oraz zestawienia oferty przewozowej z potrzebami społecznymi w poszczególnych powiatach w przygotowanej *Analizie sytuacji rynkowej...* wskazano na istnienie obszarów o nadmiernym, zrównoważonym i niedostatecznym poziomie usług transportu publicznego.

W kontekście powyższego: 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 podróżni 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 międzypowiatowej, znajdują się na południowym wschodzie od Kielc, szczególnie w pobliżu trasy Kielce – Staszów.

Obszar nieobsłużony komunikacją to głównie teren wiejski, oddalony od głównych potoków transportowych.

4.4. Węzły przesiadkowe

W realizowanej obecnie polityce transportowej województwa głównym celem będzie stworzenie spójnego systemu transportowego, który zbliży region świętokrzyski do rozwiązań przyjętych w kraju. Działaniom tym towarzyszyć winno dostosowanie przewozów do prognozowanego ruchu kolejowego i drogowego, a także uniwersalnych potrzeb i aspiracji rozwojowych społeczeństwa. W praktyce oznaczać to będzie kreowanie systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego, w którym transport publiczny funkcjonował będzie w oparciu o zasady komplementarności usług, w myśl których przewozy autobusowe nie będą konkurowały z komunikacją kolejową, a obydwa rodzaje transportu będą się wzajemnie uzupełniały. Ponadto rozwój powołanego wyżej systemu transportu publicznego upatrywany jest w budowie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, łączących regionalny transport kolejowy z lokalnym i regionalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską. Aktualnie bowiem największym problemem występującym w wielu miastach w województwie świętokrzyskim jest znaczne oddalenie dworców kolejowych od dworców autobusowych i brak sprawnej komunikacji pomiędzy nimi, pozwalającej na wygodne dokonywanie przesiadek osób przyjeżdżających koleją do linii autobusowych komunikacji regionalnej rozprawdzającej podróżnych do pozostałych miejscowości, spowodowana stosunkowo skromnym zasięgiem obsługi oraz niedopasowaniem do godzin kursowania pociągów.

W kontekście powyższego, w celu zapewnienia prawidłowego działania węzłów przesiadkowych w województwie konieczne jest ich dostosowanie do regionalnych potrzeb przewozowych oraz podjęcie działań mających na celu usprawnienie ich funkcjonowania. Powyższe szczegółowo opisano w przyjętym przez Sejmik Województwa Świętokrzyskiego *Programie rozwoju infrastruktury transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 – 2013*, który w znacznym stopniu nadal zachowuje swoją aktualność.

Zgodnie z ustaleniami ww. Programu węzły przesiadkowe należą do najważniejszych elementów sieciowych struktur transportowych i one z reguły decydują o sprawności i przepustowości układu komunikacyjnego jako całości. Powstanie niedoborów przepustowości stanowi główną przyczynę wadliwego funkcjonowania omawianych systemów sieciowych. Tworzą się wówczas tzw. „wąskie gardła” systemu transportowego, które występują z reguły w węzłach krzyżujących się nitek transportowych układów liniowych. Przykładem takiego układu węzłowego jest zespół istniejących w Kielcach zdekaptalizowanych dworców „PKP” i „PKS”, posiadających jednocześnie wystarczający potencjał aby w drodze działań modernizacyjnych móc efektywnie spełniać w przyszłości funkcję intermodalnego Regionalnego

Centrum Komunikacyjnego, zawierającego w sobie wszystkie rodzaje transportu, będącego komfortową przestrzenią przesiadkową.

Powstanie Regionalnego Centrum Komunikacyjnego w Kielcach będzie mieć znaczący wpływ na:

- poprawę efektywności oraz spójności funkcjonalnej istniejących i przyszłych układów transportowych zewnętrznych i wewnętrznych poprzez modernizację i zwiększenie przepustowości nowoczesnego węzła – zwornika transportowego ww. systemów,
- integrację (fizyczną i organizacyjną) wszystkich form transportu zbiorowego drogowego i kolejowego w jednej spójnej funkcjonalnie lokalizacji,
- poprawę jakości życia; dostępność do rynków pracy oraz usług metropolitalnych wyższego rzędu – gospodarczych, publicznych, społecznych, szkolnictwa, Targi Kielce, nauka, kultura,
- podniesienie potencjału metropolitalnego stolicy regionu,
- skrócenie czasu codziennych dojazdów do pracy, wzmocnienie tzw. „mobilności wahadłowej” mieszkańców regionu,
- poprawę mobilności mieszkańców miasta, obszaru funkcjonalnego i regionu,
- uzyskanie funkcjonalności w 100 % przystosowanej do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wzmocnienie spójności wewnętrznej,
- kompleksowość i interoperacyjność głównego węzła transportowego w województwie.

W województwie świętokrzyskim funkcjonować powinny dwie kategorie zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

1. węzły przesiadkowe międzygałęziowe integrujące transport kolejowy z drogowym – ich podstawowym zadaniem będzie rozprowadzanie ruchu pasażerskiego pomiędzy koleją, a transportem autobusowym regionalnym i liniami komunikacji miejskiej. Zapewnią one możliwość wygodnych przesiadek do pojazdów kursujących w kierunku osiedli mieszkaniowych w miastach oraz innych miejscowościach w subregionach. Powinny one pełnić dodatkowo rolę integracji wewnętrznej w transporcie kolejowym oraz drogowym. Zaleca się, aby zintegrowane węzły przesiadkowe powstały co najmniej w każdym zespole miejskim z regularnymi połączeniami kolejowymi. W wielu miastach stacje kolejowe są znacznie oddalone od ich centrów i osiedli mieszkaniowych, toteż stworzenie węzłów może być szansą na zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu kolejowego. W miastach, do węzłów przesiadkowych powinny dojeżdżać dedykowane autobusowe linie dowozowe, skracające czas dojścia do stacji kolejowych;
2. węzły przesiadkowe integrujące wewnątrzgałęziowo transport drogowy w miejscowościach pozbawionych dostępu do transportu kolejowego – celem tego

rodzaju węzłów będzie ułatwienie przesiadania się pomiędzy autobusami obsługującymi różne linie, zarówno w segmencie przewozów dalekobieżnych, międzypowiatowych, powiatowych, jak i gminnych (w tym miejskich).

Lokalizacja części zintegrowanych węzłów przesiadkowych została wyznaczona w krajowym planie transportowym:

- Kielce,
- Jędrzejów,
- Ostrowiec Świętokrzyski,
- Sandomierz,
- Skarżysko Kamienna,
- Starachowice,
- Włoszczowa.

Kolejne zintegrowane węzły przesiadkowe o znaczeniu wojewódzkim, oprócz tych wskazanych w krajowym planie transportowym, powinny powstać w:

- Busku Zdroju,
- Końskich.

W węzłach tych należy stosować rozwiązania, które zniwelują trudności związane z przesiadaniem się zarówno z pociągów do autobusów, jak i pomiędzy samymi autobusami. Należy zadbać o zapewnienie skomunikowań do/z pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych z/do pociągów regionalnych organizowanych przez Województwo Świętokrzyskie.

Zintegrowane węzły przesiadkowe w transporcie drogowym będą lokalizowane przede wszystkim w miastach, w których nie są wykonywane przewozy w transporcie kolejowym. Powinny one powstać co najmniej tam, gdzie aktualnie istnieje dwa lub więcej głównych zespołów przystankowo – dworcowych, z których korzystają linie w komunikacji regionalnej a przesiadanie się między nimi ze względu na duże odległości jest utrudnione. Węzły integrujące tylko transport drogowy powinny zostać utworzone w:

- Kazimierzy Wielkiej,
- Opatowie,
- Pińczowie,
- Staszowie.

We wszystkich wskazanych planowanych lokalizacjach zintegrowanych węzłów przesiadkowych powinny być organizowane skomunikowania linii gminnych i powiatowych z liniami komunikacyjnymi w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym.

Przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być tworzone parkingi dla samochodów osobowych typu:

- **„Park and Ride”** – (P+R „parkuj i jedź”) parkingi dla użytkowników samochodów, którzy po pozostawieniu auta na parkingu typu P+R decydują się na dalszą podróż środkiem transportu publicznego,
- **„Kiss and Ride”** – (K+R „pocałuj i jedź”) miejsca postojowe z dozwolonym postojem maksymalnie na 5 minut dla osób odwożących pasażerów na pociąg lub autobus.

Dodatkowo wskazane jest organizowanie miejsc postojowych dla użytkowników rowerów w systemie **„Bike and Ride”**.

Planowana sieć zintegrowanych węzłów przesiadkowych może być rozwijana o kolejne lokalizacje lub o dodatkowe zespoły w miejscowościach z proponowanymi lokalizacjami (w zależności od potrzeb). Należy dążyć do zwiększania zakresu integracji środków transportu publicznego, tworząc również lokalne węzły przesiadkowe integrujące np. tylko komunikację miejską lub o charakterze lokalnym.

Wielkość węzłów przesiadkowych powinna być dostosowana do rzeczywistych potrzeb z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Oprócz tworzenia nowoczesnych przystanków komunikacyjnych zasadne jest także podejmowanie działań mających na celu podnoszenie standardu przystanków komunikacyjnych.

Określone węzły przesiadkowe będą spełniać swoje funkcje jedynie w przypadku racjonalnego wyposażenia ich w infrastrukturę niezbędną do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego. Dlatego też konieczne jest podejmowanie działań zmierzających do ich zaopatrzenia w poszczególne elementy systemu obsługi transportu w sposób zaplanowany, skoordynowany i logiczny.

Podmioty odpowiedzialne za budowę, przebudowę, remont i utrzymanie ww. obiektów określone zostały w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z ustaleniami *Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007-2013* zakłada się, że przedmiotowe węzły przesiadkowe powinny być lokalizowane tak, aby:

1. Zoptymalizować przenikanie się różnych rodzajów transportu, poprzez:
 - wykorzystanie obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (kolejowy, drogowy, lotniczy);
 - wyposażenie tych obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych;

- wyposażenie w infrastrukturę niezbędną do obsługi pasażerów i kierowców;
 - zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń;
 - lokalizacja parkingów na obrzeżach miast – na końcowych przystankach komunikacji miejskiej, wyposażonych w infrastrukturę do obsługi kierowców.
2. Koordynować rozkłady jazdy wszystkich przewoźników w poszczególnych rodzajach transportu (wymagane działania):
- optymalizacja czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami przesiadkowymi, przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej;
 - instalacja elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy;
 - instalacja elektronicznych systemów dystrybucji biletów.
3. Zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w transporcie w aspekcie infrastruktury technicznej, poprzez:
- odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów;
 - lokalizację miejsc przystankowych, zgodnie z warunkami technicznymi i przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - wykorzystanie dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej;
 - wyznaczenie ścieżek rowerowych;
 - instalację systemów monitoringu ruchu w miastach.
4. Zapewnić co najmniej jak najkrótsze i bezpośrednie przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz zniwelować wszelkie przeszkody dla osób niepełnosprawnych.

4.5. Czasowa dostępność stolicy województwa

Wszystkie analizowane na potrzeby niniejszego opracowania dokumenty planistyczne określające strategię rozwoju regionu, w hierarchii struktur osadniczych zjednoczonej Europy, wskazują Kielce, jako miasto o potencjalnym znaczeniu krajowym, a nawet europejskim.

Wielkością znacząco wpływającą na zapotrzebowanie transportowe jest wielkość jednostki osadniczej, jej znaczenie w regionie oraz posiadane funkcje administracyjno – usługowe i społeczno – gospodarcze. Ponadto wielkość tę charakteryzuje: ilość mieszkańców, gęstość zaludnienia oraz ilość osób przemieszczających się do danego ośrodka w wyniku podróży niepieszych odbytych (tam i z powrotem) w celu: dojazdu do pracy lub szkoły, turystyki zakupowej, innym.

Funkcja, jaką spełnia stolica województwa powoduje, że główny ruch komunikacyjny odbywa się pomiędzy Kielcami a miastami powiatowymi.

Średnią odległość miasta Kielce od miast powiatowych województwa świętokrzyskiego przedstawiono w tabeli 12.

Tabela 12
Średnia odległość Kielc od miast powiatowych w transporcie drogowym

Lp.	Badany odcinek stanowiący połączenie miast	Średnia odległość [km]
1.	Kielce – Pińczów	48
2.	Kielce – Jędrzejów	42
3.	Kielce – Końskie	47
4.	Kielce – Skarżysko Kamienna	39
5.	Kielce – Kazimierza Wielka	82
6.	Kielce – Włoszczowa	57
7.	Kielce – Busko Zdrój	53
8.	Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	62
9.	Kielce – Sandomierz	95
10.	Kielce – Starachowice	43
11.	Kielce – Staszów	60
12.	Kielce – Opatów	67

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy

Tabela 13
Średnia odległość Kielc od miast powiatowych w transporcie kolejowym

Lp.	Badany odcinek stanowiący połączenie miast	Średnia odległość [km]
1.	Kielce – Skarżysko Kamienna	44
2.	Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	89
3.	Kielce – Włoszczowa	48
4.	Kielce – Jędrzejów	44

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy

Czasy przejazdów zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym między stolicą województwa, a najbliższymi dużymi ośrodkami (ponad 0,5 mln mieszkańców) odbiegają od standardów europejskich. W transporcie kolejowym najkrótszy czas przejazdu odnotowano

z Kielc – do Krakowa (1,45 godziny), Katowic (2,09), Warszawy (3,12). W transporcie samochodowym z Kielc czasy poniżej 2,30 godziny występują w relacjach do Warszawy, Krakowa, Katowic i Łodzi.

Na niską dostępność komunikacyjną województwa wpływa również ograniczony dostęp do infrastruktury lotniczej, związany z brakiem regularnych połączeń lotniczych. Czas dojazdu z Kielc do najbliższych położonych portów lotniczych drogą lądową wynosi: do Warszawy 2,25 godziny, Krakowa – 2,10, Katowic – 2,20, Łodzi – 2,25, Rzeszowa – 2,28, Lublina – 2,20.

Czasową dostępność transportową miasta Kielce, pełniącego funkcję wojewódzkiego ośrodka administracyjno – osadniczego, z miast powiatowych położonych na terenie województwa świętokrzyskiego przedstawiono w tabeli 14.

