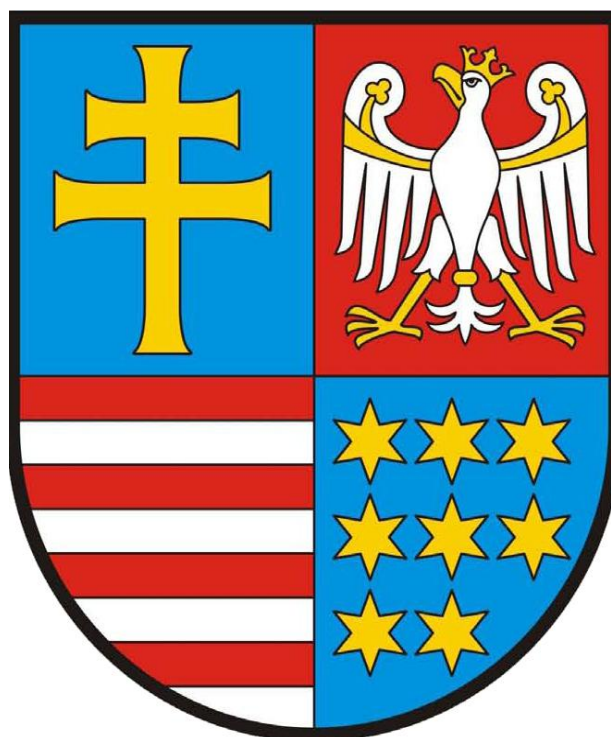


ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

**Program Rozwoju Infrastruktury  
Transportowej Województwa  
Świętokrzyskiego  
na lata 2014 - 2020**



*Aktualizacja i uzupełnienie\**

Kielce, ~~listopad 2015~~ czerwiec 2016 r.

Opracowano w Świętokrzyskim Biurze Rozwoju Regionalnego w Kielcach

Dyrektor Biura mgr inż. Krzysztof Domagała  
Z-ca Dyrektora Biura mgr inż. arch. Ryszard Nagórny

Zespół projektowy:

mgr inż. arch. Katarzyna Bieniek-Kaszyńska — kierownik zespołu

mgr inż. Jolanta Florczyk

mgr inż. Katarzyna Jandała

inż. Maciej Kuliński

mgr Magdalena Kwiatkowska

mgr inż. Jolanta Papros

mgr Agnieszka Przygodzka

mgr Andrzej Sikora

mgr Lena Skibińska-Opoka

mgr Ewa Tatarek

mgr Katarzyna Wdowczyk



## ŚWIĘTOKRZYSKIE BIURO ROZWOJU REGIONALNEGO

ul. Targowa 18, skr.poczt.25, 25-520 Kielce tel.(041)3627012, fax.(041)3430179,  
e-mail: sekretariat@sbrr.pl

Zespół Planowania Przestrzennego Województwa  
tel.(041)3438174 wew.3010-3070, e-mail: zppw@sbrr.pl



\* Sposób oznaczenia proponowanych do wprowadzenia zmian:

**tekst niebieski** – tekst proponowany do wprowadzenia niniejszą aktualizacją  
**—czerwony przekreślony** - tekst proponowany do usunięcia niniejszą aktualizacją

## SPIS TREŚCI:

### I. CZĘŚĆ OGÓLNA:

1. Wstęp.....	5
2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze.....	5
• Ogólna charakterystyka województwa	
• Uwarunkowania zewnętrzne	
• Stosunki ludnościowe	
• Zatrudnienie i dochody ludności	
3. Ogólna charakterystyka sieci transportowej województwa - stan istniejący.....	11
• Sieć drogowa	
• Transport kolejowy	
• Transport lotniczy	
• Transport wodny	
4. Aktualizacja obszarów decydujących o rozwoju społeczno-gospodarczym.....	13
5. Stan i ocena realizacji inwestycji określonych w Programie 2007-2013.....	19
6. Podsumowanie.....	26

### II. CZĘŚĆ STRATEGICZNA

1. Cel opracowania.....	28
2. Założenia programu.....	29
3. Analiza SWOT.....	29
4. Odniesienie do dokumentów strategicznych.....	32
• Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	
• Strategia Rozwoju Kraju 2020	
• Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)	
• Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020	
• Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020	
• Kontrakt Terytorialny dla Województwa Świętokrzyskiego	
• Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020	
• Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego	
• Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 (POPW)	
5. Wnioski.....	43

### III. CZĘŚĆ MERYTORYCZNA

1. Wprowadzenie.....	44
2. Ocena stanu technicznego sieci dróg i mostów (krajowych, wojewódzkich).....	45
• Stan techniczny nawierzchni drogowych na koniec 2013 roku (SOSN)	
• Stan istniejących obiektów mostowych	
3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	49
• Średnie dobowe natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich	
4. Ocena potencjału infrastruktury lotniskowej.....	59
• Istniejące lokalne lotnisko w Masłowie	
• Regionalny Port Lotniczy Kielce	
• Lotnisko lokalne w Masłowie a planowany Regionalny Port Lotniczy Kielce	
5. Ocena potencjału infrastruktury kolejowej.....	61
• Inwestycje zwiększające potencjał istniejącej sieci	

6. Określenie krajowych, regionalnych i lokalnych węzłów komunikacyjnych.....	63
• Węzeł krajowy Kielce	
• Węzły regionalne	
• Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu w węzłach regionalnych	
• Węzły lokalne	
• Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu w węzłach lokalnych	
7. Główne korytarze transportowe o znaczeniu krajowym.....	84
• Sieć drogowa i kolejowa	
• Sieć nadrzędna	
• Główne korytarze drogowe o charakterze krajowym	
• Analiza funkcjonowania głównych korytarzy transportowych	
8. Określenie korytarzy transportowych łączących węzły regionalne.....	90
• Ciągi drogowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi	
• Linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi	
• Wymagania bezpieczeństwa ruchu, funkcjonalności i docelowych parametrów technicznych dla działań inwestycyjnych	
• Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania	
• Kryteria stosowane przy podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu	
9. Określenie korytarzy transportowych łączących węzły lokalne.....	94
• ciągi drogowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi	
• linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi	
• wymagania bezpieczeństwa ruchu, funkcjonalności i docelowych parametrów technicznych dla działań inwestycyjnych	
• wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania	
• kryteria stosowane przy podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu	
10. Planowany rozwój sieci transportowej w latach 2014-2020.....	100
• wiodące kierunki działań w zakresie modernizacji i rozbudowy systemów komunikacji w latach 2014-2020	
11. Potencjalne zagrożenia w realizacji zadań wynikające z uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych.....	106
12. Opis działań Beneficjentów z zakresu zwiększenia zdolności administracyjnych....	107
13. Działania zapobiegające i ograniczające negatywne oddziaływanie na środowisko wskazanych w Programie inwestycji.....	114
14. Podsumowanie.....	117
15. Słownik skrótów.....	119
16. Spis rysunków.....	120
17. Spis tabel.....	120

## Załączniki

1. Założenia do nowej edycji zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2014-2020 .
2. Założenia do nowej edycji zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na sieci kolejowej województwa w latach 2014-2020.
3. Rysunek – korytarze transportowe łączące węzły regionalne i lokalne.
4. Informacja dotycząca przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla „Programu rozwoju infrastruktury transportowej woj. świętokrzyskiego na lata 2014-2020”.
5. Rysunek – planowane inwestycje priorytetowe zwiększające możliwości podłączenia sieci dróg drugorzędnych do sieci TEN-T.

## I. CZĘŚĆ OGÓLNA

### 1. Wstęp

Potrzeba podjęcia aktualizacji „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013”, wynikała z konieczności dostosowania ustaleń tego dokumentu do obowiązujących celów i priorytetów Unii Europejskiej wyrażonych w Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020, ujętych w zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020. Nowa Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, przyjęta uchwałą nr XXXIII/589/13 z dnia 16 lipca 2013 roku przez Sejmik Województwa Świętokrzyskiego, stanowi podstawowy instrument koordynacji programów operacyjnych i rozwojowych na terenie województwa w nowym okresie programowania 2014 - 2020. Jednym z celów strategicznych, podlegającym wsparciu finansowemu, założonych w tym dokumencie jest – Koncentracja na poprawie infrastruktury regionalnej, w tym infrastruktury transportowej. Niezwykle istotny w programowaniu rozwoju staje się też obecnie terytorialny wymiar procesów społeczno – gospodarczych, czego przejawem jest m.in. planowanie na obszarach funkcjonalnych.

Zarząd Województwa Świętokrzyskiego 9 lipca 2014 roku podjął Uchwałę nr 2863/14 w sprawie wyrażenia zgody na powierzenie dla Świętokrzyskiego Biura Rozwoju Regionalnego w Kielcach aktualizacji „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013. Efektem aktualizacji tego dokumentu będzie przyjęcie przez Sejmik Województwa Świętokrzyskiego „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020” w formie stosownej uchwały.

### 2. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

#### Ogólna charakterystyka województwa

Województwo świętokrzyskie położone jest w południowo-wschodniej części Polski i sąsiaduje z 6-ciomą województwami: od północy z województwem mazowieckim, od północnego wschodu z woj. lubelskim, od wschodu z woj. podkarpackim, od południa z woj. małopolskim, od zachodu z woj. śląskim, od północnego zachodu z województwem łódzkim. Powierzchnia województwa świętokrzyskiego wynosi 11 711 km<sup>2</sup>, co stanowi 3,7% obszaru Polski (15 miejsce przed woj. opolskim). Region zamieszkuje 1 268 239 osób (13 miejsce przed województwami: podlaskim, opolskim i lubuskim). Gęstość zaludnienia jest nieco niższa od średniej w kraju — na 1 km<sup>2</sup> przypada 108 osób (średnio w kraju 123 osoby), co daje województwu pod tym względem 11 miejsce w kraju.

W województwie świętokrzyskim największą powierzchnię zajmują użytki rolne, stanowią one — 64,1% ogólnej powierzchni województwa (w kraju 60,0%), 28,6% przypada na lasy (kraj — 29,9%). Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują jedynie 6,3% powierzchni województwa tj. o 1,8 pkt. mniej niż średnia krajowa.

Na kierunki i natężenie powiązań komunikacyjnych rzutuje fakt, że województwo należy do najmniej zurbanizowanych w skali krajowej. Sieć osadniczą regionu stanowi 31 miast (w tym 4 miasta wydzielone) oraz 26 gmin miejsko-wiejskich i 71 gmin wiejskich. Sieć miejska jest stosunkowo równomiernie rozmieszczona na całym obszarze, natomiast charakteryzuje się mniejszą od krajowej gęstością. Przeciętnie w województwie świętokrzyskim jedno miasto przypada na 377,7 km<sup>2</sup>, podczas gdy w Polsce jedno miasto przypada na 342,4 km<sup>2</sup>. Większą od przeciętnej gęstością charakteryzuje się natomiast sieć miejscowości wiejskich — jedna miejscowość wiejska przypada na 4,1 km<sup>2</sup> (w kraju — 5,9 km<sup>2</sup>). Ludność zamieszkała w miastach województwa stanowi jedynie 44,7%

(15 miejsce), podczas gdy w kraju wskaźnik urbanizacji wynosi 60,4% - z tendencją malejącą. W miastach małych, liczących poniżej 10 tys. mieszkańców mieszka 6,5% ogółu ludności województwa, w miastach średnich (do 50 tys.) – 12,7%, natomiast miasta duże (pow. 50 tys. mieszkańców), położone w północnej i centralnej części regionu zamieszkuje 25,5% ogółu ludności regionu.

Kierunki rozwoju w zakresie przewozów pasażerskich determinuje fakt, iż województwo świętokrzyskie podzielone jest administracyjnie na 13 powiatów ziemskich i jeden grodzki (Kielce) oraz 102 różnej wielkości gminy, które połączone są systemem dróg o różnej randze i znaczeniu w systemie komunikacyjnym województwa oraz zróżnicowanych warunkach transportowych.

Największym miastem w województwie świętokrzyskim, zaliczanym w systemie drogowym Polski do węzłów o znaczeniu krajowym, są Kielce. Według stanu na 31.12.2013 r. liczba mieszkańców Kielc wynosiła 199,8 tys. osób, tj. 15,8% ogółu ludności województwa. Ośrodkami o największym potencjale ludnościowym, stanowiącymi największe węzły komunikacyjne o znaczeniu regionalnym są: Ostrowiec Świętokrzyski (72,2 tys.), Starachowice (51,1 tys.), Skarżysko-Kamienna (47,5 tys.) i Sandomierz (24,5 tys. osób). Dla zrównoważonego rozwoju całego regionu niezbędny jest wzrost ekonomiczny, społeczny i przestrzenny pozostałych miast powiatowych stanowiących również „węzły regionalne” (Busko - Zdrój, Jędrzejów, Kazimierza Wielka, Końskie, Opatów, Pińczów, Staszów, Włoszczowa) jak i mniejszych ośrodków miejskich oraz ośrodków gminnych stanowiących na ogół „węzły lokalne” — kumulujące przewozy lokalne z sąsiadujących obszarów wiejskich.

Poziom rozwoju gospodarczego województwa mierzony w PKB na mieszkańca wciąż pozostaje relatywnie niski na tle kraju i wynosi 31,5 tys. zł/os. (2012 r.) co stanowi 75% poziomu krajowego. Struktura bazy ekonomicznej skumulowanej głównie w Kielcach i w północnych miastach regionu, mimo widocznego postępu w dywersyfikacji przemysłu oraz sukcesów w przełamywaniu kryzysu niektórych branż i zakładów, nadal nie stwarza wystarczających impulsów do aktywizacji gospodarczej pozostałej części województwa. Nie mniej Świętokrzyskie pozostaje krajowym potentatem w produkcji: wyrobów gipsowych, łożysk tocznych, wapna, cementu i kruszyw budowlanych. Produkcja sprzedana przemysłu wyniosła w 2012 r. – 24 102,4 mln zł, a liczba podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON w 2013 r. – 109,9 tysięcy.

Szanse rozwoju bazy ekonomicznej regionu stwarzają przede wszystkim: bogate zasoby surowców naturalnych, wielowiekowe tradycje przemysłowe oraz sąsiedztwo największych w kraju aglomeracji miejsko-przemysłowych, stanowiących duże rynki zbytu towarów i usług. Pozytywnie ocenić należy również postępującą rozbudowę systemów infrastruktury technicznej, wzrost liczby nowych terenów pod przedsiębiorczość oraz szybkie tempo rozwoju infrastruktury otoczenia biznesu z Targami Kielce i Kieleckim Parkiem Technologicznym na czele. To wszystko w połączeniu z wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi regionu może skłaniać do zamieszkania i podjęcia działalności gospodarczej. Istotnym problemem w tym sektorze gospodarki są natomiast złe warunki komunikacji ze wspomnianymi rynkami zbytu i krajowymi węzłami logistycznymi. Wydaje się oczywistym, że bez poprawy dostępności transportowej przytoczone atuty nie będą mogły być w pełni wykorzystane dla rozwoju gospodarczego regionu.

W województwie świętokrzyskim na ogólny tonaż i kierunki przewozów transportowych w dużej mierze rzutuje wydobywanie i przetwórstwo kopalin mineralnych. Świętokrzyskie to region charakteryzujący się intensywną eksploatacją surowców, głównie węglanowych, wykorzystywanych w różnych gałęziach gospodarki, zwłaszcza dla potrzeb przemysłu wapienniczego, cementowego oraz jako kruszywa łamane budowlane i drogowe. Eksploatacja pozostałych surowców, choć mniejsza pod względem ilości wydobywania, ma także duże znaczenie dla gospodarki kraju i województwa. Szczególnie istotna jest eksploatacja: gipsów, siarki, piaskowców kwarcytowych, surowców ilastych i kruszywa naturalnego.



W ostatnich latach (2007-2013) intensywność wydobycia kopalin wykazywała tendencję wzrostową, zwłaszcza w 2011 roku kiedy zanotowano największe wydobycie w historii górnictwa świętokrzyskiego.

	2007	2011	2013
<b>Ilość eksploatowanych złóż w szt.</b>	95	127	122
<b>Wydobycie w mln ton</b>	34,5	57,6	40,9

Biorąc pod uwagę zasoby kopalin, wielkość wydobycia, rodzaj surowców i ich zastosowanie, głównie w szeroko rozumianym budownictwie, należy przypuszczać, że eksploatacja kopalin nadal będzie jedną z istotnych dziedzin gospodarki województwa i należy to uwzględnić w ocenie obciążenia sieci transportowej.

Województwo świętokrzyskie należy do najczystszych ekologicznie obszarów Polski. Występuje tu bardzo bogata, zróżnicowana i często unikatowa szata roślinna, w tym rzadkie okazy roślinności: stepowej, górskiej, bagiennej oraz jedyne w Polsce centralnej zbiorowiska słonorośli. Żyje tu wiele rzadkich i chronionych gatunków zwierząt, w tym szczególnie zagrożonych w skali kraju i Europy. Najcenniejsze zbiorowiska roślinne i ostoje zwierząt oraz elementy przyrody nieożywionej zostały objęte prawną ochroną.

Obecnie ok. 64% powierzchni województwa poddane jest prawnej ochronie przyrody (Polska — 32,5%), co stawia region na pierwszym miejscu w kraju. Fakt ten nie pozostaje bez znaczenia dla rozwoju infrastruktury transportowej w regionie. Obszary chronione mogą bowiem stwarzać pewne ograniczenia w rozwoju infrastruktury transportowej. Przepisy z zakresu ochrony środowiska nakładają obowiązek uzyskania stosownych decyzji administracyjnych podejmowanych w wyniku rzetelnej oceny oddziaływania planowanych do realizacji inwestycji na środowisko przyrodnicze. Procedury te są jednak często żmudne i długotrwałe, co niejednokrotnie wydłuża znacznie sam proces inwestycyjny.

System obszarów chronionych w województwie obejmuje:

- Świętokrzyski Park Narodowy;
- 72 rezerwaty przyrody;
- 9 parków krajobrazowych
- 21 obszarów chronionego krajobrazu;
- 100 użytków ekologicznych;
- 14 stanowisk dokumentacyjnych;
- 11 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;
- 678 pomników przyrody;
- obszary wchodzące w skład europejskiej sieci ekologicznej NATURA 2000 (2 obszary specjalnej ochrony OSO oraz 38 specjalnych obszarów ochrony SOO zatwierdzonych przez KE - o statusie „mające znaczenie dla Wspólnoty”).

Wysoka ranga środowiska przyrodniczego województwa świętokrzyskiego w krajowym systemie przyrodniczym związana jest również z występowaniem na tym terenie ważnych elementów krajowej sieci ekologicznej, którą w regionie tworzą lądowe korytarze ekologiczne związane z migracją dużych zwierząt oraz korytarze związane z dolinami rzecznyymi.

Przez północną część województwa przebiega główny korytarz ekologiczny o znaczeniu krajowym. Jest to Korytarz Południowo-Centralny (KPdC), który przebiega od Roztocza i Lasów Janowskich, poprzez Puszcę Sandomierską, Puszcę Świętokrzyską, Przedborski PK, Lasy Lublinieckie, Bory Stobrawskie, Lasy Milickie, aż do Doliny Baryczy i Borów Dolnośląskich. Korytarz ten na obszarze województwa posiada szereg odnóg — korytarzy uzupełniających, w obrębie których znajdują się m.in.: Lasy Włoszczowskie, dolina Białej Nidy, Chęcińsko-Kielecki PK, dolina Nidy, Kozubowski PK, Suchedniowsko-Oblęgorski PK,

Świętokrzyski PN, Cisowsko-Orłowski PK, Lasy Jeleniowsko-Staszowskiego OCh-K oraz kompleksy leśne w dolnym biegu rzeki Kamiennej.

Głównymi krajowymi korytarzami ekologicznymi związanymi z dolinami rzecznyymi, które przebiegają przez obszar województwa są dolina Wisły i dolina Pilicy. Rangę regionalnych korytarzy ekologicznych pełnią doliny rzek: Czarnej Staszowskiej, Wschodniej, Koprzywianki, Opatówki, Kamiennej (odcinkowo), Czarnej Koneckiej, Bobrzy, Lubrzanki, Łososiny, Białej i Czarnej Nidy, Mierzawy i Nidzicy.

Z punktu widzenia walorów środowiska przyrodniczego, przydatnych do rozwoju różnych form ruchu turystycznego województwo świętokrzyskie należy do jednych z najbardziej wyróżniających się w kraju. Do najważniejszych pod tym względem atutów regionu należą:

- dobry stan środowiska przyrodniczego, zapewniający wypoczynek w czystym, nie skażonym otoczeniu;
- unikalne źródła wód mineralnych zagospodarowane w ośrodkach leczniczo-wypoczynkowych Busko-Zdrój i Solec-Zdrój;
- obszary wiejskie o zachowanym, harmonijnym krajobrazie kulturowym sprzyjającym rozwojowi agroturystyki.

Na tle kraju przestrzeń turystyczna regionu wydaje się być jedną z atrakcyjniejszych, szczególnie pod względem:

- wybitnych walorów historycznych związanych z historią Polski i walk o niepodległość;
- położenia w niewielkiej odległości (150–200 km) od dużych metropolii krajowych i możliwości oferowania konkurencyjnego cenowo wypoczynku rodzinnego;
- wysokiej klasy atrakcji przyrodniczo-krajobrazowych, kulturowych i dydaktyczno-naukowych, skupiających się w szczególności na obszarach Gór Świętokrzyskich, Ponidziu i w Dolinie Wisły.

W 2010 r. na zlecenie Świętokrzyskiego Oddziału PTTK w Kielcach została opracowana „Inwentaryzacja turystycznych szlaków rowerowych województwa świętokrzyskiego 2010”, w której każdy szlak został dokładnie opisany pod kątem koloru, długości, trudności w pokonaniu, różnicy wysokości, itp.

Według oficjalnych danych na terenie województwa świętokrzyskiego wyznaczono 77 znakowanych szlaków turystyki rowerowej oraz kilkanaście gminnych ścieżek rowerowych o łącznej długości około 4000 km. W fazie wykonywania znajduje się także międzywojewódzka trasa rowerowa, finansowana ze środków programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, obejmująca 5 województw „Polski Wschodniej”. Na obszarze województwa świętokrzyskiego trasa ta będzie miała przebieg od Sandomierza do Sielpi, a docelowo do Końskich.

### **Uwarunkowania zewnętrzne**

Główne ośrodki miejskie w Europie i w Polsce połączone są paneuropejskimi korytarzami transportowymi, opartymi o istniejące i planowane autostrady oraz główne linie kolejowe. Obowiązujący układ transeuropejskiej sieci TEN-T został ustalony Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. W obszarze Polski ustala ona dwa korytarze europejskie: Bałtyk-Adriatyk i Morze Północne-Bałtyk oraz dwupoziomą strukturę transeuropejskiej sieci transportowej, obejmującą sieć kompleksową i ustanowioną w oparciu o nią sieć bazową. Elementem korytarza Bałtyk-Adriatyk zlokalizowanym na obszarze województwa świętokrzyskiego, jest linia kolejowa nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa, planowana do włączenia do sieci Kolei Dużych Prędkości (KDP). Elementami europejskiej sieci kompleksowej są: linia kolejowa nr 8, linia kolejowa nr 25, linia kolejowa nr 61,



Centralna Magistrala Kolejowa oraz droga ekspresowa S7 i droga ekspresowa S74. Stanowią one połączenie Kielc z bazową siecią europejską, w tym z węzłami tej sieci: Warszawą, Łodzią, Katowicami i Krakowem.

Istotną cechą określającą charakter obecnych i przyszłych powiązań komunikacyjnych stolicy województwa z głównymi ośrodkami rozwoju kraju jest niewielka odległość Kielc do wszystkich sześciu, sąsiadujących miast wojewódzkich. Wynosi ona od 120 do 180 km. Zgodnie z przyjętą przez Radę Ministrów w grudniu 2013 roku Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK), mają one zostać ze sobą połączone siecią autostrad, dróg ekspresowych oraz linii kolejowych. Na obszarze województwa świętokrzyskiego ww. KPZK przewiduje w zakresie dróg: realizację dróg ekspresowych S7, S73 i S74 oraz zwiększenie przepustowości drogi ekspresowej lub budowę nowej autostrady w oparciu o drogę S7; w zakresie kolei: modernizację linii kolejowej nr 61 w celu dostosowania jej do prowadzenia ruchu pociągów z prędkościami do 120 km/h, modernizację pozostałych linii kolejowych znaczenia państwowego nr 8, 25 i 64 w celu dostosowania ich do prowadzenia ruchu pociągów z prędkościami 120-200 km/h, realizację linii kolejowej Kielce-Tarnów; w zakresie transportu lotniczego: uruchomienie lotniska regionalnego wchodzącego w skład sieci uzupełniającej.

### Stosunki ludnościowe

Sytuacja demograficzna regionu wpływa zasadniczo na wielkość i kierunki transportu pasażerskiego w jego granicach administracyjnych. Liczba mieszkańców województwa (na koniec 2013 r.) wynosiła 1 268,2 tys. osób, (stanowiąc 3,29% mieszkańców Polski, 13 miejsce w kraju), z czego w miastach mieszkało 44,7% ludności (Polska - 60,4%). Około 16% ludności województwa mieszka w Kielcach (199 870 osób). Średnia gęstość zaludnienia wynosiła 108 osób/km<sup>2</sup> (Polska - 123 os/km<sup>2</sup>). Najbardziej zaludniona (oprócz Kielc – 1823 os/km<sup>2</sup>) jest północna część województwa. Są to powiaty: skarżyski (197), ostrowiecki (186), starachowicki (178). Najslabiej zaludnione są powiaty opatowski (60) i włoszczowski (51).

W latach 2007 - 2013 liczba ludności zamieszkałej na obszarze województwa zmniejszyła się o 7 311 osób (0,6%) z tym, że w miastach odnotowano spadek o 11 175 osób a na wsi wzrost o 3 864 osoby. Analiza wskaźników demograficznych ostatnich lat wskazuje na szereg bardzo niekorzystnych tendencji rozwojowych, które powodują systematyczny ubytek ludności województwa. Okres ten charakteryzuje się m.in.: ujemnym przyrostem naturalnym, przyspieszonym starzeniem się ludności i malejącą liczbą zawieranych małżeństw. W omawianym okresie nastąpił znaczny spadek przyrostu naturalnego z (-1,4‰) do (-2,7‰), w miastach z (-1,1‰) do (-2,7‰) a na wsi z (-1,6‰) do (-2,7‰). Ponadto utrzymuje się tendencja starzenia się ludności województwa w wyniku malejącego udziału osób w wieku przedprodukcyjnym (ogółem w województwie - z 19,4% do 17,3%, w miastach z 17,2% do 15,6%, a na wsi z 21,3% do 18,6%) oraz rosnącego udziału osób w wieku poprodukcyjnym ( w woj. - z 17,4% do 19,8%, w miastach z 16,7% do 21,2% a na wsi z 18,0% do 18,7%). Obciążenie ludności w wieku przedprodukcyjnym ludnością w wieku poprodukcyjnym wzrosło z 89,6 do 114,5 (w miastach z 97,1 aż do 135,3 a na wsi z 84,5 do 100,4). W województwie odnotowano spadek udziału ludności w wieku produkcyjnym z 63,1% do 62,9%, przy czym w miastach z 66,1% do 63,2% a na wsi nastąpił wzrost z 60,7% do 62,7%. W Polsce na koniec 2013 r. udział ludności według ekonomicznych grup wieku kształtował się odpowiednio: 18,2%; 63,4%; 18,4% (w miastach: 16,7%; 63,5%; 19,8%, na wsi: 20,4%; 63,4%; 16,2%) - z tendencją rosnącą dla wieku poprodukcyjnego a malejącą dla wieku przedprodukcyjnego i produkcyjnego.

Trendy te są skutkiem przedłużających się trudności ekonomicznych społeczeństwa a szczególnie młodego pokolenia, które w sytuacji braku pracy i możliwości zakupu mieszkania w wielu przypadkach podejmuje decyzje o migracji. Skutkuje to opóźnieniem zawarcia małżeństwa i posiadania potomstwa.

W województwie świętokrzyskim w ostatnim dziesięcioleciu odnotowywano ujemne saldo migracji (-2,2‰ w 2013 r.) z tym, że w miastach następował odpływ ludności (-5,2‰) a na obszarach wiejskich napływ (+0,2‰). Ponad połowa ludności napływowej osiedlała się na obszarach wiejskich, położonych w pobliżu większych ośrodków miejskich. Obszary te charakteryzuje dodatnie saldo migracji, natomiast gminy wiejskie oddalone od miast – charakteryzuje saldo migracji ujemne. Odpływ ludności następował we wszystkich powiatach oprócz powiatu kieleckiego, na obszarze którego odnotowywano napływy ludności (+2,2‰). Problem migracji dotyczy szczególnie stolicy województwa Kielc (-4,4‰), z której znaczna część ludności przemieściła się do gmin sąsiadujących. Gminy te oferują bowiem korzystniejsze warunki zakupu działek budowlanych i budowy własnego mieszkania. Sytuacja ta wpływa na gwałtowny wzrost ruchu samochodowego i narastające trudności z dojazdem z gmin ościennych do strefy centralnej i miejsc pracy, co jest szczególnie uciążliwe w okresach szczytu komunikacyjnego.

Prognoza ludności na lata 2014–2050 przygotowana przez GUS, przewiduje dla województwa świętokrzyskiego pogłębienie niekorzystnych tendencji demograficznych. Do roku 2035 i 2050 maleć będzie zarówno udział ludności w wieku przedprodukcyjnym (do 13,8% i 12,7%) jak i produkcyjnym (do 61,1% i 54,9%). Rosnąć będzie natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym do 25,2% i 32,4%. Wskaźniki te pozostaną bardziej niekorzystne od średnich krajowych. Ogólna liczba ludności w województwie w 2035 r. zmniejszy się do poziomu 1 116,6 tys. osób (o 12%), w miastach do 456,9 tys. (o 19,6%), a na wsi do 659,7 tys. (o 5,9%). Natomiast na koniec okresu prognozy spadnie do 976,9 tys. (o 23%), w tym w miastach do 368,3 tys. (o 35,1%), a na wsi do 608,7 tys. osób (o 13,1%). W 2050 roku ludność województwa świętokrzyskiego stanowić będzie zaledwie 2,87% ogółu ludności Polski.

### **Zatrudnienie i dochody ludności**

W 2012 roku liczba pracujących w województwie świętokrzyskim wyniosła 377 054 osób (3,5% ogółu pracujących w kraju), w tym 185 975 kobiet (49,3%). Najwięcej osób pracowało w rolnictwie (39,5%), w przemyśle i budownictwie (22,1%) oraz w pozostałych usługach (24,3%). Rolnictwo było głównym źródłem utrzymania dla 21,8% ludności województwa. Wyższy wskaźnik odnotowano tylko w województwie lubelskim (26,5%) i podlaskim (24,3%). Najwięcej osób zatrudnionych poza rolnictwem zanotowano w powiatach: kieleckim grodzkim, ostrowieckim, skarżyskim, starachowickim i koneckim.

W układzie powiatów największą liczbę pracujących (bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób) odnotowano w powiecie grodzkim w Kielcach — 75 624 osoby oraz w powiatach: kieleckim — 46 539 osób, buskim – 28 964 osoby, sandomierskim — 28 633 osoby, jędrzejowskim — 26 339 osób, starachowickim – 25 863 osoby i ostrowieckim — 25 598 osób.

W sektorze publicznym najwięcej osób zatrudnionych było w sekcjach, tj.: edukacja, opieka zdrowotna i pomoc społeczna oraz administracja publiczna i obrona narodowa, obowiązkowe zabezpieczenia społeczne, administrowanie i działalność wspierająca. Natomiast sektor prywatny skupiał pracujących w jednostkach prowadzących działalność w zakresie: rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa, przemysłu i budownictwa oraz handlu, naprawy pojazdów samochodowych, transportu i gospodarki magazynowej, zakwaterowania i gastronomii, a także informacji i komunikacji.

W województwie na koniec 2013 roku stopa bezrobocia wynosiła 16,6% (w kraju 13,4%) i wykazuje nadal tendencję wzrostową. Najwyższe bezrobocie od lat występuje w północnej i centralnej części województwa, tj. w powiatach: skarżyskim (27,9%), koneckim (24,2%), opatowskim (23,1%), ostrowieckim (22,5%), kieleckim (20,4%) i starachowickim (18,1%), a najniższe w powiecie buskim (9,4%) i pińczowskim (10,7%) oraz w Kielcach (11,3%).

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto jest niskie i kształtowało się w 2013 roku na poziomie 3349,81 zł., co stanowiło 86,4 % średniej krajowej (3877,43 zł.).

Według danych GUS w latach 2008-2013 w województwie zlikwidowano 58,2 tys. miejsc pracy, a w tym samym czasie zostało utworzonych 76,5 tys. nowych miejsc pracy.

### 3. Ogólna charakterystyka sieci transportowej województwa

#### Sieć drogowa

Ogólna długość sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni w województwie wynosi 13 434,9 km. Podstawową sieć powiązań komunikacyjnych stanowią: 754,6 km dróg krajowych, 1075,4 km dróg wojewódzkich i 5733,3 km dróg powiatowych. Sieć tą uzupełnia 5871,6 km dróg gminnych. Wskaźnik gęstości dróg o twardej nawierzchni wynosi dla województwa 116,2 km/100 km<sup>2</sup>, co stawia je na trzecim miejscu w kraju.

Najważniejszy w regionie ciąg komunikacyjny stanowi droga krajowa nr 7 (będąca jednocześnie drogą międzynarodową E-77, Gdańsk - Warszawa - Kraków - Chyżne), przebudowywana do parametrów drogi ekspresowej. Bardzo ważne dla regionu są także drogi krajowe: nr 74 (Piotrków Tryb. — Kielce — Opatów), nr 78 (granica państwa — Gliwice — Siewierz — Jędrzejów — Chmielnik), nr 9 (E-371, Radom — Rzeszów — Barwinek) i nr 73 (Kielce — Tarnów — Krosno), które stanowią jednocześnie liczące się w skali kraju powiązania międzyregionalne. Świadczy o tym fakt, że realizowane drogi ekspresowe S7 i S74 zostały włączone do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), a w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 założono realizację drogi ekspresowej S73 Kielce-Tarnów oraz zwiększenie przepustowości drogi ekspresowej lub budowę autostrady w oparciu o drogę nr 7.

Z punktu widzenia rozwoju gospodarczego północnych miast województwa duże znaczenie posiada, również droga krajowa nr 42 Końskie — Skarżysko-Kamienna — Ostrowiec Świętokrzyski, która jest odcinkami modernizowana do parametrów drogi głównej ruchu przyspieszonego. Po zrealizowaniu zachodniej obwodnicy Kielc (w klasie drogi ekspresowej), niezmiernie istotna staje się potrzeba realizacji wschodniego odcinka obwodnicy Kielc, która warunkuje uporządkowanie ruchu komunikacyjnego w obszarze funkcjonalnym ośrodka wojewódzkiego, pretendującego do pełnienia roli metropolii.

Sieć dróg krajowych zapewnia, biorąc pod uwagę jej gęstość, dobre powiązania ze wszystkimi sąsiednimi ośrodkami wojewódzkimi. Szybki rozwój motoryzacji, a co za tym idzie rosnący stale ruch samochodowy oraz żywiołowy rozwój mieszkalnictwa, które często lokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących i planowanych korytarzy drogowych, powodują, że przepustowość tych dróg w szybkim tempie się wyczerpuje. Gęsta obudowa dróg skutkuje również brakiem możliwości ich rozbudowy do odpowiednich parametrów.

Ponadto, o ile gęstość sieci dróg i nasycenie drogami o twardej nawierzchni jest wystarczające do występujących potrzeb, wiele odcinków wymaga poprawy parametrów (podniesienia klasy) a stan nawierzchni wielu innych, na ogół nie przystosowanych do ruchu ciężkich pojazdów towarowych, może budzić niepokój.

Według danych Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN) za rok 2013 w stanie dobrym jest 66,1% dróg krajowych, w stanie niezadowolającym 21,4% a w stanie złym 12,5%. Według tego samego systemu w roku 2007 wielkości te wynosiły odpowiednio 54,9%, 22,6% i 22,5%. Najnowszy pomiar wykazał że już prawie 2/3 sieci dróg krajowych to drogi w dobrym stanie technicznym. Wyraźnie zatem widać poprawę sytuacji i utrzymanie korzystnej tendencji, w której ilość dróg krajowych w dobrym stanie technicznym systematycznie wzrasta.

#### Transport kolejowy

Przez województwo świętokrzyskie przebiega 10 linii kolejowych, których całkowita długość na koniec 2013 roku wynosiła 696 km, z czego 426 km stanowiły linie znaczenia państwowego a 270 km

- linie pozostałe. Podstawowy układ komunikacji szynowej zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 roku w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. z roku 2013, poz.569) stanowią linie kolejowe znaczenia państwowego:

- nr 4 Grodzisk Mazowiecki-Zawiercie
- nr 8 Warszawa Zachodnia-Kraków Główny Osobowy,
- nr 25 Łódź Kaliska-Ocice,
- nr 61 Kielce-Fosowskie,
- nr 64 Kozłów-Starzyny

oraz pozostałe linie:

- nr 73 (Kielce) Sitówka-Nowiny - Włoszczowice – Busko-Zdrój,
- nr 70 Włoszczowice — Staszów — Chmielów k. Tarnobrzega (jednotorowa).

Przebiegająca na zachodnim obrzeżu województwa linia kolejowa nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (fragment E65/C-E65 wg AGC/AGTC) prowadzi pociągi międzynarodowe i stanowi element transeuropejskiej sieci transportowej ustalonej Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. Rozporządzenie to ustala dwupoziomą strukturę transeuropejskiej sieci transportowej, obejmującą sieć kompleksową i ustanowioną w oparciu o nią sieć bazową. Centralna Magistrala Kolejowa, planowana do włączenia do sieci Kolei Dużych Prędkości (KDP) stanowi część korytarza Bałtyk-Adriatyk. Poza nią elementami europejskiej sieci kompleksowej są: linia kolejowa nr 8, linia kolejowa nr 25 i linia kolejowa nr 61. Stanowią one kolejowe połączenie Kielc z bazową siecią europejską, w tym z węzłami tej sieci: Warszawą, Łodzią, Katowicami i Krakowem.

Na terenie województwa funkcjonuje także, wybudowana w latach 70-tych XX wieku nieelektryfikowana Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) z przeznaczeniem dla transportu rudy żelaza, siarki oraz węgla do ówczesnego ZSRR (początkowo nazywała się Linia Hutniczo-Siarkowa). Obecnie LHS - linia nr 65 Sławków LHS-Hrubieszów Gr. nadal obsługuje wyłącznie przewozy towarowe. W województwie świętokrzyskim LHS posiada punkt przestawczy wagonów w Sędziszowie oraz stacje: w Grzybowie, Staszowie, Sędziszowie i Gołuchowie.

Najważniejsze znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu posiadają: węzły kolejowe w Kielcach i Skarżysku - Kamiennej, wymieniona wyżej stacja w Sędziszowie oraz stacje obsługujące przemysł wydobywczy i związane z nim przetwórstwo surowców mineralnych.

### **Transport lotniczy**

W ostatnich latach obserwuje się dynamiczny wzrost potrzeb w zakresie transportu lotniczego. Istniejące lotnisko w Masłowie, aktualnie pełni rolę głównie lotniska sportowego. Ze względu na ukształtowanie terenu, istniejącą wokół lotniska gęstą zabudowę a także trudności ze skomunikowaniem tego obszaru z układem drogowym, nie ma warunków do rozbudowy zapewniającej możliwość pełnienia funkcji regionalnego portu lotniczego. W takiej sytuacji lotnisko w Masłowie może pełnić jedynie funkcję lotniska sportowo -dyspozycyjno - ratowniczego, a jego docelowa działalność winna stanowić uzupełnienie usług Regionalnego Portu Lotniczego Kielce (RPL), który planuje się wybudować w msc. Obice, w gminie Morawica, około 20 km na południe od centrum Kielc. Budowa RPL Kielce jest zgodna zarówno ze zaktualizowaną w 2013 roku *Strategią rozwoju województwa świętokrzyskiego do roku 2020* jak również z ustaleniami *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego* oraz *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Dotychczas obowiązująca koncepcja zakładała realizację w Obicach portu lotniczego kodu 4D z pasem startowym o długości 2800 m.



Założenia te uległy jednak zmianie i w chwili obecnej trwają prace nad modyfikacją projektu, w celu realizacji lotniska w wersji o ograniczonych parametrach, zapewniających jednak regularne przewozy lotnicze oraz możliwość przyszłej rozbudowy i rozwoju portu lotniczego.

### **Transport wodny**

Stały transport wodny na obszarze województwa praktycznie nie występuje (poza lokalnymi przeprawami promowymi oraz rejsami turystycznymi w Sandomierzu). Wisła, jedyny szlak wodny możliwy do realizacji tego transportu (po wykonaniu odpowiednich urządzeń), z uwagi na ochronę środowiska oraz wysoką amplitudę stanów wód nie wchodzi w rachubę. Nie mniej posiada niewykorzystany potencjał przewozów turystycznych. Jego pełne wykorzystanie wymaga jednak znacznych inwestycji w budowę nowej oraz modernizację istniejącej infrastruktury. Przed przystąpieniem do ewentualnej organizacji transportu wodnego na Wiśle wskazuje się na potrzebę wykonania specjalistycznego opracowania, ujmującego całościowo zagadnienia związane z potencjalnym zagospodarowaniem omawianego szlaku wodnego.

#### **4. Aktualizacja obszarów decydujących o rozwoju społeczno-gospodarczym**

Obowiązująca obecnie terytorializacja planowania społeczno – gospodarczego sprowadza się do planowania funkcjonalnego na obszarach charakteryzujących się wspólnymi cechami geograficznymi, podobnymi uwarunkowaniami społeczno-gospodarczymi a tym samym zbliżonymi problemami jak też potencjałem rozwoju.

Obszary funkcjonalne w Województwie Świętokrzyskim zostały wyznaczone w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego*, przyjętym uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego nr XLVII/833/14 z dnia 22 września 2014 r. Nawiązując do określonych w części diagnostycznej Planu obszarów problemowych oraz w oparciu o wskazania zawarte w KPZK 2030 w województwie świętokrzyskim wyróżniono 8 głównych obszarów funkcjonalnych i 4 podobszary funkcjonalne decydujące o rozwoju społeczno-gospodarczym województwa.

