



**„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE
REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB
W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
W ROKU 2013”**

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP.....	6
1.1.	OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA.....	6
1.2.	DEMOGRAFIA.....	8
1.3.	ZATRUDNIENIE I DOCHODY LUDNOŚCI	9
1.4.	TRANSPORT.....	10
1.4.1.	INFRASTRUKTURA DROGOWA	10
1.4.2.	INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	12
2.	METODOLOGIA.....	13
2.1.	CEL OPRACOWANIA.....	13
2.2.	POZYSKANIE DANYCH	13
2.3.	ANALIZA DANYCH	14
3.	OCENA BIEŻĄCEJ SYTUACJI RYNKOWEJ NA POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKACH KOMUNIKACYJNYCH W ODNIESIENIU DO REGULARNYCH PRZEWOZÓW OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO.....	17
3.1.	DIAGNOZA ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ.....	17
3.1.1.	RODZAJ POJAZDÓW ORAZ ICH POJEMNOŚĆ.....	17
3.1.2.	CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSÓW, REALNE CZASY PRZEJAZDU ORAZ ICH DOSTOSOWANIE DO POTRZEB SPOŁECZNYCH	19
3.2.	POJEMNOŚĆ I ZAPEŁNIENIE POJAZDÓW KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH	25
3.3.	DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	29
3.4.	POZIOM WYWIĄZYWANIA SIĘ PRZEWOŹNIKÓW POSIADAJĄCYCH ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW REGULARNYCH W KRAJOWYM TRANSPORCIE PUBLICZNYM Z REALIZACJI PRZEWOZÓW I STOSOWANYCH TARYF	30

3.5. OCENA ISTNIEJĄCEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZBIOROWYM TRANSPORCIE PUBLICZNYM.....	32
3.5.1. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU BUSKIEGO 33	
3.5.2. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU JĘDRZEJOWSKIEGO.....	37
3.5.3. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU KAZIMIERSKIEGO	41
3.5.4. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU KIELECKIEGO	45
3.5.5. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU KONECKIEGO	49
3.5.6. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU OPATOWSKIEGO.....	53
3.5.7. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU OSTROWIECKIEGO.....	57
3.5.8. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU PIŃCZOWSKIEGO	61
3.5.9. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU SANDOMIERSKIEGO	65
3.5.10. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU SKARŻYSKIEGO.....	69
3.5.11. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU STARACHOWICKIEGO	73
3.5.12. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU STASZOWSKIEGO.....	77
3.5.13. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU WŁOSZCZOWSKIEGO	81

4. ANALIZA AKTUALNEGO STANU POKRYCIA ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY DLA POSZCZEGÓLNYCH LINII KOMUNIKACYJNYCH I DOSTOSOWANIE ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ DLA POTRZEB SPOŁECZNYCH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO.....	85
4.1. ILOŚĆ DOSTĘPNYCH MIEJSC W POJAZDACH KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH W OKRESACH MAKSYMALNEGO ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY.....	85
4.2. WIELKOŚĆ POTOKÓW PODRÓŻNYCH NA POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKACH KOMUNIKACYJNYCH.....	87
4.3. ROZMIAR PRZEWIDYWANYCH ZMIAN W NATĘŻENIU PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM.....	91
4.4. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	92
4.5. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PRAWODAWSTWA KRAJOWEGO	93
4.6. OKREŚLENIE STANU POKRYCIA ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY ISTNIEJĄCYM POTENCJAŁEM PRZEWOZOWYM	97
4.6.1. NADMIAR MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM... ..	100
4.6.2. RÓWNOWAGA POMIĘDZY POTRZEBAMI, A ISTNIEJĄCYM POTENCJAŁEM	100
4.6.3. NIEDOBÓR ŚWIADCZONYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH	101
4.7. POTRZEBY KOMUNIKACYJNE ZIDENTYFIKOWANYCH OBSZARÓW ORAZ PODSTAWOWE KIERUNKI KOMUNIKACYJNE	102
4.7.1. OBSZARY ODDZIAŁYWANIA POWIATOWYCH WĘZŁÓW KOMUNIKACYJNYCH	102
4.7.2. OBSZARY NIEOBSŁUŻONE KOMUNIKACJĄ PASAŻERSKĄ	103
5. WZAJEMNA KONKURENCYJNOŚĆ W DROGOWYM I KOLEJOWYM PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO.....	103
5.1. ANALIZA WZAJEMNEGO ODDZIAŁYWANIA DROGOWEGO I KOLEJOWEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	103

5.2. LINIE KOMUNIKACYJNE, NA KTÓRYCH ZBIOROWY PUBLICZNY TRANSPORT DROGOWY JEST KONKURENCYJNY W STOSUNKU DO TRANSPORTU KOLEJOWEGO	105
5.3. ZAKRES I ZASADY WŁAŚCIWEJ KONKURENCJI NA RYNKU TRANSPORTU DROGOWEGO I KOLEJOWEGO	106
5.4. WNIOSKI DOTYCZĄCE WŁAŚCIWEJ KONKURENCJI	108
6. PODSUMOWANIE	110
7. SPIS TABEL I WYKRESÓW	113
7.1. SPIS TABEL	113
7.2. SPIS WYKRESÓW	114

1. WSTĘP

1.1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA

Województwo świętokrzyskie położone jest w środkowo – południowej części Polski na obszarze Wyżyny Kieleckiej (część środkowa i północno – wschodnia województwa), Niecki Nidziańskiej (część południowa) i Wyżyny Przedborskiej (część północno – zachodnia). Część granic województwa jest naturalna – na południowym wschodzie i wschodzie wyznacza je Wisła, na zachodzie Pilica.

Świętokrzyskie otoczone jest sześcioma województwami (mazowieckie, lubelskie, podkarpackie, małopolskie, śląskie, łódzkie). Jest ono położone pomiędzy dwoma ciągami komunikacyjnymi infrastruktury transportowej relacji wschód – zachód o znaczeniu europejskim (autostrady A-2 i A-4) oraz na wschód od korytarza drogowego relacji północ – południe (autostrada A1). Powierzchnia województwa świętokrzyskiego, jednego z najmniejszych w Polsce – 11.711 km², stanowi 3,74% obszaru kraju (15 miejsce przed opolskim).

Województwo jest jednym z najmniej zurbanizowanych rejonów w kraju. Sieć osadniczą w regionie stanowi 30 miast oraz 2.490 miejscowości wiejskich. Region podzielony jest na 102 gminy (w tym 5 miejskich, 25 miejsko – wiejskich, 72 wiejskie) i 13 powiatów – oprócz tego jedno miasto na prawach powiatu, a mianowicie Kielce. Miasto to, stolica regionu, stanowi obecnie ważny ośrodek handlowy i biznesowy. Sieć miejska jest dobrze rozmieszczona na całym obszarze województwa, jednak charakteryzuje się mniejszą gęstością niż w skali kraju. Jednak większą od przeciętnej gęstością charakteryzuje się sieć miejscowości wiejskich.

Korzystne położenie województwa w niewielkiej odległości od największych polskich miast (Warszawa, Kraków, Łódź, Katowice, Rzeszów) oraz bliskość granicy z Ukrainą i Słowacją sprawia, że region ten staje się atrakcyjny inwestycyjnie. Odległość od Kielc – stolicy województwa świętokrzyskiego – do wymienionych, największych polskich centrów rozwoju gospodarczego wynosi 120 – 180 kilometrów. Gospodarka regionu w olbrzymiej mierze skupia się wokół przemysłu materiałów budowlanych, który bazuje na rodzimych surowcach. Regionalne firmy budowlane są bardzo znane i cenione w całym kraju. W województwie

również rozwinięty jest przemysł metalurgiczny, maszynowy, precyzyjny, oraz spożywczy i tekstylny.

Przemysł województwa świętokrzyskiego ukształtowany został dzięki występowaniu licznych zasobów surowców skalnych, chemicznych i energetycznych oraz istnieniu wielowiekowych tradycji związanych z wytwarzaniem i obróbką metali. Spore zasoby różnorodnych kopalin stanowią dogodne zaplecze do rozwoju produkcji materiałów budowlanych. W rejonie Kielc oraz południowo – zachodniej części regionu występuje duża koncentracja przemysłu wydobywczego kopalin oraz przeróbki surowców skalnych, w tym wapieni dla przemysłu cementowego i wapienniczego. Na południowym obszarze województwa znajdują się cegielnie i inne zakłady branży budowlanej, tam też ma miejsce największa w kraju produkcja wyrobów gipsowych wytwarzanych przez zakłady zlokalizowane w gminie Pińczów. Produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych stanowi przeszło 22% wartości sprzedanej produkcji przemysłu w roku 2013.

Reprezentatywnym dla województwa świętokrzyskiego jest także przemysł metalurgiczny, maszynowy, odlewniczy i precyzyjny, w tym szczególnie produkcja rur, armatury czy łożysk tocznych. W województwie produkuje się również stal i wyroby hutnicze (huta w Ostrowcu Świętokrzyskim). Produkcja wyrobów z metali stanowi 9,4%, zaś produkcja maszyn i urządzeń stanowi 4,5% wartości produkcji sprzedanej przemysłu w roku 2013. Istotną rolę odgrywa przemysł spożywczy – 11,7% produkcji sprzedanej województwa, który zdominowany jest przez średnie i duże prywatne zakłady. Najprężniej rozwijające się branże to branża mięsna, mleczarska, młynarska, cukiernicza i owocowo – warzywna.

Na terenie województwa występują zróżnicowane zasoby naturalne oraz rozmaita pokrywa glebowa (najlepsze gleby, z punktu widzenia przydatności rolniczej, spotkać można we wschodniej i południowej części regionu). Na terenie województwa występują zbiorniki wód podziemnych, które stanowią źródło zaopatrzenia w wodę ludności oraz przemysłu.

Świętokrzyskie to rejon o wysokiej jakości środowiska przyrodniczego. Dodatkowo obszar ten obejmuje zasięgiem tereny bogate w surowce takie jak piaskowce i piaskowce kwarcytowe, gipsy, surowce ilaste, siarkę. Zasoby kopalin stałych głównych szacuje się na 9,2 mld ton, dlatego też gospodarka regionu w dużej mierze bazuje na sektorze budownictwa oraz

wydobyciu kopalin. Około 60% surowców dla przemysłu wapienniczego skoncentrowanych jest właśnie na obszarze województwa.

1.2. DEMOGRAFIA

Najistotniejszym problemem województwa jest intensywnie postępujące zjawisko starzenia się społeczności. Okres transformacji ustrojowej i społeczno-gospodarczej rozpoczęty z początkiem lat 90 – tych charakteryzuje się, podobnie jak w całym kraju, spadkiem przyrostu naturalnego, malejącą liczbą zawieranych małżeństw oraz niską mobilnością przestrzenną ludności.

Przyrost naturalny w 2013 roku w przeliczeniu na 1.000 ludności daje wskaźnik w wysokości (-) 2,7 i od kilku lat wciąż spada. Ujemny przyrost naturalny jest zjawiskiem wynikającym głównie z ogólnokrajowych tendencji demograficznych, których elementem jest długotrwały spadek liczby urodzeń, spowodowany sferami ekonomicznymi oraz zmianami w sferze obyczajowości społecznej.

Region zamieszkuje 1.268,2 tys. osób (3,29% ludności kraju, 13 miejsce przed podlaskim, lubuskim i opolskim). Gęstość zaludnienia jest niższa od przeciętnej w kraju – na 1 km² przypada 108 osób (10 miejsce), średnio w kraju – 123 osoby. W miastach regionu mieszka tylko 44,9% ludności (15 miejsce), podczas gdy średni w kraju wskaźnik urbanizacji jest wyższy i wynosi 62,1%. W miastach liczących poniżej 10 tys. mieszkańców mieszka 6% ludności regionu, od 10 – 50 tys. (12,8%), 50 – 100 tys. (9,8%), powyżej 100 tys. (Kielce) – 15,8%. Ludność regionu w głównej mierze jest skoncentrowana w otoczeniu miasta Kielce. Pozostałe obszary województwa, mające głównie rolniczy bądź wielofunkcyjny charakter (tradycyjne rolnictwo, duży stopień zalesienia oraz wysoki udział użytków zielonych), cechuje niska gęstość zaludnienia.

W 2013 roku udział ludności według ekonomicznych grup wieku w stosunku do ludności ogółem wyglądał następująco: w wieku przedprodukcyjnym 17,3% (średnia dla Polski to 18,2%), w wieku produkcyjnym 62,9% (w Polsce 63,4%) zaś w wieku poprodukcyjnym 19,8% (wskaźnik krajowy był niższy i przybrał wartość 18,4%).

Niekorzystne zmiany w strukturze ludności według wieku spowodowane są ubytkiem ludności, który wiąże się nie tylko z ujemnym przyrostem naturalnym, ale i również

ze znaczną skalą wyjazdów mieszkańców na stałe (główny kierunek wyjazdowy to ościennie regiony).

Przyglądając się danym demograficznym województwa, a także obserwując trendy związane z liczbą urodzeń oraz migracji (zwłaszcza młodego społeczeństwa), można stwierdzić, że sytuacja demograficzna w regionie należy do jednej z najbardziej niekorzystnych w kraju. Zaobserwować można wzrost napływu osób migrujących na tereny wiejskie oraz zwiększenie odpływu z miast. Wartość salda migracji dla miasta Kielce wynosił w 2013 roku 785 i był najbardziej niekorzystny w województwie. Równocześnie saldo migracji dla powiatu kieleckiego ziemskiego osiągnęło wartość dodatnią 441 osób. Poza miastem Kielce największy odpływ ludności zanotowano w powiatach: ostrowieckim, koneckim i starachowickim (od minus 362 do 258 osób).

Od pewnego czasu dość spotykanym zjawiskiem w ruchu wędrownym ludności są migracje zagraniczne. W 2013 roku na terenie województwa zameldowało się na pobyt stały z zagranicy 281 osób, zaś w tym czasie za granicę wymeldowały się 472 osoby. Przypuszcza się, że w rzeczywistości z województwa za granicę wyemigrowało o wiele więcej osób niż ukazane jest w oficjalnych statystykach. Trend ten zaobserwować można szczególnie wśród ludzi młodych, poszukujących za granicą pracy.

Ludność w wieku produkcyjnym stanowi 62,91% ludności województwa (wg danych za 2013 rok). Wartość ta jest nieznacznie niższa niż średnia krajowa (63,44%). Systematycznie maleje liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym z 30,2% w roku 1990 do 17,28 % na koniec 2013 roku. W kraju wskaźniki te wynoszą odpowiednio 29,6% i 18,17%. Udział ludności w wieku poprodukcyjnym w kraju zwiększył się z 14,8% w 1990 roku do 18,38% w 2013 roku. Na terenie województwa udział ten wyniósł w 2013 roku 19,79%.

1.3. ZATRUDNIENIE I DOCHODY LUDNOŚCI

Sytuacja na świętokrzyskim rynku pracy nie należy do łatwych – stopa bezrobocia należy do najwyższych w kraju (w 2013 roku utrzymała się na poziomie 16,6%, przy czym wartość średnia dla kraju wyniosła 13,4%), chociaż w minionym dziesięcioleciu zanotowano znaczny jej spadek. Mimo trudnej sytuacji na rynku pracy, dane GUS powiązane z przyczynami bierności zawodowej w województwie nie wskazują na występowanie patologii społecznej,

towarzyszącej często wysokiemu bezrobociu na określonych obszarach. Bierność zawodowa w województwie w głównej mierze związana jest z przejściem na emeryturę lub z pobieraniem nauki.

Większość zarejestrowanych bezrobotnych w regionie to osoby o stosunkowo niskim poziomie wykształcenia. Aż ponad 33% bezrobotnych to osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym (w kraju 32%), natomiast 25% bezrobotnych posiadało wykształcenie gimnazjalne i poniżej (w kraju 32%). Najmniejszą grupę bezrobotnych stanowią osoby z wykształceniem wyższym – 7% (w kraju 5%) oraz średnim ogólnokształcącym – 8% (w kraju 7%). W województwie świętokrzyskim największą grupę (30%) stanowią bezrobotni w wieku 35 – 44 oraz 25 – 34.

Liczba osób pracujących w końcu 2013 roku w województwie świętokrzyskim wyniosła ogółem 554 tys. osób, z czego w rolnictwie, łowiectwie i leśnictwie – 149.626 osób, w przemyśle – 78.298 osób, w handlu – 57.529 osób, w edukacji – 31.575 osób, w ochronie zdrowia – 28.438 osób, w transporcie – 19.482 osoby, w budownictwie – 25.877 osób.

Świętokrzyskie należy do grupy regionów o najniższych wskaźnikach aktywności zawodowej oraz zatrudnienia. Wskaźnik aktywności zawodowej wynosi 55,2% (10 miejsce) i jest niższy o 0,7 pkt od średniej krajowej, z kolei wskaźnik zatrudnienia wynosi 48% (13 miejsce) i jest niższy o 2,2 pkt od przeciętnego w kraju. Tendencje zmian w strukturze zatrudnienia w województwie są zbliżone do trendów ogólnokrajowych. Systematycznie wzrasta poziom zatrudnienia w sektorze usług, spada natomiast procentowy udział zatrudnienia w sektorze przemysłu i budownictwa.

1.4. TRANSPORT

1.4.1. INFRASTRUKTURA DROGOWA

Infrastruktura drogowa województwa świętokrzyskiego składa się z dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Łączna długość dróg wynosi 13.603 km, w tym 1615,6 km stanowią drogi publiczne miejskie o twardej nawierzchni, natomiast 11.987,4 km

stanowią drogi publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni. Łączna długość poszczególnych rodzajów dróg na terenie województwa przedstawia się następująco:¹

- 754,3 km to drogi krajowe (128,6 km stanowią drogi publiczne miejskie, natomiast 625,7 km stanowią drogi publiczne zamiejskie),
- 1.076,9 km to drogi wojewódzkie (155,3 km stanowią drogi publiczne miejskie, natomiast 921,6 km stanowią drogi publiczne zamiejskie),
- 5.750,3 km to drogi powiatowe (414,7 km stanowią drogi publiczne miejskie, natomiast 5.335,6 km stanowią drogi publiczne zamiejskie),
- 6021,5 km to drogi gminne (917 km stanowią drogi publiczne miejskie, natomiast 5.104,5 km stanowią drogi publiczne zamiejskie).

Drogi krajowe stanowią tzw. nadrzędny układ transportowy regionu. Mają one na celu zapewnienie dostępności komunikacyjnej województwa poprzez nawiązanie do krajowej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz powiązanie z największymi ośrodkami w kraju i za granicą. Drogi wojewódzkie stanowią sieć komunikacyjną uzupełniającą nadrzędny układ transportowy. Część z nich spełnia również funkcję nadrzędnego układu komunikacyjnego. Z kolei drogi powiatowe stanowią uzupełniającą sieć komunikacyjną dróg krajowych i wojewódzkich. Pełnią one rolę wewnątrzregionalną, wiążąc drogi lokalne posiadające status dróg gminnych z układem dróg wojewódzkich i krajowych.²

Przez województwo świętokrzyskie przebiega osiem odcinków ciągów komunikacyjnych zaliczanych do dróg krajowych, a mianowicie:³

- droga nr 7 (Gdańsk – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne),
- droga nr 9 (Radom – Ostrowiec Św. – Opatów – Łonów – Rzeszów – Barwinek),
- droga nr 42 (Namysłów – Radomsko – Końskie – Skarżysko Kamienna – Rudnik),
- droga nr 73 (Wiśniówka – Kielce – Busko-Zdrój – Tarnów – Jasło),
- droga nr 74 (Sulejów – Kielce – Kraśnik – Frampol – Zamość – Hrubieszów),
- droga nr 77 (Lipnik – Sandomierz – Stalowa Wola – Jarosław – Przemyśl),
- droga nr 78 (Chałupki – Gliwice – Szczekociny – Nagłowice – Jędrzejów – Chmielnik),

¹ „Rocznik statystyczny województw 2013”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013

² <https://www.wrota-swietokrzyskie.pl/drogi>

³ Ibidem

- droga nr 79 (Warszawa – Zwoleń – Sandomierz – Kraków – Katowice – Bytom).

Droga krajowa nr 7 na kierunku północ – południe oraz droga krajowa nr 74 na kierunku zachód – wschód są zaliczane do dróg ekspresowych.⁴

1.4.2. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Na terenie województwa świętokrzyskiego przebiega 10 odcinków linii kolejowych o łącznej długości 724,9 km, z czego 270 km stanowią linie znaczenia państwowego, natomiast pozostałe 454,9 km stanowią linie znaczenia lokalnego. Podstawowy układ komunikacji szynowej stanowią:⁵

- linie kolejowe dwutorowe, zelektryfikowane, znaczenia państwowego:
 - nr 8 (Warszawa – Radom – Kielce – Kraków),
 - nr 61 (Kielce – Fosowskie na odcinku Kielce – Czarnca),
- linie znaczenia lokalnego:
 - nr 25 (Łódź – Dębica, przez Skarżysko-Kamienną),
 - nr 73 [(Kielce) Sitówka Nowiny – Włoszczowice],
 - nr 70 (Włoszczowice – Staszów – Chmielów k. Tarnobrzega) – jednotorowa.

Na zachodnim obrzeżu województwa przebiega linia kolejowa E-65 prowadząca pociągi międzynarodowe (Gdynia – Iława – Warszawa – CMK – Katowice – Zebrzydowice). Linia ta posiada niewielkie znaczenie gospodarcze dla regionu. W ciągu tej linii na terenie województwa zlokalizowana jest tylko jedna stacja kolejowa we Włoszczowie. Ponadto na terenie województwa występują linie kolejowe jednotorowe Włoszczowice – Busko-Zdrój oraz Skarżysko-Kamienna – Tomaszów – Łódź, które mają jedynie znaczenie lokalne.⁶

W regionie funkcjonuje również wybudowana w latach 80-tych linia kolejowa szerokotorowa Hrubieszów – Huta “Katowice” (LHS), która jest przeznaczona do przewozów towarowych, tranzytowych (na terenie województwa, w Sędziszowie, LHS posiada stację wymiany podwozi wagonów).⁷

⁴ Ibidem

⁵ <https://www.wrota-swietokrzyskie.pl/transport-kolejowy>

⁶ Ibidem

⁷ Ibidem

Najważniejsze znaczenie dla gospodarki województwa posiadają węzły kolejowe w Kielcach i Skarżysku-Kamiennej, stacja w Sędziszowie (wymieniona wyżej) oraz stacje obsługujące przemysł wydobywczy i związane z nim przetwórstwo, a mianowicie Małogoszcz, Ożarów, Rykoszyn i Sitkówka-Nowiny.⁸

2. METODOLOGIA

2.1. CEL OPRACOWANIA

Jednym z celów niniejszego opracowania jest wykonanie oceny bieżącej sytuacji rynkowej na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych w odniesieniu do regularnych przewozów osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego. Kolejnym celem jest przeprowadzenie analizy stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy dla poszczególnych linii komunikacyjnych i dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa świętokrzyskiego. Dokument ma też na celu określenie wzajemnej konkurencyjności w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa świętokrzyskiego.

2.2. POZYSKANIE DANYCH

Podstawę opracowania niniejszego dokumentu stanowią następujące dane:

- Dane pochodzące z przeprowadzonej w 2013 roku ankiety na temat preferencji przewozowych i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa świętokrzyskiego (wyniki ankiety zostały udostępnione przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego);
- Dane dotyczące wydanych zezwoleń, bazy przystankowej oraz rozkładów jazdy (poszczególne dane zostały udostępnione przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego);
- Dane dotyczące bazy pojazdów zgłoszonych przez przewoźników do obsługi transportu publicznego (dane udostępnione przez Urząd Marszałkowski

⁸ Ibidem

Województwa Świętokrzyskiego zostały zaktualizowane o informacje uzyskane od starostów powiatów);

- Dane dotyczące skarg, które w 2013 roku wpłynęły do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego (poszczególne dane zostały udostępnione przez każdą jednostkę z osobna);
- Dane uzyskane od przewoźników świadczących usługi przewozowe na terenie województwa świętokrzyskiego.

W celu uzyskania danych od przewoźników świadczących usługi przewozowe na terenie województwa świętokrzyskiego, w pierwszej kolejności zebrano informacje na temat przewoźników, którym wydano zezwolenia na prowadzenie przewozów. W tym celu zwrócono się do właściwych organów wydających zezwolenia, a mianowicie starostów powiatów, prezydentów miast, burmistrzów oraz wójtów gmin. Wykaz przewoźników działających na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa został udostępniony przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego. Następnie przeprowadzono badanie ankietowe za pomocą ankiety internetowej wśród przewoźników w celu uzyskania danych niezbędnych do opracowania przedmiotowej analizy. W przypadku przewoźników, którym zezwolenie wydał Marszałek Województwa, dystrybucja ankiety odbyła się za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego.

Na potrzeby niniejszego opracowania zwrócono się również o przekazanie danych istotnych z punktu niniejszej analizy do Świętokrzyskiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Niestety niniejsze dane nie zostały przekazane, ponieważ stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. W związku z tym, w celu przedstawienia danych dla transportu kolejowego ograniczono się do ogólnodostępnych informacji zawartych na stronach internetowych.

2.3. ANALIZA DANYCH

W pierwszej kolejności zebrane dane przeanalizowano pod kątem wykonania oceny bieżącej sytuacji rynkowej na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych w odniesieniu do regularnych przewozów osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego. Ocena uwzględniała w szczególności:

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

- Diagnozę istniejącego systemu komunikacji publicznej, obejmującą dane dotyczące m.in.: rodzaju pojazdów oraz ich pojemności, częstotliwości kursów, realnych czasów przejazdu oraz ich dostosowania do potrzeb społecznych (na podstawie danych pozyskanych od Urzędu Marszałkowskiego, danych uzyskanych od starostów powiatów oraz danych uzyskanych od przewoźników za pomocą ankiety internetowej);
- Określenie pojemności i zapełnienia pojazdów komunikacji publicznej na poszczególnych liniach (na podstawie danych dotyczących sprzedaży biletów przez przewoźników, przygotowanych w formie tabelarycznego zestawienia, które przewoźnicy przestali do Urzędu Marszałkowskiego celem rozliczenia dopłat do biletów ulgowych);
- Dostępności podróży do infrastruktury przystankowej (na podstawie danych pozyskanych od Urzędu Marszałkowskiego dotyczących bazy przystankowej);
- Dane dotyczące poziomu dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie publicznym z realizacji przewozów i stosowanych taryf (na podstawie danych dotyczących skarg na przewoźników przekazanych przez Urząd Marszałkowski oraz uzyskane od Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz na podstawie danych z ankiety na temat preferencji przewozowych i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa świętokrzyskiego);
- Ocenę istniejącego standardu usług przewozowych w zbiorowym transporcie publicznym (na podstawie danych z ankiety na temat preferencji przewozowych i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa świętokrzyskiego).

Następnie przeprowadzono analizę stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy dla poszczególnych linii komunikacyjnych i dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa świętokrzyskiego. Analiza uwzględniała w szczególności:

- Dane dotyczące ilości dostępnych miejsc w pojazdach komunikacji publicznej na poszczególnych liniach w okresach maksymalnego zapotrzebowania na przewozy

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

(na podstawie danych uzyskanych od przewoźników za pomocą ankiety internetowej);

- Określenie wielkości potoków podróży na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych oraz wyznaczenie rozmiaru przewidywanych zmian w natężeniu przewozu osób w transporcie publicznym w odniesieniu do uwarunkowań demograficznych oraz danych zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego, a także informacji dotyczących stanu zatrudnienia i bezrobocia wraz z uzasadnieniem przyjętej metody badania oraz omówieniem uzyskanych wyników (na podstawie danych uzyskanych od przewoźników za pomocą ankiety internetowej);
- Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego (na podstawie danych z ankiety na temat preferencji przewozowych i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa świętokrzyskiego);
- Podział linii komunikacyjnych w zależności od: nadmiaru możliwości przewozowych w transporcie publicznym, równowagi pomiędzy potrzebami, a istniejącym potencjałem, czy też niedoboru świadczonych usług przewozowych (na podstawie danych opracowanych w poszczególnych etapach analizy);
- Wskazanie obszarów nieobsłużonych linią komunikacyjną, a wymagających jej utworzenia na podstawie przeprowadzonej analizy potoków podróży, uwarunkowań demograficznych, danych zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego oraz informacji dotyczących stanu zatrudnienia i bezrobocia wraz z uzasadnieniem wypracowanych wniosków oraz proponowanych rozwiązań.

Zebrane i opracowane dane oraz przeprowadzone analizy pozwoliły na określenie wzajemnej konkurencyjności w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa świętokrzyskiego, w tym:

- Analizę 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.

3. OCENA BIEŻĄCEJ SYTUACJI RYNKOWEJ NA POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKACH KOMUNIKACYJNYCH W ODNIESIENIU DO REGULARNYCH PRZEWOZÓW OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

3.1. DIAGNOZA ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

3.1.1. RODZAJ POJAZDÓW ORAZ ICH POJEMNOŚĆ

Tabor samochodowy

Dane na temat pojazdów służących do obsługi transportu publicznego zostały uzyskane od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz starostów poszczególnych powiatów. Otrzymane dane przeanalizowano pod kątem pojemności oraz wieku poszczególnych pojazdów. Na terenie województwa świętokrzyskiego do przewozu osób wykorzystywanych jest 2.129 pojazdów. Ich pojemność wynosi średnio 48 osób, natomiast wiek wynosi średnio 17,3 lat.

Przewozy osób są wykonywane pojazdami o różnej pojemności. Wśród taboru wykorzystywanego przez przewoźników znajdują się zarówno pojazdy mogące pomieścić do 8 osób, jak i pojazdy mogące pomieścić do 128 osób. Udział poszczególnych grup pojazdów w całym taborze według pojemności przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Pojemność taboru województwa świętokrzyskiego

Pojemność pojazdów	Odsetek pojazdów	Średnia pojemność grupy pojazdów
Do 20 osób	13%	18
21-30 osób	21%	26
31-50 osób	19%	40
51-60 osób	21%	53
61-80 osób	14%	71

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

81-100 osób	5%	91
101-128 osób	6%	109

Źródło: Opracowanie własne.

Taborem o pojemności do 128 osób dysponuje jeden przewoźnik i jest nim MPK Sp. z o.o. w Kielcach⁹. Posiada on 7 pojazdów o pojemności do 128 osób.

Wśród taboru znajdują się pojazdy starsze i nowsze, przy czym większość stanowią pojazdy starsze. Najstarsze pojazdy zostały wyprodukowane w 1979 roku, natomiast najnowsze zostały wyprodukowane w 2012 roku. Udział poszczególnych grup pojazdów w całym taborze według wieku przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Wiek taboru województwa świętokrzyskiego

Wiek pojazdów	Odsetek pojazdów	Średni wiek grupy pojazdów
Do 10 lat	12%	6,4
11-20 lat	45%	16
Powyżej 20 lat	23%	25,2
Brak danych	20%	Nie dotyczy

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższej tabeli można zauważyć znaczną przewagę pojazdów starych nad stosunkowo młodymi. Pojazdów mających ponad 20 lat jest ponad dwukrotnie więcej, niż pojazdów mających do 10 lat. Ponadto pojazdy służące do obsługi połączeń od co najmniej 10 lat stanowią 69% całego taboru, a ich średni wiek wynosi 19,3 lat. Świadczy to o tym, że tabor samochodowy jest przestarzały i wymaga on unowocześnienia.

Tabor kolejowy

Na terenie województwa świętokrzyskiego do obsługi transportu kolejowego wykorzystywane są 23 pojazdy, a mianowicie:¹⁰

- 22 elektryczne zespoły trakcyjne EN57 (każdy o łącznej pojemności 656 osób, w tym 188 miejsc siedzących),

⁹ Na podstawie danych otrzymanych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego

¹⁰ „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., Wrocław 2013

- 1 elektryczny zespół trakcyjny ED72A (o łącznej pojemności 592 osoby, w tym 220 miejsc siedzących).

Świętokrzyski Zakład Przewozów Regionalnych korzysta również z taboru, który należy do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego. Jest on wykorzystywany na podstawie umowy dzierżawy. Tabor ten obejmuje następujące pojazdy:¹¹

- 2 elektryczne autobusy szynowe EN81 (każdy o łącznej pojemności 140 osób, w tym 60 miejsc siedzących),
- 4 elektryczne zespoły trakcyjne EN96 (każdy o łącznej pojemności 240 osób, w tym 117 miejsc siedzących).

3.1.2. CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSÓW, REALNE CZASY PRZEJAZDU ORAZ ICH DOSTOSOWANIE DO POTRZEB SPOŁECZNYCH

Transport drogowy

W poniższej tabeli zestawiono dzienną liczbę połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów. Połączenie bezpośrednie Kielce – Kazimierza Wielka jest realizowane dwiema trasami, przy czym jedna biegnie przez Pińczów, natomiast druga przez Busko-Zdrój. Również połączenie bezpośrednie Kielce – Sandomierz jest realizowane dwiema trasami, z tym że jedna biegnie przez Opatów, a druga przez Staszów.

Tabela 3. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba połączeń
Kielce – Skarżysko-Kamienna	235
Kielce – Jędrzejów	173
Kielce – Końskie	109
Kielce – Pińczów	106
Kielce – Starachowice	105
Busko-Zdrój – Pińczów	102
Kielce – Busko-Zdrój	98
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	91
Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski	78
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	70

¹¹ Ibidem

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Liczba połączeń
Kielce – Staszów	61
Kielce – Włoszczowa	50
Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka	43
Kielce – Sandomierz¹	32
Końskie – Skarżysko-Kamienna	30
Opatów – Staszów	25
Opatów – Sandomierz	21
Kielce – Kazimierza Wielka²	20
Kazimierza Wielka – Pińczów	19
Jędrzejów – Włoszczowa	16
Jędrzejów – Pińczów	14
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	14
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz³	5
Busko-Zdrój – Staszów	2
Kielce – Opatów	2
Końskie – Włoszczowa	2

Źródło: Opracowanie własne [1 – połączenia bezpośrednie Kielce – Sandomierz są realizowane dwiema trasami, przy czym jedna biegnie przez Opatów (19 połączeń dziennie), a druga biegnie przez Staszów (13 połączeń dziennie); 2 – wszystkie połączenia bezpośrednie Kielce – Kazimierza Wielka są realizowane dwiema trasami, przy czym jedna biegnie przez Pińczów, a druga biegnie przez Busko-Zdrój – na każdą trasę przypada po 10 połączeń dziennie; 3 – jedno połączenie bezpośrednie Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz jest realizowane przez Opatów].

Na potrzeby dalszej analizy połączenie bezpośrednie Kielce – Sandomierz zostało podzielone na trasy biegnące przez Opatów i Staszów, tj. Kielce – Opatów i Opatów – Sandomierz oraz Kielce – Staszów i Staszów – Sandomierz. Z kolei połączenie bezpośrednie Kielce – Kazimierza Wielka zostało podzielone na trasy biegnące przez Pińczów i Busko-Zdrój, tj. Kielce – Pińczów i Kazimierza Wielka – Pińczów oraz Kielce – Busko-Zdrój i Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka. W przypadku połączenia bezpośredniego Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz połączenie biegnące przez Opatów zostało podzielone na trasy Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski oraz Opatów – Sandomierz. Zaktualizowaną liczbę wszystkich połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów z podziałem na te odcinki przedstawia poniższa tabela.

Tabela 4. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów po podzieleniu trasy Kielce – Kazimierza Wielka oraz trasy Kielce – Sandomierz

Trasa	Liczba połączeń
KIELCE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	235
KIELCE - JĘDRZEJÓW	173
KIELCE - PIŃCZÓW	116
KIELCE - KOŃSKIE	109
KIELCE - BUSKO-ZDRÓJ	108
KIELCE - STARACHOWICE	105
BUSKO-ZDRÓJ - PIŃCZÓW	102
SKARŻYSKO-KAMIENNA - STARACHOWICE	91
OPATÓW - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	79
KIELCE - STASZÓW	74
KIELCE - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	70
BUSKO-ZDRÓJ - KAZIMIERZA WIELKA	53
KIELCE - WŁOSZCZOWA	50
OPATÓW - SANDOMIERZ	41
KOŃSKIE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	30
KAZIMIERZA WIELKA - PIŃCZÓW	29
OPATÓW - STASZÓW	25
KIELCE - OPATÓW	21
JĘDRZEJÓW - WŁOSZCZOWA	16
JĘDRZEJÓW - PIŃCZÓW	14
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - STARACHOWICE	14
SANDOMIERZ - STASZÓW	13
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SANDOMIERZ	4
BUSKO-ZDRÓJ - STASZÓW	2
KOŃSKIE - WŁOSZCZOWA	2

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej połączeń jest realizowanych między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną (aż 235 dziennie), natomiast najmniej między Buskiem-Zdrój a Staszowem (2 dziennie), Końskimi a Włoszczową (2 dziennie) oraz Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem (4 dziennie). Połączenia między Kielcami a miastami powiatowymi stanowią 67% wszystkich połączeń. Biorąc pod uwagę tylko połączenia między stolicą województwa świętokrzyskiego a miastami

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

powiatowymi, najwięcej połączeń występuje ze Skarżyskiem-Kamienną (235 dziennie), nieco mniej z Jędrzejowem (173 dziennie), natomiast najmniej z Opatowem (21 dziennie).

W poniższej tabeli zestawiono dzienną liczbę połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów wykonywanych w godzinach szczytu oraz poza godzinami szczytu.

