



**„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ
W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB
W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
W ROKU 2014”**

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP.....	5
1.1.	OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA.....	5
1.2.	UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE	6
1.2.1.	LICZBA LUDNOŚCI	6
1.2.2.	STRUKTURA WIEKU	8
1.2.3.	MIGRACJE	9
1.3.	OTOCZENIE GOSPODARCZE	12
1.4.	BEZROBOCIE	15
1.5.	INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA.....	17
1.5.1.	INFRASTRUKTURA DROGOWA	17
1.5.2.	INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	19
2.	METODOLOGIA.....	20
2.1.	CEL OPRACOWANIA.....	20
2.2.	POZYSKANIE DANYCH	21
2.3.	ANALIZA DANYCH	21
3.	OCENA BIEŻĄCEJ SYTUACJI RYNKOWEJ NA POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKACH KOMUNIKACYJNYCH W ODNIESIENIU DO REGULARNYCH PRZEWOZÓW OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO.....	24
3.1.	DIAGNOZA ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ.....	24
3.1.1.	RODZAJ POJAZDÓW ORAZ ICH POJEMNOŚĆ.....	24
3.1.2.	CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSÓW ORAZ ICH DOSTOSOWANIE DO POTRZEB SPOŁECZNYCH (W TYM DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH)	28
3.2.	POJEMNOŚĆ ORAZ STOPIEŃ ZAPEŁNIENIA POJAZDÓW KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH.....	34

3.3.	DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	38
3.4.	POZIOM WYWIĄZYWANIA SIĘ PRZEWOŹNIKÓW POSIADAJĄCYCH ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW REGULARNYCH W KRAJOWYM TRANSPORCIE PUBLICZNYM Z REALIZACJI PRZEWOZÓW I STOSOWANYCH TARYF	41
3.5.	OCENA ISTNIEJĄCEGO I PREFEROWANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZBIOROWYM TRANSPORCIE PUBLICZNYM	42
3.6.	SPRZEDAŻ BILETÓW W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH ORAZ PROPORCJE PRZEWOŻONYCH PASAŻERÓW W STOSUNKU DO PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z USTAWOWYCH UPRAWNIENÍ BEZPŁATNYCH LUB ULGOWYCH PRZEJAZDÓW.....	49
4.	ANALIZA AKTUALNEGO STANU POKRYCIA ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY DLA POSZCZEGÓLNYCH LINII KOMUNIKACYJNYCH I DOSTOSOWANIE ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ DLA POTRZEB SPOŁECZNYCH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO.....	59
4.1.	IŁOŚĆ DOSTĘPNYCH MIEJSC W POJAZDACH KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH W OKRESACH MAKSYMALNEGO ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY.....	59
4.2.	WIELKOŚĆ POTOKÓW PODRÓŻNYCH NA POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKACH KOMUNIKACYJNYCH.....	61
4.3.	ROZMIAR PRZEWIDYWANYCH ZMIAN W NATĘŻENIU PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM.....	65
4.4.	DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	67
4.5.	OCENA DOSTĘPNOŚCI PASAŻERA DO INFORMACJI UDZIELANYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKA.....	69
4.6.	UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PRAWODAWSTWA KRAJOWEGO	71
4.7.	OKREŚLENIE STANU POKRYCIA ZAPOTRZEBOWANIA NA PRZEWOZY ISTNIEJĄCYM POTENCJAŁEM PRZEWOZOWYM	75

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

4.7.1.	NADMIAR MOŻLIWOŚCI PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM.....	78
4.7.2.	RÓWNOWAGA POMIĘDZY POTRZEBAMI, A ISTNIEJĄCYM POTENCJAŁEM	79
4.7.3.	NIEDOBÓR ŚWIADCZONYCH USŁUG PRZEWOZOWYCH	79
4.8.	POTRZEBY KOMUNIKACYJNE ZIDENTYFIKOWANYCH OBSZARÓW ORAZ PODSTAWOWE KIERUNKI KOMUNIKACYJNE	82
5.	WZAJEMNA KONKURENCYJNOŚĆ W DROGOWYM I KOLEJOWYM PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO.....	83
5.1.	ANALIZA WZAJEMNEGO ODDZIAŁYWANIA DROGOWEGO I KOLEJOWEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	83
5.2.	LINIE KOMUNIKACYJNE, NA KTÓRYCH ZBIOROWY PUBLICZNY TRANSPORT DROGOWY JEST KONKURENCYJNY W STOSUNKU DO TRANSPORTU KOLEJOWEGO	85
5.3.	ZAKRES I ZASADY WŁAŚCIWEJ KONKURENCJI NA RYNKU TRANSPORTU DROGOWEGO I KOLEJOWEGO	87
5.4.	WNIOSKI DOTYCZĄCE WŁAŚCIWEJ KONKURENCJI	89
6.	PODSUMOWANIE.....	91
7.	SPIS TABEL I WYKRESÓW.....	94
7.1.	SPIS TABEL.....	94
7.2.	SPIS WYKRESÓW	96

1. WSTĘP

1.1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA

Województwo świętokrzyskie jest położone w południowo-wschodniej części Polski. Znajduje się w obrębie Wyżyny Małopolskiej, na obszarze obejmującym Wyżynę Kielecką, Nieckę Nidziańską oraz wschodnią część Wyżyny Przedborskiej. Część granic województwa jest naturalna – na południowym wschodzie i wschodzie wyznacza je Wisła, natomiast na zachodzie Pilica.

Województwo świętokrzyskie graniczy z województwami: lubelskim, łódzkim, małopolskim, mazowieckim, podkarpackim i śląskim. Jest położone na skrzyżowaniu dróg ekspresowych S7 i S74 oraz drogi krajowej nr 73. Województwo świętokrzyskie jest jednym z najmniejszych województw w Polsce (15 miejsce przed województwem opolskim). Jego powierzchnia wynosi 11 711 km², co stanowi 3,8% obszaru kraju. Użytki rolne stanowią 64,1%, grunty leśne oraz zadrzewione stanowią 29,7%, natomiast grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują 4,6% powierzchni regionu. Pozostały odsetek stanowią nieużytki i tereny różne.

Województwo świętokrzyskie jest podzielone na 14 powiatów (w tym jedno miasto na prawach powiatu, a mianowicie Kielce) oraz 102 gminy (w tym 5 gmin miejskich, 26 gmin miejsko-wiejskich oraz 71 gmin wiejskich). Sieć osadniczą województwa świętokrzyskiego stanowi 31 miast (w tym 26 w gminach miejsko-wiejskich) oraz 2 497 miejscowości wiejskich. W poniższej tabeli zestawiono podział województwa świętokrzyskiego na podregiony i powiaty z wyszczególnieniem powierzchni, jaką zajmują.

Tabela 1. Podział województwa na podregiony i powiaty

Wyszczególnienie	Powierzchnia [km ²]	Powierzchnia [%]
Województwo świętokrzyskie	11 711	100%
Podregion kielecki	5 031	43,0%
Powiat kielecki	2 246	19,2%
Powiat konecki	1 140	9,7%
Powiat ostrowiecki	617	5,3%
Powiat skarżyski	395	3,4%
Powiat starachowicki	523	4,5%
Powiat miasto Kielce	110	0,9%

Wyszczególnienie	Powierzchnia [km ²]	Powierzchnia [%]
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	6 680	57,0%
Powiat buski	968	8,3%
Powiat jędrzejowski	1 257	10,7%
Powiat kazimierski	422	3,6%
Powiat opatowski	911	7,8%
Powiat pińczowski	613	5,3%
Powiat sandomierski	676	5,8%
Powiat staszowski	925	7,9%
Powiat włoszczowski	908	7,8%

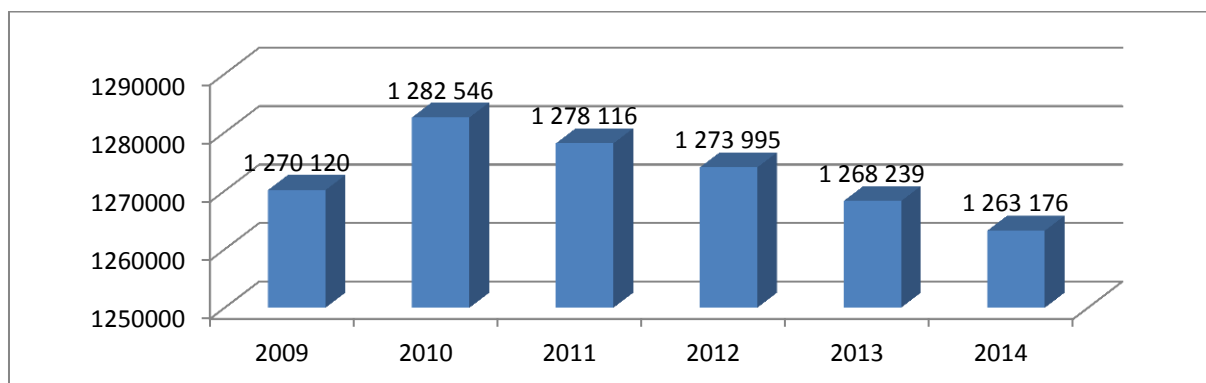
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.2. UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE

1.2.1. LICZBA LUDNOŚCI

Liczba ludności województwa świętokrzyskiego na koniec 2014 roku wynosiła 1 263 176 osób, co stanowiło 3,3% ludności kraju. Poniższy wykres przedstawia, jak w województwie świętokrzyskim zmieniała się liczba ludności w latach 2009-2014.

Wykres 1. Liczba ludności w województwie w latach 2009-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku wynosiła 108 osób/km² (10 miejsce przed województwem opolskim, lubelskim, zachodniopomorskim, lubuskim, warmińsko-mazurskim i podlaskim). Wskaźnik gęstości zaludnienia powierzchni zabudowanej i zurbanizowanej w województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku wynosił 2 345 osób/km² (8 miejsce po województwie małopolskim, śląskim, mazowieckim,

podkarpackim, łódzkim, pomorskim i kujawsko-pomorskim). W poniższej tabeli zestawiono liczbę ludności oraz gęstość zaludnienia w poszczególnych powiatach województwa.

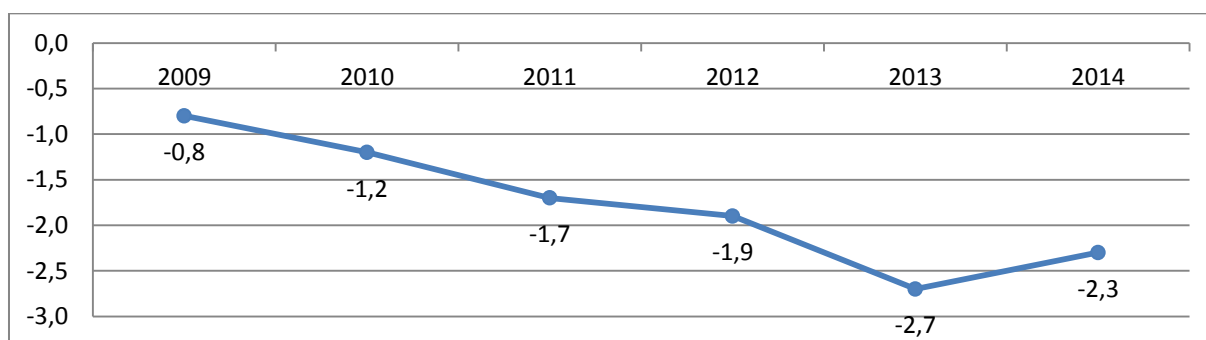
Tabela 2. Stan ludności w podregionach i powiatach województwa w 2014 roku

Wyszczególnienie	Liczba ludności	Ludność na 1 km ²
Województwo świętokrzyskie	1 263 176	108
Podregion kielecki	773 713	154
Powiat kielecki	208 066	93
Powiat konecki	82 925	73
Powiat ostrowiecki	113 678	184
Powiat skarżyski	77 647	196
Powiat starachowicki	92 540	177
Powiat miasto Kielce	198 857	1 814
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	489 463	73
Powiat buski	73 450	76
Powiat jędrzejowski	87 635	70
Powiat kazimierski	34 689	82
Powiat opatowski	54 248	60
Powiat pińczowski	40 350	66
Powiat sandomierski	79 625	118
Powiat staszowski	73 320	79
Powiat włoszczowski	46 146	51

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku przyrost naturalny na 1 000 ludności osiągnął wartość ujemną i wynosił [-] 2,3 (15 miejsce przed województwem łódzkim). Poniższy wykres przedstawia, jak w województwie świętokrzyskim zmieniała się wartość przyrostu naturalnego na 1 000 ludności w latach 2009-2014.

Wykres 2. Wskaźnik przyrostu naturalnego w województwie w latach 2009-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.2.2. STRUKTURA WIEKU

W województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku ludność w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 17% (przy czym w Polsce 18%), ludność w wieku produkcyjnym stanowiła 62,6% (przy czym w Polsce 63%), natomiast ludność w wieku poprodukcyjnym stanowiła 20,4% (przy czym w Polsce 19%). Poniższa tabela przedstawia, jak w województwie świętokrzyskim zmieniał się udział ludności według ekonomicznych grup wieku w latach 2009-2014.

Tabela 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w województwie w latach 2009-2014

Wyszczególnienie	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ludność w wieku przedprodukcyjnym	18,5%	18,3%	17,9%	17,6%	17,3%	17,0%
Ludność w wieku produkcyjnym	63,5%	63,6%	63,5%	63,2%	62,9%	62,6%
Ludność w wieku poprodukcyjnym	17,9%	18,1%	18,7%	19,2%	19,8%	20,4%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku wskaźnik ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym wynosił 59,9 (przy czym wartość wskaźnika dla Polski wynosiła 58,8). Oznacza to, że na każde 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało 59,9 osób w wieku nieprodukcyjnym. Wskaźnik ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym wynosił 119,8 (przy czym wartość wskaźnika dla Polski wynosiła 105,2). Oznacza to, że na każde 100 w wieku przedprodukcyjnym przypadało 119,8 osób w wieku poprodukcyjnym. Wskaźnik ludności w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym wynosił 32,6 (przy czym wartość wskaźnika dla Polski wynosiła 30,2). Oznacza to, że na każde 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało 32,6 osób w wieku poprodukcyjnym.

Tabela 4. Wskaźnik obciążenia demograficznego w województwie w latach 2009-2014

Wyszczególnienie	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	57,4	57,2	57,6	58,2	59,0	59,9
Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym	96,8	99,3	104,2	109,3	114,5	119,8
Ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	28,2	28,5	29,4	30,4	31,5	32,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.2.3. MIGRACJE

W województwie świętokrzyskim w przypadku migracji międzypowiatowych na pobyt stały w 2014 roku więcej osób dokonało wymeldowania z innych powiatów niż zameldowania z innych powiatów. Na terenie województwa liczba zameldowań z innych powiatów wynosiła 6 259 (w tym 3 653 to zameldowania z terenów miejskich innych powiatów oraz 2 606 to zameldowania z terenów wiejskich innych powiatów). Z kolei liczba wymeldowań do innych powiatów wynosiła 8 723 (w tym 5 462 to wymeldowania do miast innych powiatów oraz 3 261 to wymeldowania na wieś innych powiatów). Saldo migracji międzypowiatowych na pobyt stały osiągnęło wartość ujemną i wynosiło [-] 2 464 osoby.

Tabela 5. Saldo migracji międzypowiatowych na pobyt stały w 2014 roku

Wyszczególnienie	Saldo migracji
Województwo świętokrzyskie	-2 464
Podregion kielecki	-1 365
Powiat kielecki	313
Powiat konecki	-243
Powiat ostrowiecki	-386
Powiat skarżyski	-218
Powiat starachowicki	-311
Powiat miasto Kielce	-520
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	-1 099
Powiat buski	-46
Powiat jędrzejowski	-202
Powiat kazimierski	-72
Powiat opatowski	-179
Powiat pińczowski	-82
Powiat sandomierski	-255
Powiat staszowski	-215
Powiat włoszczowski	-48

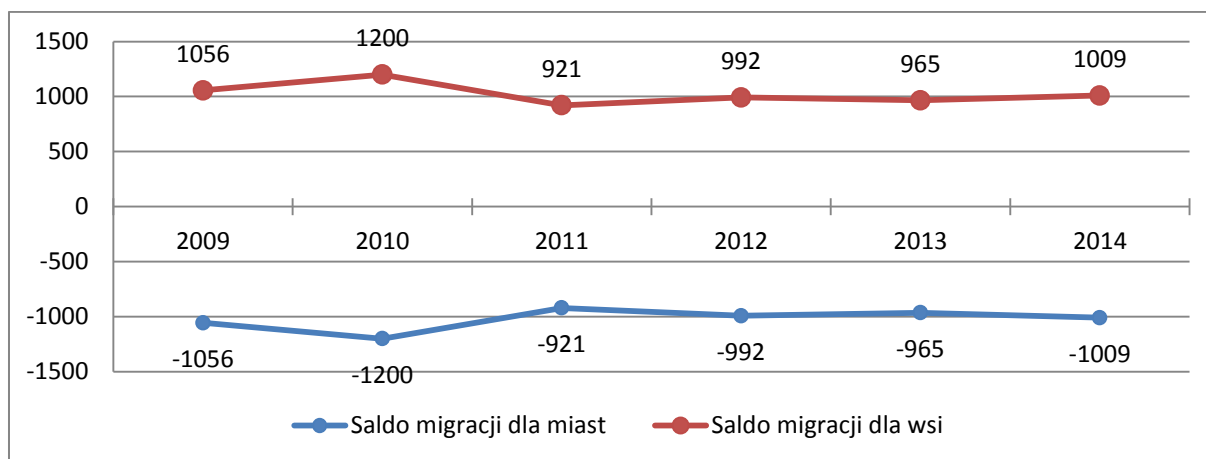
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Najbardziej niekorzystne w województwie było saldo migracji dla powiatu grodzkiego Kielce ([-] 520 osób). Jednocześnie saldo migracji dla powiatu kieleckiego ziemskiego wynosiło 313 osób i było najlepsze w całym województwie. Poza powiatem grodzkim Kielce największy odpływ ludności odnotowano w powiecie ostrowieckim ([-] 386 osób), powiecie

starachowickim ([-] 311 osób), powiecie sandomierskim ([-] 255 osób) oraz powiecie koneckim ([-] 243 osoby). W poniższej tabeli zestawiono saldo migracji w poszczególnych powiatach województwa świętokrzyskiego.

W województwie świętokrzyskim w przypadku migracji wewnątrzwojewódzkich na pobyt stały w 2014 roku więcej osób migrowało na tereny wiejskie niż na tereny miejskie. Na pobyt stały do miast zameldowało się 2 510 osób, natomiast na wieś zameldowało się 4 801 osób. Saldo migracji wewnątrzwojewódzkich na pobyt stały dla miast osiągnęło wartość ujemną i wynosiło [-] 1 009 osób, natomiast dla wsi osiągnęło wartość dodatnią i wynosiło 1 009 osób. Poniższy wykres przedstawia, jak w województwie świętokrzyskim zmieniała się wartość salda migracji wewnątrzwojewódzkich dla miast oraz wsi w latach 2009-2014.

Wykres 3. Saldo migracji wewnątrzwojewódzkich na pobyt stały w latach 2009-2014

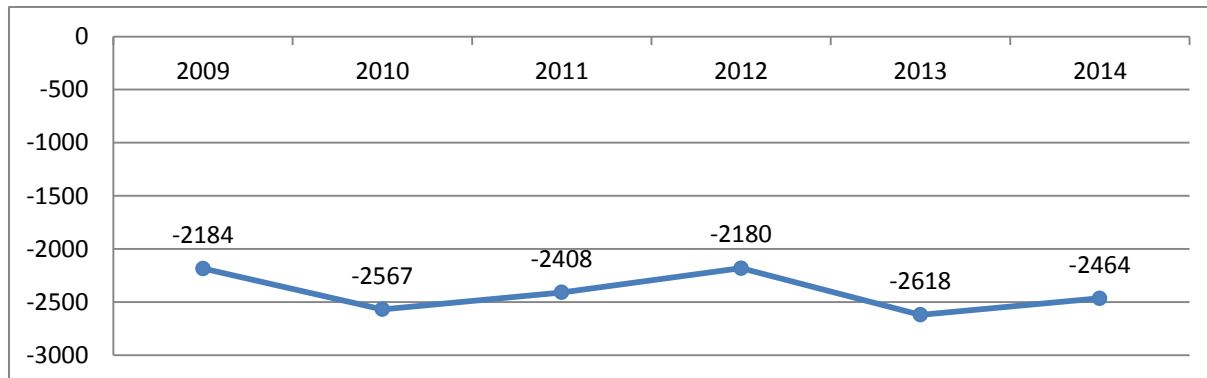


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W województwie świętokrzyskim w przypadku migracji międzywojewódzkich na pobyt stały w 2014 roku wystąpiła przewaga odpływu ludności do innych województw niż napływu ludności do województwa świętokrzyskiego. Ogółem do województwa świętokrzyskiego zameldowało się 2 535 osób, natomiast do innych województw wymeldowało się 4 999 osób. Wśród osób, które się zameldowały, 18,6% stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, 69,1% stanowią osoby w wieku produkcyjnym oraz 12,3% stanowią osoby w wieku poprodukcyjnym. Natomiast wśród osób, które się wymeldowały, 14,5% stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, 78,8% stanowią osoby w wieku produkcyjnym oraz 6,7% stanowią osoby w wieku poprodukcyjnym. Saldo migracji międzywojewódzkich na pobyt stały osiągnęło wartość ujemną i wynosiło [-] 2 464 osoby. Poniższy wykres

przedstawia, jak w województwie świętokrzyskim zmieniała się wartość salda migracji międzywojewódzkich w latach 2009-2014.