Tabela 14
Czasowa dostępność transportowa miasta Kielce z miast powiatowych Województwa Świętokrzyskiego w transporcie drogowym

Lp.	Relacja	Czas przejazdu w zależności od wybranej trasy	Średni czas przejazdu	Uwagi
1.	Kielce – Pińczów	1,02 godz. 1,05 godz. 1,10 godz.	1,06 godz.	
2.	Kielce – Jędrzejów	0,45 godz. 0,40 godz. 0,38 godz.	0,41 godz.	
3.	Kielce – Końskie	1,03 godz. 0,50 godz. 1,02 godz.	0,58 godz.	
4.	Kielce – Skarżysko Kam.	0,40 godz. 0,40 godz. 0,40 godz.	0,40 godz.	
5.	Kielce – Kazimierza Wielka	2,27 godz. 2,02 godz. 2,24 godz.	2,18 godz.	
6.	Kielce – Włoszczowa	1,04 godz. 1,10 godz. 1,05 godz.	1,06 godz.	
7.	Kielce – Busko Zdrój	1,17 godz. 1,38 godz. 1,11 godz.	1,24 godz.	
8.	Kielce – Ostrowiec Św.	1,40 godz. 1,31 godz. 1,24 godz.	1,32 godz.	
9.	Kielce – Sandomierz	2,12 godz. 2,23 godz. 2,25 godz.	2,20 godz.	
10.	Kielce – Starachowice	1,02 godz. 1,06 godz. 1,39 godz.	1,16 godz.	
11.	Kielce – Staszów	2,05 godz. 1,52 godz. 1,39 godz.	1,52 godz.	

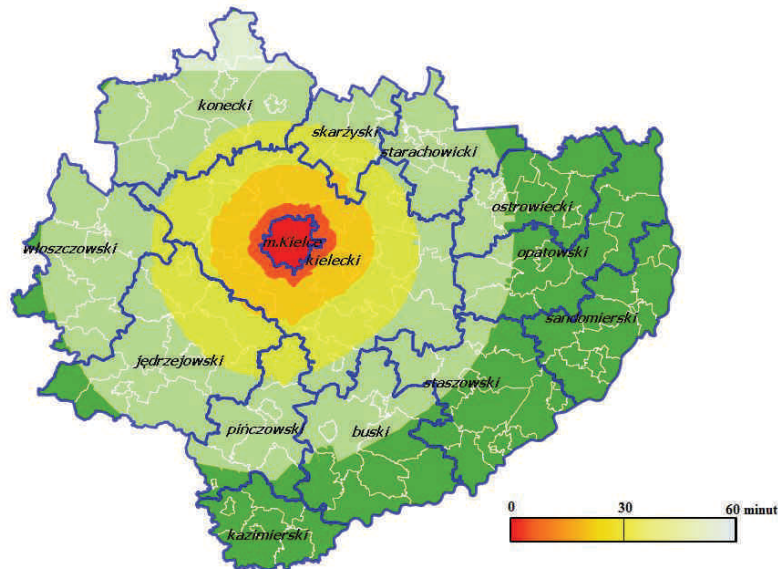
12.	Kielce – Opatów	1,29 godz. 1,25 godz. 1,49 godz.	1,34 godz.	
-----	-----------------	--	------------	--

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy

Czas dojazdu środkami komunikacji publicznej do ośrodka wojewódzkiego z miast powiatowych położonych na obrzeżach województwa tj. Sandomierza i Kazimierzy Wielkiej wynosi około 2,20 godz., natomiast ze Staszowa – 1,52 godz. Z kolejnej grupy miast, w skład których wchodzi: Busko Zdrój, Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice, Opatów, czas dojazdu do Kielc wynosi 1,16 – 1,34 godz. W pozostałych przypadkach dojazd z miast powiatowych do ośrodka wojewódzkiego zajmuje około 60 minut.

Rysunek 13

Dostępność transportowa Kielc z miast powiatowych w obrębie izochrony ~60 minut



Źródło: Opracowanie własne na podst. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

W obrębie izochrony ~ 60 minut od stolicy województwa, którą często utożsamia się z wielkością rynku pracy, mieszka ponad połowa ludności Województwa Świętokrzyskiego. Powyższe zobrazowano w tabeli 15.

Tabela 15
Ludność w województwie świętokrzyskim w obrębie izochrony ~ 60 min. od miasta Kielce

Lp.	Jednostka administracyjna	Liczba ludności
1.	Powiat kielecki	207 085
2.	Powiat konecki	83 927
3.	Powiat skarżyski	78 636
4.	Powiat starachowicki	93 805
5.	Powiat jędrzejowski	88 285
6.	Powiat pińczowski	40 930
7.	Powiat włoszczowski	46 520
8.	Miasto Kielce	200 938
Razem		840 126

Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z danymi przedstawionymi w tabeli jw., w obrębie izochrony ~ 60 min. od miasta Kielce zamieszkuje około 840 126 mieszkańców województwa świętokrzyskiego, co stanowi około 66 % ludności regionu, będących potencjalnymi uczestnikami publicznego transportu zbiorowego.

Zlokalizowanych jest tam także ok. 70 % wszystkich podmiotów gospodarczych funkcjonujących na terenie Województwa Świętokrzyskiego, zarejestrowanych w rejestrze REGON na koniec 2012r. – dane opracowane na podstawie GUS.

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).

5. Organizacja rynku przewozów w województwie świętokrzyskim

5.1. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Jako generalną zasadę planu transportowego województwa przyjęto utworzenie takiego systemu komunikacji, który umożliwi połączenie regionalnych (powiatowych) węzłów przesiadkowych z Kielcami, gdzie każdy z organizatorów (samorząd wojewódzki, powiatowy, gminny) zapewni funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na własnym terenie, zgodnie z kompetencjami określonymi ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

Decyzja o wprowadzeniu powyższej reguły podyktowana została zarówno uregulowaniami prawnymi jak i dokonana w tym zakresie oceną bieżących oraz prognozowanych potrzeb przewozowych. Do głównych uwarunkowań mających wpływ na powyższe zaliczono:

- lokalizację obiektów użyteczności publicznej, których największa ilość, znaczenie, posiadane funkcje oraz zakres działania położona jest w Kielcach – centralnym mieście województwa. Sytuacja taka powoduje, że w kierunku Kielc – miasta o największym potencjale gospodarczym, społecznym i ekonomicznym w województwie, odbywa się największa ilość połączeń komunikacyjnych, prowadzonych głównie w oparciu o sieć relacji stolica województwa – miasta powiatowe,
- gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym oraz problemy migracji dotyczące województwa,
- zakres i skalę oraz kierunki obecnie zidentyfikowanych potoków podróży, a także ich rozkład przestrzenny.

Dokonana w trakcie przeprowadzonego procesu ankietyzacji ocena potrzeb przewozowych przez mieszkańców regionu wskazała przede wszystkim na:

- brak pełnego dostosowania środków transportowych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- niewystarczającą punktualność i niezawodność obsługi komunikacyjnej,
- niezadawalający stan środków transportowych.

Przyszłe potrzeby przewozowe regionu w zakresie rozkładu przestrzennego i obszarów transportotwórczych nie ulegną zmianie w najbliższym horyzoncie czasowym.

Sytuacja demograficzna regionu rzutuje w zasadniczym stopniu na wielkość i kierunki transportu pasażerskiego w jego granicach administracyjnych oraz poza nim. 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 2012 roku) – wskaźniki te odpowiadają średnim krajowym. Wzrosła natomiast nieznacznie liczba ludności w wieku produkcyjnym (2004–2012 o 1,6%) i wynosi 63,5% ludności (Polska – 64,2%). Z kolei osoby w wieku poprodukcyjnym w 2004r., stanowiły 16,9% populacji a w 2012 r. 18,6% populacji. Zawarte w punkcie 2.2. prognozy zakładają 30,1% ogółu ludności w wieku emerytalnym w 2025 roku.

W okresie od XII 2005 roku do XII 2012 roku liczba ludności zamieszkałej na obszarze dzisiejszego województwa zmniejszyła się o 0,94%¹⁴, a jak wspomniano w punkcie 2.2. do 2025 roku zmniejszy się o 7,7%. Występuje także ujemne saldo migracji (-1,8%). Problem migracji dotyczy szczególnie stolicy województwa – Kielc (-4,9%).

W kontekście powyższego należy oczekiwać proporcjonalnego zmniejszania się liczby osób korzystających z transportu publicznego oraz wzrost udziału osób starszych i posiadających trudności ze swobodnym poruszaniem się. W konsekwencji należy oczekiwać wzrostu zapotrzebowania na przejazdy z ulgą ustawową.

Przyjęte założenia co do środków transportowych, które będą realizowały użyteczność publiczną pozwolą na rozwiązanie stwierdzonych obecnie problemów komunikacyjnych związanych ze standardem obsługi pasażerów a także pozwolą na zaspokojenie przyszłych potrzeb wynikających z prognoz starzenia się społeczeństwa.

Przedstawiona prognoza potrzeb przewozowych powinna być jednak na bieżąco weryfikowana. Wprowadzenie użyteczności publicznej, podniesienie jakości i standardu podróży może w połączeniu z innymi czynnikami spowodować odwrócenie niekorzystnych tendencji. Należy bowiem podkreślić, że przyjęte rozwiązania planu transportowego pozostają w zgodności ze strategicznymi dokumentami dotyczącymi rozwoju województwa świętokrzyskiego.

Na potrzeby niniejszej analizy, mającej na celu ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, przyjęto dane charakteryzujące wielkość potoków podróży na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych województwa w roku 2012.

W kontekście powyższego w roku 2012 w województwie świętokrzyskim z przewozów drogowych skorzystało prawie 18,3 mln pasażerów, z czego 2,6 mln podróżowało w relacji ze stolicą województwa – Kielcami. Ciężenie poszczególnych kierunków komunikacyjnych w przewozach drogowych w województwie świętokrzyskim przedstawia tabela 16.

¹⁴ Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej Województwa Świętokrzyskiego, Urząd Statystyczny w Kielcach, Kielce 2012

Tabela 16
Ciążenie poszczególnych kierunków komunikacyjnych w przewozach drogowych

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

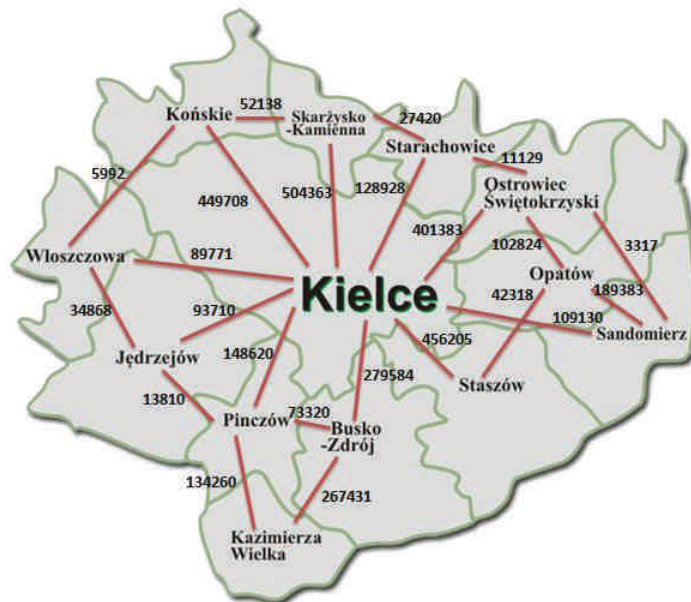
Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie Województwa Świętokrzyskiego w 2012 roku.

**Najpierw sklasyfikowano połączenia od strony Kielc z wybranymi kierunkami (w tym z Sandomierzem, Tarnobrzegiem i Skarżyskiem), potok dla Sandomierza, Tarnobrzegu i Skarżyska Kam. 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.*

Do celów niniejszej analizy przyjęto również liczbę osób podróżujących w relacjach bezpośrednich między miastami powiatowymi województwa. Zgodnie z posiadanymi danymi w roku podróżuje pomiędzy nimi około 3,6 miliona osób. 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 Końskimi (niecałe 450 tys. osób/rok). Najmniejsze potoki zanotowano między Sandomierzem i Ostrowcem Świętokrzyskim oraz Włoszczową i Końskimi (mniej inż. 10 tys. osób/rok).

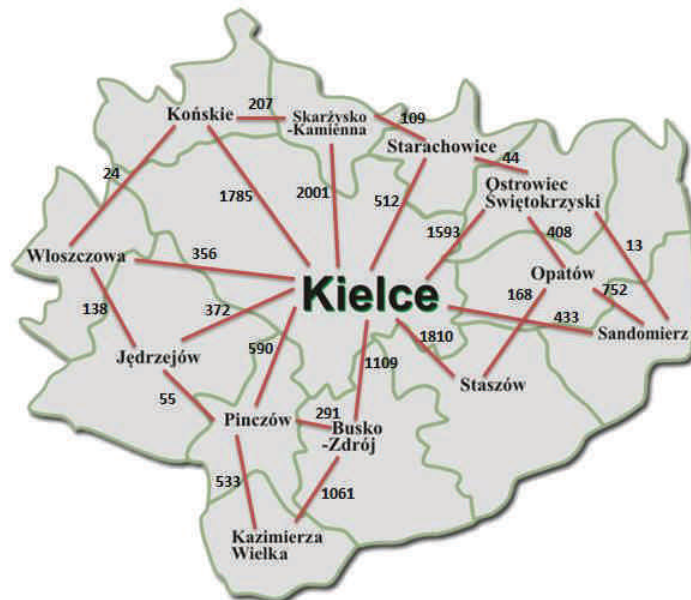
Liczbę przewiezionych osób w ciągu 2012 roku w relacjach pomiędzy miastami powiatowymi przedstawia rysunek 14.

Rysunek 14**Liczba przewiezionych osób w ciągu roku w relacjach pomiędzy miastami powiatowymi**

Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie Województwa Świętokrzyskiego w 2012 roku.

*Bezpośrednia relacja Kielce – Sandomierz przebiega przez Opatów

Średnią liczbę osób przetransportowanych na dobę w transporcie drogowym w województwie przedstawia rysunek 15. Warto zauważyć, że średnia liczba osób przewiezionych w ciągu doby na niektórych odcinkach przekracza 1000 pasażerów, a w jednym przypadku sięga nawet 2000 osób – jest to trasa Kielce – Skarżysko Kam.. Na czterech trasach liczba osób podróżujących między miastami powiatowymi nie przekracza 100 pasażerów na dobę (Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz, Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice, Końskie – Włoszczowa oraz Jędrzejów – Pińczów).