Tabela 5. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów w porannych i popołudniowych godzinach szczytu oraz poza godzinami szczytu

Trasa	Liczba połączeń w porannych godzinach szczytu 6:00 – 9:00	Liczba połączeń w popołudniowych godzinach szczytu 15:00 – 18:00	Liczba połączeń poza godzinami szczytu
Kielce – Skarżysko-Kamienna	47	49	139
Kielce – Jędrzejów	40	33	100
Kielce – Pińczów	25	23	68
Kielce – Końskie	21	23	65
Kielce – Busko-Zdrój	24	23	61
Kielce – Starachowice	23	21	61
Busko-Zdrój – Pińczów	21	21	60
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	16	19	56
Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski	22	13	44
Kielce – Staszów	17	14	43
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	15	12	43
Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka	10	10	33
Kielce – Włoszczowa	11	10	29
Opatów – Sandomierz	8	13	20
Końskie – Skarżysko-Kamienna	10	5	15
Kazimierza Wielka – Pińczów	8	6	15
Opatów – Staszów	5	3	17
Kielce – Opatów	5	5	11
Jędrzejów – Włoszczowa	3	5	8
Jędrzejów – Pińczów	4	1	9
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	2	3	9
Sandomierz – Staszów	3	4	6
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	2	1	1
Busko-Zdrój – Staszów	0	0	2
Końskie – Włoszczowa	0	0	2

Źródło: Opracowanie własne.

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Połączenia w godzinach szczytu, tj. połączenia w godzinach 6:00 – 9:00 oraz 15:00 – 18:00 stanowią 41,8% wszystkich połączeń – w tym 21,7% to połączenia realizowane w porannych godzinach szczytu, natomiast 20,1% to połączenia realizowane w popołudniowych godzinach szczytu. Pozostały odsetek, tj. 58,2% stanowią połączenia wykonywane poza godzinami szczytu.

W poniższej tabeli zestawiono średni realny czas przejazdu w połączeniach bezpośrednich między siedzibami powiatów.

Tabela 6. Średni realny czas przejazdu w połączeniach bezpośrednich między siedzibami powiatów

Trasa	Średni realny czas przejazdu w minutach
Końskie – Włoszczowa	99
Kielce – Staszów	94
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	91
Kielce – Opatów	84
Sandomierz – Staszów	80
Kielce – Starachowice	74
Kielce – Włoszczowa	74
Kielce – Busko-Zdrój	73
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	71
Kielce – Końskie	68
Kazimierza Wielka – Pińczów	65
Kielce – Pińczów	62
Końskie – Skarżysko-Kamienna	61
Jędrzejów – Włoszczowa	56
Kielce – Skarżysko-Kamienna	54
Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka	52
Opatów – Staszów	50
Kielce – Jędrzejów	47
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	46
Busko-Zdrój – Staszów	43
Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski	41
Opatów – Sandomierz	41
Jędrzejów – Pińczów	40
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	32

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Średni realny czas przejazdu w minutach
Busko-Zdrój – Pińczów	30

Źródło: Opracowanie własne.

Transport kolejowy

W województwie świętokrzyskim sieć kolejowa nie jest zbyt gęsta. Przy opracowaniu danych skupiono się na połączeniach między siedzibami powiatów. W poniższej tabeli zebrano dane dotyczące częstotliwości kursowania pociągów oraz czasu przejazdu z rozróżnieniem na kierunki. Dane te zostały opracowane na podstawie informacji umieszczonych na stronie internetowej przewoźnika. Wszystkie przedstawione połączenia są wykonywane przez pociągi REGIO oraz InterREGIO Przewozów Regionalnych oraz pociągi TLK PKP Intercity.

Tabela 7. Dzienna liczba połączeń kolejowych oraz czas przejazdu dla połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba połączeń dla półkursu	Liczba połączeń od 6:00 do 9:00	Liczba połączeń od 15:00 do 18:00	Liczba połączeń poza godzinami szczytu	Średni czas przejazdu w minutach
Kielce – Skarżysko-Kamienna	19	3	4	12	45
Skarżysko-Kamienna – Kielce	19	5	3	11	44
Kielce – Jędrzejów	14	3	3	8	38
Jędrzejów – Kielce	14	3	3	8	40
Kielce – Włoszczowa	9	1	2	6	49
Włoszczowa – Kielce	9	1	2	6	51
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	7	1	2	4	19
Starachowice – Skarżysko-Kamienna	7	1	1	5	19
Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski	7	1	2	4	36
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	7	1	2	4	33

Źródło: Opracowanie własne.

3.2. POJEMNOŚĆ I ZAPEŁNIENIE POJAZDÓW KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH

Transport drogowy

Pojemność pojazdów zależy od liczby wykorzystywanych pojazdów oraz od liczby dostępnych miejsc w tych pojazdach. W poniższej tabeli zestawiono łączną liczbę pojazdów wykorzystywanych przez przewoźników do obsługi połączeń między siedzibami powiatów, natomiast w kolejnej przedstawiono łączną liczbę miejsc we wszystkich pojazdach wykorzystywanych do realizacji poszczególnych połączeń.

Tabela 8. Liczba pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba pojazdów
Kielce – Skarżysko-Kamienna	46
Kielce – Starachowice	45
Kielce – Busko-Zdrój	39
Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski	38
Kielce – Jędrzejów	30
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	27
Kielce – Końskie	26
Busko-Zdrój – Pińczów	22
Kielce – Pińczów	20
Kielce – Staszów	20
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	18
Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka	17
Opatów – Sandomierz	14
Kielce – Włoszczowa	12
Końskie – Skarżysko-Kamienna	12
Opatów – Staszów	12
Jędrzejów – Włoszczowa	9
Kielce – Opatów	9
Kazimierza Wielka – Pińczów	8
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	8
Jędrzejów – Pińczów	5
Sandomierz – Staszów	4
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	3

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Liczba pojazdów
Busko-Zdrój – Staszów	2
Końskie – Włoszczowa	1

Źródło: Opracowanie własne.

Na tle całego województwa największa łączna pojemność pojazdów występuje w połączeniach między Opatowem a Ostrowcem Świętokrzyskim (ponad 2.096 miejsc). Nieco mniejsza pojemność występuje w połączeniach między Kielcami a Starachowicami (1.983 miejsca), przy czym są one obsługiwane przez większą liczbę pojazdów niż połączenia Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski. Z kolei najmniejsza łączna pojemność występuje w połączeniach między Końskimi a Włoszczową (27 miejsc), z tym że są one obsługiwane tylko przez 1 pojazd.

Również w przypadku stolicy województwa łączna pojemność pojazdów jest bardzo wysoka, jednakże nie we wszystkich przypadkach. Największa występuje w połączeniach ze Starachowicami (1.983 miejsca). Nieco mniejsza, ale bardzo wysoka (wynosząca ponad tysiąc i nie przekraczająca półtora tysiąca) łączna pojemność pojazdów występuje w połączeniach ze Skarżyskiem-Kamienną, Ostrowcem Świętokrzyskim, Buskiem-Zdrój i Końskimi. Natomiast najmniejsza łączna pojemność pojazdów występuje w połączeniach z Opatowem (358 miejsc).

Tabela 9. łączna liczba miejsc we wszystkich pojazdach wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba miejsc
Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski	2.096
Kielce – Starachowice	1.983
Kielce – Skarżysko-Kamienna	1.437
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	1.366
Kielce – Busko-Zdrój	1.350
Kielce – Końskie	1.020
Kielce – Jędrzejów	924
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	809
Busko-Zdrój – Pińczów	779
Kielce – Staszów	770
Kielce – Pińczów	650
Opatów – Staszów	582

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Liczba miejsc
Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka	530
Opatów – Sandomierz	527
Kielce – Włoszczowa	510
Końskie – Skarżysko-Kamienna	472
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	424
Jędrzejów – Włoszczowa	406
Kielce – Opatów	358
Kazimierza Wielka – Pińczów	273
Jędrzejów – Pińczów	195
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	174
Sandomierz – Staszów	128
Busko-Zdrój – Staszów	104
Końskie – Włoszczowa	27

Źródło: Opracowanie własne.

Trochę inaczej, niż łączna pojemność pojazdów, przedstawia się ich średnia pojemność. Największa średnia pojemność pojazdów (ponad 50 miejsc) występuje pomiędzy Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem (58 miejsc), Opatowem a Ostrowcem Świętokrzyskim (55 miejsc), Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami (53 miejsca), Buskiem-Zdrój a Staszowem (52 miejsca) oraz Kielcami a Ostrowcem Świętokrzyskim (51 miejsc). Z kolei najmniejsza średnia pojemność pojazdów występuje w połączeniach między Końskimi a Włoszczową (27 miejsc), Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną (31 miejsc), Kielcami a Jędrzejowem (31 miejsc), Buskiem-Zdrój a Kazimierzą Wielką (31 miejsc), Sandomierzem a Staszowem (32 miejsca), Kielcami a Pińczowem (33 miejsca). Średnią pojemność pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów przedstawia poniższa tabela.

Tabela 10. Średnia pojemność pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów

Trasa	Średnia liczba miejsc
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	58
Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski	55
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	53
Busko-Zdrój – Staszów	52
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	51

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Średnia liczba miejsc
Opatów – Staszów	49
Jędrzejów – Włoszczowa	45
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	45
Kielce – Starachowice	44
Kielce – Włoszczowa	43
Kielce – Opatów	40
Jędrzejów – Pińczów	39
Kielce – Końskie	39
Kielce – Staszów	39
Końskie – Skarżysko-Kamienna	39
Opatów – Sandomierz	37
Busko-Zdrój – Pińczów	35
Kielce – Busko-Zdrój	35
Kazimierza Wielka – Pińczów	34
Kielce – Pińczów	33
Sandomierz – Staszów	32
Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka	31
Kielce – Jędrzejów	31
Kielce – Skarżysko-Kamienna	31
Końskie – Włoszczowa	27

Źródło: Opracowanie własne.

Łączna pojemność pojazdów nie zawsze pokrywa się z ich średnią pojemnością. Ma to ścisły związek z liczbą wykorzystywanych pojazdów. Dla przykładu, dla połączeń pomiędzy Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem, pomiędzy Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami oraz pomiędzy Buskiem-Zdrój a Staszowem odnotowano jedne z najwyższych średnich pojemności pojazdów. Wynika to z faktu, że do obsługi tych połączeń wykorzystywana jest niska liczba pojazdów, w wyniku czego odnotowano niską sumaryczną liczbę dostępnych miejsc. Ponadto połączenia te są obsługiwane przez niewielką liczbę przewoźników, często nawet przez jednego. Z kolei dla połączeń pomiędzy Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną, pomiędzy Kielcami a Jędrzejowem oraz pomiędzy Kielcami a Buskiem-Zdrój odnotowano jedne z najmniejszych średnich pojemności. Wynika to z faktu, że połączenia te są obsługiwane przez dużą liczbę przewoźników, w wyniku czego występuje duża różnorodność wykorzystywanych pojazdów, a więc niekoniecznie duża średnia pojemność tych pojazdów.

Dane dotyczące zapewnienia pojazdów dla poszczególnych połączeń między siedzibami powiatów zostały przedstawione w rozdziale 4.5.

Transport kolejowy

W przypadku przewozów kolejowych nie dysponujemy danymi dotyczącymi wielkości taboru wykorzystywanego na poszczególnych trasach ani danymi na temat średniego zapewnienia pojazdów. Poszczególne dane nie zostały udostępnione, ponieważ stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

3.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Transport drogowy

Infrastruktura przystankowa województwa świętokrzyskiego jest skupiona przede wszystkim przy głównych miastach powiatowych oraz przy łączących je głównych drogach krajowych. Dobra dostępność przystankowa występuje również przy głównych drogach wojewódzkich oraz ważniejszych drogach powiatowych. Dobry dostęp do infrastruktury drogowej o znaczeniu wojewódzkim mają także niektóre gminne miejscowości, znajdujące się przy głównych korytarzach transportowych. Dostępność przystankowa została przedstawiona na mapie.

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

Transport kolejowy

W województwie świętokrzyskim publiczny transport zbiorowy w przewozach kolejowych jest obsługiwany przez Przewozy Regionalne. Spółka wykonuje połączenia na następujących liniach kolejowych:

- Nr 8 i nr 25 (Kielce – Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski),
- Nr 8 i nr 62 (Kielce – Sędziszów – Kraków/Katowice),

- Nr 61 (Kielce – Włoszczowa – Częstochowa).

Na wymienionych wyżej liniach oparta jest sieć połączeń kolejowych województwa, która w większości przypadków pokrywa się z siecią drogową, a stacje kolejowe znajdują się w obszarze oddziaływania autobusowej infrastruktury przystankowej.

Ogółem na sieci kolejowej w obszarze województwa zlokalizowanych jest 49 funkcjonujących pasażerskich stacji oraz przystanków kolejowych. Około 80% stacji i przystanków kolejowych wyposażonych jest w co najmniej jeden peron 2-krawędziowy. Pozostałe 20% stanowią: stacja Kielce posiadająca trzy perony 5-krawędziowe, cztery stacje 4-krawędziowe, oraz pięć stacji 3-krawędziowych.

3.4. POZIOM WYWIĄZYWANIA SIĘ PRZEWOŹNIKÓW POSIADAJĄCYCH ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW REGULARNYCH W KRAJOWYM TRANSPORCIE PUBLICZNYM Z REALIZACJI PRZEWOZÓW I STOSOWANYCH TARYF

W celu oceny poziomu wywiązywania się przewoźników z realizacji przewozów i stosowanych taryf wzięto pod uwagę skargi, które w 2013 roku wpłynęły do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego. Ponadto opracowano wyniki ankiety internetowej, w której mieszkańcy województwa świętokrzyskiego wypowiedzieli się m.in. na temat bezpieczeństwa podczas jazdy oraz punktualności kursowania środków transportu pasażerskiego. Szczegółowe opracowanie wszystkich zagadnień poruszanych w ankiecie zostały przedstawione w podrozdziale 3.5.

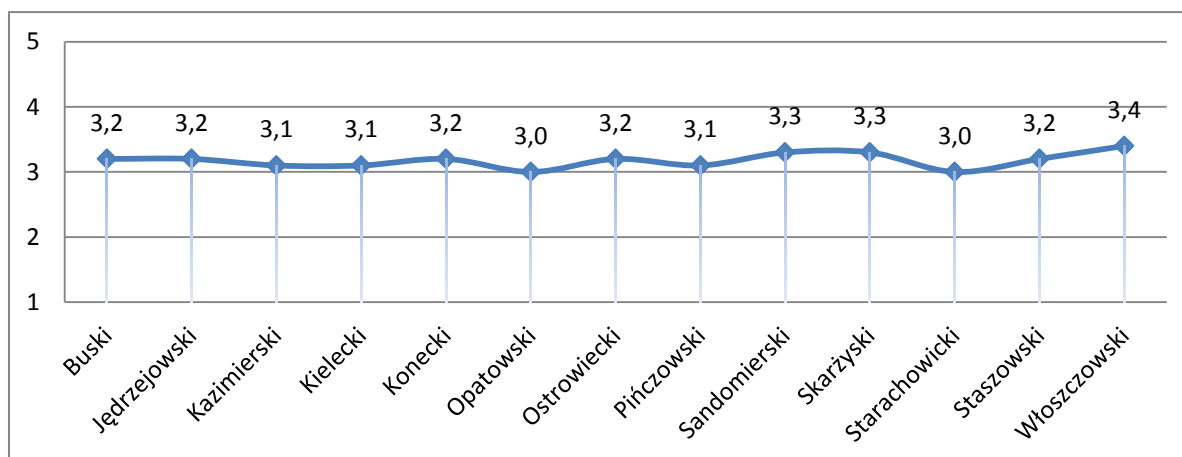
Do Urzędu Marszałkowskiego wpłynęły 54 skargi od użytkowników transportu publicznego. Większość z nich dotyczyła głównie wykonywania przewozu regularnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu. Odnotowano 40 tego typu skarg, w tym 25 skarg na temat naruszenia warunków określonych w zezwoleniu dotyczących godzin odjazdu i przyjazdu, 8 skarg na temat naruszenia warunków określonych w zezwoleniu dotyczących ustalonej trasy przejazdu, 4 skargi na temat naruszenia warunków określonych w zezwoleniu dotyczących wyznaczonych przystanków oraz 3 skargi na temat naruszenia warunków określonych w zezwoleniu dotyczących dni kursowania. Ponadto wpłynęło 9 skarg

dotyczących zamieszczania informacji o godzinach odjazdów na tabliczkach przystankowych niezgodnie z obowiązującymi rozkładami jazdy, 3 skargi dotyczące pobierania należności za przewóz osób niezgodnie z cennikiem opłat oraz 2 skargi dotyczące wykonywania przewozu bez wymaganego zezwolenia.

Do Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego wpłynęło 65 pism dotyczących regularnego przewozu osób w transporcie publicznym, zakwalifikowanych jako skargi. W 42 przypadkach odnotowano niezgodności z obowiązującym rozkładem jazdy, natomiast 23 przypadki dotyczyły niezgodności z obowiązującym zezwoleniem.

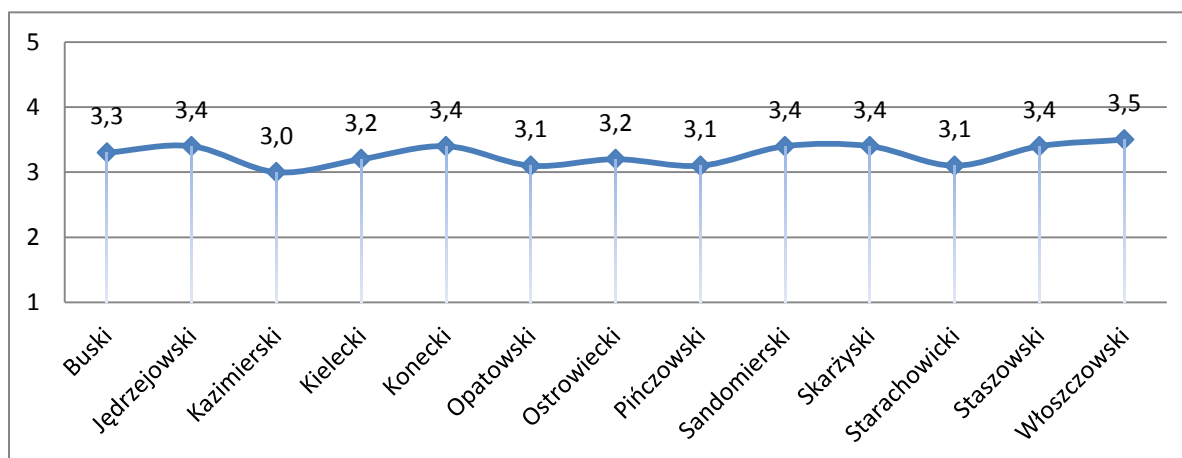
W przeprowadzonej ankiecie internetowej pasażerowie wypowiedzieli się na temat realizacji przewozów, dokonując oceny bezpieczeństwa podczas jazdy oraz punktualności kursowania środków transportu pasażerskiego. Na tle całego województwa świętokrzyskiego średnia ocena bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy wyniosła 3,2 (w skali od 1 do 5), natomiast średnia ocena punktualności kursowania środków transportu pasażerskiego wyniosła 3,3 (również w skali od 1 do 5). Podczas oceny bezpieczeństwa pasażerów najlepsze noty otrzymali przewoźnicy w powiecie włoszczowskim (3,4), a zaraz za nimi przewoźnicy w powiecie sandomierskim i skarżyskim (3,3). Ci sami przewoźnicy otrzymali też najlepsze noty podczas oceny punktualności kursowania, przy czym równie wysokie noty otrzymali przewoźnicy w powiecie jędrzejowskim, koneckim i staszowskim. Wyniki ocen transportu publicznego dla poszczególnych powiatów przedstawiają dwa poniższe wykresy.

Wykres 1. Średnia ocena środków transportu pasażerskiego pod kątem bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy



Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 2. Średnia ocena środków transportu pasażerskiego pod kątem punktualności kursowania



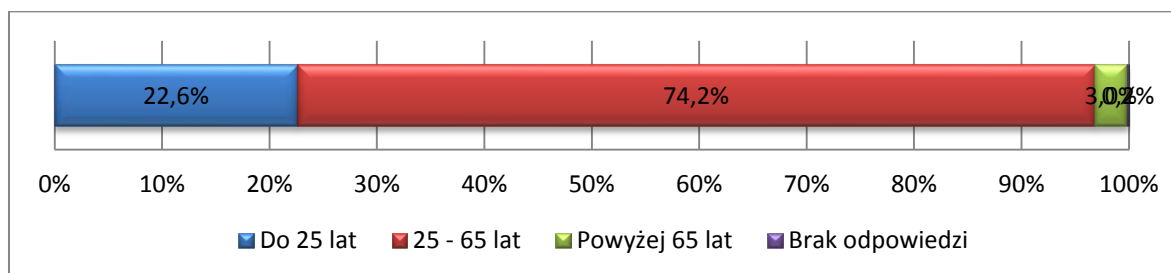
Źródło: Opracowanie własne.

3.5. OCENA ISTNIEJĄCEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZBIOROWYM TRANSPORCIE PUBLICZNYM

W 2013 roku przeprowadzono badanie ankietowe dotyczące preferencji przewozowych mieszkańców województwa świętokrzyskiego. Badanie miało na celu poznanie preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców województwa, uzyskanie informacji na temat częstotliwości korzystania z różnych środków transportu, poznanie opinii na temat funkcjonalności środków transportu pasażerskiego oraz ich dostosowania do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych, ocenę dostępności komunikacyjnej do siedzib gmin, powiatów oraz siedziby województwa.

W badaniu wzięło udział 3.070 osób z całego województwa. Największy odsetek stanowiły osoby w wieku od 26 do 65 lat (74,2%), a najmniejszy – osoby powyżej 65 roku życia (3%).

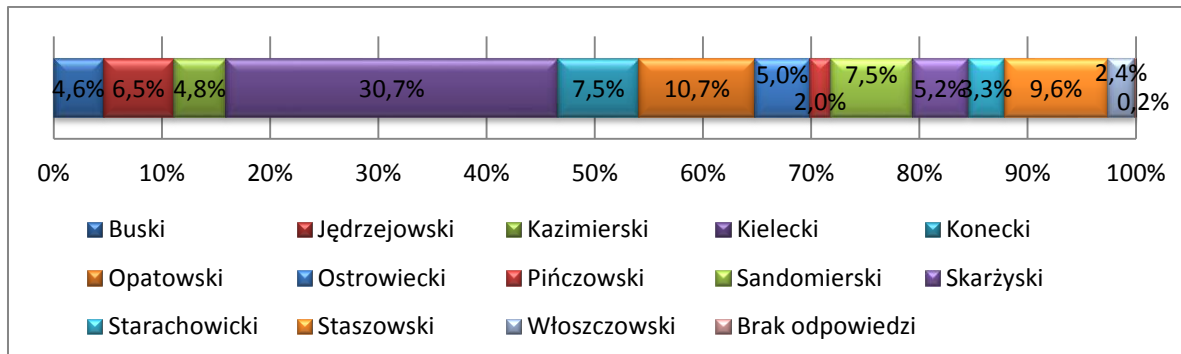
Wykres 3. Charakterystyka grupy badawczej ze względu na wiek



Źródło: Opracowanie własne.

Poniższy wykres przedstawia odsetek respondentów biorących udział w badaniu z rozróżnieniem na powiat zamieszkania.

Wykres 4. Charakterystyka grupy badawczej ze względu na powiat zamieszkania

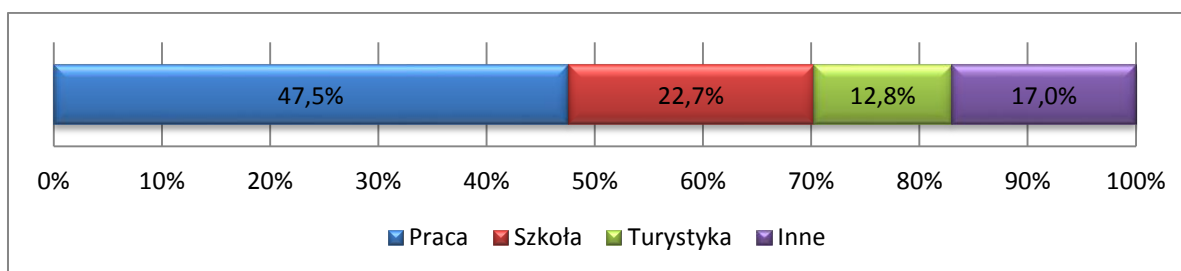


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.1. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU BUSKIEGO

Blisko połowa osób mieszkających na terenie powiatu buskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (47,5%), natomiast najmniejszy odsetek ankietowanych podróżował w celach turystycznych (12,8%). Blisko 1/4 ankietowanych odbywała podróże do szkoły (22,7%). Pozostały odsetek badanych wskazał inny cel odbytych podróży (17%).

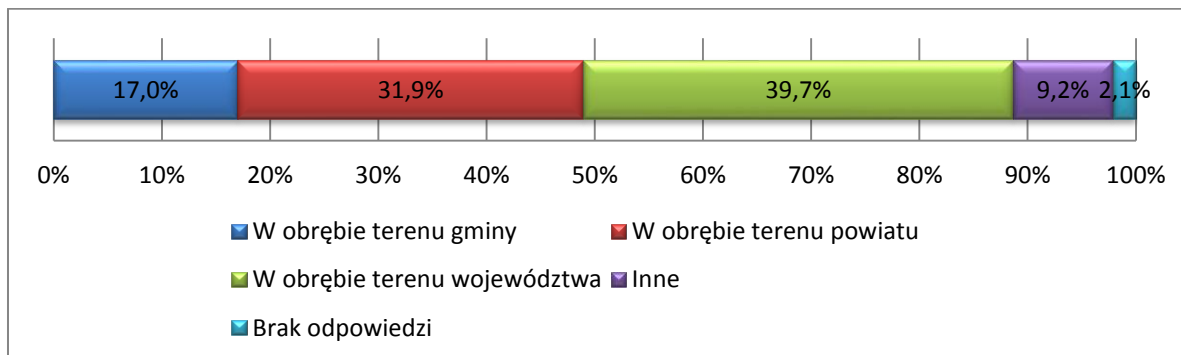
Wykres 5. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani najczęściej podróżowali w obrębie terenu województwa (39,7%). Blisko 1/3 badanych osób odbyła podróże w obrębie terenu powiatu (21,9%), natomiast dwukrotnie mniej osób, niż w obrębie terenu powiatu, podróżowało w obrębie terenu gminy (17%).

Wykres 6. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży

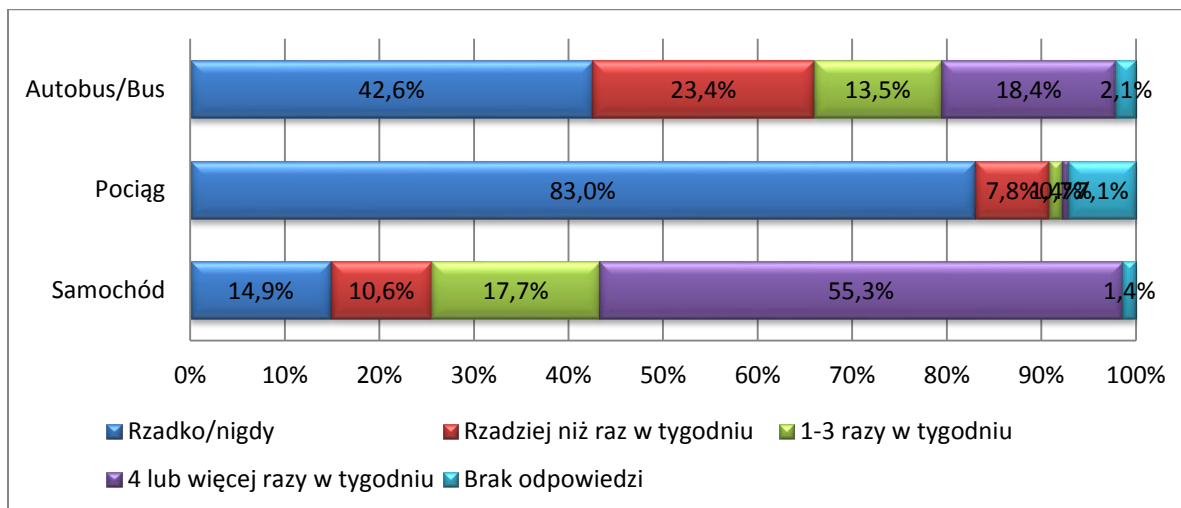


Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu buskiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankietowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (55,3%) oraz 17,7% ankietowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 90,8% badanych

w przypadku pociągu oraz 66% badanych w przypadku autobusu.

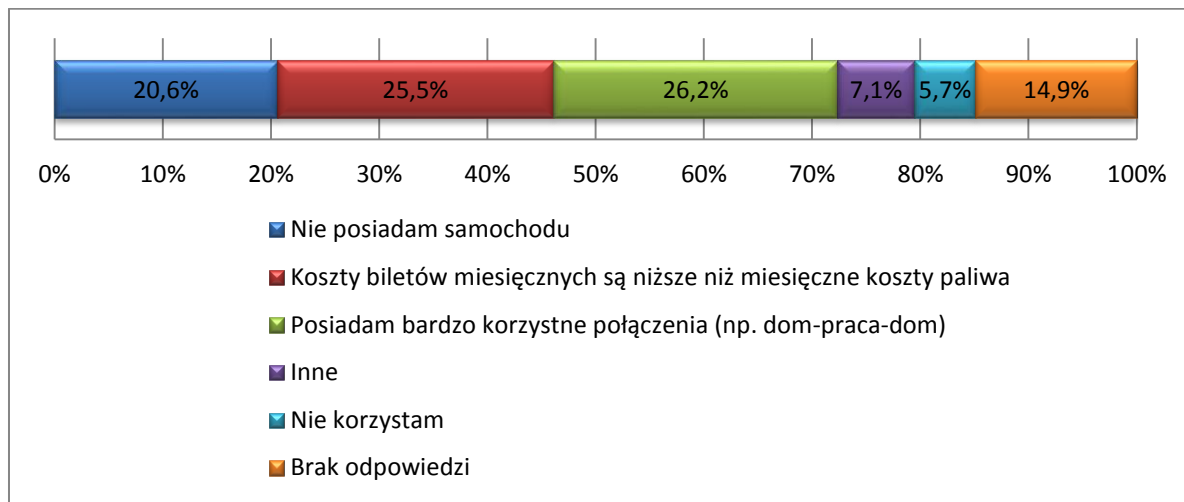
Wykres 7. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani korzystali ze środków transportu pasażerskiego głównie ze względu na bardzo korzystne połączenia (26,2%) oraz ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (25,5%). Nieco mniejszy odsetek osób korzystał z transportu publicznego z powodu braku samochodu (20,6%).

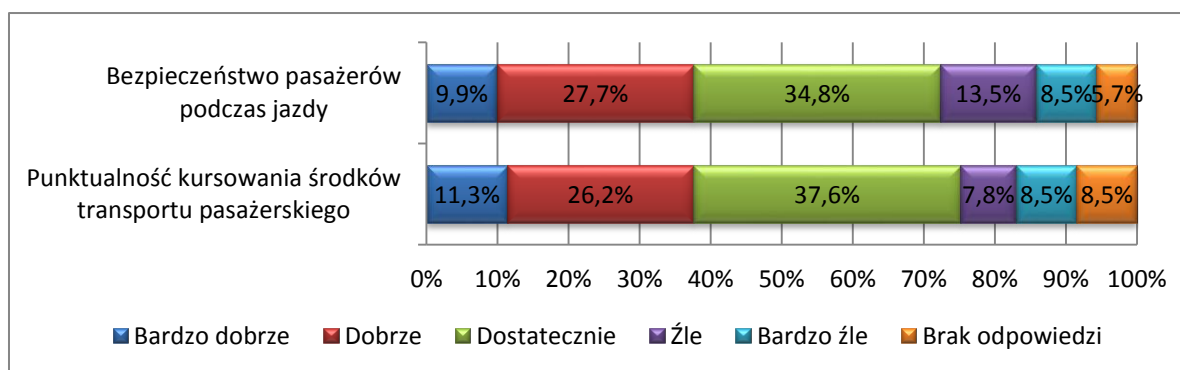
Wykres 8. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie buskim zostały ocenione dość dobrze. Na temat punktualności kursowania wyrażono ponad dwa razy więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, przy czym ocenę pozytywną wydało 37,5% ankietowanych, a negatywną – 16,3% ankietowanych. Podobnie kształtuje się ocena bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy, z tym że opinii pozytywnych wyrażono prawie dwa razy więcej niż negatywnych, przy czym ocenę pozytywną wyraziło 37,6% respondentów, a negatywną – 22% respondentów.

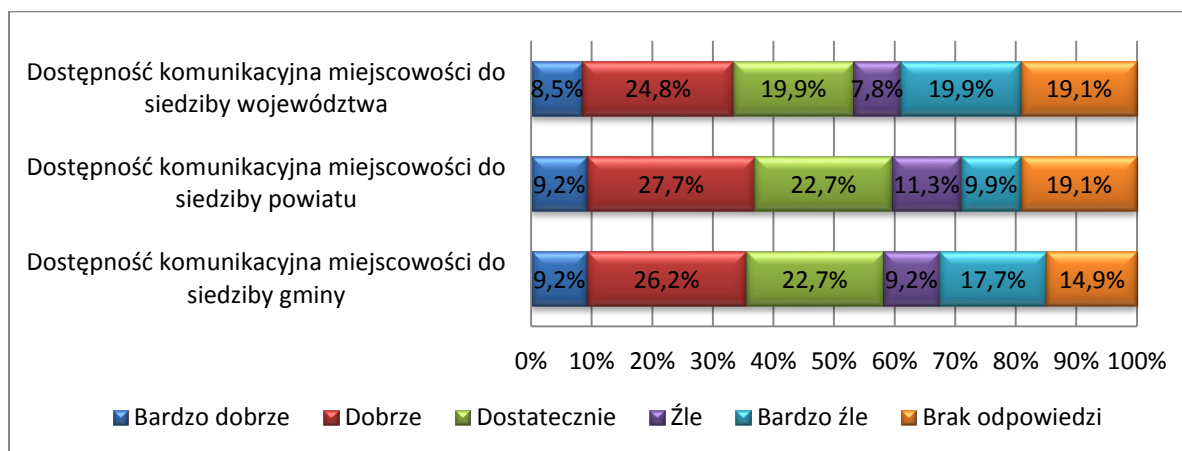
Wykres 9. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy



Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu buskiego została oceniona dostatecznie. Ankietowani wyrazili nieco więcej opinii pozytywnych niż negatywnych.

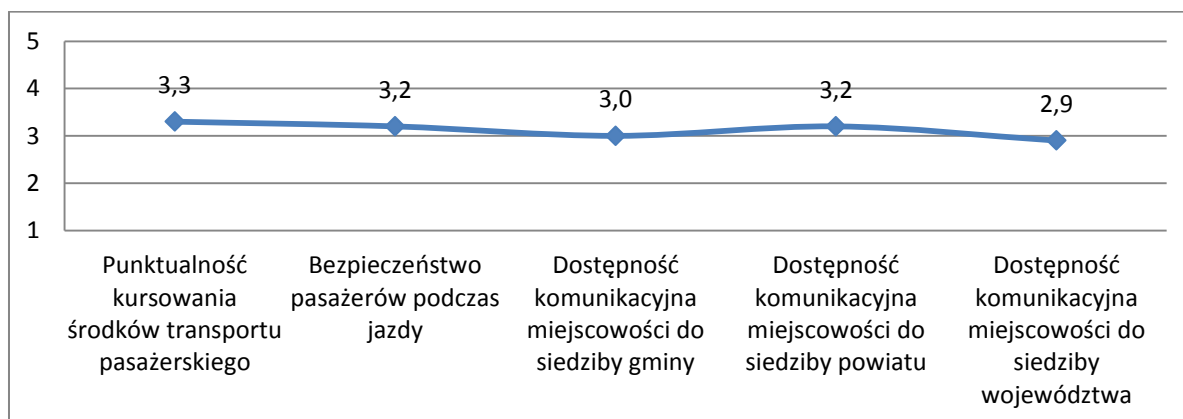
Wykres 10. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

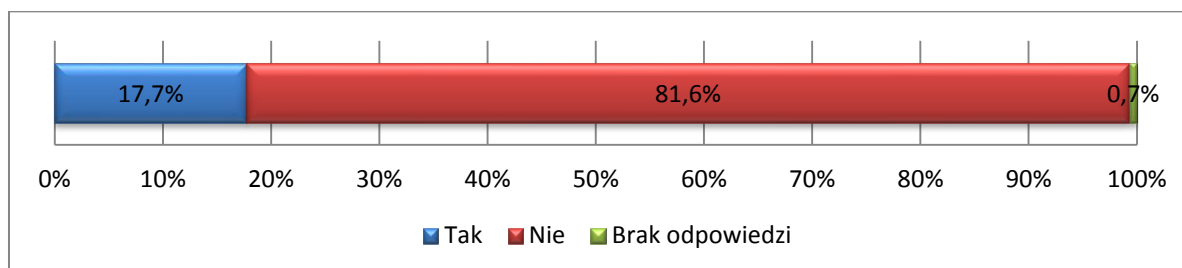
Wykres 11. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 12. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

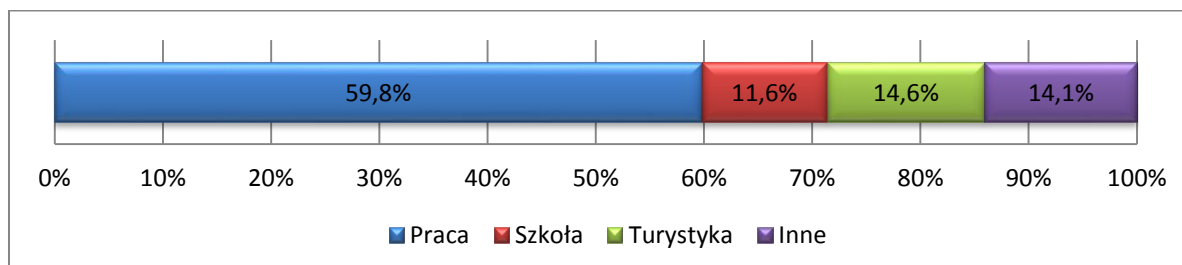


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.2. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU JĘDRZEJOWSKIEGO

Ponad połowa osób mieszkających na terenie powiatu jędrzejowskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (59,8%), natomiast najmniejszy odsetek ankietowanych podróżował do szkoły (11,6%). Pozostali respondenci w porównywalnym stopniu odbyli podróże w celach turystycznych (14,6%) lub innych (14,1%).