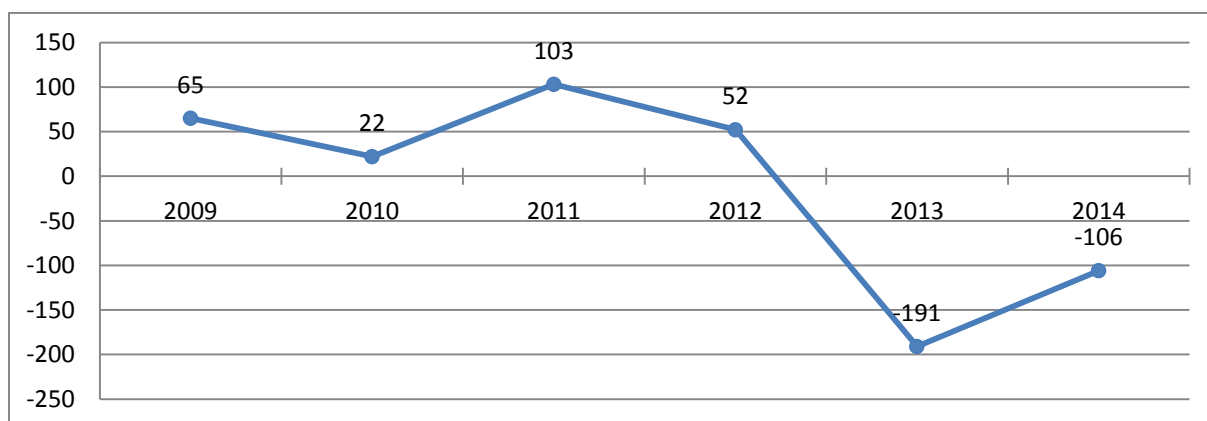
Wykres 4. Saldo migracji międzywojewódzkich na pobyt stały w latach 2009-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W województwie świętokrzyskim w przypadku migracji zagranicznych na pobyt stały w 2014 roku więcej osób odplynęło za granicę niż napłynęło z zagranicy. Na pobyt stały z zagranicy zameldowało się 346 osób, natomiast za granicę wymeldowały się 452 osoby. Na osoby, które się zameldowały, składa się 49,1% osób w wieku przedprodukcyjnym, 43,1% osób w wieku produkcyjnym oraz 7,8% osób w wieku poprodukcyjnym. Natomiast na osoby, które się wymeldowały, składa się 19,9% osób w wieku przedprodukcyjnym, 76,3% osób w wieku produkcyjnym oraz 3,8% osób w wieku poprodukcyjnym. Saldo migracji zagranicznych na pobyt stały osiągnęło wartość ujemną i wynosiło [-] 106 osób. Poniższy wykres przedstawia, jak w województwie świętokrzyskim zmieniała się wartość salda migracji zagranicznych w latach 2009-2014.

Wykres 5. Saldo migracji zagranicznych na pobyt stały w latach 2009-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.3. OTOCZENIE GOSPODARCZE

Potencjał gospodarczy województwa świętokrzyskiego na koniec 2014 roku tworzyło 110 130 podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON. Zdecydowaną większość stanowiły podmioty należące do sektora prywatnego. Podmioty prywatne stanowiły 97,1% ogółu podmiotów gospodarki narodowej, z kolei podmioty publiczne stanowiły pozostałe 2,9% ogółu podmiotów gospodarczych. Spośród podmiotów należących do sektora prywatnego wiodącą rolę odgrywały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które stanowiły 79,2% ogółu tych podmiotów gospodarczych. Natomiast spośród podmiotów należących do sektora publicznego wiodącą rolę odgrywały państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego, które stanowiły 72,5% ogółu tych podmiotów gospodarczych.

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w województwie w 2014 roku

Wyszczególnienie	Liczba podmiotów	Odsetek [%]
Województwo świętokrzyskie	110 130	100%
Podregion kielecki	75 934	68,9%
Powiat kielecki	15 466	14,0%
Powiat konecki	6 374	5,8%
Powiat ostrowiecki	10 265	9,3%
Powiat skarżyski	7 908	7,2%
Powiat starachowicki	7 226	6,6%
Powiat miasto Kielce	28 695	26,1%
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	34 196	31,1%
Powiat buski	5 541	5,0%
Powiat jędrzejowski	6 077	5,5%
Powiat kazimierski	1 811	1,6%
Powiat opatowski	3 264	3,0%
Powiat pińczowski	2 539	2,3%
Powiat sandomierski	6 298	5,7%
Powiat staszowski	5 110	4,6%
Powiat włoszczowski	3 556	3,2%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

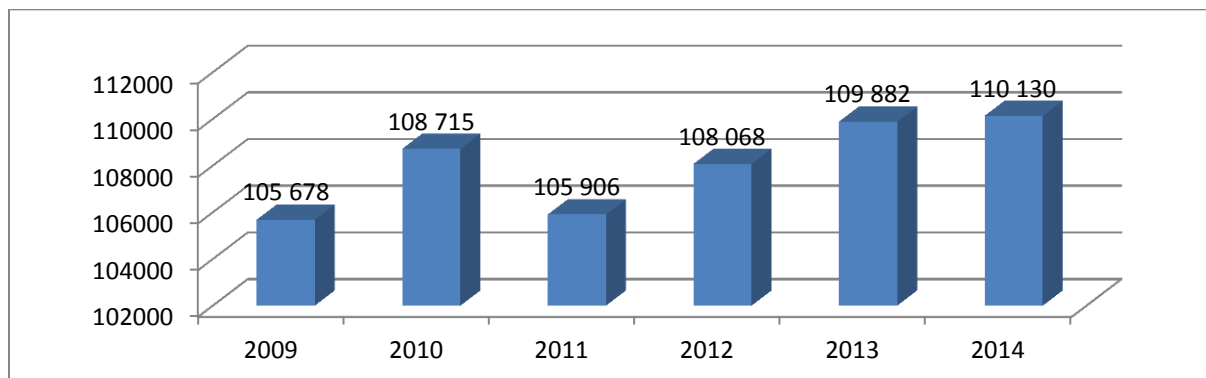
Na koniec 2014 roku zdecydowana większość podmiotów gospodarki narodowej była zarejestrowana w powiatach podregionu kieleckiego. Podmioty znajdujące się na terenie powiatów podregionu kieleckiego stanowiły 68,9% ogółu podmiotów gospodarczych, natomiast pozostałe 31,1% podmiotów gospodarczych były zarejestrowane w powiatach podregionu sandomiersko-jędrzejowskiego. W zakresie liczby zarejestrowanych podmiotów gospodarczych przodował powiat grodzki Kielce (28 695 podmiotów, które stanowiły 28,6% ogółu podmiotów gospodarczych). Na kolejnych miejscach znalazły się powiat kielecki ziemski (15 466 podmiotów, które stanowiły 14% ogółu podmiotów gospodarczych) oraz powiat ostrowiecki (10 265 podmiotów, które stanowiły 9,3% ogółu podmiotów gospodarczych). W poniższej tabeli zestawiono liczbę podmiotów gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w poszczególnych powiatach województwa świętokrzyskiego.

W województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku dominowały przedsiębiorstwa prowadzące działalność usługową (82 746 podmiotów, które stanowiły 75,1% ogółu podmiotów gospodarczych). W dużo mniejszym stopniu funkcjonowały przedsiębiorstwa w przemyśle i budownictwie (25 495 podmiotów, które stanowiły 23,1% ogółu podmiotów gospodarczych). Najmniej liczne były przedsiębiorstwa prowadzące działalność w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie (1 889 podmiotów, które stanowiły 1,7% ogółu podmiotów gospodarczych).

W klasyfikacji podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na terenie województwa świętokrzyskiego dominowały podmioty zatrudniające do 9 osób, które stanowiły 95,5% ogółu zarejestrowanych przedsiębiorstw (105 140 podmiotów gospodarczych). Zdecydowanie mniejszą liczbę stanowiły podmioty zatrudniające od 10 do 49 osób (4 020 podmiotów gospodarczych), od 50 do 249 osób (850 podmiotów gospodarczych) oraz od 250 do 999 osób (101 podmiotów gospodarczych). Najmniejszą liczbę stanowiły podmioty zatrudniające 1 000 i więcej osób (19 podmiotów gospodarczych).

Na przestrzeni ostatnich 6 lat liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w województwie świętokrzyskim stopniowo się zwiększała. Wyjątek stanowił rok 2011, w którym liczba tych jednostek spadła. Poniższy wykres przedstawia, jak w województwie świętokrzyskim zmieniała się liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w latach 2009-2014.

Wykres 6. Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie w latach 2009-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Spośród podmiotów gospodarki narodowej w województwie świętokrzyskim w 2014 roku najliczniejszą grupę stanowiły te, których dominującą działalnością był handel hurtowy i detaliczny oraz naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle (34 257 przedsiębiorstw, które stanowiły 31,1% ogółu zarejestrowanych podmiotów gospodarczych). Do ważnych branż w gospodarce województwa należały również: budownictwo (14 353 przedsiębiorstwa, które stanowiły 13% ogółu zarejestrowanych podmiotów gospodarczych), przetwórstwo przemysłowe (10 205 podmiotów, które stanowiły 9,3% ogółu zarejestrowanych podmiotów gospodarczych) oraz działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (7 988 podmiotów, które stanowiły 7,3% ogółu zarejestrowanych podmiotów gospodarczych).

Tabela 7. Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie w 2014 roku według sekcji PKD 2007

Sekcja PKD 2007	Liczba podmiotów	Odsetek [%]
Ogółem	110 130	100%
A rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	1 889	1,715%
B górnictwo i wydobywanie	163	0,148%
C przetwórstwo przemysłowe	10 205	9,266%
D wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	174	0,158%
E dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	600	0,545%
F budownictwo	14 353	13,033%

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

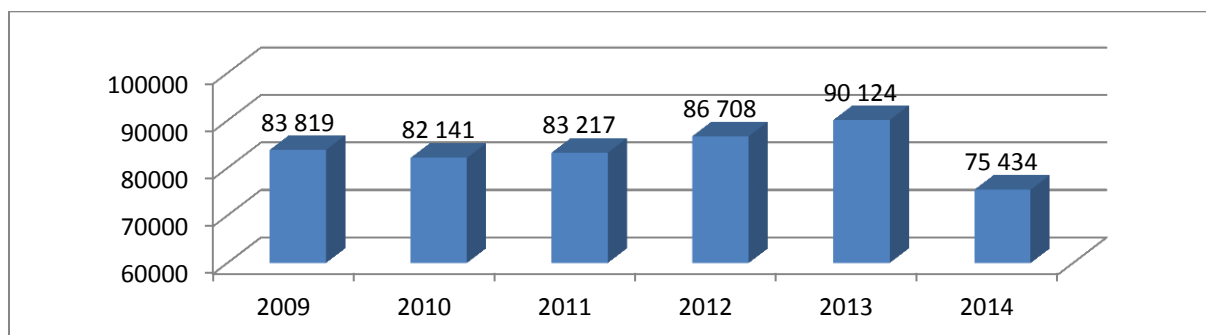
Sekcja PKD 2007	Liczba podmiotów	Odsetek [%]
G handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle	34 257	31,106%
H transport i gospodarka magazynowa	7 133	6,477%
I działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	2 908	2,641%
J informacja i komunikacja	2 070	1,880%
K działalność finansowa i ubezpieczeniowa	3 194	2,900%
L działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	3 183	2,890%
M działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	7 988	7,253%
N działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	2 234	2,029%
O administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	1 290	1,171%
P edukacja	3 966	3,601%
Q opieka zdrowotna i pomoc społeczna	5 410	4,912%
R działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	1 742	1,582%
S pozostała działalność usługowa		
T gospodarstwa domowe zatrudniające pracowników; gospodarstwa domowe produkujące wyroby i świadczące usługi na własne potrzeby	7 368	6,690%
U organizacje i zespoły eksterytorialne	3	0,003%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.4. BEZROBOCIE

W województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku liczba bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 75 434 osoby. Poniższy wykres przedstawia, jak w województwie świętokrzyskim zmieniała się liczba osób bezrobotnych w latach 2009-2014.

Wykres 7. Liczba bezrobotnych w województwie w latach 2009-2014



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W województwie świętokrzyskim w 2014 roku bezrobocie dotyczyło przede wszystkim ludzi młodych, których wiek nie przekroczył 35 lat. Najliczniejszą grupę wśród bezrobotnych stanowiły osoby w wieku 25-34 lata (29,7%). Zaraz za nimi znalazły się osoby w wieku 35-44 lata (20,4%). Najmniejszą grupę bezrobotnych stanowiły osoby w wieku 55 lat i więcej (13,9%). W poniższej tabeli zestawiono liczbę bezrobotnych zarejestrowanych według wieku w województwie świętokrzyskim.

Tabela 8. Bezrobotni zarejestrowani według wieku w województwie w 2014 roku

Wiek	Liczba bezrobotnych	Odsetek [%]
24 lata i mniej	13 895	18,4%
25-34 lata	22 400	29,7%
35-44 lata	15 377	20,4%
45-54 lata	13 288	17,6%
55 lat i więcej	10 474	13,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku większość zarejestrowanych bezrobotnych to osoby o stosunkowo niskim poziomie wykształcenia. Wśród bezrobotnych dominowały osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym (28,2%), średnim zawodowym łącznie z policealnym (25,4%) oraz co najwyżej gimnazjalnym (20,7%). Najmniej liczną zbiorowość bezrobotnych stanowiły osoby legitymujące się wykształceniem średnim ogólnokształcącym (10,5%) oraz wyższym (15,2%).

Tabela 9. Bezrobotni zarejestrowani według poziomu wykształcenia w województwie w 2014 roku

Wykształcenie	Liczba bezrobotnych	Odsetek [%]
Wyższe	11 436	15,2%
Policealne, średnie zawodowe	19 169	25,4%
Średnie ogólnokształcące	7 938	10,5%
Zasadnicze zawodowe	21 302	28,2%
Gimnazjalne i poniżej	15 589	20,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie świętokrzyskim na koniec 2014 roku należała do jednej z najwyższych w kraju i wynosiła 14,2% (przy czym w Polsce 11,5%).

W poniższej tabeli zestawiono liczbę zarejestrowanych bezrobotnych oraz stopę bezrobocia rejestrowanego w poszczególnych powiatach województwa świętokrzyskiego.

Tabela 10. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w 2014 roku

Wyszczególnienie	Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]
Województwo świętokrzyskie	75 434	14,2%
Podregion kielecki	48 574	15,6%
Powiat kielecki	12 059	16,9%
Powiat konecki	6 261	20,4%
Powiat ostrowiecki	7 560	19,1%
Powiat skarżyski	6 653	24,9%
Powiat starachowicki	5 527	14,9%
Powiat miasto Kielce	10 514	9,8%
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	26 860	12,3%
Powiat buski	2 901	8,0%
Powiat jędrzejowski	4 712	13,4%
Powiat kazimierski	2 100	12,7%
Powiat opatowski	4 990	20,8%
Powiat pińczowski	1 660	9,5%
Powiat sandomierski	4 187	11,3%
Powiat staszowski	3 640	11,4%
Powiat włoszczowski	2 670	12,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.5. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

1.5.1. INFRASTRUKTURA DROGOWA

Infrastruktura drogowa województwa świętokrzyskiego składa się z dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Łączna długość dróg wynosi 16 583,2 km. Drogi publiczne o twardej nawierzchni stanowią 13 478 km, z czego 1 623,3 km to drogi publiczne miejskie o twardej nawierzchni, natomiast 11 854,7 km to drogi publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni. Łączna długość poszczególnych rodzajów dróg na terenie województwa przedstawia się następująco:¹

¹ „Rocznik statystyczny województw 2014”, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2015

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

- 754,3 km to drogi krajowe (w tym 126,8 km stanowią drogi publiczne miejskie o twardej nawierzchni oraz 627,5 km stanowią drogi publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni),
- 1 088,1 km to drogi wojewódzkie (w tym 156,3 km stanowią drogi publiczne miejskie o twardej nawierzchni oraz 931,8 km stanowią drogi publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni),
- 6 184,4 km to drogi powiatowe (w tym 414,9 km stanowią drogi publiczne miejskie o twardej nawierzchni oraz 5 347 km stanowią drogi publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni),
- 8 556,4 km to drogi gminne (w tym 925,3 km stanowią drogi publiczne miejskie o twardej nawierzchni oraz 4 948,4 km stanowią drogi publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni).

Drogi krajowe stanowią tzw. nadrzędny układ komunikacyjny 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 – Łoniów – 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),

² „Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2013”, Eu-Consult Sp. z o.o., Gdańsk 2013

³ Ibidem

- droga nr 77 (Lipnik – Sandomierz – Stalowa Wola – Jarosław – Przemyśl),
- droga nr 78 (Chałupki – Gliwice – Szczekociny – Nagłowice – Jędrzejów – Chmielnik),
- 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

1.5.2. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

W województwie świętokrzyskim łączna długość linii kolejowych eksploatowanych wynosi 721 km (linie normalnotorowe), z czego 554 km to linie normalnotorowe zelektryfikowane. Spośród całej długości eksploatowanych linii kolejowych 373 km stanowią linie normalnotorowe dwu- i więcej torowe. W 2014 roku wskaźnik linii kolejowych eksploatowanych ogółem na 100 km² wynosił 6,2. Oznacza to, że na każde 100 km² przypadało 6,2 km linii kolejowych.⁵

Podstawowy układ komunikacji kolejowej województwa świętokrzyskiego stanowią trzy linie kolejowe znaczenia państwowego oraz dwie linie, które mają istotne znaczenie w skali województwa. Do linii znaczenia państwowego należą:⁶

- linia nr 8 (Warszawa – Radom – Kielce – Kraków),
- linia nr 25 (Łódź – Skarżysko-Kamienna – Sandomierz – Dębica),
- linia nr 61 (Kielce – Włoszczowa – Częstochowa – Fosowskie),

natomiast do linii znaczenia lokalnego należą:

- linia nr 70 (Włoszczowice – Staszów – Chmielów k. Tarnobrzega),
- linia nr 73 ([Kielce] Sitówka Nowiny – Włoszczowice – Busko-Zdrój).

Obecnie na liniach nr 70 i nr 73 nie jest prowadzony ruch pasażerski. Z kolei na linii nr 25 ruch pasażerski odbywa się na odcinku Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski.

⁴ Ibidem

⁵ Na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych GUS za rok 2014

⁶ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego”, załącznik do uchwały nr XLVIII/858/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27.10.2014

Na zachodnim krańcu województwa przebiega linia kolejowa, która stanowi część VI Europejskiego Korytarza Transportowego, łączącego państwa nadbałtyckie z krajami położonymi nad Morzem Adriatyckim i na Bałkanach. Jest to linia nr E-65 (Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice). W ciągu tej linii, na terenie województwa prowadzony jest ruch pasażerski głównie w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych. Ruch ten odbywa się z wykorzystaniem linii kolejowej nr 4 (Centralna Magistrala Kolejowa), do której dostęp zapewnia stacja kolejowa we Włoszczowie.

W regionie funkcjonuje również wybudowana w latach 80-tych linia kolejowa szerokotorowa Hrubieszów – Huta „Katowice” (LHS). Służy ona jedynie do przewozu towarów w kierunku Ukrainy. Linia ta posiada stację wymiany podwozi wagonów w miejscowości Sędziszów.

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.

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 2015 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 skarg, które w 2014 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.

Dane od przewoźników świadczących usługi przewozowe na terenie województwa świętokrzyskiego uzyskano na podstawie ankiety internetowej. Dystrybucja ankiety odbyła się za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego.

W celu przedstawienia danych dla transportu kolejowego ograniczono się w niniejszym dokumencie do ogólnodostępnych informacji zawartych na stronach internetowych. Dane potrzebne od Świętokrzyskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, istotne z punktu niniejszej analizy, nie zostały przekazane, ponieważ stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

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:

- Diagnozę istniejącego systemu komunikacji publicznej, obejmującą dane dotyczące m.in.: rodzaju i marki pojazdów wykonujących regularny przewóz drogowy osób oraz ich pojemności pod względem liczby miejsc siedzących i stojących, godzin ich odjazdów oraz ich dostosowania do potrzeb społecznych (na podstawie danych uzyskanych od przewoźników za pomocą ankiety internetowej);
- Określenie średniej pojemności pojazdów i stopnia ich zapełnienia w komunikacji publicznej na poszczególnych liniach komunikacyjnych (na podstawie danych uzyskanych od przewoźników, dotyczących sprzedaży biletów);
- Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej (na podstawie danych uzyskanych 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, które wpłynęły do Urzędu Marszałkowskiego oraz Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego);
- Ocenę istniejącego i preferowanego standardu usług przewozowych w transporcie drogowym osób przez podróżnych (na podstawie danych z badania ankietowego na temat preferencji przewozowych pasażerów województwa świętokrzyskiego, skierowanego do podróżnych i mieszkańców);
- Analizę sprzedaży biletów w komunikacji publicznej na poszczególnych liniach komunikacyjnych w zakresie ilości sprzedanych biletów przez przewoźników drogowych wykonujących regularny przewóz osób na terenie województwa świętokrzyskiego, przy jednoczesnym podziale na sprzedaż miesięczną, z uwzględnieniem sprzedaży biletów dla osób korzystających z ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów ze względu na wysokość procentową zastosowanej ulgi ustawowej (na podstawie danych uzyskanych od przewoźników, dotyczących sprzedaży biletów);
- Określenie na poszczególnych liniach komunikacyjnych proporcji przewożonych pasażerów w stosunku do pasażerów korzystających z ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów (na podstawie danych uzyskanych od przewoźników, dotyczących sprzedaży biletów).

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 (na podstawie danych uzyskanych od przewoźników za pomocą ankiety internetowej);
- Określenie wielkości potoków podróżnych 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 pasażerów województwa świętokrzyskiego);
- Ocenę dostępności pasażera do informacji o godzinach odjazdów oraz dostępności do cennika i stosowanych taryf cenowych przez przewoźników (na podstawie danych z ankiety na temat preferencji przewozowych pasażerów województwa świętokrzyskiego);
- Podział linii komunikacyjnych w zależności od nadmiaru możliwości przewozowych w transporcie publicznym, równowagi pomiędzy potrzebami a istniejącym potencjałem oraz 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 podróżnych, 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 przewoźników, którzy wzięli udział w badaniu. Otrzymane dane przeanalizowano pod kątem pojemności pojazdów, wieku pojazdów oraz marki pojazdów. Na terenie województwa świętokrzyskiego do przewozu osób wykorzystywanych jest 996 pojazdów. Ich pojemność wynosi średnio 47 osób, natomiast wiek wynosi średnio 15,5 lat.

Przewozy osób są wykonywane pojazdami o różnej pojemności. Wśród taboru wykorzystywanego przez przewoźników znajdują się zarówno pojazdy mogące pomieścić

do 10 osób, jak i pojazdy mogące pomieścić do 132 osób. Udział poszczególnych grup pojazdów w całym taborze według pojemności przedstawia poniższa tabela.