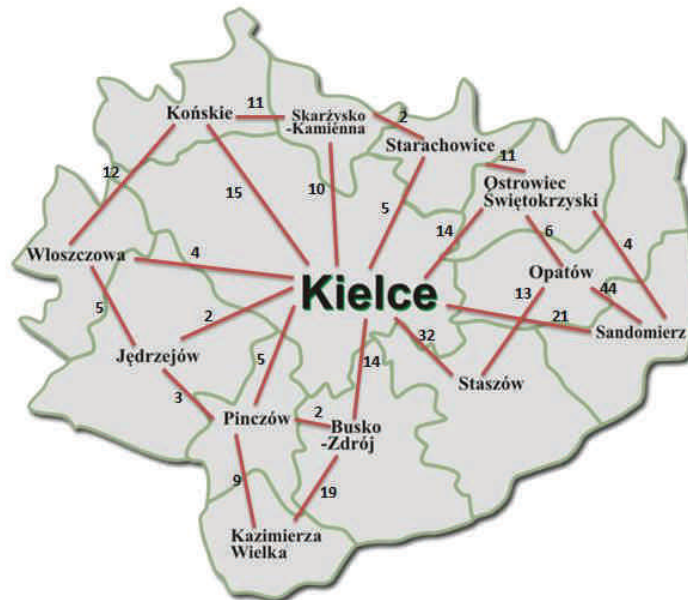
Rysunek 15**Liczba przewiezionych osób na dobę w relacjach między miastami powiatowymi**

Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie Województwa Świętokrzyskiego w 2012 roku.

*Bezpośrednia relacja Kielce – Sandomierz przebiega przez Opatów

Średnią liczbę osób przewiezionych na dobę w półkursie przedstawia rysunek 16. 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 relacjach Kielce – Skarżysko Kam. 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 16
Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę w relacjach między miastami powiatowymi



Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie Województwa Świętokrzyskiego w 2012 roku.

*Bezpośrednia relacja Kielce – Sandomierz przebiega przez Opatów

Zebrano również dane dotyczące wielkości potoków dla trzech kolejowych linii komunikacyjnych. Największy średni potok podróżnych występuje na linii Kielce – Skarżysko Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski i wynosi 2694 osób, a celem 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 rysunkach przedstawiono liczbę przewiezionych osób w ciągu roku na poszczególnych odcinkach kolejowych – rysunek 17 oraz liczbę przewiezionych osób na dobę na danych liniach kolejowych – rysunek 18.

Rysunek 17

Liczba przewiezionych osób w ciągu roku na odcinkach kolejowych



Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie Województwa Świętokrzyskiego w 2012 roku.

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

Rysunek 18

Liczba przewiezionych osób na dobę na odcinkach kolejowych



Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie Województwa Świętokrzyskiego w 2012 roku.

*Konięcpol 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 średnią liczbę osób przewiezionych w półkursie – rysunek 19. 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 19
Liczba przewiezionych osób w półkursie na odcinkach kolejowych



Źródło: Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie Województwa Świętokrzyskiego w 2012 roku.

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

Powyższe zestawienia i analizy oraz przeprowadzone wśród przewoźników badanie ankietowania posłużyły do sporządzenia prognozy przewidywanych zmian w natężeniu przewozu osób w transporcie publicznym.

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 Chęciny 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 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.

Jeśli chodzi o nadchodzące zmiany w przewozach kolejowych, najistotniejsze są zmiany w infrastrukturze kolejowej czyli wszelkie budowy i modernizacje. Dla rozwoju i otwarcia komunikacyjnego regionu świętokrzyskiego niezbędnymi inwestycjami są:

- modernizacja linii kolejowej nr 8 Warszawa – Radom – Kielce – Kraków,
- rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej nr 25 Łódź – Końskie – Skarżysko Kam. – Sandomierz – Dębica,
- budowa linii kolejowej nr 582 Czarncza – Włoszczowa Północ

Poprawa infrastruktury kolejowej pozwoli na bardziej efektywne wykorzystanie istniejących połączeń w transporcie pasażerskim, odciążenie połączeń drogowych i usprawnienie komunikacji zbiorowej w regionie.

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

Układ istniejących kolejowych i drogowych sieci komunikacyjnych stwarza możliwość organizacji transportu pasażerskiego obsługującego obszar całego województwa jak i terenów przygranicznych. Planuje się, że publiczny transport zbiorowy, w zależności od potrzeb przewozowych, ich rodzaju oraz zasięgu linii komunikacyjnych, będzie się odbywał po sieci linii kolejowych oraz sieci dróg publicznych, które tworzą drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Marszałek województwa, jak już wspomniano wyżej, na tak stworzonej sieci, będzie organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich. Przewozy o charakterze powiatowym oraz gminnym powinny zostać zorganizowane odpowiednio przez starostów, prezydentów / burmistrzów / wójtów.

Planuje się, że Województwo Świętokrzyskie w ramach zadań nałożonych przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, będzie organizatorem przewozów pasażerskich:

- w transporcie kolejowym na liniach komunikacyjnych, na których obecnie prowadzony jest ruch pasażerski oraz na liniach powstałych w wyniku rozszerzenia oferty przewozowej,
- w transporcie drogowym, obejmującym swym zasięgiem połączenia liniami komunikacyjnymi miasta Kielce (stolicy województwa) z miastami stanowiącymi siedzibę władz powiatowych z terenu województwa świętokrzyskiego a także na liniach planowanych do utworzenia w wyniku porozumień zawartych z marszałkami województw sąsiednich, określających ich przebieg oraz warunki organizacji, umożliwiających skomunikowanie województwa świętokrzyskiego z województwami ościennymi oraz połączenie sąsiednich miast powiatowych.

Użyteczność publiczna w transporcie drogowym realizowana będzie poprzez bazę przystankową utworzoną zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Baza ta dostępna będzie na platformie cyfrowej *e-świętokrzyskie*. Należy jednocześnie nadmienić, że baza przystankowa powstała w oparciu o uchwały rad gmin i jest na bieżąco aktualizowana.

Tak zorganizowany system publicznego transportu zbiorowego, w powiązaniu z przyjętymi systemami powiatowymi i gminnymi, pozwoli na pełną obsługę całej określonej w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego* struktury funkcjonalno – przestrzennej województwa, decydującej o jego rozwoju społeczno – gospodarczym oraz kompleksowo obsłuży wyróżnione w *Planie* obszary funkcjonalne, pełniące rolę podstawowych stref zróżnicowanej polityki przestrzennej województwa.

Wykształcony w ten sposób system organizacji rynku przewozów, a w tym obsługa komunikacyjna omówionych wyżej poszczególnych obszarów funkcjonalnych województwa, realizowany będzie na zasadzie tzw. regulowanej konkurencji. Skuteczne zarządzanie takim rynkiem usług wymagać będzie stworzenia systemu współpracy dwóch segmentów usług przewozowych: regulowanych na zasadzie użyteczności publicznej (czyli wspieranej przez budżety publiczne) i nieregulowanej pod tym względem (czyli nieregulowanej konkurencji).

5.3. System użyteczności publicznej zarządzany z poziomu województwa

Projektowane w układzie komunikacyjnym województwa świętokrzyskiego połączenia użyteczności publicznej tworzą spójną sieć transportową, realizowaną po istniejących i aktualnie eksploatowanych liniach kolejowych i drogach publicznych.

Tabela 17 Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym na terenie województwa świętokrzyskiego

Przebieg trasy linii komunikacyjnej (relacja / wybrane miejscowości)	Uwagi
Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
Kielce – Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie w przypadku posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie województwa oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych
Sandomierz – granica województwa (kierunek Tarnobrzeg, Rzeszów)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim
Kielce – Skarżysko Kamienna	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
Skarżysko Kamienna – granica województwa (kierunek Radom, Warszawa)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim
Kielce – Włoszczowa	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
Kielce – Włoszczowa – Częstochowa	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Śląskim
Włoszczowa – Częstochowa	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Śląskim
Kielce – Włoszczowa – Zawiercie – Katowice	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
Kielce – Sędziszów	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
Kielce – Jędrzejów – Kraków	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Małopolskim
Sędziszów – Kraków	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu

	stosownego porozumienia z Województwem Małopolskim
Kielce – Jędrzejów – Sędziszów – Olkusz – Katowice	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Małopolskim i Województwem Śląskim
Sędziszów – Katowice	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Małopolskim i Województwem Śląskim
Skarżysko Kamienna – Końskie	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie w przypadku posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie województwa oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych
Końskie – granica województwa (kierunek Opoczno, Łódź)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Łódzkim
Kielce – Busko Zdrój	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie w przypadku posiadania wystarczających środków finansowych w budżecie województwa oraz zaistnienia odpowiednich warunków demograficznych i społecznych
Ostrowiec Świętokrzyski – Kraków	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Małopolskim
na wymienionych powyżej poszczególnych liniach komunikacyjnych dopuszcza się możliwość łączenia relacji w jedną bezpośrednią trasę przejazdu	

Źródło: Opracowanie własne

Jako generalną zasadę przyjęto, że podstawę usług przewozowych objętych użytecznością publiczną stanowi system kolejowy, uzupełniony o połączenia autobusowe łączące Kielce ze stolicami powiatów.

W kontekście powyższego na terenie województwa świętokrzyskiego zakłada się wykonywanie pasażerskich przewozów kolejowych, w ramach uzgodnionego rozkładu jazdy, na liniach komunikacyjnych i odcinkach linii kolejowych przedstawionych w tabeli 17.

Zgodnie z przeprowadzoną analizą rynku przewozów w województwie świętokrzyskim oraz na podstawie diagnozy województwa rysuje się zarys mapy sieci o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, na który wpływ miała istniejąca sieć osadnicza, zmiany demograficzne oraz natężenie ruchu przewozów pasażerskich.

W kontekście powyższego Kielce, jako centrum województwa posiadające największy potencjał ludnościowy, szereg funkcji społeczno-kulturalnych oraz skupiające największą liczbę instytucji użytku publicznego stanowi główny węzeł przesiadkowy regionu. Do węzła tego ciążą węzły ukształtowane w miastach powiatowych województwa (węzły regionalne).

W związku z powyższym projektuje się mapę sieci użyteczności publicznej województwa świętokrzyskiego w transporcie drogowym uwzględniając założenia zestawione w tabeli 18.

Na liniach autobusowych, przebiegających po trasach równoległych do przebiegu linii kolejowych, połączenia o charakterze użyteczności publicznej wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową, w sposób nie zagrażający funkcjonowaniu połączeń kolejowych i nie wpływający ujemnie na ich rentowność. Decyzja o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym będzie poprzedzona analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, celem dostosowania oferty do potrzeb rynku oraz konsultacjami z innymi organizatorami. Powyższe bazować będzie na układzie rozkładu jazdy z roku poprzedniego, konsultacjach nt. ewentualnych zmian w nowym rozkładzie jazdy prowadzonych z Operatorem oraz województwami ościennymi, wnioskach pasażerów, warunkach technicznych przejazdu oraz możliwościach wjazdu do województw sąsiadujących. W oparciu o wyniki powyższej analizy ustalana będzie częstotliwość kursów na danej linii użyteczności publicznej. Częstotliwość połączeń dostosowana będzie do potrzeb rynku oraz możliwości finansowych organizatora.

Tabela 18

Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym na terenie województwa świętokrzyskiego

Oznaczenie linii komunikacyjnej	Przebieg trasy linii komunikacyjnej (relacja / wybrane miejscowości)	Uwagi decyzja o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej będzie poprzedzona analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, celem dostosowania oferty do potrzeb rynku oraz konsultacjami z innymi organizatorami
U.26.01	Kielce – Bodzentyn – Starachowice	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
U.26.02	Kielce – Nowa Słupia – Ostrowiec Świętokrzyski	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
U.26.03	Kielce – Opatów – Sandomierz	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
U.26.04	Kielce – Staszów – granica województwa (kierunek Mielec, Kolbuszowa, Rzeszów)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim, w przypadku braku porozumienia możliwa realizacja przez Województwo Świętokrzyskie do węzła przesiadkowego zlokalizowanego w msc. Staszów
U.26.05	Kielce – Busko Zdrój – Kazimierza Wielka – granica województwa (kierunek Proszowice, Kraków)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Małopolskim, w przypadku braku porozumienia możliwa realizacja przez Województwo Świętokrzyskie do węzła przesiadkowego zlokalizowanego w msc. Kazimierza Wielka
U.26.06	Kielce – Pińczów – Kazimierza Wielka	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
U.26.07	Kielce – Jędrzejów – granica województwa (kierunek Miechów, Kraków)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Małopolskim, w przypadku braku porozumienia możliwa realizacja przez Województwo Świętokrzyskie do węzła przesiadkowego zlokalizowanego w msc. Jędrzejów, połączenia wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową
U.26.08	Kielce – Włoszczowa	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie, połączenia wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową

U.26.09	Kielce – Końskie	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
U.26.10	Kielce – Skarżysko Kamienna – granica województwa (kierunek Radom, Warszawa)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim, w przypadku braku porozumienia możliwa realizacja przez Województwo Świętokrzyskie do węzła przesiadkowego zlokalizowanego w msc. Skarżysko Kamienna, połączenia wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową
U.26.11	Busko Zdrój – Staszów – Osiek – Sandomierz – granica województwa (kierunek Kraśnik, Lublin)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Lubelskim,
U.26.12	Staszów – Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski – granica województwa (kierunek Radom, Warszawa)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Mazowieckim
U.26.13	Busko Zdrój – Pińczów – Jędrzejów – Włoszczowa – granica województwa (kierunek Piotrków Trybunalski, Łódź)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Łódzkim
U.26.14	Kielce – Opatów – Ożarów – granica województwa (kierunek Kraśnik, Lublin)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Lubelskim
U.26.15	Końskie – Włoszczowa	organizacja przez Województwo Świętokrzyskie
U.26.16	Opatów – granica województwa (kierunek Rzeszów)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Podkarpackim
U.26.17	Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice – Skarżysko Kamienna – Końskie – granica województwa (kierunek Piotrków Trybunalski, Łódź)	możliwa organizacja przez Województwo Świętokrzyskie po zawarciu stosownego porozumienia z Województwem Łódzkim, połączenia wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową

Źródło: Opracowanie własne

Zakłada się zapewnienie wysokiej częstotliwości kursów na wskazanych liniach użyteczności publicznej, co jest czynnikiem pozwalającym na poprawę popytu na pasażerski transport publiczny. W celu zwiększenia jego atrakcyjności za wskazane uznaje się rozważenie rozwiązania polegającego na uruchomieniu połączeń z wysoką częstotliwością w stałoodstępowym takcie. Częstotliwości kursowania zależą będą od typu dnia – ze względu na tygodniową zmienność wielkości potoków pasażerskich. Uwzględniać będą odrębne standardy dla dnia roboczego szkolnego, roboczego w okresie letnich wakacji szkolnych, sobót oraz niedziel. Przewiduje się dostosowanie przewozów autobusowych do rzeczywistych potrzeb w pierwszy dzień świąt Bożego Narodzenia i Wielkanocy oraz do godziny 12.00 w Nowy Rok. Przewiduje się możliwość zwiększania liczby odjazdów w godzinach szczytów komunikacyjnych w dni robocze (w godz. 6.00 – 9.00 i 15.00 – 18.00) oraz w niedziele (pomiędzy 13.00 a 21.00).