#### **Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego (MOF OW)**

W skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego wchodzi 11 gmin: Miedziana Góra, Zagnańsk, Masłów, Górnio, Daleszyce, Morawica, Sitkówka-Nowiny, Chęciny, Piekoszów, Strawczyn, Chmielnik oraz rdzeń — miasto Kielce. W dokumentach krajowych MOF OW Kielce został zakwalifikowany również do miast o niskim nasileniu problemów, kwalifikujących się do rewitalizacji, w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 jest to Obszar Strategicznej Interwencji.

Głównym kierunkiem zagospodarowania MOF OW będzie dynamizacja procesów gospodarczych oraz porządkowanie kształtującego się żywiłowo mieszkalnictwa i przedsiębiorczości. Szczególne preferencje w zintegrowanym procesie inwestycyjnym powinny odgrywać inwestycje służące metropolizacji oraz wzmocnieniu oddziaływania ośrodka wojewódzkiego na cały obszar regionu.

Kielce winny stać się krajowym węzłem komunikacyjnym (przez miasto przebiegają główne trasy komunikacyjne łączące: Łódź z Lublinem i Rzeszowem oraz Warszawę z Krakowem i Katowicami) co predysponuje je do rozwoju logistyki transportowej i turystycznej w oparciu o nowoczesne rozwiązania intermodalne. Ze względu na specyficzne warunki środowiskowe procesy te nie mogą jednak zachodzić żywiłowo. Zakłada się opracowanie kompleksowego planu dla tego obszaru, uwzględniającego m.in. aspekty ekologiczne i wymagania ładu przestrzennego, a także strategii rozwoju tego obszaru.



Ponieważ w oparciu o metodologię MRR, nie można aktualnie wyodrębnić zwartego obszaru funkcjonalnego ośrodków subregionalnych, w Planie województwa wskazuje się, na podstawie KPZK 2030 i KSRR 2010–2020, jedynie same ośrodki subregionalne, zaliczone w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 do Obszarów Strategicznej Interwencji: Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice, Skarżysko-Kamienna, Sandomierz. Jako potencjalne ośrodki subregionalne wskazuje się: Końskie, Busko-Zdrój.

Pozostałe ośrodki powiatowe zakwalifikowane w KPZK 2030 do ośrodków lokalnych również nie wykazują na tyle ścisłych powiązań z otaczającymi je gminami, by wyznaczyć dla nich odrębne obszary funkcjonalne. Wraz z administracyjnie obsługiwanymi terenami wiejskimi w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 zalicza się je do Obszarów Strategicznej Interwencji.

Zgodnie z KPZK 2030, wiejskie obszary funkcjonalne uczestniczące w procesach rozwojowych, powinny charakteryzować się wysokim potencjałem rozwoju rolnictwa oraz położeniem w strefie oddziaływania miejskich procesów urbanizacyjnych. Z uwagi na brak możliwości powiązania obszarów zurbanizowanych ze strefami o największym potencjale rolniczym w województwie świętokrzyskim nie wyznacza się WOF uczestniczących w procesach rozwojowych. W tej sytuacji zdecydowano się na wyodrębnienie w zmianie Planu jedynie wiejskich obszarów funkcjonalnych wymagających wsparcia procesów rozwojowych różnicując je pod względem typu potencjału rozwojowego oraz charakteru i nasilenia problemów zagospodarowania przestrzennego.

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 rozwojowi miast służyć ma oś priorytetowa 6. Na podstawie przeprowadzonej diagnozy strategicznej Kieleckiego Obszaru Funkcyjnego (KOF) będącej podstawą sformułowania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych KOF głównym celem Osi Priorytetowej 6 Rozwój Miast jest stworzenie warunków do zrównoważonego rozwoju miasta Kielce i jego obszaru funkcjonalnego oraz poprawa jakości życia mieszkańców z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę delimitację obszaru funkcjonalnego, jego diagnozę strategiczną i wynikające z niej potrzeby podjęcia działań służących zrównoważonemu rozwojowi Kieleckiego Obszaru Funkcyjnego, wyrażonych w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych KOF na lata 2014 – 2020, stworzono oś priorytetową obejmującą następujące cele tematyczne:

- cel tematyczny 4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach;
- Cel tematyczny 6. Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami
- Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej;
- Cel tematyczny 10. Inwestowanie w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie.

Przedmiotowa oś priorytetowa ukierunkowana jest na działania związane ze wsparciem w ramach ZIT projektów mających na celu:

- zwiększenie efektywności energetycznej i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w budynkach użyteczności publicznej; zwiększenie efektywności energetycznej i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych poprzez poprawę stanu infrastruktury oświetlenia miejskiego i inwestycje w zrównoważoną mobilność miejską;
- ochronę i przywrócenie różnorodności biologicznej zbiorników wodnych. Wsparcie nastąpi poprzez dofinansowanie inwestycji przyczyniających się do ochrony, poprawy oraz udostępnienia do celów turystycznych cennych przyrodniczo obszarów znajdujących się na terenie Kielc i jego obszaru funkcjonalnego;

- realizację inwestycji, służących podniesieniu standardów połączeń drogowych na drogach o różnej kategorii w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, przy czym inwestycje te będą zgodne z wymogami zawartymi w Umowie Partnerstwa;
- wsparcie infrastruktury edukacyjnej, służącej kształceniu zawodowemu i uczeniu się przez całe życie z uwzględnieniem infrastruktury ośrodków i centrów egzaminacyjnych;

Koncentracja działań w wymiarze przestrzennym KOF zapewni większą efektywność i wartość dodaną w odniesieniu do realizacji Strategii ZIT jak również lepszego wykorzystania potencjału Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Przy pomocy instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, możliwe będzie realizowanie zintegrowanych przedsięwzięć, łączących działania finansowane z EFRR i EFS, odpowiadające w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy tych miasta i obszaru powiązanego. Podstawowym warunkiem realizacji ZIT jest opracowanie Strategii ZIT, dokumentu określającego m.in. cele, kierunki rozwoju, zasady współpracy oraz najważniejsze działania i przedsięwzięcia przewidziane do realizacji.

Z uwagi na ograniczoną skalę środków dedykowanych dla ZIT, zarówno Miasto Kielce, jak i gminy wchodzące w skład KOF, będą mogły ubiegać się o wsparcie także w pozostałych osiach priorytetowych RPOWŚ 2014-2020. Wsparcie obszaru funkcjonalnego Kielce w formule ZIT (EFRR) prowadzone będzie w ramach **Osi 6. Rozwój miast**, w zakresie EFS dedykowane będą nabory w obszarach dot. edukacji, rynku pracy i włączenia społecznego.

ZIT będą realizowane zgodnie z Art. 7 ust. 4 Rozporządzenia 1301/2013 EFRR. Związek ZIT w szczególności odpowiedzialny będą za:

- przygotowanie Strategii ZIT i przedłożenie jej do pozytywnego zaopiniowania IZ RPO oraz Ministrowi właściwemu ds. rozwoju regionalnego,
- udział w programowaniu RPO w zakresie ZIT,
- przygotowanie propozycji szczegółowych kryteriów wyboru projektów (realizowanych w formule ZIT) i uzgodnienie ich z IZ RPO,
- przygotowanie rocznego raportu monitoringowego nt. wdrażania Strategii ZIT, i przedstawienie go do oceny i zatwierdzenia KM RPO,
- udział w pracach/posiedzeniach KM RPO.

Niezależnie od trybu wyboru projektów, proponowane projekty będą musiały spełnić kryteria wyboru projektów ustanawiane przez Komitet Monitorujący RPO. W ramach ZIT znajdzie zastosowanie zarówno tryb konkursowy jak i pozakonkursowy.

### **Obszary o najniższym stopniu rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwoju**

Obszary te zostały wyznaczone w KSRR 2020 i zaliczono do nich województwa Polski Wschodniej, w tym całe województwo świętokrzyskie. W Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 województwo świętokrzyskie w całości zakwalifikowano na tej podstawie do Obszaru Strategicznej Interwencji. W Planie województwa obszar ten obejmuje wszystkie gminy położone w granicach administracyjnych regionu. Wymaga on wsparcia działań mających na celu: podnoszenie poziomu innowacyjności gospodarki, aktywizację zasobów pracy i poprawę jakości kapitału ludzkiego, budowę intensywnych powiązań społeczno-gospodarczych z lepiej rozwiniętym otoczeniem drogą budowy infrastruktury: komunikacyjnej, transportowej i elektroenergetycznej. Działania te mają na celu zmniejszenie dystansu rozwojowego województw Polski Wschodniej od silniej rozwiniętych regionów w Polsce.

### **Obszar predysponowany do wsparcia krajowego w zakresie odnowy demograficznej**

Do tego obszaru wyodrębnionego ze względu na zdiagnozowaną w przeważającej części województwa świętokrzyskiego wysoką koncentrację negatywnych procesów demograficznych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego zaliczono cały obszar województwa świętokrzyskiego.

### **Obszar o niekorzystnych warunkach gospodarowania w rolnictwie predysponowany do wielokierunkowej aktywizacji społeczno-gospodarczej**

W Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 omawiany obszar, w ramach obszarów wiejskich, zakwalifikowano do Obszarów Strategicznej Interwencji. Skupia on głównie małe miasta i gminy rolnicze o niekorzystnych warunkach gospodarowania w rolnictwie. Kwalifikuje się do modernizacji recesyjnej struktury funkcjonalnej i wprowadzenia nowych funkcji gospodarczych, przy wykorzystaniu wsparcia regionalnego i krajowego. Prócz aktywizacji lokalnych ośrodków obsługi podstawowe znaczenie dla przełamania zjawisk recesyjnych będzie miało wykorzystanie wszelkich możliwości rozwoju wielofunkcyjnego z preferencją dla turystyki, gospodarki leśnej oraz nieuciążliwego przemysłu i usług produkcyjnych. Na nowo należy zweryfikować lokalne programy rozwoju rolnictwa, które winny być wiązane z ochroną środowiska i dziedzictwa kulturowego wsi. Obszar ten powinien wypracować ciekawą ofertę turystyczno-rekreacyjną.

### **Obszary o największym potencjale rolniczym**

Obszary obejmujące gminy o najwyższej przydatności rolniczej gleb zlokalizowane na południu i w północno-wschodniej części regionu świętokrzyskiego. Obszary te, jako obszary wiejskie zostały zaliczone w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 do Obszarów Strategicznej Interwencji. Głównym zadaniem polityki przestrzennej na tych obszarach będzie tworzenie warunków terenowych do wzrostu efektywności gospodarowania w rolnictwie z jednoczesną ekologizacją produkcji rolniczej oraz ograniczeniem negatywnych zjawisk w środowisku rolniczym.

### **Obszar turystyczny Gór Świętokrzyskich**

Do obszaru tego zalicza się gminy: Bodzentyn, Nowa Słupia, Pawłów, Bieliny, Łagów. Obszar ten obejmuje teren Świętokrzyskiego Parku Narodowego i jego otoczenie oraz okolice zbiornika Wióry. Posiada on wyjątkowo cenny potencjał przyrodniczo-krajobrazowy, który stwarza możliwości rozwoju różnych form turystyki o wysokim standardzie, zintegrowanych z ochroną środowiska przyrodniczego. Głównym zadaniem polityki przestrzennej winno być wsparcie inwestycji turystycznych podejmowanych w oparciu o kompleksową strategię rozwoju turystyki, obejmującą cały obszar funkcjonalny Gór Świętokrzyskich. Na jej potrzeby należałoby uprzednio przeanalizować chłonność turystyczną i rekreacyjną tych obszarów, dokonać analizy krajobrazowej, której efektem powinno być określenie terenów do priorytetowej ochrony i wyeksponowania najcenniejszych walorów. Jak wskazują bowiem dotychczasowe doświadczenia, samodzielnie podejmowane i słabo skoordynowane inicjatywy samorządów lokalnych mogą nie przynieść oczekiwanych efektów synergicznych w aktywizacji tej funkcji i generować kolizje środowiskowe.

### **Obszar turystyczno-uzdrowiskowy**

Obszar ten obejmuje kompleks uzdrowiskowy: Busko-Zdrój, Solec-Zdrój, miasto i gminę Pińczów oraz gminę Wiślica. Dominującą na tym obszarze będzie funkcja uzdrowiskowa wsparta turystyką, zwłaszcza zdrowotną. Rozwój tej funkcji bazował będzie na sanatoriach w Busku-Zdroju i Solcu-Zdroju oraz walorach turystyczno-kulturowych Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych z centrami turystycznymi w Pińczowie i Wiślicy. Urozmaiceniem pobytu turystów może być jedna z nielicznych w Polsce, turystyczna kolejka wąskotorowa „Ekspres Poniemie”. Preferowana będzie także agroturystyka oraz wypoczynek związany z wodą - zbiornik Radzanów, Solec-Zdrój, zalew w Pińczowie, a także rzeka Nida. W przyszłości należałoby wyznaczyć i oznakować szlak wodny na Nidzie oraz kolejne trasy i ścieżki rowerowe. Uzupełniającą funkcją gospodarczą będzie rolnictwo ekologiczne. Obszar uzdrowiskowy Busko-Zdrój — Solec-Zdrój w powiązaniu z obszarem nadnidziańskim posiada duży potencjał uzdrowiskowo-turystyczny, niemniej wymaga większego wypromowania i doinwestowania.

### **Staszowski obszar aktywności gospodarczej**

Obszar zlokalizowany na terenach wcześniejszej eksploatacji siarki w rejonie Grzybowa oraz na bazie przemysłu energetycznego w Połańcu i eksploatowanego nadal złoża siarki Osiek. Obejmuje on następujące obszary węzłowe:

- północną część gminy Tuczępy, gdzie oprócz terenów poeksploatacyjnych znajduje się największy w Europie zakład produkcji dwusiarczku węgla ( $CS_2$  w Dobrowie);
- Tarnobrzeską Specjalną Strefę Ekonomiczną „Euro-Park Wisłosan” ze Staszowem i rejonem inwestycyjnym w Połańcu;
- obszary i tereny rozwoju przedsiębiorczości miasta Staszów;
- miasto Połaniec z elektrownią Połaniec i jej strefą przemysłową (składowisko popiołów, zakłady towarzyszące);
- most drogowy na Wiśle w Połańcu w stronę Mielca;
- linię LHS z przeprawą mostową na Wiśle w rejonie Matiaszowa.

Obszar ten posiada warunki do przyspieszenia restrukturyzacji i rozwoju społeczno-gospodarczego w oparciu o nowe innowacyjne projekty inwestycyjne oraz inicjatywy kooperacyjne służące uruchomieniu lokalnych potencjałów. Należy wspierać działania mające na celu ukształtowanie na tych terenach krajowego ośrodka energetyki konwencjonalnej i ze źródeł odnawialnych. Główną funkcją obszaru będzie przedsiębiorczość przemysłowa, której towarzyszyć winna zrównoważona urbanizacja, wsparcie wielokierunkowych inicjatyw gospodarczych oraz sukcesywna rekultywacja terenów posiarkowych. Do zadań priorytetowych zalicza się również usprawnienie systemu komunikacji, w tym szczególnie wykorzystanie dla rozwoju obszaru istniejącej linii kolejowej LHS i stałej przeprawy mostowej przez Wisłę w rejonie Połańca łączącej region z województwem podkarpackim.

### **Podobszar recesji przestarzałej bazy przemysłowej, predysponowany do wielokierunkowej aktywizacji społeczno-gospodarczej w oparciu o funkcje nierolnicze.**

Podobszar wyodrębniony w ramach obszaru o niekorzystnych warunkach gospodarowania w rolnictwie predysponowanego do wielokierunkowej aktywizacji społeczno-gospodarczej. W skład tego podobszaru wchodzi: miasta tracące swoje dotychczasowe funkcje: Starachowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Skarżysko-Kamienna oraz otaczające je gminy zurbanizowane. Miasta tego podobszaru powinny uzyskać szanse zwiększenia oddziaływania na otoczenie funkcjonalne czemu



służyć powinno: kompleksowe rozwiązanie problemów infrastrukturalnych, zwłaszcza komunikacyjnych, koncentracja działań rewitalizacyjnych i wzmocnienie bazy ekonomicznej w ośrodkach miejskich, a także kapitału ludzkiego, tworzenie korzystnych warunków terenowych do pozyskania inwestycji zewnętrznych oraz wsparcie lokalnych inicjatyw, szczególnie na bazie rozwiązań innowacyjnych. Podobszar ten jest integralną częścią historycznej Aglomeracji Staropolskiej o czym decydują wielowiekowe powiązania jego rozwoju z obszarem funkcjonalnym ośrodka wojewódzkiego oraz południowym obszarem województwa mazowieckiego. Aktywizacja tego obszaru powinna być ściśle powiązana z aktywizacją ośrodków miejskich. Do głównych zadań polityki przestrzennej należeć będzie restrukturyzacja mająca na celu przełamywanie regresu społecznego i gospodarczego, w tym zmniejszenie bezrobocia. Należy dążyć do utworzenia na tych terenach centrum nowoczesnego przemysłu odlewniczo-metalowego o zasięgu ponadlokalnym. Większe ośrodki, zwłaszcza obsługujące obszary peryferyjne z innych województw, winny być wyposażone w specjalistyczne usługi publiczne o standardzie regionalnym (typu filialnego), co ułatwiłoby dostęp do tego rodzaju usług z tych terenów. Obszar ten powinien posiadać własną strategię rozwoju i plan zagospodarowania przestrzennego, co pozwoliłoby na lepszą synchronizację i koordynację projektów rozwojowych, a tym samym łatwiejsze pozyskanie wsparcia zewnętrznego.

#### **Podobszary kumulacji działań w zakresie poprawy dostępności do usług**

Ze względu na niskie wskaźniki dostępności do usług w wielu gminach województwa, cechujących się rozproszaniem przestrzennym, zdecydowano się na wyznaczenie autonomicznych podobszarów (o zdiagnozowanej najgorszej dostępności do usług) kumulacji działań w zakresie poprawy dostępności do usług, nakładających się na inne, główne obszary funkcjonalne. Podobszary te w nieco innym kształcie zostały zaliczone w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 do Obszarów Strategicznej Interwencji.

#### **Podobszary o największym potencjale rozwoju wydobywania i przetwórstwa surowców mineralnych**

Ze względu na to, że wydobywanie i przetwórstwo surowców mineralnych nie stanowi głównej determinanty rozwoju gmin posiadających udokumentowane zasoby tych surowców, w PZPWŚ wyznaczono jedynie podobszary o największym potencjale rozwoju wydobywania i przetwórstwa surowców mineralnych. Podobszary te obejmują najważniejsze tereny występowania oraz wydobywania i przetwórstwa surowców mineralnych. Szczególnie duża koncentracja tych funkcji ma miejsce na południe i południowo-zachód od Kielc (m.in. złoża: Bukowa, Małogoszcz, Ostrówka i Ołowianka, Kowala, Trzuskawica, Radkowice-Podwole, Morawica III i in.), a także (w mniejszym stopniu) w rejonie Łagowa, Baćkowic i Iwanisk. Autonomiczne obszary wydobywania kopalin tworzą: północna część gminy Chmielnik (złoża Celiny), złoża Gliniany-Duranów na północnym-wschodzie gminy Ożarów (z Cementownią „Ożarów”), złoża siarki Osiek na południowym-wschodzie województwa oraz złoża gipsów Leszcze i Borków-Chwałowice z zakładami przetwórczymi na Ponidziu oraz potencjalny obszar „Zagłębia Ceramicznego” (Smyków — Mniów — Radoszyce).

#### **Podobszar Doliny Wisły**

Podobszar ten charakteryzuje się specyfiką problemów przestrzennych, których rozwiązanie wymaga współpracy międzygminnej i międzywojewódzkiej, jak również wsparcia polityki krajowej w zakresie wzmocnienia ochrony przeciwpowodziowej, budowy przepraw mostowych oraz zachowania cennych obszarów przyrodniczych i krajobrazowych terenów nadwiślańskich. Towarzyszyć temu winno zaostrenie standardów budowlanych, w tym wprowadzenie zakazu



zabudowy na wskazanych w planach miejscowych terenach zalewowych oraz na obszarach zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych.

Na obszarze doliny Wisły, obok rolnictwa ekologicznego oraz nieuciążliwych funkcji przemysłowych rozwijanych, zwłaszcza w pasie Połaniec — Osiek, przewodnim motywem zagospodarowania będzie turystyka bazująca na bogatych zasobach dziedzictwa kulturowego miast nadwiślańskich oraz unikalnych walorach przyrodniczo-krajobrazowych doliny Wisły. Wiodącą rolę w aktywizacji tej funkcji odgrywał będzie Sandomierz, który powinien zostać wykreowany na ośrodek turystyczny o znaczeniu krajowym. Główną oś gospodarczą obszaru stanowić będzie przebiegający wzdłuż Wisły ciąg dróg, krajowej nr 79 i wojewódzkiej nr 777, który po odpowiednim połączeniu z podobnymi trasami w sąsiednich województwach mógłby spełniać funkcję krajowej „park way” – malowniczej drogi.

### 5. Stan i ocena realizacji inwestycji określonych w „Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013”

Głównym celem *Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013* było zebranie w jednym dokumencie planowanych zadań inwestycyjnych na sieci transportowej województwa rozproszonych dotychczas w różnych dokumentach rządowych i samorządowych, w tym w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin i planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Powstała w ten sposób kompleksowa wizja rozwoju sieci transportowej województwa określająca zadania przewidziane do realizacji w okresie programowania UE 2007-2013 oraz możliwie szeroko wskazująca najważniejsze inwestycje na tej sieci w dalszej perspektywie.

Poniżej przedstawiono szczegółową ocenę realizacji zadań wskazanych w *Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013*. Oceny dokonano w podziale na trzy grupy zadań wymienionych w Programie:

- zadania rządowe,
- inwestycje planowane w węźle krajowym i węzłach regionalnych,
- inwestycje planowane w głównych korytarzach transportowych.

Wyniki oceny zebrano w trzech niżej przedstawionych tabelach, oddzielnie dla każdej grupy inwestycji. Należy przy tym nadmienić, że niektóre zadania obejmują swym zakresem prace na drogach krajowych (zadania rządowe), w węzłach (miasta i miejscowości) oraz pomiędzy nimi, co powoduje, że pojawią się one we wszystkich trzech tabelach.

*Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013* wymienia imiennie 27 zadań rządowych przewidywanych do realizacji na drogach krajowych województwa w latach 2007-2013 oraz po roku 2013. Ponieważ przedmiotowa ocena dotyczy realizacji inwestycji w okresie lat 2007-2013 dokonując oceny w poniższej tabeli uwzględniono tylko te których realizację Program zakładał do roku 2013.

Ocena stanu realizacji zadań rządowych zapisanych w *Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013* przewidzianych do realizacji w latach 2007–2013

Lp.	Nazwa zadania	Stan realizacji
1.	<i>Dostosowanie DK 7 na odc. gr. woj. mazowieckiego — Jędrzejów do parametrów drogi ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu</i>	Zrealizowano odcinek Skarżysko-Kamienna – Chęciny. Pozostałe odcinki są w realizacji
2.	<i>Dostosowanie DK 7 na odc. Jędrzejów - gr. woj. małopolskiego do parametrów drogi ekspresowej</i>	W trakcie realizacji

3.	<i>Dostosowanie DK 74 na odc. Mniów- Kielce-Wola Jachowa do parametrów drogi ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu</i>	Zrealizowano odcinek Kielce(DK73)-Cedzyna i węzeł Kostomłoty.
4.	<i>Budowa obwodnicy Łagowa w ciągu DK 74 na parametrach klasy S</i>	Nie zrealizowano
5.	<i>Budowa obwodnicy południowej Opatowa w ciągu DK 74 do drogi krajowej nr 9(Lipnik) na parametrach drogi ekspresowej z węzłem z DW 756</i>	Nie zrealizowano
6.	<i>Dostosowanie DK 74 na odcinkach. gr. woj. łódzkiego — Mniów i Wola Jachowa — gr. woj. podkarpackiego do parametrów drogi ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu</i>	Nie zrealizowano
7.	Dostosowanie DK 78 na odc. gr. woj. śląskiego — Przasław do parametrów GP 2/2	Nie zrealizowano
8.	Budowa obwodnicy zachodniej Opatowa w ciągu DK 9,	Nie zrealizowano
9.	<i>Budowa obwodnicy Ostrowca Św. w ciągu DK 9</i>	Nie zrealizowano
10.	Modernizacja DK 42 na odc. Skarżysko-Kam. — Rudnik na parametry dwujezdniowej GP wraz z niezbędnymi przełoženiami trasy	Nie zrealizowano
11.	<i>Dobudowa drugiej jezdni na odc. Kielce — Morawica (wraz z obwodnicą Morawicy), w ciągu DK 73</i>	Nie zrealizowano
12.	Dobudowa drugiej jezdni DK 73 na odc. Morawica — Busko-Zdrój wraz z korektą trasy w Piotrkowicach	Nie zrealizowano
13.	<i>Budowa mostu przez rz. Wisłę w Sandomierzu wraz z budową ul. Lwowskiej — bis w ciągu DK 77</i>	Zrealizowano I etap – budowa mostu przez Wisłę
14.	Przełożenie trasy w Chmielniku w ciągu DK 78,	Nie zrealizowano
15.	<i>Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu DK78</i>	Zrealizowano

Podstawą planowania i realizacji inwestycji przez GDDKiA jest Program Budowy Dróg Krajowych (PBDK) w którym znalazła się jedynie część zadań wskazanych w *Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013*.

W powyższej tabeli zadania te oznaczono kursywą.

*Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012* zakładał:

- budowę drogi S7 Radom ( Jedlińsk) – Jędrzejów (*odcinek granica województwa mazowieckiego-Skarżysko-Kamienna – w przygotowaniu, odcinek Chęciny-Jędrzejów w trakcie realizacji, pozostałe odcinki zrealizowane*);
- budowę drogi S7 Jędrzejów- gr. woj. świętokrzyskiego (*w trakcie realizacji*);
- przebudowę drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski–Sulejów–Opatów (*zrealizowano odcinek Kielce-Cedzyna oraz węzeł Kostomłoty* ) ;
- budowę drogi S74 Opatów-Nisko;
- przejście przez Starachowice na drodze Nr 42;
- budowę obwodnicy Wąchocka na drodze Nr 42;
- budowę północnej obwodnicy Jędrzejowa na drodze Nr 78 (*realizację zakończono w roku 2012*);
- przebudowę drogi Nr 73 Kielce-Morawica wraz z obwodnicą Morawicy i Woli Morawickiej

- budowę drugiego mostu przez Wisłę w ciągu drogi Nr 77 wraz z ul. Lwowską-bis w Sandomierzu (*zrealizowano I Etap – budowę mostu przez Wisłę zakończono w roku 2011*).

Przyjęty przez Radę Ministrów w styczniu 2011 roku *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, uwzględniając stan zaawansowania inwestycji zapisanych w PDBK na lata 2008-2012 oraz sytuację finansową pogorszoną kryzysem, obejmował już dużo skromniejszą listę zadań, pogrupowaną w następujący sposób:

1. Zadania inwestycyjne, których realizacja rozpocznie się do roku 2013:

- budowa drogi S7 Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów (Skarżysko-Wyśpęta + obwodnica Kielc) (*zrealizowano*);
- przebudowa drogi S12/74 Piotrków Trybunalski – Sulejów – Opatów na odc. Kielce - Cedzyna – wylot wschodni z Kielc (*zrealizowano*);
- budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu DK 78 (*zrealizowano*);
- budowa mostu przez rzekę Wisłę w ciągu DK 77 wraz z ul. Lwowską – bis w Sandomierzu - etap I (*zrealizowano*);

2. Zadania priorytetowe, których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku:

- budowa drogi S7 Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów: (*odcinek granica województwa mazowieckiego-Skarżysko-Kamienna – w przygotowaniu, odcinek Chęciny-Jędrzejów w trakcie realizacji, pozostałe odcinki zrealizowane*);
- budowa drogi S7 Jędrzejów - gr. woj. świętokrzyskiego (*w trakcie realizacji*);
- budowa obwodnicy Wąchocka w ciągu DK 42;
- budowa ul. Lwowskiej-bis w ciągu DK 77 w Sandomierzu wraz ze wzmocnieniem istniejącego mostu przez rzekę Wisłę;

3. Zadania, których realizacja przewidywana jest po roku 2013:

- przebudowa drogi S12/74 Piotrków-Sulejów – Opatów z wyłączeniem odcinka Kielce - Cedzyna – wylot wschodni z Kielc;
- budowa drogi S74 Opatów - Nisko;
- przejście przez Starachowice na drodze Nr 42;;
- budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego na drodze nr 42 i 9;
- przebudowa drogi Nr 73 Kielce - Morawica wraz z obwodnicą Morawicy i Woli Morawickiej

Opóźnienia w realizacji zadań w tej grupie dotyczą głównie realizacji drogi ekspresowej S74, która była przewidywana do realizacji w PDBK na lata 2008-2012, a na której do chwili obecnej zrealizowano jedynie odcinek Kielce-Cedzyna oraz wybudowany w ramach budowy obwodnicy Kielc, węzeł z drogą ekspresową S7 w Kostomłotach.

Ocena stanu realizacji inwestycji zapisanych w *Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013* przewidzianych do realizacji w latach 2007-2013 w węzle krajowym i węzłach regionalnych.

Lp.	Nazwa zadania	Stan realizacji
1.	<i>Budowa węzła drogowego Kielce Północ w Wiśniówce w ciągu drogi S7</i>	zrealizowano
2.	<i>Budowa drugiej jezdni obwodnicy zachodniej Kielc</i>	zrealizowano
3.	Budowa drogi krajowej nr 73 od węzła w Wiśniówce do węzła w Domaszowicach	nie zrealizowano
4.	Budowa południowo-wschodniej obwodnicy Kielc łączącej DK 7 z DK 73 i DK 74 – od węzła w Chęcinach, przez węzeł w Piasecznej Górcie do węzła w Radlinie	nie zrealizowano
5.	Dobudowa drugiej jezdni ul. Łódzkiej w ciągu DK 74 od ul.	nie zrealizowano

	Hubalczyków do węzła Niewachłów	
6.	<i>Budowa dwujezdniowego odcinka od Al. Solidarności do Cedzyny w ciągu S74</i>	zrealizowano
7.	Modernizacja ul. Sandomierskiej na odcinku od ul. Szczecińskiej do granic miasta	nie zrealizowano
8.	Budowa skrzyżowania dwupoziomowego ul. Źródłowej-Al. Solidarności i ul. Sandomierskiej w Kielcach	nie zrealizowano
9.	Realizacja węzła DW 762 z ul. 1-go Maja i połączenie dwoma jezdniami ul. Żelaznej i ul. Zagnańskiej z DK 74	zrealizowano
10.	Realizacja drugiej jezdni ul. Zagnańskiej na odcinku od DK 74 do granic miasta	nie zrealizowano
11.	Budowa węzła dwupoziomowego na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej-Żelazna z ul. Żytnia-Grunwaldzka	zrealizowano
12.	Zmiana przebiegu DW nr 786 poprzez realizację ulicy łączącej ul. Piekoszowską z ul. Nowo-Malików – wzdłuż linii kolejowej do Częstochowy - do połączenia z ulicą łączącą dzielnicę zachodnią z centrum	nie zrealizowano
13.	Korekta przebiegu DW nr 761 w rejonie Białogonu	nie zrealizowano
14.	Przełożenie DW 764 z ul. Wrzosowej na ulicę łączącą się z ul. Wapiennikową	nie zrealizowano
15.	Rozbudowa ul. Radomskiej na odcinku od granicy miasta do węzła z ul. bp. Mieczysława Jaworskiego	nie zrealizowano
16.	Modernizacja linii kolejowej nr 8 Warszawa-Radom-Kielce	nie zrealizowano
17.	<i>Budowa obwodnicy północnej Jędrzejowa w ciągu DK 78</i>	zrealizowano
18.	<i>Budowa drugiej nitki mostu na rzece Wiśle w ciągu DK 77 wraz z realizacją dwujezdniowej ul. Lwowskiej-bis</i>	zrealizowano przeprawę mostową
19.	Dobudowa drugiej jezdni na przebiegu DK 77 przez Sandomierz	nie zrealizowano
20.	Modernizacja ul. Krakowskiej w ciągu DK 79 w Sandomierzu	zrealizowano
21.	<i>Realizacja drogi ekspresowej S74 między węzłami „Milczany” i „Andruszowice” oraz mostu na rzece Wiśle w rejonie Koćmierzowa</i>	nie zrealizowano
22.	<i>Etapowa realizacja drogi S7 w Skarżysku-Kamiennej poprzez realizację drugiej jezdni, budowę węzła na skrzyżowaniu z Al. Józefa Piłsudskiego oraz węzła Skarżysko Książęce</i>	zrealizowano drogę S7 w Skarżysku-Kamiennej
23.	<i>Budowa obwodnicy zachodniej i południowej Opatowa w ciągu DK 9 i DK 74</i>	nie zrealizowano
24.	Budowa północnej obwodnicy Opatowa w ciągu DK 74	nie zrealizowano
25.	Przebudowa DW 757 w Opatowie	zrealizowano
26.	Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego w ciągu DK 9	nie zrealizowano
27.	Modernizacja DW 751 w Ostrowcu Świętokrzyskim	zrealizowano
28.	Przedłużeniu ul. Samsonowicza w Ostrowcu Św. w ciągu DW 754 do połączenia z DK 9 wraz z budową mostu na rzece Kamiennej, wiaduktu nad linią kolejową nr 25 i węzłów z DK 9 i DW 755	w trakcie realizacji



29.	Realizacja przedłużenia DW 754 w Ostrowcu Św. do włączenia do planowanej obwodnicy w ciągu DK 9	nie zrealizowano
30.	Budowa obwodnicy Ożarowa w ciągu DK 79	nie zrealizowano
31.	<i>Modernizacja DK 42 w Starachowicach lub jej przełożenie na nową trasę</i>	nie zrealizowano
32.	Przełożenie odcinka DW 756 w południowej części Starachowic – po terenie byłej kolejki wąskotorowej	nie zrealizowano
33.	Etapowa realizacja przełożenia DK 42 w Końskich	nie zrealizowano
34.	Przełożenie trasy DW 728 na odcinku od ul. Krakowskiej do ul. Warszawskiej po śladzie ul. Wjazdowej wraz z budową wiaduktu kolejowego w Końskich	zrealizowano
35.	Realizacja wiaduktu kolejowego w osi ul. Wojska Polskiego w Końskich wraz z budową łącznika do DK 42	nie zrealizowano
36.	Przełożenie DW 746 na przedłużeniu ul. Staszica w Końskich	nie zrealizowano
37.	Przełożenie DW 749 w Końskich wraz z realizacją obejścia Rogowa	nie zrealizowano
38.	Przełożenie DK 73 od Mikułowic na trasę DW 973 do Nowego Korczyna	nie zrealizowano
39.	Dobudowa drugiej jezdni DK 73 w Chmielniku	nie zrealizowano
40.	Przełożenie trasy DK 78 i DW 765 wzdłuż torów kolejowych z budową węzła na skrzyżowaniu z DK 73 w Chmielniku	nie zrealizowano
41.	Przedłużenie DW 757 w Staszowie - trasa południowa od DW 765 wzdłuż torów	nie zrealizowano
42.	Budowa trasy w ciągu DW 764 i DW 757 w Staszowie	nie zrealizowano
43.	Korekta przebiegu DW 757 w północnej części Staszowa	nie zrealizowano
44.	Budowa obwodnicy Włoszczowy w ciągu DW 786	nie zrealizowano
45.	Budowa obwodnicy północnej Włoszczowy w ciągu DW742	nie zrealizowano
46.	Przełożenie DW 785 we Włoszczowie od ul. Sienkiewicza do włączenia w obwodnicę północną	nie zrealizowano
47.	Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu DW 742 we Włoszczowie	zrealizowano
48.	Budowa obwodnicy Łoniowa w ciągu DK 79	nie zrealizowano
49.	Przebudowa DW 776 w Kazimierzy Wielkiej	zrealizowano
50.	Przebudowa DW 768 w Kazimierzy Wielkiej	nie zrealizowano
51.	Budowa obwodnicy Pińczowa	nie zrealizowano

Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013 określając węzły: krajowy, regionalne i lokalne określił również planowane w węzle krajowym oraz węzłach regionalnych inwestycje. Łącznie wskazano 51 inwestycji na drogach krajowych i wojewódzkich regionu. Dotyczyły one inwestycji w samych węzłach, najczęściej w miastach. W zakresie dróg wojewódzkich, w latach 2007-2013, główne nakłady inwestycyjne zostały skierowane na realizację całych ciągów komunikacyjnych dróg wojewódzkich, co miało wpływ na niskie zaawansowanie realizacji wymienionych wyżej zadań w samych węzłach. W kolejnej perspektywie celowym byłoby zatem zwiększenie nakładów na realizację obwodnic i obejść terenów zurbanizowanych w celu wyprowadzenia z nich ruchu tranzytowego. Inwestycje wyróżnione w tabeli *kursywą* są jednocześnie zadaniami rządowymi, w związku z czym pojawiły się



## PROGRAM ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO NA LATA 2014-2020

już we wcześniejszej tabeli „Ocena stanu realizacji zadań rządowych zapisanych w Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013 przewidzianych do realizacji w latach 2007–2013”.

Ocena stanu realizacji inwestycji koniecznych z punktu widzenia potrzeb województwa zapisanych w Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013 przewidzianych do realizacji w latach 2007-2013 w głównych korytarzach transportowych.

Lp.	Nazwa zadania	Stan realizacji
1.	<i>Dostosowanie DK 7 na odcinku granica województwa mazowieckiego-Jędrzejów do parametrów drogi ekspresowej</i>	W trakcie realizacji
2.	<i>Budowa obwodnic miejscowości: 1.Suchedniów, 2.Ostojów, 3.Łączna i 4.Tokarnia.</i>	Zrealizowano 1,2 i 3
3.	<i>Budowa drogi S7 na odcinku granica województwa mazowieckiego – Skarżysko-Kamienna</i>	W trakcie realizacji
4.	<i>Budowa węzła na S7 w Wiśniówce</i>	Zrealizowano
5.	<i>Dobudowa drugiej jezdni drogi S7 w ramach zachodniej obwodnicy Kielc</i>	Zrealizowano
6.	<i>Dostosowanie DK 74 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Mniów-Kielce-Wola Jachowa</i>	Zrealizowano odcinek Kielce(DK73)-Cedzyna i węzeł Kostomłoty.
7.	<i>Przebudowa DK 74 na odcinku Al. Solidarności do Cedzyny</i>	Zrealizowano
8.	<i>Modernizacja DK 74 – budowa drugiej jezdni ul. Łódzkiej od ul. Zagnańskiej do zachodnich granic miasta</i>	Nie zrealizowano
9.	<i>Budowa drogi S74 na odcinku granica województwa łódzkiego-Mniów i Opatów-granica województwa podkarpackiego</i>	Nie zrealizowano
10.	<i>Budowa obwodnicy Łagowa (S74)</i>	Nie zrealizowano
11.	<i>Budowa obwodnicy Opatowa w ciągu D74 i DK 9</i>	Nie zrealizowano
12.	<i>Budowa drogi S74 na odcinku Przełom/Mniów-węzeł Niewachłów</i>	Nie zrealizowano
13.	<i>Budowa drogi S74 na odcinku Cedzyna-Wola Jachowa</i>	Nie zrealizowano
14.	<i>Budowa drogi S74 na odcinku Wola Jachowa-Łagów</i>	Nie zrealizowano
15.	<i>Budowa drogi S74 na odcinku Łagów-Opatów</i>	Nie zrealizowano
16.	<i>Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego w ciągu DK 9</i>	Nie zrealizowano
17.	<i>Dobudowa drugiej jezdni DK 9 na odcinku granica województwa mazowieckiego-Opatów</i>	Nie zrealizowano
18.	<i>Budowa obwodnic Parszowa i Wąchocka w ciągu DK 42</i>	Nie zrealizowano
19.	<i>Budowa obwodnicy Końskich w ciągu DK 42</i>	Nie zrealizowano
20.	<i>Budowa przejścia DK 42 przez Starachowice</i>	Nie zrealizowano
21.	<i>Dobudowa drugiej jezdni DK 73 na odcinku Kielce-Morawica wraz z obwodnicą Morawicy</i>	Nie zrealizowano
22.	<i>Dobudowa drugiej jezdni DK 73 na odcinku Morawica-Busko-Zdrój wraz z korektą trasy w Piotrkowicach</i>	Nie zrealizowano
23.	<i>Przełożenie DK 73 na obejściu Kielc po stronie wschodniej</i>	Nie zrealizowano

24.	Realizacja obwodnic miejscowości; Tarłów, Ożarów, Koprzywnica, Łoniów, Osiek, Połaniec, Ostrowce, Nowy Korczyn, Opatowiec dla uzyskania przez DK 79 parametrów drogi klasy GP	Nie zrealizowano
25.	<i>Budowa obwodnicy Jędrzejowa w ciągu DK 78</i>	Zrealizowano
26.	Rozbudowa DK 78 do parametrów drogi klasy GP na odcinku granica województwa śląskiego-obwodnica północna Jędrzejowa wraz z obwodnicami miejscowości Jaronowice i Nagłowice	Nie zrealizowano
27.	<i>Budowa południowo-wschodniej obwodnicy Kielc</i>	Nie zrealizowano

Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013 określając korytarze transportowe określił również listę postulowanych inwestycji w głównych korytarzach transportowych. Ich zestawienie, obejmujące 27 zadań, przedstawione zostało w tabeli powyżej. Za zrealizowane można uznać 5 z nich. Kolejne osiem stanowią poszczególne etapy realizacji drogi S74 w ciągu której dotychczas zrealizowano wylot wschodni z Kielc do Cedzyny oraz węzeł z drogą S7 w Kostomłotach. Należy zwrócić uwagę na zadania, których realizacja miała nastąpić w okresie do 2013 roku, a które z różnych przyczyn do chwili obecnej nie powstały. Wymienić tu można budowę obwodnic: Ostrowca Świętokrzyskiego (DK 9), Wąchocka i Parszowa (DK 42) czy przebudowę DK 73 na odcinku Kielce-Morawica wraz z obwodnicą Morawicy i Woli Morawickiej. Wszystkie te zadania pojawiły się w Programie Budowy Dróg Krajowych.