Tabela 11. Pojemność taboru województwa świętokrzyskiego

Pojemność pojazdów	Odsetek pojazdów	Średnia pojemność grupy pojazdów
do 20 osób	8,2%	18
21-30 osób	28,9%	26
31-40 osób	11,2%	36
41-50 osób	10,3%	45
51-60 osób	17,2%	54
61-70 osób	4,7%	66
71-80 osób	7,5%	75
81-90 osób	4,6%	85
91-100 osób	1,8%	97
powyżej 100 osób	5,6%	107

Źródło: Opracowanie własne.

Taborem o pojemności od 100 do 132 osób dysponuje pięciu przewoźników, a mianowicie:

- Darjan Transport Osobowy Dariusz Kurcbart – jeden pojazd o pojemności do 132 osób,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Ostrowiec Świętokrzyski SA – jeden pojazd o pojemności do 111 osób, jeden pojazd o pojemności do 105 osób, cztery pojazdy o pojemności do 103 osób oraz jeden pojazd o pojemności do 100 osób,
- Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Starachowicach – trzynaście pojazdów o pojemności do 110 osób, 6 pojazdów o pojemności do 104 osób oraz 10 pojazdów o pojemności do 102 osób,
- Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. w Skarżysku-Kamiennej – 13 pojazdów o pojemności do 110 osób, jeden pojazd o pojemności do 108 osób, dwa pojazdy o pojemności do 104 osób, dwa pojazdy o pojemności do 101 osób oraz dwa pojazdy o pojemności do 100 osób,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Włoszczowa Sp. z o.o. – jeden pojazd o pojemności do 109 osób oraz jeden pojazd o pojemności do 106 osób.

Wśród taboru znajdują się pojazdy starsze i nowsze, przy czym pojazdów młodszych jest nieco więcej niż pojazdów starszych. Najstarszy pojazd został wyprodukowany w 1966 roku (1 pojazd). Nieco młodsze od niego są pojazdy wyprodukowane w 1980 roku (2 pojazdy). Pozostałe pojazdy zostały wyprodukowane po roku 1980. Udział poszczególnych grup pojazdów w całym taborze według wieku przedstawia poniższa tabela.

Tabela 12. Wiek taboru województwa świętokrzyskiego

Wiek pojazdów	Odsetek pojazdów	Średni wiek grupy pojazdów
do 10 lat	16,6%	6,9
11-20 lat	59,6%	15,9
powyżej 20 lat	20,1%	24,4
brak danych	3,7%	nie dotyczy

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższej tabeli można zauważyć nieznaczną przewagę pojazdów stosunkowo młodych nad starszymi. Pojazdów mających powyżej 20 lat jest niewiele więcej niż pojazdów mających do 10 lat. Największy odsetek (59,6%) stanowią pojazdy mające od 11 do 20 lat. Ponadto pojazdy służące do obsługi połączeń od co najmniej 11 lat stanowią 79,7% całego taboru, a ich średni wiek wynosi 18 lat. Świadczy to o tym, że tabor samochodowy jest przestarzały i wymaga on unowocześnienia.

W poniższej tabeli zestawiono rodzaje pojazdów wchodzących w skład taboru. Najpopularniejsze są pojazdy marki Mercedes – stanowią one 47,1% ogółu pojazdów. Często używane są również pojazdy marki Autosan (11,5% ogółu pojazdów) oraz Renault (10,6%). Mniej popularne od wymienionych są pojazdy marki Man, Setra, Volkswagen, Jelcz, Volvo oraz Iveco – poszczególne marki stanowią od 4,6% do 2,2% ogółu pojazdów. Pozostałe grupy poszczególnych marek pojazdów stanowią łącznie 8,9%, przy czym udział poszczególnych grup jest niewielki.

Tabela 13. Marka taboru województwa świętokrzyskiego

Marka pojazdów	Odsetek pojazdów
Mercedes	47,1%
Autosan	11,5%
Renault	10,6%
Man	4,6%

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Marka pojazdów	Odsetek pojazdów
Setra	4,4%
Volkswagen	4,1%
Jecz	3,9%
Volvo	2,7%
Iveco	2,2%
pozostałe	8,9%

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość pojazdów nie spełnia europejskiego standardu emisji spalin określonego w normach EURO 5 i EURO 6. Normę emisji spalin EURO 5 spełnia jedynie 6,6% pojazdów, natomiast normę emisji spalin EURO 6 spełnia tylko 0,4% pojazdów.

Tabor kolejowy

Na terenie województwa świętokrzyskiego do obsługi transportu kolejowego wykorzystywane są 23 pojazdy, a mianowicie:⁷

- 22 elektryczne zespoły trakcyjne EN57 (każdy o łącznej pojemności 656 osób, w tym 188 miejsc siedzących),
- 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:⁸

- 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).

⁷ „Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2013”, „Eu-Consult” Sp. z o.o., Gdańsk 2014

⁸ Ibidem

3.1.2. CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSÓW ORAZ ICH DOSTOSOWANIE DO POTRZEB SPOŁECZNYCH (W TYM DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH)

Transport drogowy

W poniższej tabeli zestawiono dzienną liczbę połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów, wykonywaną przez przewoźników, którzy wzięli udział w badaniu. Połączenie bezpośrednie Kielce – Kazimierza Wielka jest realizowane dwiema trasami, przy czym jedna biegnie przez Pińczów, natomiast druga przez Busko-Zdrój. Z kolei połączenie bezpośrednie Kielce – Sandomierz jest realizowane trzema trasami, jedna biegnie przez Staszów, druga przez Opatów, a trzecia przez Ostrowiec Świętokrzyski. Ponadto jedno połączenie Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz jest realizowane przez Opatów.

Tabela 14. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba połączeń
Kielce - Skarżysko-Kamienna	78
Busko-Zdrój - Pińczów	56
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	55
Kielce - Jędrzejów	47
Kielce - Pińczów	46
Kielce - Busko-Zdrój	43
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	41
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	39
Kielce - Końskie	38
Kielce - Staszów	33
Kielce - Starachowice	32
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	24
Kielce - Włoszczowa	24
Kielce - Sandomierz¹	23
Kielce - Kazimierza Wielka²	11
Końskie - Skarżysko-Kamienna	11
Jędrzejów - Pińczów	10
Jędrzejów - Włoszczowa	10
Kazimierza Wielka - Pińczów	10
Opatów - Staszów	10
Opatów - Sandomierz	5
Busko-Zdrój - Staszów	3

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba połączeń
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz ³	3
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	3
Kielce - Opatów	1
Końskie - Włoszczowa	1

Źródło: Opracowanie własne.

1 – wszystkie połączenia bezpośrednie Kielce – Sandomierz są realizowane trzema trasami, przy czym jedna biegnie przez Opatów (15 połączeń dziennie), druga biegnie przez Ostrowiec Świętokrzyski (1 połączenie dziennie), a trzecia biegnie przez Staszów (7 połączeń dziennie),

2 – wszystkie połączenia bezpośrednie Kielce – Kazimierza Wielka są realizowane dwiema trasami, przy czym jedna biegnie przez Busko-Zdrój (6 połączeń dziennie), a druga biegnie przez Pińczów (5 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, Ostrowiec Świętokrzyski i Staszów, tj.:

- Kielce – Opatów oraz Opatów – Sandomierz,
- Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski oraz Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz,
- Kielce – Staszów oraz Staszów – Sandomierz.

Połączenie bezpośrednie Kielce – Kazimierza Wielka zostało podzielone na trasy biegnące przez Busko-Zdrój i Pińczów, tj.:

- Kielce – Busko-Zdrój oraz Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka,
- Kielce – Pińczów oraz Kazimierza Wielka – Pińczów,

Z kolei połączenie bezpośrednie Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz 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 15. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów po podzieleniu tras

Trasa	Liczba połączeń
Kielce - Skarżysko-Kamienna	78
Busko-Zdrój - Pińczów	56
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	56
Kielce - Pińczów	51
Kielce - Busko-Zdrój	49
Kielce - Jędrzejów	47
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	42
Kielce - Staszów	40
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	39
Kielce - Końskie	38
Kielce - Starachowice	32
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	30
Kielce - Włoszczowa	24
Opatów - Sandomierz	21
Kielce - Opatów	16
Kazimierza Wielka - Pińczów	15
Końskie - Skarżysko-Kamienna	11
Jędrzejów - Pińczów	10
Jędrzejów - Włoszczowa	10
Opatów - Staszów	10
Sandomierz - Staszów	7
Busko-Zdrój - Staszów	3
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	3
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	3
Końskie - Włoszczowa	1

Źródło: Opracowanie własne.

Przewoźnicy najwięcej połączeń realizują między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną (78 dziennie), natomiast najmniej między Końskimi a Włoszczową (1 połączenie dziennie), Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami, Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem oraz Buskiem-Zdrój a Staszowem (po 3 połączenia dziennie). Połączenia między Kielcami a miastami powiatowymi stanowią 60,3% wszystkich połączeń. Biorąc pod uwagę tylko połączenia między stolicą województwa świętokrzyskiego a miastami powiatowymi,

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

najwięcej połączeń występuje ze Skarżyskiem-Kamienną (78 dziennie), natomiast najmniej z Opatowem (16 dziennie). W poniższej tabeli zestawiono dzienną liczbę połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów wykonywanych w godzinach szczytu oraz poza godzinami szczytu.

Tabela 16. 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	21	16	41
Busko-Zdrój - Pińczów	14	10	32
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	20	6	30
Kielce - Pińczów	10	9	32
Kielce - Busko-Zdrój	16	9	24
Kielce - Jędrzejów	10	7	30
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	12	6	24
Kielce - Staszów	12	6	22
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	8	9	22
Kielce - Końskie	10	7	21
Kielce - Starachowice	7	4	21
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	5	5	20
Kielce - Włoszczowa	6	5	13
Opatów - Sandomierz	7	5	9
Kielce - Opatów	6	3	7
Kazimierza Wielka - Pińczów	4	3	8
Końskie - Skarżysko-Kamienna	4	1	6
Jędrzejów - Pińczów	3	0	7
Jędrzejów - Włoszczowa	2	3	5
Opatów - Staszów	4	1	5
Sandomierz - Staszów	2	2	3
Busko-Zdrój - Staszów	0	0	3
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	2	1	0
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	1	0	2
Końskie - Włoszczowa	0	0	1

Źródło: Opracowanie własne.

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Połączenia w godzinach szczytu, tj. połączenia w godzinach 6:00 – 9:00 oraz 15:00 – 18:00, stanowią 43,9% wszystkich połączeń, przy czym 26,8% to połączenia realizowane w porannych godzinach szczytu, natomiast 17,1% to połączenia realizowane w popołudniowych godzinach szczytu. Pozostały odsetek, tj. 56,1% stanowią połączenia wykonywane poza godzinami szczytu. W poniższej tabeli zestawiono średni realny czas przejazdu w połączeniach bezpośrednich między siedzibami powiatów.

Tabela 17. Średni realny czas przejazdu w połączeniach bezpośrednich między siedzibami powiatów

Trasa	Średni realny czas przejazdu w minutach
Końskie - Włoszczowa	99
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	93
Kielce - Staszów	92
Kielce - Opatów	85
Sandomierz - Staszów	80
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	77
Kielce - Włoszczowa	76
Kielce - Busko-Zdrój	74
Kielce - Starachowice	74
Kielce - Końskie	66
Kazimierza Wielka - Pińczów	65
Kielce - Pińczów	62
Jędrzejów - Włoszczowa	56
Końskie - Skarżysko-Kamienna	55
Kielce - Skarżysko-Kamienna	54
Opatów - Staszów	51
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	50
Busko-Zdrój - Staszów	50
Kielce - Jędrzejów	50
Opatów - Sandomierz	43
Jędrzejów - Pińczów	41
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	39
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	35
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	34
Busko-Zdrój - Pińczów	31

Źródło: Opracowanie własne.

Kwestia dostosowania środków transportu publicznego województwa do obsługi osób niepełnosprawnych i starszych jest niewystarczająca. Z informacji uzyskanych od przewoźników wynika, że zdecydowana większość pojazdów nie spełnia tego zakresu. Spośród całego taboru drogowego aż 92% stanowią pojazdy, które nie są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych. Tylko 6,4% pojazdów jest przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych, a więc posiada np. platformy dla wózków lub system informacji dźwiękowej i wzrokowej. Dla pozostałego odsetka pojazdów występuje brak danych.

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 i InterREGIO Przewozów Regionalnych oraz pociągi TLK PKP Intercity.

Tabela 18. 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 - Jędrzejów	14	2	3	9	36
Jędrzejów - Kielce	14	3	3	8	37
Kielce - Włoszczowa	10	2	2	6	47
Włoszczowa - Kielce	10	1	3	6	48
Kielce - Skarżysko-Kamienna	19	3	4	12	42
Skarżysko-Kamienna - Kielce	19	5	3	11	42
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	7	1	2	4	20
Starachowice - Skarżysko-Kamienna	7	1	2	4	19
Starachowice - Ostrowiec Świętokrzyski	7	1	2	4	32
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	7	1	2	4	32

Źródło: Opracowanie własne.

3.2. POJEMNOŚĆ ORAZ STOPIEŃ ZAPEŁNIENIA 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 19. Liczba pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba pojazdów
Kielce - Busko-Zdrój	67
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	49
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	30
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	27
Kielce - Skarżysko-Kamienna	27
Busko-Zdrój - Pińczów	26
Kielce - Staszów	26
Kielce - Końskie	20
Kielce - Pińczów	18
Kielce - Starachowice	16
Kielce - Jędrzejów	13
Opatów - Sandomierz	13
Kielce - Opatów	12
Kielce - Włoszczowa	11
Opatów - Staszów	11
Jędrzejów - Włoszczowa	9
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	9
Jędrzejów - Pińczów	8
Kazimierza Wielka - Pińczów	8
Końskie - Skarżysko-Kamienna	8
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	8
Busko-Zdrój - Staszów	4
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	4

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba pojazdów
Sandomierz - Staszów	4
Końskie - Włoszczowa	1

Źródło: Opracowanie własne.

Na tle całego województwa największa łączna pojemność pojazdów występuje w połączeniach między Opatowem a Ostrowcem Świętokrzyskim (2 747 miejsc). Nieco mniejsza pojemność występuje w połączeniach między Kielcami a Buskiem-Zdrój (2 622 miejsc), 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 (42 miejsca), Sandomierzem a Staszowem (156 miejsc), Buskiem-Zdrój a Staszowem (200 miejsc), Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami (232 miejsca) oraz Kazimierzą Wielką a Pińczowem (284 miejsca).

Również w przypadku stolicy województwa łączna pojemność pojazdów jest bardzo wysoka, jednakże nie we wszystkich przypadkach. Największa występuje w połączeniach z Buskiem-Zdrój (2 622 miejsca). Mniejsza, ale dość wysoka łączna pojemność pojazdów (wynosząca nie mniej niż 1 000 i nie więcej niż 1 600 miejsc) występuje w połączeniach z Ostrowcem Świętokrzyskim, Staszowem i Końskimi. Natomiast najmniejsza łączna pojemność pojazdów występuje w połączeniach z Włoszczową (450 miejsc) oraz Jędrzejowem (472 miejsca).

Tabela 20. łączna liczba miejsc we wszystkich pojazdach wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba miejsc
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	2 747
Kielce - Busko-Zdrój	2 622
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	1 594
Busko-Zdrój - Pińczów	1 146
Kielce - Staszów	1 128
Kielce - Końskie	1 105
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	1 032
Kielce - Skarżysko-Kamienna	875
Kielce - Pińczów	760
Kielce - Starachowice	616
Opatów - Sandomierz	560

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba miejsc
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	558
Opatów - Staszów	543
Kielce - Opatów	533
Kielce - Jędrzejów	472
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	464
Kielce - Włoszczowa	450
Końskie - Skarżysko-Kamienna	432
Jędrzejów - Włoszczowa	387
Jędrzejów - Pińczów	336
Kazimierza Wielka - Pińczów	284
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	232
Busko-Zdrój - Staszów	200
Sandomierz - Staszów	156
Końskie - Włoszczowa	42

Źródło: Opracowanie własne.

Trochę inaczej, niż łączna pojemność pojazdów, przedstawia się ich średnia pojemność. Największa średnia pojemność pojazdów (ponad 50 miejsc) występuje pomiędzy Skarżyskiem-Kamienną a Starachowicami (62 miejsca), Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem (58 miejsc), Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami (58 miejsc), Opatowem a Ostrowcem Świętokrzyskim (56 miejsc), Kielcami a Końskimi (55 miejsc), Końskimi a Skarżyskiem-Kamienną (54 miejsca) oraz Kielcami a Ostrowcem Świętokrzyskim (53 miejsca). Z kolei najmniejsza średnia pojemność pojazdów występuje w połączeniach między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną (32 miejsca), Kielcami a Jędrzejowem (36 miejsc), Kazimierzą Wielką a Pińczowem (36 miejsc), Buskiem-Zdrój a Kazimierzą Wielką (38 miejsc), Sandomierzem a Staszowem (39 miejsc), Kielcami a Starachowicami (39 miejsc) oraz Kielcami a Buskiem-Zdrój (39 miejsc). Średnią pojemność pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów przedstawia poniższa tabela.

Tabela 21. Średnia pojemność pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów

Trasa	Średnia liczba miejsc
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	62
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	58
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	58

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Średnia liczba miejsc
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	56
Kielce - Końskie	55
Końskie - Skarżysko-Kamienna	54
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	53
Busko-Zdrój - Staszów	50
Opatów - Staszów	49
Busko-Zdrój - Pińczów	44
Kielce - Opatów	44
Jędrzejów - Włoszczowa	43
Kielce - Staszów	43
Opatów - Sandomierz	43
Jędrzejów - Pińczów	42
Kielce - Pińczów	42
Końskie - Włoszczowa	42
Kielce - Włoszczowa	41
Kielce - Busko-Zdrój	39
Kielce - Starachowice	39
Sandomierz - Staszów	39
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	38
Kazimierza Wielka - Pińczów	36
Kielce - Jędrzejów	36
Kielce - Skarżysko-Kamienna	32

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 Skarżyskiem-Kamienną a Starachowicami, Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem, Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami oraz Końskimi a Skarżyskiem-Kamienną 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), którzy prawdopodobnie wykorzystują tylko jeden typ pojazdów. Z kolei dla połączeń pomiędzy Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną, Kielcami a Jędrzejowem, Kazimierzą Wielką a Pińczowem oraz Buskiem-Zdrój a Kazimierzą Wielką 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 zapełnienia pojazdów dla poszczególnych połączeń między siedzibami powiatów zostały przedstawione w dalszej części opracowania.

Transport kolejowy

W przypadku przewozów kolejowych brak danych dotyczących wielkości taboru wykorzystywanego na poszczególnych trasach oraz danych dotyczących średniego zapełnienia pojazdów. Poszczególne dane nie zostały udostępnione, ponieważ stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

3.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Transport drogowy

Obszar dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej województwa świętokrzyskiego jest skupiony 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.

Obszary o najlepszej dostępności komunikacyjnej występują w północnej części powiatu kieleckiego, w promieniu ok. 20 kilometrów od Kielc. Ponadto dobra dostępność komunikacyjna występuje na obszarze między Ostrowcem Świętokrzyskim, Opatowem i Sandomierzem oraz na obszarze między Pińczowem, Buskiem-Zdrój i Pińczowem. Obszary o słabszej dostępności znajdują się na zachód od Kielc. 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:

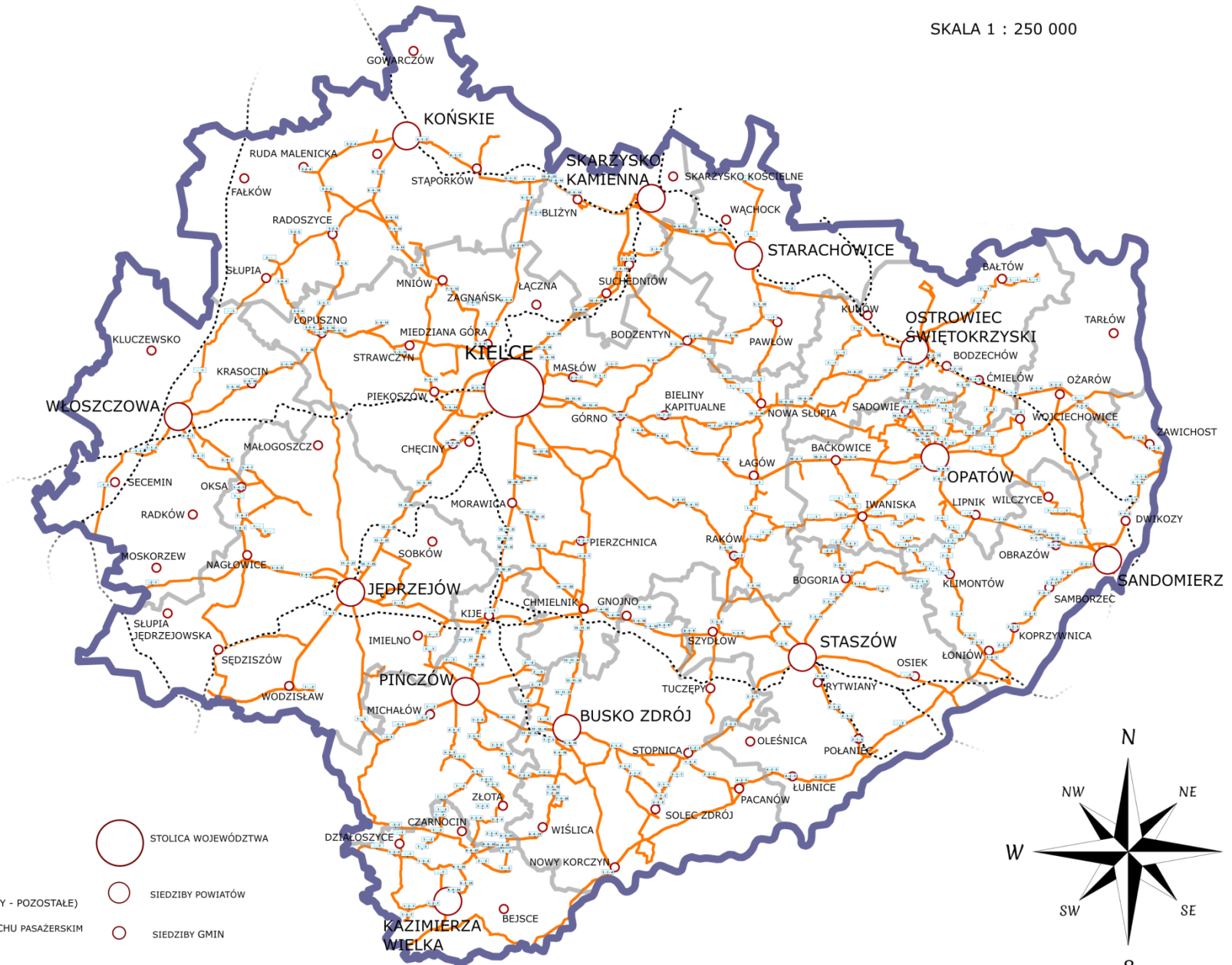
- Nr 8 i nr 25 (Kielce – Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski),
- Nr 8 i nr 62 (Kielce – Sędziszów – Kraków/Katowice),
- Nr 61 (Kielce – Włoszczowa – Częstochowa).