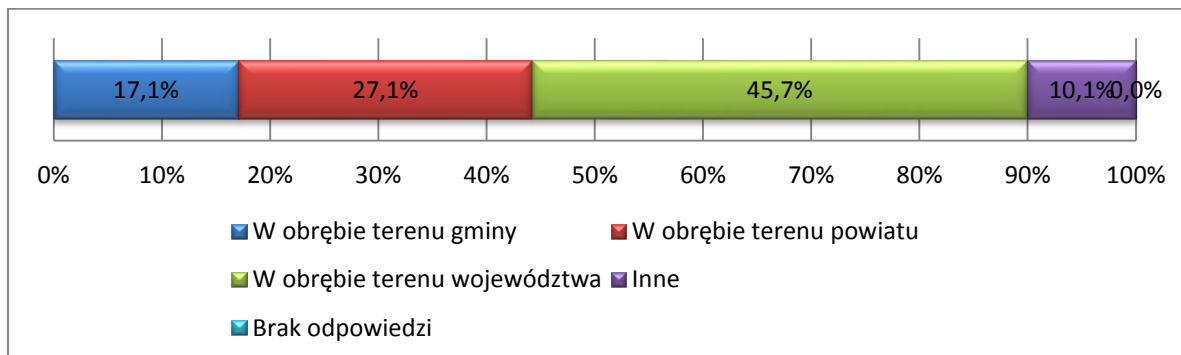
Wykres 13. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych najczęściej podróżowała w obrębie terenu województwa (45,7%). Ponad 1/4 badanych osób odbyła podróże w obrębie terenu powiatu (27,1%), natomiast nieco mniej osób podróżowało w obrębie terenu gminy (17,1%).

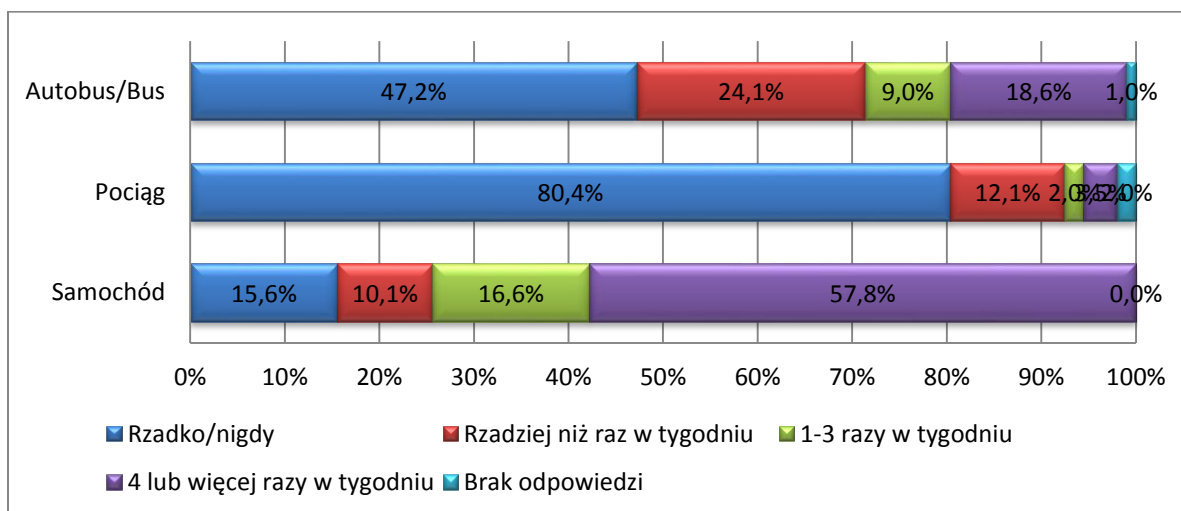
Wykres 14. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu jędrzejowskiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankietowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (57,8%) oraz 16,6% ankietowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 92,5% badanych w przypadku pociągu oraz 71,3% badanych w przypadku autobusu.

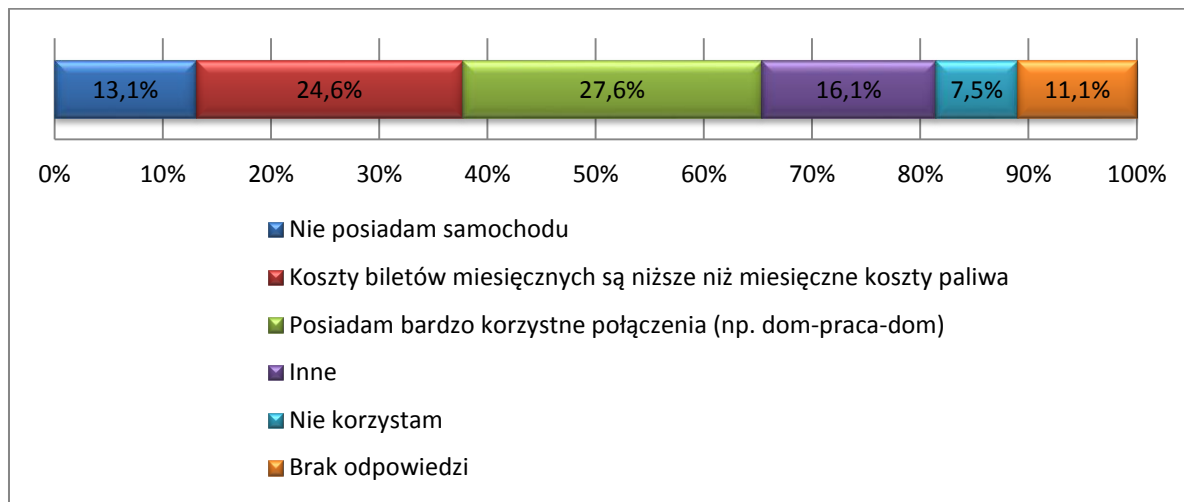
Wykres 15. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani korzystali ze środków transportu pasażerskiego głównie ze względu na bardzo korzystne połączenia (27,6%) oraz ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (24,6%). Dwukrotnie mniej osób korzystało z transportu publicznego z powodu braku samochodu (13,1%).

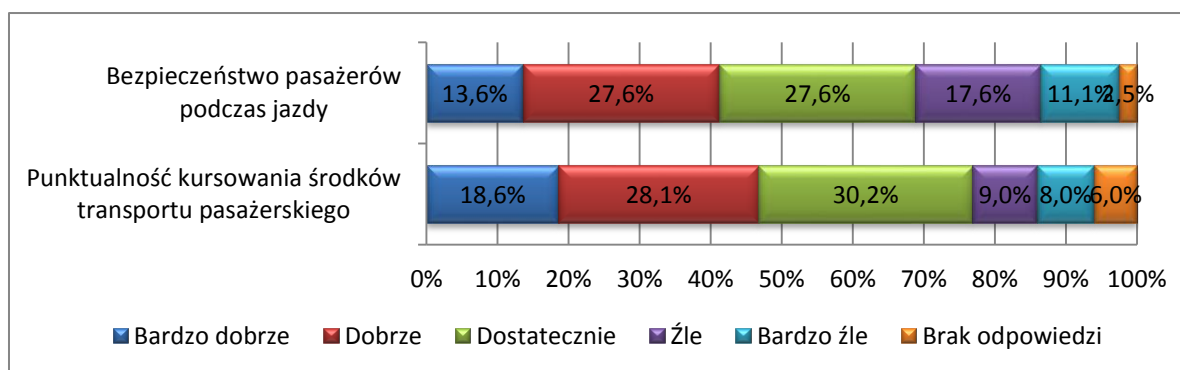
Wykres 16. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie jędrzejowskim zostały ocenione dość dobrze. Na temat punktualności kursowania blisko połowa ankietowanych wyraziła opinię pozytywną (46,7%), natomiast opinii negatywnych odnotowano prawie trzy razy mniej (17%). Również w przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy respondenci wyrazili więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, z tym że ocenę pozytywną wydało 41,2% respondentów, a negatywną – 28,7% respondentów.

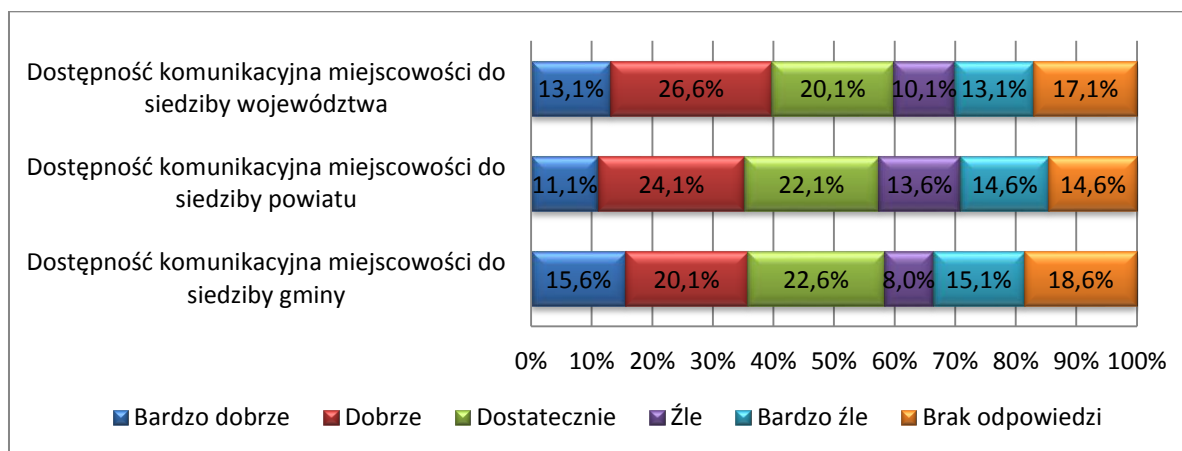
Wykres 17. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy



Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu jędrzejowskiego została oceniona dostatecznie. Ankietowani wyrazili nieco więcej opinii pozytywnych niż negatywnych.

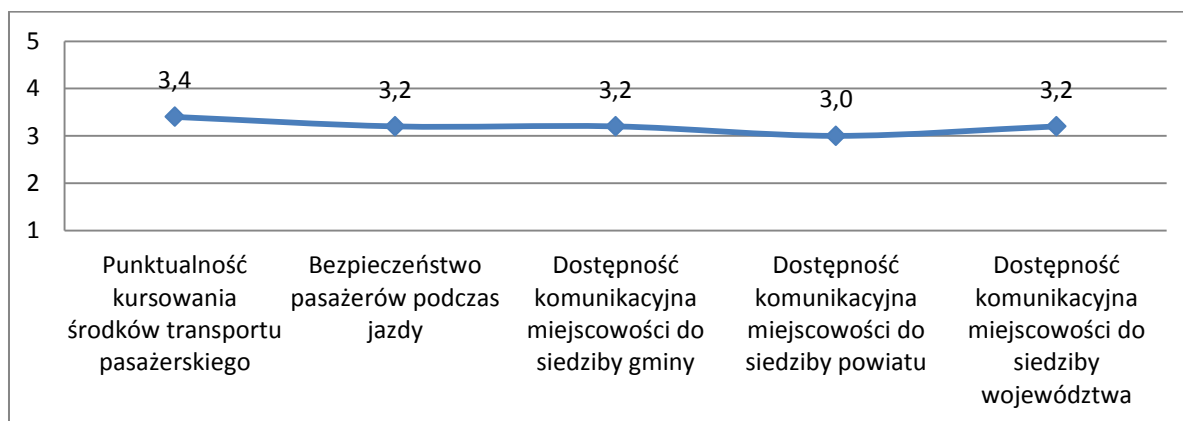
Wykres 18. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

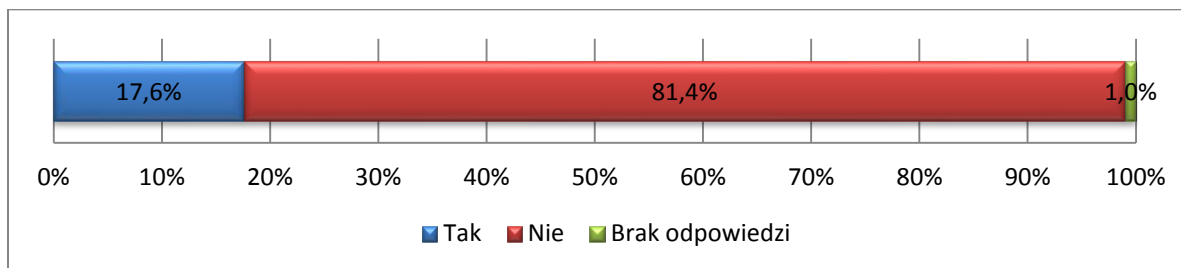
Wykres 19. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 20. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

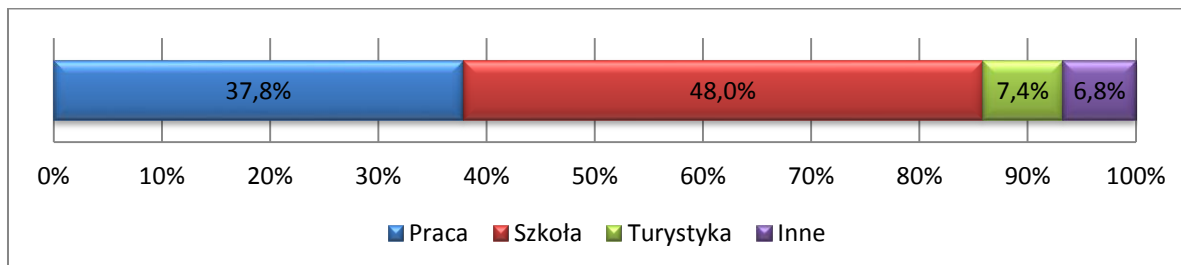


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.3. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU KAZIMIERSKIEGO

Blisko połowa osób mieszkających na terenie powiatu kazimierskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do szkoły (48%), natomiast nieco mniejszy odsetek ankietowanych podróżował do pracy (37,8%). W najmniejszym stopniu respondenci odbyli podróże w celach turystycznych (7,4%) lub innych (6,8%).

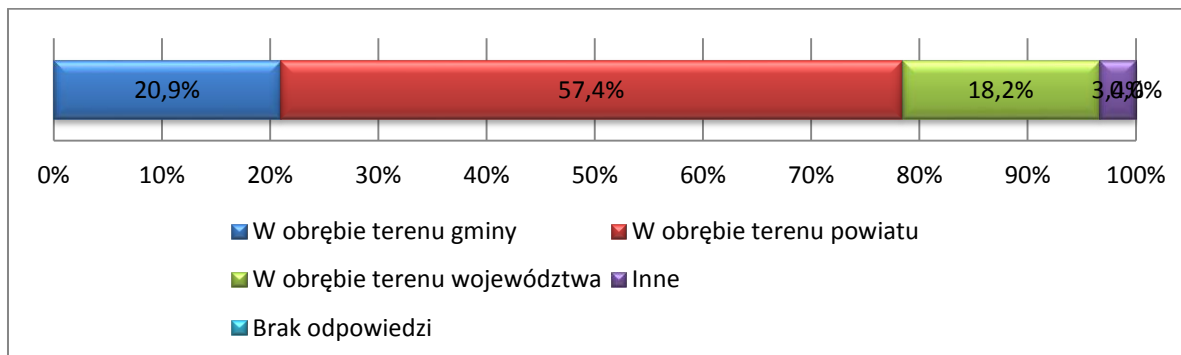
Wykres 21. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Ponad połowa ankietowanych najczęściej podróżowała w obrębie terenu powiatu (57,4%). Trzykrotnie mniej osób odbyło podróże w obrębie terenu gminy (20,9%) oraz w obrębie terenu województwa (18,2%).

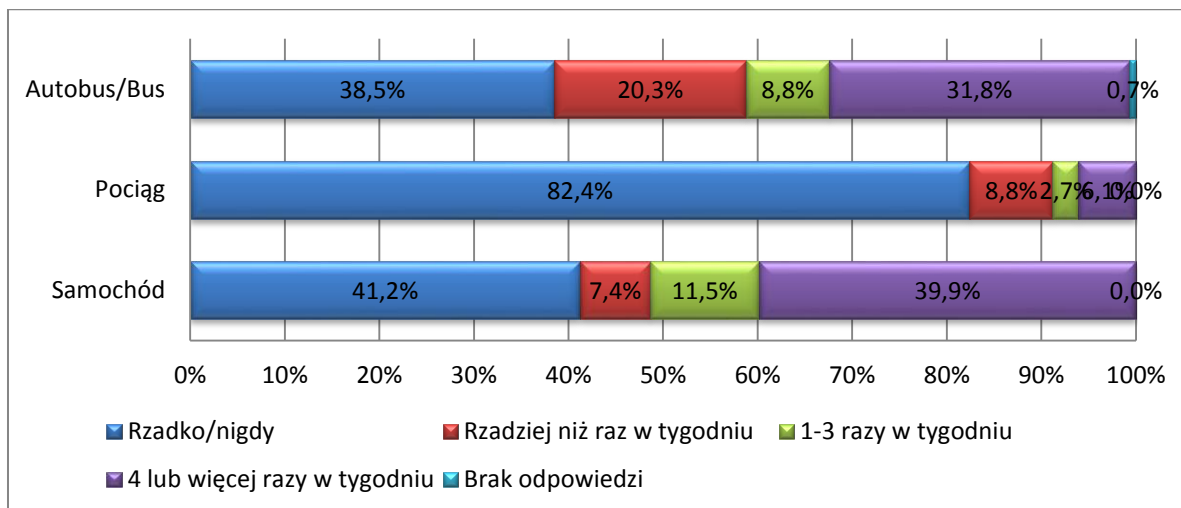
Wykres 22. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu kazimierskiego najczęściej korzystały z samochodu. Większość ankietowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (39,9%) oraz 11,5% ankietowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale – 91,2% badanych w przypadku pociągu oraz 58,8% badanych w przypadku autobusu.

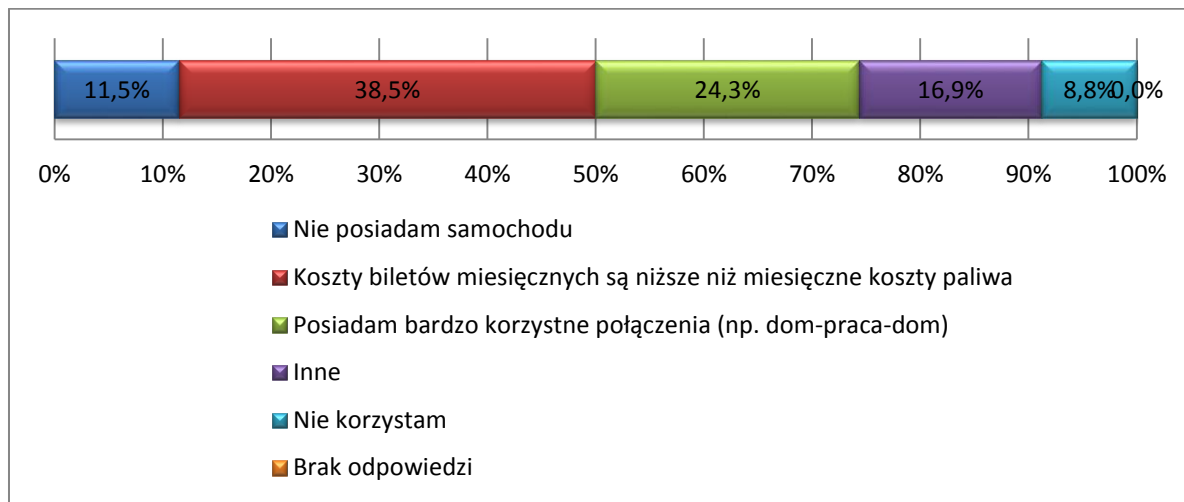
Wykres 23. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych korzystała ze środków transportu pasażerskiego ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (38,5%). Blisko 1/4 respondentów korzystała z transportu publicznego ze względu na bardzo korzystne połączenia (24,3%), natomiast 11,5% – z powodu braku samochodu.

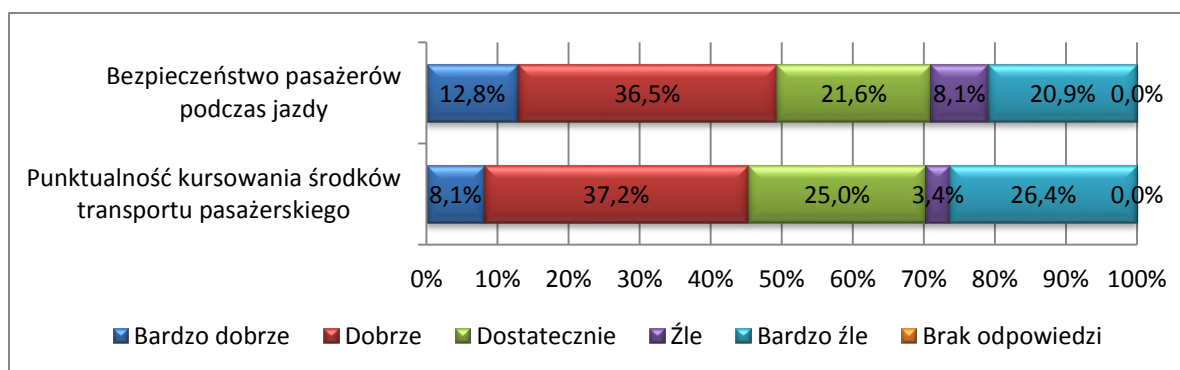
Wykres 24. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie kazimierskim zostały ocenione dość dobrze. Na temat punktualności kursowania blisko połowa ankietowanych wyraziła opinię pozytywną (45,3%), natomiast 29,8% ankietowanych – opinię negatywną. Również w przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy respondenci wyrazili więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, z tym że ocenę pozytywną wydała blisko połowa respondentów (49,3%), a negatywną – 29% respondentów.

Wykres 25. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

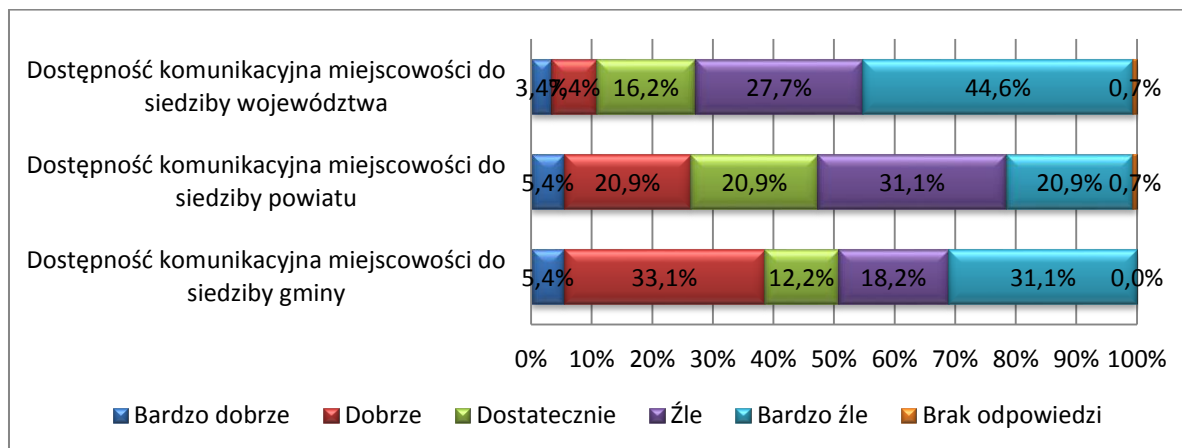


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu kazimierskiego została oceniona źle. Ankietowani wyrazili więcej opinii negatywnych niż pozytywnych, przy czym w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy zdania negatywnego była blisko połowa respondentów, w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby powiatu zdania negatywnego była

ponad połowa respondentów, natomiast w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby województwa zdania negatywnego było blisko 3/4 respondentów.

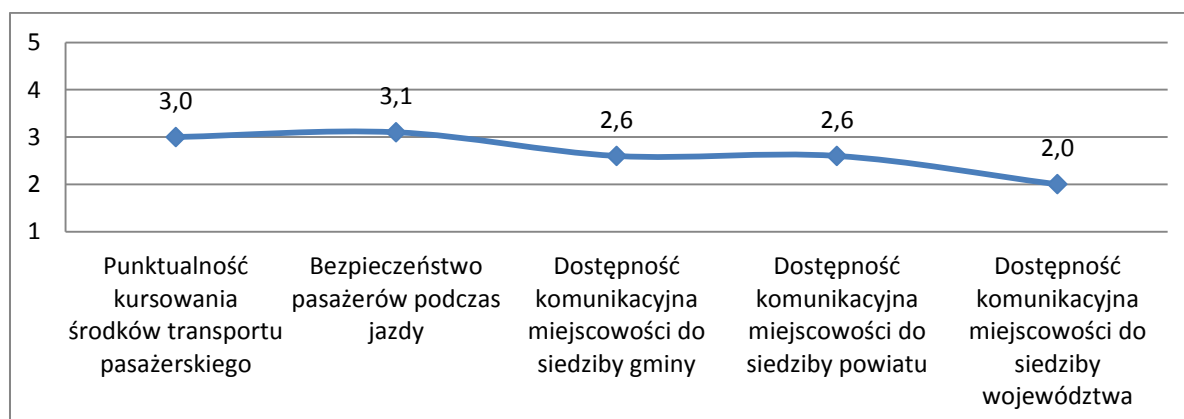
Wykres 26. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

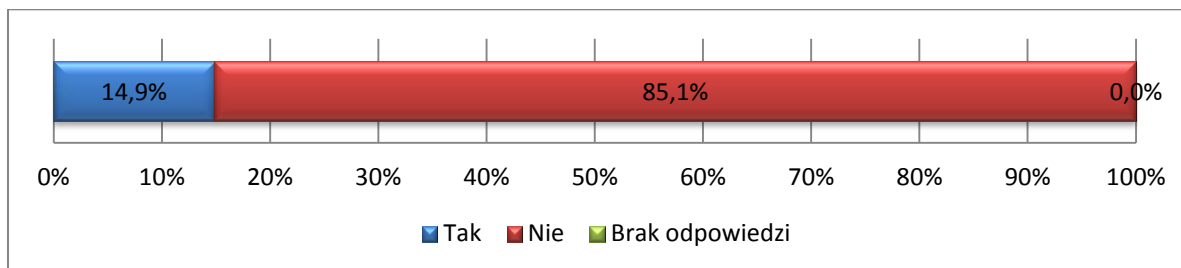
Wykres 27. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 28. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

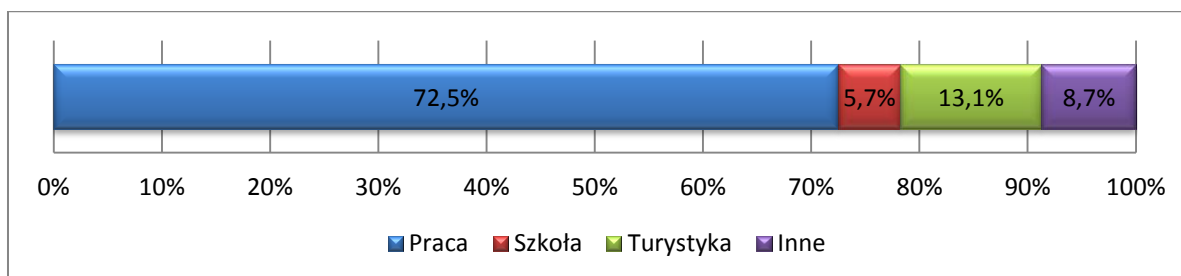


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.4. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU KIELECKIEGO

Blisko 3/4 osób mieszkających na terenie powiatu kieleckiego najczęściej podróżowało do pracy (72,5%). Pozostali ankietowani podróżowali sporadycznie w celach turystycznych (13,1%), do szkoły (5,7%) lub w innych celach (8,7%).

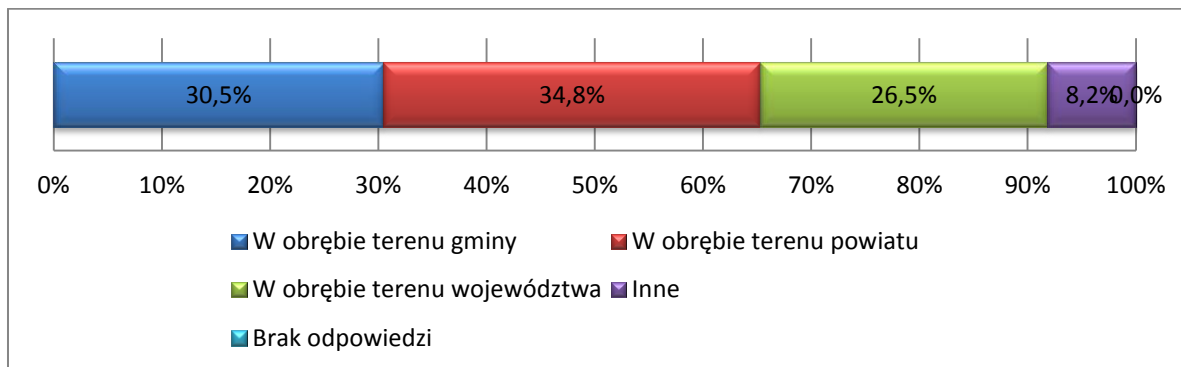
Wykres 29. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Ponad 1/3 ankietowanych najczęściej podróżowała w obrębie terenu powiatu (34,8%). Nieco mniej osób odbyło podróże w obrębie terenu gminy (30,5%), natomiast ponad 1/4 badanych osób podróżowała w obrębie terenu województwa (26,5%).

Wykres 30. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży

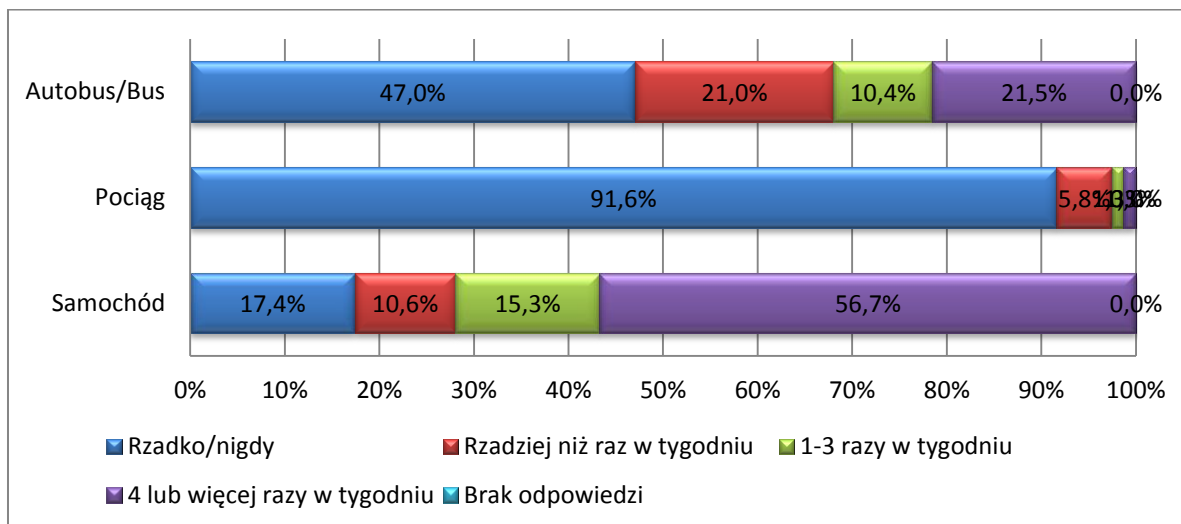


Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu kieleckiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankietowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (56,7%) oraz 15,3% ankietowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 97,4% badanych

w przypadku pociągu oraz 68% badanych w przypadku autobusu.

Wykres 31. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu

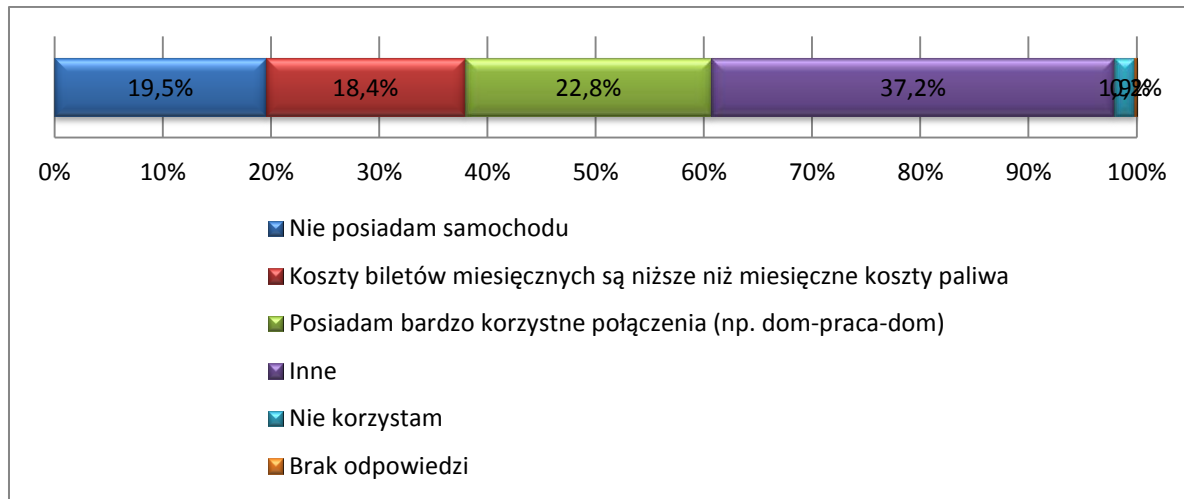


Źródło: Opracowanie własne.

Blisko 1/4 ankietowanych korzystała ze środków transportu pasażerskiego ze względu na bardzo korzystne połączenia (22,8%). Nieco mniejszy odsetek osób korzystał z transportu publicznego z powodu braku samochodu (19,5%) oraz ze względu na koszty biletów

miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (18,4%). Natomiast ponad 1/3 respondentów podała inny powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego (37,2%).

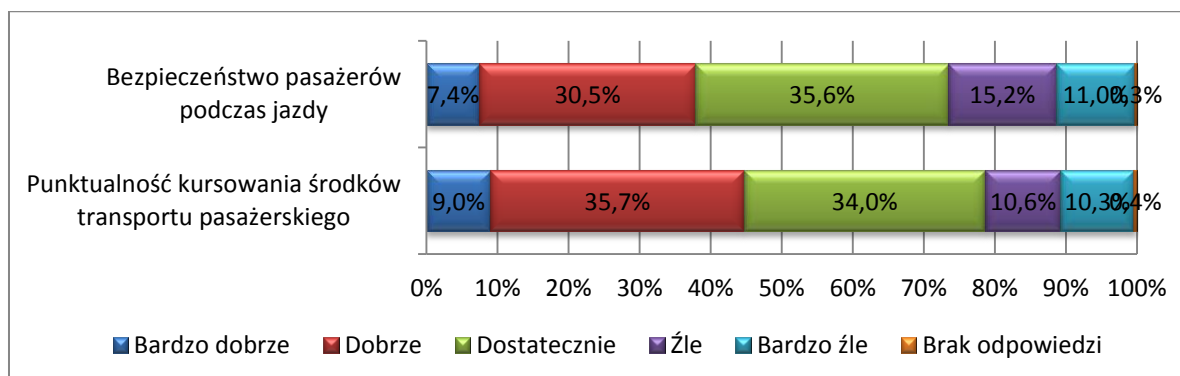
Wykres 32. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie kieleckim zostały ocenione dość dobrze. Na temat punktualności kursowania wyrażono dwa razy więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, przy czym ocenę pozytywną wydało 44,7% ankietowanych, a negatywną – 20,9% ankietowanych. Również w przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy respondenci wyrazili więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, z tym że ocenę pozytywną wydało 37,9% respondentów, a negatywną – 26,2% respondentów.

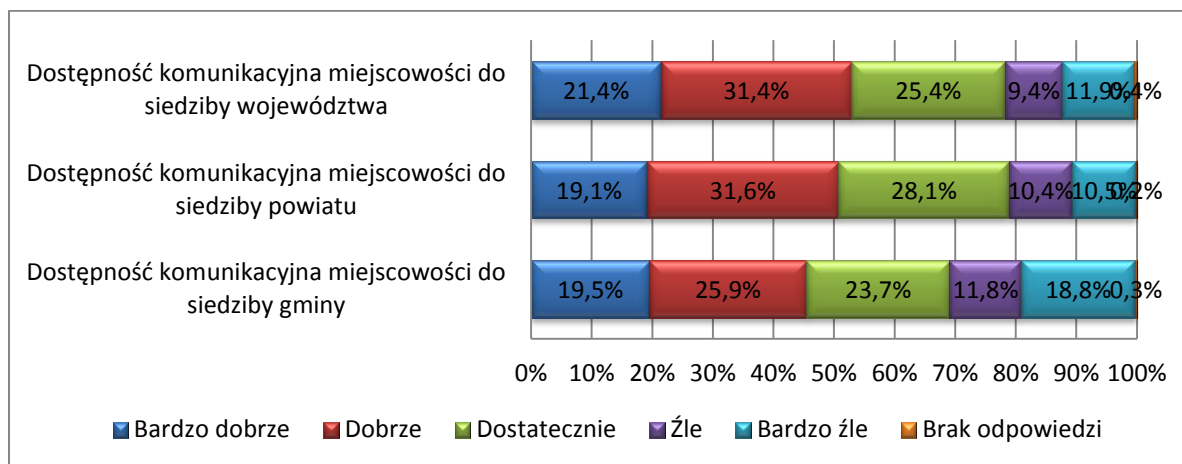
Wykres 33. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy



Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu kieleckiego została oceniona dość dobrze. Ankietowani wyrazili dwa razy więcej opinii pozytywnych niż negatywnych w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby powiatu i województwa, natomiast nieco więcej opinii pozytywnych niż negatywnych w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy.