Inwestycje wyróżnione w tabeli kursywą są jednocześnie zadaniami rządowymi lub inwestycjami w węzle krajowym i węzłach regionalnych, w związku z czym pojawiły się już we wcześniejszej tabeli „Ocena stanu realizacji zadań rządowych zapisanych w Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013 przewidzianych do realizacji w latach 2007–2013” lub tabeli „Ocena stanu realizacji inwestycji zapisanych w Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013 przewidzianych do realizacji w latach 2007-2013 w węzle krajowym i węzłach regionalnych”.

Program nie wskazywał imiennie zadań w zakresie budowy i przebudowy dróg wojewódzkich tworzących głównie korytarze łączące węzły regionalne. Z najważniejszych, zrealizowanych w latach 2007-2013(2015) wymienić należy:

- rozbudowa DW 776 na odcinku od granicy województwa do Buska-Zdroju wraz z rozbudową DW 973 (obwodnica Buska-Zdroju) i rozbudowę DW 768 w Działoszycach,
- rozbudowa DW 786 od granicy województwa do Kielce,
- rozbudowa DW 764 – budowa obwodnicy Rakowa,
- rozbudowa DW 755 na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski-Ćmielów,
- rozbudowa DW 751 na odcinku Nowa Słupia - Ostrowiec Świętokrzyski wraz z obwodnicą Nowej Słupi,
- Mała Pętla Świętokrzyska etap 2: przebudowa DW 756 na odcinku Nowa Słupia-Wólka Milanowska, przebudowa DW 753 na odcinku Huta Nowa-Wólka Milanowska, przebudowa DW 752 – przejście przez Świętą Katarzynę,
- rozbudowa DW 765 Chmielnik-Osiek wraz z obwodnicą Osieka,
- budowa mostu na rzece Wiśle w Połańcu wraz z rozbudową DW 764 oraz połączeniem z DW 875,
- budowa obwodnicy Końskich w ciągu DW 728,

Ponadto w omawianym okresie na sieci kolejowej województwa zrealizowano zadania inwestycyjne związane z:

- modernizacją linii kolejowej nr 25 na odcinkach Skarżysko-Kamienna – Ćmielów, Jakubowice-Dwikozy, Zalesie Gorzyckie-Sandomierz,
- modernizacją linii kolejowej nr 8 na odcinkach Szydłowiec - Skarżysko-Kamienna, Skarżysko-Kamienna – Suchedniów, stację Skarżysko-Kamienna, stację Suchedniów,
- modernizacją linii kolejowej nr 64 Psary-Kozłów i łącznicy nr 570 Psary-Starzyny,
- modernizacją linii kolejowej nr 4 (CMK),
- rewitalizacją linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ – Częstochowa Stradom.

Zadania te obejmowały różny zakres prac, a wśród nich: przebudowę i wymianę nawierzchni, przebudowę sieci trakcyjnej, przebudowę i likwidację peronów, przebudowę infrastruktury w zakresie automatyki, telekomunikacji i elektroenergetyki, przebudowę obiektów inżynierskich.

## 6. Podsumowanie

W okresie realizacji *Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013* nastąpił wyraźny wzrost inwestycji realizowanych na sieci drogowej. W zamieszczonych powyżej tabelach wskazano inwestycje zrealizowane oraz te których, z różnych powodów, nie udało się zrealizować. Inwestycje niezrealizowane należy poddać analizie pod kątem zasadności ich realizacji i po jej stwierdzeniu wprowadzić do niniejszego Programu jako zadania na perspektywę lat 2014-2020 (lub później).

W obszarze dróg krajowych dane GUS pokazują, że ilość dróg ekspresowych wzrosła z 23,7 km w roku 2007 do 54 km w roku 2012. Należy przy tym zaznaczyć, że wskazane w 2007 roku 23,7 km dróg ekspresowych to zrealizowana w latach 80-tych XX wieku jednojezdniowa zachodnia obwodnica Kielc, która w zasadzie jedynie formalnie była drogą ekspresową. W chwili obecnej, po wybudowaniu drugiej jezdni i realizacji trzech węzłów, w tym jedyne w regionie - węzła zespolonego dróg ekspresowych S7 i S74, droga ta na odcinku od Skarżyska-Kamiennej do Chęcina posiada pełne parametry drogi ekspresowej. Pozostałe odcinki są w trakcie realizacji. W najbliższej perspektywie należy zatem skupić się na realizacji drugiej drogi ekspresowej w regionie, drogi S74 oraz realizacji obwodnic i obejść terenów zurbanizowanych.

Pozostałe drogi krajowe, modernizowane stopniowo do parametrów GP obok standardowych działań wykonywanych w istniejących pasach drogowych, podlegały lub miały podlegać na niektórych odcinkach, zwłaszcza przechodzących przez tereny zabudowane, przebudowie w zakresie realizacji obwodnic miejscowości i lokalnych przełożeń trasy. W tym zakresie zrealizowano północną obwodnicę Jędrzejowa w ciągu DK 78, nie udało się natomiast zrealizować planowanych obwodnic: Wąchocka, Parszowa, Opatowa czy Ostrowca Świętokrzyskiego.

W zakresie dróg wojewódzkich widać wyraźne efekty realizacji całych odcinków, lub dużych ich części. Przebudowano między innymi DW 776 od granicy województwa do Buska-Zdroju, DW 786 od granicy województwa do Kielc, DW 764 od Staszowa do Połańca wraz z budową nowej przeprawy mostowej przez rzekę Wisłę w Połańcu, DW 765 na odcinku od Chmielnika przez Staszów do Osieka wraz z obwodnicą Osieka, DW 751 na odcinku Nowa Słupia-Ostrowiec Świętokrzyski wraz z obwodnicą Nowej Słupi, DW 728 na odcinku DK 42-Końskie wraz z obwodnicą Końskich. Niewiele z wymienionych zadań obejmowało jednak wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zurbanizowane poprzez realizację obwodnic. Zatem w bieżącej perspektywie jako ważne zadanie jawi się realizacja niezbędnych obwodnic oraz lokalnych przełożeń tras, z których za najważniejsze należy uznać odcinek południowy i wschodni układu obwodnicowego Kielc oraz obwodnice: Ćmielowa, Daleszyc, Sukowa, Kazimierzy Wielkiej, Jędrzejowa, Łopuszna, Włoszczowy, Staszowa, Radkowic, Brzezina, Chmielnika, Morawicy, Pińczowa.

Program określił również podstawową sieć dróg powiatowych zapewniających główne połączenia ośrodków usługowych różnych szczebli, które kwalifikowały się do modernizacji w pierwszej

kolejności. Ponieważ drogi te nie były ujmowane w żadnych dokumentach programowych, nie można było precyzyjnie określić terminów ani skali ich modernizacji. Dlatego w niniejszym dokumencie nie można ustalić stopnia zaawansowania realizacji inwestycji na tych drogach.

Jak widać nastąpiło szereg przesunięć w czasie realizacji inwestycji wskazanych w Programie na lata 2007-2013. Spowodowane one były opóźnieniami przygotowania inwestycji (często wynikających z konieczności rozpatrzenia licznych protestów na etapie uzgodnień środowiskowych), braku środków finansowych jak również protestów właścicieli wykupywanych pod drogi gruntów. O ile mało jest instrumentów mogących wpływać na zwiększenie środków na realizację inwestycji, o tyle w zakresie przygotowania inwestycji, opracowania dokumentacji, uzgodnień środowiskowych, uzgodnień z właścicielami gruntów i wykupów terenu pod inwestycje znaczącą, jeśli nie decydującą rolę należy przypisać planowaniu. Ustalenie właściwego programu inwestycyjnego, a potem jego przeniesienie do planów miejscowych i konsekwentne wdrażanie wydaje się być elementem niezbędnym do „płynnej” realizacji inwestycji.

## II. CZĘŚĆ STRATEGICZNA

### 1. Cel opracowania

Misją zaktualizowanej w lipcu 2013 roku *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020* jest „pragmatyczne dążenie do najpełniejszego i innowacyjnego wykorzystania przewag i szans, odwrócenia niekorzystnych tendencji demograficznych oraz podniesienia jakości życia mieszkańców przy jednoczesnej dbałości o stan środowiska”. Odbywać się to będzie poprzez realizację celów strategicznych w tym między innymi koncentracji na poprawie infrastruktury regionalnej. Inwestowanie w systemy infrastruktury technicznej uznano bowiem za zadanie niezbędne dla poprawy atrakcyjności województwa, co znalazło odbicie w określeniu jednego z celów operacyjnych za który uznano „poprawę infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, czyli bliżej siebie i świata”.

Realizując wybrane cele zapisane w *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020*, a tym samym cele *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020* oraz wpisując się w ustalenia *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* za cel *Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020*, zwanego dalej Programem, przyjęto:

Poprawę infrastruktury transportowej regionu z zachowaniem spójności przyrodniczo-kulturowej służącej realizacji konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju.

Województwo świętokrzyskie na tle innych regionów ma stosunkowo dobrze rozwinięte wewnętrzne układy komunikacyjne, zarówno drogowe jak i kolejowe. Konieczne jest jednak stworzenie spójnego układu komunikacyjnego łączącego województwo z najbliższymi ośrodkami metropolitalnymi i usprawniającego sieć połączeń wewnątrz regionu oraz uzyskania sprawnych i systematycznie rozwijanych połączeń lotniczych z głównymi miastami Polski oraz, w miarę rodzących się potrzeb, Europy.

Za najważniejsze zadania służące osiągnięciu powyższych celów należy uznać realizację planowanych dróg ekspresowych S7, S73 i S74, które mają zapewnić połączenie z węzłami komunikacyjnymi w Warszawie, Łodzi, Krakowie, Tarnowie i Rzeszowie, a poprzez nie z autostradami A1, A2 i A4, modernizację linii kolejowej nr 8 Warszawa-Kielce-Kraków i linii kolejowej nr 61 Kielce-Czarncza wraz budową łącznicy do stacji Włoszczowa Północ, w celu uzyskania połączenia z Centralną Magistralą Kolejową oraz realizacja Regionalnego Portu Lotniczego Kielce w Obicach. Równie ważnymi zadaniami będzie modernizacja i rozbudowa pozostałych dróg krajowych w celu uzyskania pełnych parametrów klasy GP, modernizacja i rozbudowa dróg wojewódzkich w celu uzyskania pełnych parametrów klasy G i wyprowadzenia ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych poprzez realizację obwodnic i obejść miejscowości, modernizacja i rozbudowa linii kolejowej nr 25 Łódź - Skarżysko Kamienna - Sandomierz - Ocice, budowa linii kolejowej relacji Kielce-Tarnów oraz rozwój lotniska lokalnego w Masłowie i Linii Hutniczej Szerokotorowej.

Celem *Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020*, tak jak w przypadku Programu... na lata 2007-2013, jest również zebranie w jednym dokumencie planowanych zadań inwestycyjnych na sieci transportowej województwa rozproszonych dotychczas w różnych dokumentach rządowych i samorządowych, w tym w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin i planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Powstała w ten sposób kompleksowa wizja rozwoju sieci dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii kolejowych określająca zadania przewidziane do realizacji w okresie budżetowym UE 2014-2020 + 2 (okres niezbędny w celu zakończenia, odbioru i rozliczenia inwestycji), wskazująca częściowo



i możliwie szeroko, najważniejsze inwestycje na tej sieci w dalszej perspektywie. Nie wyklucza się jednocześnie innych, nie wymienionych w niniejszym dokumencie inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej, których potrzeba realizacji może wyniknąć w okresie programowania.

## 2. Założenia programu

Program opracowano przy następujących założeniach:

1. Zgodność z misją oraz celami strategicznymi i operacyjnymi *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020* dotyczącymi:
  - koncentracji na poprawie infrastruktury regionalnej,
  - koncentracji na kluczowych gałęziach i branżach dla rozwoju gospodarczego regionu,
  - koncentracji na budowie kapitału ludzkiego i bazy dla innowacyjnej gospodarki regionu,
  - koncentracji na zwiększeniu roli ośrodków miejskich w stymulowaniu rozwoju gospodarczego regionu,
  - koncentracji na rozwoju obszarów wiejskich,
  - koncentracji na ekologicznych aspektach rozwoju regionu
2. Doprowadzenie sieci drogowej województwa do wymogów określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 99.43.430 z późniejszymi zmianami).
3. Program na lata 2014-2020 powstanie poprzez aktualizację zapisów i ustaleń *Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013*
4. Projekt Programu zostanie przyjęty zgodnie z wymogami *Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (jt. Dz.U. 2013, poz. 1235 z późn. zm.), zgodnie z którą projekty polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie m.in. transportu opracowywane lub przyjmowane przez organy administracji, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Projekt Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, podlegać będzie opiniowaniu przez właściwe organy odpowiedzialne za kwestie środowiskowe. Zostanie także zapewniona możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Przy opracowaniu Programu zostaną wzięte pod uwagę ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie organów odpowiedzialnych za kwestie środowiskowe oraz rozpatrzone zostaną uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa. Program wraz z prognozą oddziaływania na środowisko będą podane do publicznej wiadomości.

## 3. Analiza SWOT

W celu dokonania stosownej weryfikacji oraz dostosowania oceny mocnych i słabych stron infrastruktury transportowej województwa do zmieniających się uwarunkowań polityczno-prawnych i programowych posłużono się metodą analizy SWOT. Polega ona na posegregowaniu posiadanej informacji na cztery grupy (obszary oddziaływań), którymi są:

- **mocne strony**-obejmujące wszystko co stanowi atut, przewagę, zaletę wojewódzkiego układu transportowego,
- **słabe strony**-to słabości, bariery i mankamenty tego układu,
- **szanse**-wszystko co stwarza dla analizowanego układu szansę rozwoju lub korzystnej zmiany,
- **zagrożenia**- wszystko co stwarza niebezpieczeństwo niekorzystnej zmiany lub ograniczenia osiągnięcia zakładanych celów

W najczęściej stosowanych ujęciach mikroekonomicznych dwa pierwsze obszary odnoszą się najczęściej do środowiska wewnętrznego i zawierają najistotniejsze uwarunkowania wewnętrzne, natomiast dwa ostatnie odnoszą się analogicznie do oddziaływania zewnętrznego.

W wyniku dokonanej ww analizą SWOT identyfikacji głównych obszarów oddziaływań, na rozwój infrastruktury transportowej województwa ustala się następujące elementy, które powinny współdecydować o kierunkach rozwoju tej dziedziny infrastruktury w latach 2014 – 2020:

### **Mocne strony**

1. Centralne położenie województwa w stosunku do najszybciej rozwijających się polskich metropolii (Warszawa, Kraków, Katowice, Łódź) oraz metropolii potencjalnych (Lublin, Rzeszów) oraz w bliskości znaczących korytarzy transportowych.
2. Relatywnie dobra wewnętrzna dostępność komunikacyjna.
3. Stosunkowo równomierne rozmieszczenie i połączenie siecią dróg odpowiednich kategorii głównych ośrodków osadniczych regionu, stanowiących jednocześnie węzły transportowe, sprzyjające kształtowaniu się pasm rozwoju i pogłębianiu wzajemnych więzi gospodarczych, rozwojowi drobnego przemysłu i rolnictwa stosownie do lokalnych predyspozycji i funkcji spełnianych w gospodarce województwa. Szczególna rola przypada tu obszarowi funkcjonalnemu Kielc oraz obszarowi dużych miast położonych w dolinie Kamiennej.
4. Możliwość pełniejszego wykorzystania walorów turystycznych województwa dzięki gęstej sieci dróg (3-cie miejsce w kraju w km/100km<sup>2</sup>, 1-sze w km/10 tys. ludności), pod warunkiem dalszej poprawy ich stanu technicznego i lepszego dostosowania do potrzeb turystyki.
5. Istniejące na terenie województwa ważne dla ruchu tranzytowego przeprawy mostowe na rzece Wiśle w Anopolu, Sandomierzu, Nagnajowie, Szczucinie, uzupełnione przez nowe przeprawy mostowe w Sandomierzu i Połańcu.
6. Sieć kolejowa w większości dwutorowa, zelektryfikowana i mało obciążona ruchem.
7. Lotnisko lokalne w Masłowie, zlokalizowane tuż za granicą administracyjną stolicy województwa, które do czasu realizacji portu lotniczego w Obicach k.Kielc, może obsługiwać mały ruch lotniczy zwłaszcza w zakresie lotów dyspozycyjnych i biznesowych.

### **Słabe strony**

1. Słabe skomunikowanie województwa z głównymi korytarzami transportowymi powodujące relatywnie słabą dostępność zewnętrzną regionu.
2. Słaby stan techniczny dużej części dróg i obiektów mostowych, zwłaszcza niższych kategorii.
3. Brak portu lotniczego o zasięgu regionalnym i międzynarodowym z jednoczesnym brakiem możliwości rozbudowy istniejącego lotniska lokalnego w Masłowie dla obsługi większych samolotów oraz lokalizacji towarzyszących funkcji gospodarczych w jego otoczeniu, znacząco obniżające atrakcyjność tego obszaru dla potencjalnych inwestorów.
4. Brak rozdzielenia ruchu lokalnego od dalekobieżnego, co wpływa na obniżenie prędkości komunikacyjnych, stwarza zagrożenie wypadkami oraz pogarsza warunki zamieszkiwania w miastach i miejscowościach położonych bezpośrednio przy drogach tranzytowych.
5. Niewydolne układy drogowo na wylotach miast stanowiących węzły komunikacyjne oraz w ich strefach centralnych (braki przekrojów dwujezdniowych i odpowiednio rozbudowanych skrzyżowań).
6. Niedobór miejsc parkingowych na obrzeżu stref centralnych większości dużych miast.
7. Brak normatywnych parametrów przypisanych danej kategorii dróg na całych ciągach drogowych - niskie klasy dróg.
8. Niezadawalająca liczba mostów na głównych rzekach województwa (Wisła, Nida, Kamienna), co tworzy bariery współpracy międzyregionalnej i wewnątrz wojewódzkiej.
9. Wysoki udział dróg o nawierzchni twardej nieulepszonej na drogach powiatowych i nawierzchni gruntowych na drogach gminnych.

10. Zbyt mała ilość chodników i ścieżek rowerowych, szczególnie wzdłuż dróg tranzytowych, stwarzająca kolizję ruchu pieszego i rowerowego z ruchem pojazdów samochodowych.
11. Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.
12. Małe wykorzystanie transportu kolejowego do przewozów masowych.
13. Infrastruktura kolejowa, zdekapitalizowana i w większości niemodernizowana od lat.
14. Nie wykorzystanie rzeki Wisły jako szlaku transportowego.

### **Szanse**

1. Realna szansa skorzystania z funduszy pomocowych Unii Europejskiej w celu wzrostu spójności terytorialnej województwa poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej, a w szczególności:
  - a) rozbudowę i modernizację sieci kolejowej województwa,
  - b) dokończenia budowy dróg ekspresowych S7 i S74,
  - c) budowy i przebudowy tras międzyregionalnych — dróg krajowych i najważniejszych dróg wojewódzkich,
  - d) budowy nowych przepraw mostowych przez rzekę Wisłę w Koćmierzowie i Nowym Korczynie,
  - e) realizacji obwodnic i przełożeń tras,
  - f) uzyskania wsparcia rozbudowy głównego układu komunikacyjnego w największych miastach, w tym południowo-wschodniej obwodnicy Kielc ważnej dla rozwoju funkcji metropolitalnych stolicy województwa,
2. Budowa w Obicach k.Kielc Regionalnego Portu Lotniczego Kielce o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.
3. Realizacja inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Programem Budowy Dróg Krajowych, Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 (WPIK 2015) oraz Krajowym Programem Kolejowym 2014-2023 Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.(KPK).
4. Wsparcie rozwoju miasta wojewódzkiego i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie ukierunkowane poprzez instrument Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, realizowanych ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego i uzupełnianych przez przedsięwzięcia w obszarze niskoemisyjnego transportu publicznego.
5. Lokalizacja funkcji gospodarczych i logistycznych w pobliżu istniejącego węzła na skrzyżowaniu realizowanych dróg ekspresowych S7 i S74; efekt mógłby zostać wzmocniony realizacją postulowanej łącznicy kolejowej Szczukowice-Kostomłoty.
6. Wykorzystanie turystycznych walorów województwa w tym: obszaru Gór Świętokrzyskich, doliny rzeki Kamiennej, rzeki Wisły, Ponidzia.
7. Zwiększenie wykorzystania walorów i możliwości transportowych Linii Hutniczej Szerokotorowej, w szczególności w rozwinięciu kontaktów handlowych z partnerami ze wschodu.
8. Sprzężenie działań oraz środków finansowych samorządu, w tym funduszy pomocowych, z działaniami i środkami finansowymi zarządców sieci transportowych w celu zwiększenia efektywności interwencji; w szczególności winno dotyczyć to działań na sieci kolejowej.
9. Podejmowanie inicjatyw samorządowych w celu aktywowania tzw. „Szlaku Staropolskiego” w oparciu o drogę ekspresową na kierunku Lublin-Kielce-Częstochowa-Opole, która wzmocniłaby rangę Kielc jako krajowego węzła transportowego.

### **Zagrożenia**

1. Zbyt małe, w stosunku do realnych potrzeb, nakłady finansowe na modernizację i rozbudowę dróg i kolei, co może wpływać niekorzystnie na dalszy rozwój województwa.

2. Brak na dzień dzisiejszy finansowania lub współfinansowania budowy RPL Kielce w Obicach ze środków unijnych.
3. Bariery dla ruchu tranzytowego spowodowane słabym tempem realizacji obwodnic, zwłaszcza na obszarach węzłów komunikacyjnych, takich jak Kielce, Sandomierz, Opatów, Końskie, Staszów i przejazdu przez mniejsze miejscowości.
4. Małe wykorzystanie walorów turystycznych regionu spowodowane słabym stanem infrastruktury turystycznej, w tym słabym przystosowaniem tras turystycznych do obsługi zwiększającego się ruchu przejazdowego.
5. Odczuwalny brak lotniska regionalnego, zaspakajającego aktualne i docelowe potrzeby województwa w aspekcie rozwoju Targów Kielce, turystyki międzynarodowej, metropolizacji ośrodka wojewódzkiego czy przyciągania inwestorów zagranicznych.
6. Położenie województwa w oddaleniu od planowanego układu autostrad oraz ograniczenie realizacji dróg ekspresowych tylko do drogi S7 może spowodować peryferyzację regionu.
7. Niedobór mocy wykonawczych przedsiębiorstw drogowych, nadmierne przedłużanie się prac przygotowawczych, trudności z wykupem gruntów.

#### 4. Odniesienia do dokumentów strategicznych

##### Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK), podstawowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania Polski, została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 roku. Określa ona cel strategiczny polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, którym jest *„Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych - konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”*. Osiągnięcie tego celu ma odbywać się z zachowaniem spójności przyrodniczo-kulturowej służącej realizacji konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju.

Oprócz celu strategicznego KPZK zakłada realizację sześciu celów cząstkowych, których jednak nie można traktować rozłącznie, bowiem odnosząc się do elementów struktury przestrzennej kraju, są one ze sobą ściśle powiązane i dopełniają się wzajemnie:

- podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
- poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
- poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej;
- kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski;
- zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.
- przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.



Kierunki działań polityki przestrzennej zmierzających do realizacji celu szczegółowego w zakresie dostępności transportowej i telekomunikacyjnej będą realizowane w ramach 4 działań:

#### Poprawa dostępności polskich miast i regionów

Działania obejmą poprawę wzajemnej dostępności czasowej między miastami wojewódzkimi i pozostałymi miastami regionalnymi. Nastąpi to poprzez modernizację systemu istniejących kolei umożliwiającą osiągnięcie średniej prędkości 120-160 km/h, zwiększenie roli dużych ośrodków poprzez budowę ich obwodnic, zwiększenie liczby przepraw mostowych przez rzekę Wisłę (Nowy Korczyn, Połaniec), realizację drogi ekspresowej S73 oraz linii kolejowej relacji Kielce-Tarnów, podjęcie działań zmierzających do uruchomienia cywilnych portów lotniczych w Polsce Wschodniej, w tym w zależności od wyników analiz opłacalności ekonomicznej, także w Kielcach, przy założeniu, że wszystkie istniejące i planowane porty lotnicze obsługiwane będą przez transport szynowy. Otwarta pozostaje kwestia wskazania lokalizacji i ewentualnej realizacji lotniska centralnego dla kraju. W tym aspekcie celowym wydaje się rozważenie podjęcia działań zmierzających do zlokalizowania Centralnego Portu Lotniczego dla Polski w podkieleckich Obicach, gdzie planowana jest realizacja Regionalnego Portu Lotniczego Kielce.

#### Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu

Winno się ono odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. W obszarze inwestycji temu celowi służyć będzie modernizacja sieci kolejowej prowadzona pod kątem wysokiego jej standardu i skrócenia czasu przejazdu, niezbędnych dla uzyskania rzeczywistej konkurencyjności transportu szynowego w stosunku do motoryzacji indywidualnej. W zakresie działań organizacyjnych za najważniejszą uznać należy integrację systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu, w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu szynowego i szybkiego autobusu.

#### Poprawa dostępności teleinformatycznej

Na szczeblu krajowym wspierany będzie rozwój infrastruktury przewodowej i bezprzewodowej zwiększającej dostęp do szerokopasmowego internetu, przede wszystkim na obszarach wiejskich i słabiej zaludnionych, co ma zapewnić dostęp do informacji i możliwość wykorzystania internetu dla prowadzenia działalności gospodarczej, niezależnie od miejsca zamieszkania.

#### Zarządzanie strategiczne i etapowanie inwestycji

Na podstawie wskazanych celów i kierunków działań został nakreślony zakres inwestycji niezbędnych do realizacji. Wdrożenie ustalonego pakietu inwestycyjnego pozwoli na osiągnięcie i realizację rozwoju sieci powiązań funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, które tworzą otwarty układ z siecią europejskich ośrodków metropolitalnych. Realizacja działań inwestycyjnych będzie się odbywać poprzez etapowanie przedsięwzięć a w miarę zmian uwarunkowań mogą być dokonywane przesunięcia aktualizacyjne. Kluczowym założeniem jest osiągnięcie w roku 2030 szkieletowej sieci połączeń o standardzie dróg szybkiego ruchu dla sieci powiązań głównych ośrodków miejskich wraz z otwartym układem zagranicznym.

W kontekście zapisów powyższego dokumentu należy stwierdzić, że podejmowane działania na terenie województwa świętokrzyskiego są komplementarne do wymienionych celów strategicznych wyszczególnionych w KPZK2030.

### **Strategia Rozwoju Kraju 2020**

Strategia Rozwoju Kraju 2020 (Średniokresowa Strategia Rozwoju Kraju - ŚSRK) została przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2012 roku. Za cel główny uznano w niej *Wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności*. Dokonany w ŚSRK wybór trzech obszarów strategicznych (*Sprawne*



*i efektywne państwo, Konkurencyjna gospodarka, Spójność społeczna i terytorialna*) oraz w ich ramach poszczególnych celów i priorytetowych kierunków interwencji jest odpowiedzią na kluczowe wyzwania w najbliższym dziesięcioleciu, zmierzające do zintensyfikowania procesów rozwojowych. Z zapisów tego dokumentu wynika, że infrastruktura transportowa kraju stanowi jeden ze słabszych elementów jego gospodarki, niedostosowany do przedsiębiorczości Polaków, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców. Długookresowym celem dla Polski jest osiągnięcie takiej gęstości i przepustowości sieci transportowej, która odpowiada potrzebom rozwojowym kraju i regionów. Planowane inwestycje infrastrukturalne zmierzać będą do stworzenia zintegrowanego i spójnego systemu transportowego. Oznacza to wyznaczenie dwupoziomowej struktury: sieci bazowej, określonej przez wskazanie węzłów i połączeń o kluczowym znaczeniu dla naszego kraju oraz sieci uzupełniającej, której celem jest zapewnienie spójności terytorialnej. Najważniejszym celem Polski w perspektywie do roku 2020 jest zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej dostępności terytorialnej. Działania powinny zatem być ukierunkowane na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów. Drugim wiodącym celem wiążącym się z poprawą dostępności terytorialnej jest stworzenie spójnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przewozy towarów i ludności przy użyciu różnych rodzajów transportu, z uwzględnieniem ekologicznych właściwości transportu szynowego i wodnego śródlądowego.

W kontekście zapisów powyższego dokumentu należy ocenić, że zamierzenia inwestycyjne przewidywane do realizacji na sieci transportowej województwa świętokrzyskiego w perspektywie lat 2014-2020 służyć będą realizacji celów określonych w Strategii Rozwoju Kraju 2020.

### **Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025**

Polityka transportowa państwa jest długofalową strategią rozwoju systemu transportu w Polsce. Jako podstawowy jej cel przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego traktuje się jako jeden z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Podstawowy cel polityki transportowej zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji sześciu celów szczegółowych:

- poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnika poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki,
- wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego,
- poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Zgodnie z Polityką Transportową Państwa na lata 2006-2025 kierunki rozwoju transportu obejmować winny działania w obszarach: transportu kolejowego, transportu drogowego, transportu lotniczego, transportu morskiego, transportu wodnego śródlądowego, transportu intermodalnego, bezpieczeństwa w transporcie, transportu w miastach, postępu technicznego oraz zaawansowanych systemów organizacji i zarządzania w transporcie.

### **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**

Strategia Rozwoju Transportu jest średniookresowym dokumentem planistycznym, którego istotą jest wskazanie celów oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 roku możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej (DSRK) i Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (ŚSRK).

Transport stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zatem zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

Główny cel Strategii Rozwoju Transportu odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową (cel strategiczny 1), jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych (cel strategiczny 2). Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie roku 2020 i dalszej, wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

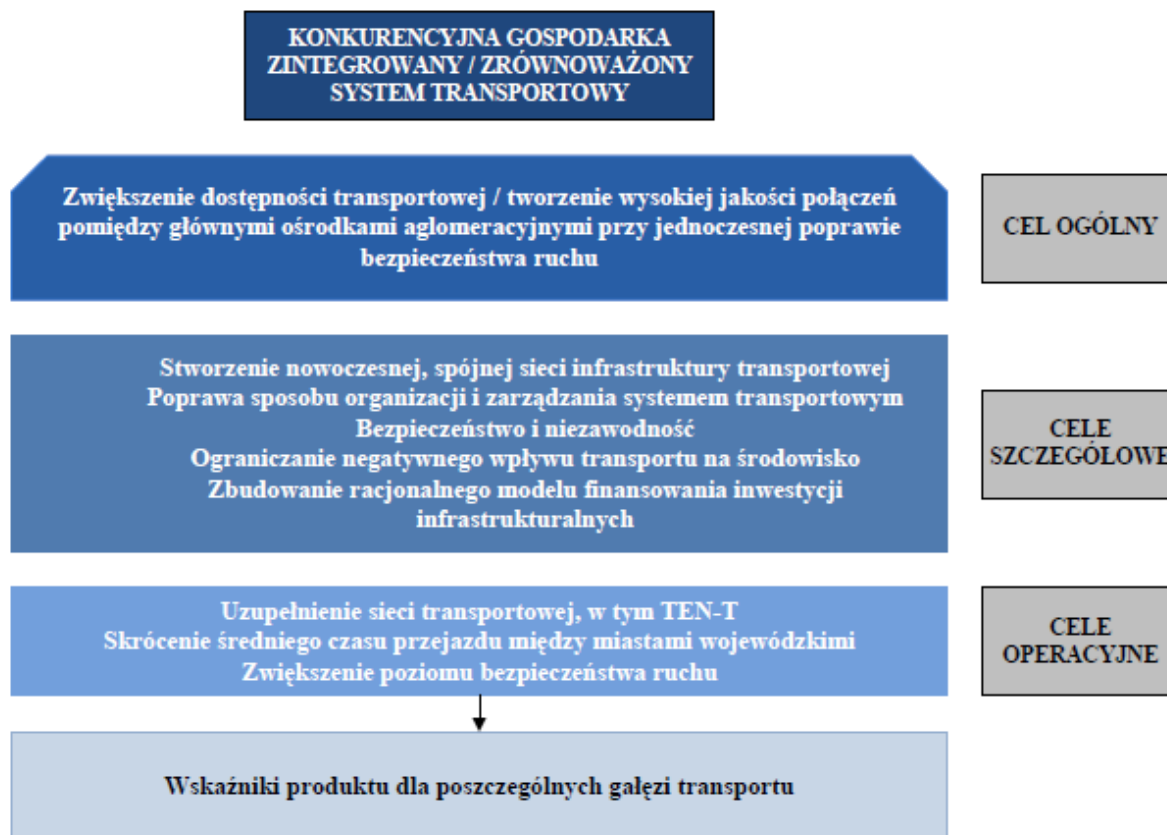
- cel 1: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- cel 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- cel 3: poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów,
- cel 4: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- cel 5: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Wyzwaniem dla Polski jest zatem w pierwszej kolejności usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T). W drugim okresie należy skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzeniu zintegrowanego systemu transportowego.

### **Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)**

*Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 roku) jest uszczegółowieniem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Określa on cele operacyjne do realizacji w perspektywie 2014-2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy UE. W ślad za celami operacyjnymi zidentyfikowano oraz oszacowano w nim wartości planowanych rezultatów podejmowanych działań.*

Struktura celów DI SRT2020



Źródło: Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (MIiR)

Zgodnie z założeniami *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* cel główny zdefiniowany został, jako zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz efektywności sektora transportowego. Ma on zostać osiągnięty poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim oraz globalnym.

Aby osiągnąć wskazany cel strategiczny dotyczący stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej, poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym oraz zwiększenia bezpieczeństwa i niezawodności, zidentyfikowano kilka celów operacyjnych, takich, jak uzupełnienie sieci TEN-T, skrócenie czasu podróży pomiędzy głównymi ośrodkami aglomeracyjnymi oraz wzrost wskaźnika bezpieczeństwa ruchu.

### **Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020**

Za nadrzędną ideę działań podejmowanych w regionie w perspektywie 2020 roku Strategia uznaje *pragmatyczne dążenie do najpełniejszego i innowacyjnego wykorzystania przewag i szans, odwrócenia niekorzystnych tendencji demograficznych oraz podniesienia jakości życia mieszkańców przy jednoczesnej dbałości o stan środowiska*. Realizacji misji Strategii przyporządkowano sześć celów strategicznych, z których pierwszy dotyczy koncentracji na poprawie infrastruktury regionalnej. Obejmować ona winna rozbudowę, modyfikację i usprawnienie elementów szeroko pojętej infrastruktury w tym transportowej. Dostępność zewnętrzna i wewnętrzna regionu warunkuje osiągnięcie odpowiednich efektów inteligentnych specjalizacji, rozwoju innowacyjności czy poprawy jakości kapitału ludzkiego.

Pomimo przewartościowania priorytetów UE w perspektywie finansowej na lata 2014–2020, zmierzającego do wyraźnego przeniesienia akcentu na działania zorientowane na poprawę konkurencyjności, należy dążyć do jak najlepszego wykorzystania przyszłej transzy wsparcia unijnego na poprawę infrastruktury. Wszystkie inwestycje powinny mieć racjonalny charakter bazujący na długookresowym rachunku ekonomicznym (uwzględniającym m.in. koszt utrzymania nowych elementów infrastruktury, przyszły popyt na korzystanie z nich, itp.). Mając na uwadze powyższe dla Celu strategicznego 1 sformułowano następujące cele operacyjne:

- 1.1. Poprawa infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, czyli bliżej siebie i świata;
- 1.2. Poprawa infrastruktury społecznej i usług publicznych, czyli wzrost kapitału społecznego, wsparcie zatrudnienia i wyższa jakość życia w regionie;
- 1.3. Rozwój harmonijny i ład przestrzenny czyli nie zapominajmy o tym co już jest.

Cel operacyjny 1.1. Za bardzo istotne w kontekście niekorzystnego usytuowania województwa w krajowym systemie autostrad uznano sprawne skomunikowanie regionu z międzynarodowymi ośrodkami wzrostu i aglomeracjami, m.in. poprzez budowę portu lotniczego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Poprawę jakości wewnątrz-regionalnych połączeń drogowych i kolejowych uznano natomiast za szczególnie istotną w kontekście wzrostu dostępności do lokalnych rynków pracy. W tym za kluczowe uznano postulaty:

- osiągnięcie standardów dróg ekspresowych S7 i S74, umożliwiające włączenie regionu w system autostrad;
- dalsza rozbudowa dróg krajowych usprawniająca zewnętrzne powiązania gospodarcze regionu (drogi nr 9, 42, 73, 74, 78, 79);
- podnoszenie 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;
- poprawa komunikacji kolejowej z otoczeniem regionu, szczególnie poprzez modernizację linii kolejowej nr 8 (na odcinku Radom – Sędziszów - południowa granica województwa - Kraków obejmującą, zarówno rozbudowę układów torowych, jak i budowę nowych systemów sterowania i zarządzania ruchem) oraz modernizację linii nr 25 (m.in. elektryfikacja na odc. Skarżysko - Kamienna – Tomaszów Mazowiecki z dostępem do budowanej stacji Opoczno Południe);
- połączenie linii kolejowej nr 61 z linią kolejową nr 4 (CMK) poprzez budowę odcinka łączącego posterunek odgałęźny Czarnca ze stacją Włoszczowa Północ;
- rozwój infrastruktury technicznej systemu utrzymania pasażerskiego taboru kolejowego;
- umacnianie znaczenia i dalsza modernizacja Linii Hutniczej Szerokotorowej(LHS) z uwzględnieniem skutecznej kooperacji międzywojewódzkiej oraz międzynarodowej (w szczególności między Polską, Ukrainą i Rosją);
- powstanie Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej – spójnego połączenia kolejowego, umożliwiającego wyraźny wzrost wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu;
- kontynuacja działań zmierzających do powstania infrastruktury lotniskowej w województwie świętokrzyskim (budowa portu lotniczego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym);
- rozbudowa sieci szerokopasmowego Internetu.

Cel operacyjny 1.2. Działania w tym obszarze koncentrować się będą na poprawie jakości i dostępności usług społecznych, poprzez inwestycje w infrastrukturę społeczną (edukacyjną, zdrowia, pomocy społecznej, kultury). Jest to szczególnie sfera oddziaływania na rozwój regionalny, ponieważ wiąże się ze stosunkowo szybko odczuwalnymi efektami przez społeczność regionu.



Cel operacyjny 1.3. Koncentracja na tworzeniu nowych elementów infrastruktury nie powinna prowadzić do zaniechań w zakresie już istniejącego majątku i co za tym idzie do jego dekapitalizacji. Innymi słowy, nie wolno dopuścić do sytuacji, gdy korzyści z nowych rozwiązań infrastrukturalnych będą zredukowane, a nawet równoważone przez koszty nieodpowiedniego traktowania już istniejącego majątku.

### **Kontrakt Terytorialny dla Województwa Świętokrzyskiego**

Uchwałą nr 3171/14 Zarząd Województwa Świętokrzyskiego z dnia 12 listopada 2014 roku zatwierdził wynegocjowany z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju Kontrakt Terytorialny dla Województwa Świętokrzyskiego. Zgodnie z zapisami Kontraktu jego przedmiotem jest „*określenie celów i przedsięwzięć priorytetowych o istotnym znaczeniu dla rozwoju kraju oraz Województwa Świętokrzyskiego, co do których Strony deklarują współpracę w ramach realizacji właściwych programów operacyjnych na lata 2014 – 2020, służących realizacji Umowy Partnerstwa w zakresie polityki spójności oraz innych instrumentów, z których mogą być finansowane przedsięwzięcia priorytetowe przyczyniające się do osiągnięcia celów Kontraktu*”. Współpraca ta służyć ma realizacji celów rozwojowych i kierunków działań obejmujących *podnoszenie standardów i stworzenie spójnego układu komunikacyjnego stymulującego rozwój regionu*:

- *usprawnienie sieci powiązań drogowych w układzie międzynarodowym i regionalnym,*
- *budowa dróg ekspresowych wiążących ośrodki regionalne,*
- *budowa łączników sieci dróg szybkiego ruchu z siecią dróg wojewódzkich /powiatowych i miejskich,*
- *przebudowa odcinków dróg stanowiących wąskie gardła w dostępności regionów,*
- *rozbudowa i modernizacja transportu kolejowego;*

Mając na uwadze wyżej określone cele rozwojowe i kierunki działań, strony Kontraktu deklarują współpracę w celu podnoszenie standardów i stworzenie spójnego układu komunikacyjnego stymulującego rozwój regionu:

- *strona rządowa będzie dążyć do realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014 r., zwanym dalej „DI”, Programem Budowy Dróg Krajowych, zwanym dalej „PBDK” lub Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych, zwanym dalej „WPIK”, w ramach dostępnych środków finansowych, pod warunkiem, że zostaną spełnione wszystkie wymagania formalnoprawne niezbędne do realizacji tych inwestycji,*
- *strona samorządowa będzie dążyć do realizacji inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich zgodnie z opracowanym planem inwestycyjnym w ramach warunkowości ex-ante do RPO, na zasadach określonych w Umowie Partnerstwa, w ramach dostępnych środków finansowych, pod warunkiem, że zostaną spełnione wszystkie wymagania formalnoprawne niezbędne do realizacji tych inwestycji,*
- *strony podejmą starania na rzecz uzyskania dodatkowych środków innych niż źródła dostępne w ramach właściwych programów operacyjnych na lata 2014 – 2020 służących realizacji Umowy Partnerstwa w zakresie polityki spójności na finansowanie inwestycji transportowych,*
- *strona rządowa podejmie starania na rzecz kontynuacji finansowego wsparcia inwestycji na drogach lokalnych na zasadach określonych dla właściwych źródeł finansowania, pod warunkiem dostępności środków finansowych w ramach tych źródeł;*

Kontrakt Terytorialny, w zakresie sieci transportowych, ustala listę przedsięwzięć priorytetowych obejmujących następujące przedsięwzięcia:

- S7 Warszawa – Rabka odcinki: Radom – Skarżysko Kamienna, Chęciny – granica województwa, Igołomska – Christo Botewa, Lubień – Rabka – odcinki na terenie województwa świętokrzyskiego;



- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 764 Kielce – Staszów wraz z budową obwodnic miejscowości Suków, Daleszyce, Ociesęki, układ obwodnicowy Staszowa; dł. odcinka ok. 45 km,
- obwodnica Opatowa w ciągu drogi S74;
- obwodnica Morawicy w ciągu DK-73;
- obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego (2,7 km),
- prace na linii kolejowej Nr 8 odcinek Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów – odcinki na terenie województwa świętokrzyskiego;
- prace na linii kolejowej Nr 25 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Sandomierz;
- kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu;

oraz przedsięwzięć warunkowych, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych, obejmujących następujące przedsięwzięcia:

- rozbudowa dróg krajowych Nr 42 i Nr 9 na odcinku: gr. gminy Brody - obwodnica Ostrowca Św. – granica gminy Opatów (Etap I: Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego w ciągu dróg Nr 42 i 9, dł. 12,4;
- droga krajowa Nr 42 Namysłów – Radomsko – Końskie – Skarżysko Kamienna – Rudnik (budowa obwodnicy Wąchocka w ciągu drogi krajowej Nr 42 - dł. 12 km);
- S74 Sulejów – Kielce – odcinki na terenie województwa świętokrzyskiego;
- S74 Kielce – Nisko – odcinki na terenie województwa świętokrzyskiego;
- budowa obwodnic w msc. Radkowice i w m. Brzeziny w ciągu DW 763 dł. ok. 13 km;
- budowa południowej obwodnicy Morawicy w ciągu DW 766 do skrzyżowania z projektowaną obwodnicą DK 73 dł. ok.4 km;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 762 od węzła w Chęcinach do Małogoszczy; dł. ok. 10,25 km.;
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 745 w msc. Masłów wraz z rozbudową i poprawą bezpieczeństwa sąsiadującej infrastruktury transportowej;
- budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765;
- prace na linii kolejowej Nr 25 na odcinku Końskie – Skarżysko-Kamienna;
- prace na liniach kolejowych Nr 61 i Nr 567 odcinek Kielce – Żeliszawice,
- budowa linii kolejowej Nr 582 Czarncza - Włoszczowa Północ (łącznica linii kolejowej Nr 61 z linią Nr 4).