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, przy czym 9 stacji i przystanków posiada minimalne udogodnienia dla osób niepełnosprawnych w postaci przejść w poziomie szyn, natomiast na stacji Skarżysko-Kamienna znajduje się pochylnia dla wózków. Około 80% stacji i przystanków kolejowych jest wyposażonych w przynajmniej jeden peron 2-krawędziowy. Pozostałe 20% stanowią stacja Kielce posiadająca trzy perony 5-krawędziowe, cztery stacje 4-krawędziowe, oraz pięć stacji 3-krawędziowych.

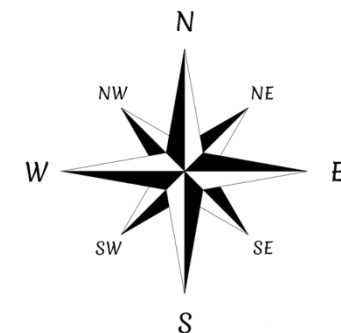
ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB
 W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W ROKU 2014
 - SIEĆ KOMUNIKACJI PASAŻERSKIEJ

SKALA 1 : 250 000



LEGENDA

- GRANICE WOJEWÓDZTWA
- GRANICE POWIATÓW
- LINIE AUTOBUSOWE
(DZIENNA LICZBA POŁĄCZEŃ:
SZCZYT PORANNY - SZCZYT POPOŁUDNIOWY - POZOSTAŁE)
- LINIE KOLEJOWE WYKORZYSTYWANE W RUCHU PASAŻERSKIM
- STOLICA WOJEWÓDZTWA
- SIEDZIBY POWIATÓW
- SIEDZIBY GMIN



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 2014 roku wpłynęły do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Większość skarg, które wpłynęły do Urzędu Marszałkowskiego od użytkowników transportu publicznego, dotyczyła głównie wykonywania przewozu regularnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu. Odnotowano 53 tego typu skargi, w tym:

- 32 skargi na temat naruszenia warunków określonych w zezwoleniu dotyczących godzin odjazdu i przyjazdu,
- 20 skarg na temat naruszenia warunków określonych w zezwoleniu dotyczących wyznaczonych przystanków,
- 1 skarga na temat naruszenia warunków określonych w zezwoleniu dotyczących dopłat do biletów ulgowych.

Ponadto do Urzędu Marszałkowskiego wpłynęło 6 skarg dotyczących wykonywania przez przewoźników przewozu regularnego bez wymaganego zezwolenia oraz 1 skarga na temat braku zamieszczenia rozkładów jazdy na stronie internetowej przewoźnika.

Do Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego wpłynęło 70 pism dotyczących regularnego przewozu osób w transporcie publicznym, które zakwalifikowano jako skargi:

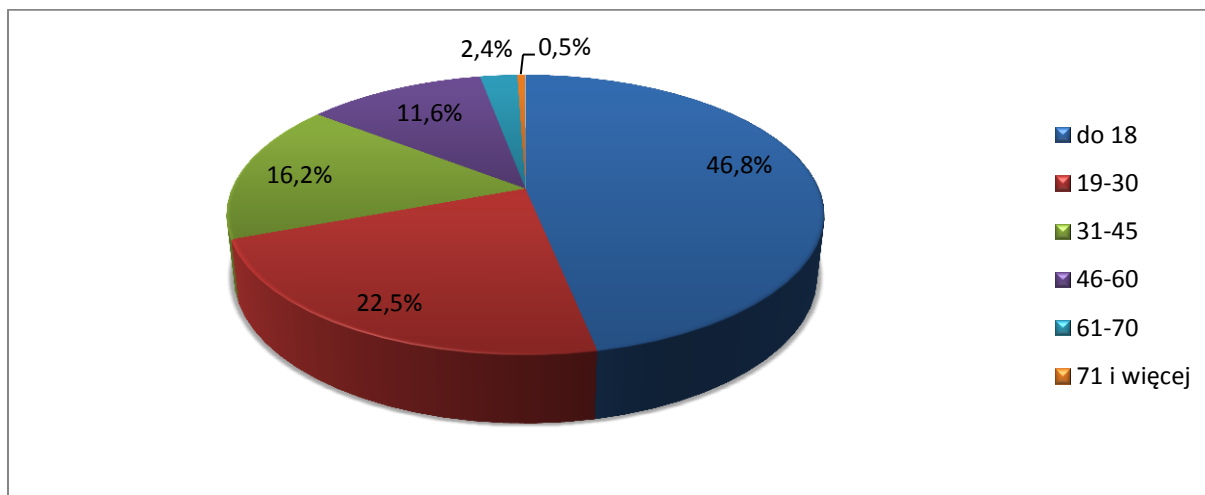
- 27 pism dotyczyło niezgodności z obowiązującym rozkładem jazdy,
- 23 pisma dotyczyły niezgodności z obowiązującym zezwoleniem,
- 20 pism dotyczyło stanu technicznego pojazdów oraz zmian konstrukcyjnych.

3.5. OCENA ISTNIEJĄCEGO I PREFEROWANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W ZBIOROWYM TRANSPORCIE PUBLICZNYM

W 2015 roku Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego przeprowadził badanie ankietowe dotyczące preferencji przewozowych pasażerów województwa świętokrzyskiego, które było skierowane zarówno do podróżnych, tj. pasażerów spoza województwa świętokrzyskiego, oraz mieszkańców. Badanie miało na celu poznanie preferencji i zachowań komunikacyjnych pasażerów, uzyskanie informacji na temat częstotliwości korzystania z różnych środków transportu oraz uzyskanie informacji o czynnikach, które wpływają na wybór danego środka transportu. Ponadto celem badania było poznanie opinii na temat funkcjonalności środków transportu pasażerskiego, ocena komunikacji zbiorowej oraz poznanie źródła czerpania przez pasażerów informacji odnośnie kursowania transportu drogowego.

W badaniu wzięło udział 5 394 mieszkańców województwa oraz 115 podróżnych. Największy odsetek stanowiły osoby młode, tj. w wieku do 18 lat (46,8%), natomiast najmniejszy odsetek stanowiły osoby powyżej 61 roku życia (2,9%).

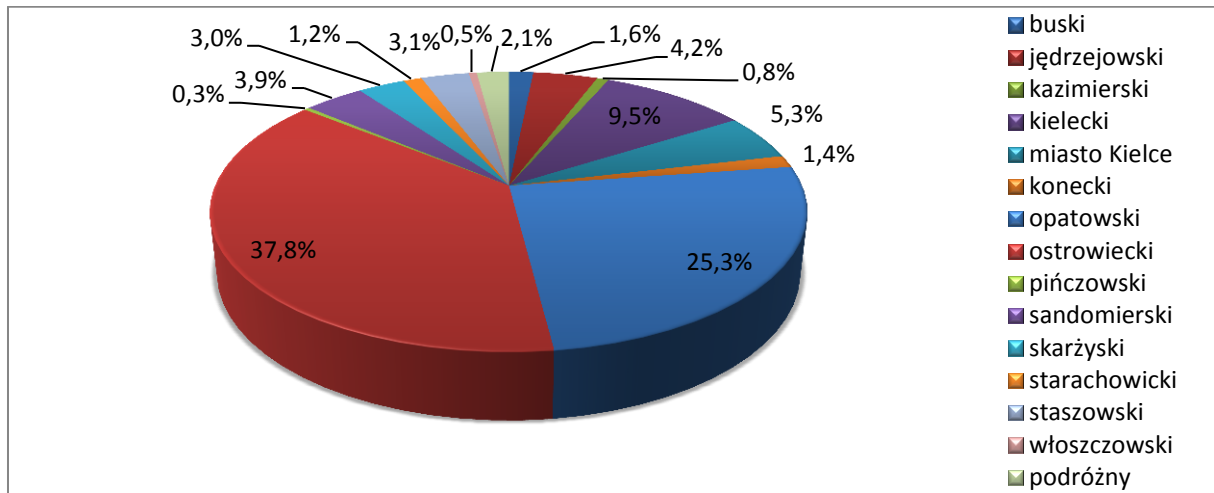
Wykres 8. Charakterystyka grupy badawczej ze względu na wiek



Źródło: Opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę miejsce zamieszkania respondenta, osoby mieszkające na wsi stanowiły ponad połowę badanych (55,9%), podczas gdy osoby mieszkające w mieście stanowiły 44,1%. Poniższy wykres przedstawia odsetek respondentów biorących udział w badaniu z rozróżnieniem na powiat zamieszkania.

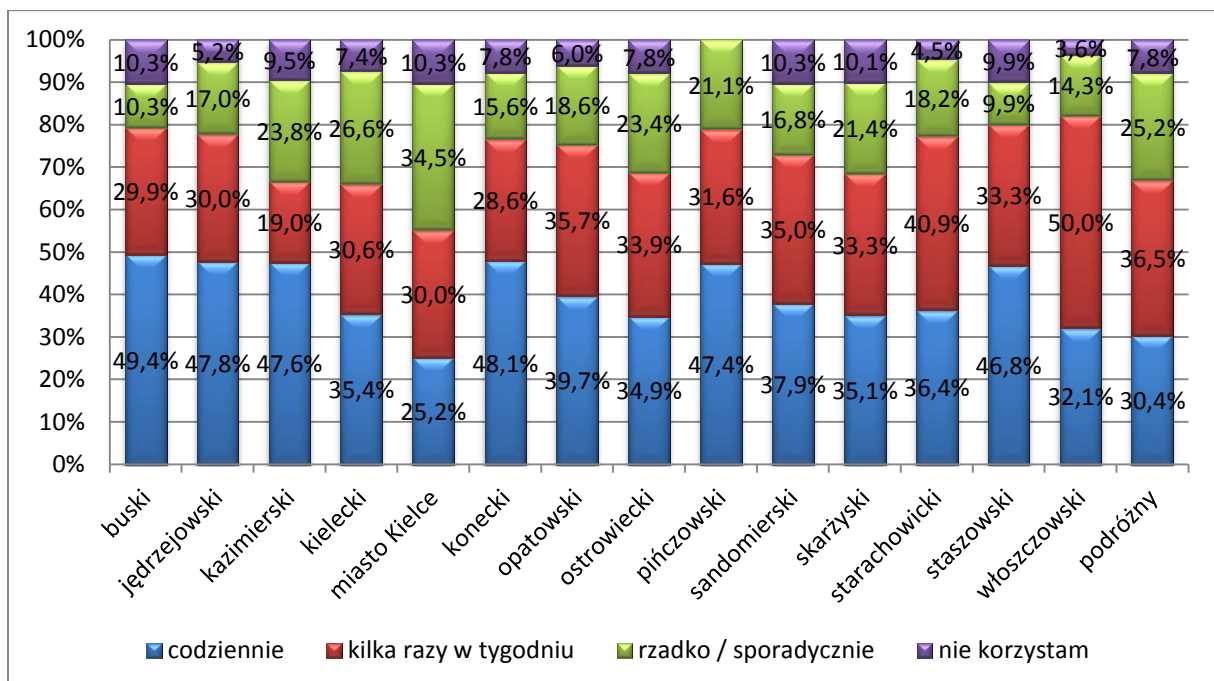
Wykres 9. Charakterystyka grupy badawczej ze względu na powiat zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne (*podróżny – pasażer spoza województwa świętokrzyskiego).

Spośród całej grupy badanych tylko 7,6% zadeklarowało, że nie korzystało z samochodu. Pozostali respondenci korzystali z samochodu sporadycznie lub co najmniej kilka razy w tygodniu, przy czym osoby korzystające z samochodu codziennie stanowiły 37,1%, natomiast osoby korzystające z samochodu kilka razy w tygodniu stanowiły 33,6%.

Wykres 10. Częstotliwość korzystania z samochodu

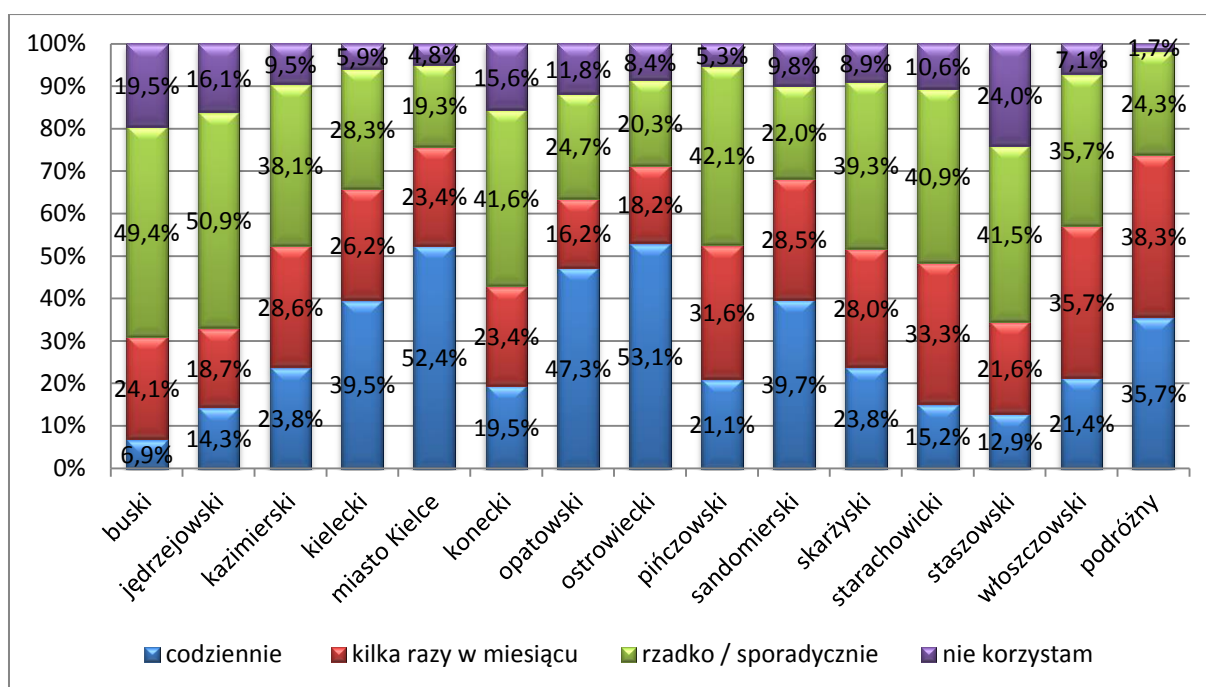


Źródło: Opracowanie własne (*podróżny – pasażer spoza województwa świętokrzyskiego).

W poszczególnych powiatach województwa osoby korzystające z samochodu co najmniej kilka razy w tygodniu stanowiły od 55,2% do 82,1%, przy czym osoby korzystające z samochodu codziennie stanowiły od 25,2% do 49,4%.

Spośród całej grupy badanych tylko 9,9% zadeklarowało, że nie korzystało z autobusu. Pozostali respondenci korzystali z autobusu sporadycznie lub co najmniej kilka razy w miesiącu, przy czym osoby korzystające z autobusu codziennie stanowiły 43,5%, natomiast osoby korzystające z autobusu kilka razy w miesiącu stanowiły 20,5%.

Wykres 11. Częstotliwość korzystania z autobusu

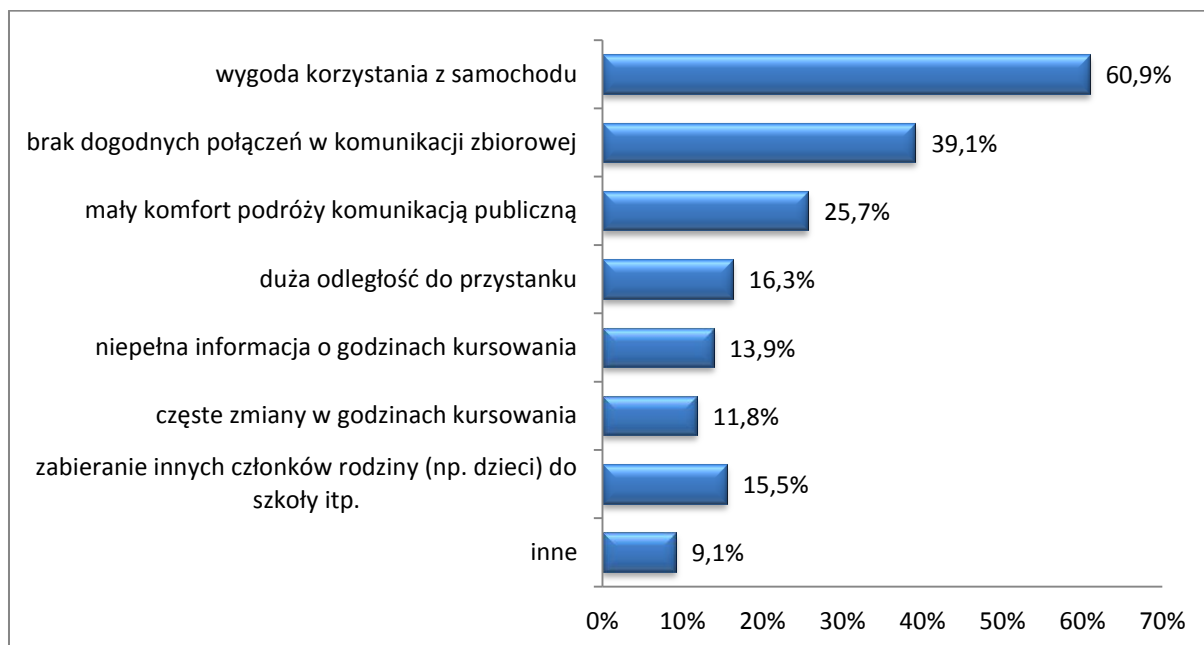


Źródło: Opracowanie własne (*podróżny – pasażer spoza województwa świętokrzyskiego).

W poszczególnych powiatach województwa osoby korzystające z autobusu co najmniej kilka razy w miesiącu stanowiły od 31% do 75,9%, przy czym osoby korzystające z autobusu codziennie stanowiły od 6,9% do 53,1%. Największy odsetek respondentów podróżował autobusem co najmniej kilka razy w miesiącu w powiecie grodzkim Kielce (75,9%), ostrowieckim (71,3%), sandomierskim (68,2%), ziemskim kieleckim (65,8%), opatowskim (63,5%), włoszczowskim (57,1%), kazimierskim (52,4%), pińczowskim (52,6%), skarżyskim (51,8%), starachowickim (48,5%) oraz koneckim (42,9%). Z kolei najmniejszy odsetek respondentów podróżował autobusem co najmniej kilka razy w miesiącu w powiecie buskim (31%), jędrzejowskim (33%) oraz staszowskim (34,5%).

Zdecydowana większość ankietowanych podczas podróży zamiast autobusu korzystała z samochodu głównie ze względu na wygodę oraz brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej. W nieco mniejszym stopniu ankietowani korzystali z samochodu ze względu na mały komfort podróży komunikacją publiczną, dużą odległość do przystanku oraz zabieranie innych członków rodziny, np. dzieci, do szkoły. W najmniejszym stopniu ankietowani wskazywali na częste zmiany w godzinach kursowania oraz niepełną informację o godzinach kursowania transportu pasażerskiego.

Wykres 12. Powód korzystania z samochodu zamiast z autobusu (pytanie wielokrotnego wyboru)



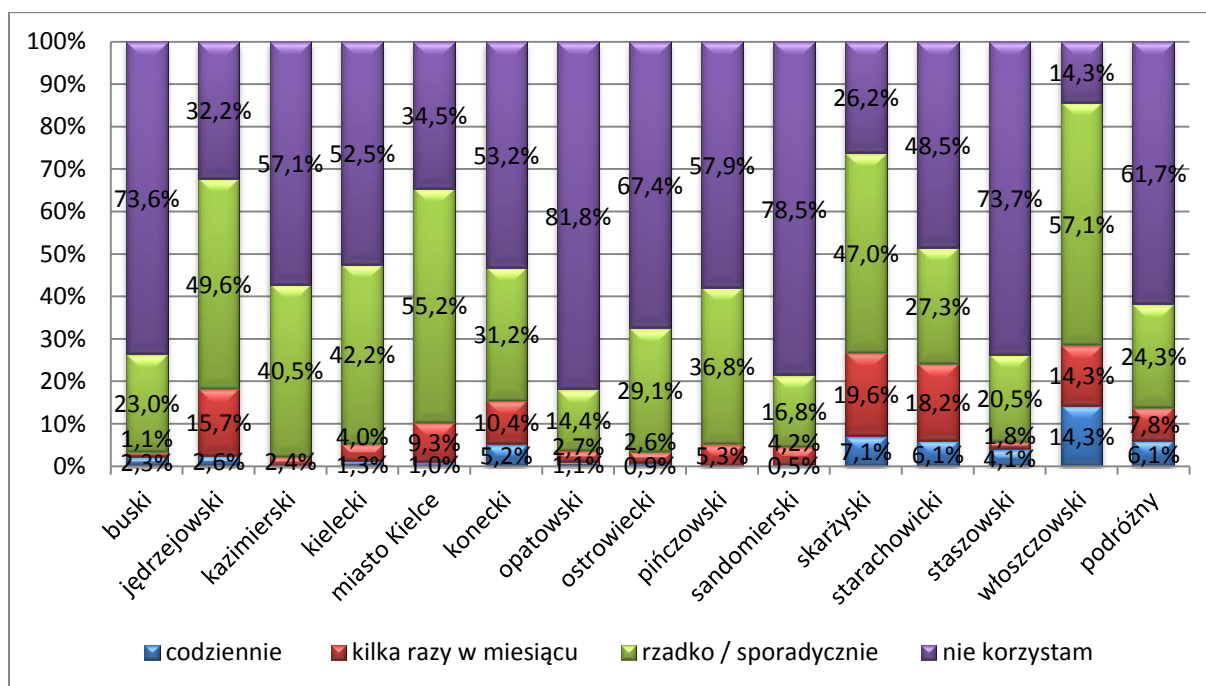
Źródło: Opracowanie własne.