System użyteczności publicznej zarządzany z poziomu województwa przedstawia rysunek 20.

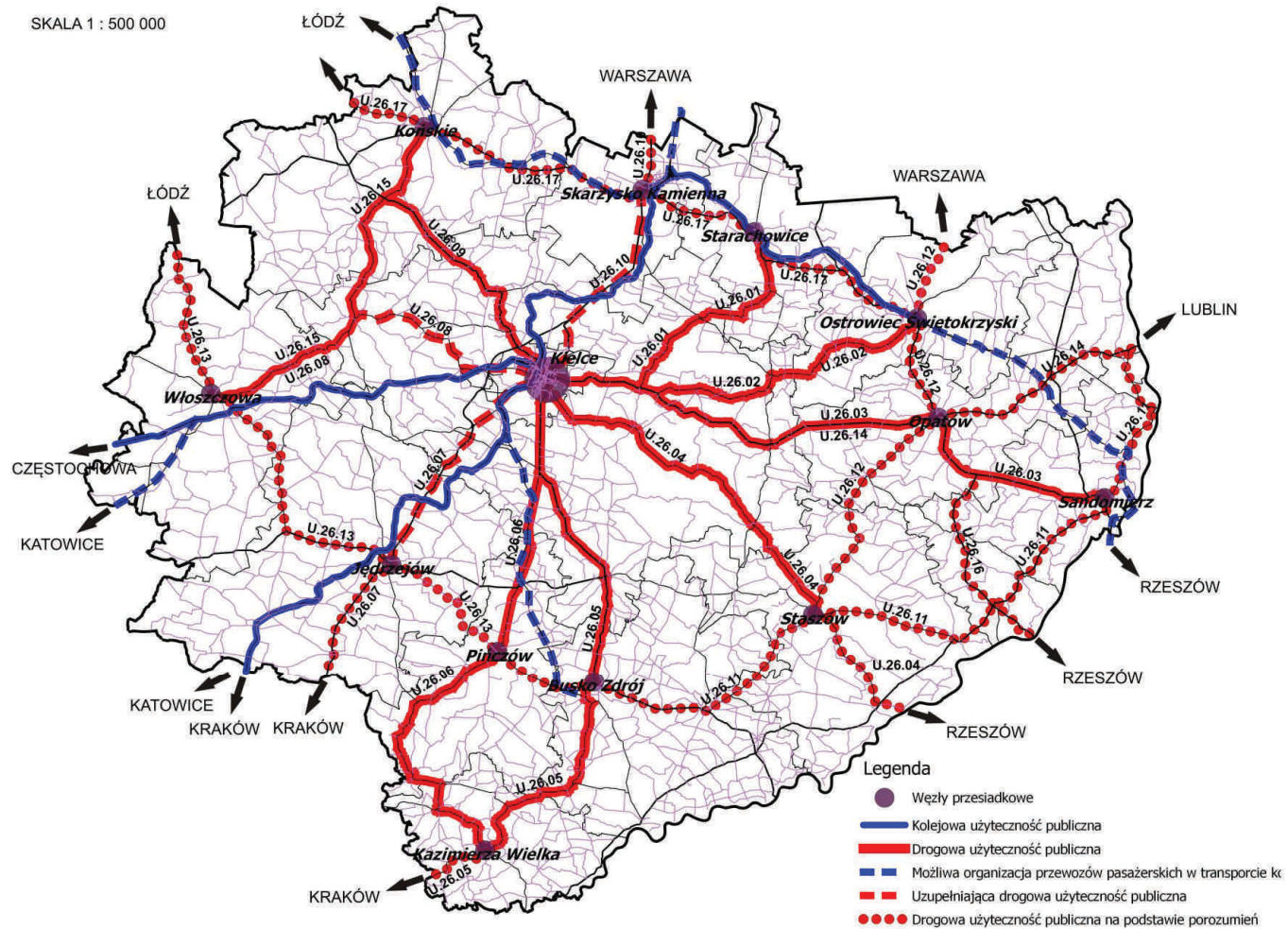
5.4. Uzupełnienie systemu użyteczności publicznej zarządzanego z poziomu województwa

Uzupełnienie powyższego systemu użyteczności publicznej przewiduje się poprzez organizację połączeń umożliwiających skomunikowanie województwa świętokrzyskiego z województwami ościennymi, realizowanych na zasadzie porozumień zawieranych z marszałkami województw sąsiednich. Utworzenie ww. połączeń umożliwi organizację przewozów na liniach łączących sąsiednie miasta, będące siedzibami powiatów.

Dostępność komunikacyjną poszczególnych węzłów przesiadkowych zlokalizowanych w miastach województwa świętokrzyskiego przedstawia tabela 19.

Rysunek 20
System użyteczności publicznej zarządzany z poziomu województwa

SKALA 1 : 500 000



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19

Przykładowe skomunikowanie projektowanych węzłów przesiadkowych z innymi węzłami komunikacyjnymi zlokalizowanymi na terenie województwa świętokrzyskiego oraz głównymi węzłami przesiadkowymi w województwach sąsiednich

Węzeł	Skomunikowanie projektowanych węzłów przesiadkowych		
	z węzłami w województwach sąsiednich	z Kielcami	z innymi węzłami w województwie
<p>Kielce centrum logistyczne główny węzeł przesiadkowy kolejowo – drogowy</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – poprzez połączenie kolejowe lub wydłużenie linii komunikacyjnej U.26.10, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej; - Lublin – z wykorzystaniem linii U.26.14 lub U.26.03 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Sandomierzu; - Rzeszów – z wykorzystaniem linii U.26.04 lub U.26.03 i U.26.16 oraz węzła przesiadkowego w Opatowie; - Kraków – poprzez połączenie kolejowe oraz wydłużenie linii komunikacyjnej U.26.07 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej lub wydłużenie linii komunikacyjnej U.26.05, a także z wykorzystaniem linii U.26.06 i U.26.05 oraz węzła przesiadkowego w Kazimierzy Wielkiej; - Katowice – poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa – poprzez połączenie kolejowe; - Łódź – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.17 oraz węzła przesiadkowego w Końskich; 		<ul style="list-style-type: none"> - Skarżysko Kamienna – połączenie kolejowe oraz uzupełnienie oferty linią komunikacji drogowej U.26.10; - Starachowice – połączenie linią użyteczności publicznej w komunikacji drogowej U.26.01 oraz możliwość dojazdu poprzez połączenie kolejowe; - Ostrowiec Świętokrzyski – połączenie w komunikacji drogowej linią U.26.02 oraz możliwość dojazdu transportem kolejowym; - Opatów – połączenie linią U.26.03 lub U.26.14; - Sandomierz – połączenie linią U.26.03; - Staszów – połączenie linią komunikacji drogowej U.26.04; - Busko Zdrój – połączenie linią U.26.05; - Kazimierza Wielka – połączenie linią komunikacji drogowej U.26.05 lub U.26.06; - Pińczów – połączenie linią U.26.06; - Jędrzejów – połączenie kolejowe lub uzupełnienie oferty linią komunikacji drogowej U.26.07; - Włoszczowa – połączenie kolejowe lub uzupełnienie oferty linią komunikacji drogowej U.26.08; - Końskie – połączenie linią U.26.09;
<p>Skarżysko Kamienna węzeł przesiadkowy</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – poprzez połączenie kolejowe lub wydłużenie linii 	<ul style="list-style-type: none"> - poprzez połączenie kolejowe lub linią 	<ul style="list-style-type: none"> - Starachowice – połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej

<p>kolejowo - drogowy</p>	<p>komunikacyjnej U.26.10, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej; - Lublin – poprzez połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.10 i dalej z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.14 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Rzeszów – z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.10, następnie linii U.26.04 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Kraków – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem stanowiących uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.10 i U.26.07, oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Katowice – poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa – poprzez połączenie kolejowe - Łódź – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej;</p>	<p>komunikacji drogowej U.26.10, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej;</p>	<p>U.26.17, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej; - Ostrowiec Świętokrzyski – połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej; - Opatów – połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią komunikacji drogowej U.26.17 do węzła przesiadkowego w Ostrowcu Świętokrzyskim, następnie linią komunikacji drogowej U.26.12; - Sandomierz – połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią komunikacji drogowej U.26.17 do węzła przesiadkowego w Ostrowcu Świętokrzyskim i dalej z wykorzystaniem linii U.26.12 i U.26.03 oraz węzła przesiadkowego w Opatowie; - Staszów – poprzez połączenie kolejowe lub uzupełnienie oferty kolejowej linią komunikacji drogowej U.26.10 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie linią U.26.04; - Busko Zdrój – poprzez połączenie kolejowe lub uzupełnienie oferty kolejowej linią komunikacji drogowej U.26.10 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie linią U.26.05; - Kazimierza Wielka – poprzez połączenie kolejowe lub uzupełnienie oferty kolejowej linią komunikacji drogowej U.26.10 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie linią U.26.05 lub U.26.06; - Pińczów – poprzez połączenie kolejowe lub uzupełnienie oferty kolejowej linią</p>
---------------------------	---	---	--

			<p>komunikacji drogowej U.26.10 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie linią U.26.06;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jędrzejów – poprzez połączenie kolejowe lub wykorzystanie stanowiących uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.10 i U.26.07 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Włoszczowa – poprzez połączenie kolejowe lub wykorzystanie stanowiących uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.10 i U.26.08 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Końskie – linią komunikacji drogowej U.26.17, po uruchomieniu oferty kolejowej z wykorzystaniem połączenia kolejowego;
<p>Starachowice węzeł przesiadkowy kolejowo – drogowy</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem stanowiących uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.17 i U.26.10 oraz węzła przesiadkowego w Skarżysku Kamiennej; - Lublin – poprzez połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17 do węzła przesiadkowego w Ostrowcu Świętokrzyskim i dalej z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12 i U.26.14 oraz węzła przesiadkowego w Opatowie; - Rzeszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.01 i U.26.04 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Kraków – poprzez połączenie 	<ul style="list-style-type: none"> - poprzez połączenie kolejowe lub linię komunikacji drogowej U.26.01; 	<ul style="list-style-type: none"> - Ostrowiec Świętokrzyski – połączenie kolejowe lub linią komunikacji drogowej U.26.17, stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; - Opatów – połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17 do węzła przesiadkowego w Ostrowcu Świętokrzyskim, następnie linią U.26.12; - Sandomierz – połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17 i dalej z wykorzystaniem linii U.26.12 i U.26.03 oraz węzłów przesiadkowych w Ostrowcu Świętokrzyskim i Opatowie; - Staszów – połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17 do węzła przesiadkowego w Ostrowcu Św., następnie linią U.26.12;

	<p>kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.01 i stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.07 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Katowice – poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa – poprzez połączenie kolejowe; - Łódź – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17; 		<ul style="list-style-type: none"> - Busko Zdrój – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.01 i U.26.05 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Kazimierza Wielka – poprzez połączenie kolejowe lub linię komunikacji drogowej U.26.01 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie linią U.26.05 lub U.26.06; - Pińczów – poprzez połączenie kolejowe lub linię komunikacji drogowej U.26.01 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie linią U.26.06; - Jędrzejów – poprzez połączenie kolejowe lub wykorzystanie linii komunikacji drogowej U.26.01 i U.26.07, stanowiących uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Włoszczowa – poprzez połączenie kolejowe lub wykorzystanie linii komunikacji drogowej U.26.01 i U.26.08, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Końskie – poprzez połączenie kolejowe lub linią komunikacji drogowej U.26.17, stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; - Skarżysko Kamienna – poprzez połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17;
<p style="text-align: center;">Ostrowiec Świętokrzyski węzeł przesiadkowy kolejowo - drogowy</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12; - Lublin – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12 i U.26.14 oraz węzła przesiadkowego w Opatowie; - Rzeszów – poprzez połączenie 	<ul style="list-style-type: none"> - poprzez połączenie kolejowe lub linię komunikacji drogowej U.26.02; 	<ul style="list-style-type: none"> - Opatów – linią komunikacji drogowej U.26.12; - Sandomierz – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12 i U.26.03 oraz węzła przesiadkowego w Opatowie; - Staszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12;

	<p>kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12 i U.26.16 oraz węzła przesiadkowego w Opatowie;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kraków – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.02 i stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.07 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Katowice – poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa – poprzez połączenie kolejowe; - Łódź – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej; 		<ul style="list-style-type: none"> - Busko Zdrój – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Staszowie; - Kazimierza Wielka – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12, U.26.11 i U.26.05 oraz węzłów przesiadkowych w Staszowie i Busku Zdroju; - Pińczów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12, U.26.11 i U.26.13 oraz węzłów przesiadkowych w Staszowie i Busku Zdroju; - Jędrzejów – poprzez połączenie kolejowe lub wykorzystanie linii komunikacji drogowej U.26.02 i U.26.07 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Włoszczowa – poprzez połączenie kolejowe lub wykorzystanie linii komunikacji drogowej U.26.02 i U.26.08 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Końskie – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17, stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej; - Skarżysko Kamienna – połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17; - Starachowice – połączenie kolejowe lub linia U.26.17, stanowiąca uzupełnienie oferty kolejowej;
<p>Opatów węzeł przesiadkowy komunikacji drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – linią komunikacji drogowej U.26.12; - Lublin – poprzez wydłużenie linii komunikacji drogowej U.26.14; 	<p>- linią komunikacji drogowej U.26.03;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sandomierz – linią komunikacji drogowej U.26.03; - Staszów - linią komunikacji drogowej U.26.12;