### **Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020**

Diagnoza wyzwań, potrzeb i potencjałów obszarów oraz sektorów objętych Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 wykazała, że pozycja konkurencyjna regionu, wiążąca się z relatywnie niewielką odległością od sąsiednich miast wojewódzkich, nie jest w pełni wykorzystywana w dużej mierze z powodu słabej sieci połączeń transportowych z tymi ośrodkami. Obecny stan dróg krajowych i ekspresowych, przebiegających przez województwo świętokrzyskie, pomimo realizacji projektów inwestycyjnych z udziałem środków unijnych na lata 2007-2013, nie pozwala nadal na sprawne połączenie z siecią autostrad oraz największymi polskimi aglomeracjami. Bez efektywnego i sprawnego transportu nie jest zaś możliwe przyspieszenie wzrostu gospodarczego regionu. Dodatkowo sprawność układu transportowego województwa jest obniżana przez przyrost liczby samochodów i przewozów transportem samochodowym, który ma miejsce w sytuacji znacznego spadku przewozów kolejowych. Sieć kolejowa wskutek wieloletniego niedoinwestowania nie stanowi liczącej się alternatywy dla transportu drogowego. Istniejący system połączeń kolejowych w województwie świętokrzyskim, zarówno pod kątem jakości infrastruktury i taboru, czasu podróży oraz potrzeb komunikacyjnych

mieszkańców w zdecydowany sposób odbiega od potrzeb regionu świętokrzyskiego i podmiotów gospodarczych w nim zlokalizowanych. Kwestią o najwyższym znaczeniu dla zwiększenia potencjału konkurencyjnego gospodarki województwa świętokrzyskiego jest zatem kontynuacja inwestycji, mających na celu poprawę jakości infrastruktury transportowej w województwie, zarówno o charakterze regionalnym, jak i krajowym, w celu stworzenia spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego.

Program podkreśla że, dla rozwoju i otwarcia komunikacyjnego regionu świętokrzyskiego niezmiernie ważne jest wsparcie transportu kolejowego. Poprawa infrastruktury kolejowej pozwoli na bardziej efektywne wykorzystanie istniejących połączeń w transporcie pasażerskim, towarowym, odciążenie połączeń drogowych i usprawnienie komunikacji zbiorowej w regionie. Rozwój województwa świętokrzyskiego w sektorze transportu kolejowego pozwoli na zwiększenie wymiany towarowej regionu a tym samym tworzenie nowych miejsc pracy i pobudzenie rozwoju gospodarczego w innych sektorach. Projekty z sektora transportu kolejowego, co do zasady, będą przedmiotem interwencji w programie krajowym. Jednak w RPOWŚ 2014-2020 zakłada się dofinansowanie minimum dla jednego projektu – budowy łącznicy kolejowej w rejonie Czarncy pomiędzy linią kolejową nr 61 Kielce-Fosowskie i Centralną Magistralą Kolejową – mającej stanowić połączenie województwa z planowaną Koleją Dużych Prędkości.

Program wskazuje również na coraz większe znaczenie w regionie Linii Hutniczej Szerokotorowej relacji Sławków LHS – Hrubieszów Gr., która od kilku lat systematycznie zwiększa ilości przewożonych ładunków. Następstwem tego procesu jest rosnące, ze strony przedsiębiorców rozwijających swą działalność w najbliższym otoczeniu stacji przeładunkowych pełniących rolę centrów logistycznych, zapotrzebowanie na rozwój infrastruktury kolejowej i logistycznej LHS. Interwencja RPOWŚ 2014-2020 w tym kontekście dotyczyć będzie budowy i modernizacji infrastruktury, sprzyjającej tworzeniu stref aktywności gospodarczej oraz powinna być komplementarna w stosunku do inwestycji prowadzonych przez PKP LHS, w tym ze środków pomocowych Unii Europejskiej.

Jako cel główny RPOWS 2014-2020 przyjęto *„Województwo świętokrzyskie, jako region efektywnie wykorzystujący swoje potencjały rozwojowe, w oparciu o postęp technologiczny, odpowiedzialne czerpanie z zasobów środowiska, oraz budowę kapitału społecznego.”* Cel uzupełniający powyższy, odnoszący się do dziedziny transportu, to *„Województwo świętokrzyskie dysponujące infrastrukturą, podnoszącą jego zdolność do budowy nowoczesnej i konkurencyjnej gospodarki”*. Osiągnięciu powyższych celów służyć ma głównie oś priorytetowa 5 – Nowoczesna komunikacja, która zakłada *realizację inwestycji, które służyć będą poprawie funkcjonowania kluczowego systemu transportowego w regionie. Realizacja przedmiotowej osi za pomocą priorytetów inwestycyjnych, stanowić będzie jeden z głównych kroków do usuwania barier przestrzennych z jakimi nieustannie borykają się mieszkańcy regionu. Dostępność transportowa jest istotnym czynnikiem atrakcyjności inwestycyjnej regionu, ale i czynnikiem wpływającym na wielopłaszczyznowy rozwój samego regionu. Im większa dostępność transportowa, tym lepsze potencjalnie warunki rozwoju demograficznego i gospodarczego.*

*W ramach Osi wsparcie uzyskają inwestycje z zakresu budowy, rozbudowy, przebudowy najistotniejszych elementów infrastruktury drogowej regionu, poprawiających dostępność do dróg znajdujących się w sieci TEN-T.*

*Wsparcie skoncentrowane zostanie przede wszystkim na drogach wojewódzkich poza obszarem KOF, które łączą sieci lokalne z drogami krajowymi, ekspresowymi i autostradami.*

*Z punktu widzenia rozwoju regionu ważne jest również indywidualne podejście do transportu kolejowego. Inwestycje w transport kolejowy będą stanowić istotne ogniwo zarówno w kontekście rozwoju pod względem gospodarczym i społecznym jak również ekologicznym. Transport kolejowy odgrywa szczególną rolę w zahamowaniu negatywnego oddziaływania całego transportu na środowisko, a co za tym idzie, na zdrowie ludzi. Ze względu na fakt, iż kolej jest znacznie mniej uciążliwa dla środowiska, aniżeli transport samochodowy zachodzi konieczność głębszego spojrzenia*

*na rozwój kolei, co przyniesie znaczące korzyści zarówno dla mieszkańców regionu jak i dla środowiska naturalnego.*

Realizacja przedmiotowej osi za pomocą priorytetów inwestycyjnych, stanowić będzie jeden z głównych kroków do usuwania barier przestrzennych. Priorytety te obejmować mają:

- *7b zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi*
- *7d rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowania działań służących zmniejszeniu hałasu,*

Priorytet inwestycyjny 7b ukierunkowany jest na *wsparcie inwestycji dotyczących dróg wojewódzkich poza obszarem KOF, które ze względu na swój przebieg odgrywają istotną rolę w rozwoju społeczno – gospodarczym regionu oraz będą stanowić połączenie z siecią TEN-T. Rezultatem podjętych działań będzie podniesienie poziomu skomunikowania układu transportowego regionu co wpłynie na podniesienie jakości podróżowania, zmniejszenie korków i niwelowanie wąskich gardeł. W ramach priorytetu uzupełnieniem będą działania wspierające poprawę bezpieczeństwa i przepustowości ruchu drogowego na tych drogach jako element większego projektu.*

Priorytet inwestycyjny 7d zakłada *wsparcie inwestycji dotyczących budowy, modernizacji oraz w uzasadnionych przypadkach rewitalizacji sieci kolejowej poza siecią TEN-T oraz wsparcie infrastruktury dworcowej tj. budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych kolejowych i kolejowo-drogowych poza siecią TEN-T.*

*Interwencja, ukierunkowana jest na inwestycje polegające na modernizacji, rehabilitacji a także budowie nowych odcinków sieci kolejowej poza siecią TEN-T stanowiąc uzupełnienie służące dołączeniu do sieci TEN-T pozostałych obszarów, niezajdujących się w bezpośrednim zasięgu sieci kolejowej włączonej do transeuropejskiej sieci transportowej.*

*Realizacja interwencji przyczyni się do poprawy regionalnej łączności oraz pozytywnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i efektywności sieci kolejowej.*

### **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego**

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego za główny cel w zakresie rozwoju systemu transportowego i komunikacji uznaje „*Ukształtowanie spójnego systemu korytarzy i węzłów komunikacyjnych zapewniających integrację z europejską siecią TEN-T*”. Oznaczać to będzie stworzenie w okresie najbliższych 20–25 lat systemu nowoczesnych powiązań komunikacyjnych ze wszystkimi ościennymi metropoliami oraz głównymi miastami regionu z jednoczesnym wyeliminowaniem największych barier transportowych, organizacją zintegrowanego, multimodalnego systemu transportowego oraz uruchomieniem w województwie funkcji transportu lotniczego.

Biorąc pod uwagę fakt, że problem dostępności komunikacyjnej stał się obecnie jedną z najważniejszych barier rozwoju regionu, jako zadania priorytetowe w najbliższych 10 latach Plan przyjmuje:

- *zapewnienie dogodnej dostępności do najbliższych węzłów transportowych europejskiej sieci TEN-T drogami ekspresowymi S-7 i S-74,*
- *ukształtowanie systemu obwodnic głównych ośrodków systemu osadniczego, w tym Kielc, spełniających standardy ruchu bezkolizyjnego (DRB). W przypadku konieczności realizacji niektórych odcinków obwodnic w niższych klasach technicznych winna być zachowana możliwość uzyskania standardu DRB w okresie późniejszym,*
- *budowę Regionalnego Portu Lotniczego Kielce w Obicach wraz z systemem dróg dojazdowych i połączeniem kolejowym,*
- *budowę przepraw mostowych przez rzekę Wisłę w rejonie Koćmierzowa i Nowego Korczyna,*

- podjęcie starań o kompleksową modernizację (w klasie GP) drogi krajowej nr 42, szczególnie na odcinku Końskie - Rudnik,
- wypracowanie z regionalnym przewoźnikiem kolejowym, w uzgodnieniu z Organizatorem, nowej konkurencyjnej oferty rynkowej w zakresie transportu kombinowanego, w połączeniu z modernizacją infrastruktury linii kolejowej nr 8 i nr 25, w tym przystankowej,
- zainicjowanie rozwoju funkcji logistycznych i terminali intermodalnych w Kielcach, Skarżysku-Kamiennej i w innych głównych węzłach komunikacyjnych, posiadających największy potencjał rozwoju tych funkcji,
- wsparcie działań samorządów największych miast w zakresie poprawy funkcjonowania transportu publicznego m.in. drogą tworzenia węzłów integracyjnych obsługujących różne środki transportu,
- wsparcie realizacji systemu parkingów zbiorczych na obrzeżach stref centralnych głównych miast.

Realizacja powyższych pozwoli na równoległą realizację zapisanych w Planie... celów komplementarnych o charakterze wewnętrznym: *„Poprawy dostępności komunikacyjnej w obrębie obszarów funkcjonalnych poprzez podniesienie standardów technicznych głównych dróg, budowę systemu obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań oraz stworzenia multimodalnego systemu transportowego w największych węzłach transportowych” oraz „Rozbudowy sieci drogowej na obszarach niedosłużonych komunikacyjnie oraz realizacji dodatkowych przepraw mostowych na głównych rzekach województwa”.*

### **Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020 (POPW)**

Głównym celem interwencji Programu Rozwoju Polski Wschodniej na lata 2014-2020, biorąc pod uwagę zdiagnozowane wyzwania i potencjały makroregionu Polski Wschodniej, będzie wzrost jego konkurencyjności i innowacyjności. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez koncentrację działań Programu na wsparciu:

- małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) w zakresie działalności innowacyjnej;
- tworzenia warunków sprzyjających powstawaniu innowacyjnych MŚP w Polsce Wschodniej;
- tworzenia nowych modeli biznesowych w celu umiędzynarodowienia działalności MŚP;
- poprawy efektywności układów transportowych oraz zrównoważonego transportu miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych;
- zwiększenia dostępności makroregionu w zakresie infrastruktury transportowej.

W zakresie rozwoju infrastruktury transportowej POPW ustala oś priorytetową II obejmującą swoim zakresem interwencji cele tematyczne 4 i 7, priorytety inwestycyjne:

- *4e promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu;*
- *7b zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.*

oraz oś priorytetową III obejmującą swoim zakresem interwencji cel tematyczny 7, priorytet inwestycyjny 7d *rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.*

Priorytet inwestycyjny 4E za cel szczegółowy stawia sobie *zwiększone wykorzystanie transportu miejskiego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych* a oczekiwanymi efektami winno być zwiększenie zrównoważonej mobilności mieszkańców makroregionu, poprawy warunków życia na obszarze Polski Wschodniej, lepszej kondycji ekologicznej miast, a tym samym wzrostu ekonomicznej aktywności poszczególnych regionów.



Wymiernym rezultatem realizacji przedsięwzięć będzie podniesienie efektywności układów transportowych miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych, wyrażone przez poprawę jakości świadczonych usług transportu miejskiego oraz zwiększenie jego atrakcyjności, co powinno przełożyć się na wzrost roli transportu zbiorowego na ww. obszarze. Jednocześnie zakłada się, że do istniejącego systemu transportu miejskiego włączone zostaną obszary dotąd nim nieobsługiwane, zaś potencjał funkcjonującej komunikacji publicznej zostanie maksymalnie wykorzystany w celu obsługi pasażerów.

Priorytet inwestycyjny 7B za cel szczegółowy stawia sobie *zwiększoną dostępność miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych w zakresie infrastruktury drogowej* a oczekiwanymi efektami winno być podniesienie poziomu efektywności funkcjonowania układów transportowych miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych lub obszarów realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych miast wojewódzkich, skutkujące skróceniem czasu dojazdów. Ponadto, rozszerzenie dostępności transportowej tych obszarów wpłynie pozytywnie na rozwój konkurencyjności i przyczyni się do ożywienia przedsiębiorczości w makroregionie.

Priorytet inwestycyjny 7D za cel szczegółowy stawia sobie *zwiększoną dostępność Polski Wschodniej w zakresie infrastruktury kolejowej* a oczekiwanymi efektami winna być poprawa parametrów technicznych sieci, w tym zwiększenie jej przepustowości, poziomu bezpieczeństwa ruchu oraz dopuszczalnej prędkości przejazdu pociągów, umożliwiającą rozwój transportu kolejowego oraz podniesienie jego konkurencyjności wobec transportu drogowego. Zmniejszenie ruchu samochodów będące skutkiem rozwoju transportu kolejowego w średnio- i długookresowej perspektywie czasowej przyczyni się do ograniczenia poziomu emisji zanieczyszczeń w makroregionie Polski Wschodniej

### 3. Wnioski

Województwo świętokrzyskie, mimo stałego rozwoju sieci transportowej i stosunkowo bliskiej odległości do największych metropolii Polski centralnej i południowej, nadal cechuje się słabą dostępnością komunikacyjną do tych ośrodków, spowodowaną wyczerpującą się przepustowością głównych szlaków drogowych a także nadal niezadowalającą, pomimo widocznej poprawy, jakością nawierzchni dużej części dróg tranzytowych.

Na obecnym etapie programowania sieci transportowej województwa na lata 2014 – 2020, dzięki przyjęciu w polityce krajowej za podstawowy cel zdecydowanej poprawy jakości systemu transportowego i jego rozbudowy zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, województwo zyska szansę na dalszą rozbudowę i udrożnienie połączeń komunikacyjnych z pozostałą częścią kraju. W obszarze województwa główne działania rozwojowe winny zmierzać do zakończenia realizacji drogi S74, modernizacji linii kolejowych w celu dostosowania ich do prowadzenia ruchu z prędkościami 120-200 km/h, uruchomienia portu lotniczego i utworzenia, zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, nowego korytarza transportowego północ-południe poprzez połączenie Kielc i Tarnowa drogą ekspresową S73 i linią kolejową.

Zachodzi, więc potrzeba odpowiedniej modyfikacji niektórych uwarunkowań i kierunków polityki rozwoju infrastruktury transportowej województwa ustalonych w pierwszej edycji niniejszego programu. Potrzebna jest także weryfikacja i dostosowanie priorytetów inwestycyjnych w omawianej dziedzinie gospodarki regionu do rozwiązań przyjętych w zaktualizowanej „Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego do roku 2020” oraz w „Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020”.



### III. CZĘŚĆ MERYTORYCZNA

#### 1. Wprowadzenie

Proponowany w niniejszym Programie układ korytarzy transportowych nawiązuje do sieci paneuropejskiej ustalonej Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. W obszarze Polski ustala ona dwa korytarze europejskie: Bałtyk-Adriatyk i Morze Północne-Bałtyk oraz dwupoziomą strukturę transeuropejskiej sieci transportowej, obejmującą sieć kompleksową i ustanowioną w oparciu o nią sieć bazową. Elementem korytarza Bałtyk-Adriatyk zlokalizowanym na obszarze województwa świętokrzyskiego, jest linia kolejowa nr 4 — Centralna Magistrala Kolejowa, planowana do włączenia do sieci Kolei Dużych Prędkości (KDP). Elementami europejskiej sieci kompleksowej są: linia kolejowa nr 8, linia kolejowa nr 25, linia kolejowa nr 61, Centralna Magistrala Kolejowa oraz droga ekspresowa S-7 i droga ekspresowa S-74. Stanowią one połączenie Kielc z bazową siecią europejską, w tym z węzłami tej sieci: Warszawą, Łodzią, Katowicami i Krakowem.

Potrzebom województwa generalnie wychodzi naprzeciw dokument rządowy z 13 grudnia 2011 roku „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”, w którym przewidziano budowę 3 dróg ekspresowych łączących świętokrzyskie z europejskimi korytarzami transportowymi. Są to drogi: S7 (Warszawa - Kraków), S74 (Łódź - Rzeszów) oraz S73 (Kielce - Tarnów). Dokument przewiduje przebudowę wszystkich w regionie linii kolejowych i podniesienie na nich prędkości ruchu oraz budowę nowego połączenia kolejowego pomiędzy Kielcami i Tarnowem. Połączenie to, wraz z planowaną drogą ekspresową S73, stworzyć ma nowy korytarz północ-południe. Problematycznie w KPZK odniesiono się do planów budowy w Obicach Regionalnego Portu Lotniczego Kielce. Realizacja bowiem inwestycji zapisanych w KPZK będzie uzależniona od polityki transportowej Rządu a dodatkowo, realizacja w rejonie Kielc nowego lotniska, została uzależniona od analizy opłacalności ekonomicznej. Korzystnym natomiast wydaje się być fakt, że dokument ten pozostawia otwartą kwestię wskazania lokalizacji lotniska centralnego dla kraju dla obsługi połączeń międzykontynentalnych. Stwarza to możliwość podjęcia zabiegów dla uzyskania takiego właśnie statusu przez planowany RPL Kielce.

W realizowanej obecnie polityce transportowej państwa głównym celem będzie stworzenie spójnego systemu transportowego, który zbliży Polskę do rozwiązań przyjętych w krajach Unii Europejskiej. Działaniom tym towarzyszyć winno dostosowywanie przewozów do spodziewanego ruchu drogowego, a także uniwersalnych potrzeb i aspiracji rozwojowych społeczeństwa. W praktyce oznaczać to będzie kreowanie zrównoważonego systemu transportowego, w którym:

- kolej odgrywa znacznie większą rolę i konkuruje z transportem drogowym w przewozach pasażerskich oraz w przewozach towarowych, zwłaszcza tranzytowych;
- transport drogowy koncentruje ruch na sieci autostrad i dróg ekspresowych odgrywając decydującą rolę dla odległości nie przekraczających 300–500 km;
- transport lotniczy łączy siecią lotnisk regionalnych lotniska międzynarodowe;
- transport pasażerski w dużych i średnich miastach preferuje rozwiązania oparte na transporcie zbiorowym;
- logistyka transportowa integruje przepływ zasobów i informacji i tworzy system centrów usług logistycznych, oferujących podstawowy pakiet usług w zakresie transportu, składowania, serwisu, oraz informacji i rozliczeń finansowych.

Podsumowując można stwierdzić, że aktualna polityka transportowa państwa ma na celu zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego kraju poprzez realizację sieci dróg szybkiego ruchu oraz modernizację sieci kolejowej, w tym w pierwszej kolejności, tych

zlokalizowanych w paneuropejskich korytarzach transportowych. Dopuszcza jednak budowę niektórych dróg ekspresowych na obszarach niedosłużonych, które cechują się najniższym wyposażeniem w infrastrukturę transportową. Stwarza to szansę wykreowania Kielc jako dużego węzła transportowego, skupiającego ruch tranzytowy realizowany między sześcioma metropoliami Polski południowo-wschodniej i dalej do granicy wschodniej i południowej. Osiągnięcie tych zamierzeń wymaga jednak konsekwentnych i skutecznych starań o uzyskanie połączeń drogowych klasy GP/S ze wszystkimi sąsiadującymi metropoliami oraz budowy rejsowego lotniska regionalnego.

**Program niniejszy przewiduje realizację zadań:**

- **priorytetowych - przez które należy rozumieć zadania wymienione w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszego Programu, których realizacja planowana jest do roku 2020(+2);**
- **uzupełniających - przez które należy rozumieć zadania, inne niż wymienione w załącznikach nr 1 lub 2, ujęte w Programie lub realizujące cele niniejszego programu i spełniające wymogi w nim określone, których realizacja może nastąpić do roku 2020(+2);**

**Przy przyznawaniu dotacji na realizację inwestycji wymienionych w niniejszym Programie, oraz inwestycji realizujących cele niniejszego Programu i spełniających wymogi w nim określone, zastosowanie znajdzie zarówno tryb konkursowy jak i pozakonkursowy.**

**Mapy wchodzące w skład niniejszego Programu, lub będące załącznikami do niego, przedstawiają istniejącą sieć dróg i kolei zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2014 roku. Nie wskazują one ani nie obrazują postulowanych, planowanych lub projektowanych zmian przebiegu dróg. W tym zakresie obowiązujące są ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin oraz Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego uchwalonego uchwałą Nr XLVII/833/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 22 września 2014 roku.**

## **2. Ocena stanu technicznego sieci dróg/mostów (krajowych, wojewódzkich)**

Na stan techniczny dróg i mostów ma wpływ szereg uwarunkowań, które można podzielić na trzy podstawowe grupy.

### 1. Uwarunkowania wynikające z oddziaływania ruchu drogowego.

Ruch pojazdów ciężarowych i pojazdów z nadmiernym obciążeniem (przeciążanych) oraz z nadmierną prędkością zwiększają efekt dynamiczny oddziaływania zarówno na konstrukcję obiektu mostowego jak i infrastrukturę drogową. Przejazdy takich pojazdów w konsekwencji przyspieszają proces niszczenia konstrukcji mostowych i nawierzchni jezdni.

### 2. Uwarunkowania wynikające z klimatu i zanieczyszczeń środowiska naturalnego.

Naturalne warunki eksploatacji dróg i obiektów mostowych w naszym klimacie należą do niekorzystnych, bowiem zmienne warunki atmosferyczne (zwłaszcza przejścia temperatur dodatnich w ujemne i odwrotnie) destrukcyjnie oddziałują na nawierzchnię drogi oraz konstrukcję mostu. Zamarzanie i rozmarzanie wody powoduje zniszczenia w postaci spękań. Ponadto pod wpływem środków chemicznych (w tym chlorku sodu) stosowanych do zwalczania śliskości zimowej na drogach zachodzą procesy korozji, które niszczą konstrukcje mostowe. Straty powodują także powodzie oraz szkody spowodowane eksploatacją górnictwem.

### 3. Uwarunkowania wynikające z naturalnego zużycia konstrukcji, przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych oraz jakości zastosowanych materiałów.

Na sieci dróg krajowych w woj. świętokrzyskim funkcjonują jeszcze obiekty mostowe wybudowane w 1936 r. (np. w Jędrzejowie na DK 78)) i okresie powojennym, których konstrukcje nie wytrzymują współczesnego znacznie cięższego ruchu. Przeszarżała infrastruktura (drogi i mosty

budowane w latach 70-tych, których okres użytkowania zbliża się do końca) wraz z przestarzałą technologią oraz często słabą jakością wykonania skutkuje w konsekwencji częstymi remontami.

Wykonywanie cyklicznej oceny stanu technicznego dróg i obiektów mostowych ma na celu określenie potrzeb remontowych służących poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

### Stan techniczny nawierzchni drogowych na koniec 2013 roku zgodnie z klasyfikacją Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN)

Pomiary cech eksploatacyjnych nawierzchni dróg krajowych wykonuje GDDKiA w ramach Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN). Przedmiotowym systemem objęte są drogi krajowe o nawierzchni bitumicznej oraz betonowej. Zaznaczyć należy, że system nie uwzględnia informacji nt. stanu odwodnienia, stanu poboczy czy kondycji obiektów inżynierskich, znajdujących się w ciągu drogi. W Systemie Oceny Stanu Nawierzchni rokrocznie zbierane są dane o następujących cechach eksploatacyjnych nawierzchni:

- spękaniach oraz częściowo o ugięciach [wstępna ocena nośności],
- równości podłużnej,
- głębokości kolein [równości poprzecznej],
- stanie powierzchni,
- właściwościach przeciwpoślizgowych [szorstkości].

Poszczególne parametry stanu nawierzchni są wyznaczane na podstawie pomiarów automatycznych i półautomatycznej oceny wizualnej i odnoszone do czterostopniowej klasyfikacji (klasy: A, B, C, D).

Klasa A – stan dobry	Nawierzchnie nowe i odnowione nie wymagające remontów	
Klasa B – stan zadowalający		
Klasa C – stan niezadowalający	Nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające zaplanowania remontów	
Klasa D – stan zły	Nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające natychmiastowych remontów	
Łączne potrzeby remontowe	= Klasa C	+ Klasa D
Natychmiastowe potrzeby remontowe	= Klasa D	

Na potrzeby niniejszego opracowania analizowano wyłącznie stan powierzchni wg klas: „A”, „B” i „C”, bowiem klasa „D” nie wystąpiła na obszarze województwa świętokrzyskiego. Należy podkreślić, że badaniem nie objęto dróg krajowych na terenie miast na prawach powiatu, za wyjątkiem fragmentów S7 i S74). Generalnie stan nawierzchni dróg krajowych w regionie można uznać za dobry, bowiem w klasie „A” było około 641 km, czyli 81,4% długości wszystkich dróg krajowych, zaś w nieco gorszym stanie „zadowalającym” było 145 km, co daje 18,4%. Nawierzchnie z uszkodzeniami wymagające remontów (klasa „C”) posiadało tylko 0,2% dróg krajowych (około 2 km) położonych w gminach: Wodzisław (DK 7) i Morawica (DK 73). Żadna z dróg krajowych przebiegających przez województwo świętokrzyskie na całym odcinku nie była w stanie dobrym (klasie „A”).

Najwięcej dróg krajowych przebiega przez teren powiatów: kieleckiego i opatowskiego. W powiecie skarżyskim i m. Kielce 100% dróg krajowych odznaczało się dobrym stanem nawierzchni. Nieco mniej, bo 95% dróg krajowych na terenie powiatu opatowskiego posiadało klasę

„A”. Ocenę stanu nawierzchni dróg krajowych w poszczególnych powiatach prezentuje poniższa tabela.

powiat	długość dróg krajowych	Ocena/długość odcinka	udział
<b>buski</b>	74 km	A – 56 km B – 18 km	76% 24%
<b>jędrzejowski</b>	81 km	A -65 km B – 15 km C – 1 km	80% 19% 1%
<b>kazimierski</b>	12 km	A – 3 km B – 9 km	25% 75%
<b>kielecki</b>	168 km	A -141 km B -26 km C – 1 km	84% 15% 1%
<b>opatowski</b>	115 km	A – 109 B – 6 km	95% 5%
<b>ostrowiecki</b>	23 km	A – 18 km B – 5km	78% 22%
<b>pińczowski</b>	13 km	A – 3 km B – 10 km	23% 77%
<b>sandomierski</b>	88 km	A – 58 km B – 30 km	66% 34%
<b>skarżyski</b>	64 km	A - 64	100%
<b>starachowicki</b>	39 km	A – 28 km B – 11 km	72% 28%
<b>staszowski</b>	34 km	A – 34 km	100%
<b>włoszczowski</b>	10 km	A – 2 km B – 8 km	20% 80%
<b>konecki</b>	79 km	A – 67 km B – 12 km	85 % 15 %
<b>m. Kielce</b>	16 km	A – 16 km	100%

Analiza parametrów techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni takich jak stan spękań wykazała, że 513,7 km dróg krajowych (65,2% długości wszystkich dróg krajowych z obszaru woj. świętokrzyskiego) odznaczało się klasą „A”, czyli „stanem dobrym”. W „stanie zadowolającym” pod tym względem było 241,3 km (30,7%), zaś „stan zły” i „niezadowolający” charakteryzował 32,2 km (4,1%). W związku z powyższym należy w pierwszej kolejności przeprowadzić prace remontowe na odcinkach w „stanie złym” (gminy: Samborzec – 2,4 km; Górnio – 1,3 km; Bieliny – 0,97 km; Starachowice i Wąchock – 0,94 km oraz Chmielnik – 0,7 km), a następnie w „stanie niezadowolającym”. Ponadto w „stanie niezadowolającym” pod względem spękań były odcinki dróg krajowych przebiegające przez następujące gminy: Bieliny, Brody, Chmielnik, Górnio, Kije, Lipnik, Łągów, Morawica, Samborzec, Solec-Zdrój i Wodzisław oraz miasta: Sandomierz, Starachowice, Skarżysko-Kamienna, Wąchock

Opublikowany „Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2013 r.” w „Załączniku Nr 1 „Lokalizacja odcinków wytypowanych do zabiegów remontowych nawierzchni w oddziałach GDDKiA” wskazuje zabiegi zalecane i konieczne na sieci dróg województwa świętokrzyskiego. Najpilniejsze zabiegi należy wykonać na: DK 77 (najwięcej odcinków wskazanych jako zabiegi konieczne), następnie DK 79, DK 78, DK 42 oraz na niewielkich fragmentach DK 7, DK 9, DK 74 i DK 73. Najwięcej odcinków wskazanych do zabiegów koniecznych i zalecanych znalazło się na DK 77(cały odcinek na obszarze regionu) oraz na DK 74.

W związku z tym, że Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich nie posiada zgromadzonych w formie baz danych aktualnych ocen stanu technicznego sieci dróg wojewódzkich nie zostały one poddane analizie w niniejszym rozdziale.

Podsumowując należy stwierdzić, że stan nawierzchni dróg krajowych na obszarze woj. świętokrzyskiego można uznać za dobry, niemniej jednak należy dążyć do całkowitego wyeliminowania odcinków w klasie „C”.

### Stan istniejących obiektów mostowych

Jednolity system punktowej oceny konstrukcji mostowych pozwala na porównanie wszystkich drogowych obiektów mostowych pod względem stanu technicznego. Poszczególne elementy obiektu mostowego są oceniane w sześciostopniowej skali od „0” do „5”.

Skala i kryteria ocen elementów

Ocena	Stan	Opis stanu elementu
5	odpowiedni	bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu
4	zadowalający	wykazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny
3	niepokojący	wykazuje uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji
2	niedostateczny	wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy
1	przedawaryjny	wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową
0	awaryjny	uległ zniszczeniu lub przestał istnieć

Pozyskane z GDDKiA oraz ŚZDW w Kielcach dane zostały połączone w jedną bazę danych i analizowano je w kategoriach: most, wiadukt, kładka dla pieszych przy zastosowaniu do oceny stanu obiektu liczb całkowitych.

Liczba obiektów zlokalizowanych na drogach krajowych i wojewódzkich wynosi 408, z czego w ciągu dróg krajowych położone są 243 obiekty, a w ciągu dróg wojewódzkich 165. Znacznie więcej obiektów w „odpowiednim” stanie technicznym znajduje się w ciągu dróg wojewódzkich (39%, podczas gdy na krajowych 28%). Jeśli chodzi o „stan zadowalający” wynik jest porównywalny, bowiem na drogach wojewódzkich było to 46%, a na krajowych 49%. Stan „niepokojący” na drogach wojewódzkich wykazywało 15% a na krajowych 20%. Stan „niedostateczny” i „przedawaryjny” wystąpił tylko w przypadku mostów położonych w ciągu dróg krajowych.

W oparciu o pozyskane dane przeprowadzono analizę, która wykazała, że 33% wszystkich obiektów położonych w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich na terenie województwa



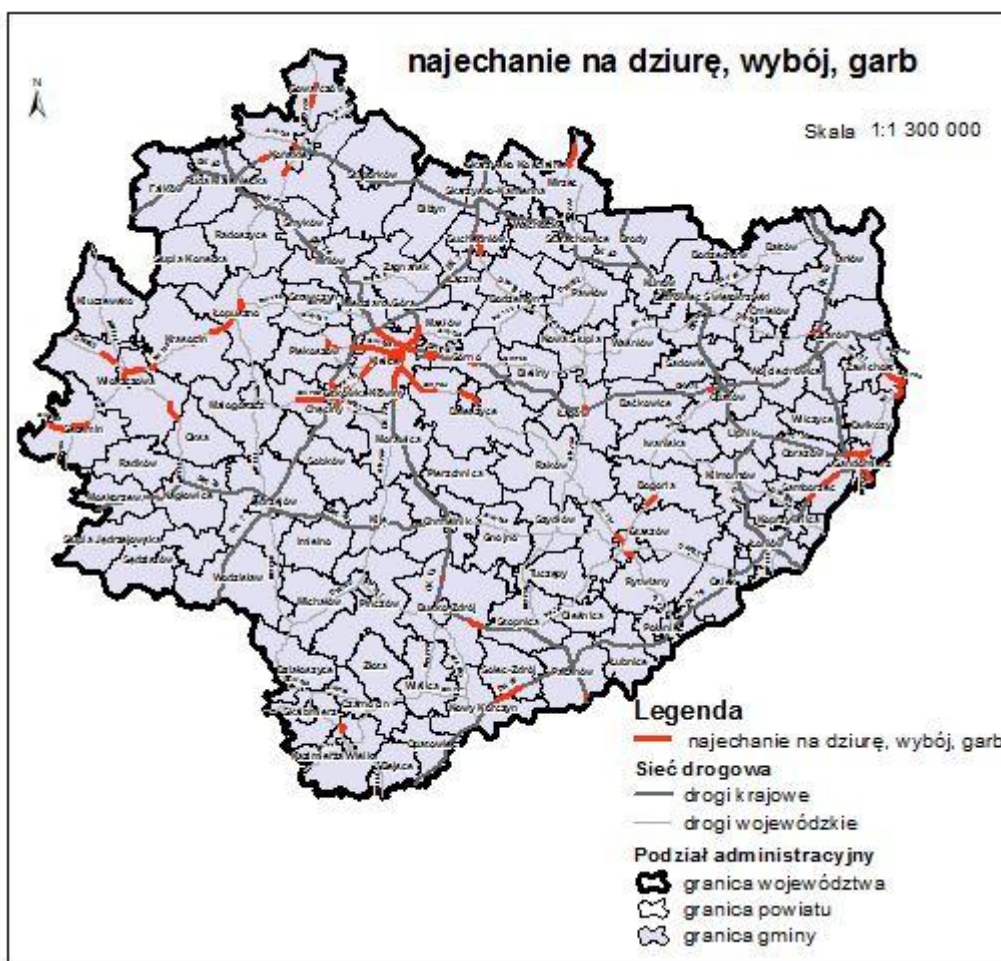
świętokrzyskiego jest w stanie „odpowiednim”, 48% w stanie „zadowolającym”, zaś 18% wykazuje stan „niepokojący”. Stan „awaryjny” nie został odnotowany dla żadnego z obiektów. Tylko 1 most, w Woli Jachowej, zakwalifikowany został jako „przedawaryjny” (zniszczony wodami wezbraniowymi w 2013 roku, odbudowany w roku następnym). Stanem „niedostatecznym” opisano mosty położone w miejscowościach: Sandomierz (na DK 77, rok budowy 1973), Jacentów i Cieklińsko (DK 74, rok budowy 1975) oraz Skórnice (DK 42, rok budowy 1941 r.).

Z analizy danych wg kategorii obiektu wynika, że najczęściej wiaduktów znajduje się w ciągu DK 7 (64% ogółu tego rodzaju obiektów na drogach krajowych), podobnie jak i kładek dla pieszych (62% wszystkich kładek na drogach krajowych). DK 7 również wyróżnia się pod względem ilości obiektów mostowych, bowiem skupia 10% wszystkich mostów położonych w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich. Zbliżona liczba mostów występuje na DK 74 oraz DK 42. Spośród dróg wojewódzkich pod względem liczby obiektów mostowych wyróżnia się DW 756 (6% wszystkich mostów położonych w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich) oraz DW 728, DW 764, DW 768 i DW 786 (po niespełna 4% wszystkich mostów położonych w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich).

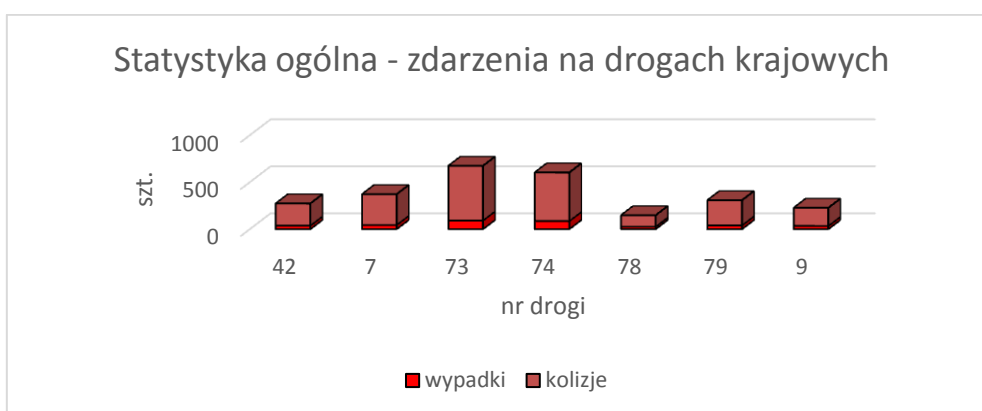
Stan obiektów mostowych na drogach krajowych i wojewódzkich w regionie świętokrzyskim ogółem należy uznać za zadowolający.

### **3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego**

Komenda Wojewódzka Policji w Kielcach rokrocznie gromadzi dane na temat zdarzeń na drogach w woj. świętokrzyskim. Na potrzeby niniejszego opracowania szczegółowej analizie poddano zdarzenia na drogach krajowych i wojewódzkich, które miały miejsce w 2013 r. Ponadto posiłkowano się również danymi za rok 2007 z zakresu statystyki ogólnej. W 2013 r. na drogach krajowych odnotowano 2800 zdarzeń (w tym: 374 wypadki i 2426 kolizji), a na drogach wojewódzkich 2347 zdarzeń (w tym: 318 wypadków i 2029 kolizji). Dla porównania w 2007 r. doszło do 3958 zdarzeń na drogach krajowych (w tym: 531 wypadków i 3427 kolizji) oraz 3147 zdarzeń na drogach wojewódzkich (w tym: 544 wypadków i 2603 kolizji). W 2013 r. w wypadkach życie straciło 51 osób (w 2007 r. 122 osoby) na drogach krajowych i 37 (w 2007 r. 63) na drogach wojewódzkich. Liczba rannych w wypadkach na drogach krajowych wyniosła w 2013 r. 494, zaś na drogach wojewódzkich 420 osób. W 2007 r. rany odniosło 731 osób na drogach krajowych i 677 na drogach wojewódzkich. Jak wynika z powyższych danych statystycznych na przestrzeni ostatnich siedmiu lat zmniejszeniu uległa zarówno liczba wszystkich zdarzeń, jak i wypadków oraz osób, które straciły życie bądź odniosły rany, pomimo rosnącego natężenia ruchu.



Spośród dróg krajowych w 2013 r. najczęściej zdarzeń odnotowano na DK 73 – 672 i DK 74 – 603 (wykres poniżej). Drogi te wyróżniały się także pod względem liczby wypadków drogowych: DK 73 – 92, DK 74 – 86. Najniebezpieczniejsza okazała się DK74 – 17 ofiar śmiertelnych, a w dalszej kolejności DK 9 i DK 7 – po 7 ofiar. Do najbardziej kolizyjnych dróg można zaliczyć DK 73 i DK 74, odpowiednio 582 i 517 kolizji. Z powyższego wynika, że najbardziej niebezpieczną spośród dróg krajowych jest DK 74.