Spośród całej grupy badanych aż 64,9% zadeklarowało, że nie korzystało z pociągu. Pozostali respondenci korzystali z pociągu sporadycznie lub co najmniej kilka razy w miesiącu, przy czym osoby korzystające z pociągu codziennie stanowiły 1,6%, natomiast osoby korzystające z pociągu kilka razy w miesiącu stanowiły 4,7%. W poszczególnych powiatach województwa osoby korzystające z pociągu co najmniej kilka razy w miesiącu stanowiły od 2,4% do 28,6%, przy czym osoby korzystające z pociągu codziennie stanowiły od 0,5% do 14,3%. Największy odsetek respondentów podróżował pociągiem co najmniej kilka razy w miesiącu w powiecie włoszczowskim (28,6%), skarżyskim (26,8%), starachowickim (24,2%), jędrzejowskim (18,3%), koneckim (15,6%) oraz grodzkim kieleckim (10,3%). Z kolei

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

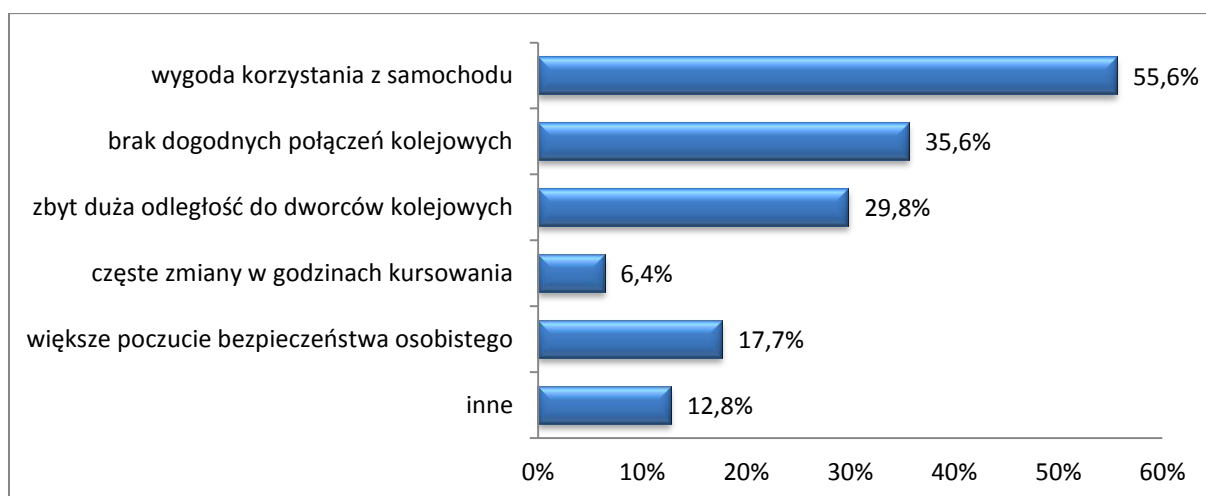
najmniejszy odsetek respondentów podróżował pociągiem co najmniej kilka razy w miesiącu w powiecie kazimierskim (2,4%), buskim (3,4%), ostrowieckim (3,5%), opatowskim (3,7%), sandomierskim (4,7%), pińczowskim (5,3%), ziemskim kieleckim (5,3%) oraz staszowskim (5,8%).

Wykres 13. Częstotliwość korzystania z pociągu



Źródło: Opracowanie własne (*podróżny – pasażer spoza województwa świętokrzyskiego).

Wykres 14. Powód korzystania z samochodu zamiast z pociągu (pytanie wielokrotnego wyboru)



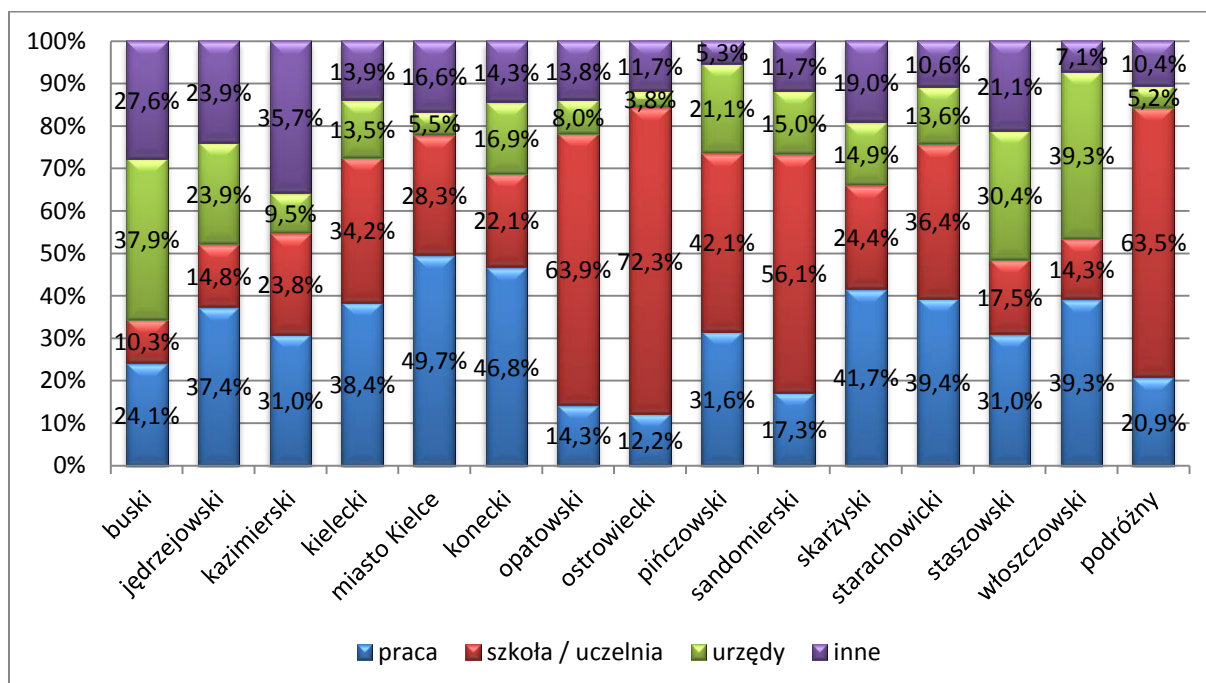
Źródło: Opracowanie własne.

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Zdecydowana większość ankietowanych podczas podróży zamiast pociągu korzystała z samochodu głównie ze względu na wygodę. W nieco mniejszym stopniu ankietowani korzystali z samochodu ze względu na brak dogodnych połączeń kolejowych oraz zbyt dużą odległość do dworca kolejowego. W najmniejszym stopniu ankietowani wskazywali na częste zmiany w godzinach kursowania transportu pasażerskiego oraz większe poczucie bezpieczeństwa osobistego.

Ponad połowa osób biorących udział w badaniu w 2015 roku najczęściej podróżowała do szkoły lub na uczelnię (55%). Nieco mniejszy odsetek ankietowanych podróżował do pracy (21,5%). W najmniejszym stopniu respondenci odbyli podróż do urzędów (9,5%). Pozostali ankietowani podróżowali w innych celach (14,1%), np. zakupy, wyjazd do rodziny lub znajomych.

Wykres 15. Cel najczęściej odbywanych podróży transportem publicznym

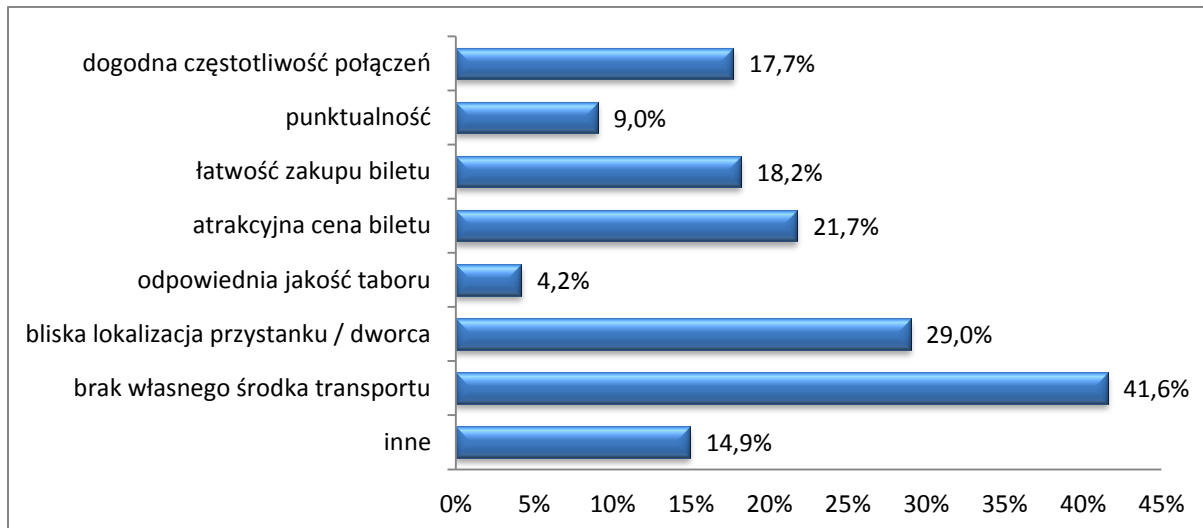


Źródło: Opracowanie własne (*podróżny – pasażer spoza województwa świętokrzyskiego).

Zdecydowana większość ankietowanych korzystała z transportu publicznego ze względu na brak własnego środka transportu oraz ze względu na blisko zlokalizowany przystanek lub dworzec. W nieco mniejszym stopniu respondenci korzystali z transportu pasażerskiego ze względu na atrakcyjną cenę biletu, łatwość zakupu biletu oraz dogodną częstotliwość

połączeń. W najmniejszym stopniu ankietowani wskazywali na odpowiednią jakość taboru oraz punktualność środków transportu publicznego.

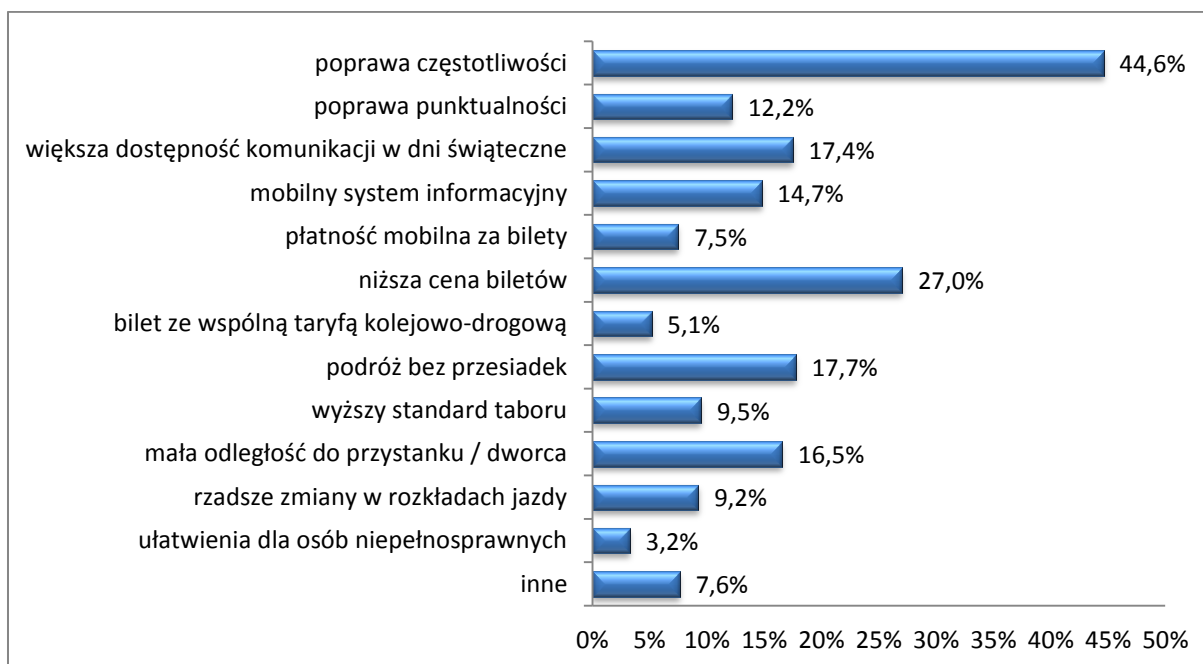
Wykres 16. Powód wyboru transportu publicznego (pytanie wielokrotnego wyboru)



Źródło: Opracowanie własne.

Podczas badania ankietowani wyrazili zdanie na temat czynników, które zadecydowałyby o zmianie transportu samochodowego na rzecz transportu publicznego.

Wykres 17. Czynniki decydujące o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (pytanie wielokrotnego wyboru)



Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość respondentów wyraziła opinię, że zamieniłaby samochód na transport pasażerski, gdyby częstotliwość kursów uległa poprawie oraz cena biletów uległa zmniejszeniu. W mniejszym stopniu respondenci wskazywali na podróż bez przesiadek, większą dostępność komunikacji w dni świąteczne, małą odległość do przystanku lub dworca, mobilny system informacyjny oraz poprawę punktualności transportu publicznego. W najmniejszym stopniu ankietowani wskazywali na ułatwienia dla osób niepełnosprawnych, bilety ze wspólną taryfą kolejowo-drogową, płatność mobilną za bilety, rzadsze zmiany w rozkładach jazdy oraz wyższy standard taboru.

3.6. SPRZEDAŻ BILETÓW W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH ORAZ PROPORCJE PRZEWOŻONYCH PASAŻERÓW W STOSUNKU DO PASAŻERÓW KORZYSTAJĄCYCH Z USTAWOWYCH UPRAWNIENÍ BEZPŁATNYCH LUB ULGOWYCH PRZEJAZDÓW

Na rozważanych trasach między siedzibami powiatów w 2014 roku sprzedano łącznie 4 723 885 biletów, w tym 4 355 481 biletów jednorazowych normalnych, 304 875 biletów jednorazowych ulgowych, 9 905 biletów miesięcznych normalnych oraz 53 624 bilety miesięczne ulgowe. Wśród sprzedanych biletów jednorazowych ulgowych udział biletów uwzględniających ustawowe uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów przedstawia się następująco:

- 143 862 bilety z ulgą ustawową 49%
- 55 479 biletów z ulgą ustawową 95%
- 52 890 biletów z ulgą ustawową 78%
- 37 115 biletów z ulgą ustawową 37%
- 9 852 bilety z ulgą ustawową 93%
- 4 010 biletów z ulgą ustawową 51%
- 1 667 biletów z ulgą ustawową 100%.

Natomiast wśród sprzedanych biletów miesięcznych ulgowych udział biletów uwzględniających ustawowe uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów przedstawia się następująco:

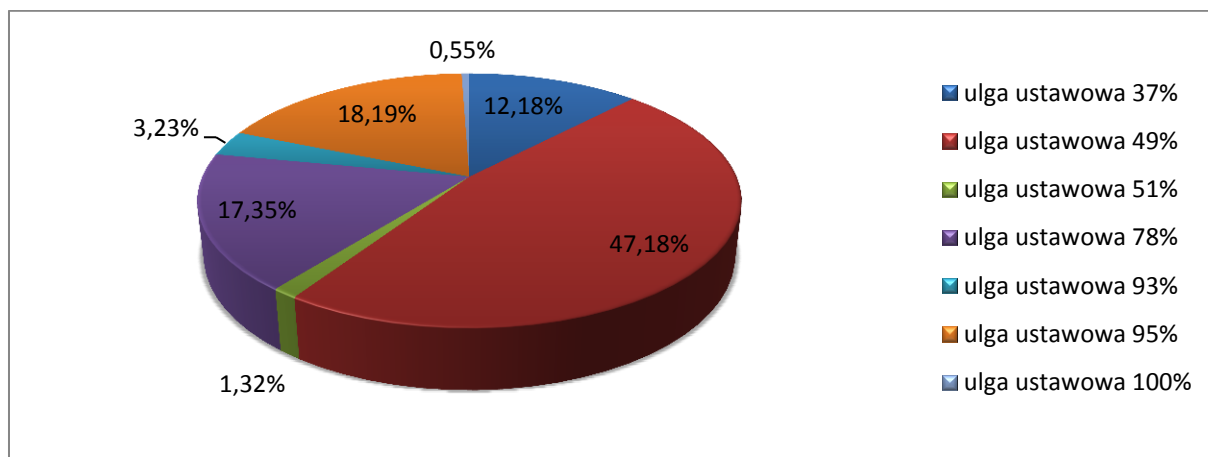
- 44 404 bilety ulgowych z ulgą 49%

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

- 7 204 bilety z ulgą ustawową 51%
- 820 biletów z ulgą ustawową 33%
- 594 bilety z ulgą ustawową 78%
- 591 biletów z ulgą ustawową 37%
- 11 biletów z ulgą ustawową 93%.

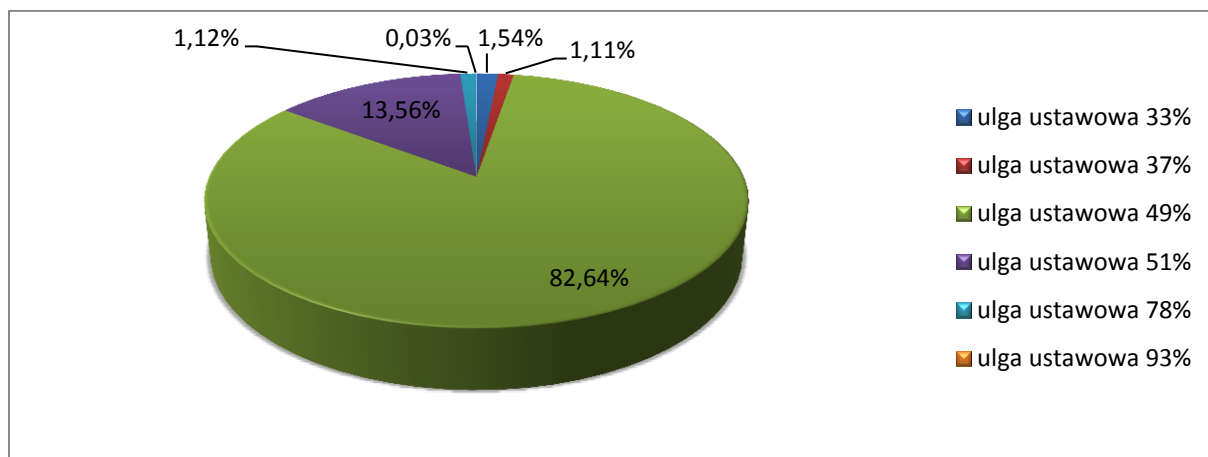
Udział biletów uwzględniających ustawowe uprawnienia do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów wśród sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych przedstawiono na poniższych wykresach.

Wykres 18. Udział sprzedanych biletów jednorazowych ulgowych z uwzględnieniem ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych



Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 19. Udział sprzedanych biletów miesięcznych ulgowych z uwzględnieniem ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych



Źródło: Opracowanie własne.

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Najwięcej biletów przewoźnicy wykonujący przewozy regularne na trasach między siedzibami powiatów sprzedali w październiku, natomiast najmniej sprzedali w grudniu.

Tabela 22. Odsetek sprzedanych biletów dla połączeń między siedzibami powiatów w 2014 roku

Miesiąc	Odsetek sprzedanych biletów
Styczeń	8,1%
Luty	7,8%
Marzec	8,5%
Kwiecień	8,4%
Maj	8,5%
Czerwiec	8,4%
Lipiec	8,3%
Sierpień	8,1%
Wrzesień	8,7%
Październik	9,7%
Listopad	7,9%
Grudzień	7,6%

Źródło: Opracowanie własne.

W poniższej tabeli zestawiono liczbę sprzedanych biletów na poszczególnych trasach, z uwzględnieniem sprzedaży biletów dla osób korzystających z ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów ze względu na wysokość procentową zastosowanej ulgi ustawowej.