	<ul style="list-style-type: none"> - Rzeszów – linią komunikacji drogowej U.26.16; - Kraków – linią komunikacji drogowej U.26.03 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie poprzez połączenie kolejowe lub linią U.26.07 stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; - Katowice – linią komunikacji drogowej U.26.03 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa – linią komunikacji drogowej U.26.03 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie poprzez połączenie kolejowe; - Łódź – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.03, U.26.09 i U.26.17 oraz węzłów przesiadkowych w Kielcach i Końskich; 	<ul style="list-style-type: none"> - Busko Zdrój – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Staszowie; - Kazimierza Wielka – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12, U.26.11 i U.26.05 oraz węzłów przesiadkowych w Staszowie i Busku Zdroju; - Pińczów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12, U.26.11 i U.26.13 oraz węzłów przesiadkowych w Staszowie i Busku Zdroju; - Jędrzejów – linią komunikacji drogowej U.26.03 i dalej z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią komunikacji drogowej U.26.07 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Włoszczowa – linią komunikacji drogowej U.26.03 i dalej z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub linią komunikacji drogowej U.26.08 stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Końskie – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.03 i U.26.09 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Skarżysko Kamienna – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12 oraz węzła przesiadkowego w Ostrowcu Św. i dalej poprzez połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17; - Starachowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12 oraz węzła przesiadkowego w Ostrowcu Św. i dalej poprzez połączenie kolejowe lub linią U.26.17, stanowiącą uzupełnienie oferty
--	---	--

			<p>kolejowej;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ostrowiec Świętokrzyski - linią komunikacji drogowej U.26.12;
<p style="text-align: center;">Sandomierz węzeł przesiadkowy komunikacji drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.03 i U.26.12 oraz węzła przesiadkowego w Opatowie; - Lublin - poprzez wydłużenie linii komunikacji drogowej U.26.11; - Rzeszów - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.16; - Kraków - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.05 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Katowice - linią komunikacji drogowej U.26.03 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa - linią komunikacji drogowej U.26.03 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie z wykorzystaniem połączenia kolejowego; - Łódź - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.03, U.26.09 i U.26.17 oraz węzłów przesiadkowych w Kielcach i Końskich; 	<ul style="list-style-type: none"> - linią komunikacji drogowej U.26.03; 	<ul style="list-style-type: none"> - Staszów - linią komunikacji drogowej U.26.11; - Busko Zdrój - linią komunikacji drogowej U.26.11; - Kazimierza Wielka - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.05 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Pińczów - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Jędrzejów - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Włoszczowa - linią komunikacji drogowej U.26.03 do węzła przesiadkowego w Kielcach i dalej poprzez połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.08; - Końskie - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.03 i U.26.09 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Skarżysko Kamienna - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.03 i U.26.12 oraz węzłów przesiadkowych w Opatowie i Ostrowcu Świętokrzyskim, dalej poprzez połączenie kolejowe lub stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17; - Starachowice - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.03 i U.26.12 oraz węzłów przesiadkowych w Opatowie i Ostrowcu Świętokrzyskim, dalej poprzez połączenie kolejowe lub stanowiącą

			<p>uzupełnienie oferty kolejowej linią U.26.17;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ostrowiec Świętokrzyski – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.03 i U.26.12 oraz węzła przesiadkowego w Opatowie; - Opatów – linią komunikacji drogowej U.26.03;
<p style="text-align: center;">Staszów węzeł przesiadkowy komunikacji drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – linią komunikacji drogowej U.26.04 do węzła przesiadkowego w Kielcach, dalej poprzez połączenie kolejowe lub linią komunikacji drogowej U.26.10 stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; - Lublin – linią komunikacji drogowej U.26.11; - Rzeszów – poprzez wydłużenie linii komunikacji drogowej U.26.04; - Kraków – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.05 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Katowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.04 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach i dalej poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa – linią komunikacji drogowej U.26.04 do węzła przesiadkowego w Kielcach i dalej z wykorzystaniem połączenia kolejowego; - Łódź – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.04, U.26.09 i U.26.17 oraz węzłów przesiadkowych w Kielcach i Końskich; 	<p>- linią komunikacji drogowej U.26.04;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Busko Zdrój – linią komunikacji drogowej U.26.11; - Kazimierza Wielka – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.05 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Pińczów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Jędrzejów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Włoszczowa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Końskie – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.04 i U.26.09 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Skarżysko Kamienna – linią komunikacji drogowej U.26.04 do węzła przesiadkowego w Kielcach, następnie poprzez połączenie kolejowe lub linią U.26.10 stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; - Starachowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.12, następnie połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.17 oraz węzła przesiadkowego w Ostrowcu Świętokrzyskim;

			<ul style="list-style-type: none"> - Ostrowiec Świętokrzyski – linią komunikacji drogowej U.26.12; - Opatów – linią komunikacji drogowej U.26.12; - Sandomierz – linią komunikacji drogowej U.26.11;
<p>Kazimierza Wielka węzeł przesiadkowy komunikacji drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – linią komunikacji drogowej U.26.05 lub U.26.06 do węzła przesiadkowego w Kielcach, dalej poprzez połączenie kolejowe lub linią komunikacji drogowej U.26.10 stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; - Lublin – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Rzeszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05, U.26.11 i U.26.04 oraz węzłów przesiadkowych w Busku Zdroju i Staszowie; - Kraków – wydłużeniem linii komunikacji drogowej U.26.05 - Katowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 do węzła przesiadkowego w Busku Zdroju lub linii U.26.06 do węzła przesiadkowego w Pińczowie, następnie linią U.26.13 i dalej od węzła przesiadkowego w Jędrzejowie poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 lub U.26.06 i linii U.26.13 oraz węzłów przesiadkowych w Busku Zdroju lub 	<ul style="list-style-type: none"> - linią komunikacji drogowej U.26.05 lub U.26.06; 	<ul style="list-style-type: none"> - Busko Zdrój – linią komunikacji drogowej U.26.05; - Pińczów – linią komunikacji drogowej U.26.06; - Jędrzejów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju lub linii U.26.06 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Pińczowie; - Włoszczowa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju lub linii U.26.06 i U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Pińczowie; - Końskie – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 lub U.26.06 i linii U.26.09 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Skarżysko Kamienna – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 lub U.26.06, następnie połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.10 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Starachowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 lub U.26.06, następnie połączenia kolejowego lub linii U.26.01 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach;

	<p>Pińczowie i dalej od węzła przesiadkowego w Włoszczowie poprzez połączenie kolejowe;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Łódź – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 lub U.26.06 i linii U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju lub Pińczowie; 		<ul style="list-style-type: none"> - Ostrowiec Świętokrzyski – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05, U.26.11 i U.26.12 oraz węzłów przesiadkowych w Busku Zdroju i Staszowie; - Opatów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05, U.26.11 i U.26.12 oraz węzłów przesiadkowych w Busku Zdroju i Staszowie; - Sandomierz – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Staszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju;
<p style="text-align: center;">Busko Zdrój węzeł przesiadkowy komunikacji drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i dalej połączenia kolejowego lub linii komunikacji drogowej U.26.10 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Lublin – linią komunikacji drogowej U.26.11; - Rzeszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.04 oraz węzła przesiadkowego w Staszowie; - Kraków – linią komunikacji drogowej U.26.05; - Katowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i dalej połączenia kolejowego oraz węzła przesiadkowego w Jędrzejowie; - Częstochowa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 	<p>- poprzez połączenie kolejowe lub linię komunikacji drogowej U.26.05;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pińczów – linią komunikacji drogowej U.26.13; - Jędrzejów – linią komunikacji drogowej U.26.13; - Włoszczowa – linią komunikacji drogowej U.26.13; - Końskie – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i U.26.09 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Skarżysko Kamienna – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i dalej połączenia kolejowego lub linii U.26.10 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Starachowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.05 i dalej połączenia kolejowego lub linii U.26.01 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Ostrowiec Świętokrzyski – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.12 oraz węzła przesiadkowego

	<p>i dalej połączenia kolejowego oraz węzła przesiadkowego we Włoszczowie;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Łódź – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13; 		<p>w Staszowie;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opatów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.11 i U.26.12 oraz węzła przesiadkowego w Staszowie; - Sandomierz – linią komunikacji drogowej U.26.11; - Staszów – linią komunikacji drogowej U.26.11; - Kazimierza Wielka – linią komunikacji drogowej U.26.05;
<p>Pińczów węzeł przesiadkowy komunikacji drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.06, następnie połączenia kolejowego lub linii komunikacji drogowej U.26.10 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Lublin – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Rzeszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13, U.26.11 i U.26.04 oraz węzłów przesiadkowych w Busku Zdroju i Staszowie; - Kraków – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 oraz węzła przesiadkowego w Jędrzejowie, dalej poprzez połączenie kolejowe lub linią komunikacji drogowej U.26.07, a także z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.06 i U.26.05 oraz węzła przesiadkowego w Kazimierzy Wielkiej; - Katowice – z wykorzystaniem linii 	<p>- linią komunikacji drogowej U.26.06;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Jędrzejów – linią komunikacji drogowej U.26.13; - Włoszczowa – linią komunikacji drogowej U.26.13; - Końskie – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.06 i U.26.09 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Skarżysko Kamienna – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.06, następnie połączenia kolejowego lub linii komunikacji drogowej U.26.10 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Starachowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.06 i U.26.01 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach, od węzła w Kielcach istnieje możliwość kontynuacji podróży poprzez połączenie kolejowe; - Ostrowiec Świętokrzyski – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13, U.26.11 i U.26.12 oraz węzłów przesiadkowych w Busku Zdroju i Staszowie; - Opatów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13, U.26.11 i U.26.12 oraz węzłów przesiadkowych

	<p>komunikacji drogowej U.26.13, następnie połączenia kolejowego oraz węzła przesiadkowego w Jędrzejowie;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Częstochowa - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13, następnie połączenia kolejowego oraz węzła przesiadkowego we Włoszczowie; - Łódź - linią komunikacji drogowej U.26.13; 		<p>w Busku Zdroju i Staszowie;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sandomierz - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Staszów - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Busko Zdrój - linią komunikacji drogowej U.26.13; - Kazimierza Wielka - linią komunikacji drogowej U.26.06;
<p>Jędrzejów węzeł przesiadkowy kolejowo - drogowy</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa - z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub linii komunikacji drogowej U.26.07 i U.26.10 stanowiących uzupełnienie oferty kolejowej oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Lublin - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Rzeszów - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13, U.26.11 i U.26.04 oraz węzłów przesiadkowych w Busku Zdroju i Staszowie; - Kraków - poprzez połączenie kolejowe lub linią komunikacji drogowej U.26.07 stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; - Katowice - poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa - z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13, następnie połączenia kolejowego oraz węzła przesiadkowego we 	<ul style="list-style-type: none"> - poprzez połączenie kolejowe lub linię komunikacji drogowej U.26.07, stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; 	<ul style="list-style-type: none"> - Włoszczowa - linią komunikacji drogowej U.26.13; - Końskie - z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.07 oraz linii U.26.09 i węzła przesiadkowego w Kielcach; - Skarżysko Kamienna - poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.07 i linii U.26.10 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Starachowice - poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.07 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz linii U.26.01 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Ostrowiec Świętokrzyski - poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.07 stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej oraz linii U.26.02 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach;

	<p>Włoszczowie; - Łódź – poprzez wydłużenie linii komunikacji drogowej U.26.13;</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Opatów – z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.07 oraz linii komunikacji drogowej U.26.03 lub U.26.14 i węzła przesiadkowego w Kielcach; - Sandomierz – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Staszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i U.26.11 oraz węzła przesiadkowego w Busku Zdroju; - Busko Zdrój – linią komunikacji drogowej U.26.13; - Kazimierza Wielka – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i U.26.06 oraz węzła przesiadkowego w Pińczowie; - Pińczów – linią komunikacji drogowej U.26.13;
<p>Włoszczowa węzeł przesiadkowy kolejowo - drogowy</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem stanowiących uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.08 i U.26.10 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Lublin – z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.08 i dalej linii U.26.14 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Rzeszów – z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.08 i dalej 	<ul style="list-style-type: none"> - poprzez połączenie kolejowe lub linię komunikacji drogowej U.26.08, stanowiącą uzupełnienie oferty kolejowej; 	<ul style="list-style-type: none"> - Końskie – linią komunikacji drogowej U.26.15; - Skarżysko Kamienna – poprzez połączenie kolejowe lub z wykorzystaniem stanowiących uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.08 i U.26.10 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Starachowice – z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii komunikacji drogowej U.26.08 i dalej linii U.26.01 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Ostrowiec Świętokrzyski – z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej

	<p>linii U.26.04 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kraków – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i następnie połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.07 oraz węzła przesiadkowego w Jędrzejowie; - Katowice – poprzez połączenie kolejowe; - Częstochowa – poprzez połączenie kolejowe; - Łódź – linią komunikacji drogowej U.26.13; 		<p>linii komunikacji drogowej U.26.08 i dalej linii U.26.02 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opatów – do węzła przesiadkowego w Kielcach z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.08, dalej linią U.26.03; - Sandomierz – z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.08 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach, dalej linią U.26.03; - Staszów – z wykorzystaniem połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.08 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach, dalej linią U.26.04; - Busko Zdrój – linią komunikacji drogowej U.26.13; - Kazimierza Wielka – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.13 i U.26.06 oraz węzła przesiadkowego w Pińczowie; - Pińczów – linią komunikacji drogowej U.26.13; - Jędrzejów – linią komunikacji drogowej U.26.13;
<p style="text-align: center;">Końskie węzeł przesiadkowy komunikacji drogowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Warszawa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17, następnie połączenia kolejowego lub wydłużenia linii komunikacji drogowej U.26.10 oraz węzła przesiadkowego w Skarżysku Kamiennej; - Lublin – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.14 	<p>- linią komunikacji drogowej U.26.09;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Skarżysko Kamienna – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17 lub poprzez uruchomienie połączenia kolejowego; - Starachowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17 lub poprzez połączenie kolejowe; - Ostrowiec Świętokrzyski –

	<p>oraz węzła przesiadkowego w Kielcach;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rzeszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.04 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Kraków – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i dalej połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.07 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Katowice – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i dalej połączenia kolejowego oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Częstochowa – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.15 i dalej połączenia kolejowego oraz węzła przesiadkowego we Włoszczowie; - Łódź – linią komunikacji drogowej U.26.17 		<p>z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.17 lub poprzez połączenie kolejowe;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opatów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.03 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Sandomierz – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.03 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Staszów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.04 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Busko Zdrój – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.05 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Kazimierza Wielka – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.05 lub U.26.06 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Pińczów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 i U.26.06 oraz węzła przesiadkowego w Kielcach; - Jędrzejów – z wykorzystaniem linii komunikacji drogowej U.26.09 oraz połączenia kolejowego lub stanowiącej uzupełnienie oferty kolejowej linii U.26.07 i węzła przesiadkowego w Kielcach; - Włoszczowa – linią komunikacji drogowej U.26.15;
--	---	--	---

Źródło: Opracowanie własne

Przedstawione wyżej propozycje skomunikowania projektowanych węzłów przesiadkowych stanowią wynik planowanej użyteczności publicznej organizowanej przez Województwo Świętokrzyskie.