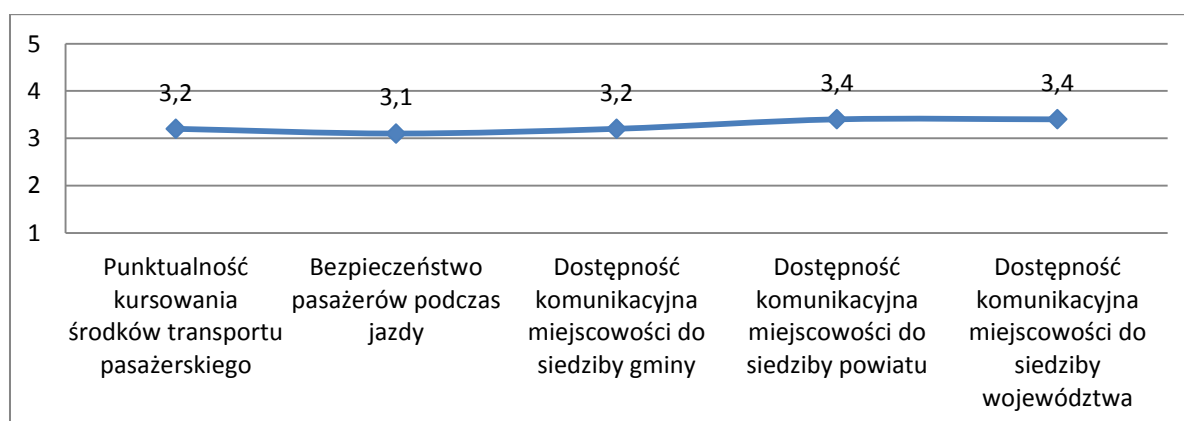
Wykres 34. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

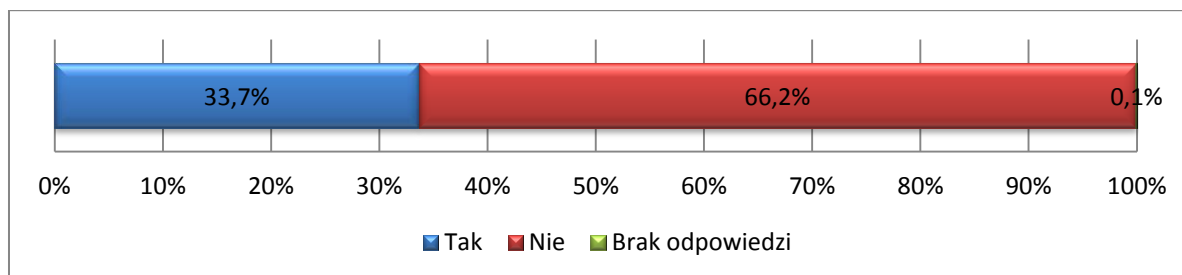
Wykres 35. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 36. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

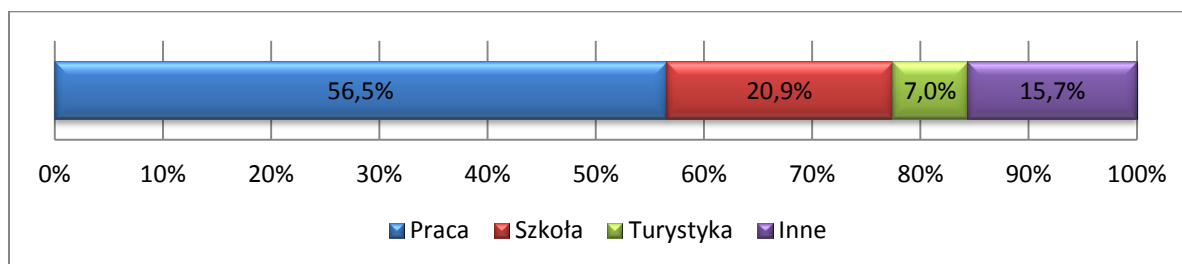


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.5. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU KONECKIEGO

Ponad połowa osób mieszkających na terenie powiatu koneckiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (56,5%), natomiast najmniejszy odsetek ankietowanych podróżował w celach turystycznych (7%). Blisko 1/5 ankietowanych odbyła podróż do szkoły (20,9%). Pozostały odsetek badanych wskazał inny cel odbytych podróży (15,7%).

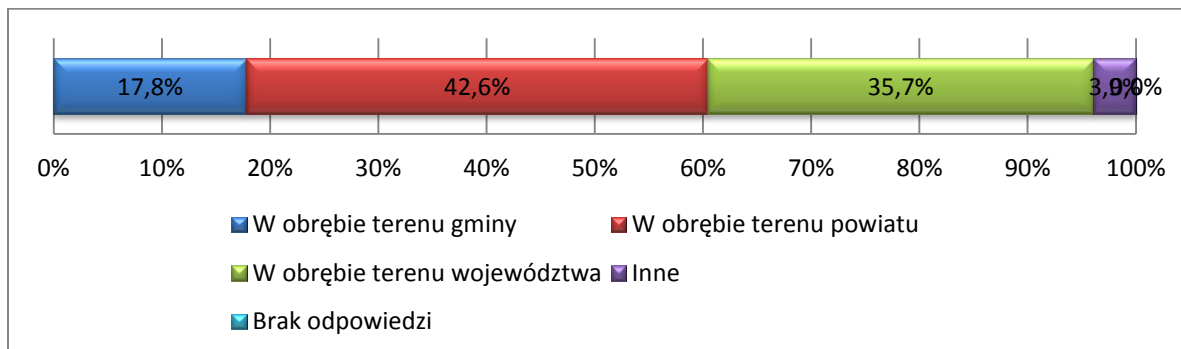
Wykres 37. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani najczęściej podróżowali w obrębie terenu powiatu (42,6%). Ponad 1/3 badanych osób odbyła podróż w obrębie terenu województwa (35,7%), natomiast dwukrotnie mniej osób, niż w obrębie terenu województwa, podróżowało w obrębie terenu gminy (17,8%).

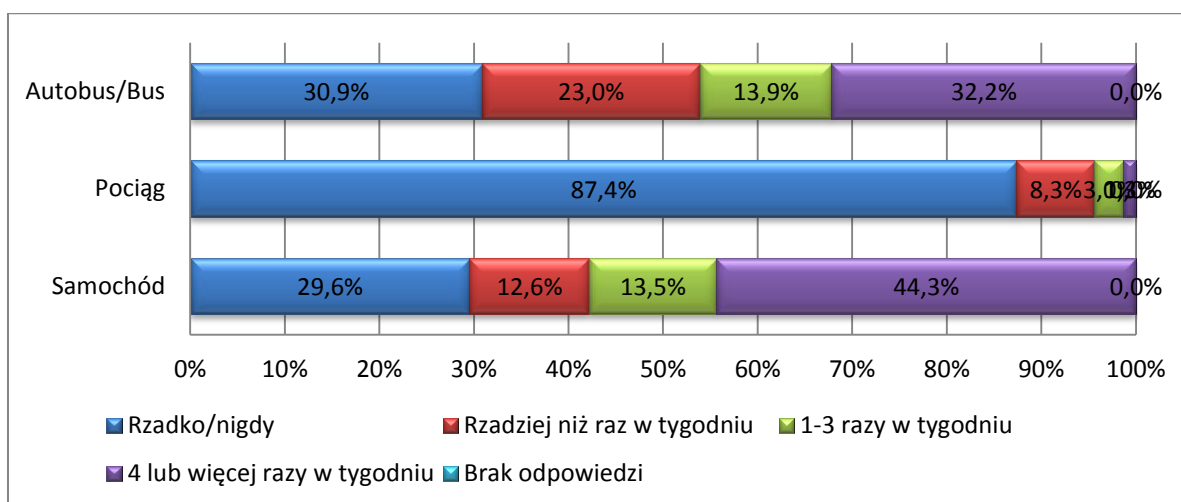
Wykres 38. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu koneckiego najczęściej korzystały z samochodu. Większość ankietowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (44,3%) oraz blisko 13,5% ankietowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 95,7% badanych w przypadku pociągu oraz 53,9% badanych w przypadku autobusu.

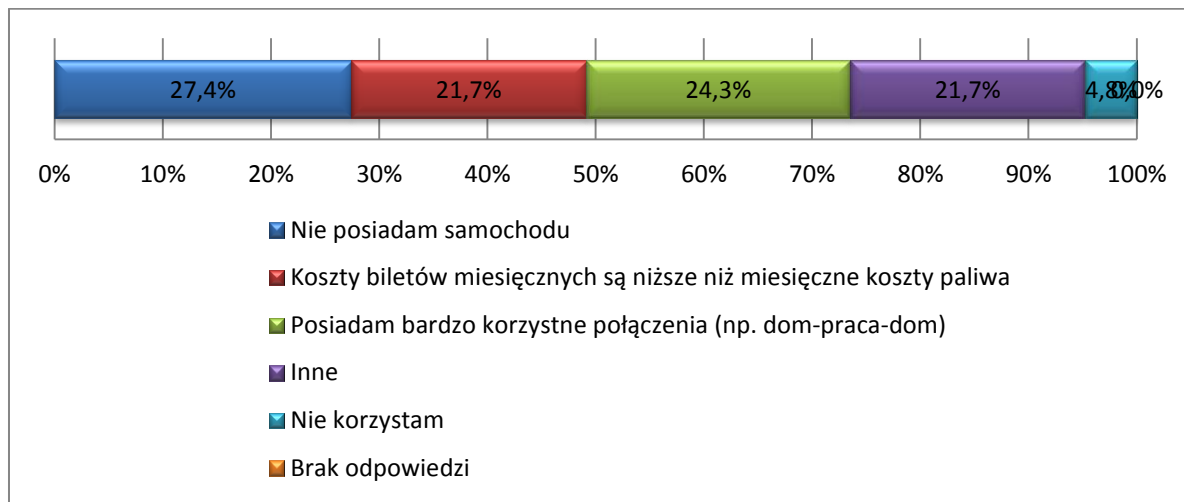
Wykres 39. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani korzystali ze środków transportu pasażerskiego głównie z powodu braku samochodu (27,4%). Blisko 1/4 respondentów korzystała z transportu publicznego ze względu na bardzo korzystne połączenia (24,3%), natomiast ponad 1/5 respondentów ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa oraz z innych powodów (po 21,7%).

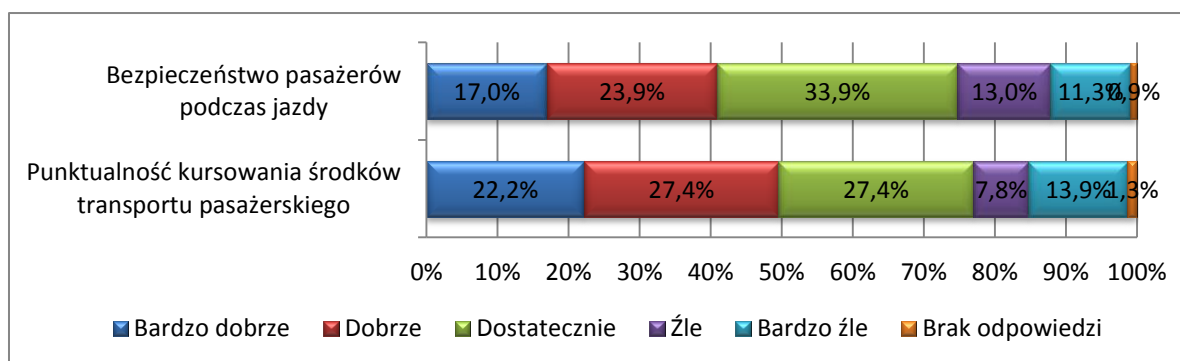
Wykres 40. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie koneckim zostały ocenione dość dobrze. Na temat punktualności kursowania blisko połowa ankietowanych wyraziła opinię pozytywną (49,6%), natomiast opinii negatywnych odnotowano ponad dwa razy mniej (21,7%). Również w przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy respondenci wyrazili więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, z tym że ocenę pozytywną wydało 40,9% respondentów, a negatywną – 24,3% respondentów.

Wykres 41. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

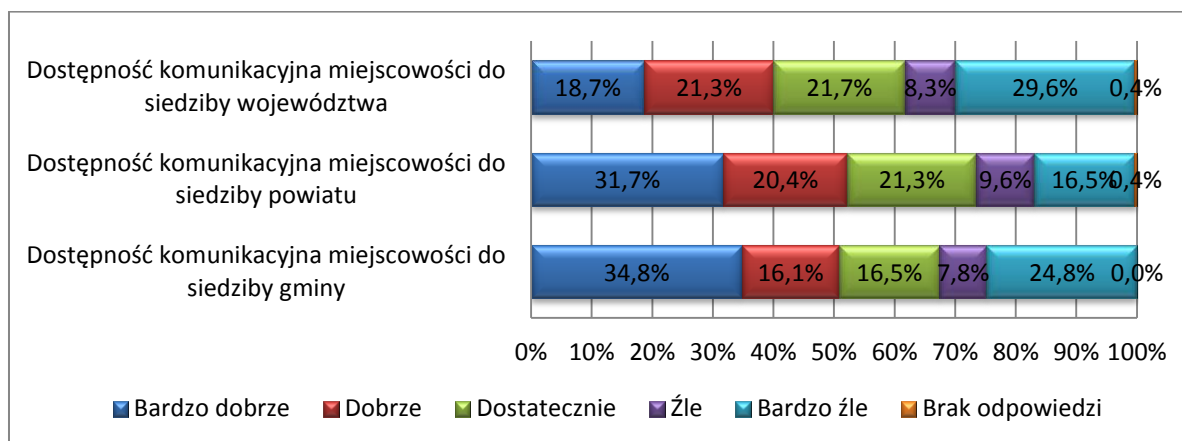


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu koneckiego została oceniona dość dobrze. Ankietowani wyrazili dwa razy więcej opinii pozytywnych niż negatywnych w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby powiatu, natomiast nieco więcej opinii pozytywnych

niż negatywnych w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy i województwa.

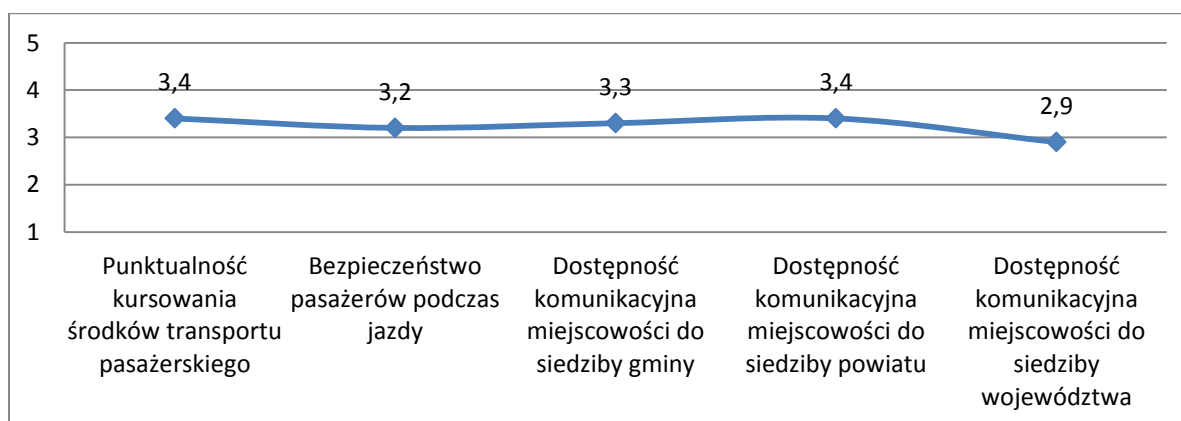
Wykres 42. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

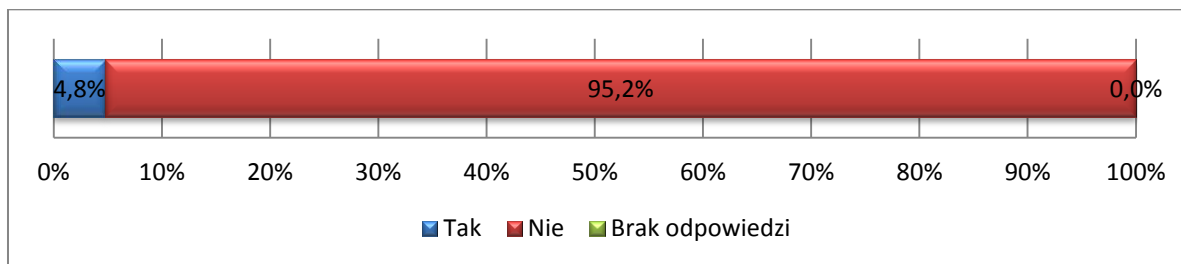
Wykres 43. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Prawie wszyscy ankietowani stwierdzili, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 44. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

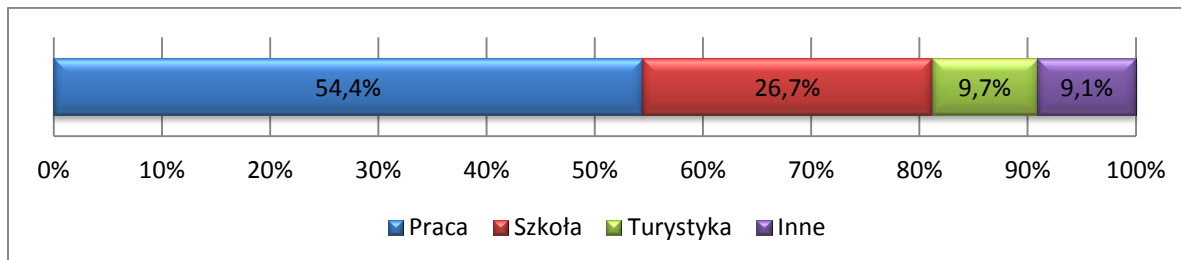


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.6. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU OPATOWSKIEGO

Ponad połowa osób mieszkających na terenie powiatu opatowskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (54,4%), natomiast blisko dwa razy mniej ankietowanych odbyło podróże do szkoły (26,7%). Najmniejszy odsetek badanych w porównywalnym stopniu podróżował w celach turystycznych (9,7%) lub innych (9,1%).

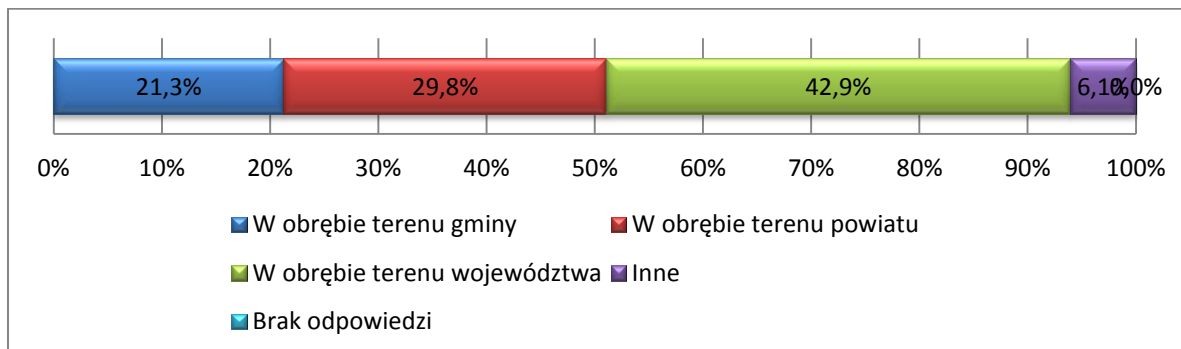
Wykres 45. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych najczęściej podróżowała w obrębie terenu województwa (42,9%). W mniejszym stopniu badani odbyli podróże w obrębie terenu powiatu (29,8%), natomiast dwukrotnie mniej osób, niż w obrębie terenu województwa, podróżowało w obrębie terenu gminy (21,3%).

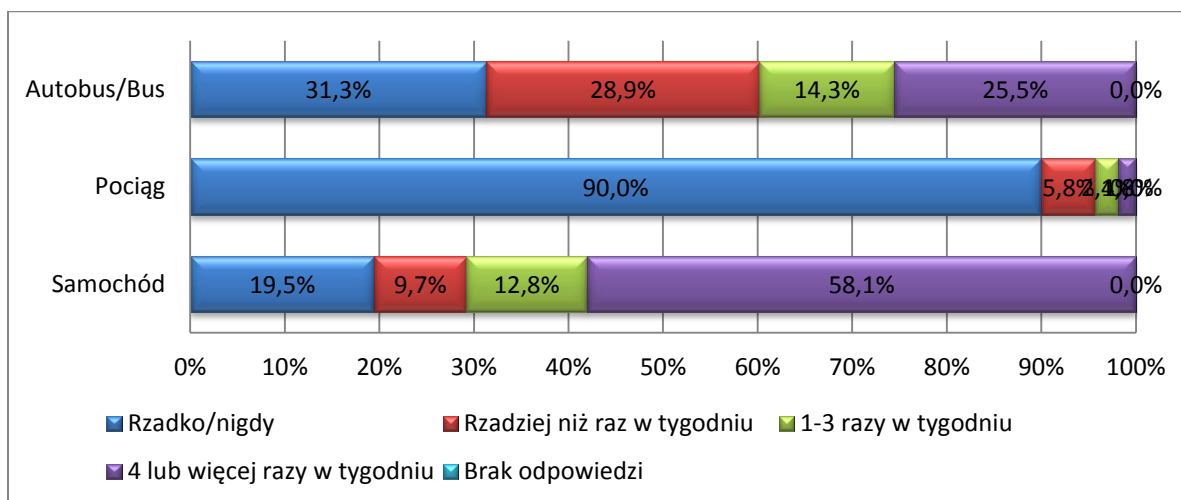
Wykres 46. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu opatowskiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankietowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (58,1%) oraz 12,8% ankietowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 95,8% badanych w przypadku pociągu oraz 60,2% badanych w przypadku autobusu.

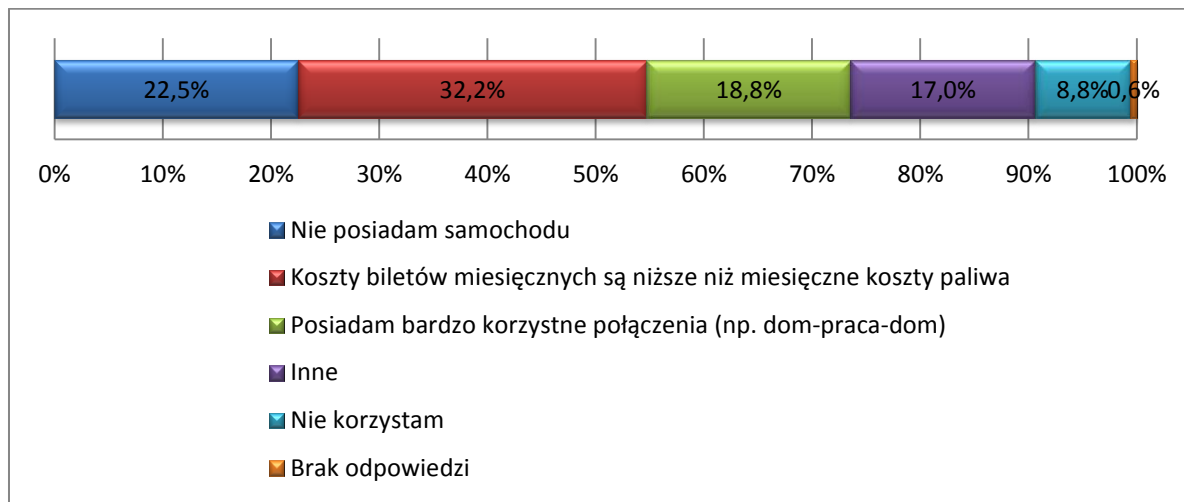
Wykres 47. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych korzystała ze środków transportu pasażerskiego ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (32,2%). Blisko 1/4 respondentów korzystała z transportu publicznego z powodu braku samochodu (22,5%), natomiast nieco mniejszy odsetek osób – ze względu na bardzo korzystne połączenia (18,8%).

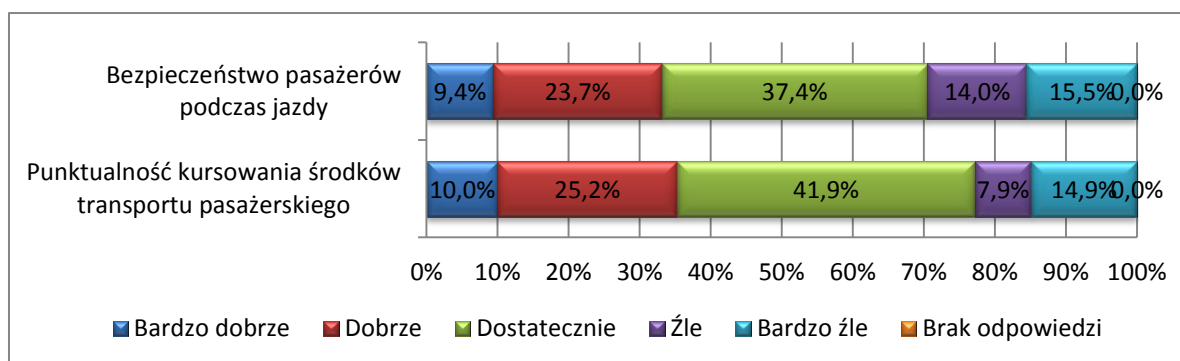
Wykres 48. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie opatowskim zostały ocenione dostatecznie. Na temat punktualności kursowania wyrażono nieco więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, przy czym ocenę pozytywną wydało 35,2% ankietowanych, a negatywną 22,8% ankietowanych. W przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy zdania były podzielone, z tym że ocenę pozytywną wydało 33,1% respondentów, a negatywną – 29,5% respondentów.

Wykres 49. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

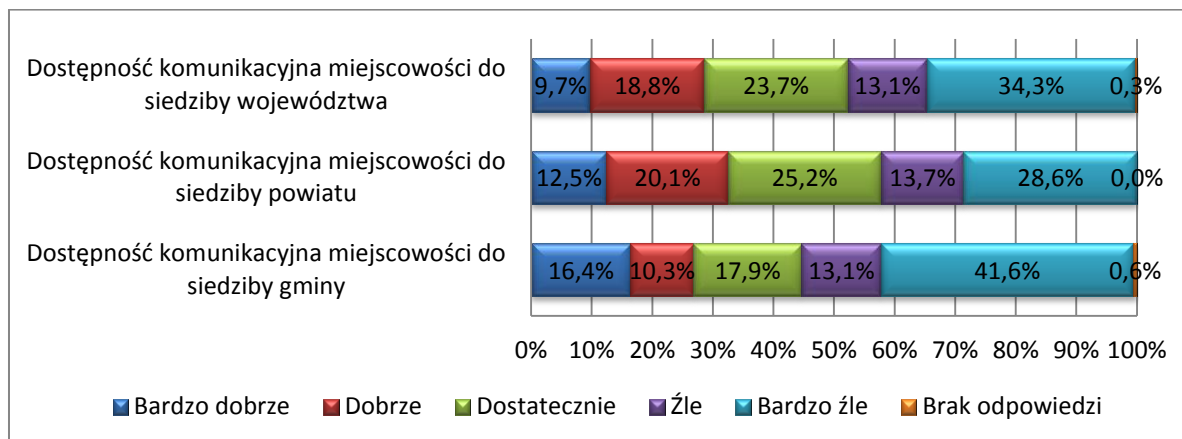


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu opatowskiego została oceniona źle. Ankietowani wyrazili dwa razy więcej opinii negatywnych niż pozytywnych w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, natomiast nieco więcej opinii negatywnych

niż pozytywnych w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby powiatu i województwa.

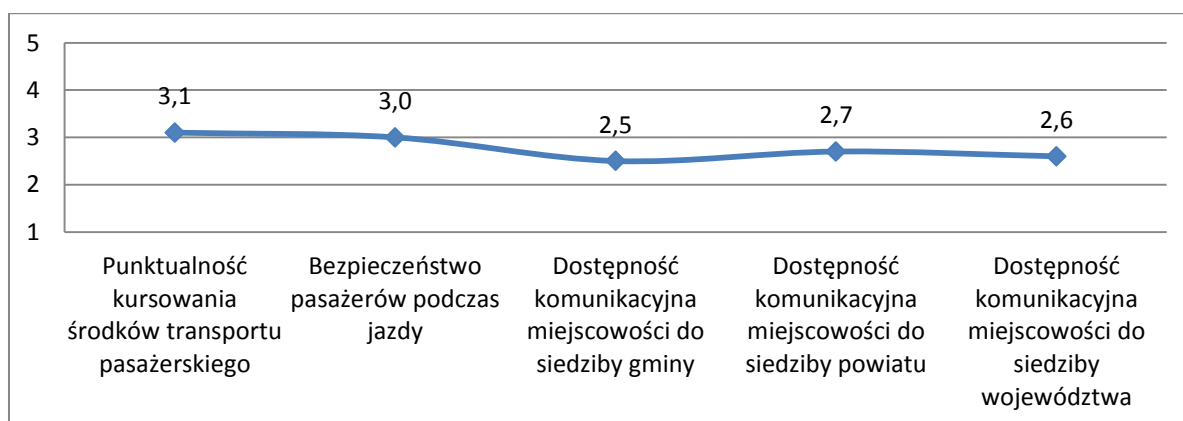
Wykres 50. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

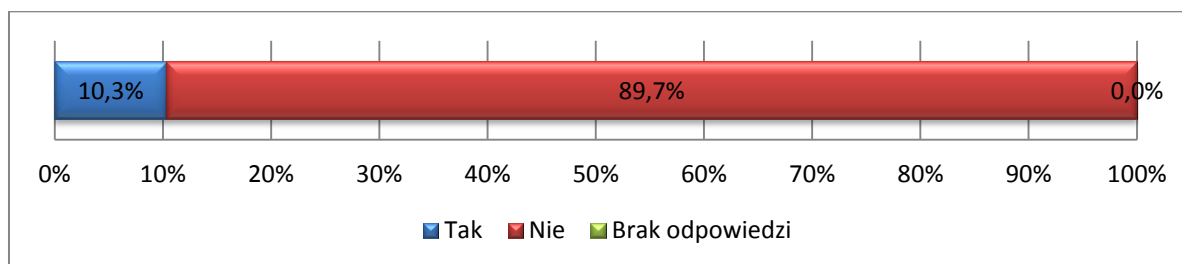
Wykres 51. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 52. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

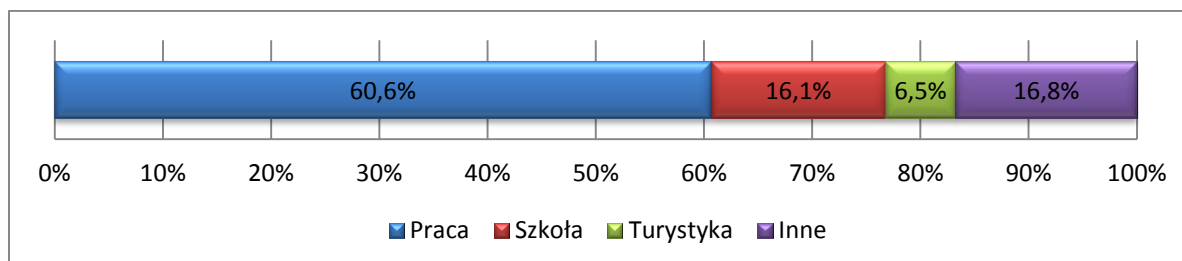


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.7. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU OSTROWIECKIEGO

Większość osób mieszkających na terenie powiatu ostrowieckiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (60,6%), natomiast najmniejszy odsetek ankietowanych podróżował w celach turystycznych (6,5%). Pozostali respondenci w porównywalnym stopniu odbyli podróże do szkoły (16,1%) lub w innych celach (16,8%).

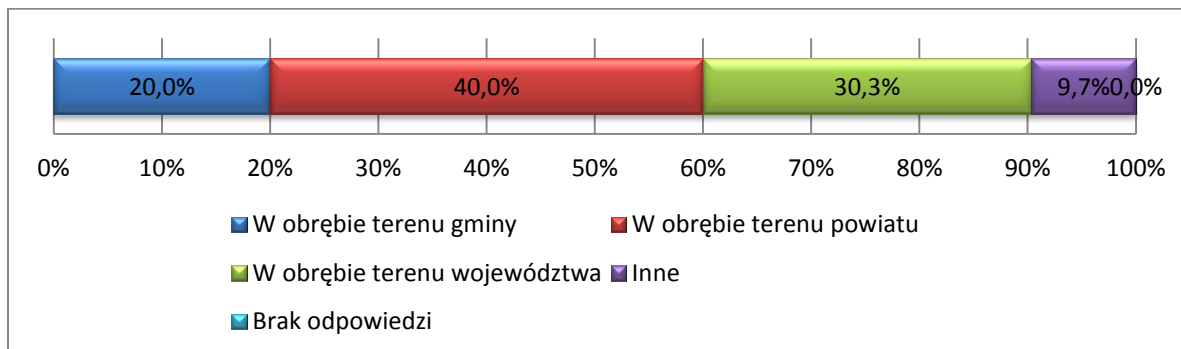
Wykres 53. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani najczęściej podróżowali w obrębie terenu powiatu (40%). Blisko 1/3 badanych osób odbyła podróż w obrębie terenu województwa (30,3%), natomiast dwukrotnie mniej osób, niż w obrębie terenu powiatu, podróżowało w obrębie terenu gminy (20%).

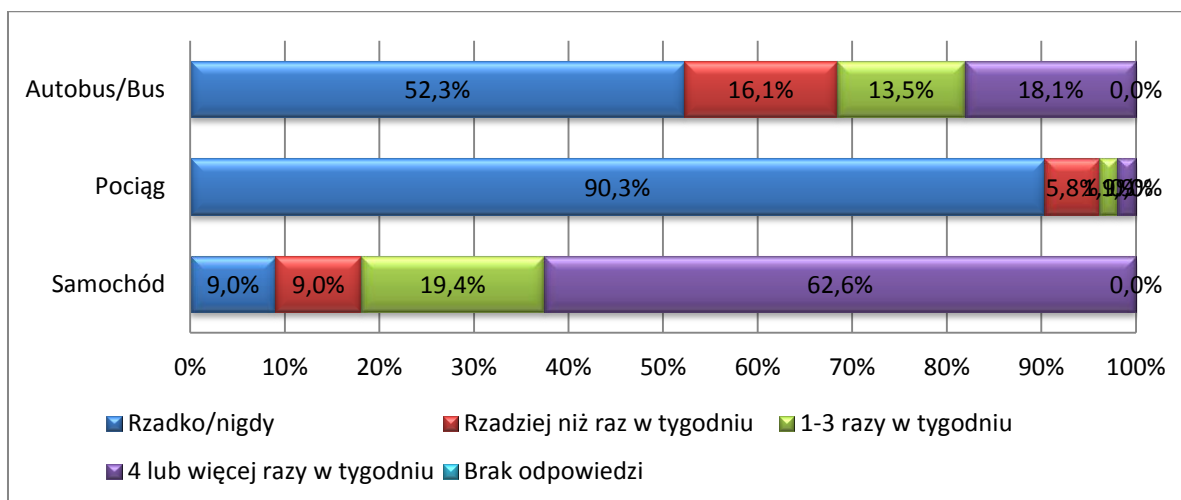
Wykres 54. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu ostrowieckiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankieterowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (62,6%) oraz 19,4% ankieterowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 96,1% badanych w przypadku pociągu oraz 68,4% badanych w przypadku autobusu.

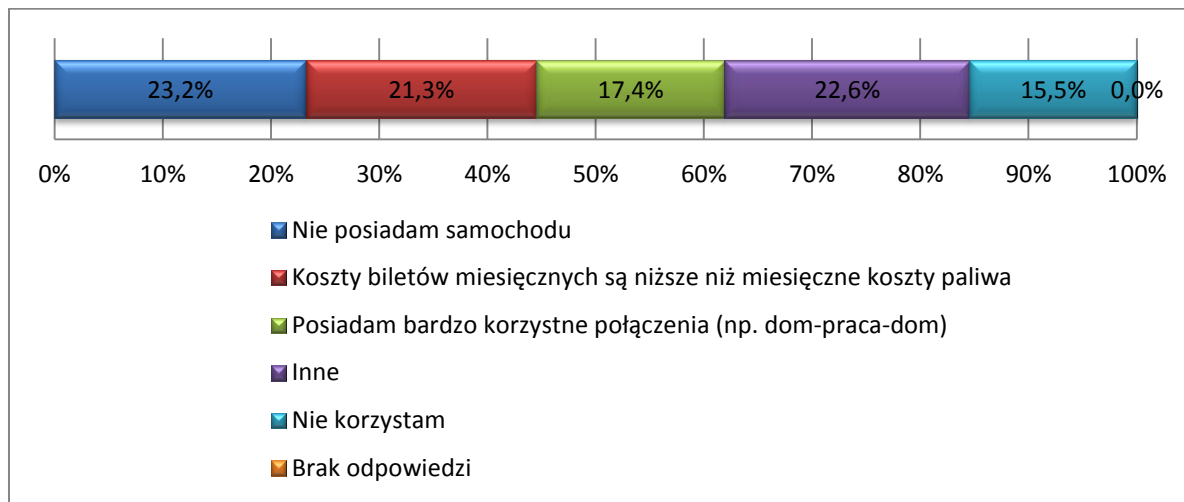
Wykres 55. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Ankieterowani korzystali ze środków transportu pasażerskiego głównie z powodu braku samochodu (23,2%) oraz ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (21,3%). Nieco mniejszy odsetek osób korzystał z transportu publicznego ze względu na bardzo korzystne połączenia (17,4%), natomiast blisko 1/4 respondentów podała inny powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego (22,6%).