Jeśli chodzi o drogi wojewódzkie, to najczęściej wszystkich zdarzeń zanotowano na DW 786 - 483 i DW 762 - 339 (wykres poniżej). Również na obydwu drogach miała miejsce podobna liczba wypadków (odpowiednio 54 i 56). Najwięcej, bo 4 ofiary śmiertelne, odnotowano na: DW 751, DW

753, DW 757 i DW 786. Do najbardziej kolizyjnych dróg można zaliczyć: DW 786 – 427 kolizji, DW 762 - 285 kolizji, DW 764 – 127 kolizji.



Statystyka ogólna Policji wyodrębnia szereg rodzajów zdarzeń, które na potrzeby niniejszego opracowania zostały pogrupowane w następujące kategorie:

- najeżanie na pieszego;
- najeżanie na dziurę, wybój, garb;
- najeżanie na pozostałe przeszkody: pojazd unieruchomiony, zwierzę, drzewo, słup, znak, barierę ochronną, zapórę kolejową;

- zderzenia pojazdów: czołowe, tylne, boczne;
- pozostałe (wywrócenie się pojazdu, wypadek z pasażerem, itd.).

Ponadto statystyki policyjne dokonują podziału zdarzeń w oparciu o stan nawierzchni, na której miało miejsce dane zjawisko. Dane pogrupowano w tym przypadku w dwie kategorie:

- stan powierzchni jezdni (dziury, wyboje, koleiny, garby);
- czynniki atmosferyczne i zanieczyszczenia (nawierzchnia: mokra, oblodzona, zaśnieżona, kałuże, rozlewiska, zanieczyszczona).

Ostatnią poddaną analizie kategorią były wypadki spowodowane z winy pieszego:

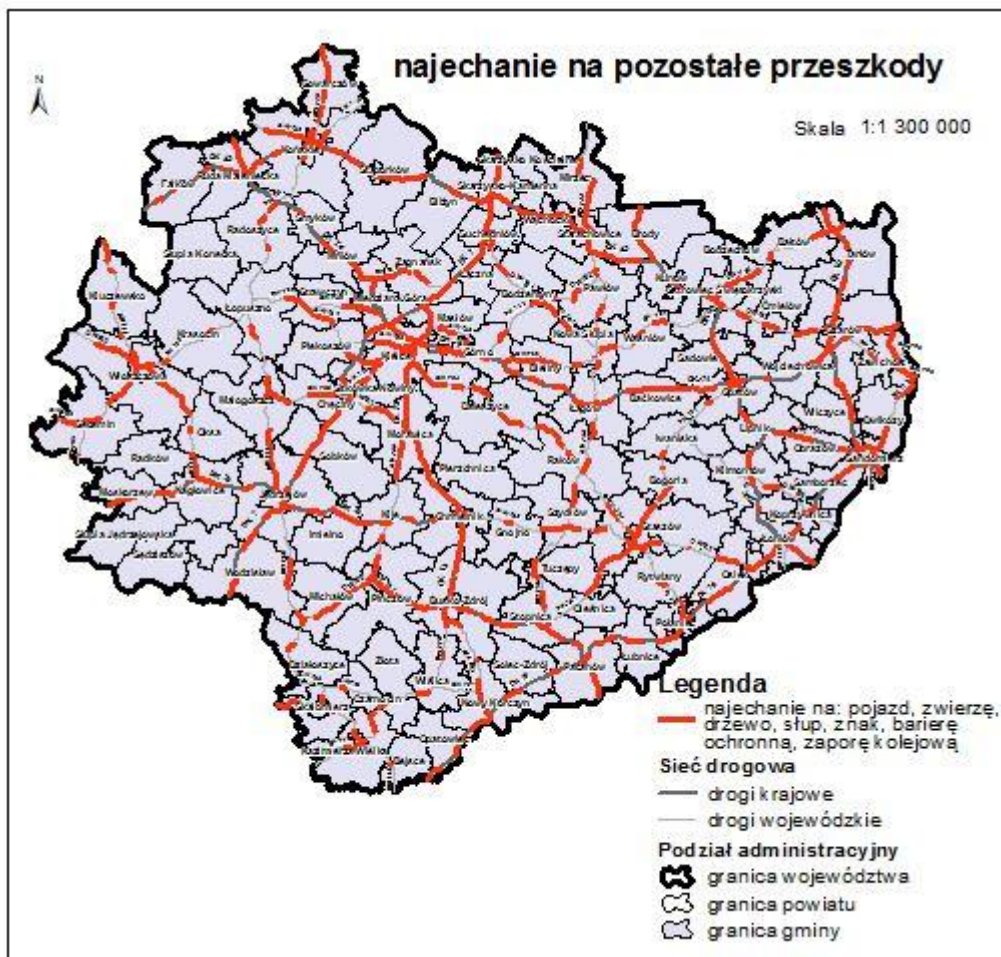
- zachowanie pieszego (nieostrożne wejście na jezdnię: przed nadjeżdżającym pojazdem, z za pojazdu lub przeszkody, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym, stanie lub leżenie na jezdni).

Analizując „najechnia na pieszego” zauważa się występowanie tego zjawiska na obszarach większości miast oraz licznych odcinkach zarówno dróg krajowych, jak i wojewódzkich. Tabela poniżej zawiera wykaz gmin, na obszarze których miało miejsce ww. zjawisko.

nr drogi	gmina
DK 42	Końskie, Stąporków i Skarżysko-Kamienna
DK 7	Wodzisław, Chęciny i Skarżysko-Kamienna
DK 73	Stopnica, Morawica, Kielce i Masłów
DK 74	Miedziana Góra, Górnio, Bieliny, Łagów, Opatów, Wojciechowice, Kielce
DK 77	Sandomierz
DK 78	Moskorzew, Nagłowice, Kije
DK 79	Nowy Korczyn, Solec-Zdrój, Lubnice, Połaniec, Samborzec i Ożarów
DK 9	Łoniów, Klimontów, Lipnik, Opatów, Bodzechów, Ostrowiec Św., Brody
DW 728	Końskie, Łopuszno
DW 742	Kluczewsko, Włoszczowa
DW 744	Starachowice
DW 746	Końskie
DW 748	Strawczyn
DW 749	Końskie
DW 751	Bodzechów
DW 753	Bieliny
DW 754	Ostrowiec Świętokrzyski
DW 755	Ćmielów, Ożarów
DW 756	Łagów
DW 757	Opatów, Staszów
DW 761	Piekoszów
DW 762	Kielce, Małogoszcz
DW 763	Chęciny
DW 764	Kielce, Daleszyce, Rytwiany
DW 765	Staszów
DW 766	Pińczów, Morawica
DW 767	Pińczów, Busko- Zdrój
DW 768	Jędrzejów, Działoszyce
DW 770	Czarnocin
DW 771	Nowy Korczyn
DW 776	Busko-Zdrój, Wiślica, Kazimierza Wielka
DW 777	Dwikozy, Sandomierz
DW 786	Włoszczowa, Piekoszów, Kielce, Łopuszno



„Najechanie na dziurę, wybój garb” było przyczyną zdarzeń na drogach krajowych: DK 42 (gmina Końskie), DK 73 (gminy: Pacanów, Busko-Zdrój, Kielce), DK 74 (gminy: Górnio, Opatów); DK 77 (Sandomierz), DK 79 (gminy: Nowy Korczyn, Solec-Zdrój, Samborzec), DK 7 (gminy: Chęciny, Górnio, Kielce). Znacznie więcej zdarzeń spowodowanych ubytkami w nawierzchni miało miejsce na drogach wojewódzkich, ale długość tych dróg stanowi 70% długości wszystkich dróg analizowanych w tym opracowaniu przebiegających przez region. Dotyczyło to dróg: DW 728 (gminy: Gowarczów, Końskie, Łopuszno), DW 742 (gmina Włoszczowa), DW 744 (gmina Mirzec), DW 746 (gmina Końskie), DW 751 (gmina Suchedniów), DW 755 (gminy: Ożarów, Zawichost), DW 756 (gmina Łągów), DW 757 (gmina Bogoria), DW 762 (gminy: Kielce, Sitkówka-Nowiny, Chęciny), DW 764 (gminy: Kielce, Daleszyce, Staszów), DW 768 (gmina Kazimierza Wielka), DW 777 (gminy: Sandomierz, Zawichost), DW 785 (gmina Włoszczowa), DW 786 (gminy: Secemin, Włoszczowa, Krasocin, Łopuszno, Piekoszków, Kielce). Najwięcej zdarzeń spowodowanych przez „najechanie na dziurę, wybój, garb” miało miejsce na DW 786 i dotyczyło 11 miejscowości, co świadczy o niezadowalającym stanie nawierzchni ww. drogi.



„Najechania na pozostałe przeszkody”, takie jak: pojazd, zwierzę, drzewo, słup, znak, barierę ochronną, czy zaporę kolejową miały miejsce na wszystkich drogach wojewódzkich i krajowych. Na drogach wojewódzkich odnotowano w sumie 190 przypadków, a na krajowych 195.

„Zderzenia pojazdów” (czołowe, tylne i boczne) odnotowano również na wszystkich drogach krajowych i wojewódzkich. Na drogach krajowych zdarzenia te wystąpiły w 225 miejscowościach, przy czym najczęściej było na: DK 79 (w 49 miejscowościach), DK 74 (w 41 miejscowościach) i DK 9 (w 35 miejscowościach). Na drogach wojewódzkich ww. zdarzenia dotyczyły 272 miejscowości, z czego na DW 728 odnotowano 24 zdarzenia i po 22 na DW 756 i DW 764 oraz na DW 756.

„Pozostałe” zdarzenia (wywrócenie się pojazdu, wypadek z pasażerem i inne) wystąpiły w 177 miejscowościach na drogach krajowych, w tym w 37 miejscowościach na DK 74, 34 na DK 79 i 27 na DK 7. Zaś na drogach wojewódzkich odnotowano tego rodzaju zdarzenia w 191 miejscowościach, przy czym największa liczba miejscowości wystąpiła na DW 786 – 20, DW 764 – 16 i DW 756 – 14.

Zdarzenia spowodowane przez „nieodpowiedni stan powierzchni jezdni” takie jak: dziury, garby miały miejsce w 8 miejscowościach na drogach krajowych (DK 73, DK 77, DK 78 i DK 79), przy czym na DK 79 zjawisko to dotyczyło 5 miejscowości, to jest ponad 60% przypadków. Na drogach wojewódzkich tego rodzaju przyczyna zdarzeń wystąpiła w 31 miejscowościach na: DW 768, DW 777, DW 785, DW 786 i DW 973. Najgorzej pod tym względem wypadła DW 786, gdzie zdarzenie spowodowane złą powierzchnią jezdni wystąpiło w 4 miejscowościach i DW 777 w 3 miejscowościach.

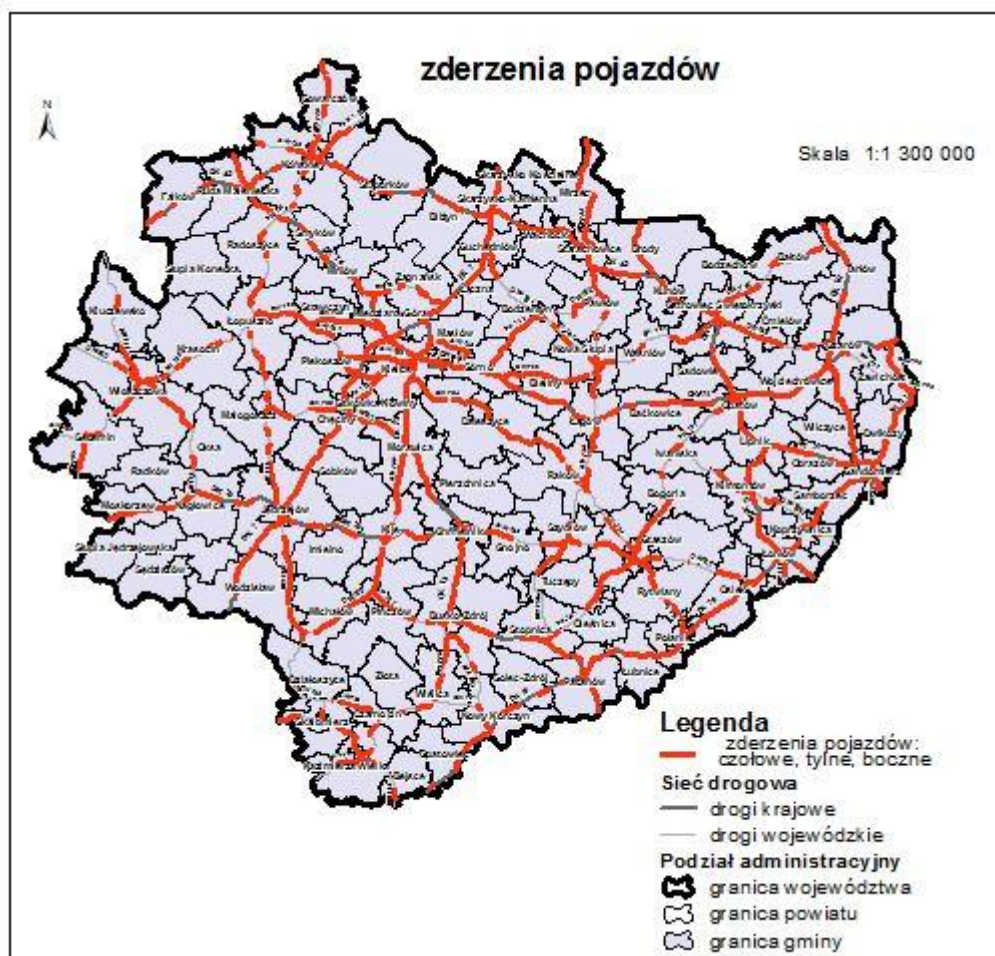


„Czynniki atmosferyczne i zanieczyszczenia” były przyczyną zdarzeń w 211 miejscowościach na drogach krajowych (po 41 miejscowości na: DK 74 i DK 79 oraz 35 na DK 9), jak również 262 miejscowościach na drogach wojewódzkich (23 zjawiska miały miejsce na DW 756, 22 na DW 728, i po 19 na DW 764 i DW 786).

„Niewłaściwe zachowanie pieszego” stało się w 2013 r. przyczyną zdarzeń w 34 miejscowościach na drogach krajowych i 39 na drogach wojewódzkich. Najniebezpieczniejsze pod tym względem okazały się: DK 9 (8 miejscowości) oraz DK 73 i DK 74 (po 6 miejscowości), a także DW 776 i DW 786 (po 4 miejscowości), DW 728 i DW 755 (po 3 miejscowości).

Podsumowując statystyki Policji dot. wypadków należy stwierdzić, że do najniebezpieczniejszych dróg w woj. świętokrzyskim możemy zaliczyć: DK 74, DK73, DK 79 oraz DW 786. Jako nieco mniej niebezpieczne możemy uznać: DK 9, DW 728, DW 764, DW 785 i DW756.





Ponadto w opracowaniu wykorzystano dane z GDDKiA dot. kosztów wypadków oraz koncentracji wypadków z ofiarami śmiertelnymi dla dróg krajowych. Statystyki te uwzględniają wypadki drogowe, które miały miejsce na istniejącej sieci dróg krajowych, z wyjątkiem tych odcinków dróg, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu. GDDKiA wyodrębnia sześć klas koncentracji wypadków śmiertelnych na odcinkach dróg:

- Klasa A - bardzo mała
- Klasa B – mała
- Klasa C – średnia
- Klasa D – duża
- Klasa E1 - bardzo duża
- Klasa E2 - największa

Klasę E podzielono na dwie podklasy – (E1) bardzo duża koncentracja wypadków i (E2) – największa koncentracja wypadków, która obejmuje ok. 10% najbardziej niebezpiecznych odcinków analizowanych dróg. Zaproponowana klasyfikacja stanowi podstawę do przygotowania listy odcinków dróg o największym ryzyku uwikłania w wypadek z ofiarami śmiertelnymi

Analiza dróg krajowych w województwie świętokrzyskim pod tym względem wykazuje, że największa koncentracja wypadków występuje na DK 79 (dotyczy około 48 km, czyli 33% długości<sup>1</sup>), następnie DK 74 (34 km – 58% długości) i DK 73 (33 km - 43% długości). Z powyższego wynika, że największe skupienie wypadków w stosunku do długości drogi występują na DK 74. Najdłuższy odcinek o „bardzo małej” klasie koncentracji wypadków śmiertelnych położony był w ciągu: DK 79 (około 79 km, co daje 55% ogółu długości), DK 42 (68 km – 67% ogółu długości), DK 78 (43 km –

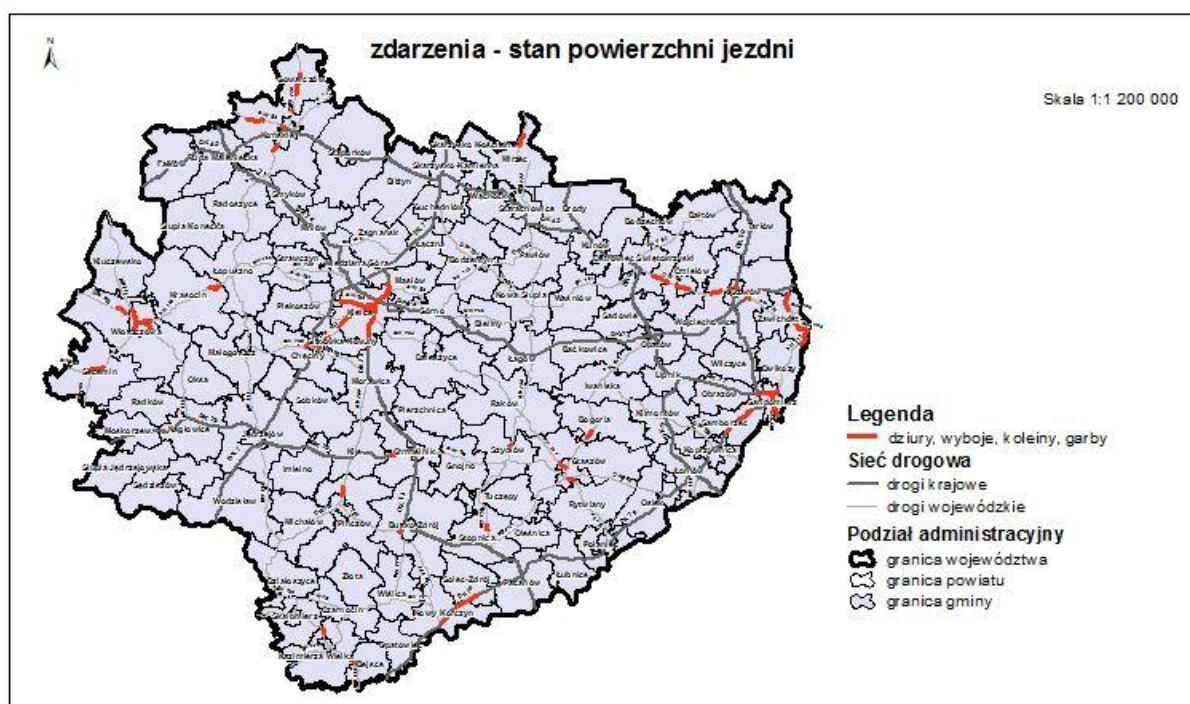
<sup>1</sup> Bez odcinków w miastach na prawach powiatu

61% ogółu długości), DK 9 (42 km – 53% ogółu długości). Biorąc pod uwagę powyższe dane można wnioskować, że największym udziałem najbezpieczniejszych odcinków odznaczają się drogi krajowe: DK 42 i DK78



Koncentracja kosztów wypadków jest miarą uzupełniającą, która pozwala na uwzględnienie i uwypuklenie skutków i ciężkości wypadków na odcinkach dróg miejskich lub na drogach o dużej liczbie wypadków z ofiarami rannymi. Koszty wypadków silnie zależą od wielkości PKB liczonej na mieszkańca, tzn. są zmienne w czasie, dlatego GDDKiA wykorzystuje metody obliczeniowe oparte o szereg wskaźników celem ustandaryzowania danych i możliwości ich wizualizacji. Podobnie jak powyżej zastosowano sześć klas koncentracji kosztów wypadków (A, B, C, D, E1 i E2). Granice klas określono na podstawie rozkładu skupisk kosztów wypadków na drogach krajowych z lat 2008 - 2010 oraz cen stałych kosztów wypadków z roku 2011. Ostatnia klasa (E2) obejmuje ok. 10% najbardziej niebezpiecznych odcinków analizowanych dróg. Klasyfikacja ta stanowi podstawę do przygotowania listy odcinków dróg o największych kosztach wypadków tj. wypadków z dużą liczbą ofiar rannych i zabitych. Opracowana w ten sposób lista rankingowa daje podstawę do prowadzenia działań nakierowanych na zmniejszenie liczby ofiar rannych i śmiertelnych wypadków drogowych. Informacja ta przydaje się zarządom dróg, a także poszczególnym użytkownikom drogi do wyboru najbardziej bezpiecznych tras przejazdu.





Jeśli chodzi o koszty wypadków na drogach krajowych, oszacowanych wg GDDKiA, w województwie świętokrzyskim, to w najwyższym stopniu dotyczą one: DK 74 (44 km – 34%) i DK 79 (38, 5 km – 27% długości). Szacuje się, że najniższe koszty dotyczą 48 km DK 79 (33% ogółu długości) i 20 km DK 78 (28% ogółu długości).

### Średnie dobowe natężenie ruchu dla dróg krajowych i wojewódzkich

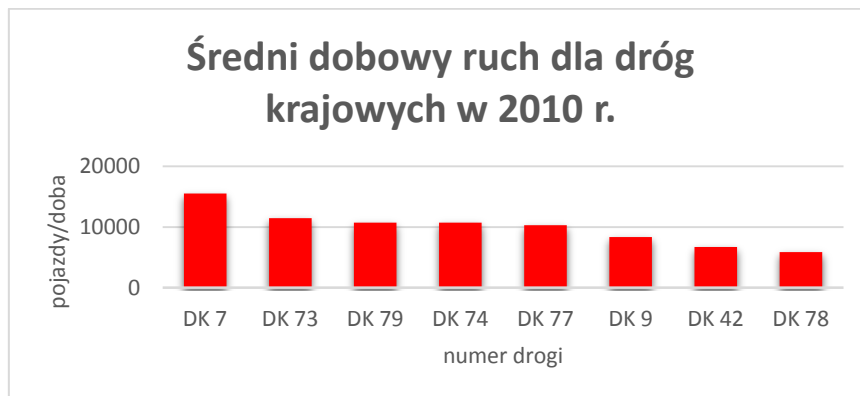
W czasie pomiaru rejestracji podlegały wszystkie pojazdy silnikowe korzystające z dróg publicznych takie jak: motocykle, samochody osobowe, lekkie samochody ciężarowe (dostawcze), samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami, autobusy, ciągniki rolnicze oraz rowery. W ostatnich latach nie ewidencjonowano pojazdów zaprzęgowych. Średni dobowy ruch oznacza liczbę pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 godzin, średnio w ciągu 1 roku. W przypadku dróg wojewódzkich badaniem nie objęto dróg o numerach: 753 oraz 763, dlatego też nie uwzględniono ich na wykresie. Ponadto DW 751 również nie przedstawiono na wykresie, ze względu na to, że nie została w całości objęta pomiarem.

Najwyższy średni dobowy ruch odnotowano na: DK 9 (Ostrowiec Świętokrzyski - 22185 pojazdów/dobę), DK 74 (Miedziana Góra - 22167 pojazdów/dobę), DK 7 (gminy: Łączna - 21001 pojazdów/dobę, Zagnańsk - 20146 pojazdów/dobę), i DK 77 (Sandomierz-20083 pojazdów/dobę). Na drogach wojewódzkich: Nr 762 (Sitkówka-Nowiny - 17657 pojazdów/dobę), Nr 744 (Starachowice - 12360 pojazdów/dobę), Nr 754 (Ostrowiec Świętokrzyski - 11388 pojazdów/dobę), Nr 777 (Dwikozy - 10310 pojazdów/dobę, Sandomierz-10310 pojazdów/dobę), Nr 764 (Daleszyce-9793 pojazdów/dobę), Nr 757 (Staszów - 9677 pojazdów/dobę), Nr 766 (Pińczów - 9183 pojazdów/dobę), Nr 755 (Ćmielów - 8306 pojazdów/dobę, Bodzechów - 8306 pojazdów/dobę, Ostrowiec Świętokrzyski - 8306 pojazdów/dobę), Nr 723 (Sandomierz - 8266 pojazdów/dobę), Nr 786 (Włoszczowa - 8190 pojazdów/dobę), Nr 728 (Jędrzejów - 7729 pojazdów/dobę), Nr 728 (Końskie - 7040 pojazdów/dobę i Radoszyce - 7040 pojazdów/dobę).

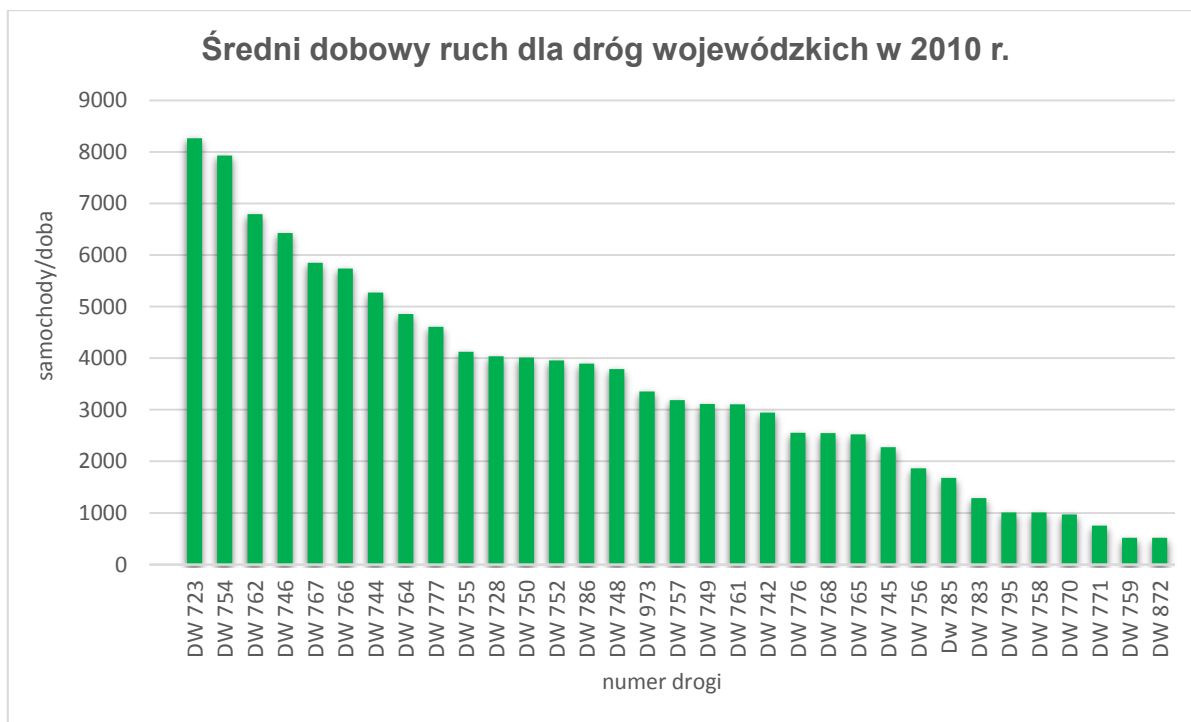
W celu wyodrębnienia dróg najbardziej obciążonych ruchem obliczono średnią wartość SDR dla danej drogi według wzoru:

$$SDR=(SDR1 \times L1+SDR2 \times L2+...+SDRn \times Ln)/(L1+L2+..+Ln)$$

SDR-średnia wartość SDR dla danej drogi  
SDR1, SDR2, ...SDRn-wartości SDR na poszczególnych odcinkach  
L1, L2,..., Ln-długość kolejnych odcinków drogi



Jak wynika z obliczeń największym średnim dobowym ruchem obciążona jest DK 7 (ponad 15 tys. pojazdów na dobę), a w dalszej kolejności DK: 73, 79, 74 i 77 (ponad 10 tys. pojazdów na dobę).



Z powyższego wykresu wynika, że najbardziej obciążone ruchem są: DW 723 (ponad 8 tys. pojazdów na dobę) oraz DW 754 (blisko 8 tys. samochodów na dobę). Jednak porównując wartości średniego dobowego ruchu na drogach regionu świętokrzyskiego można stwierdzić, że drogi wojewódzkie są obciążone dwukrotnie mniejszym ruchem niż drogi krajowe.

Największe obciążenie ruchem samochodów ciężarowych zaobserwowane zostało na DK 7 (Suchedniów - 4624 pojazdów/dobę, Skarżysko-Kamienna - 4624 pojazdów/dobę, Łączna-4411 pojazdów/dobę, Zagnańsk - 4166 pojazdów/dobę). Na drogach wojewódzkich: Nr 762 (Sitkówka-Nowiny - 1430 pojazdów/dobę), Nr 746 (Końskie - 1279 pojazdów/dobę).

W oparciu o strukturę rodzajową ruchu w niniejszym opracowaniu wyodrębniono jedynie ruch ciężki w pojazdach ogółem. Udział ruchu ciężkiego. samochodów ciężarowych w średnim dobowym ruchu przewyższał próg 30% na DK 74 (Ruda Maleniecka, Radoszyce, Ożarów i Wojciechowice), DK 9 (Klimontów, Koprzywnica, Łoniów), DK 78 (Moskorzew, Nagłowice i DK 79 (Tarlów, Ożarów) oraz na drogach wojewódzkich: DW 728 (Łopuszno, Radoszyce) i DW 786 (Secemin).

Wzmożony ruch samochodów ciężarowych generowany jest głównie w gminach, na obszarze których znajdują się zakłady zajmujące się wydobyciem i przetwórstwem surowców mineralnych oraz pozostałe zakłady produkcyjne a następnie w gminach położonych na trasie przewozu tychże ładunków. Sezonowy wzrost udziału ruchu ciężarowego w ruchu ogółem związany jest także z produkcją rolną i dotyczy obszarów województwa o najlepszych glebach.

#### **4.Ocena potencjału infrastruktury lotniskowej**

Województwo Świętokrzyskie jest w chwili obecnej regionem o najniższym stopniu wyposażenia w infrastrukturę lotniczą o charakterze ogólnodostępnym. Dynamiczny rozwój gospodarczy kraju skutkuje wzrostem zapotrzebowania na szybki i niezawodny transport. Wymusza to działania zmierzające do usprawnienia istniejącego systemu transportowego, zwłaszcza w tych gałęziach gdzie braki są szczególnie widoczne. Jak wskazano w Koncepcji lotniska centralnego dla Polski z czerwca 2010 roku, na dzień dzisiejszy żadne z polskich lotnisk nie posiada infrastruktury wystarczającej do obsłużenia zapotrzebowania na transport powietrzny w roku 2035 ani do spełnienia wymagań infrastrukturalnych. Stąd pojawia się konieczność budowy nowych obiektów jako uzupełnienia istniejącej sieci portów lotniczych. Nie bez znaczenia jest również towarzyszący lokalizacji portu lotniczego rozwój wokół terenów z przeznaczeniem na usługi około lotniskowe.

W chwili obecnej transport lotniczy w regionie opiera się głównie na lokalnym lotnisku położonym w miejscowości Masłów koło Kielc, zarejestrowanym w Światowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego /ICAO/. Infrastrukturę tą uzupełniają lądowiska cywilne o charakterze sportowym, sanitarnym i wielofunkcyjnym zlokalizowane w Pińczowie, Starachowicach, Jędrzejowie, Kielcach i Staszowie, umieszczone w wykazie lądowisk cywilnych wpisanych do ewidencji prowadzonej na podstawie art.93, ust. 2 ustawy Prawo Lotnicze (Dz.U. 2013, poz.1393 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ewidencji lądowisk (Dz. U.2013, poz.795).

#### **Istniejące lokalne lotnisko w Masłowie**

Transport lotniczy w regionie opiera się głównie na lokalnym lotnisku Masłów, zlokalizowanym w odległości około 8 km na północny-wschód od centrum Kielc, zarejestrowanym w Światowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego /ICAO/ jako lotnisko komunikacji cywilnej pod międzynarodowym numerem rejestrowym EP KA. Dzięki posiadaniu międzynarodowego przejścia granicznego lotnisko umożliwia przeprowadzanie odprawy celno-paszportowej a tym samym loty międzynarodowe. W istniejącym stanie pozwala ono na obsługę nieregularnego ruchu o charakterze sportowym i biznesowym, na liniach o małych potokach ruchu. Lotnisko posiada pas asfaltowy o długości 1155m i szerokości 30m z nawrotniami na jego końcach, pas trawiasty o długości 900m i szerokości 200 metrów, światła podejścia do DS 1 dużej intensywności na obydwu kierunkach oraz światła progów DS i światła krawędziowe DS i DK. Jednocześnie trwają prace nad modernizacją lotniska, które mają doprowadzić do nadania mu statusu lotniska publicznego.

#### **Regionalny Port Lotniczy Kielce**

Od 2007 roku trwają prace przygotowawcze zmierzające do wybudowania od podstaw Regionalnego Portu Lotniczego Kielce w całkowicie nowej lokalizacji. Miałby on za zadanie nie tylko

zapewnić lepszą mobilność mieszkańców, ale również zwiększyć możliwości aktywizacji gospodarczej regionu, poprawić dostępność komunikacyjną do centrum wystawienniczego Targi Kielce oraz uzdrowisk i miejscowości turystycznych. Port lotniczy może stać się impulsem stymulującym rozwój funkcji metropolitalnych stolicy regionu oraz zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa a także katalizatorem wzrostu gospodarczego poprzez kreowanie nowych miejsc pracy. Jednocześnie, dzięki swojej lokalizacji i potencjałowi rozwojowemu, jest doskonałą odpowiedzią na istniejące braki w systemie transportowym Polski i może stanowić w przyszłości doskonałe ogniwo transportu intermodalnego, zarówno pasażerskiego jak i cargo.

Projektowany Regionalny Port Lotniczy Kielce znajdować się będzie w odległości około 25 km na południe od miasta wojewódzkiego, na terenach miejscowości Obice (gm. Morawica) oraz Grabowiec (gm. Chmielnik). Planuje się połączenie go z istniejącymi drogami: wojewódzką nr 766 i krajową nr 73 poprzez wybudowanie nowej drogi - łącznika, która przebiegać będzie wzdłuż granicy północnej lotniska i zapewni bezpośredni dojazd do terminala pasażerskiego i cargo. Planuje się również połączyć lotnisko z siecią kolejową z wykorzystaniem przebiegającej w pobliżu linii kolejowej Kielce-Busko poprzez wybudowanie przystanku kolejowego oraz bocznicy.

Dotychczasowa Koncepcja budowy lotniska w podkieleckich Obicach zakładała następujące parametry projektowanego Regionalnego Portu Lotniczego:

- kod referencyjny portu lotniczego - 4 D,
- wymiary drogi startowej - długość: 2800 m, szerokość: 60 m (45 m + 2 x 7,5 m),
- parametry drogi niezbędne do wykonywania operacji lotniczych przez samoloty kodu D (B 767-300 i A 300-600),
- klasyfikacja lotniska - publiczne, o zakresie ruchu międzynarodowym,
- powierzchnia lotniska - ok 500 ha,
- obsługa drogi startowej - Podejście precyzyjne według przyrządów( tzw. ILS) – Kategoria I,
- przepustowość lotniska - 0,5 mln pasażerów/rok – w pierwszej fazie, docelowo - 4,5 mln pasażerów/rok

Podstawowe obiekty planowanego portu lotniczego to: terminal, płyta lotniskowa, strefa cargo, strefa serwisowa, strefa przeznaczona dla lotnictwa cywilnego, infrastruktura lotniskowa, wieża kontrolna, parkingi, strefa handlowa, stacja paliw, oczyszczalnia ścieków i ujęcie wody, tereny zielone.

Aktualnie trwają prace nad modyfikacją projektu, tak by była możliwa realizacja lotniska o ograniczonych parametrach umożliwiających regularne przewozy lotnicze oraz późniejszą rozbudowę i rozwój lotniska w celu osiągnięcia przez nie zakładanych parametrów docelowych. W obecnym stanie projektu niezbędne jest opracowanie planu generalnego z prognozą ruchu i analizą finansową oraz uzyskanie nowej promesy zezwolenia na założenie lotniska i decyzji środowiskowej.

Przywołana wcześniej Koncepcja lotniska centralnego dla Polski we wnioskach stwierdza między innymi, że budowa nowego centralnego portu lotniczego przyniesie więcej korzyści dla rozwoju polskiego sektora transportu lotniczego, a ponadto realizacja tego projektu jest bardziej atrakcyjna finansowo niż rozbudowa infrastruktury istniejącego portu lotniczego w Warszawie. Wszystkie istotne kryteria decyzyjne wskazują na większą atrakcyjność wariantu zakładającego budowę Centralnego Portu Lotniczego(CPL) niż wariantu zakładającego rozbudowę portu lotniczego Warszawa. W tym aspekcie jako celowe i słuszne jawią się działania władz Kielc zmierzające do zlokalizowania CPL właśnie w podkieleckich Obicach. Za takim rozwiązaniem przemawia szereg zalet takiej lokalizacji lotniska centralnego dla Polski:

- położenie na terenach wiejskich w bezpiecznej odległości od dużych aglomeracji miejskich (około 25 km od centrum Kielc),
- możliwość prowadzenia operacji lotniczych 24h/dobę,
- korzystny układ izolinii hałasu - w dużej mierze tereny nie podlegające ochronie akustycznej,
- doskonałe warunki meteorologiczne,



- dogodne warunki środowiskowe, w szczególności brak kolizji z obszarami chronionymi, w tym Natura 2000,
- położenie w centralnej części kraju w pobliżu dużych metropolii takich jak Kraków, Warszawa, Katowice,
- dobre połączenie drogowe lotniska – sąsiedztwo realizowanych dróg ekspresowych S7 i S74, planowanej drogi ekspresowej S73 oraz postulowanej przez samorząd województwa drogi ekspresowej S78,
- dobre połączenie kolejowe lotniska – przebiegająca w pobliżu linia kolejowa nr 8 Warszawa-Kraków połączona z obszarem lotniska linią kolejową nr 73 oraz bliskość Linii Hutniczej Szerokotorowej łączącej polsko-ukraińskie przejście graniczne w Hrubieszowie ze Śląskiem,
- możliwość stworzenia węzła cargo na skalę europejską,
- akceptacja społeczna wybranej lokalizacji,
- około 500 ha gruntów pozyskanych na potrzeby lokalizacji lotniska oraz około 2000 ha gruntów Skarbu Państwa leżących wokół niego stanowiących jego potencjał rozwojowy

### **Lotnisko lokalne w Masłowie a planowany Regionalny Port Lotniczy Kielce**

Założeniem budowy nowego portu lotniczego jest obsługa regularnych (rejsowych) połączeń lotniczych służąca wzmocnieniu funkcji metropolitalnych miasta Kielce oraz awansowi kieleckiego węzła komunikacyjnego do sieci węzłów europejskich. Biorąc pod uwagę analizowane wyżej możliwości przeznaczenia i wykorzystania lotniska w Masłowie, należy stwierdzić, że obydwa porty lotnicze mogą stanowić wzajemnie nie wykluczające się uzupełnienie w zakresie pełnionych funkcji.

Dla istniejącego lotniska w Masłowie przewiduje się utrzymanie i poszerzenie istniejących funkcji stosownie do określonych wyżej możliwości rozbudowy i modernizacji. Rozbudowa ta winna zapewnić w jak najbliższym okresie pełnienie funkcji publicznego lotniska lokalnego. Po wybudowaniu nowego lotniczego portu regionalnego, lotnisko w Masłowie zachowa swoje dotychczasowe funkcje w zakresie lotów czarterowych, biznesowych, dyspozycyjnych, ratowniczych oraz turystycznych, których realizacja na większym lotnisku byłaby utrudniona lub wręcz niemożliwa. Obydwa lotniska pełnić będą wobec siebie funkcje uzupełniające, wynikające z pojawiającej się obecnie tendencji do separowania ruchu lotniczego regularnego od nieregularnego.

### **5. Ocena potencjału infrastruktury kolejowej**

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 2013 roku w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. z 2013 r. poz.569) przez obszar województwa świętokrzyskiego przebiegają linie:

- nr 4 Grodzisk Mazowiecki-Zawiercie (CMK),
- nr 8 Warszawa Zachodnia-Kraków Główny Osobowy,
- nr 25 Łódź Kaliska-Ocice,
- nr 61 Kielce-Fosowskie,
- nr 64 Kozłów-Starzyny

Sieć tą uzupełniają linie kolejowe:

- nr 65 Sławków Południowy – Hrubieszów - granica Państwa(LHS)
- nr 70 Włoszczowice – Staszów - Chmielów k.Tarnobrzega,
- nr 73 Sitkówka Nowiny – Włoszczowice - Busko-Zdrój,
- nr 568 łącząca stację węzłową Sitkówka Nowiny na linii kolejowej nr 8 z posterunkiem odgałęźnym w Szczukowicach na linii kolejowej nr 61.

Województwo Świętokrzyskie jest regionem który pod względem gęstości sieci kolejowej, na koniec 2013 roku, znalazło się na 9 miejscu w kraju z gęstością sieci wynoszącą 5.9 km na 100 km<sup>2</sup>.