Skomunikowanie pomiędzy ww. węzłami będzie również uzupełnione poprzez przewozy o charakterze komercyjnym oraz połączenia realizowane przez samorządy powiatowe lub gminne na podstawie porozumień.

Jak pokazują siatki połączeń oraz korytarze transportowe, największym węzłem komunikacyjnym całego województwa jest jego stolica, tj. Kielce.

Patrząc na układ komunikacyjny województwa, można wskazać inne miasta, które pełnią ważne role:

- na wschodzie: Ostrowiec Świętokrzyski,
- na południu: Busko Zdrój,
- na zachodzie: Jędrzejów,
- na północy: Skarżysko Kamienna.

Wszystkie te miasta ważne są zarówno z punktu widzenia komunikacji autobusowej, jak i kolejowej, stanowią istotne węzły przesiadkowe. Dlatego też warto zadbać o to, by w każdym z tych miejsc infrastruktura dworcowa odzwierciedlała potrzeby komunikacyjne mieszkańców województwa oraz przebywających tutaj turystów, tj.:

- odzwierciedlała potrzeby komunikacyjne ludności,
- była w stanie obsłużyć obecne i przyszłe potoki pasażerskie,
- zachęcała do podróży publicznym transportem zbiorowym,
- była węzłami zintegrowanymi, tzn. łączącymi w wygodny i przyjazny dla pasażerów sposób różne środki transportu (transport dalekobieżny i lokalny oraz transport kolejowy i autobusowy).

Zorganizowanie oraz finansowanie tak utworzonych centrów (węzłów) przesiadkowych pozostanie po stronie podmiotów określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, w tym samorządów gminnych.

5.5. Tryb wyboru operatora

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa wykonuje: marszałek województwa, starosta oraz wójt, burmistrz albo prezydent miasta; zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Organizator, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, może dokonać wyboru operatora na jeden z poniższych sposobów:

1. w drodze przetargu, zgodnie z ustawą *Prawo zamówień publicznych*¹⁵;
2. poprzez przydzielenie koncesji, zgodnie z ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi¹⁶;
3. bezpośrednie zawarcie umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku, gdy:
 - a. średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie ww. usług występuje w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie lub
 - b. świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny powołany, zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 1370/2007 do świadczenia tychże usług lub
 - c. świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym lub
 - d. wystąpi zakłócenie bądź bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w pkt. 1 i 2.

Powyższe zapisy pozostawiają możliwość wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w oparciu o każdy z ww. przedstawionych wariantów. Zakłada się jednak, że Województwo Świętokrzyskie dokona wyboru operatora w trybie przepisów:

- transport kolejowy
 - a. art. 19 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13 z 7 stycznia 2011r. z późn. zm.), gdzie organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U z 2010 r., Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) – do 15 lat lub
 - b. art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13 z 7 stycznia 2011r. z późn. zm.) umożliwiającego zawarcie przez organizatora umowy z operatorem w trybie bezpośrednim – do 10 lat,
- transport drogowy – art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13 z 7 stycznia 2011r. z późn. zm.), gdzie organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19 poz. 1010, z późn. zm.) – do 10 lat.

¹⁵ Ustawa *Prawo zamówień publicznych*, Dz.U. z 2010r. nr 113, poz. 759, nr 161, poz. 1078 i nr 182, poz. 1228

¹⁶ Ustawa z dnia 9 stycznia 2009r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi*, Dz.U. nr 19, poz. 101 z późn. zm.

Przed wyborem operatora przeprowadzone zostaną konsultacje z innymi organizatorami publicznego transportu (powiatowymi, gminnymi) mające na celu sprawdzenie czy organizatorzy ci nie zorganizowali już użyteczności publicznej na danej trasie na podstawie porozumienia.

Postępowanie takie umożliwi wyeliminowanie nakładania się użyteczności publicznej na różnych szczeblach, racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi oraz wykorzystanie istniejących już operatorów lub podmiotów wewnętrznych.

W zakresie sieci połączeń użyteczności publicznej organizowanej przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego przyjmuje się następujące zasady:

1. Operatorzy dla określonych niniejszym planem połączeń komunikacyjnych drogowych, zostaną wybrani w trybie określonym w art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, ze zm.).
2. Operator wybrany zostanie w trybie udzielenia koncesji, wówczas zobowiązania Organizatora transportu publicznego wobec Operatora nie będą obejmowały rozsądnego zysku ani pokrywały strat z tytułu prowadzonej działalności. Organizator będzie jedynie udzielał rekompensat z tytułu stosowania przez Operatora ulg ustawowych.
3. Planuje się na każdą linię użyteczności publicznej przeprowadzenie odrębnego postępowania koncesyjnego. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się łączenie linii użyteczności publicznej.

6. Finansowanie usług przewozowych

Zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w publicznym transporcie zbiorowym określa *Ustawa o Publicznym Transporcie Zbiorowym*¹⁷. Określenie sposobu finansowania przewozów jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, który winien tego dokonać zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 w planie transportowym wskazując przewidywane finansowanie usług przewozowych.

Zgodnie z art. 50 uptz finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

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

Wyżej wskazane sposoby finansowania mogą się ze sobą łączyć i nie stanowią alternatywy rozłącznej.

Zapisy uptz wskazując na główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określają także trzy główne źródła tego finansowania którymi są:

1. środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem;
2. środki z budżetu państwa,

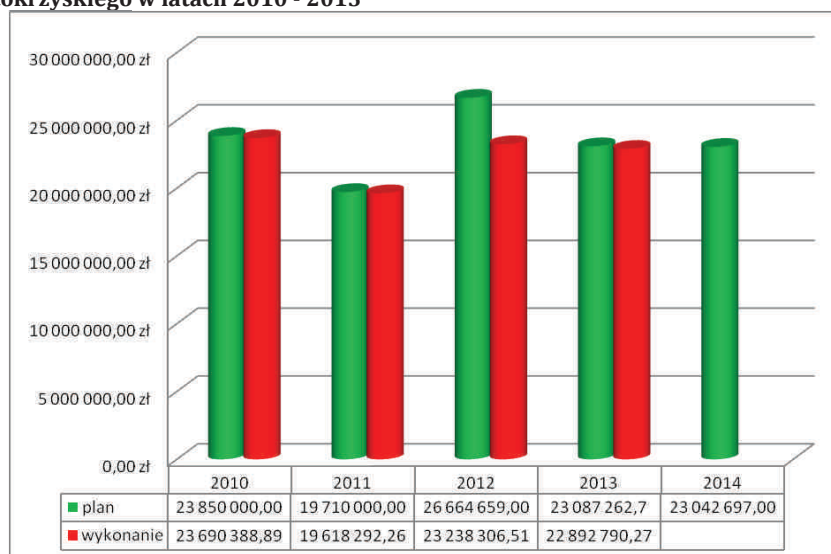
¹⁷ uptz - *Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* z dnia 16 grudnia 2010r., Dz.U. z 2011r. nr 5 poz. 13

3. wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984r. - Prawo przewozowe¹⁸.

Na wykresie poniżej przedstawiono wielkość wydatków poniesionych z budżetu Województwa Świętokrzyskiego w latach 2010 – 2013 na dofinansowanie regionalnych przewozów kolejowych.

Wykres 22

Wielkość rekompensaty na świadczenie usług przewozowych na terenie województwa świętokrzyskiego w latach 2010 - 2013



Źródło: Opracowanie własne

W transporcie kolejowym przewiduje się dalsze finansowanie kolejowych usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez pobieranie opłat za przejazd od pasażerów oraz ze środków własnych Samorządu Województwa na podstawie umowy na świadczenie usług zawieranej z operatorem kolejowym.

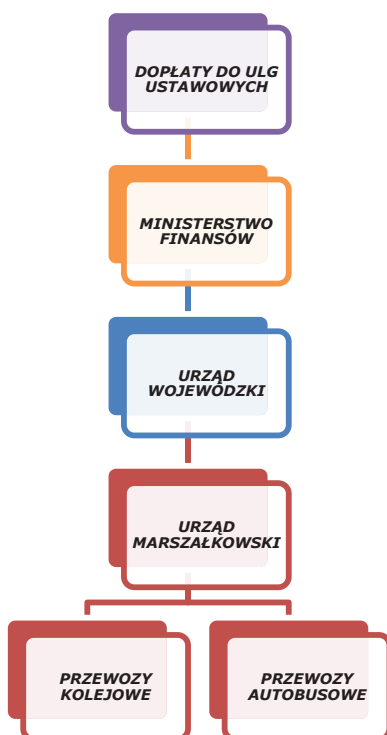
Natomiast drogowe przewozy nie były dotychczas finansowane ze środków samorządu. Były natomiast finansowane poprzez pobieranie opłat za przejazd od pasażera oraz ze środków budżetu państwa. Dalsze funkcjonowanie projektowanych przewozów o charakterze użyteczności publicznej finansowane będzie poprzez pobieranie opłat za przejazd od pasażera oraz ze środków budżetu państwa w formie dotacji celowej. Finansowanie ze środków budżetu państwa będzie polegało na refundacji kosztów sprzedaży biletów ulgowych osobom uprawnionym.

¹⁸ Ustawa Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r., Dz. U. 1984 Nr 53 poz. 272

Uprawnienia do ulgowych przejazdów w komunikacji publicznej będą realizowane na liniach o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego¹⁹.

Zasadę finansowania ulg przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym przedstawia poniższy wykres.

Wykres 33
Finansowanie ulg przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym



Źródło: Opracowanie własne

¹⁹ ustawa z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. z 2012 r., poz. 1138

7. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

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

Zagwarantowanie dostępności przestrzeni publicznej i środków transportu dla osób niepełnosprawnych wynika z szeregu aktów prawnych o charakterze międzynarodowym i krajowym.

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. w art. 32 pkt 1 jako zasadę przyjmuje, że wszyscy są równi wobec prawa i wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. Zapisem tym zagwarantowane zostały prawa osób niepełnosprawnych (ok. 14,5 % w województwie świętokrzyskim). Dodatkowo zapis art. 32 pkt 2 zapewnił, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny. Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69).

Ponadto obowiązki władz publicznych względem osób niepełnosprawnych zostały określone w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P. z 13.08.1997r., Nr 50, poz. 475), gdzie w § 1 pkt 8 zapewnia się osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

W kontekście powyższego należy stwierdzić, że:

- na odcinkach sieci objętych przewozami o charakterze użyteczności publicznej w każdym węźle przesiadkowym zaplanowane zostaną postoje środków publicznego transportu zbiorowego,
- proponuje się, aby w komunikacji kolejowej – pociągi regionalne zatrzymywały się na wszystkich przystankach i stacjach kolejowych, natomiast w komunikacji drogowej – co najmniej na jednym przystanku w każdej miejscowości,

- organizator publicznego transportu zbiorowego ma obowiązek zapewnienia dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- system transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.,
- dla zwiększenia zasięgu obszaru obsługiwanego komunikacją zbiorową, a w konsekwencji zwiększenia liczby pasażerów należy lokalizować przy stacjach, dworcach oraz ważniejszych przystankach parkingi.

Realizacja powyższych założeń wymaga dostosowania systemu transportu publicznego do potrzeb wszystkich jego użytkowników. W tym celu organizator transportu publicznego na terenie województwa świętokrzyskiego przy dokonywaniu wyboru rodzaju środków transportu wykonujących w szczególności przewozy o charakterze użyteczności publicznej będzie preferował pojazdy dostosowane do obsługi osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej, z oznaczonym miejscem przeznaczonym dla wózków oraz wyposażone w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej. Dla umożliwienia osobom niepełnosprawnym samodzielnego przemieszczania się transportem zbiorowym, należy przyjąć odpowiednio zaprojektowany standard wysokości peronów kolejowych oraz peronów autobusowych na dworcach i przystankach, dostosowany do wysokości podłogi w pojazdach przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie pojazdu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie. Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na drzwi pojazdu, przeznaczone do wsiadania.

Ważnym elementem jest również odpowiednia organizacja przystanków i miejsc obsługi podróżnych, wyposażonych m.in. w systemy czytelnej informacji o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej oraz zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na stanowisko przystankowe lub dworzec. Dodatkową przesłanką ułatwiającą bieżącą obsługę pasażerów jest odpowiednie i czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu.

Poziom świadczenia usług osobom niepełnosprawnym w transporcie zależy w dużym stopniu od przestrzegania obowiązującego prawa, zarówno przez przewoźników, organizatorów transportu jak i zarządców infrastruktury.

Poziom dostosowania transportu publicznego do potrzeb społecznych zweryfikowano poprzez opisane wcześniej badanie ankietowe preferencji przewozowych mieszkańców województwa. Dzięki powyższemu uzyskano informacje dotyczące poziomu zadowolenia

mieszkańców z dostępu do infrastruktury dla niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo. Wyniki ankiet sugerują, że 22% respondentów ocenia transport publiczny jako dostosowany 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 % przewiduje spadek zapotrzebowania na przewozy w transporcie publicznym.

W kontekście powyższej oceny należy stwierdzić, że na chwilę obecną, na terenie obszarów na których występują oba rodzaje transportu publicznego, kolej jest bardziej konkurencyjna od przewozów autobusowych.