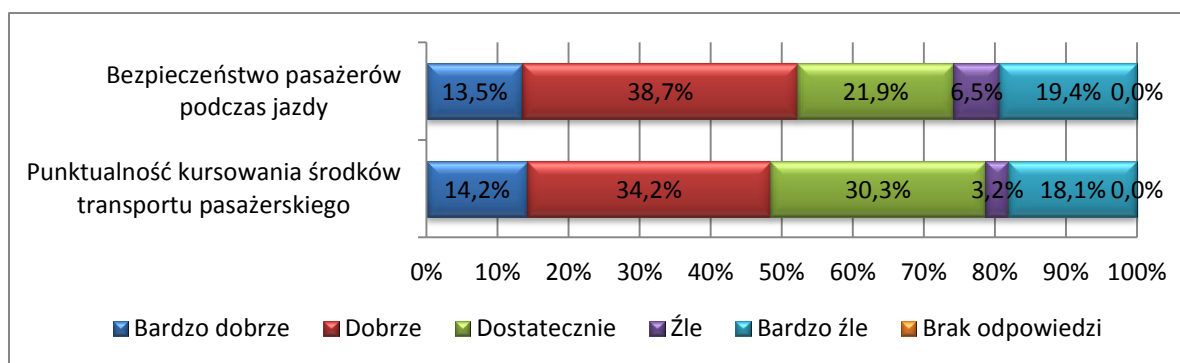
Wykres 56. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie ostrowieckim zostały ocenione dość dobrze. Na temat punktualności kursowania blisko połowa ankietowanych wyraziła opinię pozytywną (48,4%), natomiast opinii negatywnych odnotowano ponad dwa razy mniej (21,3%). Podobnie kształtuje się ocena bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy, z tym że opinię pozytywną wyraziła ponad połowa ankietowanych (52,2%), natomiast opinii negatywnych odnotowano dwa razy mniej (25,9%).

Wykres 57. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

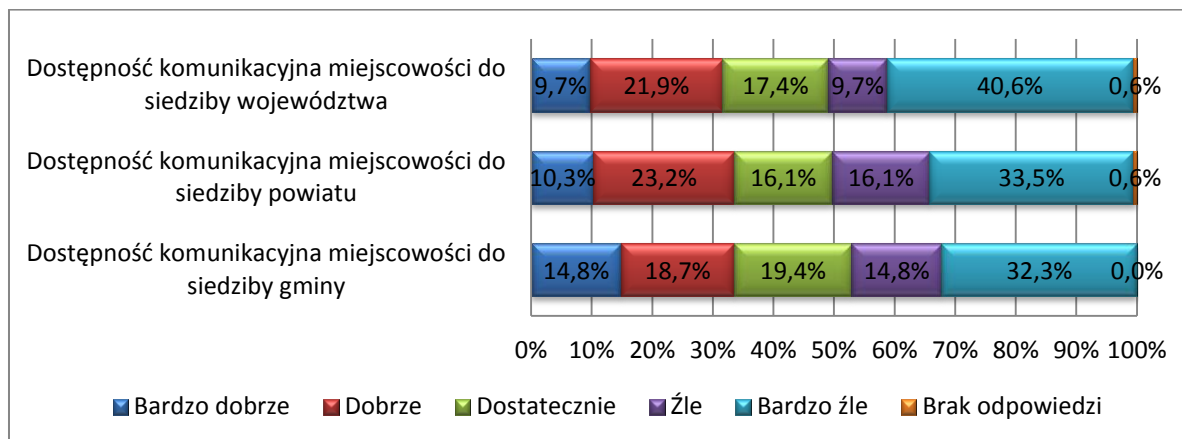


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu ostrowieckiego została oceniona źle. Ankietowani wyrazili więcej opinii negatywnych niż pozytywnych, przy czym w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy i powiatu zdania negatywnego była blisko połowa

respondentów, natomiast w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby województwa zdania negatywnego była połowa respondentów.

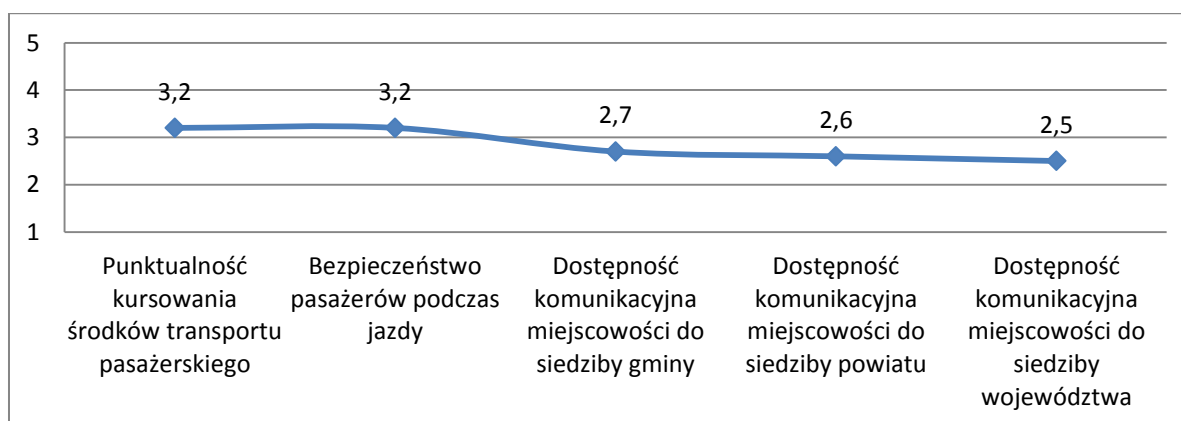
Wykres 58. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

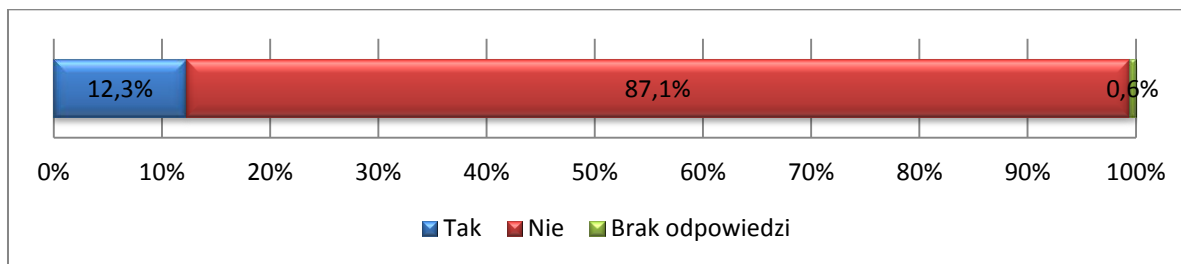
Wykres 59. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 60. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

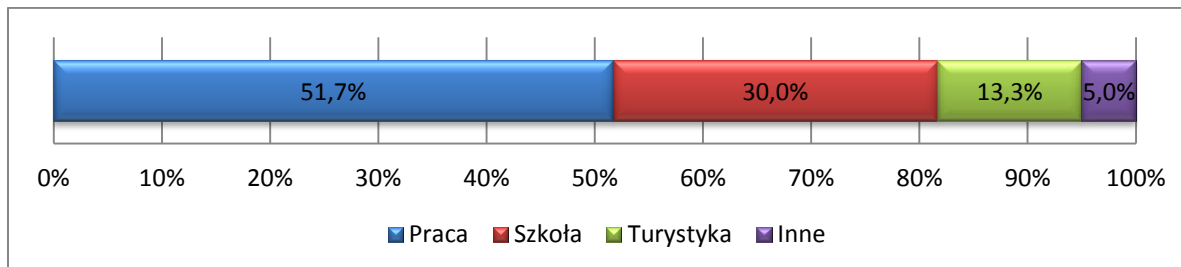


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.8. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU PIŃCZOWSKIEGO

Ponad połowa osób mieszkających na terenie powiatu pińczowskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (51,7%), natomiast blisko 1/3 ankietowanych odbyła podróż do szkoły (30%). Pozostali respondenci podróżowali sporadycznie w celach turystycznych (13,3%) lub innych (5%).

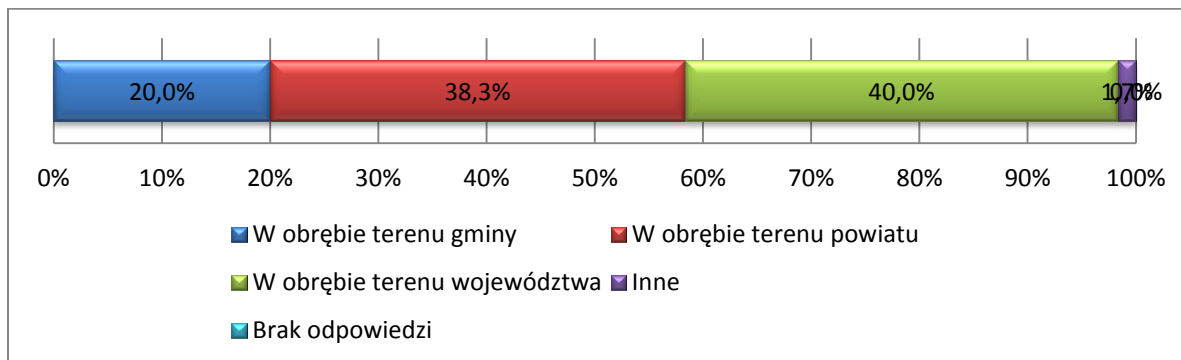
Wykres 61. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani najczęściej podróżowali w obrębie terenu województwa (40%) oraz w obrębie terenu powiatu (38,3%). Natomiast dwukrotnie mniej badanych osób odbyło podróżę w obrębie terenu gminy (20%).

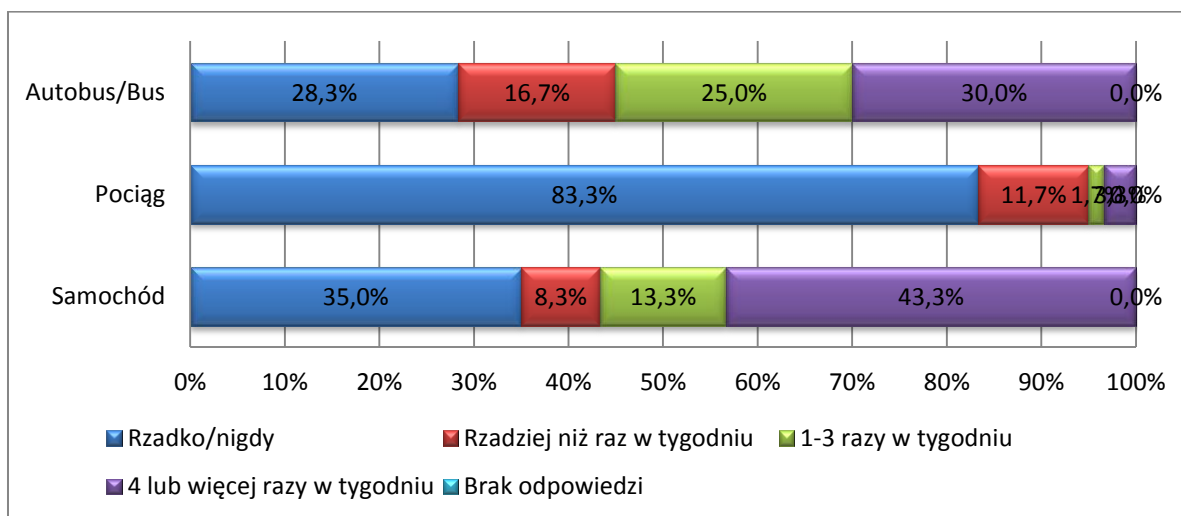
Wykres 62. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu pińczowskiego najczęściej korzystały z samochodu i autobusu. Ponad połowa ankietowanych korzystała z danego środka transportu 1-3 razy w tygodniu lub częściej, tj. 56,6% badanych w przypadku samochodu oraz 55% badanych w przypadku autobusu. Natomiast z pociągu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale (95%).

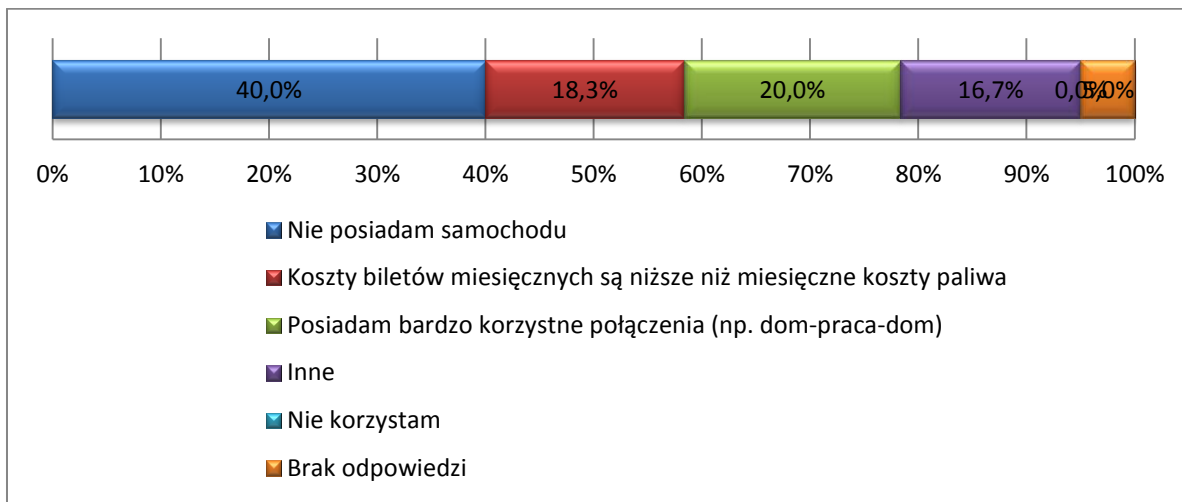
Wykres 63. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość ankietowanych korzystała ze środków transportu pasażerskiego z powodu braku samochodu (40%). Dwukrotnie mniej osób korzystało z transportu publicznego ze względu na bardzo korzystne połączenia (20%), natomiast nieco mniejszy odsetek osób – ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (18,3%).

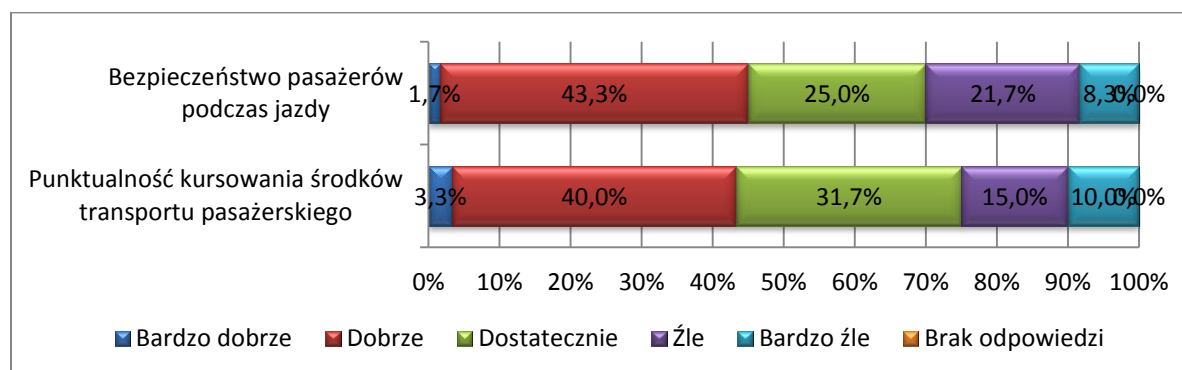
Wykres 64. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie pińczowskim zostały ocenione dość dobrze. Na temat punktualności kursowania wyrażono więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, przy czym ocenę pozytywną wydało 43,3% ankietowanych, a negatywną – 1/4 ankietowanych (25%). Podobnie kształtuje się ocena bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy, z tym że opinię pozytywną wyraziło 45% respondentów, a negatywną – blisko 1/3 ankietowanych (30%).

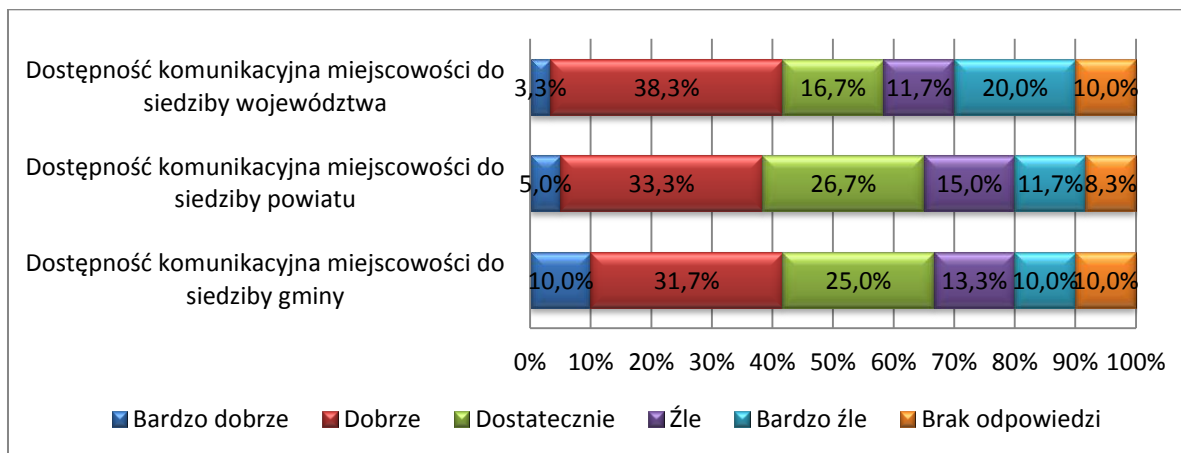
Wykres 65. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy



Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu pińczowskiego została oceniona dostatecznie. Ankietowani wyrazili nieco więcej opinii pozytywnych niż negatywnych.

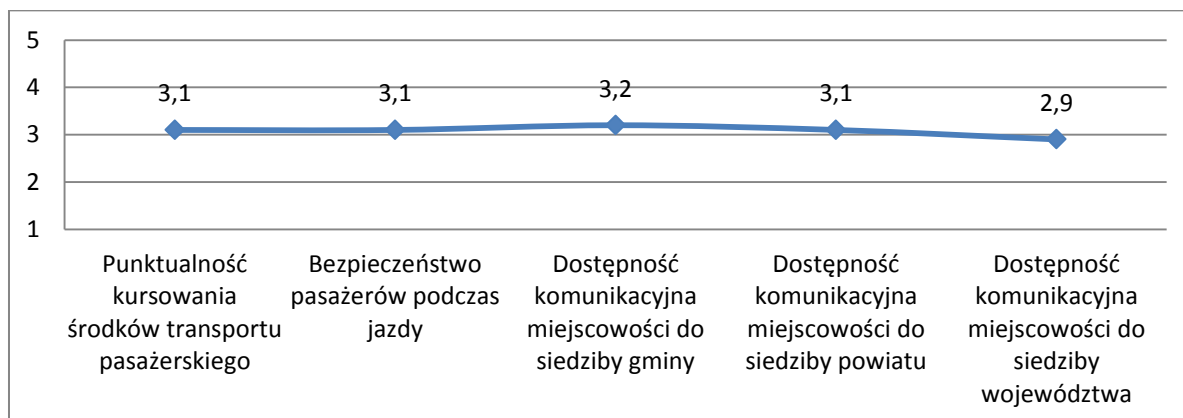
Wykres 66. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

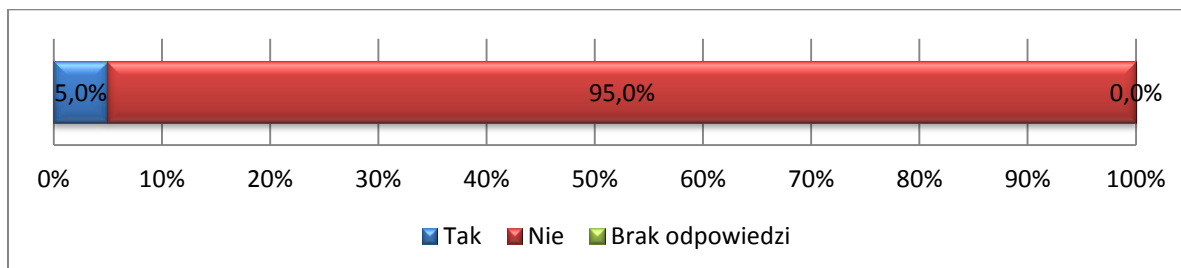
Wykres 67. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Prawie wszyscy ankietowani stwierdzili, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 68. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

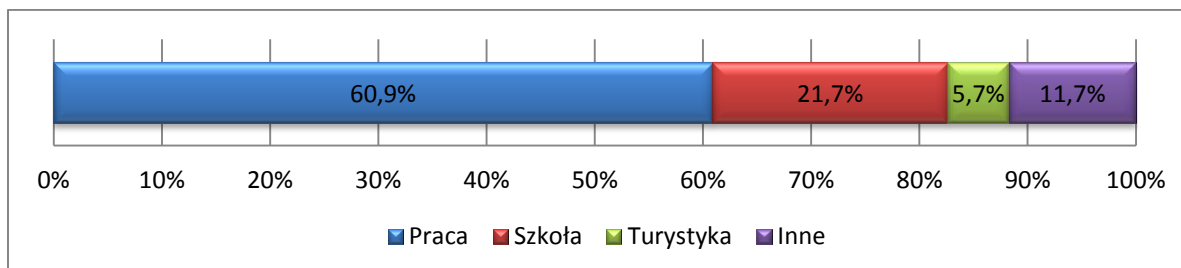


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.9. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU SANDOMIERSKIEGO

Większość osób mieszkających na terenie powiatu sandomierskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (60,9%), natomiast blisko trzy razy mniej ankietowanych odbyło podróże do szkoły (21,7%). Najmniejszy odsetek badanych podróżował w celach turystycznych (5,7%). Pozostali respondenci wskazali inny cel odbytych podróży (11,7%).

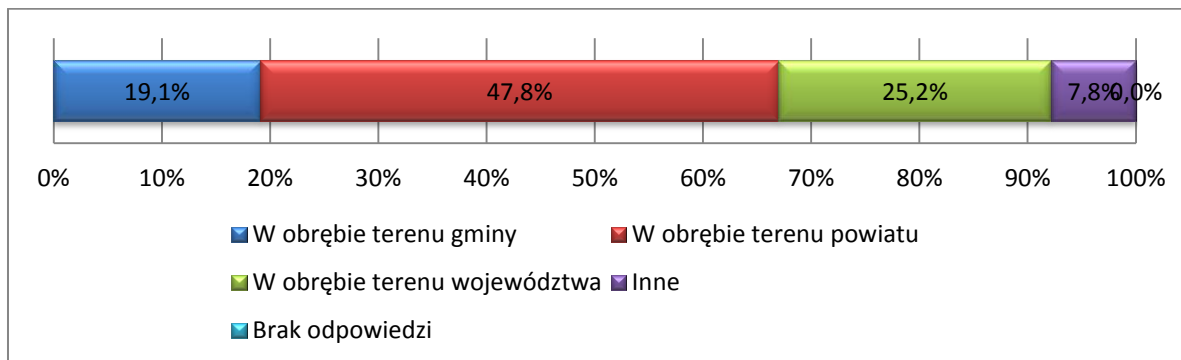
Wykres 69. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych najczęściej podróżowała w obrębie terenu powiatu (47,8%). Ponad 1/4 badanych osób odbyła podróże w obrębie terenu województwa (25,2%), natomiast nieco mniej osób podróżowało w obrębie terenu gminy (19,1%).

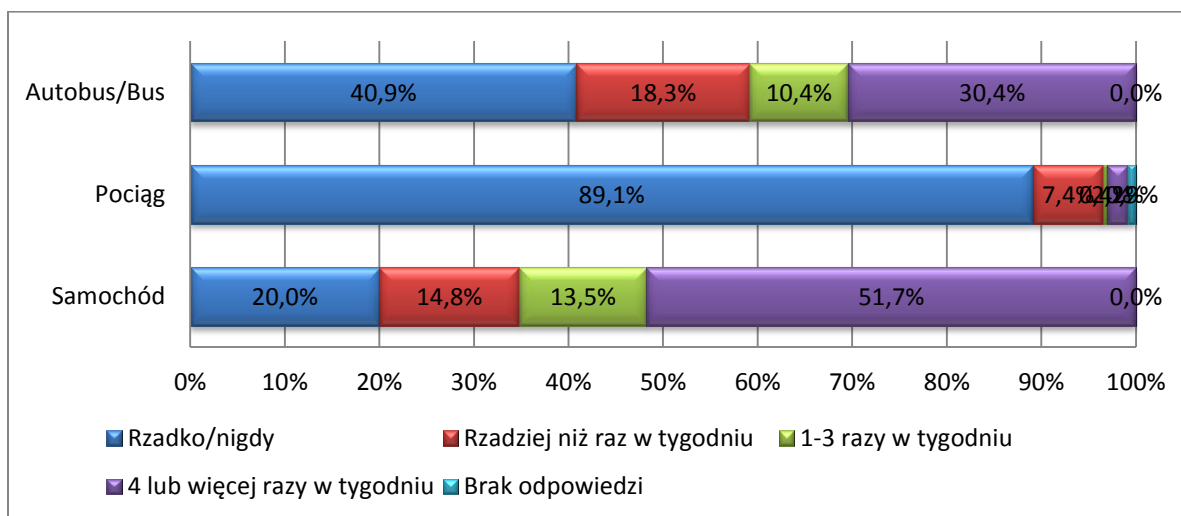
Wykres 70. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu sandomierskiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankietowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (51,7%) oraz 13,5% ankietowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 96,5% badanych w przypadku pociągu oraz 59,2% badanych w przypadku autobusu.

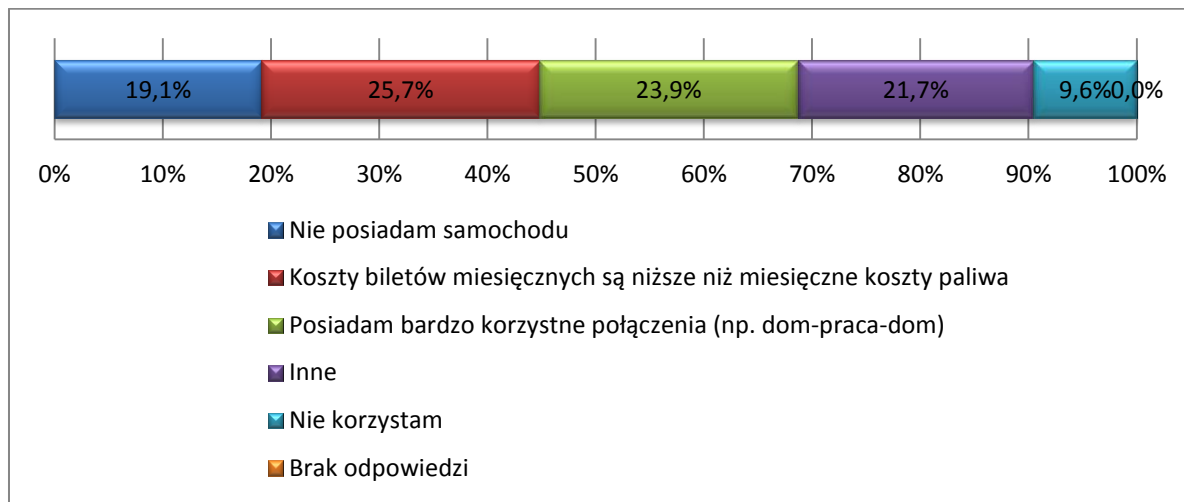
Wykres 71. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani korzystali ze środków transportu pasażerskiego głównie ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (25,7%) oraz ze względu na bardzo korzystne połączenia (23,9%). Nieco mniejszy odsetek osób korzystał z transportu publicznego z powodu braku samochodu (19,1%) lub z innych powodów (21,7%).

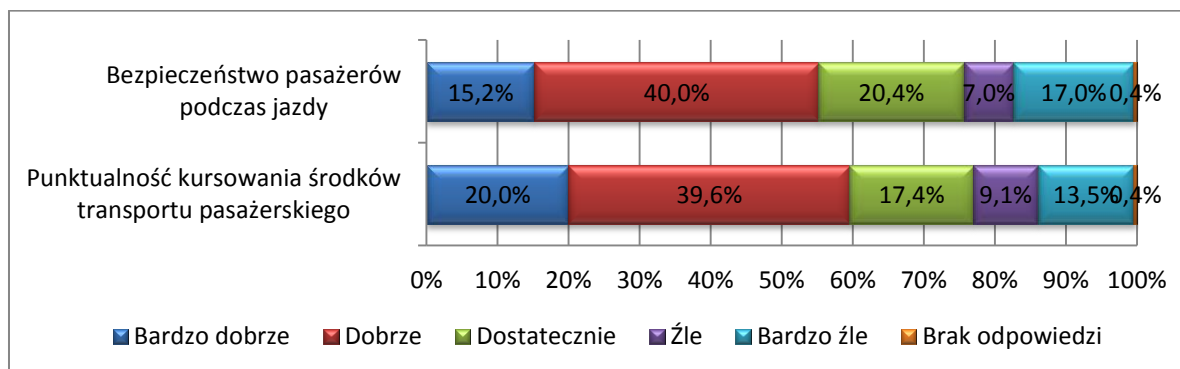
Wykres 72. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie sandomierskim zostały ocenione dobrze. Zarówno na temat punktualności kursowania, jak i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy wyrażono ponad dwa razy więcej opinii pozytywnych niż negatywnych. W przypadku punktualności kursowania ocenę pozytywną wydała ponad połowa ankietowanych (59,6%), natomiast negatywną – 22,6% ankietowanych. Również w przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy ocenę pozytywną wydała ponad połowa respondentów (55,2%), a negatywną – 22% respondentów.

Wykres 73. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

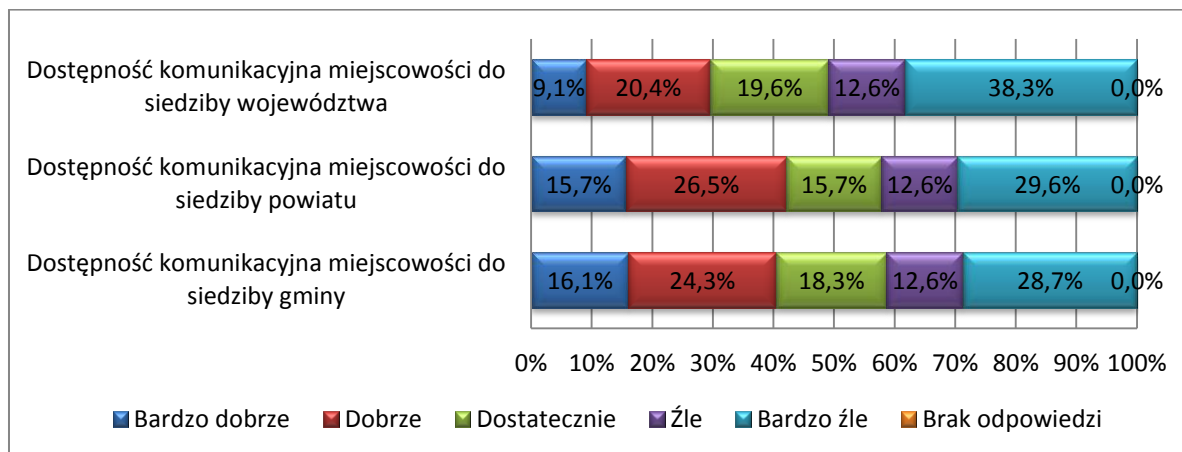


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu sandomierskiego została oceniona raczej źle. W przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy i powiatu zdania są podzielone i nie ma jednoznacznej opinii, natomiast w przypadku dostępności komunikacyjnej

do siedziby województwa ankietowani wyrazili więcej opinii negatywnych niż pozytywnych, przy czym zdania negatywnego była połowa respondentów.

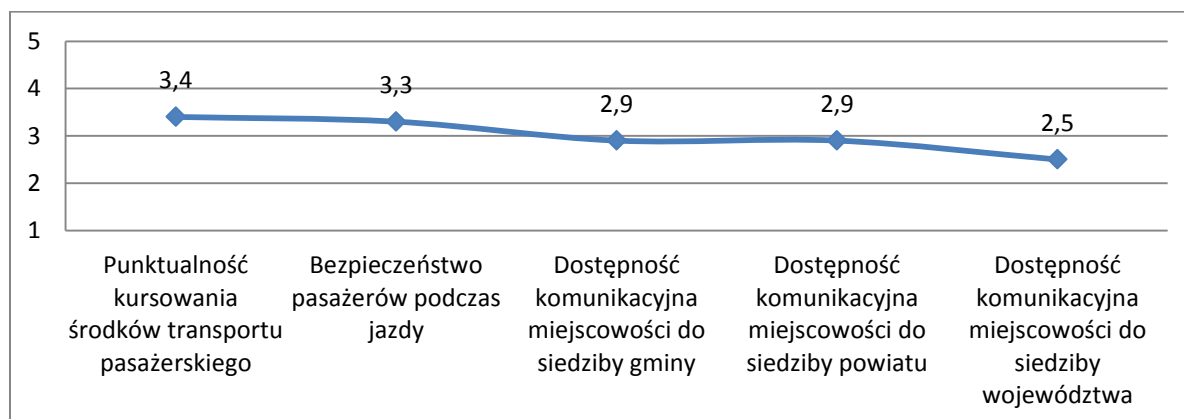
Wykres 74. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

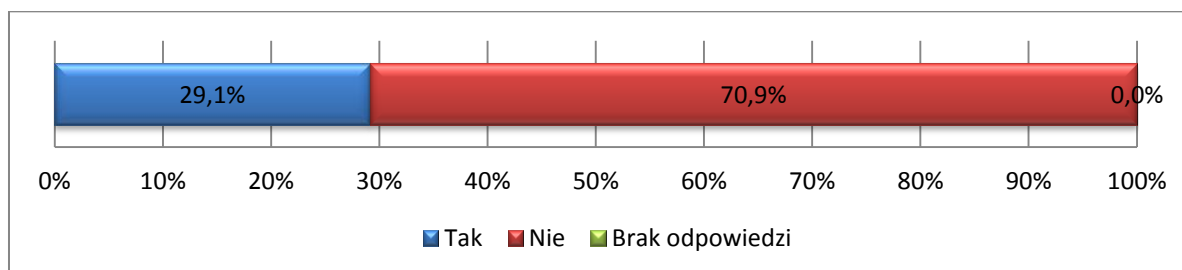
Wykres 75. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 76. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

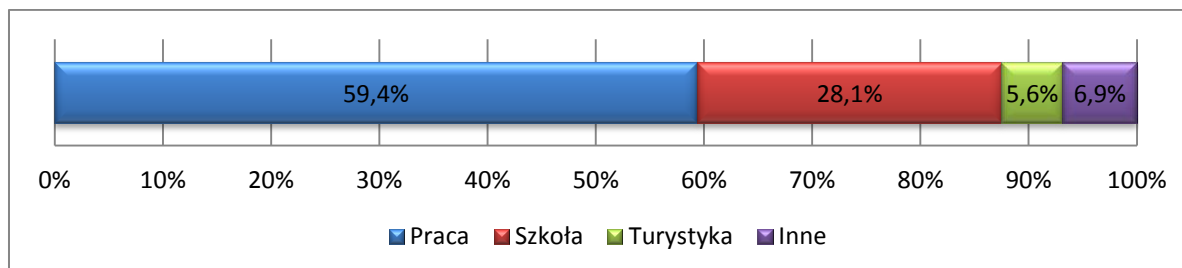


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.10. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU SKARŻYSKIEGO

Ponad połowa osób mieszkających na terenie powiatu skarżyskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (59,4%), natomiast blisko dwa razy mniej ankietowanych odbyło podróże do szkoły (26,7%). Najmniejszy odsetek badanych w porównywalnym stopniu podróżował w celach turystycznych (5,6%) lub innych (6,9%).

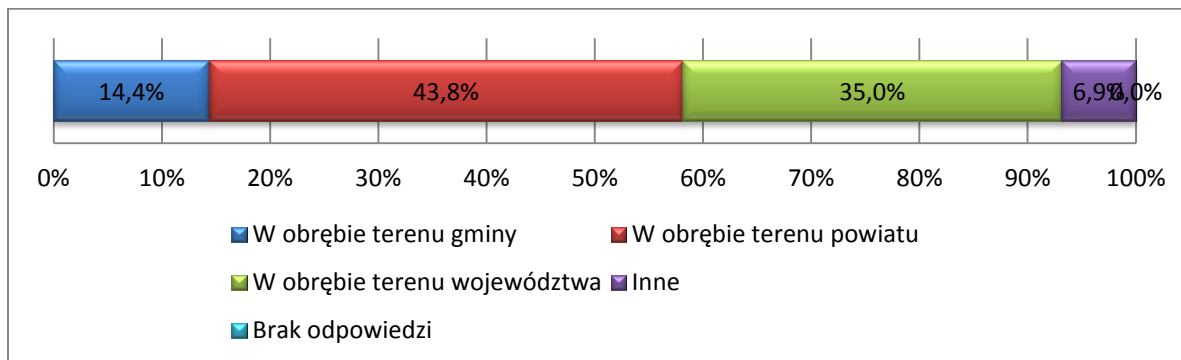
Wykres 77. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Ankietowani najczęściej podróżowali w obrębie terenu powiatu (43,8%). Ponad 1/3 badanych osób odbyła podróże w obrębie terenu województwa (35%), natomiast trzykrotnie mniej osób, niż w obrębie terenu powiatu, podróżowało w obrębie terenu gminy (14,4%).