Tabela 23. Liczba sprzedanych biletów dla połączeń między siedzibami powiatów, z uwzględnieniem biletów ulgowych

Trasa	Liczba sprzedanych biletów					
	Bilety normalne		Bilety ulgowe			
	jednorazowe	miesięczne	ulga	jednorazowe	ulga	miesięczne
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	445 088	823	100%	129	100%	n/d
			95%	4 905	95%	n/d
			93%	702	93%	0
			78%	3 454	78%	19
			51%	262	51%	483
			49%	28 298	49%	2 946
			37%	3 737	37%	2
			33%	n/d	33%	72

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba sprzedanych biletów					
	Bilety normalne		Bilety ulgowe			
	jednorazowe	miesięczne	ulga	jednorazowe	ulga	miesięczne
Busko-Zdrój - Pińczów	220 272	324	100%	0	100%	n/d
			95%	3 957	95%	n/d
			93%	73	93%	0
			78%	4 184	78%	151
			51%	228	51%	71
			49%	7 284	49%	5 505
			37%	3 439	37%	6
			33%	n/d	33%	34
Busko-Zdrój - Staszów	5 524	0	100%	0	100%	n/d
			95%	106	95%	n/d
			93%	0	93%	0
			78%	41	78%	0
			51%	13	51%	0
			49%	0	49%	0
			37%	184	37%	0
			33%	n/d	33%	0
Jędrzejów - Pińczów	19 137	0	100%	0	100%	n/d
			95%	232	95%	n/d
			93%	0	93%	0
			78%	319	78%	0
			51%	18	51%	11
			49%	420	49%	149
			37%	308	37%	0
			33%	n/d	33%	10
Jędrzejów - Włoszczowa	12 219	6	100%	0	100%	n/d
			95%	108	95%	n/d
			93%	44	93%	0
			78%	121	78%	0
			51%	1	51%	2
			49%	331	49%	566
			37%	39	37%	0
			33%	n/d	33%	0
Kazimierza Wielka - Pińczów	90 785	168	100%	6	100%	n/d
			95%	1 344	95%	n/d
			93%	20	93%	0
			78%	1 805	78%	3
			51%	49	51%	105
			49%	3 042	49%	469
			37%	401	37%	0
			33%	n/d	33%	65

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba sprzedanych biletów					
	Bilety normalne		Bilety ulgowe			
	jednorazowe	miesięczne	ulga	jednorazowe	ulga	miesięczne
Kielce - Busko-Zdrój	501 471	2 196	100%	203	100%	n/d
			95%	4 308	95%	n/d
			93%	1 001	93%	0
			78%	2 775	78%	14
			51%	323	51%	932
			49%	13 496	49%	4 054
			37%	1 710	37%	2
			33%	n/d	33%	103
Kielce - Jędrzejów	109 119	120	100%	0	100%	n/d
			95%	1 783	95%	n/d
			93%	221	93%	0
			78%	1 459	78%	0
			51%	412	51%	536
			49%	3 424	49%	1 130
			37%	1 609	37%	0
			33%	n/d	33%	26
Kielce - Końskie	293 279	129	100%	0	100%	n/d
			95%	4 009	95%	n/d
			93%	1 472	93%	0
			78%	1 712	78%	0
			51%	63	51%	1 092
			49%	9 024	49%	3 043
			37%	487	37%	10
			33%	n/d	33%	47
Kielce - Opatów	90 473	260	100%	182	100%	n/d
			95%	693	95%	n/d
			93%	232	93%	0
			78%	737	78%	0
			51%	10	51%	12
			49%	2 243	49%	177
			37%	322	37%	0
			33%	n/d	33%	0
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	328 061	1 292	100%	0	100%	n/d
			95%	8 983	95%	n/d
			93%	839	93%	0
			78%	9 703	78%	20
			51%	86	51%	870
			49%	20 766	49%	1 814
			37%	2 678	37%	164
			33%	n/d	33%	0

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba sprzedanych biletów					
	Bilety normalne		Bilety ulgowe			
	jednorazowe	miesięczne	ulga	jednorazowe	ulga	miesięczne
Kielce - Pińczów	428 930	142	100%	6	100%	n/d
			95%	3 525	95%	n/d
			93%	185	93%	0
			78%	3 063	78%	204
			51%	147	51%	1 310
			49%	11 651	49%	3 505
			37%	1 305	37%	11
			33%	n/d	33%	104
Kielce - Skarżysko-Kamienna	407 124	311	100%	33	100%	n/d
			95%	6 325	95%	n/d
			93%	674	93%	0
			78%	6 272	78%	12
			51%	707	51%	1 175
			49%	9 287	49%	1 630
			37%	4 553	37%	0
			33%	n/d	33%	24
Kielce - Starachowice	50 823	0	100%	0	100%	n/d
			95%	1 467	95%	n/d
			93%	465	93%	0
			78%	167	78%	0
			51%	7	51%	27
			49%	1 752	49%	5
			37%	28	37%	0
			33%	n/d	33%	0
Kielce - Staszów	517 360	964	100%	567	100%	n/d
			95%	3 192	95%	n/d
			93%	748	93%	0
			78%	2 769	78%	43
			51%	555	51%	413
			49%	11 187	49%	5 534
			37%	2 240	37%	0
			33%	n/d	33%	167
Kielce - Włoszczowa	103 349	0	100%	4	100%	n/d
			95%	1 664	95%	n/d
			93%	1 136	93%	11
			78%	1 343	78%	0
			51%	134	51%	64
			49%	3 220	49%	433
			37%	770	37%	0
			33%	n/d	33%	64

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba sprzedanych biletów					
	Bilety normalne		Bilety ulgowe			
	jednorazowe	miesięczne	ulga	jednorazowe	ulga	miesięczne
Końskie - Skarżysko-Kamienna	93 009	0	100%	0	100%	n/d
			95%	1 262	95%	n/d
			93%	973	93%	0
			78%	1 099	78%	9
			51%	156	51%	2
			49%	1 747	49%	908
			37%	1 562	37%	0
			33%	n/d	33%	3
Końskie - Włoszczowa	5 406	23	100%	0	100%	n/d
			95%	26	95%	n/d
			93%	0	93%	0
			78%	35	78%	0
			51%	0	51%	11
			49%	122	49%	575
			37%	4	37%	0
			33%	n/d	33%	3
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	134 728	1 597	100%	0	100%	n/d
			95%	2 814	95%	n/d
			93%	613	93%	0
			78%	4 922	78%	77
			51%	160	51%	27
			49%	6 921	49%	9 320
			37%	2 261	37%	360
			33%	n/d	33%	49
Opatów - Sandomierz	97 009	290	100%	184	100%	n/d
			95%	608	95%	n/d
			93%	243	93%	0
			78%	566	78%	7
			51%	19	51%	14
			49%	1 995	49%	138
			37%	260	37%	0
			33%	n/d	33%	0
Opatów - Staszów	60 704	467	100%	0	100%	n/d
			95%	875	95%	n/d
			93%	53	93%	0
			78%	2 027	78%	20
			51%	150	51%	5
			49%	1 591	49%	1 381
			37%	1 194	37%	0
			33%	n/d	33%	49

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba sprzedanych biletów					
	Bilety normalne		Bilety ulgowe			
	jednorazowe	miesięczne	ulga	jednorazowe	ulga	miesięczne
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	21 940	37	100%	0	100%	n/d
			95%	1 090	95%	n/d
			93%	86	93%	0
			78%	1 321	78%	4
			51%	179	51%	6
			49%	1 010	49%	63
			37%	1 428	37%	3
			33%	n/d	33%	0
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	34 298	0	100%	0	100%	n/d
			95%	323	95%	n/d
			93%	0	93%	0
			78%	584	78%	0
			51%	58	51%	0
			49%	0	49%	0
			37%	756	37%	0
			33%	n/d	33%	0
Sandomierz - Staszów	111 000	198	100%	328	100%	n/d
			95%	539	95%	n/d
			93%	50	93%	0
			78%	695	78%	0
			51%	81	51%	20
			49%	2 582	49%	235
			37%	349	37%	0
			33%	n/d	33%	0
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	174 373	558	100%	25	100%	n/d
			95%	1 341	95%	n/d
			93%	22	93%	0
			78%	1 717	78%	11
			51%	192	51%	16
			49%	2 469	49%	824
			37%	5 491	37%	33
			33%	n/d	33%	0

Źródło: Opracowanie własne (*n/d – nie dotyczy).

W poniższej tabeli zestawiono sumaryczną sprzedaż biletów normalnych oraz ulgowych na poszczególnych trasach między siedzibami powiatów.

Trasa	Bilety normalne	Bilety ulgowe	Razem
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	445 911	45 009	490 920
Busko-Zdrój - Pińczów	220 596	24 932	245 528
Busko-Zdrój - Staszów	5 524	344	5 868

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Bilety normalne	Bilety ulgowe	Razem
Jędrzejów - Pińczów	19 137	1 467	20 604
Jędrzejów - Włoszczowa	12 225	1 212	13 437
Kazimierza Wielka - Pińczów	90 953	7 309	98 262
Kielce - Busko-Zdrój	503 667	28 921	532 588
Kielce - Jędrzejów	109 239	10 600	119 839
Kielce - Końskie	293 408	20 959	314 367
Kielce - Opatów	90 733	4 608	95 341
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	329 353	45 923	375 276
Kielce - Pińczów	429 072	25 016	454 088
Kielce - Skarżysko-Kamienna	407 435	30 692	438 127
Kielce - Starachowice	50 823	3 918	54 741
Kielce - Staszów	518 324	27 415	545 739
Kielce - Włoszczowa	103 349	8 843	112 192
Końskie - Skarżysko-Kamienna	93 009	7 721	100 730
Końskie - Włoszczowa	5 429	776	6 205
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	136 325	27 524	163 849
Opatów - Sandomierz	97 299	4 034	101 333
Opatów - Staszów	61 171	7 345	68 516
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	21 977	5 190	27 167
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	34 298	1 721	36 019
Sandomierz - Staszów	111 198	4 879	116 077
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	174 931	12 141	187 072

Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie biletów określono, jak na poszczególnych trasach dla połączeń między siedzibami powiatów przedstawiają się proporcje przewożonych pasażerów w stosunku do pasażerów korzystających z ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów. Najwięcej osób korzystających z biletów na przejazd bezpłatny lub ulgowy odnotowano na trasie między Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem (19,1%) oraz na trasie między Opatowem a Ostrowcem Świętokrzyskim (16,8%). Nieco mniej osób, które kupiło bilet na przejazd bezpłatny lub ulgowy, odnotowano na trasie między Końskimi a Włoszczową (12,5%), między Kielcami a Ostrowcem Świętokrzyskim (12,2%), między Opatowem a Staszowem (10,7%) oraz między Buskiem-Zdrój a Pińczowem (10,2%). Z kolei najmniejszy odsetek osób korzystających z biletów na przejazd bezpłatny lub ulgowy odnotowano na trasie między Opatowem a Sandomierzem (4%), między Sandomierzem

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

a Staszowem (4,2%), między Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami (4,8%) oraz między Kielcami a Opatowem (4,8%). Na pozostałych trasach osoby korzystające z biletów na przejazd bezpłatny lub ulgowy stanowiły od 5% do 9,2%. Szczegółowe wyniki zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 24. Proporcje przewożonych pasażerów korzystających z ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów w stosunku pozostałych pasażerów dla połączeń między siedzibami powiatów

Trasa	Odsetek sprzedanych biletów	
	Bilety normalne	Bilety ulgowe
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	90,8%	9,2%
Busko-Zdrój - Pińczów	89,8%	10,2%
Busko-Zdrój - Staszów	94,1%	5,9%
Jędrzejów - Pińczów	92,9%	7,1%
Jędrzejów - Włoszczowa	91,0%	9,0%
Kazimierza Wielka - Pińczów	92,6%	7,4%
Kielce - Busko-Zdrój	94,6%	5,4%
Kielce - Jędrzejów	91,2%	8,8%
Kielce - Końskie	93,3%	6,7%
Kielce - Opatów	95,2%	4,8%
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	87,8%	12,2%
Kielce - Pińczów	94,5%	5,5%
Kielce - Skarżysko-Kamienna	93,0%	7,0%
Kielce - Starachowice	92,8%	7,2%
Kielce - Staszów	95,0%	5,0%
Kielce - Włoszczowa	92,1%	7,9%
Końskie - Skarżysko-Kamienna	92,3%	7,7%
Końskie - Włoszczowa	87,5%	12,5%
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	83,2%	16,8%
Opatów - Sandomierz	96,0%	4,0%
Opatów - Staszów	89,3%	10,7%
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	80,9%	19,1%
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	95,2%	4,8%
Sandomierz - Staszów	95,8%	4,2%
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	93,5%	6,5%

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 Końskimi a Włoszczową (90%), natomiast nieco mniejsze odnotowano w pojazdach wykonujących połączenia między Kielcami a Starachowicami (73%), między Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami (73%) oraz między Skarżyskiem-Kamienną a Starachowicami (71%). Z kolei najmniejsze średnie zapełnienie pojazdów odnotowano w pojazdach wykonujących połączenia między Buskiem-Zdrój a Staszowem (9%). Średnie zapełnienie pojazdów nie przekraczające 70%, ale wynoszące co najmniej 60%, odnotowano w pojazdach obsługujących połączenia między Jędrzejowem a Włoszczową, między Końskimi a Skarżyskiem-Kamienną oraz między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną. W pojazdach obsługujących połączenia między Buskiem-Zdrój a Pińczowem, między Kielcami a Ostrowcem Świętokrzyskim, między Kielcami a Jędrzejowem, między Kielcami a Opatowem, między Opatowem a Ostrowcem Świętokrzyskim, między Opatowem a Sandomierzem oraz między Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem średnie zapełnienie wynosiło co najmniej 50%, przy czym nie przekraczało 60%. Średnie zapełnienie pojazdów obsługujących połączenia

między pozostałymi siedzibami powiatów wynosiło od 20% do 49%. Szczegółowe dane dotyczące średniego zapełnienia pojazdów na trasach pomiędzy wszystkimi siedzibami powiatów zostały zestawione w poniższej tabeli.

Tabela 25. Średnie zapełnienie pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami powiatów w godzinach szczytu

Trasa	Średnie zapełnienie pojazdów
Końskie - Włoszczowa	90%
Kielce - Starachowice	73%
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	73%
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	71%
Jędrzejów - Włoszczowa	68%
Końskie - Skarżysko-Kamienna	64%
Kielce - Skarżysko-Kamienna	60%
Busko-Zdrój - Pińczów	59%
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	59%
Kielce - Jędrzejów	58%
Kielce - Opatów	57%
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	55%
Opatów - Sandomierz	51%
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	50%
Kielce - Pińczów	49%
Kazimierza Wielka - Pińczów	48%
Opatów - Staszów	48%
Kielce - Końskie	46%
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	42%
Kielce - Włoszczowa	42%
Kielce - Staszów	39%
Jędrzejów - Pińczów	36%
Kielce - Busko-Zdrój	20%
Sandomierz - Staszów	20%
Busko-Zdrój - Staszów	9%

Źródło: Opracowanie własne.

Transport kolejowy

W przypadku przewozów kolejowych brak danych dotyczących liczby pasażerów przewiezionych w 2014 roku na poszczególnych trasach. Poszczególne dane nie zostały

udostępnione, ponieważ stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. W związku z tym nie można określić średniego zapętnienia pojazdów.

4.2. WIELKOŚĆ POTOKÓW PODRÓŻNYCH NA POSZCZEGÓLNYCH KIERUNKACH KOMUNIKACYJNYCH

W 2014 roku w połączeniach między siedzibami powiatów województwa świętokrzyskiego przewieziono łącznie 6 566 226 osób. Największe potoki podróźnych odnotowano na trasie Kielce – Staszów (ponad 750 tys. osób) oraz na trasie Kielce – Busko-Zdrój (ponad 740 tys. osób). Nieco mniejsze potoki (wynoszące ponad 600 tys. osób, ale nie przekraczające 620 tys. osób) odnotowano w połączeniach między Buskiem-Zdrój a Kazimierzą Wielką oraz między Kielcami a Pińczowem. Z kolei najmniejsze potoki podróźnych (nie przekraczające 6 000 osób) odnotowano na trasie Busko-Zdrój – Staszów. Wielkości potoków podróźnych na trasach pomiędzy wszystkimi stolicami powiatów zostały zestawione w poniższej tabeli.

Tabela 26. Łączna liczba osób przewiezionych w ciągu roku w połączeniach między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba osób
Kielce - Staszów	752 248
Kielce - Busko-Zdrój	744 317
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	616 925
Kielce - Pińczów	607 092
Kielce - Skarżysko-Kamienna	529 535
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	495 916
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	495 319
Kielce - Końskie	439 676
Busko-Zdrój - Pińczów	422 167
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	228 890
Kielce - Jędrzejów	172 387
Sandomierz - Staszów	129 214
Kielce - Włoszczowa	128 780
Końskie - Skarżysko-Kamienna	127 468
Opatów - Staszów	124 254
Kazimierza Wielka - Pińczów	121 752
Opatów - Sandomierz	114 354
Kielce - Opatów	108 362

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba osób
Kielce - Starachowice	55 669
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	37 496
Jędrzejów - Włoszczowa	30 083
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	28 967
Jędrzejów - Pińczów	25 534
Końskie - Włoszczowa	23 953
Busko-Zdrój - Staszów	5 868

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 – Staszów, Kielce – Busko-Zdrój) oraz na niektórych trasach przekracza 1 tys. (połączenia Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka, Kielce – Pińczów, Kielce – Skarżysko-Kamienna, Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski, Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski, Kielce – Końskie, Busko-Zdrój – Pińczów). Na czterech trasach średnia liczba osób przewiezionych w ciągu doby nie przekracza 100 (połączenia Busko-Zdrój – Staszów, Końskie – Włoszczowa, Jędrzejów – Pińczów, Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz oraz Jędrzejów – Włoszczowa). Na trasach między pozostałymi siedzibami powiatów średnia liczba osób przewiezionych w ciągu doby wynosi od 103 do 627 osób.

Tabela 27. Średnia liczba osób przewiezionych na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów

Trasa	Średnia liczba osób
Kielce - Staszów	2 061
Kielce - Busko-Zdrój	2 039
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	1 690
Kielce - Pińczów	1 663
Kielce - Skarżysko-Kamienna	1 451
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	1 359
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	1 357
Kielce - Końskie	1 205
Busko-Zdrój - Pińczów	1 157
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	627
Kielce - Jędrzejów	472

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Średnia liczba osób
Sandomierz - Staszów	354
Kielce - Włoszczowa	353
Końskie - Skarżysko-Kamienna	349
Opatów - Staszów	340
Kazimierza Wielka - Pińczów	334
Opatów - Sandomierz	313
Kielce - Opatów	297
Kielce - Starachowice	153
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	103
Jędrzejów - Włoszczowa	82
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	79
Jędrzejów - Pińczów	70
Końskie - Włoszczowa	66
Busko-Zdrój - Staszów	16

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 jednej z pierwszych części opracowania.

Tabela 28. Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów

Trasa	Średnia liczba osób
Końskie - Włoszczowa	66
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	56
Kielce - Staszów	52
Sandomierz - Staszów	51
Kielce - Busko-Zdrój	42
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	34
Opatów - Staszów	34
Kielce - Pińczów	33
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	32
Końskie - Skarżysko-Kamienna	32
Kielce - Końskie	32
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	26

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Średnia liczba osób
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	24
Kazimierza Wielka - Pińczów	22
Busko-Zdrój - Pińczów	21
Kielce - Skarżysko-Kamienna	19
Kielce - Opatów	19
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	16
Opatów - Sandomierz	15
Kielce - Włoszczowa	15
Kielce - Jędrzejów	10
Jędrzejów - Włoszczowa	8
Jędrzejów - Pińczów	7
Busko-Zdrój - Staszów	5
Kielce - Starachowice	5

Źródło: Opracowanie własne.

Na trasach Kielce – Staszów 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 40 oraz 49 połączeń. Z kolei na trasie Końskie – Włoszczowa oraz Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka odnotowano największą liczbę osób przewiezionych w półkursie w ciągu doby, przy czym wartość ta jest tylko niewiele większa od średniej liczby osób przewiezionych na trasach Kielce – Staszów oraz Kielce – Busko-Zdrój. Wynika to z mniejszej częstotliwości kursowania pojazdów, niż na wspomnianych trasach (odpowiednio 1 oraz 30 połączeń). 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 na dobę wynosi 5 z powodu taktu na dobę równego 32. Na trasie Jędrzejów – Pińczów liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę wynosi 7 z powodu taktu na dobę równego 10, przy czym średnia liczba osób przewiezionych na dobę była mniejsza niż 100. Z kolei na trasie Jędrzejów – Włoszczowa w półkursie na dobę przewieziono 8 osób z powodu taktu na dobę równego 10 oraz średniej liczby osób przewiezionych na dobę mniejszej niż 100.

Transport kolejowy

W przypadku przewozów kolejowych brak danych dotyczących liczby pasażerów przewiezionych w 2014 roku na poszczególnych trasach. Poszczególne dane nie zostały udostępnione, ponieważ stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. W związku z tym nie można określić wielkości potoku podróżnych.

4.3. ROZMIAR PRZEWIDYWANYCH 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 23% wskazano, że w najbliższych latach nastąpią zmiany w natężeniu przewozu osób, dla 9,6% 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, 21% przewiduje wzrost, natomiast 79% przewiduje spadek.

Wśród połączeń między siedzibami powiatów najlepsze prognozy wskazano dla połączeń między Skarżyskiem-Kamienną a Starachowicami. Średni szacowany wzrost natężenia na tej trasie wynosi 80% i przewiduje go 13% przewoźników. Dobre prognozy wskazano również dla połączeń między Buskiem-Zdrój a Pińczowem, między Kielcami a Pińczowem oraz między Kielcami a Opatowem. Średni szacowany wzrost natężenia na trasie Busko-Zdrój – Pińczów wynosi 28% i przewiduje go 36% przewoźników. Na trasie Kielce – Pińczów wzrost natężenia przewiduje 29% przewoźników i wynosi on średnio 25%. Z kolei na trasie Kielce – Opatów średni szacowany wzrost natężenia wynosi 20% i przewiduje go 18% przewoźników.

Wśród połączeń między siedzibami powiatów najmniej optymistyczne prognozy wskazano dla połączeń między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną. Średni szacowany spadek natężenia na danej trasie wynosi 50% i przewiduje go 12,5% przewoźników. Niekorzystne prognozy (rzędu 15-25%) wskazano również dla połączeń między Buskiem-Zdrój a Kazimierzą Wielką, między Jędrzejowem a Włoszczową, między Kielcami a Końskimi oraz między Kielcami

a Włoszczową. Średni szacowany spadek natężenia na trasie Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka wynosi 25% i przewiduje go 20% przewoźników. Na trasie Jędrzejów – Włoszczowa żaden z przewoźników nie przewiduje wzrostu natężenia a szacowany spadek wynosi 20%. Z kolei na trasie Kielce – Końskie średni szacowany spadek natężenia wynosi 15% i przewiduje go 10% przewoźników. Natomiast na trasie Kielce – Włoszczowa spadek natężenia przewiduje 33,3% przewoźników i wynosi on średnio 15%. Przewoźnicy przewidują również spadek natężenia dla połączeń między Kielcami a Ostrowcem Świętokrzyskim oraz między Kielcami a Staszowem. Średni szacowany spadek natężenia na tych trasach wynosi 20% i przewiduje go odpowiednio 8,3% oraz 23,1% przewoźników. Spadek natężenia wskazano również dla połączeń między Buskiem-Zdrój a Staszowem oraz między Jędrzejowem a Pińczowem. Na danych trasach żaden z przewoźników nie przewiduje wzrostu natężenia, natomiast średni szacowany spadek wynosi odpowiednio 5% oraz 7,5%.