W odniesieniu do transportu kolejowego kluczową rolę odgrywają zasady zawarte w Decyzji nr 2008/164/WE Komisji z dnia 21 grudnia 2007r.²⁰ oraz Rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady²¹

Wymagania techniczne opisane w w/w dokumentach dotyczą infrastruktury technicznej i taboru pasażerskiego. Ich spełnienie zapewni osobom niepełnosprawnym możliwość swobodnego poruszania się w obiektach dworcowych i na przystankach a także wsiadanie do pociągu i przemieszczanie się w nim bez konieczności pomocy osób trzecich.

Aktualnie Samorząd Województwa Świętokrzyskiego jest właścicielem 6 pojazdów szynowych całkowicie dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. W latach 2014-2015 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko planowany jest zakup kolejnych 6 sztuk tego typu pojazdów do połączeń regionalnych i międzywojewódzkich. W następnych latach Województwo zamierza zakupić kolejne pojazdy spełniające standardy dotyczące przewozu osób o ograniczonej zdolności psycho-ruchowej.

Z kolei przewoźnicy w transporcie drogowym w swoim taborze posiadają pojazdy przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej w znikomej ilości lub nie posiadają ich w ogóle. Organizator zakłada, że od 2017 r. przy wyborze operatorów w przewozach użyteczności publicznej, preferowane będą pojazdy dostosowane do przewozu takich pasażerów.

²⁰ decyzja Komisji z dnia 21 grudnia 2007r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (2008/164/WE)

²¹ rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, z dnia 23 października 2007r.

7.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Marszałek Województwa Świętokrzyskiego, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru:

- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- dostosowanie rodzaju i pojemności środków transportowych do wielkości potoków podróży przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej,
- dostosowanie pojazdów do norm ochrony środowiska (pociągi elektryczne i spalinowe odpowiadające standardom w zakresie norm ochrony środowiska, tabor autobusowy zgodny z europejskimi standardami emisji spalin, tzn. minimum EURO V ²²,
- wyposażenie pojazdów w elektroniczny system do zliczania ilości pasażerów oraz system informacji pasażerskiej z oprogramowaniem kompatybilnym na każdym poziomie.

7.3. System informacji pasażerskiej

Bardzo ważnym elementem dla komunikacji publicznej jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży.

Dzięki bieżącej aktualizacji rozkładów jazdy oraz powszechnym do nich dostępie, poprzez zamieszczenie na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, pasażer ma możliwość pozyskania niezbędnych informacji m. in. o²³:

- wydanych przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego zezwoleniach na wykonywanie przewozów osób w krajowym transporcie drogowym,
- godzinach przyjazdu i odjazdu środków transportowych,
- układzie linii komunikacyjnych wraz z lokalizacją węzłów przesiadkowych.

Województwo Świętokrzyskie posiada kompletną bazę przystankową przygotowaną zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym zakresie. Baza ta będzie dostępna na *platformie e-Swiętokrzyskie*.

Docelowo system informacji pasażerskiej powinien zapewnić możliwości pozyskania danych dotyczących:

- obowiązującej taryfy biletowej,
- regulaminu świadczenia usług przewozowych,
- obowiązujących uprawnień do przejazdów na podstawie ulg ustawowych,

²² Zgodnie z zapisami Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Świętokrzyskiego, przyjętego uchwałą Nr XIII/234/11 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 14 listopada 2011 r.

²³ <http://bip.sejmik.kielce.pl/43-publiczny-transport-zbiorowy/3006-publiczny-transport-zbiorowy.html>

- uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
- zapoznania się z możliwościami dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek,
- uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji,
- uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu,
- możliwości wyszukania interesującego rozkładu jazdy.

Województwo Świętokrzyskie posiada obecnie elektroniczny system liczenia pasażerów w przewozach kolejowych, który będzie systematycznie rozbudowywany. Docelowo przewozy kolejowe objęte zostaną systemem dynamicznej informacji pasażerskiej.

System informacji pasażerskiej województwa, w transporcie drogowym, oparty zostanie o utworzoną bazę przystankową. Zakłada się, że informacja ta w szczególności dostępna będzie w formie elektronicznej z możliwością jak najszerszego wykorzystania nowoczesnych rozwiązań technicznych.

Baza przystankowa Województwa Świętokrzyskiego oprzyrządowana została w koordynaty GPS dające możliwość powiązania infrastruktury przystankowej ze środkami transportu i platformami elektronicznymi. Niektóre składowe systemu informacji dla pasażera, takie jak: taryfy, opłaty, czy też regulaminy również będą dostępne na platformie cyfrowej, po ich określeniu w formie stosownych aktów prawnych.

System informacji dla pasażera będzie również elementem Systemu Informacji Przestrzennej Województwa Świętokrzyskiego.

7.4. System dystrybucji biletów

Jedną z istotnych barier w korzystaniu ze środków komunikacji zbiorowej jest brak powiązań pomiędzy różnymi systemami publicznego transportu zbiorowego, które przy podróżach przesiadkowych powodują wiele uciążliwości związanych m.in. ze znalezieniem kompleksowej informacji o różnych liniach komunikacyjnych na jednym obszarze, koniecznością zakupu kilku biletów oraz uciążliwymi przesiadkami w przypadku braku zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Rozwiązaniem, które może niwelować wymienione utrudnienia, jest integrowanie środków komunikacji zbiorowej na danym obszarze.

Integracja publicznego transportu zbiorowego może przebiegać na następujących poziomach:

- taryfowo – biletowym – kiedy organizatorzy transportu dążą do wprowadzenia zintegrowanych systemów taryfowych, w których pasażerowie posiadają możliwość nabycia jednego, wspólnego biletu na różne środki lokomocji,
- organizacyjno – funkcjonalnym – oprócz wprowadzenia taryfy zintegrowanej, prowadzone są działania mające na celu pełną integrację systemów publicznego

transportu zbiorowego, jak np. organizacja przewozów na obszarze objętym integracją, koordynacja rozkładów jazdy, tworzenie węzłów przesiadkowych, itp.

W ramach działań podnoszących atrakcyjność transportu publicznego godnym rozważenia jest wprowadzenie biletu zintegrowanego, umożliwiającego podróżowanie różnymi środkami transportu zbiorowego posiadającymi charakter użyteczności publicznej. System ten powinien integrować wojewódzkie przewozy pasażerskie (drogowe i kolejowe) z pozostałymi systemami, w szczególności zaś z sieciami komunikacji miejskiej. Wówczas jeden rodzaj biletu mógłby umożliwiać swobodne podróżowanie wszystkimi środkami lokomocji na obszarze województwa świętokrzyskiego, pozostającymi w gestii samorządu województwa oraz innych jednostek samorządu terytorialnego (szczebla powiatowego i gminnego), które byłyby zainteresowane udziałem w tym przedsięwzięciu. System, na zasadzie dobrowolności, mógłby zostać rozszerzony także o przewozy realizowane przez przewoźników komercyjnych. W tym celu niezbędnym byłoby zawarcie porozumienia pomiędzy wszystkimi jednostkami samorządu terytorialnego, na obszarze których system miałyby funkcjonować. Wówczas po stronie podmiotów zainteresowanych pozostanie wypracowanie jasnych i czytelnych zasad taryfikowania opłat za przejazdy, podziału wpływów ze sprzedaży biletów, koordynacji rozkładów jazdy wszystkich środków lokomocji, dofinansowania linii komunikacyjnych oraz jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Realizacja tego systemu wymaga utworzenia jednostki zarządzającej publicznym transportem zbiorowym w przewozach o charakterze wojewódzkim.

7.5. Pożądany standard usług przewozowych

Standardy usług mają zasadniczy wpływ zarówno na postrzeganie publicznego transportu zbiorowego przez podróżnych jak i na wyniki ekonomiczne publicznego transportu zbiorowego. Pod pojęciem standardu usług przewozowych kryją się wymagania, zarówno do taboru, infrastruktury przystankowej, jak i do rozkładu jazdy, czy sieci komunikacyjnej. Zasadniczo standardy można opisać jako:

- standardy dotyczące dostępu do transportu,
- standardy dotyczące warunków podróży.

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych przedstawiono w tabeli 20.

Tabela 20
Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów
przewozowych

Postulat przewozowy / Wskaźnik osiągnięcia celów Planu transportowego	Pożądany przejaw realizacji / Miara
Informacja pasażerska	<p>Zakłada się, że docelowy system informacji dla pasażerów obejmować będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zintegrowaną informację na przystankach autobusowych i stacjach kolejowych lokalizowanych na trasach linii użyteczności publicznej, uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków z informacją o przebiegu trasy i kolejnymi godzinami odjazdu; ponadto każdy przystanek powinien być wyposażony w tablicę z nazwą o wielkości umożliwiającej jej odczytanie z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu; na najważniejszych przystankach węzłowych sieci (dworce autobusowe w stolicach powiatów oraz przystanki przesiadkowe) powinna być prezentowana informacja o podstawowych zasadach funkcjonowania transportu zbiorowego tj. informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów; • utworzenie centrum zarządzania informacją; • wprowadzenie zintegrowanej dynamicznej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego na zintegrowanych przystankach węzłowych (dworce autobusowy i kolejowy) oraz w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) – wymagane stosowne porozumienie samorządu Województwa Świętokrzyskiego oraz zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego; • informację w pojazdach, uwzględniającą informację o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów oraz zapowiedzi głosowe przystanków; • nie wyklucza się włączenia do systemu, informacji o liniach komercyjnych.
Częstotliwość kursowania	<ul style="list-style-type: none"> • czasokres funkcjonowania dla każdej z linii publicznego transportu zbiorowego powinien obejmować co najmniej okres porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego; • linie powinny zapewniać dojazd do pracy i do szkoły jak i powrót do domu jak największej liczbie osób; • częstość kursowania powinna być dostosowana do zapotrzebowania na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkim publicznym transporcie zbiorowym; • z uwagi na nierównomierność zapotrzebowania na przewozy na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnych, decyzja o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym i częstotliwości połączeń poprzedzona będzie analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, celem dostosowania oferty do potrzeb rynku oraz konsultacjami z innymi organizatorami.

<p>Dostępność transportu publicznego</p>	<ul style="list-style-type: none"> • zakłada się utrzymanie co najmniej obecnego wskaźnika gęstości przystanków; • nie zaleca się likwidacji istniejących przystanków, dopuszczalna jest natomiast zmiana ich lokalizacji; • zaleca się lokalizowanie nowych przystanków możliwe najbliżej największych generatorów ruchu lub szczególnie ważnych obiektów takich jak szpitale, szkoły, przychodnie rehabilitacyjne itp. oraz w sąsiedztwie skrzyżowań z drogami dojazdowymi do zaludnionego obszaru nieobsługiwanego przez publiczny transport zbiorowy; • należy dążyć do lokalizowania przystanków w pobliżu miejsc koncentracji podróży osób niepełnosprawnych; • zaleca się wyposażenie nowozakupionego lub modernizowanego taboru autobusowego i kolejowego oraz infrastruktury przystankowej w odniesieniu przynajmniej do węzłów przesiadkowych oraz dworców w informację audiowizualną ułatwiającą korzystanie z transportu przez osoby niedowidzące i niedosłyszące; • standard przystanków w odniesieniu przynajmniej do węzłów przesiadkowych oraz dworców powinien umożliwić korzystanie z nich osobom o różnych rodzajach i stopniach niepełnosprawności; w szczególności należy zapewnić takie rozwiązania techniczne (np. utwardzenie nawierzchni, rampy zjazdowe, odpowiednie szerokości przejazdu dla osób na wózkach inwalidzkich, oznakowanie krawędzi przystanku umożliwiające jej identyfikację osobom niedowidzącym, windy itp.) które umożliwią dostęp do przystanku osobom niepełnosprawnym; rozmieszczenie wyposażenia i elementów małej architektury przystanków nie powinno powodować utrudnień w poruszaniu się na przystanku oraz stanowić niebezpieczeństwa; • wszystkie pojazdy w przewozach kolejowych w ramach wojewódzkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej muszą być dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych; • zakłada się, że w terminie do 2 lat liczonym od daty organizacji linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym przewozy wykonywane będą z wykorzystaniem pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.
<p>Koszty podróży transportem publicznym</p>	<ul style="list-style-type: none"> • rekomendowane jest utrzymanie dotychczasowych relacji cen biletów okresowych do jednorazowych, z możliwością zwiększenia atrakcyjności cenowej biletu okresowego; • rekomendowane jest wprowadzenie wspólnego biletu zintegrowanego dla połączeń regionalnych drogowych i kolejowych oraz połączeń wewnątrz miast realizowanych przez komunikację miejską pod warunkiem osiągnięcia właściwego porozumienia pomiędzy organizatorami.

Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> • uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów, na poziomie powyżej 95% - zarówno w transporcie kolejowym jak i autobusowym; za kurs niezrealizowany uznaje się kurs który w danej dobie był zaplanowany a się nie odbył całkowicie lub na części trasy; • poprawa współpracy służb drogowych i organizatora transportu publicznego w zakresie przeciwdziałania zakłóceniom w funkcjonowaniu drogowego transportu publicznego, spowodowanymi np. anomaliami pogodowymi (intensywne opady śniegu).
Prędkość komunikacyjna	<ul style="list-style-type: none"> • uzyskanie średniej prędkości komunikacyjnej dla doby w segmencie transportu autobusowego (linie użyteczności publicznej) na poziomie 46,0 km/h; • uzyskanie średniej prędkości komunikacyjnej dla doby w segmencie transportu kolejowego (linie użyteczności publicznej) na poziomie 60,0 km/h.
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • uzyskanie co najmniej 90% punktualności pociągów na wszystkich stacjach, przy czym za punktualny rozumie się pociąg którego opóźnienie nie przekracza 5 min. (nie dopuszcza się przyspieszenia); • uzyskanie minimum 85% punktualności kursów autobusowych kontrolowanej co najmniej na przystankach kluczowych (tj. takich na których zatrzymanie się jest obligatoryjne), przy czym za punktualny rozumie się kurs którego opóźnienie nie przekracza 5 min. (nie dopuszcza się przyspieszenia); • wykorzystanie systemów GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu (wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby); zakłada się stworzenie systemu służącego zarówno celom kontrolnym jak i informacyjnym; system taki winien objąć zarówno segment transportu autobusowego jak i kolejowego (dotyczy linii użyteczności publicznej).
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • zakłada się obniżenie przeciętnego wieku taboru autobusowego obsługującego linie użyteczności publicznej do poziomu max. 10 lat; • dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wygodne fotele gwarantujące nie tylko odporność na uszkodzenia, ale i uwzględniające wymogi ergonomii oraz wygodę podróży; • eliminacja linii obsługiwanych wyłącznie taborem nieprzystosowanym do obsługi osób o zmniejszonej mobilności ruchowej.

Bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none">• w trosce o bezpieczeństwo pasażerów korzystających z linii użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym za zasadne uznaje się posiadanie przez operatora wdrożonych i certyfikowanych procedur gwarantujących systemowe podejście do kwestii bezpieczeństwa świadczonych usług przewozowych.
Ochrona środowiska naturalnego	<ul style="list-style-type: none">• zakłada się w terminie 2 lat liczonym od daty organizacji linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym osiągnięcie całkowitej pracy przewozowej z wykorzystaniem autobusów spełniających normę EURO 5.

8. Transport zbiorowy a ochrona środowiska

Według stosowanej powszechnie regionalizacji fizyczno-geograficznej wprowadzonej przez J.Kondrackiego, prawie całe województwo świętokrzyskie położone jest w obrębie podprovincji Wyżyna Małopolska i Wyżyna Lubelsko-Lwowska, które wchodzą w skład prowincji Wyżyny Polskie. Jedynie południowo-wschodni skraj województwa położony jest w podprovincji Podkarpacie, wchodzącej w skład prowincji Karpaty i Podkarpacie.

Znaczna część województwa świętokrzyskiego objęta jest prawnymi formami ochrony przyrody²⁴:

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

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.

Postanowienia niniejszego Planu transportowego, nie powodują powstawania zagrożeń dla właściwej ochrony środowiska naturalnego i bazują na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów o randze wojewódzkiej, programujących rozwój regionu, zachowując z nimi komplementarność i spójność.

²⁴ <http://crfop.gdos.gov.pl> (data dostępu : 17.09.2013)

Plan transportowy nie odnosi się do zagadnień budowy czy modernizacji sieci dróg, szlaków kolejowych, zaplecza technicznego i infrastruktury towarzyszącej oraz nie wyznacza się ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Plan transportowy zakłada wykorzystanie istniejącej już infrastruktury, w celu prowadzenia zbiorowego transportu publicznego. Ma on na celu racjonalizację połączeń komunikacji publicznej oraz lepsze nimi zarządzanie. Powiela ustalenia dokumentów strategicznych, dla których dokonywana była strategiczna ocena oddziaływania przyjętych w nich rozwiązań na środowisko naturalne.

Dodatkowo warunki jakie musi spełnić operator odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi projektowanych linii użyteczności publicznej, zawarte w pkt 7.2. niniejszego planu transportowego (pt. *Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu*) wpłyną zdecydowanie korzystnie na poprawę jakości powietrza w obszarze województwa świętokrzyskiego w stosunku do sytuacji obserwowanej obecnie.

Ustalenia planu nie będą powodować zwiększenia ilościowego przewozów realizowanych na sieci komunikacyjnej województwa.

9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, oparto przede wszystkim na rozstrzygnięciach dokumentów krajowych, takich jak: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej w latach 2007–2013 oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Najważniejsze uwarunkowania rozwoju tego systemu w regionie, zdiagnozowane w tych programach to:

- słaba zewnętrzna dostępność transportowa, mimo bliskiego sąsiedztwa dużych aglomeracji krajowych,
- niska przepustowość drogowego układu tranzytowego (niedobór obwodnic),
- bariery komunikacyjne na głównych rzekach województwa spowodowane niedoborem i złym stanem istniejących przepraw mostowych,
- niski standard wewnętrznej sieci transportowej.

Bezpośrednią rolę w kształtowaniu rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego odgrywają ustalenia zawarte w Programie Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007–2013, który stanowi rozwinięcie ustaleń „Strategii rozwoju województwa...” w zakresie transportu i komunikacji. Program ten określa kierunki rozwoju nadrzędnego systemu transportowego województwa na najbliższe lata, w dostosowaniu do aktualnego stanu rozstrzygnięć realizacyjnych zawartych w programach krajowych i decyzjach rządowych, jak również precyzuje kryteria dostępu i etapowania realizacji dróg wojewódzkich i powiatowych, w tym obwodnic miejscowości.

Za główne kierunki działań inwestycyjnych, które uzyskały akceptację w programach krajowych oraz w RPO należy uznać:

- poprawę powiązań komunikacyjnych kieleckiego węzła transportowego z głównymi węzłami i korytarzami transportowymi kraju, poprzez realizację spójnego systemu dróg ekspresowych i krajowych,
- poprawę połączeń komunikacyjnych między węzłami regionalnymi i lokalnymi poprzez realizację systemu dróg wojewódzkich;
- wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów zurbanizowanych poprzez realizację obwodnic i obejść miejscowości,

- likwidację barier komunikacyjnych na głównych rzekach poprzez realizację nowych przepraw mostowych oraz przebudowę mostów istniejących,
- zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu kolejowego poprzez przebudowę linii kolejowych oraz modernizację taboru i infrastruktury kolejowej,
- poprawę bezpieczeństwa świadczonych usług przewozowych, poprzez gwarantowanie przez operatorów systemowego podejścia do zagadnienia szeroko pojętego bezpieczeństwa świadczonych usług przewozowych.

Realizacja powyższych głównych kierunków działań w tej dziedzinie uzależniona jest od zapewnienia spójności komunikacyjnej regionu na płaszczyźnie: zewnętrznej – obejmującej powiązania województwa z węzłami europejskich korytarzy transportowych, oraz wewnętrznej – zapewniającej dogodne powiązanie między głównymi miastami regionu.

Zewnętrzna spójność komunikacyjna – może być osiągnięta w wyniku pełnej realizacji dróg ekspresowych S-7 i S-74, przebudowy linii kolejowej znaczenia państwowego nr 8 Warszawa — Kraków oraz budowy łącznicy kolejowej linii nr 61 z magistralą CMK a także modernizacji linii kolejowej nr 25.

Wewnętrzna spójność komunikacyjna – wymaga zapewnienia sprawnych połączeń stolicy województwa z ośrodkami powiatowymi oraz między tymi ośrodkami siecią dróg tranzytowych, co powinno przynieść skrócenie czasu dojazdu, wzrost płynności przejazdów przez miasta i obszary zurbanizowane oraz poprawę bezpieczeństwa na drogach. Zadanie to wiąże się z koniecznością podniesienia standardów technicznych dróg wojewódzkich łączących te ośrodki, realizację systemu obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań oraz uzupełnieniem sieci tych dróg na obszarach o najsłabszej dostępności komunikacyjnej.

W kontekście powyższego, dla poprawy jakości obsługi obszaru województwa świętokrzyskiego publicznym transportem zbiorowym, jako element rozwojowy, zalecane jest podjęcie następujących działań:

- optymalizacja eksploatacyjna sieci komunikacyjnej, poprzez: wzrost znaczenia w przewozach komunikacji kolejowej, poprawę standardów obsługi dla poszczególnych relacji w zakresie dostosowania do potrzeb przewozowych,
- dostosowanie połączeń komunikacyjnych do popytu na usługi transportowe,
- poprawa standardu świadczonych usług, w tym modernizacja i zakup nowego taboru przystosowanego do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, spełniających wysokie standardy środowiskowe,
- powołanie jednostki organizacyjnej zarządzającej publicznym transportem zbiorowym świadczącym przewozy pasażerskie o charakterze wojewódzkim.

10. Uzasadnienie przyjętych rozwiązań w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego

Plan transportowy dla Województwa Świętokrzyskiego uwzględnia zapisy dokumentacji, obowiązującej w zakresie stanu zagospodarowania przestrzennego, w szczególności Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego oraz innych strategicznych dokumentów, w tym: Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020.

Ponadto, przyjęte rozwiązania uwzględniają potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, określone „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”²⁵.

Sieć komunikacyjną połączeń o charakterze użyteczności publicznej, stanowią według niniejszego planu połączenia komunikacyjne:

- kolejowe
 - określone „Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”, opracowanym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej,
 - których funkcjonowanie uzasadnione jest zapotrzebowaniem społecznym,
 - stanowiące konkurencyjną ofertę i alternatywę dla połączeń drogowych, przyczyniając się tym samym do zmniejszenia obciążenia sieci drogowej.
- drogowe
 - stanowiące uzupełnienie sieci przewozów kolejowych,
 - łączące węzły regionalne ze stolicą województwa, zapewniające dojazd do miejsc, w których zlokalizowane są najważniejsze ośrodki użyteczności publicznej,
 - proponowana konstrukcja sieci autobusowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej, umożliwi osobom uprawnionym korzystanie z przysługujących im ulg ustawowych w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego.

²⁵ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” - Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012r. (Dz. U. 2012, poz. 1151)

Podstawę usług przewozowych stanowi system kolejowy funkcjonujący na istniejących liniach komunikacyjnych, uzupełniony o połączenia autobusowe: wojewódzkie (łącznie Kielce ze stolicami powiatów oraz miasta powiatowe pomiędzy sobą) i międzywojewódzkie.

Tak utworzona sieć przewozów wynika z:

- istniejącego układu urbanistycznego województwa (sieć osadnicza), gdzie punktem centralnym są Kielce jako stolica województwa,
- istniejącej infrastruktury transportowej,
- lokalizacji punktów użyteczności publicznej,
- zmian demograficznych – zmiana struktury wiekowej mieszkańców (starzenie się społeczeństwa) oraz zmniejszająca się ogólna liczba mieszkańców – mających wpływ na popyt na usługi transportowe,
- powstania w miastach powiatowych głównych punktów węzłowych systemu transportu publicznego,
- obowiązujących uregulowań prawnych w tym zakresie.

Spis rysunków:

Rysunek 1 Kierunki polityki przestrzennej województwa świętokrzyskiego	16
Rysunek 2 Węzły komunikacyjne na terenie województwa świętokrzyskiego.....	20
Rysunek 3 Położenie województwa świętokrzyskiego.....	21
Rysunek 4 Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim	23
Rysunek 5 Mapa instytucji użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie województwa świętokrzyskiego	31
Rysunek 6 Sieć komunikacyjna na terenie województwa świętokrzyskiego	36
Rysunek 7 Sieć drogowa województwa świętokrzyskiego.....	38
Rysunek 8 Dostępność przystankowa województwa świętokrzyskiego.....	40
Rysunek 9 Rozmieszczenie linii kolejowych na terenie województwa świętokrzyskiego	42
Rysunek 10 Linie kolejowe, na których prowadzony jest przewóz pasażerów w ruchu regionalnym	49
Rysunek 11 Natężenie przewozów pomiędzy miastami powiatowymi województwa świętokrzyskiego	55
Rysunek 12 Poziom usług transportu publicznego.....	59
Rysunek 13 Dostępność transportowa Kielc z miast powiatowych w obrębie izochrony ~60 minut.....	67
Rysunek 14 Liczba przewiezionych osób w ciągu roku w relacjach pomiędzy miastami powiatowymi	73
Rysunek 15 Liczba przewiezionych osób na dobę w relacjach między miastami powiatowymi	74
Rysunek 16 Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę w relacjach między miastami powiatowymi	75
Rysunek 17 Liczba przewiezionych osób w ciągu roku na odcinkach kolejowych	76
Rysunek 18 Liczba przewiezionych osób na dobę na odcinkach kolejowych	76
Rysunek 19 Liczba przewiezionych osób w półkursie na odcinkach kolejowych	77
Rysunek 20 System użyteczności publicznej zarządzany z poziomu województwa	86

Spis tabel:

Tabela 1 Liczba ludności oraz gęstość zaludnienia w powiatach Województwa Świętokrzyskiego.....	24
Tabela 2 Struktura wieku ludności województwa świętokrzyskiego.....	25
Tabela 3 Prognoza struktury wiekowej ludności woj. świętokrzyskiego na lata 2015, 2020 i 2025 z uwzględnieniem roku 2012.....	25
Tabela 4 Studenci województwa świętokrzyskiego w 2012/2013r.....	27
Tabela 5 Liczba podmiotów zarejestrowanych w rejestrze REGON w latach 2008 – 2012.....	28
Tabela 6 Bezrobocie w województwie świętokrzyskim na dzień 31.12.2012 roku.....	30
Tabela 7 Liczba zarejestrowanych pojazdów osobowych na terenie województwa świętokrzyskiego w podziale na powiaty w latach 2008 – 2012 (stan na dzień 31.12. danego roku).....	34
Tabela 8 Wskaźnik nasycenia rynku pojazdów osobowych* w województwie świętokrzyskim na terenie poszczególnych powiatów w latach 2008 – 2012 (stan na 31.12. danego roku).....	35
Tabela 9 Wybrane parametry linii kolejowych w województwie świętokrzyskim, na których prowadzony jest ruch pasażerski.....	43
Tabela 10 Liczba połączeń i średni czas przejazdu w przedziałach czasowych w ciągu doby, na poszczególnych odcinkach linii kolejowych na terenie województwa.....	51
Tabela 11 Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów.....	53
Tabela 12 Średnia odległość Kielc od miast powiatowych w transporcie drogowym...	65
Tabela 13 Średnia odległość Kielc od miast powiatowych w transporcie kolejowym...	65
Tabela 14 Czasowa dostępność transportowa miasta Kielce z miast powiatowych Województwa Świętokrzyskiego w transporcie drogowym.....	66
Tabela 15 Ludność w województwie świętokrzyskim w obrębie izochrony ~ 60 min. od miasta Kielce.....	68
Tabela 16 Ciężenie poszczególnych kierunków komunikacyjnych w przewozach drogowych.....	72
Tabela 17 Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym na terenie województwa świętokrzyskiego.....	80
Tabela 18 Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym na terenie województwa świętokrzyskiego.....	83
Tabela 19 Przykładowe skomunikowanie projektowanych węzłów przesiadkowych z innymi węzłami komunikacyjnymi zlokalizowanymi na terenie województwa świętokrzyskiego oraz głównymi węzłami przesiadkowymi w województwach sąsiednich.....	87
Tabela 20 Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych.....	114

Spis wykresów:

Wykres 1 Struktura wiekowa ludności województwa świętokrzyskiego w 2012 roku i prognoza na lata 2015, 2020, 2025.....	26
Wykres 2 Wielkość rekompensaty na świadczenie usług przewozowych na terenie województwa świętokrzyskiego w latach 2010 - 2013.....	106
Wykres 3 Finansowanie ulg przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym ...	107