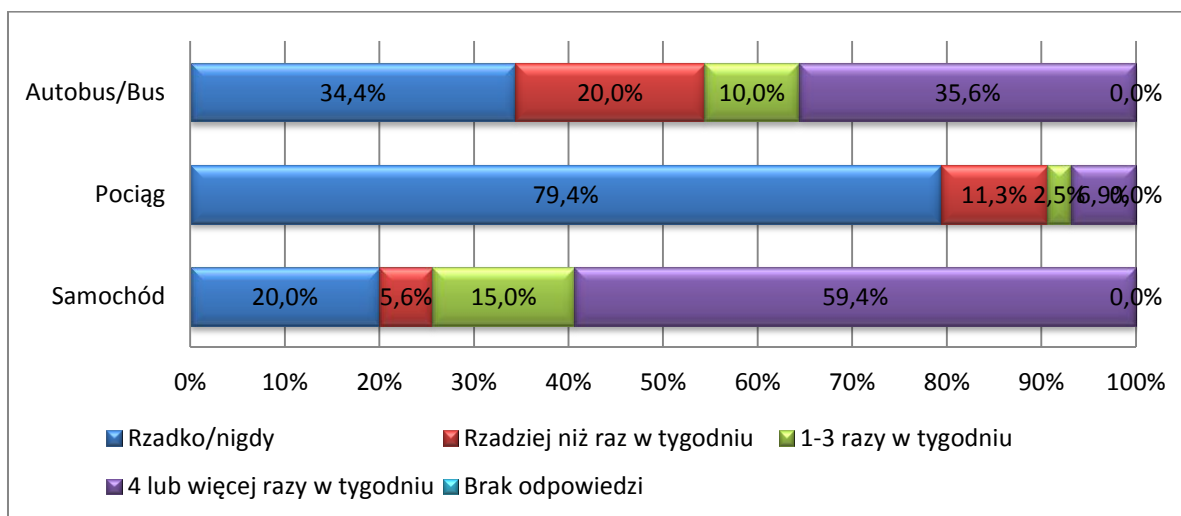
Wykres 78. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu skarżyskiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankietowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (59,4%) oraz 15% ankietowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 90,7% badanych w przypadku pociągu oraz 54,4% badanych w przypadku autobusu.

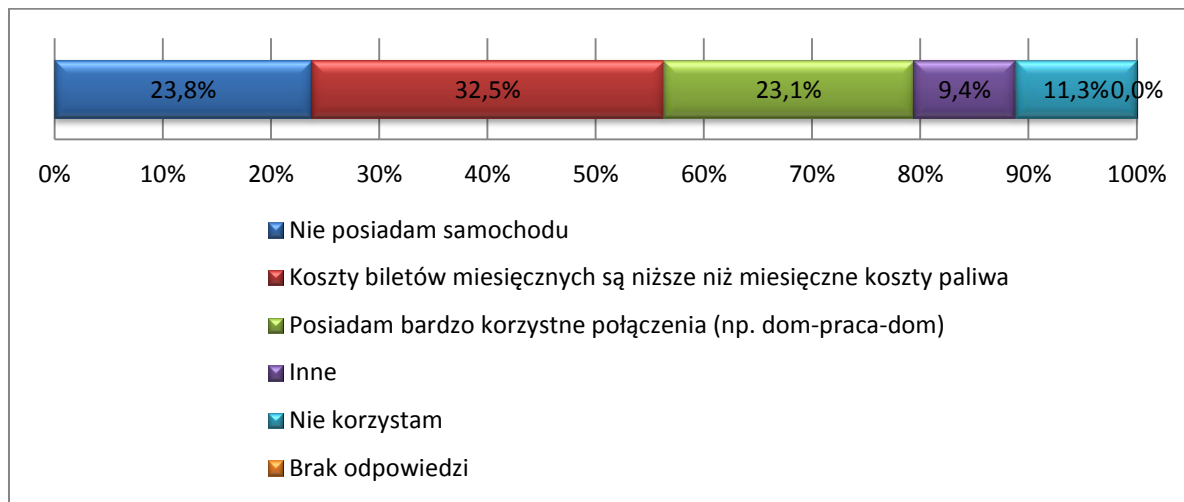
Wykres 79. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych korzystała ze środków transportu pasażerskiego ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (32,5%). Natomiast blisko 1/4 respondentów korzystała z transportu publicznego z powodu braku samochodu (23,8%) oraz ze względu na bardzo korzystne połączenia (23,1%).

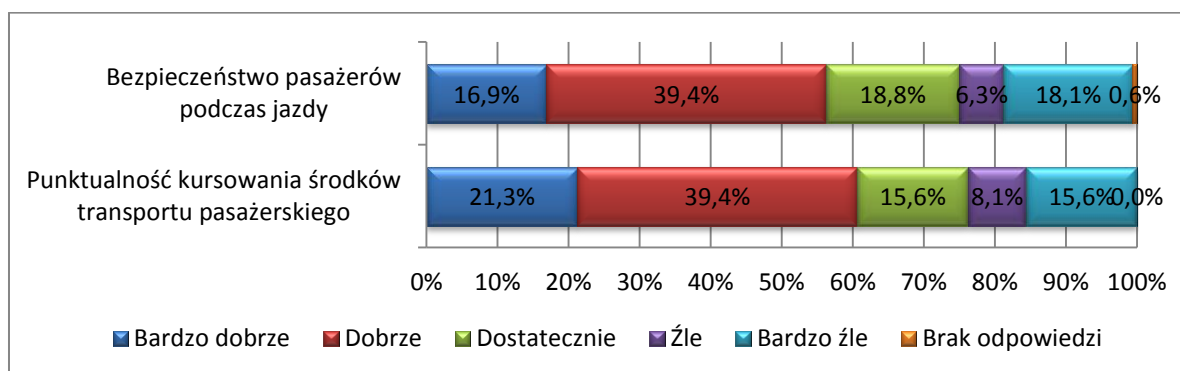
Wykres 80. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie skarżyskim zostały ocenione dobrze. Zarówno na temat punktualności kursowania, jak i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy wyrażono ponad dwa razy więcej opinii pozytywnych niż negatywnych. W przypadku punktualności kursowania ocenę pozytywną wydała ponad połowa ankietowanych (60,7%), a negatywną – 23,7% ankietowanych. Również w przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy ocenę pozytywną wydała ponad połowa respondentów (56,3%), a negatywną – 24,4% respondentów.

Wykres 81. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

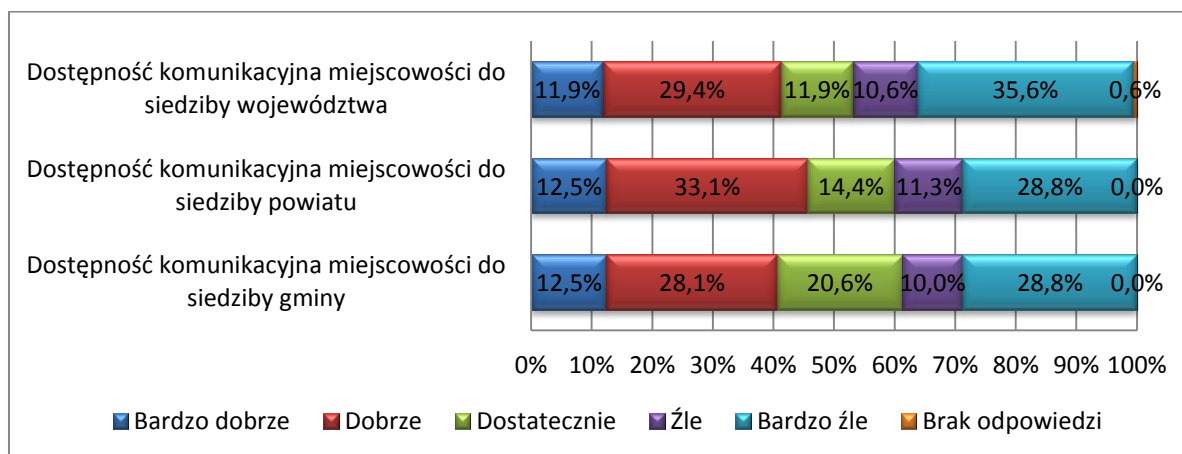


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu skarżyskiego została oceniona dostatecznie. Ankietowani wyrazili nieco więcej opinii pozytywnych niż negatywnych w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy i powiatu, natomiast nieco więcej opinii

negatywnych niż pozytywnych w przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby województwa.

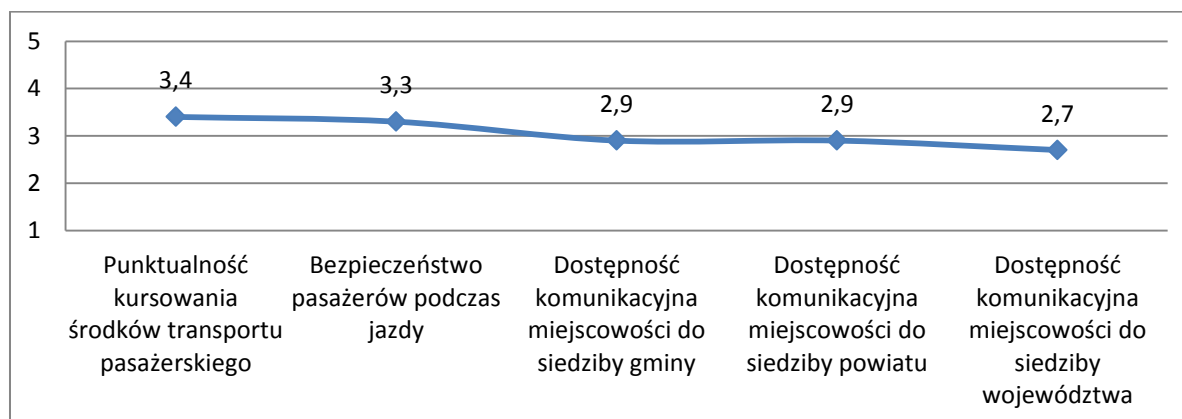
Wykres 82. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

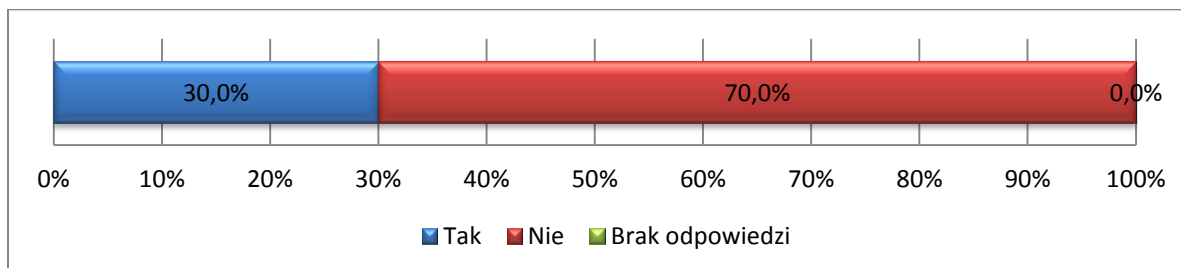
Wykres 83. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 84. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

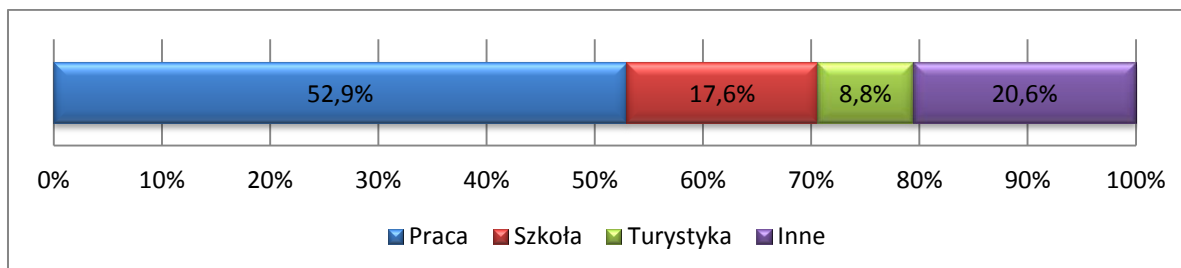


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.11. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU STARACHOWICKIEGO

Osoby mieszkające na terenie powiatu starachowickiego w 2013 roku najczęściej podróżowały do pracy (52,9%), natomiast sporadycznie w celach turystycznych (8,8%). Pozostały odsetek ankietowanych w porównywalnym stopniu odbył podróże do szkoły (17,6%) lub w innych celach (20,6%).

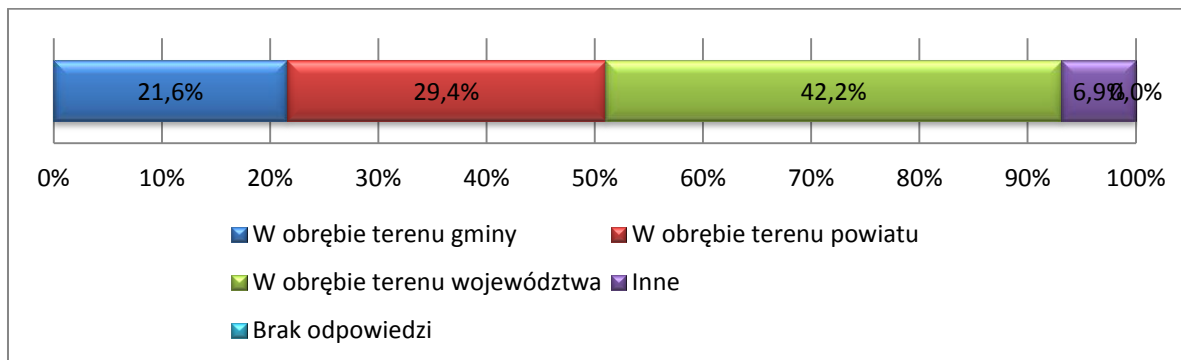
Wykres 85. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych najczęściej podróżowała w obrębie terenu województwa (42,2%). W mniejszym stopniu badani odbyli podróże w obrębie terenu powiatu (29,4%), natomiast dwukrotnie mniej osób, niż w obrębie terenu województwa, podróżowało w obrębie terenu gminy (21,6%).

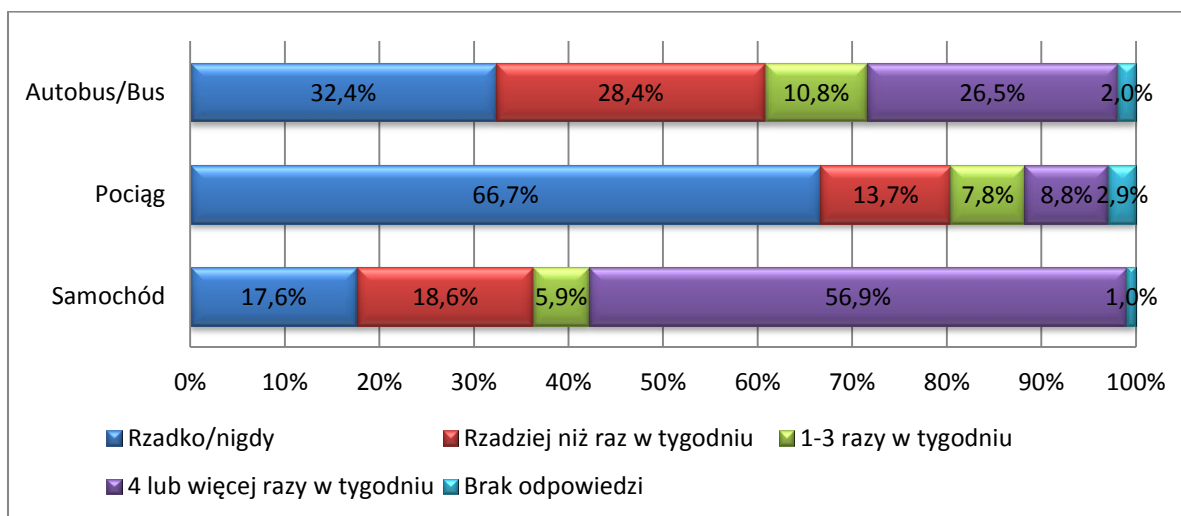
Wykres 86. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu starachowickiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankieterowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (56,9%) oraz 5,9% ankieterowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 80,4% badanych w przypadku pociągu oraz 60,8% badanych w przypadku autobusu.

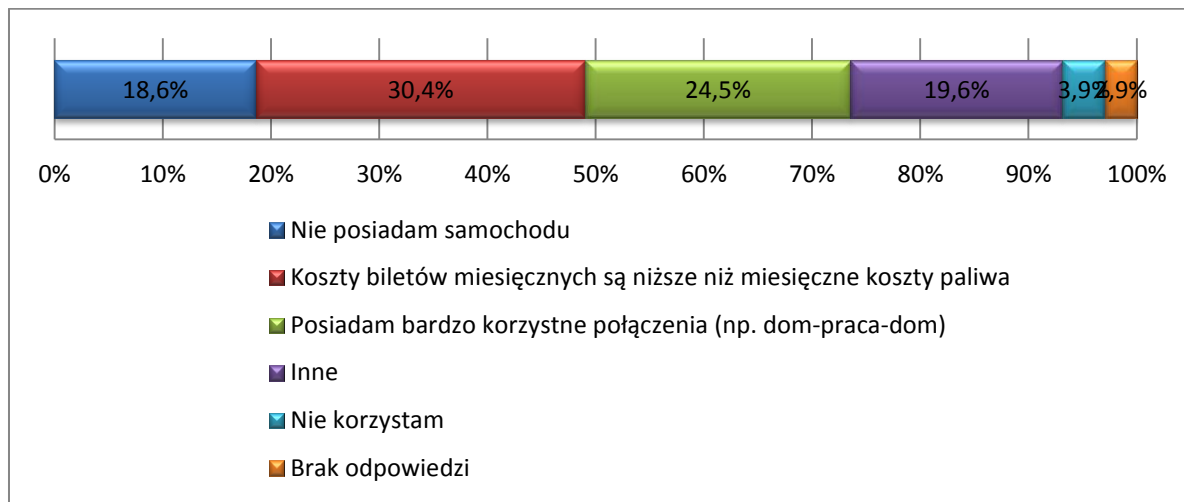
Wykres 87. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankieterowanych korzystała ze środków transportu pasażerskiego ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (30,4%). Blisko 1/4 respondentów korzystała z transportu publicznego ze względu na bardzo korzystne połączenia (24,5%), natomiast nieco mniejszy odsetek osób – z powodu braku samochodu (18,6%) lub z innych powodów (19,6%).

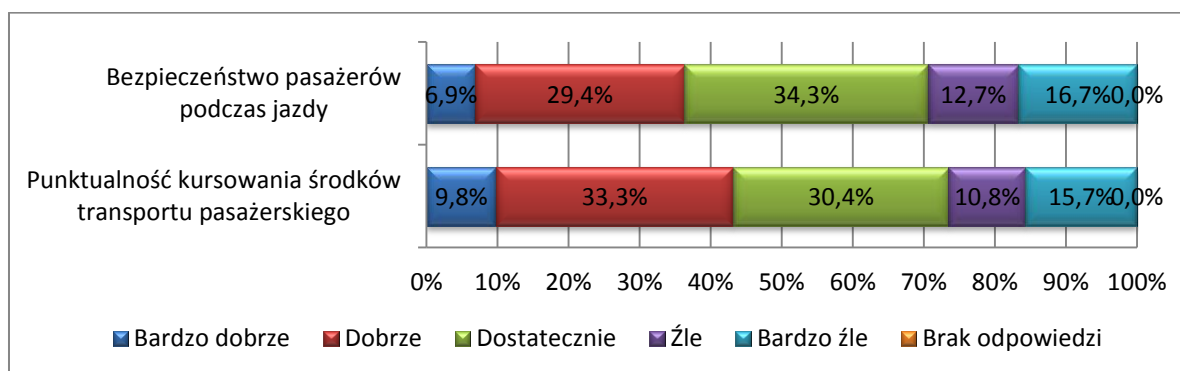
Wykres 88. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie starachowickim zostały ocenione dostatecznie. Zarówno na temat punktualności kursowania, jak i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy wyrażono nieco więcej opinii pozytywnych niż negatywnych. W przypadku punktualności kursowania środków transportu pasażerskiego ocenę pozytywną wydało 43,1% ankietowanych, a negatywną – 26,5% ankietowanych, natomiast w przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy ocenę pozytywną wydało 36,3% respondentów, a negatywną – 29,4% respondentów.

Wykres 89. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

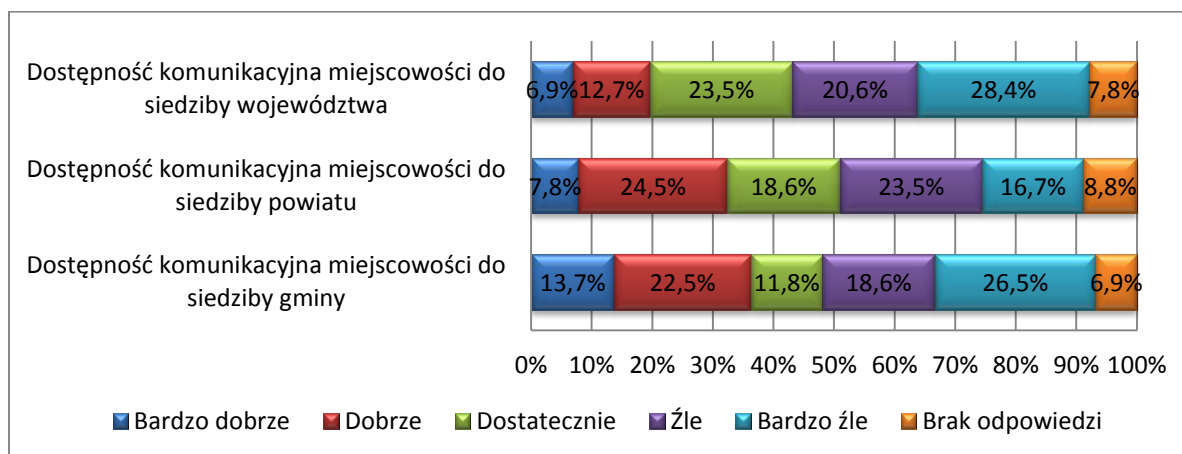


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu starachowickiego została oceniona źle. Ankietowani wyrazili więcej opinii negatywnych niż pozytywnych, przy czym w przypadku dostępności

komunikacyjnej do siedziby województwa zdania negatywnego była blisko połowa respondentów.

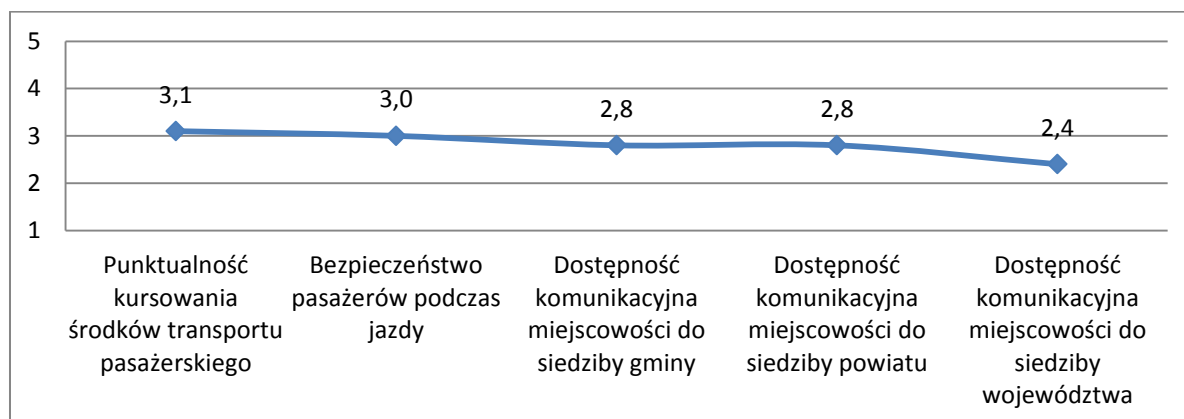
Wykres 90. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

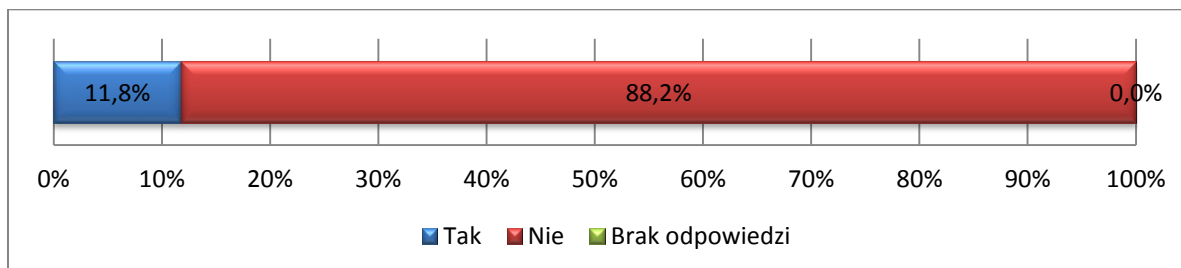
Wykres 91. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 92. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

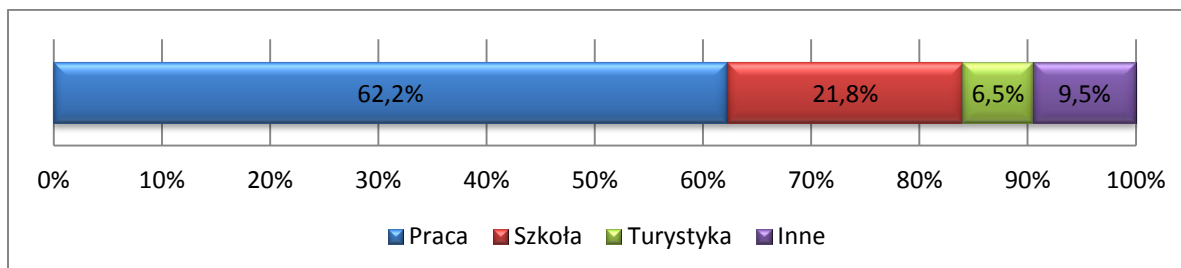


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.12. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU STASZOWSKIEGO

Większość osób mieszkających na terenie powiatu staszowskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (62,2%), natomiast blisko trzy razy mniej ankietowanych odbyło podróże do szkoły (21,8%). W najmniejszym stopniu respondenci podróżowali w celach turystycznych (6,5%) lub innych (9,5%).

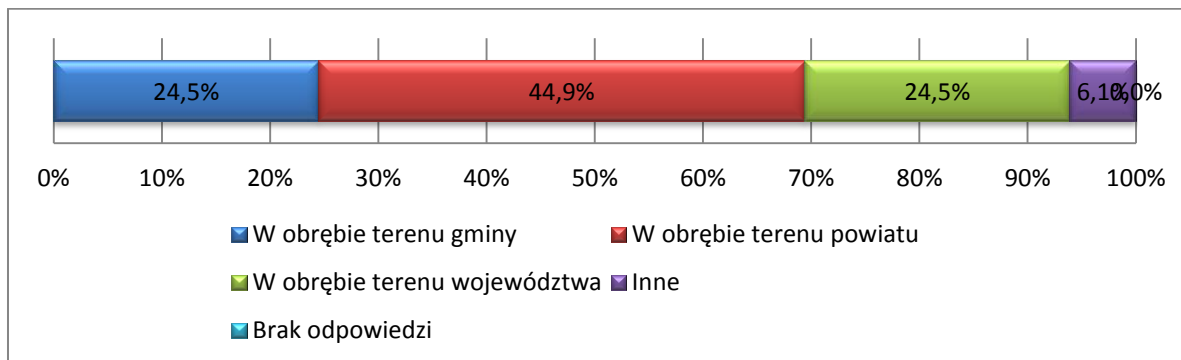
Wykres 93. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych najczęściej podróżowała w obrębie terenu powiatu (44,9%). Blisko dwukrotnie mniej osób, niż w obrębie terenu powiatu, odbyło podróże w obrębie terenu gminy oraz w obrębie terenu województwa (po 24,5%).

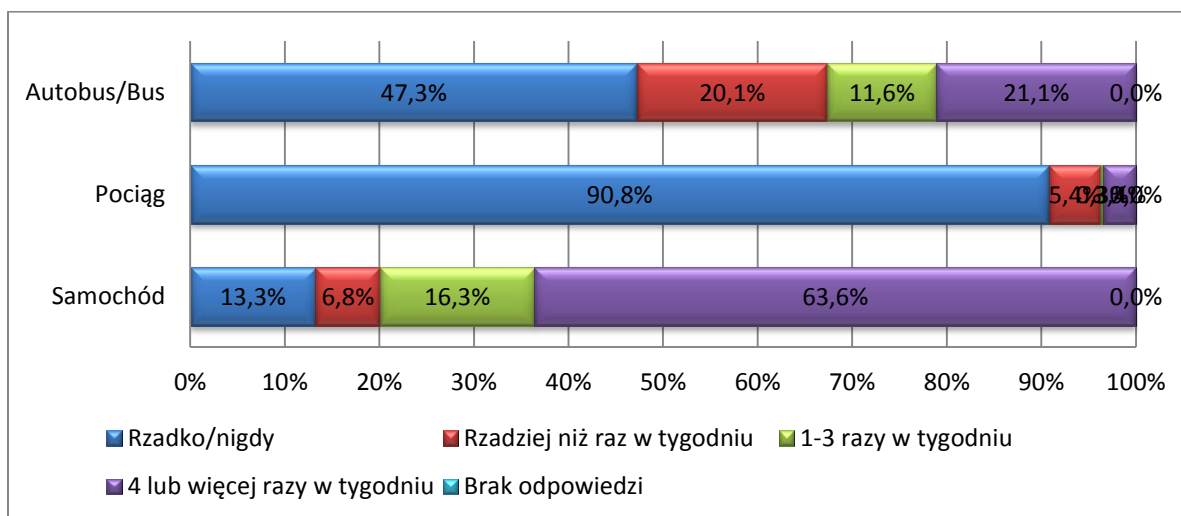
Wykres 94. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu staszowskiego najczęściej korzystały z samochodu. Ponad połowa ankieterowanych korzystała z samochodu 4 lub więcej razy w tygodniu (63,6%) oraz blisko 16,3% ankieterowanych 1-3 razy w tygodniu. Natomiast z pociągu i autobusu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale, przy czym z autobusu częściej niż z pociągu – 96,2% badanych w przypadku pociągu oraz 67,4% badanych w przypadku autobusu.

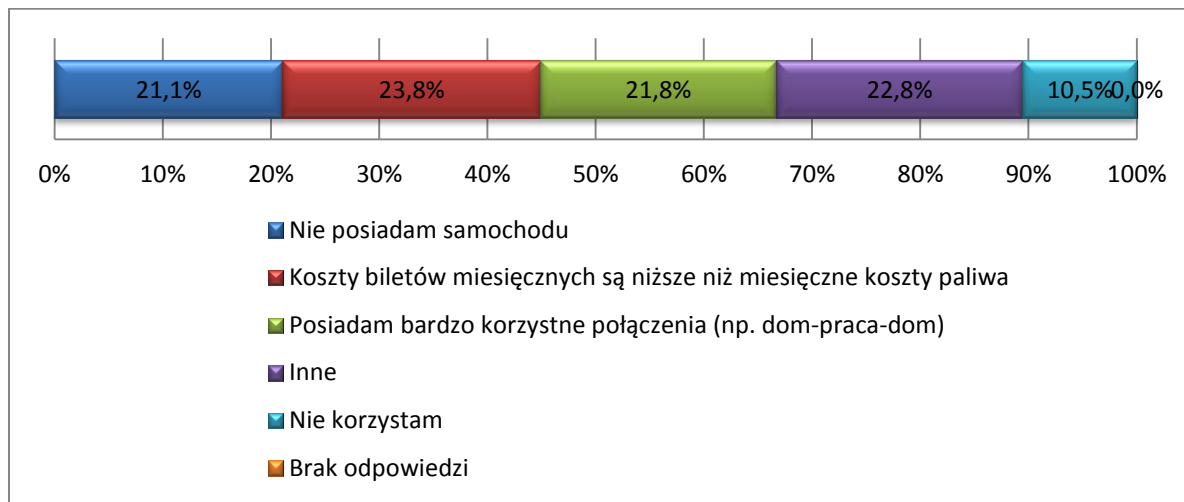
Wykres 95. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Ankieterowani w porównywalnym stopniu korzystali ze środków transportu pasażerskiego ze względu na poszczególne powody, tj. ze względu na koszty biletów miesięcznych, które są niższe niż miesięczne koszty paliwa (23,8%), ze względu na posiadanie bardzo korzystnych połączeń (21,8%), z powodu braku samochodu (21,1%) lub z innych powodów (22,8%).

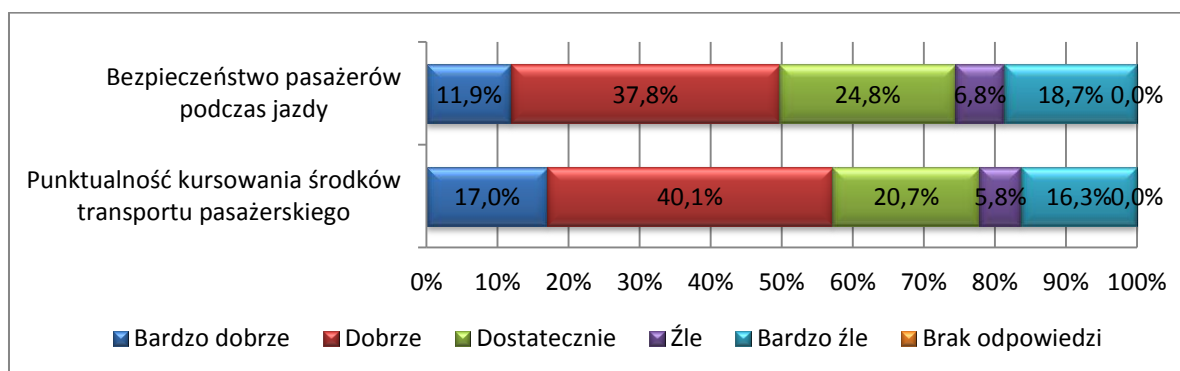
Wykres 96. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie staszowskim zostały ocenione dobrze. Na temat punktualności kursowania wyrażono ponad dwa razy więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, przy czym ocenę pozytywną wydała ponad połowa ankietowanych (57,1%), a negatywną – 22,1% ankietowanych. Podobnie kształtuje się ocena bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy, z tym że opinii pozytywnych wyrażono dwa razy więcej niż negatywnych, przy czym ocenę pozytywną wyraziła blisko połowa respondentów (49,7%), a negatywną – 25,5% respondentów.

Wykres 97. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

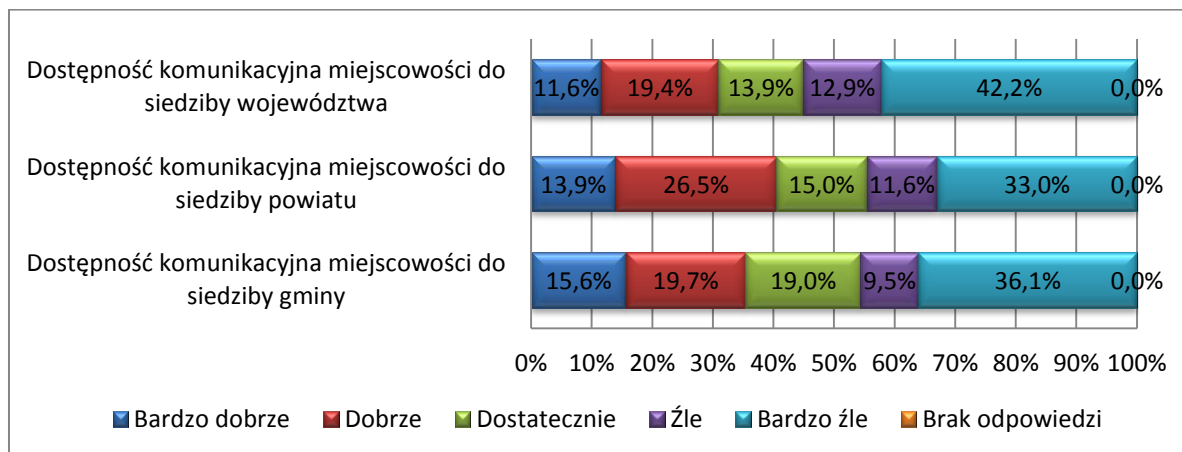


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu staszowskiego została oceniona źle. Ankietowani wyrazili więcej opinii negatywnych niż pozytywnych, przy czym w przypadku dostępności

komunikacyjnej do siedziby województwa zdania negatywnego była ponad połowa respondentów.

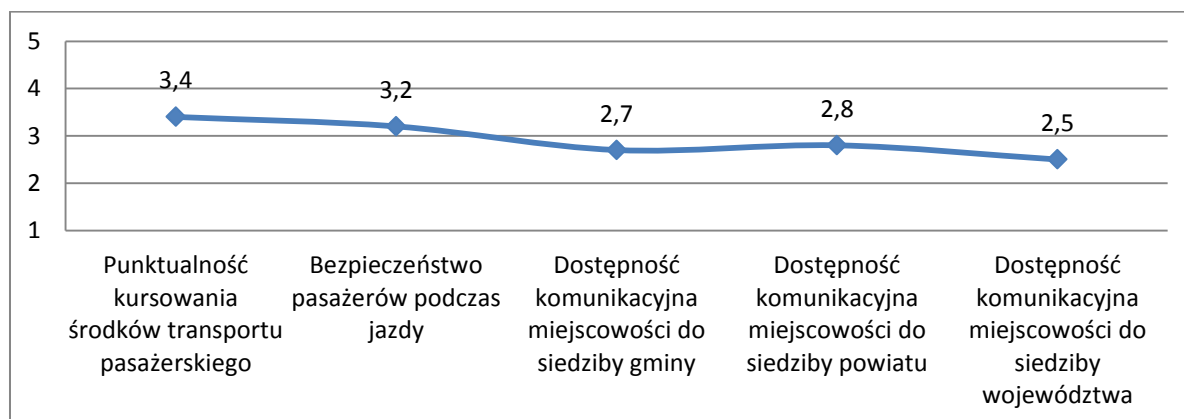
Wykres 98. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

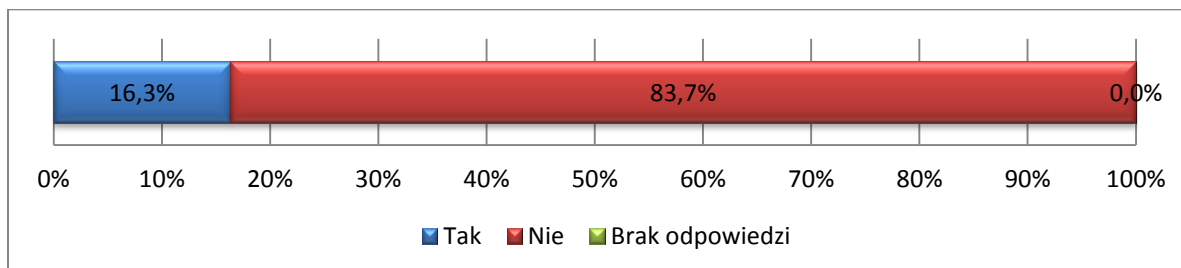
Wykres 99. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 100. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych

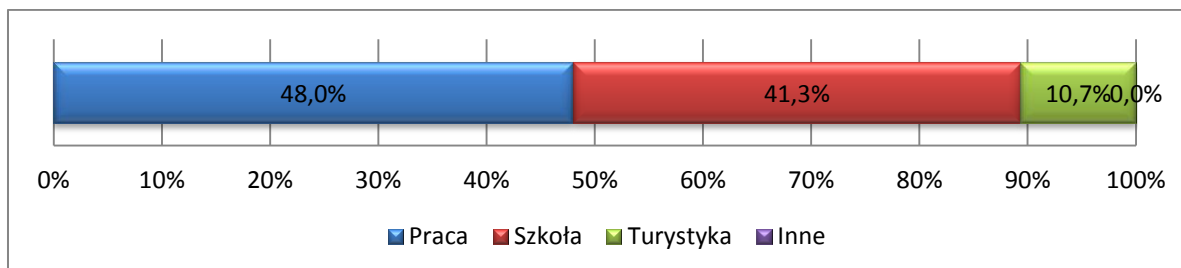


Źródło: Opracowanie własne.