Według danych z zeszłego roku przewoźnicy szacowali wzrost natężenia ruchu na trasie Busko-Zdrój – Pińczów oraz na trasie Kielce – Pińczów. Podobnie jest w tym roku, z tym że tegoroczny szacowany wzrost jest większy, ale przewiduje go mniejszy odsetek przewoźników. W ubiegłym roku przewoźnicy szacowali spadek natężenia ruchu na trasach Jędrzejów – Włoszczowa, Kielce – Skarżysko-Kamienna oraz Kielce – Staszów. Podobnie jest w tym roku, z tym że tegoroczny szacowany spadek jest większy, ale przewiduje go mniejszy odsetek przewoźników. Ponadto w zeszłym roku przewoźnicy przewidywali spadek natężenia dla połączeń między Kielcami a Jędrzejowem. W tym roku dla danej trasy przewoźnicy nie mieli zdania na temat zmian przewidywanych w natężeniu przewozu osób.

Transport kolejowy

Na terenie województwa świętokrzyskiego, według „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020”, 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. Ponadto modernizacje zwiększą bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach oraz poprawią stan techniczny infrastruktury kolejowej. Te wszystkie czynniki

mogą wpłynąć na wzrost wyboru transportu kolejowego, zwłaszcza, że linia nr 8 jest jedną z najważniejszych dla województwa świętokrzyskiego. Umożliwia ona połączenie stolicy województwa ze stolicą kraju i północnymi rejonami kraju oraz z południową częścią, tj. województwem małopolskim, śląskim i podkarpackim.

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

Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wynika z szeregu aktów prawnych o charakterze krajowym oraz międzynarodowym. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. w jednym z artykułów mówi, że wszyscy są równi wobec prawa i wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. Zapisem tym zagwarantowane zostały prawa osób niepełnosprawnych. Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej. Ponadto obowiązki władz publicznych względem osób niepełnosprawnych zostały określone w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych, gdzie zapewnia się osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

W kontekście powyższego organizator publicznego transportu zbiorowego ma obowiązek zapewnienia dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp. W tym celu organizator transportu publicznego na terenie województwa świętokrzyskiego przy dokonywaniu wyboru rodzaju środków transportu wykonujących w szczególności przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinien preferować pojazdy dostosowane

do obsługi osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej, z oznaczonym miejscem przeznaczonym dla wózków oraz wyposażone w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej. Dla umożliwienia osobom niepełnosprawnym samodzielnego przemieszczania się transportem zbiorowym, należy przyjąć odpowiednio zaprojektowany standard wysokości peronów kolejowych oraz peronów autobusowych na dworcach i przystankach, dostosowany do wysokości podłogi w pojazdach przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na drzwi pojazdu, przeznaczone do wsiadania. Ważnym elementem jest również odpowiednia organizacja przystanków i miejsc obsługi podróżnych, wyposażonych m.in. w systemy czytelnej informacji o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej oraz zapowiedź przyjazdu pojazdu na stanowisko przystankowe lub dworzec. Dodatkową przesłanką ułatwiającą bieżącą obsługę pasażerów jest odpowiednie i czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu. Poziom świadczenia usług osobom niepełnosprawnym w transporcie zależy w dużym stopniu od przestrzegania obowiązującego prawa, zarówno przez przewoźników, organizatorów transportu jak i zarządców infrastruktury.

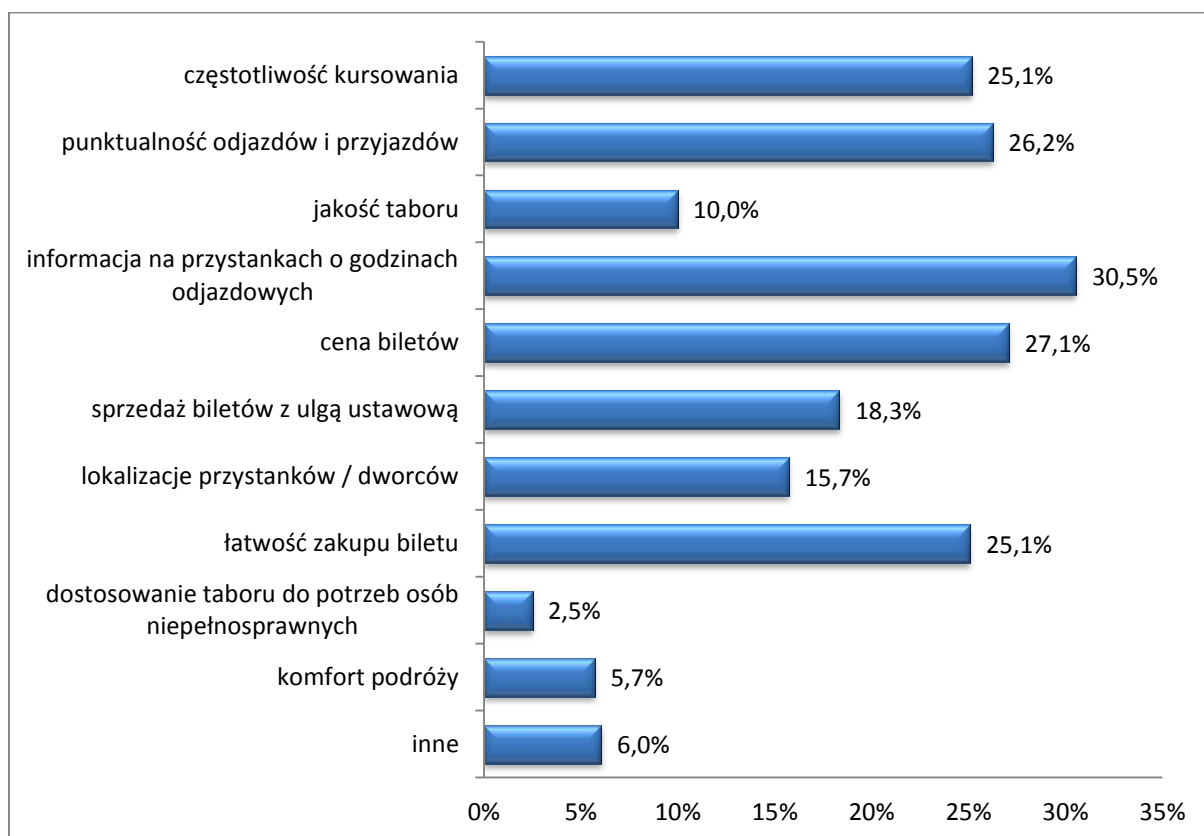
W 2014 roku Samorząd Województwa Świętokrzyskiego był właścicielem 6 pojazdów szynowych całkowicie dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Do 2015 roku, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, planowany był zakup kolejnych 6 sztuk tego typu pojazdów do połączeń regionalnych i międzywojewódzkich. W następnych latach Województwo zamierza zakupić kolejne pojazdy spełniające standardy dotyczące przewozu osób o ograniczonej zdolności psycho-ruchowej. Z kolei przewoźnicy w transporcie drogowym w swoim taborze posiadają pojazdy przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej w znikomej ilości lub nie posiadają ich w ogóle. Organizator publicznego transportu zbiorowego zakłada, że od 2017 roku przy wyborze operatorów w przewozach użyteczności publicznej, preferowane będą pojazdy dostosowane do przewozu takich pasażerów.

4.5. OCENA DOSTĘPNOŚCI PASAŻERA DO INFORMACJI UDZIELANYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKA

W celu oceny dostępności pasażera do informacji udzielanych przez przewoźnika wzięto pod uwagę wyniki ankiety, w której podróżni województwa świętokrzyskiego wypowiedzieli się na temat komunikacji zbiorowej, oceniali jej poszczególne elementy oraz przekazali, skąd czerpią informacje dotyczące kursowania autobusów.

W przeprowadzonej ankiecie pasażerowie wyrazili opinię, które z poszczególnych elementów komunikacji zbiorowej oceniają pozytywnie, a które negatywnie.

Wykres 20. Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?

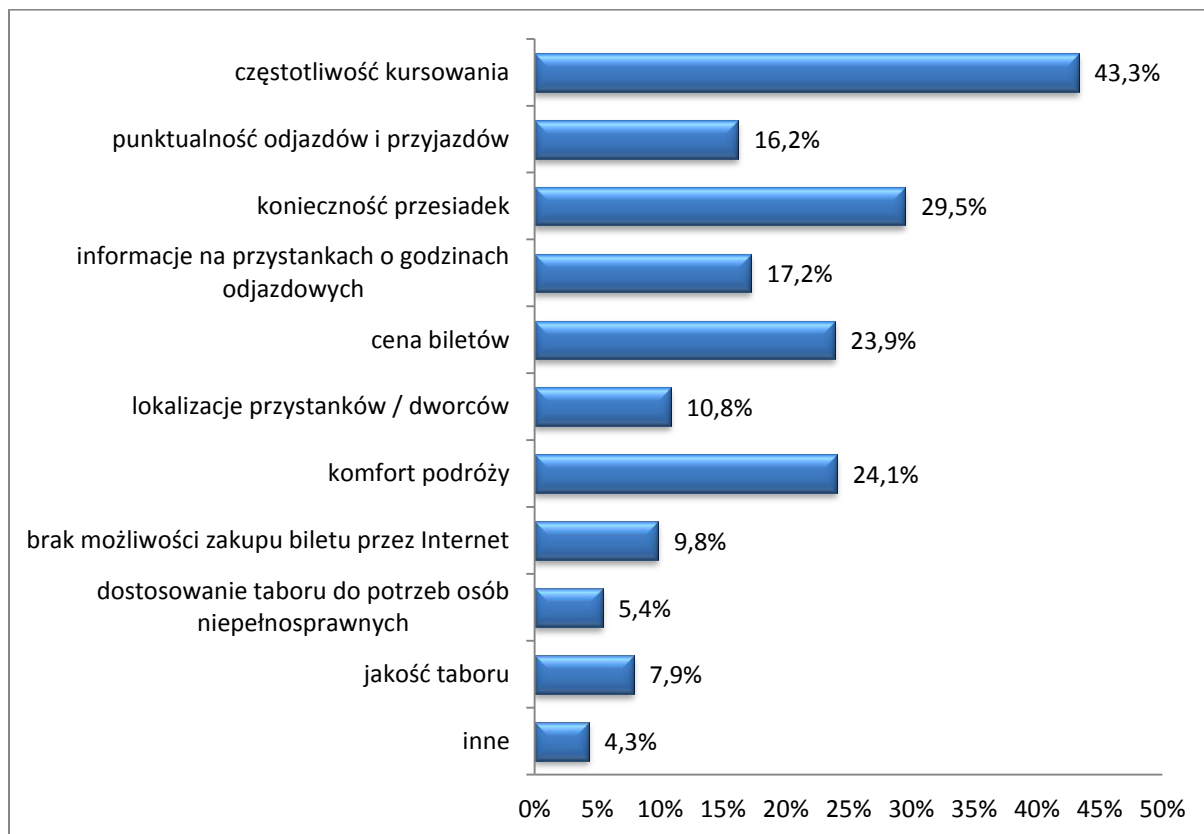


Źródło: Opracowanie własne.

Respondenci najlepiej ocenili informacje umieszczone na przystankach dotyczące godzin odjazdów środków transportu pasażerskiego. Również dobrze została oceniona cena biletów, punktualność przyjazdów i odjazdów środków transportu pasażerskiego, łatwość zakupu biletów oraz częstotliwość kursowania środków komunikacji publicznej. W nieco mniejszym stopniu ankietowani wyrazili pozytywne opinie na temat sprzedaży biletów

z ulgą ustawową, lokalizacji przystanków lub dworców oraz jakości taboru. Natomiast najmniej pozytywnych opinii uzyskało dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz komfort podróży.

Wykres 21. Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najgorzej?



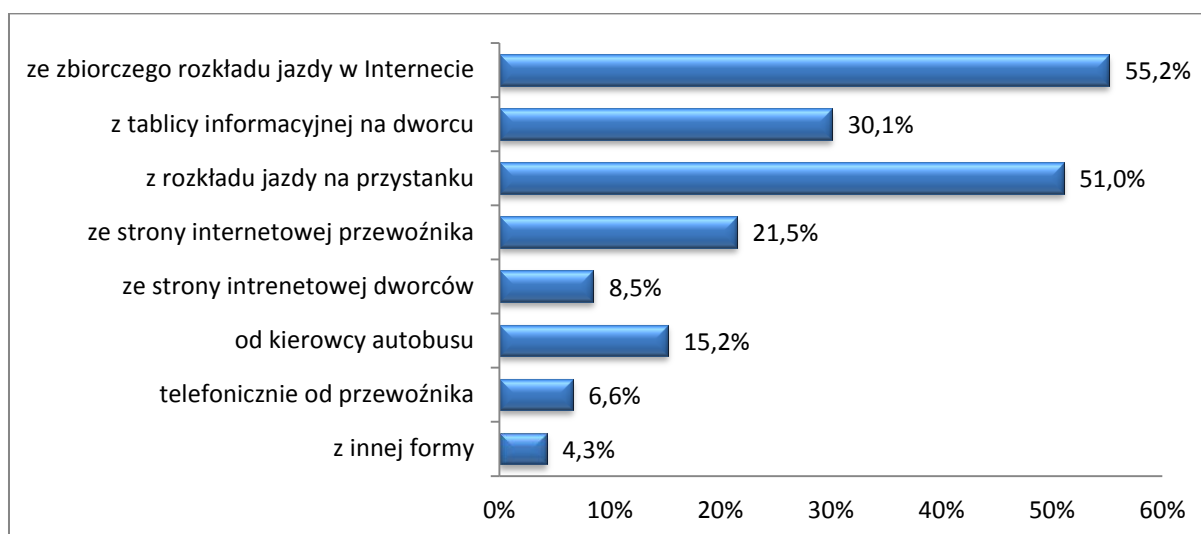
Źródło: Opracowanie własne.

Respondenci najgorzej ocenili częstotliwość kursowania środków transportu pasażerskiego. Również źle została oceniona konieczność przesiadek podczas podróży, cena biletów oraz komfort podróży. W nieco mniejszym stopniu ankietowani wyrazili negatywne opinie na temat informacji umieszczonych na przystankach dotyczących godzin odjazdów środków transportu pasażerskiego oraz punktualność odjazdów i przyjazdów. Natomiast najmniej negatywnych opinii uzyskało dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych, jakość taboru, brak możliwości zakupu biletu przez Internet oraz lokalizacje przystanków lub dworców.

Podczas ankiety pasażerowie wyrazili również zdanie na temat źródła informacji dotyczących kursowania transportu drogowego. Pasażerowie zadeklarowali, że najczęściej informacje te uzyskują ze zbiorczego rozkładu jazdy umieszczonego w Internecie oraz z rozkładu jazdy

umieszczonego na przystankach. W mniejszym stopniu źródłem informacji dla respondentów, dotyczących kursowania autobusów, jest tablica informacyjna na dworcu oraz strona internetowa przewoźnika. W najmniejszym zakresie źródłem informacji na temat kursowania autobusów jest telefoniczna informacja od przewoźnika oraz strona internetowa dworców.

Wykres 22. Źródło informacji dotyczących kursowania autobusów (pytanie wielokrotnego wyboru)



Źródło: Opracowanie własne.

4.6. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z PRAWODAWSTWA KRAJOWEGO

Kwestię infrastruktury transportowej porusza wiele krajowych dokumentów. Ogólne wytyczne są określone w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030⁹ oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie¹⁰. 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 wszelkich działań rozwojowych na szczeblu powiatowym, wojewódzkim oraz krajowym. Wśród wspomnianych działań, oprócz integracji i spójności procesów rozwoju

⁹ Dokument przyjęty Uchwałą Nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13.12.2011 roku (M.P. 2012 nr 0, poz. 252)

¹⁰ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów z dnia 13.07.2010 roku (M.P. 2011 nr 36, poz. 423)

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 przykładają 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.¹¹

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 2006-2025¹² oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)¹³ 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.¹⁴

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

¹¹ „Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2013”, Eu-Consult Sp. z o.o., Gdańsk 2013

¹² Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku

¹³ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 roku

¹⁴ Ibidem

bezpieczeństwa transportu. Podkreślono również, że uwaga zostanie skoncentrowana na działaniach, których efekt wpłynie na możliwie 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.¹⁵

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 roku zdefiniowano trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:¹⁶

- 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

¹⁵ Ibidem

¹⁶ Ibidem

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.¹⁷

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 Opoczno Południe). Ponadto postuluje się połączenie linii kolejowej nr 61 z linią kolejową nr 4 (CMK)

¹⁷ Ibidem

poprzez budowę odcinka łączącego posterunek odgałęźny Czarncza 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.¹⁸

4.7. 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 29. Średnie zapełnienie pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami powiatów w ciągu doby

Trasa	Średnie zapełnienie pojazdów
Końskie - Włoszczowa	156%
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	147%
Sandomierz - Staszów	131%
Kielce - Staszów	121%

¹⁸ Ibidem

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Średnie zapętnienie pojazdów
Kielce - Busko-Zdrój	108%
Kielce - Pińczów	79%
Opatów - Staszów	69%
Kazimierza Wielka - Pińczów	61%
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	60%
Kielce - Skarżysko-Kamienna	59%
Końskie - Skarżysko-Kamienna	59%
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	59%
Kielce - Końskie	58%
Busko-Zdrój - Pińczów	48%
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	45%
Kielce - Opatów	43%
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	43%
Kielce - Włoszczowa	37%
Opatów - Sandomierz	35%
Kielce - Jędrzejów	28%
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	26%
Jędrzejów - Włoszczowa	19%
Jędrzejów - Pińczów	17%
Kielce - Starachowice	13%
Busko-Zdrój - Staszów	10%

Źródło: Opracowanie własne.

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

Tabela 30. 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	30	27	56	147%
Busko-Zdrój - Pińczów	56	26	21	48%
Busko-Zdrój - Staszów	3	4	5	10%
Jędrzejów - Pińczów	10	8	7	17%
Jędrzejów - Włoszczowa	10	9	8	19%

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”

Trasa	Liczba połączeń na dobę	Liczba pojazdów	Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę	Średnie zapętnienie pojazdów na dobę
Kazimierza Wielka - Pińczów	15	8	22	61%
Kielce - Busko-Zdrój	49	67	42	108%
Kielce - Jędrzejów	47	13	10	28%
Kielce - Końskie	38	20	32	58%
Kielce - Opatów	16	12	19	43%
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	42	30	32	60%
Kielce - Pińczów	51	18	33	79%
Kielce - Skarżysko-Kamienna	78	27	19	59%
Kielce - Starachowice	32	16	5	13%
Kielce - Staszów	40	26	52	121%
Kielce - Włoszczowa	24	11	15	37%
Końskie - Skarżysko-Kamienna	11	8	32	59%
Końskie - Włoszczowa	1	1	66	156%
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	56	49	24	43%
Opatów - Sandomierz	21	13	15	35%
Opatów - Staszów	10	11	34	69%
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	3	8	26	45%
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	3	4	34	59%
Sandomierz - Staszów	7	4	51	131%
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	39	9	16	26%

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 zapętnienie pojazdów na dobę jest mniejsze niż 40%, średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę jest mniejsza lub równa 20, liczba pojazdów wykonujących połączenia jest większa niż 30 oraz liczba połączeń na dobę jest większa lub równa 40.
2. Linie o równowadze między potrzebami, a istniejącym potencjałem – trasy, na których średnie zapętnienie pojazdów na dobę wynosi od 40% do 70%, średnia

liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę wynosi od 21 do 39, liczba pojazdów wykonujących połączenia wynosi od 20 do 30 oraz liczba połączeń na dobę wynosi od 11 do 39.

3. Linie o niedoborze potencjału przewozowego – trasy, na których średnie zapełnienie pojazdów na dobę jest większe niż 70%, średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę jest większa lub równa 40, liczba pojazdów wykonujących połączenia jest mniejsza niż 20 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.

4.7.1. 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 wykonujących połączenia na danej trasie lub zmianę taboru na pojazdy o mniejszej pojemności, aby zwiększyć średnie zapełnienie.

Tabela 31. 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	3	4	5	10%
Jędrzejów - Pińczów	10	8	7	17%
Jędrzejów - Włoszczowa	10	9	8	19%
Kielce - Jędrzejów	47	13	10	28%
Kielce - Starachowice	32	16	5	13%
Kielce - Włoszczowa	24	11	15	37%
Opatów - Sandomierz	21	13	15	35%
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	39	9	16	26%

Źródło: Opracowanie własne.

4.7.2. 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 dla danego typu linii.

Tabela 32. 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 zapętnienie pojazdów na dobę
Busko-Zdrój - Pińczów	56	26	21	48%
Kazimierza Wielka - Pińczów	15	8	22	61%
Kielce - Końskie	38	20	32	58%
Kielce - Opatów	16	12	19	43%
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	42	30	32	60%
Kielce - Skarżysko-Kamienna	78	27	19	59%
Końskie - Skarżysko-Kamienna	11	8	32	59%
Opatów - Ostrowiec Świętokrzyski	56	49	24	43%
Opatów - Staszów	10	11	34	69%
Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	3	8	26	45%
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	3	4	34	59%

Źródło: Opracowanie własne.

4.7.3. 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 wykonujących połączenia na danej trasie lub zmianę taboru na pojazdy o większej pojemności, aby zmniejszyć średnie zapętnienie.