Wskaźnik ten nie odbiega w znaczący sposób od wskaźnika krajowego który jest wyższy jedynie o 0.2. Sieć ta, podobnie jak w całym kraju, jest niedoinwestowana w skutek wieloletnich zaległości. Według stanu na 31.12.2013 roku ocena stanu technicznego infrastruktury dróg kolejowych przedstawia się następująco: ocena dobra 37.5% (w skali kraju 47%), ocena dostateczna 42.5% (27%), ocena niezadowolająca 20% (26%). Jednocześnie jednak w większości dwutorowa, zelektryfikowana i mało obciążona ruchem posiada duży potencjał rozwojowy. Może on zostać wykorzystany dla odciążenia sieci drogowej od najcięższych przewozów masowych związanych z wydobyciem surowców mineralnych i przewozem materiałów budowlanych. W południowej części regionu szczególne predyspozycje w tym względzie posiada Linia Hutnicza Szerokotorowa, przystosowana i zrealizowana na potrzeby transportu towarów, stanowiąca doskonały szlak spedycji na kierunku wschodnim. Stacja Sędziszów LHS, wyposażona w stację wymiany podwozi, stanowi doskonale miejsce na bazę przeładunkową transportu kombinowanego łączącego transport kolejowy szerokotorowy z transportem kolejowym normalnotorowym i drogowym. Należy przy tym zwrócić uwagę że LHS jest najbardziej na zachód wysuniętą linią szerokotorową, stanowiącą połączenie z siecią takich linii za wschodnią granicą Polski. Dodatkowe możliwości wykorzystania LHS otworzyłyby uruchomienie RPL Kielce z funkcją cargo. Równie ważnym elementem istniejącej sieci kolejowej jest Centralna Magistrała Kolejowa, stanowiąca element korytarza paneuropejskiego i planowana do włączenia do krajowej sieci Kolei Dużych Prędkości. Połączenie z CMK umożliwi zatem włączenie regionu w sieć połączeń europejskich. W tym celu niezbędna jest jednak realizacja w rejonie Włoszczowy łącznicy kolejowej pomiędzy CMK a linią kolejową nr 61 Kielce-Czarnca-Fosowskie.

### Inwestycje zwiększające potencjał istniejącej sieci

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 w obszarze województwa wskazuje na potrzebę modernizacji istniejących linii kolejowych w celu uzyskania na nich prędkości:

- 100-120 km/h na linii nr 61,
- 120-200 km/h na liniach nr 8, 25, 64 i 73,
- >200 km/h na linii nr 4(CMK),

niestety nie określa perspektywy czasowej w jakiej wskazane cele miałyby zostać osiągnięte. Modernizacje te winny spowodować również poprawę bezpieczeństwa, zwiększenie przepustowości szlaków oraz zmniejszenie ich uciążliwości dla otoczenia poprzez ograniczenie hałasu i wibracji. A to w sposób bezpośredni wpłynie na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do jego innych rodzajów. KPZK zakłada stworzenie nowego połączenia kolejowego Kielce-Tarnów poprzez rozbudowę linii kolejowej nr 73 Sitkówka Nowiny – Busko-Zdrój i jej przedłużenie do Żabna do połączenia z linią kolejową nr 115 Tarnów-Szczucin. Wymagało to będzie budowy nowego odcinka linii kolejowej od Buska-Zdroju do Żabna wraz z nową stałą przeprawą mostową przez Wisłę w rejonie Nowego Korczyna. Budowa tej linii, w perspektywie planowanej również w KPZK budowy drogi ekspresowej nr 73 Kielce-Tarnów, ma na celu stworzenie nowego korytarza komunikacyjnego północ-południe otwierającego obszar centralnej Polski na południe i południowy-wschód. W korytarzu tym znajdzie się również planowany Regionalny Port Lotniczy Kielce w Obicach co w efekcie synergii tych trzech elementów powinno przynieść wyraźnie zauważalne ożywienie gospodarcze obszarów położonych wzdłuż korytarza. W przypadku tego zadania niezbędne wydaje się opracowanie koncepcji przestrzennej która wskaże możliwe warianty przebiegu linii kolejowej i umożliwi podjęcie działań w celu zarezerwowania w planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego gmin odpowiednich rezerw terenu – w chwili obecnej tylko niektóre odcinki posiadają zabezpieczone w dokumentach planistycznych rezerwy terenowe.

Jak już wspomniano, przez obszar województwa, jego północno-zachodnimi obrzeżami przebiega Centralna Magistrała Kolejowa. Jest ona elementem europejskiej Sieci TEN-T i potencjalnym elementem postulowanej krajowej sieci Kolei Dużych Prędkości. W celu włączenia

regionu do sieci połączeń europejskich niezbędna jest realizacja połączenia pomiędzy linią kolejową nr 61 Kielce-Fosowskie z linią CMK. W związku z czym prowadzone są prace projektowe łącznicy kolejowej mającej połączyć stację Czarnca na linii nr 61 ze stacją Włoszczowa Północ na Centralnej Magistrali Kolejowej. Połączenie takie, oprócz wyżej opisanego zadania włączenia regionu do sieci europejskiej, będzie pełniło rolę szybszego połączenia Kielc z Warszawą, Krakowem i Katowicami a także alternatywę dla połączenia linią kolejową nr 8 na której, w związku z planowanymi pracami modernizacyjnymi może dochodzić do utrudnień w ruchu.

Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 przedstawiła wstępną koncepcję powstania Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej – spójnego połączenia kolejowego, umożliwiającego wyraźny wzrost wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu. Zakłada ona wykorzystanie istniejącej sieci linii kolejowych znaczenia państwowego. Wydaje się celowe, w pierwszym etapie, uruchomienie takiej kolei łączącej Kielce ze stacją Włoszczowa Północ (po realizacji łącznicy), projektowanym Regionalnym Portem Lotniczym Kielce w Obicach i ośrodkami położonymi w północnym paśmie województwa. W dalszym etapie możliwe byłoby rozważanie przedłużenia linii MKŚ w celu połączenia ośrodka wojewódzkiego z bardziej oddalonymi ośrodkami, zwłaszcza z rejonem zespołu uzdrowisk w Busku-Zdroju i Solcu-Zdroju.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego przyjęty we wrześniu 2014 roku, w obszarze województwa zakłada realizację nowego odcinka kolejowego – łącznicy kolejowej Szczukowice-Kostomłoty. Inwestycja ta do Planu została przeniesiona z jego wcześniejszych edycji. Planowana łącznica stanowi niejako drugi etap realizacji kolejowej, zachodniej obwodnicy Kielc, ma stanowić przedłużenie istniejącej łącznicy nr 568 Sitkówka Nowiny – Szczukowice w kierunku Warszawy i stanowić alternatywny szlak dla ruchu towarowego w węźle Kielce z Warszawy w kierunku Krakowa i Katowic. W wyniku zmian w planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego gmin w obszarze planowanej inwestycji, dotyczących zarówno samego korytarza linii jak i przeznaczenia terenów wokół niej, oraz w wyniku realizacji obwodnicy Kielce w ciągu drogi S7, w tym szczególnie węzła zespolonego z drogą S74, dotychczas rezerwowany korytarz w zasadzie nie jest już możliwy do wykorzystania. Formalnie rezerwa planistyczna nadal jest utrzymywana ale nie ma możliwości na zlokalizowanie na zarezerwowanym terenie linii kolejowej, a tym bardziej bocznicy kolejowej planowanej kiedyś w tym rejonie. Problematyczne jest również czy w związku ze zmianami w planowanym przeznaczeniu terenów w tym obszarze celowym pozostaje budowa bocznicy kolejowej, lub nawet w ogóle łącznicy. Niezbędne zatem wydaje się opracowanie dla tej inwestycji studium wykonalności które oceni celowość jej realizacji. W przypadku negatywnych wniosków płynących z takiego opracowania należałoby rozważyć odstąpienie od planów jej realizacji i usunięcie z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego. Umożliwi to samorządom zmianę przeznaczenia tych terenów i ich odblokowanie dla innych inwestycji.

## **6. Określenie krajowych, regionalnych i lokalnych węzłów komunikacyjnych**

W celu zapewnienia prawidłowego działania węzłów komunikacyjnych w województwie konieczna jest ich racjonalna hierarchizacja (w dostosowaniu do regionalnych potrzeb przewozowych) oraz podjęcie działań inwestycyjnych mających na celu usprawnienie ich funkcjonowania. Będzie to osiągnięte poprzez modernizację i usprawnienie samych węzłów jak też, rozbudowę i modernizację ich powiązań drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi.

Do najważniejszych należą zadania dotyczące nadrzędnego układu dróg w węzłach komunikacyjnych.

### **Węzeł krajowy Kielce (główny węzeł komunikacyjny województwa)**

Węzeł komunikacyjny Kielce tworzą korytarze komunikacyjne drogowe, linie kolejowe, istniejące i projektowane lotnisko.

### Ciągi drogowe

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
1 Warszawa-Kielce-Kraków	Krajowy	DK nr (S)7
2 Łódź-Kielce-Rzeszów	Krajowy	DK nr (S)74, DK nr 77
7 Kielce-Tarnów	Krajowy	DK nr 73
12 gr. woj. -Włoszczowa-Kielce	Regionalny	DW nr 786
23 Piekoszków-Kielce	Regionalny	DW nr 761
17 Włoszczowa-Małogoszcz-Kielce	Regionalny	DP nr 0220 T, DW nr 762
32 Kielce-Staszów-Połaniec	Regionalny	DW nr 764
104 Kielce-Zagnańsk	Lokalny	DP nr 0296 T

Planowane w węźle inwestycje w infrastrukturze drogowej:

- a) przebudowa drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski-Sulejów-Opatów z wyłączeniem odcinka Kielce-(DK nr 73)-Cedzyna-wylot wschodni z Kielc,
- b) przebudowa drogi Nr 73 Kielce-Wola Morawicka do dwujezdniowej drogi klasy GP 2/2 wraz z obwodnicami Morawicy i Woli Morawickiej ,
- c) budowa odcinka południowego i wschodniego układu obwodnicowego Kielc. Początek na drodze wojewódzkiej nr 762 w rejonie granicy gmin Chęciny i Sitkówka-Nowiny. Przebieg przez gminy Chęciny/Sitkówka-Nowiny, Morawica, Daleszyce, Górnio, Masłów i miasto Kielce. Koniec w węźle Północ na drodze S7,
- d) budowa południowej obwodnicy śródmieścia miasta, w ramach której planuje się rozbudowę ulic Marmurowej, Husarskiej, Jagodowej, Osobnej (łącznik od skrzyżowania ulic Krakowskiej i Jagiellońskiej),
- e) rozbudowa ul.Zagnańskiej oraz ul. Witosa wraz z połączeniem ul. Witosa z ul. Radomską,
- f) budowa nowego połączenia ul. Tarnowskiej z Rondem Czwartaków wraz z budową pętli autobusowej i parkingu przesiadkowego w rejonie ul. Tarnowskiej,
- g) rozbudowa ul. Wojska Polskiego na odcinku od Ronda Czwartaków do granicy miasta Kielce,
- h) budowa nowego odcinka drogi łączącej al. Szajnowicza-Iwanowa z drogą wojewódzką nr 786 przy granicy miasta,
- i) rozbudowa ul. Malików oraz przebudowa ul. Wystawowej,
- j) rozbudowa ul. Domaszowskiej i ul. Żniwnej wraz z rozbudową skrzyżowania al. Tysiąclecia Państwa Polskiego z al. Solidarności,
- k) rozbudowa ul. Łopuszniańskiej
- l) przebudowa i rozbudowa ul.Radomskiej w ciągu DK 73 na odcinku od granicy miasta (włączenie do drogi GP na odcinku zamiejskim) do węzła biskupa Jaworskiego,
- m) budowa przedłużenia ul.Olszewskiego w kierunku skrzyżowania z ul.Zagnańską i ul.Witosa,
- n) rozbudowa ul. Wapiennikowej wraz z rozbudową skrzyżowań: z ul. Ściegiennego i ul. Husarską oraz z ul. ks.J.Popiełuszki i ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego (dawna ul. Armii Ludowej),
- o) przebudowa ul. Cmentarnej na odcinku od ul. Sandomierskiej do ul. Zielnej wraz z przebudową parkingu przy cmentarzu Cedzyna,
- p) budowa drogi oznaczonej w mpzpt "Dąbrowa II" symbolem KL 004 (przedłużenie ul. Wincentego z Kielc do ul. Warszawskiej) wraz z budową nowej pętli autobusowej,
- q) rozbudowa ul. Łódzkiej (DK74) na odcinku od ul. Hubalczyków do ul. Zakładowej,



- r) budowa pętli autobusowej przy ul. Zagnańskiej wraz z przebudową ul. Zagnańskiej od ul. Witosa do granic miasta.

Planowane w węźle inwestycje w infrastrukturze kolejowej:

- a) modernizacja linii kolejowej nr 8 Warszawa-Radom-Kielce-Kozłów,  
b) modernizacja linii kolejowej nr 61 Kielce-Fosowskie oraz 567 Piaski-Kielce Herbskie,

Planowane w węźle inwestycje w infrastrukturze lotniskowej:

Rozbudowa lotniska lokalnego w Masłowie polegająca na dostosowaniu do potrzeb nieregularnej komunikacji o zasięgu krajowym w celu uzyskania statusu lotniska publicznego. Infrastruktura lotniska posłuży do świadczenia usług na liniach czarterowych i o małych potokach ruchu, krótkiego zasięgu dla obsługi krajowego ruchu biznesowego, turystycznego, lotnictwa dyspozycyjnego, sportowego i ratunkowego, przy zastosowaniu samolotów o pojemności do 40 miejsc.

Jako rozwiązanie docelowe zakłada się budowę Regionalnego Portu Lotniczego Kielce w Obicach, gm. Morawica. Dotychczasowa koncepcja zakładała realizację w Obicach portu lotniczego kodu 4D z pasem startowym o długości 2800 m. Założenia te uległy jednak zmianie i w chwili obecnej trwają prace nad modyfikacją projektu, w celu realizacji lotniska w wersji o ograniczonych parametrach, zapewniających jednak regularne przewozy lotnicze oraz możliwość rozwoju portu lotniczego i przyszłej jego rozbudowy do zakładanych parametrów docelowych.

### Węzły regionalne

Do węzłów regionalnych zaliczono siedziby powiatów oraz Chmielnik, Ożarów i Łoniów, w których łączą się drogi krajowe i wojewódzkie.

### Jędrzejów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
1	Krajowy	S7
4	Krajowy	DK nr 78
10	Regionalny	DW nr 728, DW nr 768

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa drogi ekspresowej S7 na odcinkach Chęciny-Jędrzejów oraz Jędrzejów-granica województwa małopolskiego,  
b) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 768 na odcinku Jędrzejów-granica województwa wraz z obwodnicami miejscowości Jędrzejów, Działoszyce, Skalmierz, Topola, Kazimierza Wielka,

### Sandomierz

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 77
6	Krajowy	DK nr 79
36	Regionalny	DW nr 777

Planowane inwestycje w węźle:

- a) wzmocnienie istniejącego mostu przez Wisłę w Sandomierzu do parametrów klasy A i budowę ul. Lwowskiej-bis o parametrach drogi dwujezdniowej klasy GP, w ciągu DK 77 na odcinku przejścia przez Sandomierz,
- b) realizacja drogi ekspresowej S-74 z węzłami „Milczany” i „Andruszkowice” oraz mostu na Wiśle w Koćmierzowie;

#### Skarżysko Kamienna

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
1	Krajowy	DK nr (S)7
5	Krajowy	DK nr 42
57	Lokalny	DP nr 0557 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa drogi S7 na odcinku od granicy województwa mazowieckiego do Skarżyska-Kamiennej,
- b) rozbudowa i budowa drogi krajowej nr 42,
- c) budowa zintegrowanego systemu komunikacji wraz przejściem pod torami w obrębie dworca kolejowego stacji Skarżysko-Kamienna,
- d) budowa randa u zbiegu Alei Jana Pawła II i ul. Krakowskiej.

#### Opatów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr (S)74, DK nr 77
3	Krajowy	DK nr 9
31	Regionalny	DW nr 757
44	Regionalny	DP nr 0701 T
66	Lokalny	DP nr 0727
4a	Krajowy	DK nr 74

Planowane inwestycje w węźle:

- a) realizacja obwodnicy w ciągu DK 9 od zachodniej i południowej strony miasta (część trasy drogi S74);
- b) realizacja obwodnicy wschodniej w ciągu DK 74;
- c) przebudowa drogi wojewódzkiej nr 757.

#### Ostrowiec Świętokrzyski

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
3	Krajowy	DK nr 9
9	Regionalny	DW nr 755
33	Regionalny	DW nr 753, DW nr 751, DW nr 754
115	Lokalny	DP nr 0662 T

Przewidziane inwestycje w węźle:

- a) budowa dwujezdniowej drogi klasy GP w ciągu DK 42 i DK 9 na odcinku Brody-Opatów wraz z obwodnicą Ostrowca Świętokrzyskiego,

- b) budowa obwodnicy Ćmielowa Etap II
- c) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Świętokrzyski-Bałtów-Czekarzewice-granica województwa wraz z rozbudową mostu na rzece Kamiennej,
- d) budowa ul. O.Zagłoby - etap V
- e) budowa połączenia drogi wojewódzkiej nr 754 na odcinku od ul. J.Samsonowicza do drogi powiatowej nr 0662T,
- f) budowa przedłużenia ul.L.Chrzanowskiego

#### Ożarów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
9	Regionalny	DW nr 755
4a	Krajowy	DK nr 74
6	Krajowy	DK nr 79

Planowane inwestycje w węźle

- a) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 755 na odcinku Ćmielów-skrzyżowanie z DK 74,
- b) budowa obwodnicy w ciągu drogi 79;

#### Starachowice

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
5	Krajowy	DK nr 42
30	Regionalny	DW nr 756
29	Regionalny	DW nr 744
62	Lokalny	DP nr 0617 T
63	Lokalny	DP nr 0613 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa obwodnicy Wąchocka na DK 42
- b) przebudowa drogi nr 42 na parametry drogi klasy GP 2/2 na odcinku przejścia przez Starachowice,
- c) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 744 na odcinku Tychów Stary-Starachowice wraz z budową obwodnicy Starachowic,
- d) przebudowa drogi nr 744 poprzez realizację estakady w ciągu ul. Radomskiej, na przecięciu torów i rzeki Kamiennej oraz budowę węzła z drogą nr 42.

#### Końskie

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
5	Krajowy	DK nr 42
10	Regionalny	DW nr 728
13	Regionalny	DW nr 746
14	Regionalny	DW nr 749
114	Lokalny	DP nr 0425 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odcinku Końskie-granica województwa wraz z obwodnicą Gowarczowa,

- b) budowa obwodnicy południowej Końskich w ciągu drogi krajowej nr 42,
- c) przełożenie drogi wojewódzkiej nr 746,
- d) budowa obwodnicy Końskich w ciągu drogi wojewódzkiej nr 749 od miejscowości Kornica do miejscowości Młynek Nieświński,

**Busko Zdrój**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
7	Krajowy	DK nr 73
20	Regionalny	DW nr 767
27	Regionalny	DW nr 776
28	Regionalny	DW nr 973
79	Lokalny	DP nr 0030 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 na odcinku Busko-Zdrój – Nowy Korczyn – Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Nidzie i rzece Wiśle,

**Chmielnik**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
4	Krajowy	DK nr 78,
7	Krajowy	DK nr 73
8	Regionalny	DW nr 765
43	Regionalny	DP nr 0355 T
48	Regionalny	DP nr 0021 T
83	Lokalny	DP nr 0024T
111	Lokalny	DP nr 0022 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) przełożenie drogi krajowej nr 78 wraz z węzłem na DK 73,
- b) budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 765,

**Staszów**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
8	Regionalny	DW nr 765
31	Regionalny	DW nr 757
32	Regionalny	DW nr 764

Planowane inwestycje w węźle:

- a) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 Kielce-Staszów wraz z budową obwodnic miejscowości Suków, Daleszyce, Ociesęki,
- b) budowa układu obwodnicowego Staszowa,

**Włoszczowa**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
------------------------------	---------------------	----------



12	Regionalny	DW nr 786
11	Regionalny	DW nr 742
15	Regionalny	DW nr 785
38	Regionalny	DP nr 0401 T
17	Regionalny	DP nr 0220 T
100	Lokalny	DP nr 0227 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa układu obwodnicowego miasta Włoszczowa – budowa obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 wraz z połączeniem z drogami wojewódzkimi nr 742 i 785,
- b) budowa w rejonie Włoszczowy łącznicy kolejowej pomiędzy linią kolejową nr 61 Kielce-Fosowskie i Centralną Magistralą Kolejową ,

#### Łonów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
3	Krajowy	DK nr 9
6	Krajowy	DK nr 79
47	Regionalny	DW nr 872

Planowane inwestycje w węźle:

1. budowa obwodnicy w ciągu drogi nr 79.

#### Kazimierza Wielka

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
27	Regionalny	DW nr 776
10	Regionalny	DW nr 768
86	Lokalny	DP nr 0546 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 768 na odcinku Jędrzejów-granica województwa wraz z obwodnicami miejscowości Jędrzejów, Działoszyce , Skalbmierz, Topola, Kazimierza Wielka,

#### Pińczów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
19	Regionalny	DW nr 766
20	Regionalny	DW nr 767, DP nr 0168 T
48	Regionalny	DP nr 0021 T
42	Regionalny	DP nr 0064 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa obwodnicy Pińczowa
- b) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 na odcinku Pińczów-Węchadłów do skrzyżowania z DW 768 wraz z budową obwodnicy w miejscowości Michałów,

W obszarach miejskich niezbędna jest realizacja szeregu, nie wymienionych imiennie w niniejszym programie, zadań inwestycyjnych które usprawniłyby funkcjonowanie dotychczasowego układu transportowego. Winny one usprawnić transport w obrębie obszarów miejskich oraz w miarę możliwości prowadzić do separacji ruchu lokalnego i tranzytowego. Realizacja licznych przełożeń tras w regionalnych węzłach komunikacyjnych związana jest z niemożliwością gruntownej przebudowy na wyższe parametry obecnych przebiegów dróg, z uwagi na istniejące warunki (konieczność licznych wyburzeń, istniejący ruch o przewadze lokalnego, kolizje z ruchem pieszym i rowerowym). Odcinki ulic po wyprowadzeniu ruchu tranzytowego pełnić będą funkcję ulic lokalnych, lub w przypadku większych miast — ulic układu podstawowego o charakterze ogólnie miejskim.

### **Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego w węzłach regionalnych (obiekty kubaturowe, logistyka, monitoring, bezpieczeństwo)**

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

Zakłada się, że przedmiotowe węzły komunikacyjne powinny być przebudowywane lub budowane tak, aby:

1. Zoptymalizować przenikanie się różnych rodzajów transportu, czemu winna służyć:
  - budowa obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (kolejowy, drogowy, lotniczy);
  - wyposażenie tych obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych;
  - wyposażenie w infrastrukturę niezbędną do obsługi pasażerów i kierowców;
  - zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń;
  - budowa parkingów na obrzeżach miast – na końcowych przystankach komunikacji miejskiej wyposażonych w infrastrukturę do obsługi kierowców.
2. Skoordynować rozkłady jazdy wszystkich przewoźników w poszczególnych rodzajach transportu (wymagane działania):
  - optymalizacja czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej;
  - instalacja elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy;
  - instalacja elektronicznych systemów dystrybucji biletów.
3. Zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w transporcie w aspekcie infrastruktury technicznej, poprzez:
  - odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów;
  - budowę miejsc przystankowych zgodnie z warunkami technicznymi i przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
  - budowę dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej;
  - budowę ścieżek rowerowych;
  - instalacja systemów monitoringu ruchu w miastach.

### **Węzły lokalne**

Węzły lokalne tworzą ośrodki lokalne, będące siedzibami miast-gmin i gmin oraz inne miejscowości nie stanowiące węzłów regionalnych. Poniżej przedstawiono wszystkie węzły lokalne wraz z korytarzami komunikacyjnymi, które łączą się w węzle, ujmując je w układzie powiatowym.

### 2.3.1. Powiat konecki

#### Falków

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
5	Krajowy	DK nr 42
39	Regionalny	DP nr 0392 T
49	Lokalny	DP nr 0477 T

#### Ruda Maleniecka

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 74
5	Krajowy	DK nr 42
50	Lokalny	DP nr 0414 T

#### Gowarczów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
10	Regionalny	DW nr 728
51	Lokalny	DP nr 0428 T

#### Stąporków

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
5	Krajowy	DK nr 42
38	Regionalny	DP nr 0401 T
52	Lokalny	DP nr 0450 T

#### Smyków

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowym	DK nr 74
38	Regionalny	DP nr 0401 T
53	Lokalny	DP nr 0469 T

#### Radoszyce

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
10	Regionalny	DW nr 728
38	Regionalny	DP nr 0401 T
39	Regionalny	DP nr 0393 T
50	Lokalny	DP nr 0414 T

#### Słupia Konecka

Nr korytarza	Charakter korytarza	Nr drogi
--------------	---------------------	----------

<b>komunikacyjnego</b>		
38	Regionalny	DP nr 0401 T
40	Regionalny	DP nr 0396 T
54	Lokalny	DP nr 0399 T, DP nr 0409 T

**Odrowąż**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
5	Krajowy	DK nr 42
55	Lokalny	DP nr 0437 T

**2.3.2. Powiat skarżyski****Bliżyn**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
5	Krajowy	DK nr 42
56	Lokalny	DP nr 0446 T

**Skarżysko Kościelne**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
57	Lokalny	DP nr 0557 T
58	Lokalny	DP nr 0556 T

**Suchedniów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
1	Krajowy	DK nr 7
34	Regionalny	DW nr 751
59	Lokalny	DP nr 0578 T

**Łączna**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
1	Krajowy	DK nr 7
118	Lokalny	DP nr 0588 T

**2.3.3. Powiat starachowicki****Mirzec**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
29	Regionalny	DW nr 744
57	Lokalny	DP nr 0557 T
60	Lokalny	DP nr 0563 T

**Wąchock**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
-------------------------------------	----------------------------	-----------------



5	Krajowy	DK nr 42
61	Lokalny	DP nr 0582 T
60	Lokalny	DP nr 0563 T

#### Brody

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
3	Krajowy	DK nr 9
119	Lokalny	DP nr 0626 T

#### Pawłów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
30	Regionalny	DW nr 756
63	Lokalny	DP nr 0613 T

### 2.3.4. Powiat ostrowiecki

#### Kunów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
3	Krajowy	DK nr 9
64	Lokalny	DP nr 0656 T

#### Baltów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
33	Regionalny	DW nr 754
65	Lokalny	DP nr 0681 T
66	Lokalny	DP nr 0677 T

#### Ćmielów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
9	Regionalny	DW nr 755
66	Lokalny	DP nr 0727 T, DP nr 0678 T

#### Bodzechów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
9	Regionalny	DW nr 755

#### Waśniów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
33	Regionalny	DW nr 751

64	Lokalny	DP nr 0656 T
----	---------	--------------

### 2.3.5. Powiat opatowski

#### Tarłów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
67	lokalny (Wólka Lipowa)	DP nr 0690 T

#### Wojciechowice

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
69	Lokalny	DP nr 0728 T

#### Sadowie

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
44	Regionalny	DP nr 0701 T
3	Krajowy	DK nr 9

#### Baćkowice

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowym	DK nr 74
37	Regionalny	DP nr 0716 T

#### Iwaniska

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
31	Regionalny	DW nr 757
37	Regionalny	DP nr 0716 T, DW nr 758
70	Lokalny	DP nr 0711 T

#### Lipnik

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 77
3	Krajowy	DK nr 9

### 2.3.6. Powiat sandomierski

#### Zawichost

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
36	Regionalny	DW nr 777
9	Regionalny	DW nr 755

46	Regionalny	DW nr 759
----	------------	-----------

**Wilczyce**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
71	Lokalny	DP nr 0735 T DP nr 0752 T
72	Lokalny	DP nr 0736 T

**Dwikozy**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
36	Regionalny	DW nr 777
71	Lokalny	DP nr 0752 T

**Obrazów**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 77
73	Lokalny	DP nr 0782 T
74	Lokalny	DP nr 0742 T

**Klimontów**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
3	Krajowy	DK nr 9
37	Regionalny	DW nr 758
45	Regionalny	DP nr 0780 T
73	Lokalny	DP nr 0782 T

**Samborzec**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
74	Lokalny	DP nr 0852 T

**Koprzywnica**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
37	Regionalny	DW nr 758

**2.3.7. Powiat staszowski**

**Bogoria**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
31	Regionalny	DW nr 757

45	Regionalny	DP nr 0780 T, DP nr 0349 T
----	------------	----------------------------

**Szydłów**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
8	Regionalny	DW nr 765
30	Regionalny	DW nr 756
80	Lokalny	DP nr 0037 T

**Rytwiany**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
32	Regionalny	DW nr 764
76	Lokalny	DP nr 0836 T

**Oleśnica**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
77	Lokalny	DP nr 0105 T
78	Lokalny	DP nr 0115 T

**Połaniec**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
32	Regionalny	DW nr 764
77	Lokalny	DP nr 0105 T

**Łubnice**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
76	Lokalny	DP nr 0836 T

**Osiek**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
8	Regionalny	DW nr 765

**2.3.8. Powiat buski****Gnojno**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
8	Regionalny	DW nr 765
79	Lokalny	DP nr 0030 T

**Tuczępy**



Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
80	Lokalny	DP nr 0037 T
81	Lokalny	DP nr 0860 T

#### Stopnica

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
7	Krajowy	DK nr 73
30	Regionalny	DW nr 756, DP nr 0103 T
31	Regionalny	DW nr 757
83	Lokalny	DP nr 0024 T

#### Pacanów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
7	Krajowy	DK nr 73
6	Krajowy	DK nr 79
78	Lokalny	DP nr 0115 T
84	Lokalny	DP nr 0114 T, DP nr 0120 T

#### Solec Zdrój

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
30	Regionalny	DP nr 0103 T
82	Lokalny	DP nr 0091 T

#### Nowy Korczyn

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
28	Regionalny	DW nr 973

#### Wiślica

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
27	Regionalny	DW nr 776
26	Regionalny	DW nr 771
42	Regionalny	DP nr 0073 T
85	Lokalny	DP nr 0138 T
88	Lokalny	DP nr 0073 T

### 2.3.9. Powiat kazimierski

#### Opatowiec

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
------------------------------	---------------------	----------

6	Krajowy	DK nr 79
86	Lokalny	DP nr 0546 T
88	Lokalny	DP nr 0135 T

**Bejsce**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
86	Lokalny	DP nr 0546 T
85	Lokalny	DP nr 0138 T

**Czarnocin**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
24	Regionalny	DW nr 770
89	Lokalny	DP nr 0552 T
90	Lokalny	DP nr 0076 T

**Skalbmierz**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
10	Regionalny	DW nr 768
25	Regionalny	DW nr 783
87	Lokalny	DP nr 0500 T

**2.3.10. Powiat pińczowski****Złota**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
42	Regionalny	DP nr 0073 T
90	Lokalny	DP nr 0076 T

**Działoszyce**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
10	Regionalny	DW nr 768
91	Lokalny	DP nr 0510 T

**Michalów**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
19	Regionalny	DW nr 766
92	Lokalny	DP nr 0191 T

**Kije**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
8	Regionalny	DK nr 78

19	Regionalny	DW nr 766
93	Lokalny	DP nr 0013 T

### 2.3.11. Powiat jędrzejowski

#### Wodzisław

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
1	Krajowy	DK nr 7
41	Regionalny	DP nr 0188 T, DP nr 0191 T
94	Lokalny	DP nr 0191 T

#### Imielno

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
20	Regionalny	DP nr 0168 T
95	Lokalny	DP nr 0169 T

#### Sędziszów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
41	Regionalny	DP nr 0188 T
11	Regionalny	DP nr 0204 T

#### Słupia Jędrzejowska

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
41	Regionalny	DP nr 0188 T
96	Lokalny	DP nr 0200 T

#### Nagłowice

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
4	Krajowy	DK nr 78
11	Regionalny	DW nr 742, DP nr 0204 T
101	Lokalny	DP nr 0238 T

#### Oksa

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
11	Regionalny	DW nr 742
97	Lokalny	DP nr 0152 T

#### Małogoszcz

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
17	Regionalny	DW nr 762, DP nr 0220 T
10	Regionalny	DW nr 728

97	Lokalny	DP nr 0152 T
----	---------	--------------

**Sobków**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
98	Lokalny	DP nr 0160 T
99	Lokalny	DP nr 0155 T

**2.3.12. Powiat włoszczowski****Moskorzew**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
4	Krajowy	DK nr 78
100	Lokalny	DP nr 0237 T

**Radków**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
100	Lokalny	DP nr 0237 T, DP nr 0228 T
101	Lokalny	DP nr 0237 T

**Secemin**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
12	Regionalny	DW nr 786
16	Regionalny	DW nr 795
116	Lokalny	DP nr 0233 T

**Kluczewsko**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
11	Regionalny	DW nr 742
102	Lokalny	DP nr 0251 T

**Krasocin**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
12	Regionalny	DW nr 786
102	Lokalny	DP nr 0258 T, DP nr 0262 T

**2.3.13. Powiat kielecki****Lopuszno**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
10	Regionalny	DW nr 728
12	Regionalny	DW nr 786

40	Regionalny	DP nr 0396 T
117	Lokalny	DP nr 0484 T

#### Strawczyn

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
12	Regionalny	DW nr 786
22	Regionalny	DW nr 748

#### Mniów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 74
52	Lokalny	DP nr 0450 T

#### Miedziana Góra

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 74
22	Regionalny	DW nr 748
103	Lokalny	DP nr 0289 T

#### Zagnańsk

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
21	Regionalny	DW nr 750
104	Lokalny	DP nr 0296 T

#### Maslów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
106	Lokalny	DW nr 745

#### Bodzentyn

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
43	Regionalny	DW nr 752
34	Regionalny	DW nr 751
61	Lokalny	DP nr 0582 T

#### Nowa Słupia

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
34	Regionalny	DW nr 751
33	Regionalny	DW nr 751, DW nr 753
30	Regionalny	DW nr 756



**Łagów**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DW nr 74
30	Regionalny	DW nr 756

**Bieliny**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
33	Regionalny	DW nr 753
107	Lokalny	DP nr 0325 T

**Górno**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 74
43	Regionalny	DW nr 752, DP nr 0332 T

**Daleszyce**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
32	Regionalny	DW nr 764
43	Regionalny	DP nr 0332 T
108	Lokalny	DP nr 0334 T

**Raków**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
32	Regionalny	DW nr 764
30	Regionalny	DW nr 756
45	Regionalny	DP nr 0349 T
109	Lokalny	DP nr 0349 T

**Pierzchnica**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
43	Regionalny	DP nr 0355 T
109	Lokalny	DP nr 0349 T
110	Lokalny	DP nr 0353 T

**Morawica**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
7	Krajowy	DK nr 73
18	Regionalny	DW nr 763
19	Regionalny	DW nr 766

**Sitkówka Nowiny**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
112	Lokalny	DP nr 0374 T
113	Lokalny	DP nr 0377 T

**Chęciny**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
1	Krajowy	DK nr 7
17	Regionalny	DW nr 762
18	Regionalny	DW nr 763

**Piekoszów**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
12	Regionalny	DW nr 786
23	Regionalny	DW nr 761
117	Lokalny	DP nr 0484 T

**Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego w węzłach lokalnych (obiekty kubaturowe, logistyka, monitoring, bezpieczeństwo)**

Podobnie jak w przypadku węzłów regionalnych lokalne węzły komunikacyjne określone w niniejszym programie mogą dobrze spełniać swoje funkcje jedynie w przypadku wyposażenia ich w infrastrukturę niezbędną do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego. Dlatego też konieczne jest podejmowanie działań zmierzających do ich wyposażenia w niezbędne elementy i urządzenia systemu obsługi transportu w sposób zaplanowany, skoordynowany i logiczny.

Węzły komunikacyjne powinny być przebudowywane lub budowane tak, aby:

1. Zoptymalizować przenikanie się różnych rodzajów transportu, czemu służyć będzie:
  - budowa obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (kolejowy, drogowy, lotniczy);
  - wyposażenie tych obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych;
  - wyposażenie w infrastrukturę niezbędną do obsługi pasażerów i kierowców;
  - zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń;
  - budowa parkingów na obrzeżach miast – na końcowych przystankach komunikacji miejskiej wyposażonych w infrastrukturę do obsługi kierowców.
2. Skoordynować rozkłady jazdy wszystkich przewoźników w poszczególnych rodzajach transportu poprzez:
  - optymalizację czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej;
  - instalację elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy;
  - instalację elektronicznych systemów dystrybucji biletów.

3. Poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, kolejowego, lotniczego oraz transportu pasażerów i towarów poprzez:
- odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów;
  - budowę miejsc przystankowych zgodnie z warunkami technicznymi i przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
  - budowę dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej;
  - budowę ścieżek rowerowych;
  - budowę bezkolizyjnych przejść i przejazdów nad/pod liniami kolejowymi;
  - instalację systemów monitoringu ruchu w miastach.

### 7. Główne korytarze transportowe o znaczeniu krajowym

Nadrzędny układ komunikacyjny regionu przenosił będzie zarówno ruch tranzytowy krajowy jak i międzynarodowy oraz o znaczeniu regionalnym. Wynika to z centralnego położenia województwa pomiędzy największymi aglomeracjami kraju i jego funkcji tranzytowej, wiążącej centra logistyczne o randze europejskiej: Warszawę, Kraków, Katowice i Łódź oraz potencjalne: Lublin i Rzeszów. Podstawowy układ komunikacyjny województwa, łączący go z największymi aglomeracjami i paneuropejskimi korytarzami transportowymi tworzą drogi międzynarodowe E-77 (droga krajowa nr 7), E-371 (droga krajowa nr 9) oraz krajowe nr 42, 73, 74, 77, 78 i 79. Drogi te w połączeniu z liniami kolejowymi o podobnym kierunku obsługi tworzą najważniejsze węzły komunikacyjne i korytarze transportowe, wokół których koncentrują się główne strefy aktywności gospodarczej województwa. Drogi nr 7 i 74, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 roku zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, zostały zaliczone do dróg ekspresowych. W obszarze województwa trwają prace związane z budową trzech ostatnich odcinków drogi ekspresowej S7. Rozpoczęto prace związane z budową drogi ekspresowej S74 które winny być kontynuowane w perspektywie lat 2014-2020. W perspektywie niniejszego Programu należy również rozpocząć prace związane z przygotowaniem, oraz ewentualną realizacją, zapisanej w KPZK2030, drogi ekspresowej S73 Kielce-Tarnów.

Zgodnie Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego ocenia się, że ruch transportowy będzie się kumulował w następujących, głównych korytarzach transportowych:

- korytarz europejski Bałtyk-Adriatyk, którego elementem jest przebiegająca przez teren województwa linia kolejowa nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (CMK) - łącząca Warszawę ze Śląskiem i Krakowem oraz południem Europy, przebudowywana w celu umożliwienia jazdy z prędkością do 250 km/h, stanowiąca potencjalny fragment planowanej Kolei Dużych Prędkości. Dostęp do linii i włączenie Kielc w układ połączeń, w tym Inter City, umożliwić ma planowana budowa łącznicy kolejowej nr 582 od stacji Czarnca na linii kolejowej nr 61 do stacji Włoszczowa Północ na CMK;
- korytarz krajowy Warszawa - Kielce - Kraków, tworzony przez realizowaną drogę ekspresową S7 i przebudowywaną linię kolejową znaczenia państwowego nr 8 Warszawa — Kraków;
- korytarz krajowy Łódź - Kielce - Rzeszów, tworzony przez realizowaną drogę ekspresową S74 Łódź (Sulejów) — Kielce — Sandomierz — Nisko(Rzeszów) i przebiegającą w pewnym oddaleniu linię kolejową znaczenia państwowego nr 25 Łódź Kaliska - Skarżysko-Kamienna - Sandomierz - Ocice(Rzeszów);
- korytarz krajowy Lublin — Kielce — Jędrzejów — Katowice, tworzony przez drogę ekspresową S7 i drogi krajowe nr 74 (gr.woj.-Opatów.) i nr 78 (Chmielnik-gr.woj.), docelowo zgodnie z PZPWS obie w klasie S, oraz zmodernizowane linie kolejowe nr 61 Kielce - Fosowskie i Linie Hutniczą Szerokotorową (LHS),
- korytarz krajowy Warszawa - Ostrowiec Świętokrzyski - Łoniów - Rzeszów, tworzony przez drogę krajową nr 9 (droga międzynarodowa E-371);

- korytarz krajowy Warszawa - Kielce - Tarnów, tworzony przez drogi krajowe nr 7 i 73, oraz linię kolejową znaczenia państwowego nr 8 Warszawa - Kraków i linię kolejową nr 73, wymagającą budowy nowego odcinka od Buska-Zdroju do Żabna;
- korytarz międzyregionalny Łódź - ośrodki położone w północnym paśmie województwa (od Końskich do Opatowa) - Rzeszów, utworzony przez drogi nr 74, 42 i 9 oraz linię kolejową nr 25 Łódź Kaliska - Ocice(Rzeszów);
- korytarz międzyregionalny Warszawa - Sandomierz - Kraków, tworzony przez drogę krajową nr 79;
- korytarz regionalny, łączący na terenie województwa ośrodki położone wzdłuż Linii Hutniczej Szerokotorowej (Sędziszów, Chmielnik, Staszów, Sandomierz), którego elementami będą ww. linia LHS oraz zmodernizowany ciąg drogowy Jędrzejów — Chmielnik — Staszów — Sandomierz, obejmujący drogi: krajowe nr 78 i 79 oraz wojewódzkie nr 765 i 764. Docelowo PZPWS zakłada możliwość zmiany kategorii DW 765 na odcinku Chmielnik-Staszów oraz DW 765 na odcinku Staszów-Osiek (alternatywnie DW 764 Staszów-Połaniec) z wojewódzkiej na krajową i przedłużenie korytarza krajowego – DK 78.

Działaniami, zmierzającym do usprawnienia głównych powiązań transportowych z systemem krajowym, towarzyszyć winna poprawa powiązań drogowych o znaczeniu regionalnym jak również powiązań wewnętrznych opartych głównie o pozostałe drogi krajowe i zmodernizowane drogi wojewódzkie. Jednocześnie w celu szerszego otwarcia regionu w kierunku południowym i wschodnim, winny być kontynuowane prace związane ze zwiększeniem ilości przepraw mostowych przez Wisłę.