3.5.13. ANALIZA PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU WŁOSZCZOWSKIEGO

Blisko połowa osób mieszkających na terenie powiatu włoszczowskiego w 2013 roku najczęściej podróżowała do pracy (48%), natomiast nieco mniejszy odsetek ankietowanych podróżował do szkoły (41,3%). Pozostali respondenci podróżowali sporadycznie w celach turystycznych (10,7%).

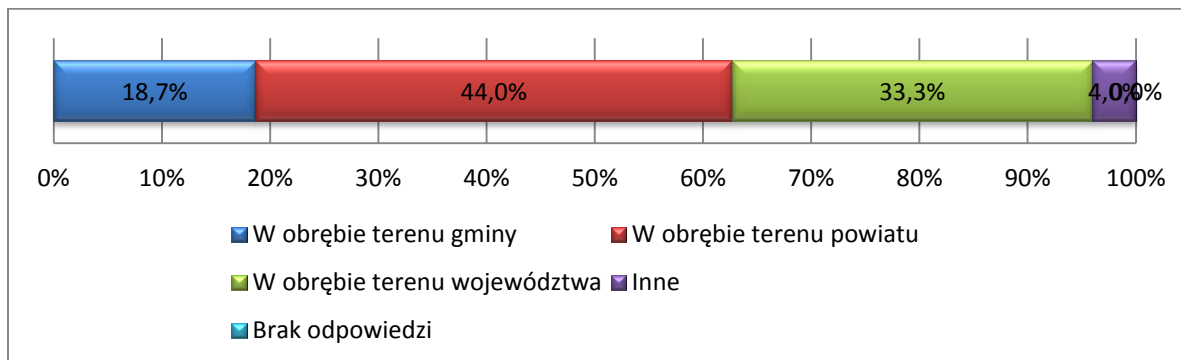
Wykres 101. Cel najczęściej odbywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych najczęściej podróżowała w obrębie terenu powiatu (44%). W mniejszym stopniu badani odbyli podróże w obrębie terenu województwa (33,3%), natomiast dwukrotnie mniej osób, niż w obrębie terenu województwa, podróżowało w obrębie terenu gminy (18,7%).

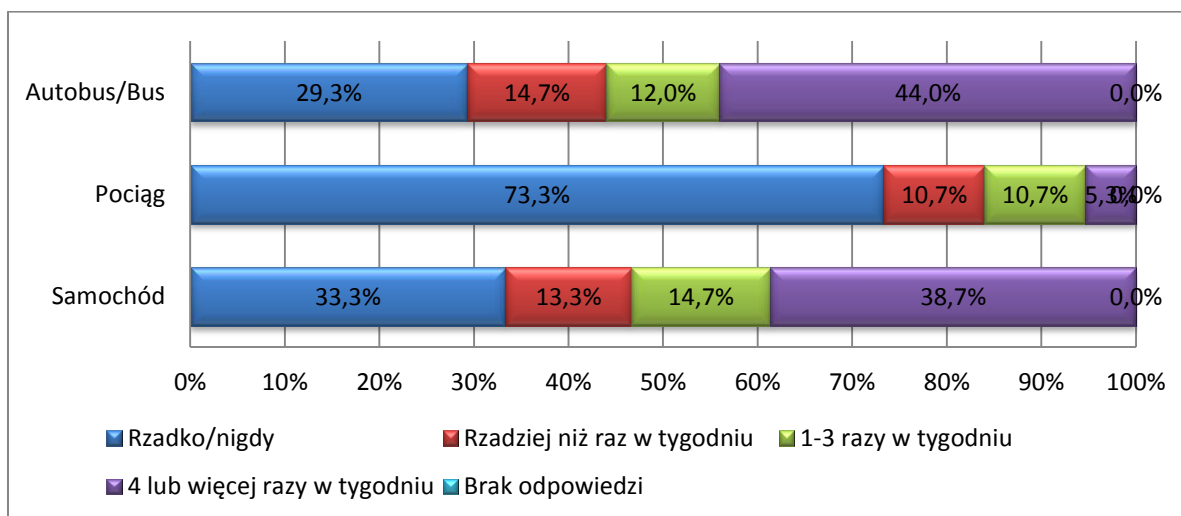
Wykres 102. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży



Źródło: Opracowanie własne.

Osoby mieszkające na terenie powiatu włoszczowskiego najczęściej korzystały z autobusu i samochodu. Ponad połowa ankietowanych korzystała z danego środka transportu 1-3 razy w tygodniu lub częściej, tj. 56% badanych w przypadku autobusu oraz 53,4% badanych w przypadku samochodu. Natomiast z pociągu osoby te korzystały sporadycznie lub wcale (84%).

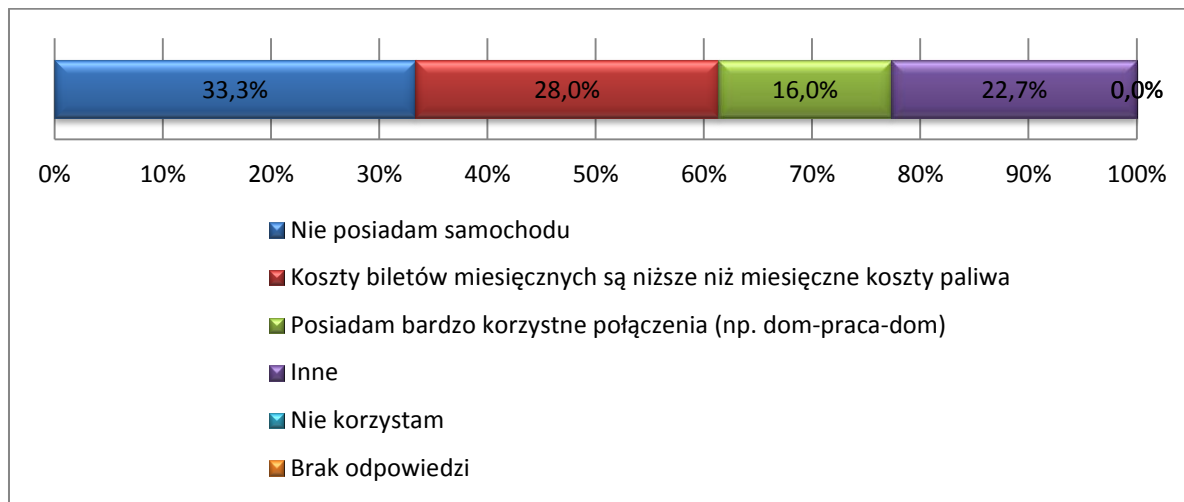
Wykres 103. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu



Źródło: Opracowanie własne.

Większość ankietowanych korzystała ze środków transportu pasażerskiego z powodu braku samochodu (33,3%). Nieco mniejszy odsetek osób korzystał z transportu publicznego ze względu na koszty biletów miesięcznych, które były niższe niż miesięczne koszty paliwa (28%), natomiast najmniejszy odsetek osób – ze względu na bardzo korzystne połączenia (16%). Blisko 1/4 respondentów podała inny powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego (22,7%).

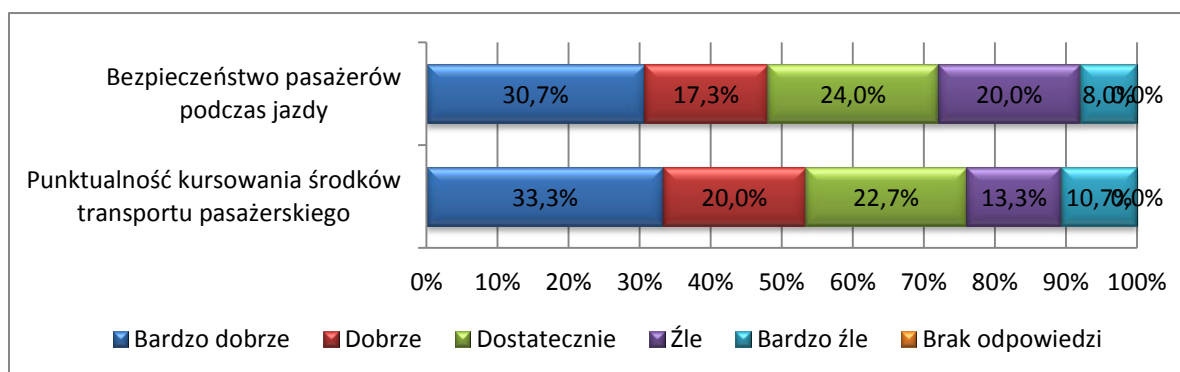
Wykres 104. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego



Źródło: Opracowanie własne.

Środki pasażerskie w powiecie włoszczowskim zostały ocenione dobrze. Na temat punktualności kursowania ponad połowa ankietowanych wyraziła opinię pozytywną (53,3%), natomiast opinii negatywnych odnotowano ponad dwa razy mniej (24%). Również w przypadku bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy respondenci wyrazili więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, z tym że ocenę pozytywną wydała blisko połowa respondentów (48%), negatywną – 28% respondentów.

Wykres 105. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy

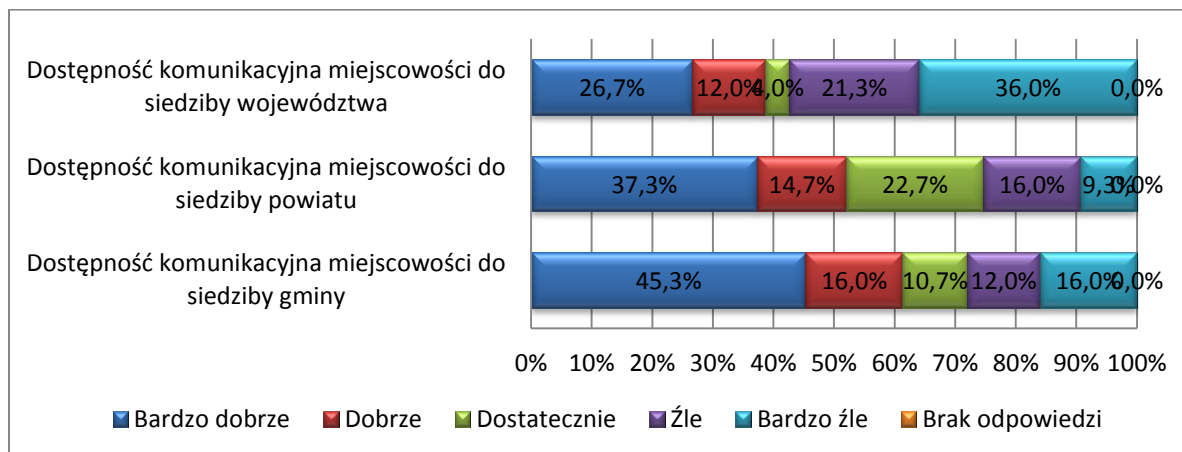


Źródło: Opracowanie własne.

Dostępność komunikacyjna powiatu włoszczowskiego została oceniona dość dobrze. W przypadku dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy i powiatu ankietowani wyrazili ponad dwa razy więcej opinii pozytywnych niż negatywnych, przy czym zdania pozytywnego była ponad połowa respondentów. Natomiast w przypadku dostępności komunikacyjnej

do siedziby województwa respondenci wyrazili więcej opinii negatywnych niż pozytywnych, przy czym zdania negatywnego była ponad połowa ankietowanych.

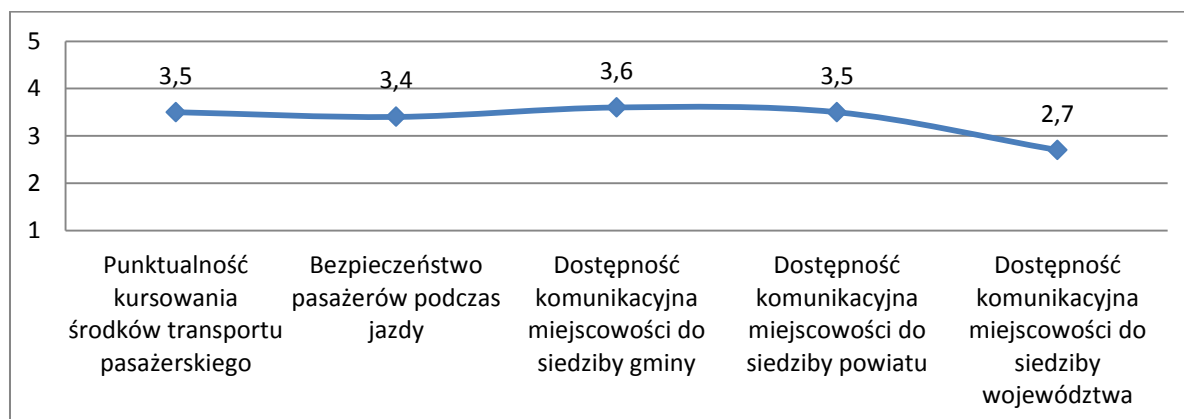
Wykres 106. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa



Źródło: Opracowanie własne.

Na poniższym wykresie zestawiono średnie ważone ocen środków transportu pasażerskiego oraz dostępności komunikacyjnej powiatu.

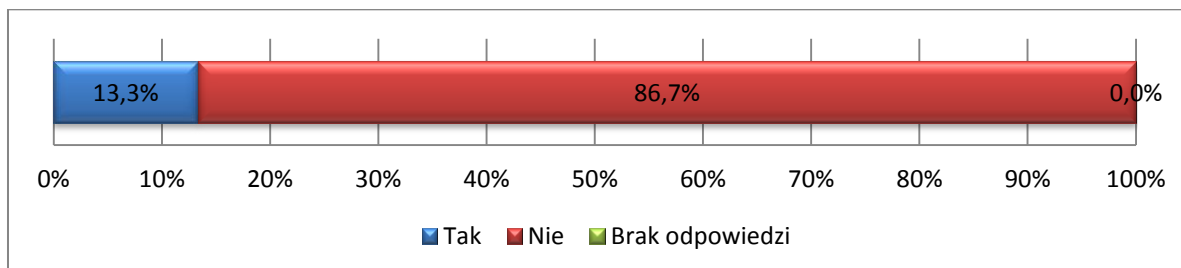
Wykres 107. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona



Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego powiatu do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych wygląda źle. Zdecydowana większość ankietowanych stwierdziła, że pojazdy nie spełniają tego zakresu.

Wykres 108. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych



Źródło: Opracowanie własne.

4. ANALIZA AKTUALNEGO STANU POKRYCIA ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY DLA POSZCZEGÓLNYCH LINII KOMUNIKACYJNYCH I DOSTOSOWANIE ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ DLA POTRZEB SPOŁECZNYCH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

4.1. ILOŚĆ DOSTĘPNYCH MIEJSC W POJAZDACH KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH W OKRESACH MAKSYMALNEGO ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY

Transport drogowy

Jednym z głównych czynników pozwalających ocenić wykorzystanie poszczególnych linii komunikacyjnych jest liczba dostępnych miejsc w pojazdach. Współczynnik ten został określony za pomocą średniego zapełnienia wykorzystywanych pojazdów w najważniejszych relacjach wojewódzkich. Skupiono się tutaj na analizie średniego zapełnienia pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami miast powiatów w okresie największego zapotrzebowania, a więc w godzinach szczytu.

Największe średnie zapełnienie odnotowano w pojazdach wykonujących połączenia między Kielcami a Buskiem-Zdrój oraz pomiędzy Sandomierzem a Staszowem (po 80%), natomiast najmniejsze w pojazdach wykonujących połączenia między Opatowem a Staszowem (35%). Średnie zapełnienie pojazdów nie przekraczające 50% (ale wynoszące co najmniej 40%) odnotowano w pojazdach obsługujących połączenia między Buskiem-Zdrój a Staszowem, między Kazimierzą Wielką a Pińczowem oraz między Kielcami a Starachowicami.

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

W pojazdach obsługujących połączenia między pozostałymi siedzibami powiatów średnie zapełnienie wynosi od 55% do 77%. Średnie zapełnienie na trasach pomiędzy wszystkimi stolicami powiatów zostały zestawione w poniższej tabeli.

Tabela 11. Średnie zapełnienie pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami powiatów w godzinach szczytu

Trasa	Średnie zapełnienie pojazdów
KIELCE - BUSKO-ZDRÓJ	80%
SANDOMIERZ - STASZÓW	80%
KIELCE - KOŃSKIE	77%
JĘDRZEJÓW - PIŃCZÓW	75%
BUSKO-ZDRÓJ - PIŃCZÓW	74%
KIELCE - WŁOSZCZOWA	72%
KIELCE - PIŃCZÓW	70%
KOŃSKIE - WŁOSZCZOWA	70%
BUSKO-ZDRÓJ - KAZIMIERZA WIELKA	69%
KIELCE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	68%
KIELCE - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	66%
KOŃSKIE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	65%
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - STARACHOWICE	63%
JĘDRZEJÓW - WŁOSZCZOWA	62%
KIELCE - OPATÓW	62%
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SANDOMIERZ	60%
OPATÓW - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	59%
SKARŻYSKO-KAMIENNA - STARACHOWICE	59%
KIELCE - JĘDRZEJÓW	57%
KIELCE - STASZÓW	56%
OPATÓW - SANDOMIERZ	55%
KIELCE - STARACHOWICE	48%
KAZIMIERZA WIELKA - PIŃCZÓW	42%
BUSKO-ZDRÓJ - STASZÓW	40%
OPATÓW - STASZÓW	35%

Źródło: Opracowanie własne.

Transport kolejowy

W przypadku przewozów kolejowych nie dysponujemy danymi dotyczącymi liczby pasażerów przewiezionych w 2013 roku. Dane te nie zostały udostępnione, jako że stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. W związku z tym nie można określić średniego zapętnienia pojazdów.

4.2. WIELKOŚĆ POTOKÓW PODRÓŻNYCH NA POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKACH KOMUNIKACYJNYCH

W 2013 roku w połączeniach między siedzibami powiatów województwa świętokrzyskiego przewieziono łącznie 5.114.823 osób. Największe potoki podróży odnotowano na trasie Kielce – Skarżysko-Kamienna (blisko 600 tys. osób). Nieco mniejsze potoki (wynoszące ponad 500 tys. osób, ale nie przekraczające 580 tys. osób) odnotowano w połączeniach między Kielcami a Buskiem-Zdrój oraz między Kielcami a Staszowem. Z kolei najmniejsze potoki podróży (nie przekraczające 5.000 osób) odnotowano na trasie Busko-Zdrój – Staszów. Wielkości potoków podróży na trasach pomiędzy wszystkimi stolicami powiatów zostały zestawione w poniższej tabeli.

Tabela 12. Łączna liczba osób przewiezionych w ciągu roku w połączeniach między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba osób
KIELCE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	596801
KIELCE - BUSKO-ZDRÓJ	577177
KIELCE – STASZÓW	576464
KIELCE – PIŃCZÓW	477478
BUSKO-ZDRÓJ – KAZIMIERZA WIELKA	385220
KIELCE – KOŃSKIE	376472
BUSKO-ZDRÓJ – PIŃCZÓW	359058
KIELCE - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	353593
OPATÓW - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	189413
SKARŻYSKO-KAMIENNA - STARACHOWICE	144642
OPATÓW – SANDOMIERZ	133239
KIELCE – JĘDRZEJÓW	133011
KIELCE – OPATÓW	119074
KAZIMIERZA WIELKA - PIŃCZÓW	115085
KIELCE – WŁOSZCZOWA	108990
OPATÓW – STASZÓW	95956

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Liczba osób
SANDOMIERZ – STASZÓW	92672
JĘDRZEJÓW – WŁOSZCZOWA	89297
KOŃSKIE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	68012
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - STARACHOWICE	39033
KIELCE – STARACHOWICE	26820
JĘDRZEJÓW – PIŃCZÓW	20552
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SANDOMIERZ	20517
KOŃSKIE – WŁOSZCZOWA	11288
BUSKO-ZDRÓJ – STASZÓW	4959

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli zestawiono średnią liczbę osób przewiezionych na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów. Warto tutaj zauważyć, że średnia liczba osób przewiezionych w ciągu doby na niektórych trasach przekracza 2 tys. (połączenia Kielce – Skarżysko-Kamienna, Kielce – Busko-Zdrój oraz Kielce – Staszów) oraz na niektórych trasach przekracza 1 tys. (połączenia Kielce – Pińczów, Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka, Kielce – Końskie, Busko-Zdrój – Pińczów oraz Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski). Na czterech trasach średnia liczba osób przewiezionych w ciągu doby nie przekracza 100 (połączenia Busko-Zdrój – Staszów, Końskie – Włoszczowa, Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz oraz Jędrzejów – Pińczów). Na trasach między pozostałymi siedzibami powiatów średnia liczba osób przewiezionych w ciągu doby wynosi od 107 do 755 osób.

Tabela 13. Średnia liczba osób przewiezionych na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów

Trasa	Średnia liczba osób
KIELCE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	2378
KIELCE - BUSKO-ZDRÓJ	2300
KIELCE - STASZÓW	2297
KIELCE - PIŃCZÓW	1902
BUSKO-ZDRÓJ – KAZIMIERZA WIELKA	1535
KIELCE - KOŃSKIE	1500
BUSKO-ZDRÓJ - PIŃCZÓW	1431
KIELCE - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	1409
OPATÓW - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	755
SKARŻYSKO-KAMIENNA - STARACHOWICE	576

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Średnia liczba osób
OPATÓW - SANDOMIERZ	531
KIELCE - JĘDRZEJÓW	530
KIELCE - OPATÓW	474
KAZIMIERZA WIELKA - PIŃCZÓW	459
KIELCE - WŁOSZCZOWA	434
OPATÓW - STASZÓW	382
SANDOMIERZ - STASZÓW	369
JĘDRZEJÓW - WŁOSZCZOWA	356
KOŃSKIE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	271
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - STARACHOWICE	156
KIELCE - STARACHOWICE	107
JĘDRZEJÓW - PIŃCZÓW	82
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SANDOMIERZ	82
KOŃSKIE - WŁOSZCZOWA	45
BUSKO-ZDRÓJ - STASZÓW	20

Źródło: Opracowanie własne.

W kolejnej tabeli zestawiono średnią liczbę osób przewiezionych w półkursie na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów. Wielkość ta zależy zarówno od liczby przewiezionych osób, jak i od taktu, tj. częstotliwości kursowania pojazdów w ciągu doby na danej trasie. Dane dotyczące liczby wszystkich połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów zostały zestawione w tabeli 4 w rozdziale 3.1.2.

Tabela 14. Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów

Trasa	Średnia liczba osób
KIELCE - STASZÓW	31
BUSKO-ZDRÓJ – KAZIMIERZA WIELKA	29
SANDOMIERZ - STASZÓW	28
KIELCE - OPATÓW	23
KOŃSKIE - WŁOSZCZOWA	23
JĘDRZEJÓW - WŁOSZCZOWA	22
KIELCE - BUSKO-ZDRÓJ	21
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SANDOMIERZ	21
KIELCE - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	20
KAZIMIERZA WIELKA - PIŃCZÓW	16
KIELCE - PIŃCZÓW	16

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Średnia liczba osób
OPATÓW - STASZÓW	15
BUSKO-ZDRÓJ - PIŃCZÓW	14
KIELCE - KOŃSKIE	14
OPATÓW - SANDOMIERZ	13
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - STARACHOWICE	11
BUSKO-ZDRÓJ - STASZÓW	10
KIELCE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	10
OPATÓW - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	10
KIELCE - WŁOSZCZOWA	9
KOŃSKIE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	9
JĘDRZEJÓW - PIŃCZÓW	6
SKARŻYSKO-KAMIENNA - STARACHOWICE	6
KIELCE - JĘDRZEJÓW	3
KIELCE - STARACHOWICE	1

Źródło: Opracowanie własne.

Na trasach Kielce – Skarżysko-Kamienna oraz Kielce – Busko-Zdrój liczba osób przewiezionych w półkursie w ciągu doby nie wyróżnia się od pozostałych połączeń. Wynika to z większej częstotliwości kursowania pojazdów na danych trasach – odpowiednio 235 oraz 108 połączeń. Z kolei na trasie Kielce – Staszów odnotowano największą liczbę osób przewiezionych

w półkursie w ciągu doby, jednak wartość ta jest tylko niewiele większa od średniej liczby osób przewiezionych na trasach Kielce – Skarżysko-Kamienna oraz Kielce – Busko-Zdrój. Wynika to z mniejszej częstotliwości kursowania pojazdów, niż na wspomnianych trasach (74 połączenia). Ponadto dla niektórych połączeń średnia liczba osób przewiezionych w półkursie w ciągu doby nie przekracza 10. Jest to spowodowane tym, że na danych trasach przewieziono stosunkowo mało ludzi w porównaniu do częstotliwości kursowania pojazdów. Dla przykładu, na trasie Kielce – Starachowice liczba osób przewiezionych w półkursie wynosi 1 z powodu taktu na dobę równego 105, na trasie Kielce – Jędrzejów liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę wynosi 3 z powodu taktu na dobę równego 173, na trasie Skarżysko-Kamienna – Starachowice liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę wynosi 6 z powodu taktu na dobę równego 91.

Transport kolejowy

W przypadku przewozów kolejowych nie dysponujemy danymi dotyczącymi liczby pasażerów przewiezionych w 2013 roku. Dane te nie zostały udostępnione, jako że stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. W związku z tym nie można określić wielkości potoku podróżnych.

4.3. ROZMIAR PRZEWDYWANYCH ZMIAN W NATĘŻENIU PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

Transport drogowy

W badaniu ankietowym przeprowadzonym wśród przewoźników, zwrócono się o określenie popytu na przewóz osób w transporcie publicznym. Spośród wszystkich ankiet uzyskanych od przewoźników, dla 27,5% wskazano, że w najbliższych latach nastąpią zmiany w natężeniu przewozu osób, dla 33,8% wskazano, że w najbliższych latach nie będzie zmian w natężeniu przewozu osób, natomiast w pozostałym odsetku respondenci nie wyrazili zdania na ten temat. Wśród respondentów, którzy są zdania, że poziom natężenia przewozu osób w transporcie publicznym ulegnie zmianie, 14,9% przewiduje wzrost, 82,3% przewiduje spadek, natomiast pozostały odsetek nie określił kierunku zmian, przy czym jest zdania, że poziom natężenia będzie inny niż obecnie.

Wśród połączeń między siedzibami powiatów, najlepsze prognozy wskazano dla połączeń między Buskiem-Zdrój a Pińczowem oraz między Kielcami a Pińczowem. Średni szacowany wzrost na obu trasach wynosi 15%. Wzrost natężenia na trasie Busko-Zdrój – Pińczów przewiduje 66,7% przewoźników, natomiast na trasie Kielce – Pińczów wzrost przewiduje 40% przewoźników.

Mniej optymistyczne prognozy wskazano dla połączeń między Jędrzejowem a Włoszczową, Kielcami a Jędrzejowem, Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną oraz Kielcami a Staszowem. Średni szacowany spadek natężenia na trasie Jędrzejów – Włoszczowa wynosi 17,5%, przy czym żaden z przewoźników nie przewiduje wzrostu. Na trasie Kielce – Jędrzejów spadek natężenia przewiduje 37,5% przewoźników i wynosi on średnio 20%. Z kolei na trasie Skarżysko-Kamienna – Kielce średni szacowany spadek natężenia wynosi 26,7% i przewiduje go aż 75% przewoźników. Natomiast na trasie Kielce – Staszów spadek natężenia przewiduje 57,% przewoźników i wynosi on średnio 8,5%.

Według danych z analizy z zeszłego roku przewoźnicy szacowali wzrost natężenia ruchu na trasach w kierunku północno – zachodnim od Kielc, np. w kierunku Końskich. W tym roku przewoźnicy obsługujący połączenia w tym kierunku wskazywali głównie, że poziom natężenia nie ulegnie zmianie. W ubiegłym roku przewoźnicy szacowali spadek natężenia ruchu na trasach w kierunku Łopuszna o 21,7%. W tym roku przewoźnicy również wskazywali na spadek natężenia dla danego kierunku – wynosi on średnio 22,5%, przy czym spadek natężenia wskazywał mniejszy odsetek przewoźników niż w 2012 roku.

Transport kolejowy

Na terenie województwa świętokrzyskiego, według Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015, przewidywane są dwie modernizacje linii kolejowych z terminem zakończenia w 2015 roku, a mianowicie:

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

Zmiany te mogą przyspieszyć prędkość kursowania pociągów na wybranych odcinkach. Może to wpłynąć na wzrost wyboru transportu kolejowego niż transportu drogowego, zwłaszcza że linia nr 8 jest jedną z najważniejszych dla województwa świętokrzyskiego. Umożliwia bowiem połączenie stolicy województwa ze stolicą kraju i północnymi rejonami kraju oraz z południową częścią – województwem małopolskim, śląskim i podkarpackim.

4.4. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Jednym z celów strategicznych określonych w Wojewódzkim Programie Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych i Przeciwdziałania Ich Wykluczeniu Społecznemu na lata 2006 – 2013 jest wspieranie aktywizacji i integracji osób niepełnosprawnych poprzez system pomocy społecznej (cel strategiczny 3).

W zakresie działań mających na celu pomoc osobom niepełnosprawnym znajduje się jedynie refundacja ulg ustawowych w regularnym publicznym transporcie autobusowym osób, o których stanowi ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2002 Nr 175, poz. 1440 z późn. zm.). Ponadto zgodnie z Rozporządzeniem 1370 UE wprowadzono całodobowy

telefoniczny system pomocy osobom niepełnosprawnym, który obowiązuje wszystkich przewoźników.

Na stacjach kolejowych w Kielcach oraz Skarżysku-Kamiennej zainstalowano podnośniki do bezpośredniego wprowadzenia do pociągu wózka osoby niepełnosprawnej, dostosowano do potrzeb osób niepełnosprawnych perony na stacji kolejowej we Włoszczowie Północ. Ponadto w pojazdach kolejowych wyznaczono miejsca dla osób niepełnosprawnych, a obsługę pociągu zobowiązano do pomocy podczas podróży tym osobom.

Aktualnie Samorząd Województwa Świętokrzyskiego jest właścicielem 6 pojazdów szynowych całkowicie dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w latach 2014-2015 planowany jest zakup kolejnych 6 sztuk tego typu pojazdów do połączeń regionalnych i międzywojewódzkich (w tym zakupione w 2011 roku 4 pojazdy szynowe, które są w całości przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych). W następnych latach województwo zamierza zakupić kolejne pojazdy spełniające standardy dotyczące przewozu osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Przewoźnicy w transporcie drogowym w swoim taborze posiadają pojazdy niskopodłogowe w znikomej ilości lub nie posiadają ich w ogóle. Organizator zakłada, że od 2017 roku przy wyborze operatorów w przewozach użyteczności publicznej, preferowane będą pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

4.5. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PRAWODAWSTWA KRAJOWEGO

Kwestię infrastruktury transportowej porusza wiele krajowych dokumentów. Ogólne wytyczne są określone w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹² oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie¹³. Opracowania te podkreślają istotę spójności społecznej, gospodarczej oraz przestrzennej, jak również schemat efektywnego wykorzystania zasobów lokalnych wraz z odpowiednią integracją poszczególnych regionów. Za cele strategiczne przyjęto działania mające wspomagać wzrost konkurencyjności, zwiększanie zatrudnienia oraz partnerską realizację

¹² Dokument przyjęty Uchwałą Nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13.12.2011 roku (M.P. 2012 nr 0, poz. 252)

¹³ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów z dnia 13.07.2010 roku (M.P. 2011 nr 36, poz. 423)

wszelkich działań rozwojowych na szczeblu powiatowym, wojewódzkim oraz krajowym. Wśród wspomnianych działań, oprócz integracji i spójności procesów rozwoju zmniejszających marginalizację obszarów problemowych, wyszczególniono także zwiększanie znaczenia głównych ośrodków miejskich na tle Europy, utrzymanie ładu przestrzennego z uwzględnieniem dbałości o środowisko naturalne oraz poprawę dostępności poprzez rozwój infrastruktury. Dużą wagę przykładana się do poprawy połączeń transportowych oraz komunikacji publicznej między ośrodkami subregionalnymi i wiejskimi (szczególnie tymi o skrajnie niskiej spójności z resztą kraju) a większymi miastami. Zarówno skoordynowane rozkłady, jak również zintegrowany system taryfowy mogą wpłynąć na poprawę mobilności w regionie oraz są w stanie mieszkańcom obszarów peryferyjnych zwiększyć dostęp do ośrodków wzrostu, generujących miejsca pracy. Ulepszenia połączeń dotyczą także obszarów pomiędzy głównymi miastami. Zaznacza się, jak istotna jest intensyfikacja powiązań z miastami ze wschodnią granicą. Nie przypisuje się jednak temu wysokiego priorytetu, ponieważ granica z Białorusią, Ukrainą i Rosją uznawana jest za barierę rozwoju, której potencjał z powodów politycznych i różnic w funkcjonowaniu systemów prawno – administracyjnych nie jest wykorzystywany gospodarczo.

Powyższe dokumenty zwracają uwagę na znaczenie jakości systemu transportowego, która ma istotny wpływ na warunki życia mieszkańców oraz rozwój gospodarczy. Szczegółowe rozwinięcie problemu znajduje się w Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025¹⁴ oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)¹⁵ wraz z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii rozwoju transportu do 2020 roku, który zawiera listę inwestycji priorytetowych wybranych według ustalonych kryteriów wyboru projektów. Projekty te będą realizowane do momentu wyczerpania środków (Funduszu Spójności, CEF, innych środków). Po ustaleniu dokładnej wielkości alokacji ze środków UE na transport w latach 2014-2020 wskazane zostaną priorytety realizacyjne.

Priorytetowe cele to usprawnienie głównych kanałów transportowych poprzez poprawę stanu dróg wszystkich kategorii, unowocześnienie kolei, wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych oraz rozwój systemów intermodalnych. Ponadto zwraca się uwagę na poprawę

¹⁴ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku

¹⁵ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 roku

bezpieczeństwa transportu. Podkreślono również, że uwaga zostanie skoncentrowana na działaniach, których efekt wpłynie na jak największą liczbę użytkowników. W związku z tym największy nacisk został położony na usprawnienie funkcjonowania najważniejszych korytarzy transportowych kraju, wsparcie przewoźników oferujących transeuropejskie przewozy towarowe i pasażerskie oraz zwiększenie konkurencyjności i jakości komunikacji miejskiej obszarów metropolitalnych. Rozpatrując kwestię transportu publicznego, zaznaczono konieczność wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w jego organizacji.

W koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 roku zdefiniowano trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

- 1) Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności (w tym zakresie plan przewiduje wzrost konkurencyjności obszaru województwa z uwzględnieniem poprawy dostępności transportowej i rozwoju funkcji metropolitalnych, jak również integracji obszarowej w transporcie);
- 2) Poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju przez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów (plan nawiązuje do tego celu w koncepcji przez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i uwzględnianie specjalizacji poszczególnych obszarów);
- 3) Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych przez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Najbardziej sprecyzowane działania zostały przedstawione w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020. Poruszana jest w niej kwestia niekorzystnego usytuowania województwa świętokrzyskiego w systemie autostrad oraz Europejskiej Sieci Transportowej TEN-T. W związku z tym bardzo ważne jest sprawne skomunikowanie regionu z międzynarodowymi ośrodkami wzrostu i aglomeracjami: Warszawy, Krakowa, Katowic,

Łodzi oraz sąsiednich miast Polski Wschodniej – Lublina i Rzeszowa. Poprawa jakości wewnątrzregionalnych połączeń drogowych i kolejowych jest szczególnie istotna w kontekście wzrostu dostępności do lokalnych rynków pracy. Ogólnokrajowe trendy wskazują, że w najbliższym czasie możliwość uzyskania stabilnej pozycji na rynku usług przewozowych może mieć transport aglomeracyjny. Uwzględniając te tendencje rozważa się koncepcję powstania Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej, która miałaby przebiegać m.in. przez Busko – Zdrój, Kielce, Suchedniów, Skarżysko-Kamienną, Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski. Pozwoli to na bezpośrednie połączenie w kierunku północnym z Centralną Magistralą Kolejową (CMK), co zdecydowanie poprawiłoby warunki podróżowania do Warszawy i Aglomeracji Śląskiej. Przedmiotowa koncepcja składałaby się z szeregu poddziałań, dotyczących m.in. modernizacji i rozbudowy świętokrzyskiej infrastruktury kolejowej i okołokolejowej, zakupu nowoczesnego taboru, optymalizacji siatki połączeń oraz promocji transportu kolejowego.