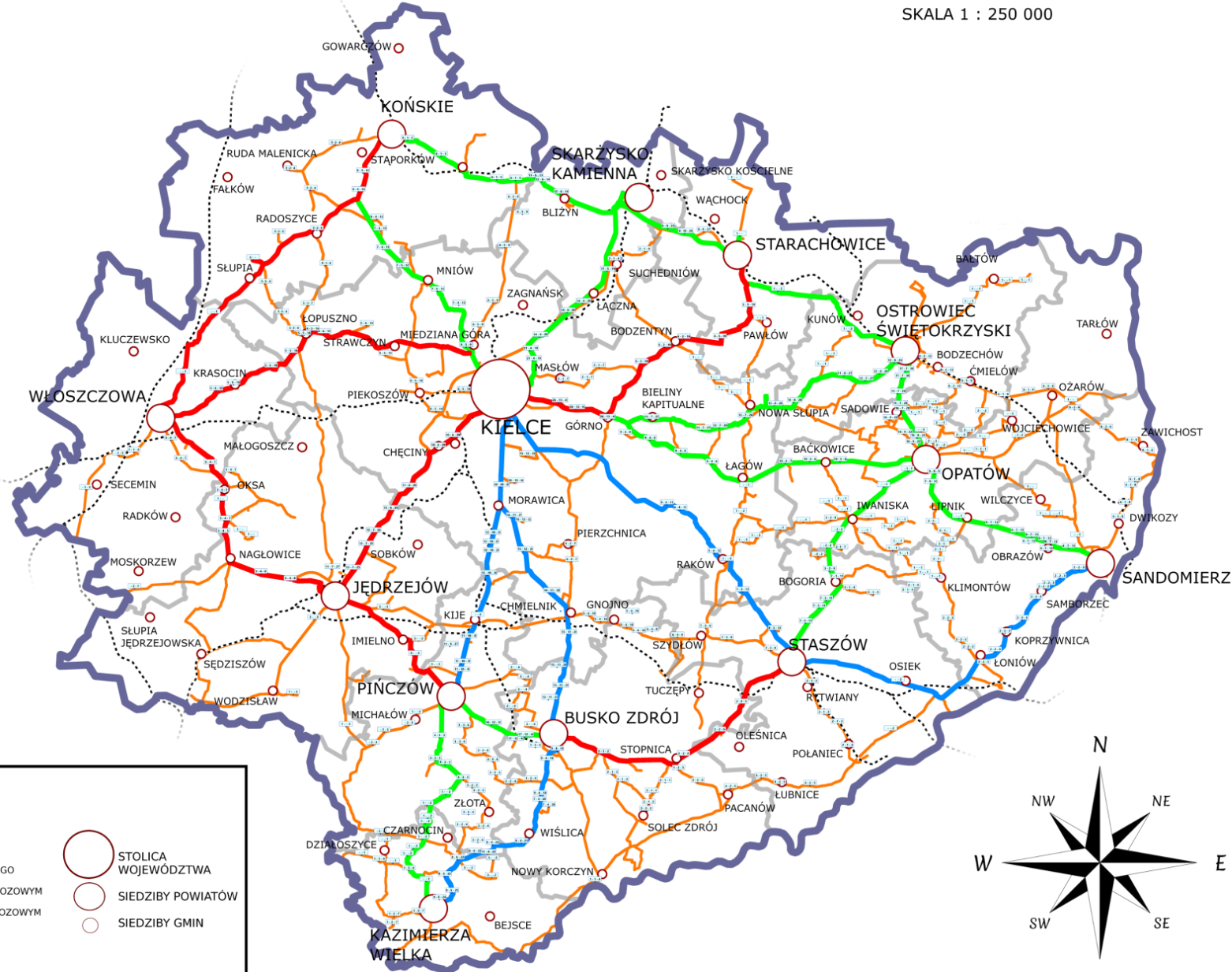
Tabela 33. Linie komunikacyjne o niedoborze potencjału przewozowego

Trasa	Liczba połączeń na dobę	Liczba pojazdów	Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę	Średnie zapętnienie pojazdów na dobę
Busko-Zdrój - Kazimierza Wielka	30	27	56	147%
Kielce - Busko-Zdrój	49	67	42	108%
Kielce - Pińczów	51	18	33	79%
Kielce - Staszów	40	26	52	121%
Końskie - Włoszczowa	1	1	66	156%
Sandomierz - Staszów	7	4	51	131%

Źródło: Opracowanie własne.

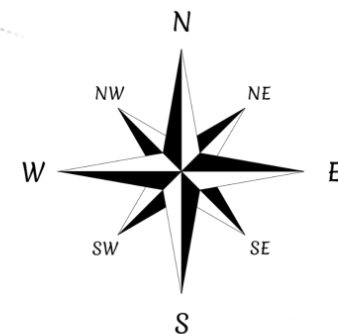
ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB
W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W ROKU 2014
- POTENCJAŁ PRZEWOZOWY

SKALA 1 : 250 000



LEGENDA

	GRANICE WOJEWÓDZTWA		STOLICA WOJEWÓDZTWA
	GRANICE POWIATÓW		SIEDZIBY POWIATÓW
	LINIE AUTOBUSOWE O NADMIARZE POTENCJAŁU PRZEWOZOWEGO		SIEDZIBY GMIN
	LINIE AUTOBUSOWE O ZRÓWNOWAŻONYM POTENCJALE PRZEWOZOWYM		
	LINIE AUTOBUSOWE O NIEDOSTATECZNYM POTENCJALE PRZEWOZOWYM		
	LINIE KOLEJOWE WYKORZYSTYWANE W RUCHU PASAŻERSKIM		



4.8. POTRZEBY KOMUNIKACYJNE ZIDENTYFIKOWANYCH OBSZARÓW ORAZ PODSTAWOWE KIERUNKI KOMUNIKACYJNE

Węzły przesiadkowe stanowią najważniejszy element sieciowych struktur transportowych. To one z reguły decydują o sprawności i przepustowości układu komunikacyjnego jako całości. Województwo świętokrzyskie jest podzielone na obszary komunikacyjne, których granice przebiegają zgodnie z granicami powiatów, a węzły komunikacyjne stanowią miasta powiatowe. Są one połączone głównie siecią samochodową, natomiast rzadko siecią kolejową. Podstawowym węzłem komunikacyjnym województwa świętokrzyskiego o znaczeniu krajowym są Kielce. Do węzłów regionalnych zaś należą: Busko-Zdrój, Jędrzejów, Kazimierza Wielka, Końskie, Opatów, Ostrowiec Świętokrzyski, Pińczów, Sandomierz, Skarżysko-Kamienna, Starachowice, Staszów, Włoszczowa.

W przypadku Ostrowca Świętokrzyskiego, Starachowic i Staszowa obszar oddziaływania tych węzłów komunikacyjnych wykracza poza granice powiatu. Poszczególne 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), Siemno (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 Łagów) 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.

Obszar nieobsłużony komunikacją pasażerską stanowi głównie teren wiejski, który jest oddalony od głównych potoków transportowych.

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 więc stwierdzić, że transport drogowy w województwie jest mniej konkurencyjny cenowo niż transport kolejowy. Największa różnica cenowa (59,1%) występuje w połączeniach między Ostrowcem Świętokrzyskim a Starachowicami. Na danej trasie bilet autobusowy jest ponad dwa razy droższy niż bilet kolejowy. Dość duża różnica w cenach biletów występuje w połączeniach między Kielcami a Włoszczową (31,3%), między Kielcami a Ostrowcem Świętokrzyskim (26,2%) oraz między Kielcami a Skarżyskiem-Kamienną (21,4%). W połączeniach między Skarżyskiem-Kamienną a Starachowicami oraz między Kielcami a Jędrzejowem różnica w cenach biletów jest niewielka i wynosi odpowiednio 4,9% oraz 4,3%. Z kolei najmniejszą w połączeniach między Kielcami a Starachowicami cena biletu autobusowego i kolejowego jest taka sama.

Tabela 34. Średnie ceny biletów dla transportu drogowego i kolejowego

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

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

W poniższej tabeli zestawiono średnie czasy podróży na poszczególnych trasach dla transportu drogowego i kolejowego. Wynika z niej, że czas podróży pociągiem jest krótszy niż czas podróży autobusem. A więc i w tym przypadku można stwierdzić, że transport drogowy jest mniej konkurencyjny niż transport kolejowy. Jedynie dla połączeń między Kielcami a Ostrowcem Świętokrzyskim czas podróży autobusem jest krótszy niż czas podróży pociągiem.

Tabela 35. Średnie czasy przejazdu dla transportu drogowego i kolejowego

Trasa	Średni czas przejazdu w transporcie drogowym	Średni czas przejazdu w transporcie kolejowym
Kielce - Jędrzejów	50	37
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	93	103
Kielce - Skarżysko-Kamienna	54	42
Kielce - Starachowice	74	69
Kielce - Włoszczowa	76	48
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	39	32
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	34	20

Źródło: Opracowanie własne.

Największa różnica w czasie przejazdu występuje w połączeniach między Kielcami a Włoszczową (średnio 28 minut). Z kolei najmniejsza różnica występuje w połączeniach między Kielcami a Starachowicami (średnio 5 minut) oraz między Ostrowcem Świętokrzyskim

a Starachowicami (średnio 7 minut). Na pozostałych trasach różnica w czasie przejazdu wynosi średnio od 12 do 14 minut.

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

Czynnikiem mającym wpływ na wybór środka transportu jest średni czas przejazdu oraz koszt przejazdu. W województwie świętokrzyskim 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 między nimi.

Tabela 36. Porównanie ceny oraz czasu przejazdu w transporcie drogowym i kolejowym

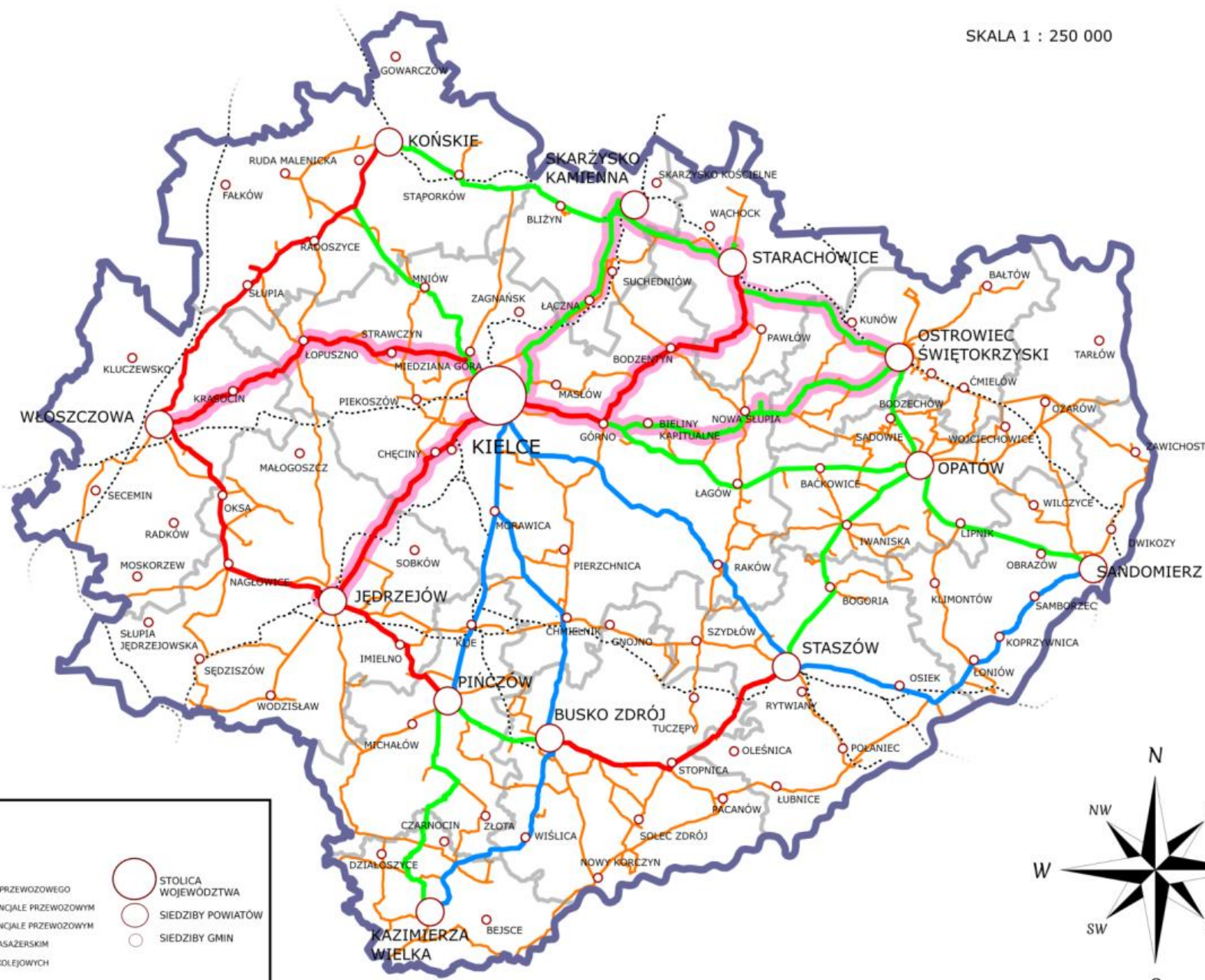
Trasa	Średnia różnica ceny	Średnia różnica czasu w minutach
Kielce - Jędrzejów	4,3%	13
Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski	16,2%	-10
Kielce - Skarżysko-Kamienna	21,4%	12
Kielce - Starachowice	0%	5
Kielce - Włoszczowa	31,3%	28
Ostrowiec Świętokrzyski - Starachowice	59,2%	7
Skarżysko-Kamienna - Starachowice	4,9%	14

Źródło: Opracowanie własne.

Największa różnica cenowa między połączeniem autobusowym a kolejowym występuje na trasie Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice, gdzie koszt przejazdu autobusowego jest 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. Kielce – Jędrzejów oraz Skarżysko-Kamienna – Starachowice. Na wskazanych trasach bilet autobusowy jest tylko niewiele droższy od biletu kolejowego, przy czym czas przejazdu jest autobusem jest o 13-14 minut dłuższy niż czas przejazdu pociągiem. Z kolei na trasie Kielce – Starachowice nie ma różnicy cenowej między biletami a czas podróży jest porównywalny.

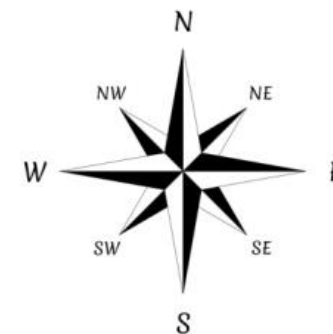
ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W ROKU 2014

SKALA 1 : 250 000



LEGENDA

- | | | | |
|--|---|--|---------------------|
| | GRANICE WOJEWÓDZTWA | | STOLICA WOJEWÓDZTWA |
| | GRANICE POWIATÓW | | SIEDZIBY POWIATÓW |
| | LINIE AUTOBUSOWE O NADMIARZE POTENCJAŁU PRZEWOZOWEGO | | SIEDZIBY GMIN |
| | LINIE AUTOBUSOWE O ZRÓWNOWAŻONYM POTENCJAŁE PRZEWOZOWYM | | |
| | LINIE AUTOBUSOWE O NIEDOSTATECZNYM POTENCJAŁE PRZEWOZOWYM | | |
| | LINIE KOLEJOWE WYKORZYSTYWANE W RUCHU PASAŻERSKIM | | |
| | LINIE AUTOBUSOWE KONKURENCYJNE DLA LINII KOLEJOWYCH | | |



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. z 2015 roku poz. 1440). 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.¹⁹

¹⁹ „Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2013”, Eu-Consult Sp. z o.o., Gdańsk 2013

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”.²⁰

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:²¹

- Oferta taryfowa,
- Liczba kursów i ich częstotliwość w wybranym okresie,
- Zagęszczenie infrastruktury przystankowej na danym obszarze,
- Rentowność świadczonej usługi przewozowej,

²⁰ Ibidem

²¹ Ibidem

- 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:²²

- 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 jednego z artykułów wymienionej ustawy. Jest nim Spółka „Przewozy Regionalne”. Zgodnie z zawartą z organizatorem kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich umową o świadczenie usług publicznych²³ 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),

²² Ibidem

²³ 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

- nr 61 (Kielce – Włoszczowa – *granica województwa* – Częstochowa).

Na powyższych 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 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 wymaga uzyskania stosownego zezwolenia. Jest ono wydawane przez właściwe organy administracji samorządowej, w zależności od zasięgu terytorialnego tych przewozów. 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 jednym z rozdziałów niniejszego opracowania, 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 2014” miał na celu ocenę sytuacji rynkowej na poszczególnych kierunkach komunikacyjnych w odniesieniu do regularnych przewozów osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego. W ramach opracowania wykonano analizę 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 20.10.2015 do 10.11.2015 wśród przewoźników działających

na terenie województwa oraz ankiety przeprowadzone w 2015 roku z pasażerami 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 – Starachowice – Kielce – Jędrzejów,
- Kielce – Włoszczowa – Jędrzejów – Pińczów,
- Busko-Zdrój – Staszów,
- Opatów – Sandomierz.

Niedobór potencjału przewozowego został odnotowany na trasach:

- Pińczów – Kielce – Busko-Zdrój – Kazimierza Wielka
- Kielce – Staszów – Sandomierz
- Końskie – Włoszczowa.

Na pozostałych trasach zweryfikowano równowagę między istniejącym potencjałem a potrzebami. Dla wymienionych tras z nadmiarem i niedoborem potencjału przewozowego należałoby odpowiednio zmniejszyć oraz 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 23% respondentów. Wśród respondentów, którzy oczekują zmian, 21% wskazało wzrost natężenia, natomiast 79% wskazało spadek natężenia.

Poziom dostosowania transportu publicznego do potrzeb społecznych został zweryfikowany również w badaniu ankietowym z pasażerami w województwa świętokrzyskiego. W przeprowadzonej ankiecie pasażerowie dokonali oceny poszczególnych elementów komunikacji zbiorowej. Najlepsze noty uzyskały informacje na przystankach dotyczące godzin odjazdów środków transportu pasażerskiego, ceny biletów, punktualność przyjazdów i odjazdów środków transportu pasażerskiego oraz łatwość zakupu biletów. Respondenci najgorzej ocenili częstotliwość kursowania środków transportu pasażerskiego, konieczność przesiadek podczas podróży oraz komfort podróży.

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. Podział województwa na podregiony i powiaty	5
Tabela 2. Stan ludności w podregionach i powiatach województwa w 2014 roku	7
Tabela 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w województwie w latach 2009-2014.....	8
Tabela 4. Wskaźnik obciążenia demograficznego w województwie w latach 2009-2014.....	8
Tabela 5. Saldo migracji międzypowiatowych na pobyt stały w 2014 roku	9
Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w województwie w 2014 roku.....	12
Tabela 7. Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie w 2014 roku według sekcji PKD 2007	14
Tabela 8. Bezrobotni zarejestrowani według wieku w województwie w 2014 roku.....	16
Tabela 9. Bezrobotni zarejestrowani według poziomu wykształcenia w województwie w 2014 roku	16
Tabela 10. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie w 2014 roku	17
Tabela 11. Pojemność taboru województwa świętokrzyskiego	25
Tabela 12. Wiek taboru województwa świętokrzyskiego	26
Tabela 13. Marka taboru województwa świętokrzyskiego.....	26
Tabela 14. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów	28
Tabela 15. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów po podzieleniu tras.....	30
Tabela 16. Dzienna liczba połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów w porannych i popołudniowych godzinach szczytu oraz poza godzinami szczytu	31
Tabela 17. Średni realny czas przejazdu w połączeniach bezpośrednich między siedzibami powiatów.....	32
Tabela 18. Dzienna liczba połączeń kolejowych oraz czas przejazdu dla połączeń bezpośrednich między siedzibami powiatów	33
Tabela 19. Liczba pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów.....	34

Tabela 20. Łączna liczba miejsc we wszystkich pojazdach wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów.....	35
Tabela 21. Średnia pojemność pojazdów wykorzystywanych do obsługi połączeń między siedzibami powiatów.....	36
Tabela 22. Odsetek sprzedanych biletów dla połączeń między siedzibami powiatów w 2014 roku.....	51
Tabela 23. Liczba sprzedanych biletów dla połączeń między siedzibami powiatów, z uwzględnieniem biletów ulgowych	51
Tabela 24. Proporcje przewożonych pasażerów korzystających z ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów w stosunku pozostałych pasażerów dla połączeń między siedzibami powiatów	58
Tabela 25. Średnie zapętnienie pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami powiatów w godzinach szczytu	60
Tabela 26. Łączna liczba osób przewiezionych w ciągu roku w połączeniach między siedzibami powiatów.....	61
Tabela 27. Średnia liczba osób przewiezionych na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów.....	62
Tabela 28. Średnia liczba osób przewiezionych w półkursie na dobę w połączeniach między siedzibami powiatów.....	63
Tabela 29. Średnie zapętnienie pojazdów obsługujących połączenia między siedzibami powiatów w ciągu doby	75
Tabela 30. Zestawienie danych do analizy potencjału przewozowego dla połączeń między miastami powiatowymi.....	76
Tabela 31. Linie komunikacyjne o nadmiarze potencjału przewozowego	78
Tabela 32. Linie komunikacyjne o równowadze między potrzebami, a istniejącym potencjałem.....	79
Tabela 33. Linie komunikacyjne o niedoborze potencjału przewozowego	80
Tabela 34. Średnie ceny biletów dla transportu drogowego i kolejowego	84
Tabela 35. Średnie czasy przejazdu dla transportu drogowego i kolejowego.....	84
Tabela 36. Porównanie ceny oraz czasu przejazdu w transporcie drogowym i kolejowym	85

7.2. SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba ludności w województwie w latach 2009-2014	6
Wykres 2. Wskaźnik przyrostu naturalnego w województwie w latach 2009-2014	7
Wykres 3. Saldo migracji wewnątrzwojewódzkich na pobyt stały w latach 2009-2014.....	10
Wykres 4. Saldo migracji międzywojewódzkich na pobyt stały w latach 2009-2014	11
Wykres 5. Saldo migracji zagranicznych na pobyt stały w latach 2009-2014	11
Wykres 6. Liczba podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w województwie w latach 2009-2014.....	14
Wykres 7. Liczba bezrobotnych w województwie w latach 2009-2014	15
Wykres 8. Charakterystyka grupy badawczej ze względu na wiek	42
Wykres 9. Charakterystyka grupy badawczej ze względu na powiat zamieszkania	43
Wykres 10. Częstotliwość korzystania z samochodu	43
Wykres 11. Częstotliwość korzystania z autobusu.....	44
Wykres 12. Powód korzystania z samochodu zamiast z autobusu (pytanie wielokrotnego wyboru)	45
Wykres 13. Częstotliwość korzystania z pociągu	46
Wykres 14. Powód korzystania z samochodu zamiast z pociągu (pytanie wielokrotnego wyboru)	46
Wykres 15. Cel najczęściej odbywanych podróży transportem publicznym	47
Wykres 16. Powód wyboru transportu publicznego (pytanie wielokrotnego wyboru).....	48
Wykres 17. Czynniki decydujące o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (pytanie wielokrotnego wyboru)	48
Wykres 18. Udział sprzedanych biletów jednorazowych ulgowych z uwzględnieniem ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.....	50
Wykres 19. Udział sprzedanych biletów miesięcznych ulgowych z uwzględnieniem ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.....	50
Wykres 20. Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?..	69
Wykres 21. Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najgorzej?..	70
Wykres 22. Źródło informacji dotyczących kursowania autobusów (pytanie wielokrotnego wyboru)	71

„ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE
PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO W 2014 ROKU”