### Sieć drogowa i kolejowa

Podstawową sieć dróg województwa stanowią drogi krajowe o łącznej długości 754.3 km. Sieć dróg krajowych pokrywa wszystkie kierunki powiązań z sąsiadującymi ośrodkami wojewódzkimi. Nie mniej, szczególnie w pobliżu największych ośrodków miejskich przepustowość odcinków wylotowych jest praktycznie wyczerpana, co jest efektem szybkiego rozwoju motoryzacji. Analizując obecne natężenia ruchu można przyjąć, że w latach 2014–2020 głównym kierunkiem modernizacji wojewódzkiego układu drogowego powinna być budowa drogi ekspresowej nr 74, budowa obwodnic i obejść obszarów zurbanizowanych oraz przebudowa, w pierwszej kolejności na najbardziej obciążonych odcinkach, dróg krajowych do parametrów klasy GP a dróg wojewódzkich do parametrów klasy G. W tym zakresie za najpilniejszą inwestycję należy uznać przebudowę DK 42 na odcinku Końskie-Starachowice oraz wylot DK 73 z Kielc.

Przez teren województwa przebiega 10 odcinków linii kolejowych o całkowitej długości 696 km, z czego 270 km to linie znaczenia państwowego. Podstawowy układ komunikacji szynowej stanowią linie kolejowe, dwutorowe, zelektryfikowane:

- linia nr 4(E-65) Grodzisk Mazowiecki-Zawiercie, prowadząca pociągi międzynarodowe przebiega na zachodnim obrzeżu województwa, obecnie posiada przystanek kolejowy we Włoszczowie, obsługujący niektóre pociągi
- linia nr 8 Warszawa Zachodnia - Kielce - Kraków Główny,
- linia nr 25 Skarżysko-Kamienna - Sandomierz,
- linia nr 61 Kielce - Fosowskie na odcinku Kielce - Czarńca
- linia nr 73 Sitkówka Nowiny - Włoszczowice,

Sieć tą uzupełniają pozostałe linie kolejowe:

- linia jednotorowa, niezelektryfikowana nr 25 Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna,
- linia jednotorowa, zelektryfikowana nr 70 Włoszczowice - Staszów - Chmielów k. Tarnobrzega ,

- linia jednotorowa, zelektryfikowana nr 73 Włoszczowice - Busko-Zdrój ,
- Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) Sławków LHS – Hrubieszów Gr. przeznaczona obecnie do przewozów towarowych, posiadająca na terenie województwa świętokrzyskiego następujące stacje: Staszów LHS, Grzybów LHS, Gołuchów LHS i Sędziszów LHS wraz z punktem przestawczym wagonów.

Prócz wyżej wymienionych stacji najważniejsze znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu posiadają istniejące węzły kolejowe w Kielcach i Skarżysku-Kamiennej oraz obsługujące przemysł wydobywczy i związane z nim przetwórstwo stacje - Rykoszyn, Sitkówka-Nowiny, Małogoszcz i Ożarów.

### Sieć nadrzędna

Najważniejszy ciąg drogowy województwa stanowi droga ekspresowa S7 Gdańsk - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka, której realizacja na obszarze województwa dobiega końca (na potrzeby niniejszego Programu uznać ją należy za zakończoną). Z drogą tą na granicy Kielc i gminy Miedziana Góra krzyżuje się obecna droga krajowa nr 74, przebudowywana do parametrów drogi ekspresowej S74 relacji S12(Sulejów) - Kielce - Opatów - Nisko. Dotychczas zrealizowano odcinek Kielce - Cedzyna oraz, w trakcie przebudowy zachodniej obwodnicy Kielc w ciągu drogi S7 w rejonie Kostomłot, jedyny na terenie województwa świętokrzyskiego zespolony węzeł drogowy dwóch dróg ekspresowych S7 i S74.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 zakłada uzupełnienie sieci dróg ekspresowych w obszarze województwa o drogę S73 Kielce - Tarnów. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa który oprócz realizowanych obecnie dróg ekspresowych S7 i S74 przewiduje realizację drogi ekspresowej S73 oraz, w dalszej perspektywie, dróg ekspresowych w relacjach Opatów – Lublin (obecna DK 74) Chmielnik - Jędrzejów – Katowice (obecna DK78).

Pozostałe relacje tranzytowe odbywają się po niżej wymienionych drogach krajowych:

- nr 9 Radom - Opatów - Rzeszów,
- nr 42 Namysłów - Radomsko - Końskie - Skarżysko-Kamienna – Rudnik
- nr 77 Lipnik-Przemyśl
- nr 79 Warszawa - Sandomierz - Połaniec - Kraków - Katowice - Bytom

### Główne korytarze drogowe o charakterze krajowym

<u>NUMER KORYTARZA</u>	<u>WEZŁY</u>	<u>NR DROGI</u>
1	Warszawa - Kielce - Kraków	S7
2	Łódź - Kielce - Rzeszów	S74
3	Warszawa - Ostrowiec Św. - Łoniów - Rzeszów	DK nr 9
4	(Katowice) - Jędrzejów - Chmielnik	DK nr 78 (postulowana S)
4a	Opatów - Ożarów - (Lublin)	DK nr 74 (postulowana S)
5	(DK 74) - Końskie - Skarżysko Kamienna – Starachowice - (DK nr 9)	DK nr 42
6	Warszawa - Sandomierz - Kraków	DK nr 79
7	Kielce - Tarnów	DK nr 73 (planowana S)



**Analiza funkcjonowania oraz lista koniecznych z punktu widzenia potrzeb województwa działań inwestycyjnych w głównych korytarzach transportowych****korytarz europejski Bałtyk-Adriatyk**

którego elementem jest przebiegająca przez teren województwa linia kolejowa nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (CMK), część międzynarodowego korytarza E 65, łącząca Warszawę ze Śląskiem i Krakowem oraz południem Europy — modernizowana do prędkości 250 km/h.

Stan istniejący:

- na Centralnej Magistrali Kolejowej funkcjonuje obecnie przystanek kolejowy we Włoszczowie obsługujący ruch pasażerski.

Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsza będzie:

- budowa łącznicy kolejowej nr 582 od stacji Czarnca na linii kolejowej nr 61 do stacji Włoszczowa Północ na CMK.

**korytarz krajowy nr 1 Warszawa - Kielce - Kraków**

tworzony przez drogę ekspresową S7 i zmodernizowaną linię kolejową znaczenia państwowego nr 8 Warszawa – Kraków.

Stan istniejący:

- droga krajowa nr 7 posiada pełne parametry drogi ekspresowej na odcinku od Skarżyska-Kamiennej do Chęciny. Pozostałe odcinki: granica województwa mazowieckiego - Skarżysko-Kamienna i Chęciny - granica województwa mazowieckiego, są w trakcie realizacji. Oddanie ich do użytku planowane jest na rok 2017. W latach 2007-2013 wykonano prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 8 na odcinkach: Szydłowiec – Skarżysko-Kamienna i Skarżysko-Kamienna – Suchedniów.

Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsze będzie:

- zakończenie realizacji drogi ekspresowej na odcinku Chęciny - Jędrzejów,
- zakończenie realizacji drogi ekspresowej na odcinku Jędrzejów - granica województwa małopolskiego,
- zakończenie realizacji drogi ekspresowej na odcinku Skarżysko-Kamienna - granica województwa mazowieckiego,

**korytarz krajowy nr 2 Łódź - Kielce - Rzeszów**

który tworzyć będą droga ekspresowa S74/S12(Sulejów) - Kielce - Opatów – Nisko i przebiegająca w pewnym oddaleniu, linia kolejowa znaczenia państwowego nr 25 Łódź - Skarżysko-Kamienna - Sandomierz - Ocice(Rzeszów).

Stan istniejący:

- w ciągu dróg krajowych nr 74/9/77 przebudowywanych do parametrów drogi ekspresowej S74 został wykonany odcinek Kielce-Cedzyna oraz węzeł z drogą ekspresową S7 w Kostomłotach,
- wykonano modernizację linii kolejowej nr 25 Skarżysko-Kamienna – Ocice na odcinkach Skarżysko-Kamienna - Ćmielów, Jakubowice - Dwikozy i Zalesie Gorzyckie – Sandomierz.

Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsza będzie:

- budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku granica województwa łódzkiego-Kielce,
- budowa przejścia drogi ekspresowej S74 przez Kielce,
- budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Cedzyna-Opatów,

- budowa obwodnicy Opatowa w ciągu dróg S74 i DK 9,
- budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-granica województwa podkarpackiego,
- prace (modernizacyjne) na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko-Kamienna-Sandomierz,
- prace (modernizacyjne) na linii kolejowej nr 25 na odcinku Końskie - Skarżysko-Kamienna,

### **korytarz krajowy nr 3 Warszawa - Ostrowiec Św. - Łoniów – Rzeszów**

tworzony przez drogę krajową nr 9.

#### Stan istniejący:

- trwają prace projektowe/przygotowawcze dla przedsięwzięcia pn „Budowa dwujezdniowej drogi klasy GP w ciągu DK 42 i DK 9 na odcinku Brody – Opatów wraz z obwodnicą Ostrowca Świętokrzyskiego,

#### Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsza będzie:

- budowa dwujezdniowej drogi klasy GP w ciągu DK 9 na odcinku Brody-Opatów wraz z obwodnicą Ostrowca Świętokrzyskiego,
- budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów-Lipnik wraz z zachodnią i południową obwodnicą Opatowa – wspólny przebieg S74 i DK 9,
- dobudowa drugiej jezdni DK 9 na odcinku granica województwa mazowieckiego – Brody w celu osiągnięcia pełnych parametrów drogi klasy GP.

### **korytarz krajowy nr 4 Katowice - Jędrzejów - Chmielnik**

którego elementy wchodzi w skład ciągu drogowego Katowice - Kielce - Lublin, tworzony przez drogę krajową nr 78, postulowaną docelowo do przebudowy do parametrów drogi ekspresowej, oraz zmodernizowane linie kolejowe: nr 61 Kielce - Fosowskie i LHS;

#### Stan istniejący:

- droga krajowa nr 78 na odcinku granica województwa śląskiego-Chmielnik planowana jest do przebudowy na dwujezdniową drogę klasy GP 2/2, docelowo PZPWS zakłada jej przebudowę na parametry drogi ekspresowej,
- zakończono budowę północnej dwujezdniowej obwodnicy Jędrzejowa w klasie GP 2/2 w ciągu DK 78 wraz z węzłem na drodze ekspresowej S7.

#### Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsza będzie:

- rozbudowa odcinka drogi od granicy z województwem śląskim do obwodnicy północnej Jędrzejowa wraz z budową obwodnic m. Jaronowice i Nagłowice do parametrów GP,
- budowa łącznicy kolejowej Czarnca - Włoszczowa Północna łączącej linię kolejową nr 61 i CMK,
- przedłużenie toru Nr 105 z włączeniem do głowicy stacyjnej na stacji Staszów LHS,
- rozbudowa i zagospodarowanie stacji Gołuchów LHS - etap II.

### **korytarz krajowy nr 4a Opatów - Ożarów - Annopol(Lublin)**

którego elementy wchodzi w skład ciągu drogowego Katowice - Kielce - Lublin, tworzony przez drogę krajową nr 74, postulowaną docelowo do przebudowy do parametrów drogi ekspresowej,

#### Stan istniejący:

- droga krajowa nr 74 na odcinku Opatów-granica województwa lubelskiego do przebudowy na dwujezdniową drogę klasy GP 2/2, postulowana do docelowej przebudowy na parametry drogi ekspresowej,

#### Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsza będzie:

- budowa dwujezdniowej południowej-wschodniej obwodnicy Opatowa w klasie GP 2/2 wraz z węzłem na drodze ekspresowej S74 w rejonie miejscowości Okalina,

**korytarz krajowy nr 5 Łódź - ośrodki położone w północnym paśmie województwa od Końskich do Ożarowa – Rzeszów**

tworzony przez drogi krajowe nr 74, 42 i 9 oraz przebiegającą w pewnym oddaleniu linię kolejową znaczenia państwowego nr 25 Łódź - Skarżysko-Kamienna - Sandomierz - Ocice(Rzeszów).

Stan istniejący:

- trwają prace projektowe/przygotowawcze dla przedsięwzięcia polegającego na budowie dwujezdniowej obwodnicy Wąchocka w klasie GP 2/2 na odcinku od granic miasta Skarżysko-Kamienna do granic miasta Starachowice,
- trwają prace projektowe/przygotowawcze dla przedsięwzięcia polegającego na budowie dwujezdniowej drogi w klasie GP 2/2 na odcinku przejścia przez miasto Starachowice,
- wykonano modernizację linii kolejowej nr 25 Skarżysko-Kamienna – Ocice na odcinkach Skarżysko-Kamienna - Ćmielów, Jakubowice - Dwikozy i Zalesie Gorzyckie – Sandomierz.

Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsza będzie:

- budowa dwujezdniowej obwodnicy Wąchocka klasy GP 2/2 na odcinku od granicy miasta Skarżysko-Kamienna do granicy z miastem Starachowice,
- budowa węzła dróg krajowych nr 42 i 9 w miejscowości Brody w ramach przebudowy DK 9 na odcinku Brody-Opatów,
- budowa dwujezdniowej drogi w klasie GP 2/2 na odcinku przejścia przez miasto Starachowice.

**korytarz krajowy nr 6 Warszawa - Sandomierz - Kraków**

tworzony przez drogę krajową nr 79

Stan istniejący:

- droga do modernizacji na pełne parametry drogi GP z sukcesywną realizacją obwodnic miejscowości

Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsza będzie:

- sukcesywna realizacja obwodnic miejscowości na najbardziej obciążonych ruchem odcinkach.

**korytarz krajowy nr 7 Warszawa - Kielce - Tarnów**

wskazany w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 korytarz północ-południe tworzony, na odcinku Warszawa-Kielce, przez drogę S7 i linię kolejową znaczenia państwowego nr 8 Warszawa-Kielce-Kraków, a na odcinku Kielce-Tarnów przez postulowaną w KPZK drogę ekspresową S73 oraz planowaną linię kolejową Kielce-Tarnów, przedłużenie linii kolejowej nr 73 Sitkówka-Nowiny - Busko-Zdrój.

Stan istniejący:

- zrealizowano węzeł Północ na skrzyżowaniu drogi ekspresowej S7 i DK 73 w klasie GP 2/2 w Wiśniówce,
- trwają prace nad rozbudową ul. Ściegiennego w Kielcach w ciągu DK 73 na odcinku od ul. księdza Jerzego Popiełuszki do granic miasta,
- istniejąca zelektryfikowana linia kolejowa nr 73 Sitkówka-Nowiny - Busko-Zdrój, na odcinku Sitkówka-Nowiny - Włoszczowice jest linią dwutorową, na odcinku Włoszczowice - Busko-Zdrój jednotorową. Brakującym kolejowym elementem korytarza jest odcinek od miejscowości Busko-Zdrój (LK nr 73) do miejscowości Żabno (LK nr 115),

- w ramach prac związanych z uruchomieniem korytarza Warszawa - Kielce – Tarnów planuje się zmianę przebiegu DK 73 z obecnego (Busko-Zdrój - Szczucin - Dąbrowa Tarnowska) na nowy (Busko-Zdrój – Nowy Korczyn - Dąbrowa Tarnowska) oraz docelowe osiągnięcie przez nią klasy technicznej S.

Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza najważniejsza będzie:

- budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Skarżysko-Kamienna - granica województwa mazowieckiego,
- przebudowa DK 73 do klasy GP 2/2 na odcinku Kielce-Wola Morawicka wraz z obwodnicą Morawicy i Woli Morawickiej,
- budowa wschodniej obwodnicy Kielc która przejmie ruch tranzytowy z odcinka miejskiego DK 73 obejmującego ulice: Ściegiennego, księdza Jerzego Popiełuszki, Tarnowską, Źródłową, Solidarności, Radomską,
- podjęcie działań zmierzających do wystudiowania i zabezpieczenia rezerw terenowych pod korytarz planowanej drogi S73 i planowanej linii kolejowej Kielce-Tarnów.

### **8. Określenie korytarzy transportowych łączących węzły regionalne.**

Korytarze transportowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi kształtują wybrane drogi wojewódzkie i wybrane drogi powiatowe. Przy typowaniu tych dróg kierowano się następującymi kryteriami:

- krótsze ciągi łączące ośrodki powiatowe,
- drogi łączące ośrodki miejskie,
- drogi doprowadzające ruch do istniejących i projektowanych węzłów na drogach ekspresowych,
- drogi odciążające drogi ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego.

W Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013 ustalono listę 41 ciągów drogowych tworzących korytarze regionalne, w których koncentrować się będą prace modernizacyjne. Sieć ta nie uległa zasadniczym zmianom w wyniku uwzględnienia wniosków do niniejszego opracowania zgłoszonych przez właściwe zarządy dróg i starostwa lub w skutek dostosowania ustaleń niniejszego Programu do kierunków rozwoju sieci transportowej ustalonych przyjętym w 2014 roku Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego. Korytarze te uzupełniać będą sieć nadrzędną, integrując obszar województwa i łącząc tereny położone bezpośrednio poza jego granicami (łącząc miejscowości, w których znajdują się siedziby powiatów). Na pozostałych drogach wojewódzkich i powiatowych przewidywana jest modernizacja polegająca na wzmocnieniu nawierzchni wraz z przebudową do uzyskania parametrów założonych. Wśród najważniejszych inwestycji niezbędnych dla usprawnienia funkcjonowania tych korytarzy, w tym inwestycji wskazanych w załączniku nr 1 do niniejszego Programu, których realizacja zakładana jest w perspektywie lat 2014-2020 (+2), wymienić należy:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 755 na odcinku Ćmielów-skrzyżowanie z DK 74 wraz z obwodnicą Ćmielowa,
- rozbudowa drogi 754 Ostrowiec Świętokrzyski-Bałtów-Czekarzewice-granica województwa mazowieckiego wraz z rozbudową mostu na rzece Kamiennej,
- rozbudowę DW 768 Jędrzejów-granica województwa małopolskiego wraz z obwodnicami miejscowości: Jędrzejów, Działoszyce, Skalmierz, Topola, Kazimierza Wielka,
- rozbudowę DW 764 Kielce-Staszów wraz z budową obwodnic miejscowości: Suków, Daleszyce, Ocieski i układu obwodnicowego Staszowa,
- rozbudowę DW 728 Jędrzejów-granica województwa mazowieckiego wraz z budową obwodnicy miejscowości Łopuszno w ciągu DW 786,

- rozbudowę DW 973 Busko-Zdrój-Nowy Korczyn-Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Nidzie i rzece Wiśle,
- rozbudowę DW 758 na odcinku Iwaniska-Klimontów-Koprzywnica wraz z budową obwodnic Iwanisk i Klimontowa,
- rozbudowę DW 752 i DW 751 wraz z obwodnicą Nowej Słupi w ramach kontynuacji budowy tzw. Małej Pętli Świętokrzyskiej,
- rozbudowę DW 762,
- rozbudowę drogi 766 na odcinku Pińczów-Węchadłów do skrzyżowania z DW 768 wraz z obwodnicami miejscowości Pińczów i Michałów,
- rozbudowę DW 745 w miejscowości Masłów wraz z rozbudową sąsiadującej infrastruktury drogowej,
- budowę obwodnic miejscowości Radkowice i Brzeziny w ciągu DW 763,
- budowę południowej obwodnicy Morawicy w ciągu DW 766 do skrzyżowania z projektowaną obwodnicą w ciągu DK 73,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 744 na odcinku Tychów Stary-Starachowice wraz z budową obwodnicy Starachowic,
- budowę układu obwodnicowego Włoszczowy – obwodnica miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 wraz z połączeniem z drogami wojewódzkimi nr 742 i 785,
- budowę północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 786 na odcinku od granicy województwa do Kielc – etap I: droga Nr 786 ma odcinku Łopuszno – Kielce oraz przebudowa drogi Nr 761 na odcinku Piekoszów – Jaworznia” dł. ok 2 km

#### Ciągi drogowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi

NUMER KORYTARZA	MIEJSCOWOŚCI -WĘZŁY	NR DROGI
A	B	C
8	Chmielnik - Osiek	DW nr 765
9	Ostrowiec Świętokrzyski - Ożarów – Bałówka	DW nr 755
10	gr. woj.(Grójec)-Końskie-Radoszyce-Łopuszno-Małogoszcz-Jedrzejów-Działoszyce-Skalbmierz-Kazimierza-Wielka-gr.woj.(Koszyce)	DW nr 728 DW nr 768
11	gr. woj.(Przedbórz)-Kluczewsko- Włoszczowa- Oksa-Nagłowice (DK 78)-Nagłowice -Trzcinec- Sędziszów	DW nr 742 DP nr 0204 T
12	gr. woj.(Częstochowa)-Secemin-Włoszczowa-Krasocin-Łopuszno-Piekoszów-Kielce	DW nr 786
13	Końskie-gr.woj.(Żarnów)	DW nr 746
14	Końskie-gr.woj.(Przysucha)	DW nr 749
15	Włoszczowa-gr.woj.(Radomsko)	DW nr 785
16	Secemin-gr.woj.(Szczekociny)	DW nr 795
17	Włoszczowa-Czerwanka-Ludynia-Kozłów-Ludwinów-Małogoszcz-Chęciny-Kielce	DP nr 0220 T DW nr 762
18	Chęciny-Morawica	DW nr 763
19	Morawica-Kije-Pińczów-Węchadłów (DW768)	DW nr 766
20	DK 78 (Jadwinów ) - Imielno - Pińczów - Busko-Zdrój	DP nr 0168 T DW nr 767



21	Ćmińsk(DK 74)-Zagnańsk-Lekomin(S7)	DW nr 750
22	DW 786(Ruda Strawczyńska)-Strawczyn-Miedziana Góra	DW nr 748
23	Piekoszów-Kielce	DW nr 761
24	DW 768 (Kujawki)-Czarnocin-DW 776(Krzyż)	DW nr 770
25	gr.woj.(Olkusz)-Skalbmierz	DW nr 783
26	Wiślica-DW 973(Strążyska)	DW nr 771
27	Busko Zdrój-Wiślica-Kazimierza Wielka-gr.woj.(Kraków)	DW nr 776
28	Busko Zdrój-Nowy Korczyn	DW nr 973
29	gr.woj.(Radom)-Mirzec-Starachowice(DK 42)	DW nr 744
30	Michałów(DK 42)-Pawłów-Nowa Słupia-Łagów-Raków-Szydłów-Stopnica- Solec Zdrój-Zielonki(DK 79)	DW nr 756 DP nr 0103 T
31	Opatów-Iwaniska-Bogoria-Staszów-Stopnica	DW nr 757
32	Kielce-Raków-Staszów-Połaniec-gr.woj.(Mielec)	DW nr 764
33	Wola Jachowa - Bieliny - Nowa Słupia - Waśniów - Ostrowiec Św. - Bałtów - DK 79 - gr.woj.(Solec)	DW nr 753 DW nr 751 DW nr 754
34	Suchedniów-Bodzentyn-Nowa Słupia	DW nr 751
35	Bałtówka-Zawichost-gr.woj.(Kosin)	DW nr 755
36	Sandomierz-Zawichost-DK 74(Maruszów)	DW nr 777
37	DK 74(Baćkowice)-Iwaniska-Klimontów-Koprzywnica	DP nr 0716 T DW nr 758
38	Włoszczowa-Oleszno-Słupia-Radoszyce-Smyków(DK 74)-Staporków(DK 42)	DP nr 0401 T
39	Fałków(DK 42)-Radoszyce	DP nr 0392 T DP nr 0393 T
40	Łopuszno-Wólka-gr.woj. (Przedbórz)	DP nr 0396 T
41	Gr.woj(Goleniowy)-Słupia-Sędziszów-Kaziny-Wodzisław-Nawarzyce-DW 768	DP nr 0188 T DP nr 0191 T
42	DW nr 766(Skrzypiów k/ Pińczowa)-Kozubów -Mozgawa-Koniecmosty(k/Wiślicy)	DP nr 0064 T DP nr 0073 T
43	Chmielnik-Pierzchnica-Borki-Daleszyce-Górno-Św.Katarzyna-Bodzentyn-DW 756(Rzepin Kolonia)	DP nr 0355 T DP nr 0332 T DW nr 752
44	DW 751(SarniaZwola)-Nagórzyce-Niemienice-Porudzie-Opatów	DP nr 0701 T
45	Raków-Rakówka-WolaMałkowska-Bogoria- Jurkowice-Klimontów	DP nr 0349 T DP nr 0780 T
46	Zawichost-gr.woj.(Opoka)	DW nr 759
47	Łoniów-gr.woj.(Nisko)	DW nr 872
48	Chmielnik-Szarbków-Chruścice-Pinczów	DP nr 0021 T

### Linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi

Główne korytarze kolejowe - krajowe i międzyregionalne - stanowiące połączenia między węzłami regionalnymi uzupełnione istniejącymi łącznicami i pozostałymi liniami kolejowymi o mniejszym znaczeniu dla regionu:

- linia kolejowa nr 64 Kozłów-Starzyny,

- łącznica nr 567 Piaski-Kielce Herbskie,
- łącznica nr 568 Sitkówka Nowiny-Szczukowice,
- linia kolejowa nr 73 Sitkówka Nowiny - Busko-Zdrój,
- linia kolejowa nr 70 Włoszczowice-Chmielów k.Tarnobrzega

### **Wymagania bezpieczeństwa ruchu, funkcjonalności i docelowych parametrów technicznych dla działań inwestycyjnych w regionalnych korytarzach**

Działania inwestycyjne podejmowane w regionalnych korytarzach komunikacyjnych dotyczyć będą w szczególności dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych.

Na sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad systematycznie podnoszone są standardy techniczne i poziom bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych. Sieć tych dróg stanowi więc element infrastruktury drogowej niewymagający dodatkowych stymulacji w tym zakresie. Inwestycje na drogach krajowych zarządzane są i będą nadal na szczeblu rządowym, który określa podstawowe wymagania w zakresie inwestycji realizowanych z udziałem środków publicznych, w tym środków Unii Europejskiej.

Na poziomie regionalnym, inwestycje w infrastrukturę drogową realizowane będą z udziałem środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Świętokrzyskiego, zarządzanego przez Samorząd Województwa. Na poziomie tym określone zostaną szczegółowe wymagania w zakresie standardów technicznych i bezpieczeństwa ruchu.

Ustala się następujące wymagania dla dróg wojewódzkich i powiatowych:

Drogi wojewódzkie – klasa GP lub G

Drogi powiatowe – klasa GP, G lub Z

### **Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania**

Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania:

- minimalna szerokość jezdni musi być zgodna z wartościami określonymi w § 15 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999.43.430 z późniejszymi zmianami),
- korpus drogowy musi być odwodniony w sposób zapewniający trwałość wybudowanej infrastruktury, dbałość o środowisko naturalne oraz nie może oddziaływać negatywnie na prywatne posesje,
- droga musi być uzbrojona w pobocza poza terenem zabudowanym i ciągi piesze lub pieszorowerowe na terenach zabudowanych,
- drogi, na których świadczone są usługi w zakresie transportu publicznego muszą być wyposażone w infrastrukturę do obsługi tego transportu,

### **Kryteria stosowane przy podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu**

Przy podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej znajdzie zastosowanie zarówno tryb konkursowy jak i pozakonkursowy, a preferowane winny być te inwestycje które:

1. Stanowią kontynuację inwestycji realizowanych w poprzedniej perspektywie 2007-2013 lub są z nią powiązane.
2. Rozwiązują konkretny problem komunikacyjny:
  - a) wpłyną na poprawę bezpieczeństwa,

- b) zwiększą przepustowość na odcinkach o dużym natężeniu ruchu,
  - c) wpłyną na skrócenie czasu podróży między węzłami regionalnymi,
  - d) służyć będą rozdzieleniu ruchu lokalnego i tranzytowego w obszarach zurbanizowanych.
3. Mają wysokie zaawansowanie przygotowania w zakresie niezbędnej dokumentacji oraz pozyskania terenu i środków finansowych.
  4. Mają ustanowione w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, ze względu na ochronę akustyczną, odpowiednie strefy wolne od zabudowy innej niż związana z obsługą ruchu, co pozwoli uniknąć konieczności stosowania drogich i często mało estetycznych rozwiązań ochronnych.
  5. W zakresie inwestycji przewidują realizację:
    - a) naprzemiennego układu pasów ruchu 2+1,
    - b) ścieżek i tras rowerowych,
    - c) kanalizacji teletechnicznej.

Środki finansowe przeznaczone na infrastrukturę drogową w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego powinny zostać wykorzystane w sposób najbardziej efektywny, czyli w taki, który w największym stopniu wpłynie na rozwój społeczno-gospodarczy regionu.

Program niniejszy określa połączenia drogowe najważniejsze dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, stanowiące połączenia komunikacyjne pomiędzy określonymi węzłami drogowymi. Aby jednak połączenia te spełniały swoje funkcje, przyjmowane rozwiązania techniczne nie mogą być sprzeczne z warunkami technicznymi określonymi dla poszczególnych klas dróg. Należy zatem podkreślić, że pożądanym efektem końcowym przyniosą jedynie rozwiązania docelowe, zapewniające kompleksowe wyposażenie ciągu komunikacyjnego we wszelką infrastrukturę niezbędną do obsługi ruchu pojazdów i pieszych.

Z uwagi na brak lub bardzo niski stopień rozdzielania ruchu lokalnego i tranzytowego w obszarach zurbanizowanych, w pierwszej kolejności powinny podlegać procesowi inwestycyjnemu ciągi drogowe zaliczone do poszczególnych rodzajów korytarzy określonych w niniejszym programie, w zakresie realizacji obwodnic i obejść miejscowości.

## 9. Określenie korytarzy transportowych łączących węzły lokalne

Przy typowaniu dróg powiatowych do korytarzy transportowych stanowiących połączenie pomiędzy węzłami lokalnymi kierowano się następującymi kryteriami:

- krótsze ciągi łączące ośrodki gminne położone w sąsiednich powiatach,
- drogi łączące ośrodki miejskie,
- drogi doprowadzające ruch do projektowanych węzłów na drogach ekspresowych,
- odciążające drogi ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego.

Większość tych dróg zgłoszona była przez zarządy dróg, starostwa powiatowe i urzędy gmin bezpośrednio we wnioskach do programu na lata 2007-2013. Analiza wniosków do aktualizacji programu oraz wniosków złożonych do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego nie wykazała konieczności wprowadzenia zasadniczych zmian w tym zakresie. Tak wytypowane lokalne ciągi dróg wraz z ciągami regionalnymi uzupełniać będą nadrzędną sieć drogową, integrując obszar województwa i łącząc go z głównymi miejscowościami (węzłami) w województwach sąsiednich.

Ciągi drogowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi

<u>NUMER KORYTARZA</u>	<u>MIEJSCOWOŚCI – WĘZŁY</u>	<u>NR DROGI</u>
49	gr. woj. – Sulborowice – Starzechowice - Fałków	DP nr 0477 T
50	Radoszyce - Jacentów	DP nr 0414 T
51	gr. woj. - Gielzów - Gowarczów Rogówek - DW 749	DP nr 0428 T
52	Fałków - Radoszyce	DP nr 0392 T DP nr 0393 T
53	Smyków-Grzymałków	DP nr 0469 T
54	Pilczyca-Słupia Konecka-Czerwona Wola-Mnin	DP nr 0399 T DP nr 0409 T
55	Samsonów - Odrowążek - Boków - gr. woj.	DP nr 0437 T
56	Odrowążek - Bliżyn	DP nr 0446 T
57	Skarżysko-Kamienna - Skarżysko Kościelne - Mirzec	DP nr 0557 T
58	Skarżysko Kościelne - Świerczek	DP nr 0556 T
59	Suchedniów - Parszów	DP nr 0578 T
60	Wąchock –Mirzec	DP nr 0563 T
61	Wąchock - DW nr 751(Bodzentyn)	DP nr 0582 T
62	Starachowice - Lubienia (DK 9)	DP nr 0617 T
63	Starachowice-Pawłów	DP nr 0613 T
64	Ostrowiec Świętokrzyski - Janik - Kunów - Śnieżkowice (DW 751)	DP nr 0657 T DP nr 0656 T
65	gr. woj. - Antonów Mały - Wólka Bałtowska - Bałtów	DP nr 0681 T
66	Opatów - Ćmielów - Podgórze - Bałtów	DP nr 0727 T DP nr 0678 T DP nr 0677 T
67	DW 754 - Magonie - Wólka Lipowa - Słupia Nadbrzeżna	DP nr 0690 T
68	DW 752 - Wawrzeńczyce - Chybice - Waśniów	DP nr 0603 T
69	Drygulec-Wojciechowice-Stodoły Kolonia	DP nr 0728 T
70	Iwaniska - Jastrzębska Wola - Zbelutka - Szumsko - Lipiny	DP nr 0711 T DP nr 0346 T
71	(DK 74) Hultajka - Przewody - Wilczyce - Wysiadłów - Gałkowice - Kichary Nowe - Dwikozy	DP nr 0735 T DP nr 0752 T
72	Przewody - Pęczyny - Kleczanów	DP nr 0736 T
73	Klimontów - Nasławice - Obrazów - DK 77	DP nr 0782 T
74	Obrazów - Malice - Polanów - Samborzec	DP nr 0742 T DP nr 0852 T
75	Jurkowice - Wiśniówka	DP nr 0786 T
76	Łubnice-Rytwiany	DP nr 0836 T
77	Stopnica-Oleśnica-Polaniec	DP nr 0105 T
78	Pacanów-Oleśnica-Strzelce(DW nr 757)	DP nr 0115 T
79	Skadla - Raczyce - Palonki - Bronina	DP nr 0030 T
80	Szydłów-Tuczepy-Pieczonogi(DW nr 757)	DP nr 0037 T
81	Kargów (DW 756) - Tuczepy - Wierzbica - DW 757	DP nr 0860 T
82	Dobrowoda - Baranów - Piasek Mały - Solec-Zdrój	DP nr 0091 T
83	Chmielnik - Szyszczycy - Kostera - Bugaj - Stopnica	DP nr 0024 T
84	DK 73 - Pacanów - DK 79	DP nr 0114 T

		DP nr 0120 T
85	Konieczmosty - Charbinowice - Bejsce - Dobiesławice(DW 768)	DP nr 0138T
86	Jakuszowice(DW 776) - Bejsce - Rogów(DK 79)	DP nr 0546 T
87	Skalbmierz - Małoszów - Bolowiec - gr.woj.	DP nr 0500 T
88	Opatowiec - Ksany - Ostrów - Konieczmosty	DP nr 0135 T DP nr 0073 T
89	Czarnocin - Soboszów - DW 776	DP nr 0552 T
90	Niegosławice - Złota - Pełczyska – Probołowice - Czarnocin	DP nr 0521 T DP nr 0142 T DP nr 0076 T
91	Działoszyce - Januszowice - Dzierążnia - Sypów - Gołąb- Dębówka - Kozubów	DP nr 0510 T DP nr 0068 T
92	DW 768 - Wola Lubecka - Zagajów - Michałów	DP nr 0191 T
93	DK 78 - Stawiany - Gartatowice - Chruścice	DP nr 0013 T
94	gr. woj. - Podlesie - Mstyczów - Pękosław – Wodzisław	DP nr 0191 T
95	Imielno - Mierzwin - Grudzyń - Opatkowice - Kawęczyn - DW 768	DP nr 0169 T DP nr 0170 T
96	Słupia - Sieńsko - Trzciniec	DP nr 0200 T DP nr 0202 T
97	Oksa - Węgleszyn - Mieronice - Miąsowa	DP nr 0152 T
98	Jędrzejów - Raków - Sobków	DP nr 0160 T
99	Brzegi - Sobków - Lipa - Włoszczowice - DW 766	DP nr 0155 T
100	Moskorzew - Radków - Bebelno Kolonia - Rogienice - Konieczno - Włoszczowa	DP nr 0237 T DP nr 0228 T DP nr 0227 T
101	Radków - Kossów - Chycza - DW 742	DP nr 0237 T DP nr 0238 T
102	Kluczewsko - Kozia Wieś - Krasocin – Czostków - Ludynia	DP nr 0251 T DP nr 0256 T DP nr 0258 T DP nr 0262 T
103	Samsonów - Tumlin - Miedziana Góra	DP nr 0289 T
104	Kielce - Zagnańsk	DP nr 0296 T
105	Serbinów - Długojów - Szałas	DP nr 0467 T
106	Radlin - Masłów - Kielce	DW nr 745
107	Bieliny - Makoszyn - Widelki - Nowa Huta	DP nr 0325 T DP nr 0337 T
108	Daleszyce - Smyków - Napęków	DP nr 0334 T
109	Pierzchnica - Holendry - Korzenne - Raków	DP nr 0349 T
110	Wola Morawicka - Radomice - Drugnia	DP nr 0353 T
111	Chmielnik - Drugnia - Potok - Życiny	DP nr 0022 T
112	Sitkówka - Bilcza - Podgórze	DP nr 0374 T
113	Zagrody - Sikówka - Lipowice - DW 763	DP nr 0377 T
114	Końskie - Nałęczów - gr.woj	DP nr 0425 T
115	gr. woj. - Sarnówek - Ostrowiec Świętokrzyski	DP nr 0662 T
116	Secemin - Bieganów - Dzierzgów	DP nr 0233 T DP nr 0243 T



117	Mieczyn - Gnieździska - Piekoszów	DP nr 0484 T
118	Łączna - Wzdół Rządowy	DP nr 0588 T
119	Styków - Ruda - Brody	DP nr 0626 T
120	Małogoszcz - Bukowa - Jakubów	DP nr 0263 T DP nr 0264 T
121	Ostrowiec - Bodzechów - Grocholice - Małoszyce - Podole - Lipowa - Opatów	DP nr 0675 T DP nr 0726 T
122	DP 0727 T - Wojnowice - Wólka Wojnowska - DW 755	DP nr 0744 T
123	Nietulisko - Doły Biskupie - Prusinowice - Waśniów	DP nr 0649 T
124	Czyżów - Pawłów - Wygoda - Wyspa - Romanówka - Nowy Garbów - Czermin Słupcza	DP nr 0748 T DP nr 0743 T DP nr 0749 T
125	Koprzywnica - Trzykosy - Zbigniewice - Gierszewska - Dmosice - Królewice - Rybnica - Dworskie - Smerdyna	DP nr 0807 T DP nr 0789 T DP nr 0849 T
126	Sulisławie - Bukowa - Zagórze - Wiśniowa - Sztombergi	DP nr 0791 T
127	Blizyn - Ubyszów - gr. woj.	DP nr 0443 T
128	Skarżysko Kamienna - Majków - Wąchock	DP nr 0576 T DP nr 0573 T
129	Sadek - Kierz Niedźwiedzi - Trębowiec	DP nr 34478
130	Opatów - Wąworków - Karwów - Męczennice - Pielaszów	DP nr 0729 T DP nr 0730 T
131	Stodoły - Podgrochocice - Jakubowice - Pisary - Wyspa	DP nr 0473 T
132	Stodoły - Łopata - Grochocice - Bidziny	DP nr 0767 T
133	Stara Słupia - Jeleniów - Piórków - Nieskurzów Nowy - Baćkowice	DP nr 0707 T DP nr 0718 T
134	Iwaniska - Tęcza - Mydlów - Kaczyce - Włostów	DP nr 0720 T
135	Cegielnia - Włonice - Lasocin - Biedrzychów - Maruszów	DP nr 0696 T DP nr 0765 T DP nr 0762 T DP nr 0697 T DP nr 0762 T DP nr 0763 T
136	Michałów - Wrocież - Żędowice	DP nr 0178 T
137	Dzierżanina - Kujawki - Drozejowice	DP nr 0068 T
138	Zakamień - Bogucice - Gacki - Chroberz	DP nr 0071 T
139	Działoszyce - Chmielów - Wola Bukowska	DP 15748 T
140	Stępcice - Zarszyn	DP 15746 T
141	Pasturka - Krzyżanowice - Leszcze - Zagość - Skotniki - Skorocice - Łatanice	DP nr 0070 T
142	Chomentów - Rębów - Kije	DP nr 0157 T
143	Piotrkowice - Grabowiec - Włoszczowice	DP nr 0003 T
144	Krzyż - Mikołajów - Bogoryja - Stropieszyn - Krzczonów - Prokocice	DP nr 0523 T
145	Skalbmierz - Kózki - Przybenice - Bełzów - Skorczów - Paśmiechy - Wielgus - Dalechowice - Wojsławice - Donatkowice - Kaczkowice - Prokocice	DP nr 0505 T DP nr 0506 T DP nr 0538 T DP nr 0539 T

146	Bejsce - Parcelacja - Morawiany - Gaj - Ławy	DP nr 0547 T DP nr 0545 T
147	Będziaki - Kolonia Kolosy - Sokolina	DP nr 0524 T
148	Czarnocin - Swoszowice - Broniszów - Topola	DP nr 0520 T DP nr 0529 T
149	Chroberz - Zagaje Stradowskie - Stradów – Michałowice - Cieślice - Topola - Słonowice	DP nr 0064 T DP nr 0517 T DP nr 0518 T
150	Czuszów - Głuchów - Przybenice - Słonowice - Topola - Kazimierza Wielka	DP nr 0501 T DP nr 0505 T DP nr 0528 T
151	Dąbrowa - Grabków - Bostów	DP nr 0598 T
152	Siekierno - Radkowice - Rzepin	DP nr 0608 T
153	Tychów Stary - Ostrożanka - Małoszyn	DP nr 0567 T

Do ciągów drogowych o charakterze lokalnym, oprócz ww. dróg powiatowych, zaliczone zostały również ważniejsze drogi gminne umożliwiające połączenie pomiędzy poszczególnymi węzłami wszystkich kategorii, stanowiące alternatywne trasy przejazdu oraz mające wpływ na ponadlokalny rozwój gospodarczy. Na poziomie lokalnym sieci te uzupełniają ponadto drogi gminne stanowiące połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami oraz, będące w ciągach tych dróg, ulice w małych miastach.

#### **Linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi**

Linie kolejowe jednotorowe Włoszczowice-Busko-Zdrój i linia Skarżysko-Kamienna-Tomaszów-Łódź mają znaczenie lokalne.

#### **Wymagania bezpieczeństwa ruchu, funkcjonalności i docelowych parametrów technicznych dla działań inwestycyjnych w lokalnych korytarzach**

Działania inwestycyjne podejmowane w lokalnych korytarzach komunikacyjnych dotyczyć będą w szczególności dróg powiatowych i gminnych. Na poziomie lokalnym, inwestycje w infrastrukturę drogową realizowane będą z udziałem środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Świętokrzyskiego, zarządzanego przez Samorząd Województwa.