Jednym z zaleceń określonych we wspomnianej strategii jest osiągnięcie standardów dróg ekspresowych S7 i S74, umożliwiające włączenie Regionu w system autostrad oraz dalsza rozbudowa dróg krajowych usprawniająca zewnętrzne powiązania gospodarcze regionu (drogi nr 9, 42, 73, 74, 78, 79). Wskazano również na potrzebę podnoszenia standardów dróg wojewódzkich (m.in. poprzez budowę obwodnic miejscowości, realizację nowych przepraw mostowych, poprawę bezpieczeństwa poprzez przebudowę dróg przy przejściach przez tereny zabudowane) oraz stworzenie spójnej sieci dróg wojewódzkich stymulującej rozwój regionu. Zwrócono także uwagę na poprawę komunikacji kolejowej z otoczeniem regionu, szczególnie poprzez modernizację linii kolejowej nr 8 (na odcinku Radom – Kraków / Sędziszów / południowa granica Województwa, obejmującą zarówno rozbudowę układów torowych, jak i budowę nowych systemów sterowania i zarządzania ruchem) oraz modernizację linii nr 25 (m. in. elektryfikacja na odcinku Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki z dostępem do budowanej stacji Opczno Południe). Ponadto postuluje się połączenie linii kolejowej nr 61 z linią kolejową nr 4 (CMK) poprzez budowę odcinka łączącego posterunek odgałęźny Czarnca ze stacją Włoszczowa Północ. W niniejszej strategii zwrócono również uwagę na rozwój infrastruktury technicznej systemu utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego, wskazano modernizację i dalszą dynamiczną aktywizację linii kolejowej „Linia Hutnicza Szerokotorowa” (LHS)

z uwzględnieniem skutecznej kooperacji międzywojewódzkiej oraz międzynarodowej (w szczególności między Polską, Ukrainą i Rosją). Rozważone zostało również powstanie Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej – spójnego połączenia kolejowego, umożliwiającego wyraźny wzrost wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu.

4.6. OKREŚLENIE STANU POKRYCIA ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY ISTNIEJĄCYM POTENCJAŁEM PRZEWOZOWYM

W celu określenia stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy istniejącym potencjałem przewozowym przeanalizowano połączenia między miastami powiatowymi za pomocą następujących zmiennych:

- Średniego zapełnienia pojazdów na dobę,
- Liczby pojazdów obsługujących dane połączenie,
- Diennej liczby połączeń
- Średniej liczby osób przewiezionych w półkursie na dobę.

Dane dotyczące liczby pojazdów, częstotliwości połączeń oraz średniej liczby przewiezionych osób zostały przedstawione we wcześniejszych częściach opracowania. W tabeli poniżej zestawiono średnie zapełnienie pojazdów wykonujących połączenia między siedzibami powiatów w ciągu doby.

Tabela 15. Średnie zapełnienie pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami powiatów w ciągu doby

Trasa	Średnie zapełnienie pojazdów
BUSKO-ZDRÓJ - KAZIMIERZA WIELKA	94%
SANDOMIERZ - STASZÓW	88%
KOŃSKIE - WŁOSZCZOWA	85%
KIELCE - STASZÓW	79%
KIELCE - BUSKO-ZDRÓJ	60%
KIELCE - OPATÓW	58%
JĘDRZEJÓW - WŁOSZCZOWA	49%
KIELCE - PIŃCZÓW	48%
KAZIMIERZA WIELKA - PIŃCZÓW	47%
BUSKO-ZDRÓJ - PIŃCZÓW	40%
KIELCE - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	39%

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

KIELCE - KOŃSKIE	36%
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - SANDOMIERZ	36%
OPATÓW - SANDOMIERZ	35%
KIELCE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	32%
OPATÓW - STASZÓW	31%
KOŃSKIE - SKARŻYSKO-KAMIENNA	23%
KIELCE - WŁOSZCZOWA	21%
OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI - STARACHOWICE	21%
BUSKO-ZDRÓJ - STASZÓW	19%
OPATÓW - OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI	18%
JĘDRZEJÓW - PIŃCZÓW	15%
SKARŻYSKO-KAMIENNA - STARACHOWICE	13%
KIELCE - JĘDRZEJÓW	10%
KIELCE - STARACHOWICE	2%

Źródło: Opracowanie własne.

Na potrzeby określenia stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy istniejącym potencjałem przewozowym wszystkie niezbędne dane zostały zestawione w tabeli poniżej.

Tabela 16. Zestawienie danych do analizy potencjału przewozowego dla połączeń między miastami powiatowymi

Trasa	Liczba połączeń na dobę	Liczba pojazdów	Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę	Średnie zapętnienie pojazdów na dobę
Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka	53	17	29	94%
Busko-Zdrój – Pińczów	102	22	14	40%
Busko-Zdrój – Staszów	2	2	10	19%
Jędrzejów – Pińczów	14	5	6	15%
Jędrzejów – Włoszczowa	16	9	22	49%
Kazimierza Wielka – Pińczów	29	8	16	47%
Kielce – Busko-Zdrój	108	39	21	60%
Kielce – Jędrzejów	173	30	3	10%
Kielce – Końskie	109	26	14	36%
Kielce – Opatów	21	9	23	58%
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	70	27	20	39%
Kielce – Pińczów	116	20	16	48%
Kielce – Skarżysko-Kamienna	235	46	10	32%

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Trasa	Liczba połączeń na dobę	Liczba pojazdów	Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę	Średnie zapełnienie pojazdów na dobę
Kielce – Starachowice	105	45	1	2%
Kielce – Staszów	74	20	31	79%
Kielce – Włoszczowa	50	12	9	21%
Końskie – Skarżysko-Kamienna	30	12	9	23%
Końskie – Włoszczowa	2	1	23	85%
Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski	79	38	10	18%
Opatów – Sandomierz	41	14	13	35%
Opatów – Staszów	25	12	15	31%
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	4	3	21	36%
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	14	8	11	21%
Sandomierz – Staszów	13	4	28	88%
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	91	18	6	13%

Źródło: Opracowanie własne.

W celu określenia, czy dane linie są liniami komunikacyjnymi o nadmiarze potencjału przewozowego lub liniami komunikacyjnymi o zachowanej równowadze między potrzebami, a istniejącym potencjałem lub też liniami komunikacyjnymi o niedoborze potencjału przewozowego, przyjęto następujące założenia:

1. Linie o nadmiarze potencjału przewozowego – trasy, na których średnie zapełnienie pojazdów na dobę jest mniejsze niż 35%, średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę jest mniejsza lub równa 15, liczba pojazdów wykonujących połączenia jest większa lub równa 30 oraz liczba połączeń na dobę jest większa lub równa 100.
2. Linie o równowadze między potrzebami, a istniejącym potencjałem – trasy, na których średnie zapełnienie pojazdów na dobę wynosi od 35% do 75%, średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę wynosi od 16 do 24, liczba pojazdów wykonujących połączenia wynosi od 6 do 29 oraz liczba połączeń na dobę wynosi od 11 do 99.
3. Linie o niedoborze potencjału przewozowego – trasy, na których średnie zapełnienie pojazdów na dobę jest większe niż 75%, średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę jest większa lub równa 25, liczba pojazdów wykonujących

połączenia jest mniejsza lub równa 5 oraz liczba połączeń na dobę jest mniejsza lub równa 10.

Przy określaniu stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy istniejącym potencjałem przewozowym przyjęto, że przynajmniej dwa spośród wskazanych założeń muszą być spełnione oraz że średnie zapełnienie pojazdów na dobę jest najistotniejszym kryterium przy klasyfikacji.

4.6.1. NADMIAR MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

W poniższej tabeli zestawiono połączenia między siedzibami powiatów, które zaklasyfikowano jako linie komunikacyjne o nadmiarze potencjału przewozowego. Rekomenduje się zmniejszenie tego potencjału poprzez zmniejszenie łącznej liczby połączeń w ciągu doby, zmniejszenie łącznej liczby pojazdów lub zmianę taboru na pojazdy o mniejszej pojemności, aby zwiększyć średnie zapełnienie.

Tabela 17. Linie komunikacyjne o nadmiarze potencjału przewozowego

Trasa	Liczba połączeń na dobę	Liczba pojazdów	Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę	Średnie zapełnienie pojazdów na dobę
Busko-Zdrój – Staszów	2	2	10	19%
Jędrzejów – Pińczów	14	5	6	15%
Kielce – Jędrzejów	173	30	3	10%
Kielce – Skarżysko-Kamienna	235	46	10	32%
Kielce – Starachowice	105	45	1	2%
Kielce – Włoszczowa	50	12	9	21%
Końskie – Skarżysko-Kamienna	30	12	9	23%
Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski	79	38	10	18%
Opatów – Staszów	25	12	15	31%
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	14	8	11	21%
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	91	18	6	13%

Źródło: Opracowanie własne.

4.6.2. RÓWNOWAGA POMIĘDZY POTRZEBAMI, A ISTNIEJĄCYM POTENCJAŁEM

W poniższej tabeli zestawiono połączenia między siedzibami powiatów, które zaklasyfikowano jako linie komunikacyjne o równowadze między potrzebami, a istniejącym

potencjałem. Dla wskazanych połączeń nie zaleca się burzliwych zmian. Rekomenduje się ewentualnie niewielkie zmiany jednej z wartości podanej w założeniach dla danego typu linii wskazanych na początku rozdziału 4.5.

Tabela 18. Linie komunikacyjne o równowadze między potrzebami, a istniejącym potencjałem

Trasa	Liczba połączeń na dobę	Liczba pojazdów	Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę	Średnie zapełnienie pojazdów na dobę
Busko-Zdrój – Pińczów	102	22	14	40%
Jędrzejów – Włoszczowa	16	9	22	49%
Kazimierza Wielka – Pińczów	29	8	16	47%
Kielce – Busko-Zdrój	108	39	21	60%
Kielce – Końskie	109	26	14	36%
Kielce – Opatów	21	9	23	58%
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	70	27	20	39%
Kielce – Pińczów	116	20	16	48%
Opatów – Sandomierz	41	14	13	35%
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz	4	3	21	36%

Źródło: Opracowanie własne.

4.6.3. NIEDOBÓR ŚWIADCZONYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH

W poniższej tabeli zestawiono połączenia między siedzibami powiatów, które zaklasyfikowano jako linie komunikacyjne o niedoborze potencjału przewozowego. Rekomenduje się podniesienie tego potencjału poprzez zwiększenie łącznej liczby połączeń w ciągu doby, zwiększenie łącznej liczby pojazdów lub zmianę taboru na pojazdy o większej pojemności, aby zmniejszyć średnie zapełnienie.

Tabela 19. Linie komunikacyjne o niedoborze potencjału przewozowego

Trasa	Liczba połączeń na dobę	Liczba pojazdów	Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę	Średnie zapełnienie pojazdów na dobę
Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka	53	17	29	94%
Kielce – Staszów	74	20	31	79%

Trasa	Liczba połączeń na dobę	Liczba pojazdów	Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę	Średnie zapętnienie pojazdów na dobę
Końskie – Włoszczowa	2	1	23	85%
Sandomierz – Staszów	13	4	28	88%

Źródło: Opracowanie własne.

4.7. POTRZEBY KOMUNIKACYJNE ZIDENTYFIKOWANYCH OBSZARÓW ORAZ PODSTAWOWE KIERUNKI KOMUNIKACYJNE

4.7.1. OBSZARY ODDZIAŁYWANIA POWIATOWYCH WĘZŁÓW KOMUNIKACYJNYCH

Węzły przesiadkowe stanowią najważniejszy element sieciowych struktur transportowych. To one z reguły decydują o sprawności i przepustowości układu komunikacyjnego jako całości. Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto podział województwa na obszary komunikacyjne, których granice przebiegają zgodnie z granicami powiatów. Węzły komunikacyjne stanowią miasta powiatowe. Są one połączone głównie siecią samochodową, natomiast rzadko siecią kolejową.

Obszar oddziaływania węzłów komunikacyjnych wykracza poza granice powiatu w przypadku:

- Ostrowca Świętokrzyskiego,
- Starachowic,
- Staszowa.

Dane miasta powiatowe, oprócz kursów wewnątrzpowiatowych, posiadają również połączenia wychodzące poza powiat.

Dla Ostrowca Świętokrzyskiego są to kursy do następujących miejscowości: Lipsko (województwo mazowieckie), Radom (województwo mazowieckie), Rzecznów (województwo mazowieckie), Sienno (województwo mazowieckie), Łagowica Stara (powiat opatowski, gmina Iwaniska) przez Opatów, Raków (powiat kielecki, gmina Raków) przez Opatów, Klimontów (powiat sandomierski, gmina Klimontów) przez Opatów, Sandomierz przez Opatów, Ujazd (powiat opatowski, gmina Iwaniska) przez Opatów, Władysławowo

(województwo pomorskie) przez Opatów, Wólka Modrzejowa (województwo mazowieckie), Zbelutka Stara (powiat kielecki, gmina Łągów) przez Opatów. Zatem na terenie województwa świętokrzyskiego obszar oddziaływania danego węzła komunikacyjnego jest rozszerzony do gminy Opatów.

Dla Starachowic są to kursy do miejscowości: Katowice (województwo śląskie) przez Bodzentyn (powiat kielecki, gmina Bodzentyn), Jeziorko (powiat kielecki, gmina Nowa Słupia) przez Bodzentyn (powiat kielecki, gmina Bodzentyn), Kielce przez Bodzentyn (powiat kielecki, gmina Bodzentyn). Zatem na terenie województwa świętokrzyskiego obszar oddziaływania danego węzła komunikacyjnego jest rozszerzony do gminy Bodzentyn.

Dla Staszowa są to kursy do następujących miejscowości: Kargów (powiat buski, gmina Tuczępy) przez Tuczępy (powiat buski, gmina Tuczępy), Kielce przez Raków (powiat kielecki, gmina Raków), Łągów (powiat kielecki, gmina Łągów) przez Raków (powiat kielecki, gmina Raków), Warszawa (województwo mazowieckie) przez Raków (powiat kielecki, gmina Raków), Wrocław (województwo dolnośląskie) przez Stopnicę (powiat buski, gmina Stopnica). Zatem obszar oddziaływania danego węzła komunikacyjnego jest rozszerzony do gminy Tuczępy, Raków i Stopnica.

4.7.2. OBSZARY NIEOBSŁUŻONE KOMUNIKACJĄ PASAŻERSKĄ

Obszar nieobsłużony komunikacją pasażerską stanowi głównie teren wiejski, który jest oddalony od głównych potoków transportowych. Największe obszary nieobsługiwane przez transport publiczny to przede wszystkim użytki rolne oraz lasy.

5. WZAJEMNA KONKURENCYJNOŚĆ W DROGOWYM I KOLEJOWYM PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

5.1. ANALIZA WZAJEMNEGO ODDZIAŁYWANIA DROGOWEGO I KOLEJOWEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W województwie świętokrzyskim ceny biletów są dużo niższe niż w innych województwach. Jest to spowodowane tym, że na terenie województwa obowiązuje oferta specjalna Bilet Świętokrzyski. W poniższej tabeli zestawiono średnie ceny biletów na poszczególnych

trasach dla transportu drogowego i kolejowego. Wynika z niej, że ceny biletów w transporcie kolejowym są niższe niż ceny biletów w transporcie drogowym. Można zatem powiedzieć, że transport drogowy w województwie jest mniej konkurencyjny cenowo niż transport kolejowy. Największą różnicę cenową można zaobserwować w połączeniach między Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami – wynosi ona 51%. Z kolei najmniejszą różnicę cenową zaobserwowano w połączeniach między Skarżyskiem-Kamienną a Starachowicami (1,3%) oraz między Kielcami a Jędrzejowem (5,2%).

Tabela 20. Średnie ceny biletów dla transportu drogowego i kolejowego

Trasa	Średnia cena w transporcie drogowym	Średnia cena w transporcie kolejowym
Kielce – Jędrzejów	5,80 zł	5,50 zł
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	12,20 zł	9,00 zł
Kielce – Skarżysko-Kamienna	6,75 zł	5,50 zł
Kielce – Starachowice	7,75 zł	7,00 zł
Kielce – Włoszczowa	8,00 zł	5,50 zł
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	10,00 zł	4,90 zł
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	3,95 zł	3,90 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych od przewoźników oraz na podstawie oferty specjalnej Bilet Świętokrzyski.

Biorąc pod uwagę czas podróży, również transport kolejowy jest lepszy niż transport drogowy. Jedynie w przypadku połączeń na północny wschód od Kielc, tj. w kierunku Ostrowca Świętokrzyskiego oraz Starachowic, przewoźnicy zadeklarowali krótszy czas przejazdu niż w transporcie kolejowym. Największą różnicę w czasie przejazdu można zaobserwować na trasie Kielce – Włoszczowa (średnio 34 minuty), natomiast najmniejszą na trasie Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice (średnio 3 minuty). Na pozostałych trasach różnica w czasie przejazdu wynosi średnio od 15 minut do 22 minut. W poniższej tabeli zestawiono średnie czasy przejazdu na poszczególnych trasach dla transportu drogowego i kolejowego.

Tabela 21. Średnie czasy przejazdu dla transportu drogowego i kolejowego

Trasa	Średni czas przejazdu w transporcie drogowym	Średni czas przejazdu w transporcie kolejowym
Kielce – Jędrzejów	54	38
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	92	108

Trasa	Średni czas przejazdu w transporcie drogowym	Średni czas przejazdu w transporcie kolejowym
Kielce – Skarżysko-Kamienna	60	45
Kielce – Starachowice	90	109
Kielce – Włoszczowa	83	49
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	39	36
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	41	19

Źródło: Opracowanie własne.

5.2. LINIE KOMUNIKACYJNE, NA KTÓRYCH ZBIOROWY PUBLICZNY TRANSPORT DROGOWY JEST KONKURENCYJNY W STOSUNKU DO TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Istotną przyczyną wyboru środka transportu jest średni czas przejazdu oraz koszt przejazdu. Konkurencyjne kursy transportu drogowego są oferowane na siedmiu odcinkach linii kolejowej. Są to głównie połączenia między Kielcami a miastami powiatowymi. W poniższej tabeli zestawiono wszystkie konkurencyjne odcinki. Dane przedstawiają średnią różnicę ceny biletów między transportem drogowym a kolejowym oraz średnią różnicę czasu przejazdu w transporcie drogowym a kolejowym.

Tabela 22. Porównanie ceny oraz czasu przejazdu w transporcie drogowym i kolejowym

Trasa	Średnia różnica ceny	Średnia różnica czasu w minutach
Kielce – Jędrzejów	5,2%	16
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	26,2%	-16
Kielce – Skarżysko-Kamienna	18,5%	15
Kielce – Starachowice	9,7%	-19
Kielce – Włoszczowa	31,3%	34
Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	51%	3
Skarżysko-Kamienna – Starachowice	1,3%	22

Źródło: Opracowanie własne.

Największa różnica cenowa między połączeniem autobusowym a kolejowym występuje na trasie Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice, gdzie koszt przejazdu autobusowego jest niewiele ponad dwa razy droższy niż koszt przejazdu kolejowego. Z kolei czas przejazdu na danej trasie jest porównywalny. Najmniej dopłaca się do połączeń autobusowych na krótszych trasach, np. Skarżysko-Kamienna – Starachowice oraz Kielce – Jędrzejów.

Natomiast czas przejazdu na danych trasach jest średnio o co najmniej 16 minut dłuższy niż czas przejazdu pociągiem.

5.3. ZAKRES I ZASADY WŁAŚCIWEJ KONKURENCJI NA RYNKU TRANSPORTU DROGOWEGO I KOLEJOWEGO

Do niedawna transport zbiorowy funkcjonował głównie w oparciu o zapisy Ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. z późniejszymi zmianami. Ustawa ta wprowadzała m.in. pojęcie przewozu regularnego, definiowanego jako „publiczny przewóz osób i ich bagażu, wykonywany według rozkładu jazdy podanego przez przewoźnika do publicznej wiadomości co najmniej poprzez ogłoszenia wywieszane na przystankach i dworcach autobusowych, w którym należność za przejazd pobierana jest zgodnie z taryfą opłat podaną do publicznej wiadomości oraz z warunkami przewozu określonymi w zezwoleniu (...)”. Uzupełnieniem były tu liczne akty prawne wydawane przez władze samorządowe. Sytuacja prawna zmieniła się w momencie uchwalenia ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13). Ustawa ta wprowadziła wiele zmian. Wprowadziła dwa kluczowe pojęcia: organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 4 Ustawy, organizator publicznego transportu zbiorowego to „właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze”. Z kolei operator publicznego transportu zbiorowego to „samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie”. Ustawodawca wyraźnie definiuje, kto pełni funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego. Może być nim gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Zgodnie z art. 8 Ustawy, do zadań organizatora należy: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Zapisy ustawy odwołują się m. in. do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370 z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego

i drogowego transportu pasażerskiego. Zgodnie z pkt. 7 preambuły rozporządzenia, „przeprowadzone badania i doświadczenia państw członkowskich, w których od lat panuje konkurencja na rynku transportu publicznego, pokazują, że przy właściwych zabezpieczeniach wprowadzenie regulowanej konkurencji pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz na obniżenie ich cen, co nie musi utrudniać podmiotom świadczącym usługi publiczne realizowania szczególnych zadań, które zostały im powierzone”. Zgodnie z pkt. 15 preambuły rozporządzenia, „umowy długoterminowe mogą prowadzić do zamknięcia rynku na okres dłuższy niż jest to konieczne, zmniejszając tym samym korzyści wynikające z konkurencji. Aby zminimalizować zakłócenia konkurencji, a jednocześnie utrzymać jakość usług, należy zawierać umowy na świadczenie usług publicznych na czas określony. Przedłużenie okresu obowiązywania takich umów może być uzależnione od pozytywnej oceny użytkowników”.

Konkurencja na rynku przewozu osób jest uwarunkowana przez wspomnianą wyżej dyrektywę 2007/58/WE obowiązującą od 1 stycznia 2010 roku oraz przez rozporządzenie 2007/1370/WE obowiązujące od 3 grudnia 2009 roku. Dyrektywa 2007/58/WE określa, że każde licencjonowane przedsiębiorstwo kolejowe ma prawo dostępu do infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich z prawem do kabotażu oraz że państwo może ograniczyć prawo do kabotażu w relacjach objętych umowami o wykonywanie publicznych usług przewozowych, jeżeli kabotaż spowodowałby naruszenie równowagi ekonomicznej tych usług. Dyrektywa ta jest podstawą funkcjonowania organu kontrolnego, jakim jest Urząd Transportu Kolejowego i który dokonuje oceny zagrożenia równowagi ekonomicznej na podstawie analizy ekonomicznej i wcześniej ustalonych kryteriów. Do których należą:

- Oferta taryfowa,
- Liczba kursów i ich częstotliwość w wybranym okresie,
- Zagęszczenie infrastruktury przystankowej na danym obszarze,
- Rentowność świadczonej usługi przewozowej,
- Prognozy przychodów z tytułu świadczenia danej usługi,
- Rekompensata ponoszona przez organ zawierający umowę o świadczenie usług publicznych.

Rozporządzenie 2007/1370/WE określa uwarunkowania regulacji rynku usług transportu zbiorowego w celu podniesienia jakości lub obniżenia cen. Uwarunkowania te umożliwiają wypłatę rekompensaty dla przewoźników świadczących usługi publiczne. Zakres usług publicznych określany jest przez właściwy organ krajowy. Rozporządzenie obejmuje transport drogowy, kolejowy, inny szynowy, linowy, linowo – terenowy, morski oraz żeglugę śródlądową. Zmiany w organizacji publicznego transportu zbiorowego zachodzące wraz z implementacją rozporządzenia mają za zadanie:

- rozdzielenie zarządzania komunikacją (organizacji) od wykonywania przewozów,
- skoordynowanie różnych systemów publicznego transportu zbiorowego,
- określenie jasnych zasad finansowania publicznego transportu zbiorowego, w tym zapewnienie podstaw prawnych do finansowania przewozów istotnych z punktu widzenia społecznego, bez względu na to, czy są one rentowne.

5.4. WNIOSKI DOTYCZĄCE WŁAŚCIWEJ KONKURENCJI

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 wybranego na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 3 w/w ustawy. Jest nim Spółka „Przewozy Regionalne”.

Zgodnie z zawartą z organizatorem kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich umową o świadczenie usług publicznych¹⁶ 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. Większość połączeń są to relacje wynikające z potrzeb lokalnego rynku, gdzie potoki podróżnych ciążą do większych miejscowości województwa. Są również

¹⁶ 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

połączenia w krótszych relacjach, łączących dwa odcinki np. Skarżysko-Kamienna – Kielce i Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko-Kamienna oraz w dłuższych relacjach, tj. Ostrowiec Świętokrzyski – Kraków, Skarżysko-Kamienna – Częstochowa, Kielce – Kraków, Kielce – Katowice, Skarżysko-Kamienna – Kraków, Kielce – Częstochowa, 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 popołudniowego.

W transporcie drogowym wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga uzyskania stosownego zezwolenia. Jest ono wydawane przez właściwe organy administracji samorządowej, w zależności od zasięgu terytorialnego tych przewozów.

Zgodnie z ewidencją wydanych zezwoleń prowadzoną przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, według stanu na miesiąc grudzień 2013 r., 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. Spośród wszystkich zezwoleń, 181 są to zezwolenia wydane dla przedsiębiorstw PKS mających swoje siedziby na terenie województwa świętokrzyskiego, a pozostałe 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 województwa.

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.

Konkurencyjność przewoźników w transporcie zbiorowym przejawia się wyborem przez pasażera określonego środka transportu przy przemieszczaniu się z punktu źródłowego do punktu docelowego w określonym czasie. Organizacja transportu pasażerskiego musi odpowiadać potrzebom mieszkańców województwa przez stosowanie zasad właściwej konkurencji. Przy organizacji przewozów należy wziąć pod uwagę interesy małych i średnich firm chcących świadczyć usługi przewozowe. Właściwe wprowadzenie regulowanej konkurencji na rynku publicznym pomiędzy podmiotami realizującymi przewozy pasażerskie pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz obniżenie cen.

Konkurencja występująca na rynku transportu pasażerskiego powoduje wzrost jakości i efektywności usług. Zróżnicowana oferta pozwala klientom wybrać najlepszą z możliwych. Przewoźnicy chcąc zachęcić pasażerów do korzystania właśnie z ich usług zmuszeni są oferować wygodny i tani transport. Nie mogą sobie pozwolić na niewykonanie kursów lub niepunktualny przyjazd, ponieważ pasażer ma możliwość skorzystania z usług innego przewoźnika. Można stwierdzić, że działanie transportu zbiorowego na terenie województwa świętokrzyskiego przebiega bez znacznych uchybień, o czym świadczą nieliczne skargi na przewoźników, które zostały przeanalizowane w rozdziale 3.4 dotyczącym poziomu wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym z realizacji przewozów i stosowanych taryf.

6. PODSUMOWANIE

Dokument pn. „Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2013” miała na celu ocenę bieżącej sytuacji rynkowej na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych w odniesieniu do regularnych przewozów osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego. W ramach opracowania wykonano analizę aktualnego stanu pokrycia zapotrzebowania na przewozy dla poszczególnych linii komunikacyjnych i dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych województwa oraz określono wzajemną konkurencyjność w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa. Na opracowanie składa się część tekstowa i graficzna. Część graficzna przedstawiona na mapach w przedmiotowej analizie miała za zadanie przedstawienie linii komunikacyjnych w publicznym transporcie

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

Dokument opiera się w dużym stopniu na danych pierwotnych, do których należą ankiety przeprowadzone w okresie od lipca do października 2014 roku wśród przewoźników działających na terenie województwa oraz ankiety przeprowadzone w 2013 roku z mieszkańcami poszczególnych powiatów województwa. W opracowaniu korzystano również z danych wtórnych, które uwzględniały dane pochodzące z Głównego Urzędu Statystycznego oraz dokumenty strategiczne takie jak Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego oraz inne dokumenty o znaczeniu krajowym i regionalnym.

Do wykonania przedmiotowej analizy 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 godzinach szczytu (porannego między godziną 6:00 a godziną 9:00 oraz popołudniowego między godziną 15:00 a godziną 18:00). Zarys sytuacji rynkowej dały także informacje o trasach i jakości przewozów, w skład których wchodzi dane dotyczące czasu przejazdu, częstotliwości kursów, opinie przewoźników dotyczące przewidywanych zmian w popycie na transport w następnych latach, opinie pasażerów dotyczących jakości wykonywania usług komunikacji zbiorowej w obrębie województwa oraz dane pojazdów wykorzystywanych na tych trasach, w tym informacje na temat ich pojemności, typu, liczby pojazdów obsługujących daną trasę oraz zakresu dostosowania do potrzeb społecznych. W wyniku zestawienia poszczególnych informacji, zebranych danych oraz przeprowadzonych analiz w przedmiotowym opracowaniu określono wzajemne konkurencyjności w drogowym i kolejowym publicznym transporcie zbiorowym na terenie województwa świętokrzyskiego.

Wyniki badań wskazują, że oferta przewozów publicznych w województwie świętokrzyskim wydaje się obfita a potrzeby mieszkańców zaspokajane. Porównanie oferty przewozowej z potrzebami społecznymi w poszczególnych powiatach ukazuje istnienie obszarów

o nadmiernym, zrównoważonym i niedostatecznym poziomie usług transportu publicznego.

Nadmiar potencjału przewozowego został odnotowany na trasach:

- Skarżysko-Kamienna – Kielce – Starachowice,
- Włoszczowa – Kielce – Jędrzejów – Pińczów,
- Końskie – Skarżysko-Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Staszów – Busko-Zdrój

Niedobór potencjału przewozowego został odnotowany na trasach:

- Końskie – Włoszczowa,
- Kazimierza – Busko-Zdrój,
- Kielce – Staszów – Sandomierz.

Na pozostałych trasach zweryfikowano równowagę między istniejącym potencjałem a potrzebami. Dla wymienionych tras z nadmiarem i niedoborem potencjału przewozowego należałoby odpowiednio zmniejszyć i zwiększyć istniejące możliwości przewozowe, przy czym należy mieć na uwadze, że wyniki analizy nie były weryfikowane przez badania potoków pasażerskich. W związku z tym, w przypadku tworzenia nowych połączeń lub likwidacji istniejących na danych trasach zaleca się analizę opłacalności zarówno powstającego połączenia jak i istniejących już alternatyw.

W badaniu ankietowym zbadano opinię przewoźników na temat przewidywanych zmian w zapotrzebowaniu na transport publiczny. Zdania, że w najbliższych latach nastąpią zmiany w popycie na przewóz osób, było 27,5% respondentów. Wśród respondentów, którzy oczekują zmian, 14,9% wskazało wzrost, 82,3% wskazało spadek, natomiast pozostały odsetek nie był w stanie podać kierunku zmian – przy czym jest on zdania, że poziom natężenia nie pozostanie na tym samym poziomie co obecnie.

Poziom dostosowania transportu publicznego do potrzeb społecznych został zweryfikowany również w badaniu ankietowym z mieszkańcami poszczególnych powiatów województwa. Na tle całego województwa średnia ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej przez respondenta miejscowości do siedziby gminy oraz do siedziby powiatu została oszacowana na 3,0. Z kolei średnia ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby województwa została oszacowana na 2,7. Podczas badania mieszkańcy

województwa oceniali również poziom dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych. Środki transportu publicznego są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych według 21,3% badanych, przy czym ok. połowę z tych osób stanowią mieszkańcy powiatu kieleckiego.

Przeprowadzone analizy dały podstawę do określenia wzajemnej konkurencyjności transportu. Została ona określona na podstawie ceny i czasu przejazdu danym środkiem transportu, jako że są to najistotniejsze czynniki mające wpływ na wybór środka transportu podczas podróży. Obecnie transport kolejowy jest bardziej konkurencyjny niż transport drogowy.

7. SPIS TABEL I WYKRESÓW

7.1. SPIS TABEL

Tabela 1. Pojemność taboru województwa świętokrzyskiego	17
Tabela 2. Wiek taboru województwa świętokrzyskiego	18
Tabela 3. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów	19
Tabela 4. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów po podzieleniu trasy Kielce – Kazimierza Wielka oraz trasy Kielce – Sandomierz	21
Tabela 5. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów w porannych i popołudniowych godzinach szczytu oraz poza godzinami szczytu	22
Tabela 6. Średni realny czas przejazdu w połączeniach bezpośrednich między siedzibami powiatów.....	23
Tabela 7. Dzienna liczba połączeń kolejowych oraz czas przejazdu dla połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów	24
Tabela 8. Liczba pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów.....	25
Tabela 9. Łączna liczba miejsc we wszystkich pojazdach wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów.....	26
Tabela 10. Średnia pojemność pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów.....	27

Tabela 11. Średnie zapętnienie pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami powiatów w godzinach szczytu	86
Tabela 12. Łączna liczba osób przewiezionych w ciągu roku w połączeniach między siedzibami powiatów.....	87
Tabela 13. Średnia liczba osób przewiezionych na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów.....	88
Tabela 14. Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów.....	89
Tabela 15. Średnie zapętnienie pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami powiatów w ciągu doby	97
Tabela 16. Zestawienie danych do analizy potencjału przewozowego dla połączeń między miastami powiatowymi.....	98
Tabela 17. Linie komunikacyjne o nadmiarze potencjału przewozowego	100
Tabela 18. Linie komunikacyjne o równowadze między potrzebami, a istniejącym potencjałem.....	101
Tabela 19. Linie komunikacyjne o niedoborze potencjału przewozowego	101
Tabela 20. Średnie ceny biletów dla transportu drogowego i kolejowego	104
Tabela 21. Średnie czasy przejazdu dla transportu drogowego i kolejowego.....	104
Tabela 22. Porównanie ceny oraz czasu przejazdu w transporcie drogowym i kolejowym ..	105

7.2. SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Średnia ocena środków transportu pasażerskiego pod kątem bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	31
Wykres 2. Średnia ocena środków transportu pasażerskiego pod kątem punktualności kursowania	32
Wykres 3. Charakterystyka grupy badawczej ze względu na wiek	32
Wykres 4. Charakterystyka grupy badawczej ze względu na powiat zamieszkania	33
Wykres 5. Cel najczęściej odbywanych podróży	33
Wykres 6. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży	34
Wykres 7. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	34
Wykres 8. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	35

Wykres 9. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	35
Wykres 10. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	36
Wykres 11. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	36
Wykres 12. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	37
Wykres 13. Cel najczęściej odbywanych podróży	37
Wykres 14. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	38
Wykres 15. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	38
Wykres 16. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	39
Wykres 17. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	39
Wykres 18. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	40
Wykres 19. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	40
Wykres 20. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	41
Wykres 21. Cel najczęściej odbywanych podróży	41
Wykres 22. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	42
Wykres 23. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	42
Wykres 24. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	43
Wykres 25. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	43
Wykres 26. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	44

Wykres 27. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	44
Wykres 28. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	45
Wykres 29. Cel najczęściej odbywanych podróży	45
Wykres 30. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	46
Wykres 31. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	46
Wykres 32. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	47
Wykres 33. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	47
Wykres 34. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	48
Wykres 35. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	48
Wykres 36. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	49
Wykres 37. Cel najczęściej odbywanych podróży	49
Wykres 38. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	50
Wykres 39. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	50
Wykres 40. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	51
Wykres 41. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	51
Wykres 42. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	52
Wykres 43. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	52
Wykres 44. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	53

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE
PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Wykres 45. Cel najczęściej odbywanych podróży	53
Wykres 46. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	54
Wykres 47. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	54
Wykres 48. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	55
Wykres 49. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	55
Wykres 50. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	56
Wykres 51. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	56
Wykres 52. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	57
Wykres 53. Cel najczęściej odbywanych podróży	57
Wykres 54. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	58
Wykres 55. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	58
Wykres 56. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	59
Wykres 57. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	59
Wykres 58. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	60
Wykres 59. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	60
Wykres 60. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	61
Wykres 61. Cel najczęściej odbywanych podróży	61
Wykres 62. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	62
Wykres 63. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	62
Wykres 64. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	63

Wykres 65. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	63
Wykres 66. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	64
Wykres 67. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	64
Wykres 68. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	65
Wykres 69. Cel najczęściej odbywanych podróży	65
Wykres 70. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	66
Wykres 71. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	66
Wykres 72. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	67
Wykres 73. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	67
Wykres 74. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	68
Wykres 75. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	68
Wykres 76. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	69
Wykres 77. Cel najczęściej odbywanych podróży	69
Wykres 78. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	70
Wykres 79. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	70
Wykres 80. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	71
Wykres 81. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	71
Wykres 82. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	72

Wykres 83. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	72
Wykres 84. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	73
Wykres 85. Cel najczęściej odbywanych podróży	73
Wykres 86. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	74
Wykres 87. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	74
Wykres 88. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	75
Wykres 89. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	75
Wykres 90. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	76
Wykres 91. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	76
Wykres 92. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	77
Wykres 93. Cel najczęściej odbywanych podróży	77
Wykres 94. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży.....	78
Wykres 95. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	78
Wykres 96. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	79
Wykres 97. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	79
Wykres 98. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	80
Wykres 99. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	80
Wykres 100. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	81

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE
PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2013 ROKU”

Wykres 101. Cel najczęściej odbywanych podróży	81
Wykres 102. Zasięg najczęściej wykonywanych podróży	82
Wykres 103. Częstotliwość korzystania z różnych środków transportu	82
Wykres 104. Powód korzystania ze środków transportu pasażerskiego	83
Wykres 105. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania oraz bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy	83
Wykres 106. Ocena dostępności komunikacyjnej zamieszkiwanej miejscowości do siedziby gminy, powiatu i województwa	84
Wykres 107. Ocena środków transportu pasażerskiego pod względem punktualności kursowania i bezpieczeństwa pasażerów podczas jazdy oraz ocena dostępności komunikacyjnej do siedziby gminy, powiatu i województwa – średnia ważona.....	84
Wykres 108. Ocena dostosowania środków transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych	85