Na poziomie tym określa się następujące, szczegółowe wymagania w zakresie standardów technicznych i bezpieczeństwa ruchu:

Drogi powiatowe – klasa GP, G lub Z

Drogi gminne – klasa GP, G, Z, L lub D

#### **Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania**

Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania:

- minimalna szerokość jezdni musi być zgodna z wartościami określonymi w § 15 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999.43.430 z późniejszymi zmianami);

- korpus drogowy musi być odwodniony w sposób zapewniający trwałość wybudowanej infrastruktury, dbałość o środowisko naturalne oraz nie może oddziaływać negatywnie na prywatne posesje;
- droga musi być uzbrojona w pobocza poza terenem zabudowanym i ciągi piesze lub pieszorowerowe na terenach zabudowanych;
- drogi, na których świadczone są usługi w zakresie transportu publicznego muszą być wyposażone w infrastrukturę do obsługi tego transportu;

### **Kryteria stosowane przy podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu**

Przy podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej znajdzie zastosowanie zarówno tryb konkursowy jak i pozakonkursowy, a preferowane winny być te inwestycje które:

1. Stanowią kontynuację inwestycji realizowanych w poprzedniej perspektywie 2007-2013 lub są z nią powiązane.
2. Rozwiązują konkretny problem komunikacyjny:
  - a) wpłyną na poprawę bezpieczeństwa,
  - b) służyć będą rozdzieleniu ruchu lokalnego i tranzytowego w obszarach zurbanizowanych.
3. Mają wysokie zaawansowanie przygotowania w zakresie niezbędnej dokumentacji oraz pozyskania terenu i środków finansowych.
4. W zakresie inwestycji przewidują realizację ścieżek i tras rowerowych.

Planowane inwestycje drogowe i kolejowe mają na celu zwiększenie dostępności komunikacyjnej, poprawę przepustowości i likwidację wąskich gardeł.

Integracji rodzajów transportu ma służyć realizacja zadań ujętych w poz. 7 i 8 załącznika Nr 2 do Programu zawierającego wykaz kolejowych zadań inwestycyjnych.

Uzupełnienie brakujących ogniw i usunięcie wąskich gardeł odbywać się będzie przede wszystkim przez poprawę parametrów linii kolejowych i dróg wojewódzkich oraz budowę 19 obwodnic miast i miejscowości w ramach planowanych zadań inwestycyjnych wpisanych w załączniku Nr 1 do Programu.

Utrzymanie i poprawa infrastruktury pod względem bezpieczeństwa i dostępności dla wszystkich użytkowników (w tym osób starszych, niepełnosprawnych), to kryterium będzie spełnione w zakresie inwestycji kolejowych poprzez realizację zadań z poz. 7, 8 i 9 ( zakup nowych pojazdów szynowych), natomiast w zakresie inwestycji drogowych poprzez budowę obwodnic, chodników, ciągów pieszo – rowerowych oraz zatok przystankowych, budowę rond i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, w ramach realizacji większości z zaplanowanych zadań, ujętych w załączniku Nr 1 do Programu.

Ocena projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich i kolejność na liście załącznika Nr 1 do Programu wynika z sumy punktów przyznanych w oparciu o cztery kryteria:

- kryterium rejestrowanego natężenia ruchu
- kryterium funkcji drogi
- kryterium kontynuacji ciągu
- kryterium gotowości projektu do realizacji

Środki finansowe przeznaczone na infrastrukturę drogową w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego powinny zostać wykorzystane w sposób najbardziej efektywny, czyli w sposób, który w największym stopniu wpłynie na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Program niniejszy określa połączenia drogowe najistotniejsze z punktu widzenia rozwoju lokalnego, stanowiące połączenia komunikacyjne pomiędzy określonymi węzłami drogowymi o znaczeniu lokalnym. Aby jednak

połączenia te spełniały swoje funkcje, przyjmowane rozwiązania techniczne nie mogą być sprzeczne z warunkami technicznymi określonymi dla poszczególnych klas dróg. Wymagany efekt końcowy przyniosą jedynie rozwiązania docelowe, zapewniające kompleksowe wyposażenie ciągu komunikacyjnego we wszelką infrastrukturę niezbędną do obsługi ruchu pojazdów i pieszych.

Z uwagi na złą jakość połączeń komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi ośrodkami lokalnej aktywności gospodarczej, w pierwszej kolejności w ujęciu lokalnym powinny podlegać procesowi inwestycyjnemu ciągi drogowe zaliczone do sieci lokalnej określonej w programie oraz nowobudowane ciągi drogowe lub drogi stanowiące dostęp do nowych terenów inwestycyjnych.

Priorytetem powinno być również kompleksowe uzbrojenie w infrastrukturę drogową osiedli mieszkaniowych w małych miastach. Dla tego typu projektów, z uwagi na uwarunkowania lokalne, dopuszcza się budowę dróg gminnych o charakterze osiedlowym z dopuszczeniem jednoczesnego ruchu pojazdów i pieszych, po zapewnieniu elementów bezpieczeństwa ruchu ograniczających prędkość do poziomu właściwego dla dróg osiedlowych.

## 10. Planowany rozwój sieci transportowej w latach 2014-2020

Realizacja drogi ekspresowej S7 na terenie województwa zbliża się do końca. Należy zatem podjąć działania w zakresie rozbudowy i modernizacji dróg wojewódzkich i powiatowych leżących w obszarze oddziaływania drogi S7 celem zwiększenia efektów synergicznych. Powinno to spowodować nie tylko wzrost atrakcyjności miast i terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi, ale także i innych obszarów i ośrodków województwa powiązanych z omawianą drogą ekspresową siecią dróg lokalnych. Stwarza to także korzystniejsze warunki do metropolizacji ośrodka wojewódzkiego, jak też włączenia północnego układu komunikacyjnego (łąającego największe ośrodki miejsko-przemysłowe nad Kamienną) w krajowy system dróg ekspresowych. Problemem jest tu jednak nadal brak ciągłości drogi S7 na odcinku Kraków–Warszawa zwłaszcza w obszarze województwa małopolskiego, a w konsekwencji brak połączenia drogą w klasie S zarówno z autostradą A2 w rejonie Warszawy, jak i A4 w rejonie Krakowa.

Województwo świętokrzyskie pod względem wyposażenia infrastrukturalnego, podobnie jak wszystkie polskie województwa, jest wyraźnie słabsze od „starych” regionów Unii Europejskiej. Szczególnie niedobory te są odczuwalne w takich dziedzinach i elementach infrastruktury transportowej jak:

- mało sprawne powiązania komunikacyjne z węzłami transportowymi transeuropejskiej sieci drogowej,
- niska przepustowość tranzytowego układu drogowego przez główne miasta województwa w tym szczególnie wysoki niedobór obwodnic,
- postępująca „obudowa” głównych ciągów drogowych oraz terenów w sąsiedztwie istniejących i projektowanych węzłów komunikacyjnych, predysponowanych do lokalizacji strategicznych funkcji gospodarczych, w tym logistycznych,
- bariery komunikacyjne na głównych rzekach województwa jak: Wisła, Nida i Kamienna (niedobór przepraw mostowych, słaby stan techniczny mostów istniejących), utrudniające rozwiązywanie problemów transgranicznych na różnych szczeblach zarządzania,
- zaniedbany transport i tabor kolejowy przy widocznej dekapitalizacji infrastruktury kolejowej.

Elementy te niekorzystnie rzutują na ogólną ocenę infrastruktury transportowej województwa i stanowią istotny czynnik hamujący napływ inwestycji zewnętrznych. Zapóźnienia w poziomie wyposażenia w infrastrukturę transportową występują właściwie w każdym segmencie tej dziedziny gospodarki i mimo wyraźnej poprawy w ostatnich latach nadal nie można uznać stanu istniejącego za zadowalający. W celu odwrócenia widocznego procesu peryferyzacji komunikacyjnej regionu przewiduje się skoncentrowanie wysiłków na szybkiej poprawie stanu ilościowego i jakościowego infrastruktury transportowej zwłaszcza w obszarach o szczególnym znaczeniu dla województwa.

W ramach dążenia do metropolizacji stolicy województwa i wykreowania kieleckiego obszaru metropolitalnego zadaniem priorytetowym będzie zapewnienie otwartości i spójności komunikacyjnej Kielc z sąsiadującymi metropoliami oraz głównymi miastami województwa, a także udrożnienie podstawowego układu transportowego, uwzględniające potrzeby rozwoju funkcji metropolitalnych. Działaniom tym winien towarzyszyć proces dostosowania klas dróg do obowiązujących (normatywnych) standardów jakości.

Osiągnięciu powyższych zamierzeń służyć będzie m. in. budowa dróg ekspresowych S7 i S74, planowana realizacja drogi ekspresowej S73, budowa południowego i wschodniego odcinka obwodnicy ośrodka wojewódzkiego oraz realizacja Regionalnego Portu Lotniczego Kielce w podkieleckich Obicach. Ponadto za niezbędne uznaje się następujące działania priorytetowe:

- podniesienie jakości i dywersyfikację systemów transportu zbiorowego obszaru z jednoczesnym zwiększeniem atrakcyjności komunikacji zbiorowej,
- modernizacja i rozbudowa głównych obiektów węzłowych transportu pasażerskiego (dworce autobusowe i kolejowe),
- poprawa osiągalności transportowej miast i ośrodków gminnych miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego wraz z wyrównaniem dysproporcji komunikacyjnych w całym obszarze funkcjonalnym;
- rewitalizacja najważniejszych dla metropolizacji obszarów miasta z uwzględnieniem modernizacji infrastruktury drogowej;
- zapewnienie osobom niepełnosprawnym dogodnej dostępności do systemu transportowego;
- znaczące usprawnienie parkowania na obrzeżach strefy centralnej Kielc powiązane z poprawą oferty transportu zbiorowego.

Ponadto zakłada się, że część funkcji metropolitalnych pełnić powinny subregionalne ośrodki wzrostu, reprezentowane przez sąsiadujące miasta powiatowe.

W zakresie tworzenia warunków rozwoju turystyki i rekreacji, zadaniem priorytetowym będzie dostosowanie systemu transportowego, zwłaszcza w głównych rejonach i centrach turystycznych do obsługi rosnącego ruchu turystyki przejazdowej oraz turystyki rowerowej. Będzie to osiąganę poprzez rozbudowę infrastruktury przydrożnej i „małej” infrastruktury turystycznej, miejsc obsługi podróży (MOP) i parkingów urządzonych, chodników oraz wytyczania nowych ścieżek rowerowych. Przewiduje się też separację turystyki rowerowej od ruchu samochodowego oraz wykreowanie nowych tras turystycznych (np. w rejonie nadwiślańskim).

Istotnymi działaniami, wspomagającym rozwój turystyki będą również:

- rozwój komunikacji lotniczej, związany w szczególności z podjęciem działalności tzw. „taniach linii”, które otwierają nowe możliwości intensyfikacji turystyki międzynarodowej;
- poprawa standardów podróży (obniżenie czasu i poprawa warunków podróży, w tym płynności przepływu ruchu);
- poprawa bezpieczeństwa ruchu, w tym niezmotoryzowanego, zwłaszcza na odcinkach przebiegu dróg wysokich klas przez miejscowości;
- pobudzenie aktywności podmiotów gospodarczych działających w sferze transportu turystycznego (głównie przewoźników).

Uzyskanie poprawy organizacji transportu wymaga stosowania zarówno w procesie inwestycyjnym jak i na etapie organizacji ruchu następujących zasad i rozwiązań priorytetowych;

- łagodzenia (wyrównywania) nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów aktywności osiedleńczo-gospodarczej;
- kształtowania racjonalnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców w kierunku ograniczenia ruchliwości transportowej i poprawy jej efektywności (zmniejszania pustych przewozów, racjonalnego wyboru środka lokomocji, zmniejszania udziału samochodu osobowego na rzecz komunikacji zbiorowej, zwiększenia napelnienia samochodu) oraz promowania ruchu niezmotoryzowanego (pieszego, rowerowego);



- dostosowania stanu infrastruktury transportowej, szczególnie dróg, do normatywnych wymagań (standardów) technicznych;
- separacji ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego;
- dostosowywania systemu transportowego do wymogów gospodarki rynkowej z jednoczesnym pobudzeniem aktywności podmiotów gospodarczych działających w sferze transportu (głównie przewoźników);
- racjonalizacji kosztów realizacyjnych i eksploatacyjnych inwestycji transportowych;
- zapewnienia możliwości dojazdu (dotarcia) pomocy przy ewentualnych wypadkach drogowych;
- poprawy warunków oczekiwania na usługi transportowe oraz jakości świadczonych usług.

*Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020 realizuje wybrane cele Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego, a tym samym cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020. Nie wskazuje w związku z tym priorytetów inwestycyjnych ale określa inwestycje priorytetowe, wymienione w załączniku nr 1 do Programu, mające na celu realizację priorytetów inwestycyjnych określonych w RPOWŚ 2014-2020. Wskazane zadania priorytetowe stanowią wkład do Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego będąc (w różnym stopniu) spójne z art. 10 Rozporządzenia 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 grudnia 2013 roku oraz zwiększając możliwości podłączenia dróg drugorzędnych do sieci TEN-T:*

- zadanie 1: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 755 - wraz z drogami krajowymi nr 42,9 i 79 w ciągu łączącym drogi S7 i S74, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 2: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 - wraz z drogami krajowymi nr 9 i 79 w ciągu łączącym drogi S74 i S12, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 3: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 768 - ciąg łączący drogi A4 i S7, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 4: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 - wraz z drogami wojewódzkimi 983 i 985 oraz z wykorzystaniem nowej przeprawy mostowej przez Wisłę w Połańcu w ciągu łączącym drogi S74 i S7 (węzeł Kielce) oraz autostradę A4, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 5: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 - ciąg łączący drogi S74, S7, S12, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 6: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 - wraz z drogą krajową nr 73 w ciągu łączącym drogi S74 i S7 (węzeł Kielce) i autostradę A4, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 7: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 758 – poprzez drogę krajową nr 9 stanowić będzie połączenie z drogą S74 i autostradą A4, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 8: mała pętla świętokrzyska – kolejny etap usprawnienia i upłynnienia transportu wokół Świętokrzyskiego Parku Narodowego, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 9: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 762 – połączenie z drogą wojewódzką nr 728 (patrz zadanie nr 5), realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 10: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 - wraz z drogą krajową nr 73 w ciągu łączącym drogi S74 i S7 (węzeł Kielce) i drogę wojewódzką nr 768 (patrz zadanie nr 3), realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 11: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 745 - wraz z drogą krajową nr 73 w ciągu łączącym drogi S74 i S7, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 12: budowa obwodnic miejscowości Brzeziny i Radkowiec w ciągu drogi wojewódzkiej nr 763 - wraz z drogą krajową nr 73 w ciągu łączącym drogi S74 i S7, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 13: budowa południowej obwodnicy miejscowości Morawica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 766 (patrz zadanie nr 10), realizacja priorytetu a,c,d;

- zadanie 14: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751 - wraz z drogą wojewódzką nr 756 w ciągu łączącym drogi S74 i S7, inwestycja powiązana i stanowiąca uzupełnienie zadania nr 8, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 15: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 744 - wraz z drogą krajową nr 42 w ciągu łączącym drogi S7,S74 i S12, realizacja priorytetu a,c,d;
- zadanie 16: układ obwodnicowy Włoszczowy – wyprowadzenie ruchu tranzytowego z dróg wojewódzkich nr 742, 786 i 785 poza centrum miasta , realizacja priorytetu c,d;
- zadanie 17: budowa północnej obwodnicy miejscowości Chmielnik w ciągu drogi wojewódzkiej nr 765 - wraz z drogami krajowymi nr 46,78,79 i 9 w ciągu łączącym autostradę A4 i A1, realizacja priorytetu c,d;
- zadanie 18: rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 786 oraz przebudowa drogi wojewódzkiej nr 761 – usprawnienie połączenia z drogą ekspresową S7, realizacja priorytetu a,d;

Wskazane powyżej zadania priorytetowe, przedstawione graficznie na załączniku nr 5, w efekcie końcowym prowadzić będą do polepszenia połączenia sieci dróg drugorzędnych z siecią TEN-T. Odbędzie się to poprzez realizację priorytetów ogólnych zapisanych w art.10 Rozporządzenia 1315/2013 skutkujących zapewnieniem zwiększonej dostępności i łączności regionu, uzupełnieniem brakujących odcinków dróg, rozwiązania problemu wąskich gardeł oraz poprawy jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa i ekologiczności. Wzmocnienie efektów realizacji zadań priorytetowych poprzez realizację wymienionych w Programie zadań uzupełniających przyniesie dalszą poprawę dostępności transportowej regionu, wzrost zatrudnienia w branży transportowej i magazynowej, wzrost inwestycji związanych z logistyką i produkcją przemysłową. Jednocześnie w sposób bezpośredni będzie to miało wpływ na :

- poprawę współpracy międzyregionalnej takich ośrodków jak Sandomierz i Tarnobrzeg, Staszów i Mielec oraz poprawę dostępności autostrady A-4 poprzez węzły zlokalizowane na przedłużeniu przepraw mostowych przez Wisłę;
- zwiększenie konkurencyjności przemysłu mineralnego poprzez zagęszczenie sieci dróg o lepszych parametrach na obszarach wydobywania i przetwórstwa materiałów budowlanych;
- lepsze wykorzystanie szansy rozwoju turystyki w województwie, jaką stwarza bogactwo przyrodnicze i kulturowe regionu;
- ożywienie życia gospodarczego i kulturalnego dzięki lepszemu powiązaniu ośrodków gminnych ze sobą oraz z lepiej wyposażonymi ośrodkami powiatowymi.

Należy również zwrócić na aspekt ekologiczny i zdrowotny realizacji powyższych zamierzeń. Oprócz bowiem zwiększenia dostępności regionu pociągnie to za sobą rozładowanie rosnącego natężenia ruchu samochodowego i wyprowadzenie go poza obszary zurbanizowane, w tym w szczególności poza gęsto zabudowane obszary miejskie. Skutkować to będzie obniżeniem poziomu hałasu, zanieczyszczenia powietrza i gleby oraz poziomu wstrząsów i wibracji pochodzących od ruchu pojazdów, w tym zwłaszcza od najbardziej uciążliwego ruchu ciężarowego.

### **Wiodące kierunki działań w zakresie modernizacji i rozbudowy systemów komunikacji w latach 2014 - 2020:**

#### 1) Poprawa powiązań komunikacyjnych kieleckiego węzła transportowego z głównymi węzłami i korytarzami transportowymi kraju, służąca metropolizacji Kielc i zwiększeniu atrakcyjności inwestycyjnej województwa

Przez powyższe rozumieć należy działania prowadzące do podwyższenia standardów obsługi ruchu na trasach tranzytowych, które łączą Kielce – węzeł komunikacyjny o randze krajowej z głównymi korytarzami i węzłami komunikacyjnymi kraju. Jak już wspomniano w obszarze oddziaływania węzła kieleckiego zakłada się docelowo budowę trzech dróg ekspresowych.

Droga ekspresowa S7, przebiegająca na kierunku północ-południe, której realizacja w obszarze województwa zbliża się do końca a na której zrealizowano już między innymi węzeł z realizowaną drogą ekspresową S74 oraz zachodnią obwodnicą Kielc.

Droga ekspresowa S74, generalnie realizowana po nowym śladzie z wykorzystaniem niektórych odcinków drogi krajowej nr 74. W tym zakresie za najpilniejszą uznać należy przebudowę drogi w granicach Kielc oraz wylot zachodni drogi S74 od węzła Kostomłoty oraz odcinek Cedzyna-Opatów wraz obwodnicą Opatowa.

Droga ekspresowa S73 łącząca Kielce z Tarnowem i autostradą A-4. Realizacja tej drogi została zapisana w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Przewiduje się realizację drogi ekspresowej na odcinku Kielce - Busko-Zdrój generalnie w oparciu o przebieg drogi krajowej nr 73, natomiast na odcinku Busko-Zdrój-granica województwa w nowym przebiegu. W najbliższej perspektywie dla tego zadanie celowym jest rozpoczęcie prac studialnych związanych z zabezpieczeniem stosownych rezerw terenu.

Na sieci kolejowej przewiduje się modernizację linii kolejowych prowadzącą do zwiększenia prędkości i poprawy bezpieczeństwa podróży. W tym zakresie za najważniejsze uznać należy budowę w rejonie Włoszczowy łącznicy kolejowej linii nr 61 z Centralną Magistralą Kolejową oraz modernizację linii kolejowej nr 8 Warszawa-Kraków i linii kolejowej nr 61 Kielce-Fosowskie.

Poza omawianą przebudową systemu dróg ekspresowych w miejskim obszarze funkcjonalnym ośrodka wojewódzkiego zakłada się sukcesywną modernizację pozostałych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych polegającą na przebudowie odcinków dróg o największym natężeniu ruchu do parametrów dla założonych klas: drogi krajowe do klasy nie niższej niż GP, drogi wojewódzkie do klasy nie niższej niż G, powiatowe do klasy nie niższej niż Z oraz gminne do klasy nie niższej niż D. Do podstawowych kierunków działań zalicza się ponadto:

- realizację brakujących elementów podstawowego i uzupełniającego układu komunikacyjnego (głównie w zakresie towarzyszącej infrastruktury inżynierii drogowej);
- podniesienie standardu obsługi komunikacją zbiorową poprzez wydzielenie pasa dla autobusów i wprowadzenie alternatywnego środka komunikacji zbiorowej np. mikrobusy, trolejbusy;
- podniesienie standardu głównych węzłów i obiektów komunikacji masowej (przebudowa dworców kolejowych i autobusowych);
- realizacja systemu parkingów do obsługi centrum Kielc;
- realizacja systemu sterowania ruchem kołowym (działania z zakresu inżynierii ruchu mające na celu poprawę jego płynności, poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, zmniejszenie strat czasu w ruchu);
- minimalizacja uciążliwości komunikacyjnych (wyprowadzenie ruchu ciężarowego z obszarów zamieszkania, wprowadzenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej, itp.);
- poprawa warunków komunikacji na głównych drogach peryferyjnych ośrodka wojewódzkiego;
- dalsza realizacja ścieżek rowerowych.

## 2) Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów zurbanizowanych, mające na celu oddzielenie ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego oraz zmniejszenie uciążliwości generowanych przez ruch drogowy

Służyć temu będzie budowa obwodnic miejscowości oraz zmniejszanie uciążliwości ruchu przez zastosowanie np. ekranów dźwiękochłonnych, lepsza organizacja ruchu oraz izolowanie terenów zabudowy od głównych korytarzy i węzłów komunikacyjnych, przenoszących ruch tranzytowy. Elementem pomocniczym tych działań byłoby stosowanie dźwiękochłonnych materiałów budowlanych oraz minimalizowanie hałasu komunikacyjnego u źródła (wyciszenie pracy silników samochodowych, zmniejszenie prędkości podróży, poprawę nawierzchni dróg itp.).

Dotychczasowe doświadczenia z realizacją ochrony przed hałasem poprzez montaż ekranów akustycznych skłaniają również do podjęcia działań zmierzających do takiego planowania terenów inwestycyjnych oraz zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg tranzytowych, aby do minimum ograniczyć konieczność ich stosowania.

### 3) Budowa regionalnego portu lotniczego

Lotnisko w Masłowie nie spełnia kryteriów rejsowego lotniska regionalnego, a ponadto w ostatnich latach zostało nadmiernie „obudowane” zabudową mieszkaniową (brak jest praktycznie miejsca na lokalizacje niezbędnych inwestycji towarzyszących jak: dworzec lotniczy, parkingi, rozwiązania komunikacyjne, nie mówiąc już o innych funkcjach komplementarnych jak: magazyny i składy, logistyka transportowa, obiekty i urządzenia usługowe, przedsiębiorczość związana z obsługą transportu lotniczego). W znacznej części zabudowane zostały również potencjalne pasy nalotów. Na ograniczenia możliwości jego rozbudowy wpływa także ukształtowanie terenu. Obszar ten nie posiada obecnie większych rezerw terenów pod rozwój przedsiębiorczości nie związanej bezpośrednio z lotniskiem jak też warunków do zastosowania skutecznej izolacji akustycznej od nowo powstałej zabudowy.

Proponuje się zatem przyjąć jako wiodącą alternatywę lokalizacji regionalnego portu lotniczego dla Kielc w Obicach gm. Morawica, która posiada korzystniejsze warunki terenowe lokalizacji zarówno portu lotniczego jak i funkcji towarzyszących. Usytuowanie tej inwestycji na gruntach wsi Obice spełnia kryteria lokalizacji lotniska regionalnego, w tym możliwość realizacji pasa startowego o długości 2,8 km umożliwiającą lądowanie samolotów najczęściej użytkowanych przez „tanie linie lotnicze” — Airbus A320 i Boeing 737. Budowa RPL wpłynie też na podniesienie rangi Kielc w rankingu metropolii krajowych tworząc lepsze warunki do rozwoju biznesu i przyciągnięcia inwestorów zewnętrznych oraz bez wątpienia wzmocni jeden z najistotniejszych czynników rozwoju gospodarczego regionu – Targi Kielce. Ponadto uaktywni gospodarczo tereny przyległe w tym obszar turystyczno-uzdrowiskowy obejmujący m.in. gminy: Busko-Zdrój i Solec-Zdrój.

Za przyjęciem omawianej lokalizacji przemawiają zmiany, jakie dokonują się w ocenie efektywności światowego transportu lotniczego. Staje się on bardziej dostępny dla przeciętnie zarabiających grup ludności i jest już w Europie realną alternatywą dla podróży samochodem na odległość powyżej 500 km. Argumentem przeciwko podejmowaniu tej inwestycji są wątpliwości co do potencjału rynku usług lotniczych w regionie oraz bliskie sąsiedztwo portów lotniczych w Krakowie, Katowicach i Warszawie.

Jednocześnie przewiduje się, że położone w malowniczym krajobrazie Gór Świętokrzyskich lotnisko w Masłowie, powinno być dalej modernizowane w celu przystosowania go do pełnienia roli lotniska turystyczno-sportowego i czarterowo-biznesowego a także zapasowego (lokalnego).

### 4) Udrożnienie głównego ciągu transportowego w dolinie Kamiennej, służące zwiększeniu atrakcyjności inwestycyjnej północnych ośrodków miejsko-przemysłowych

Zadanie to będzie realizowane w szczególności poprzez gruntowną modernizację ciągu dróg krajowych nr 42 i nr 9 w tym budowę obwodnic i przełożeń dróg poza strefy centralne miast i obszarów zabudowanych zwartą zabudową mieszkaniową oraz dobre skomunikowanie z realizowanymi drogami ekspresowymi S7 i S74. Przewidywana jest także sukcesywna modernizacja linii kolejowej nr 25. W zakresie inwestycji krajowych zadanie to będzie obejmować następujące działania:

- budowę obwodnicy Parszowa i Wąchocka,
- przebudowę drogi nr 42 do klasy GP 2/2 na odcinku przejścia przez Starachowice,
- dobudowa drugiej jezdni drogi krajowej nr 9 na odcinku granica województwa-Opatów wraz z obwodnicą Ostrowca Świętokrzyskiego.



Ponadto przewiduje się sukcesywną modernizację pozostałych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, polegającą na przebudowie do parametrów dla założonych klas, odcinków dróg o największym natężeniu ruchu: drogi krajowe do klasy nie niższej niż GP, drogi wojewódzkie do klasy nie niższej niż G, powiatowe do klasy nie niższej niż Z oraz gminne do klasy nie niższej niż D. Do podstawowych kierunków działań zalicza się ponadto:

- ograniczanie niedoborów w zakresie podstawowego i uzupełniającego układu komunikacyjnego (głównie w zakresie towarzyszącej inżynierii drogowej),
- realizację parkingów w centrach głównych miast,
- minimalizację uciążliwości komunikacyjnych (wyprowadzenie ruchu ciężarowego z najgęściej zaludnionych obszarów, wprowadzenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej, założenia zieleni izolacyjnej i ewentualne rozsądne wprowadzanie ekranów akustycznych itp.),
- poprawę warunków komunikacji na głównych drogach dojazdowych do obszarów koncentracji funkcji przemysłowych (w tym Specjalnych Stref Ekonomicznych),
- dalszą realizację ścieżek rowerowych.

5) Poprawa płynności ruchu na drodze nr 78 — (I etap), która docelowo powinna prowadzić do uaktywnienia i wypromowania południowego korytarza komunikacyjnego, posiadającego duże, potencjalne walory transportowe i turystyczne, zwłaszcza w aspekcie planowanej w pobliżu lokalizacji RPL Kielce w Obicach. W najbliższych latach przewiduje się sukcesywne działania prowadzące do osiągnięcia klasy GP na całym odcinku tej drogi przebiegającym przez województwo.

#### 6) Poprawa połączeń komunikacyjnych między węzłami regionalnymi i lokalnymi

Tworzy się system węzłów komunikacyjnych i łączących je pasm (stanowiących najkrótsze powiązania drogowe między najbliższymi węzłami), które będą posiadały pierwszeństwo w zakresie inwestycji drogowych. W wyniku przeprowadzonych analiz komunikacyjnych ustalono ostatecznie:

- 15 węzłów regionalnych, które stanowi (nie licząc Kielc) 12 miast będących ośrodkami powiatowymi oraz dodatkowo: Chmielnik, Ożarów i Łonów, które stanowią ważne skrzyżowania dróg krajowych i wojewódzkich;
- 86 węzłów lokalnych, które stanowią pozostałe ośrodki miejsko-gminne i gminne.

Poprawa połączeń komunikacyjnych między tymi węzłami powinna przyczynić się do zwiększenia efektywności społeczno-gospodarczej inwestycji drogowych i ogólnego rozwoju obszarów wiejskich.

#### 7) Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej małych miast

Uzbrojenie terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod lokalizację strategicznych inwestycji gospodarczych, lub rewitalizację osiedli i zespołów mieszkaniowych oraz centrów tych miast, posiadających kluczowe znaczenie dla aktywizacji tych ośrodków.

### **11. Potencjalne zagrożenia w realizacji zadań wynikające z uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych**

Potencjalne zagrożenia i ograniczenia w realizacji zadań inwestycyjnych:

- ograniczone, w stosunku do istniejących potrzeb, zasoby finansowe; szczególnie dotyczy to sieci kolejowej która w ostatnim ćwierćwieczu została mocno zaniedbana inwestycyjnie,
- utrudnienia w przebudowie dróg głównych spowodowane ich obudową,
- brak rezerw terenów pod budowę nowych odcinków dróg i kolei w tym likwidacja rezerw utrzymywanych w planach ogólnych zagospodarowania przestrzennego miast i gmin które straciły ważność na podstawie przepisów prawa,



- problemy z pozyskaniem gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji związane z brakiem zgody właścicieli oraz nieuregulowanymi stosunkami własnościowymi,
- potencjalne kolizje z obszarami chronionymi, gdzie istnieje potrzeba szczególnie starannej oceny ich wpływu na środowisko przyrodnicze i przedstawienia rozwiązań wariantowych,
- czasochłonne procedury formalne od decyzji o rozpoczęciu przygotowania realizacji inwestycji aż po uzyskanie pozwolenia na budowę a także postępowania przetargowe mające na celu wyłonienie wykonawcy prac.

## **12. Opis działań Beneficjentów z zakresu zwiększenia zdolności administracyjnych w celu osiągnięcia przez nich zdolności do efektywnej realizacji projektów**

Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach jest jednostką budżetową finansowaną przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego, podlegającą Marszałkowi województwa. ŚZDW rozpoczął swoją działalność z dniem 1 stycznia 1999 r. i działa na podstawie ustawy o drogach publicznych, ustawie o samorządzie województwa oraz statutu nadanego uchwałą Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 8 marca 1999 r. (Uchwała Nr 23/99). ŚZDW wykonuje z upoważnienia Zarządu Województwa zarząd nad drogami wojewódzkimi, w zakresie planowania, modernizacji, utrzymania i ochrony tych dróg. Siedziba zarządu jest miasto Kielce natomiast terenem działania województwo świętokrzyskie. Ponadto ŚZDW realizuje zadania finansowane zarówno z budżetu województwa jak i z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007-2013 oraz Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej.

ŚZDW posiada potencjał instytucjonalny oraz realizował w perspektywie 2004 – 2006 zadania z programu ZPORR oraz w latach 2007 – 2013 zadania z funduszy RPO, PORPW.

Za realizację projektów współfinansowanych ze środków unijnych, między innymi Programu Operacyjnego Polska Wschodnia oraz RPOWS 2014-2020, w ŚZDW odpowiedzialne będą głównie :

- Wydział Realizacji Inwestycji
- Dział Dokumentacji i Przygotowania Inwestycji
- Dział Planowania i Analiz
- Dział Zamówień Publicznych
- Dział Księgowo - finansowy

W realizacji powyższego programu będą również wspomagały pozostałe działy i wydziały występujące w strukturze ŚZDW tj. Wydział Mostów i Odwodnienia, Stanowisko ds. Nieruchomości i Geodezji, Stanowisko ds. Obsługi Prawnej, Rejony drogowe (Staszów, Zgórsko oraz siedem obwodów drogowych wspomagających prace rejonów).

ŚZDW posiada doświadczoną i wyspecjalizowaną kadrę. Zatrudnionych jest 130 pracowników, z czego kadra inżynieryjno-techniczna stanowi 55 osób a uprawnienia posiada 37 osób. W Wydziale realizacji inwestycji zatrudnionych jest 7 osób z czego 6 posiada uprawnienia a średni staż pracy wynosi 18 lat. W dziale dokumentacji zatrudnionych jest 6 osób z czego jedna osoba posiada uprawnienia, średni staż pracy to 8 lat, w dziale planowania i analiz zatrudnione są trzy osoby, średni staż pracy wynosi to 30 lat, w dziale zamówień publicznych zatrudnionych jest pięć osób posiadających średni staż pracy 22 lata. Każdy Wydział nadzorowany jest poprzez naczelników natomiast działy reprezentowane są przez kierowników. Ponadto w jednostce występują dwa stanowiska zastępcy dyrektora tj. z-ca dyrektora ds. utrzymania sieci drogowej oraz z-ca dyrektora ds. przygotowania i realizacji inwestycji, natomiast na czele jednostki stoi dyrektor naczelny. Do celów realizacji programu POPW zostanie przeznaczony docelowo około 15 etatów spośród osób zatrudnionych w jednostce. ŚZDW posiada w planie finansowym jednostki zabezpieczone środki na szkolenia pracowników, stanowiące element motywacyjny oraz pozwalający na stałe podnoszenie kwalifikacji oraz rozwijanie posiadanych umiejętności co ma przełożenie na efektywność pracy.

W nowej perspektywie SZDW planuje ciągle podnoszenie kwalifikacji poprzez min. szkolenia specjalistyczne.

ŚZDW do roku 2015 zrealizował w zadania na kwotę :

RPO - 434 033 333,15 zł – ( udział środków UE) wartość całkowita 559 285 643,19 zł

PORPW - 258 550 378,71 zł ( udział UE ) wartość całkowita 388 527 848,23 zł

ŚZDW posiada wieloletnie doświadczenie w przygotowaniu , realizacji i rozliczeniu projektów współfinansowanych ze środków unijnych dotyczących inwestycji infrastrukturalnych zarówno drogowych jak i mostowych. Jednostka jest również przygotowana pod względem lokalowym, sprzętowym, niezbędnym do realizacji projektów unijnych. ŚZDW nie planuje do realizacji perspektywy 2014 – 2020 zatrudnienia dodatkowych pracowników gdyż dysponuje wystarczającą kadrą odpowiednio przygotowanych specjalistów, która uczestniczyła w realizacji zadań w perspektywie 2007 – 2013.

ŚZDW w celu minimalizowania ryzyka i zagrożeń podczas przygotowania i realizacji projektów posiada dla każdego projektu finansowanego w Regionalnego Programu Operacyjnego odpowiednie procedury określające sposób prowadzenia kontroli i rozliczania kontraktów. Ponadto dla każdego zadania współfinansowanego ze środków unijnych powoływany jest w drodze przetargu Inżynier Kontraktu którego zadaniem jest nadzorowanie, oraz uczestniczenie we wszelkich czynnościach, związanych z realizacją kontraktu, wspomagających działania zamawiającego. Inżynier Kontraktu musi posiadać odpowiednie kwalifikacje które gwarantują prawidłowe wykonanie zamówienia.

W związku z tym zamawiający wymaga :

- 1) posiadania uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, jeżeli przepisy prawa nakładają obowiązek ich posiadania;
- 2) posiadania wiedzy i doświadczenia;
- 3) dysponowania odpowiednim potencjałem technicznym oraz osobami zdolnymi do wykonania zamówienia.
- 4) sytuacji ekonomicznej i finansowej.

Wykonawca musi wykazać, że dysponuje lub będzie dysponować w okresie przewidzianym na realizację zamówienia osobami legitymującymi się kwalifikacjami zawodowymi oraz doświadczeniem odpowiednim do objęcia funkcji, jakie zostaną im powierzone. Ponadto w celu sprawnej bieżącej kontroli wykonawcy oraz projektanta zamawiający weryfikuje postęp prac dla danego zadania na radach budowy oraz radach technicznych gdzie na bieżąco sprawozdawany jest postęp prac, rozwiązywane są problemy oraz definiowane ewentualne zagrożenia.

Ponadto informujemy, że zamawiający nie przewiduje zagrożenia ( ryzyka ) związanego z zastępowalnością kadry zamawiającego gdyż w przypadku wystąpienia braku kadrowego na danym stanowisku (np. w sytuacji rezygnacji z pracy), zamawiający w trybie ogłoszenia w okresie miesiąca jest w stanie uzupełnić powstały brak kadrowy.

W przypadku wystąpienia niedoboru funduszy na przewidziane do realizacji zadania zamawiający wydłuży okres realizacji inwestycji zgodnie z zabezpieczonymi przez zarząd województwa środkami finansowymi. Jednak ryzyko jest zminimalizowane poprzez obowiązującą WPF (Wieloletnia Prognoza Finansowa ) która przewiduje sumę środków przewidzianą na realizację zadań w poszczególnych latach i do której ŚZDW odnosi się przy podejmowaniu decyzji o każdym kolejnym postępowaniu przetargowym kontrolując na bieżąco zarezerwowane w w/w planie wydatki.

W trakcie trwania przygotowania i realizacji projektów ŚZDW w perspektywie 2007 – 2013 wystąpiły sytuacje nie przewidziane które miały wpływ na czas realizacji inwestycji, poniższe zagrożenia można zdefiniować jako ryzyka, które mogą mieć miejsce w trakcie realizacji kolejnych zamierzeń inwestycyjnych.

1. Brak aktualnych danych w ośrodkach geodezyjnych ( różnice pomiędzy danymi w ośrodku a stanem faktycznym na gruncie oraz zapisami ksiąg wieczystych ), brak uregulowanych stanów prawnych nieruchomości ( np. występujące w ewidencji gruntów osoby nieżyjące

zmuszają do poszukiwania spadkobierców oraz brak ksiąg wieczystych dla nieruchomości potwierdzających własność gruntów) powodują znaczące opóźnienia w realizacji inwestycji. Firmy wykonawcze geodezyjne zamiast skorzystać z gotowych aktualnych danych zmuszone są do przeprowadzenia długotrwałej procedury min. ustalenia granic, wyliczenia właściwych powierzchni, uaktualnienia danych ewidencyjnych w ośrodkach geodezyjnych starostw. Obecnie starostwa zwiększyły tempo prac związanych z regulacją i uaktualnieniem ewidencji, co będzie miało korzystny wpływ na przygotowanie inwestycji w zakresie pozyskania kompletnych materiałów geodezyjnych w perspektywie 2014 – 2020.

2. W trakcie trwania zaawansowanego przygotowania inwestycji na etapie wydania decyzji środowiskowej tak jak miało to miejsce w przypadku drogi wojewódzkiej nr 728 w wyniku braku danych w bazach dotyczących ewidencji okazuje się że inwestycja ingeruje w tereny cmentarza żydowskiego. To znacząco komplikuje proces uzyskania dalszych decyzji ponieważ niezbędna jest zmiana lokalizacji przebiegu drogi, bez ingerencji w tereny dawnego cmentarza który w chwili obecnej nie istnieje i jest terenem zabudowanym. Mamy tu do czynienia z kolejnym ryzykiem związanym z nie przewidzianymi sytuacjami braku danych dotyczących własności bądź pierwotnej formy użytkowania. Obecnie wszelkie zagrożenia zarówno przez zespoły projektowe jak i służby zamawiającego są weryfikowane nie tylko na bazie dostępnych danych w jednostkach samorządowych ale również poprzez informacje od sołtysów oraz społeczności lokalnej co poprawi stopień uszczegółowienia informacji dotyczącej terenów po których ma przebiegać dana inwestycja.
3. Znaczącym ryzykiem każdej inwestycji, która w wieloletnim planie ma zapewnione szacowane środki jest wzrost kosztów inwestycji spowodowany wymogami decyzji środowiskowej, które nie są znane na etapie szacowania kosztów np. wymogi związane z zabezpieczeniami akustycznymi (ekrany, wymiana stolarki) powoduje wzrost kosztów i często związane z tym problemy z zabezpieczeniem środków. W 2012 roku po zmianie (podwyższeniu norm akustycznych) po przeprowadzonych pomiarach poziomy hałasu jakie są osiągnane przy rozbudowywanych drogach w większości przypadków nie wymagają stosowania ekranów akustycznych, w związku z powyższym ryzyko konfliktów społecznych zostało zminimalizowane.
4. Zmiany obowiązujących aktów prawnych tak jak w przypadku perspektywy 2007 – 2013 nastąpiła zmiana dwóch podstawowych dla zadań liniowych ustaw tj. specustawy drogowej oraz prawa ochrony środowiska, zmiana ta nastąpiła w trakcie rozpoczętych już procedur przygotowania bądź realizacji co skutkowało wieloma korektami dokumentacji oraz sposobu przygotowania. Ponadto brak przepisów przejściowych dla już rozpoczętych inwestycji utrudniał wprowadzenie zmian, które mogłyby przyspieszyć tempo realizacji inwestycji.
5. Kolejnym ważnym ryzykiem jakie miało miejsce podczas realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych było ogłoszenie upadłości firmy wykonawczej podczas realizacji zadania co skutkowało koniecznością odstąpienia od umowy oraz przeprowadzeniem nowej procedury wyboru nowego wykonawcy, zwiększenie kosztów oraz znaczne opóźnienie w realizacji inwestycji. Ryzyko to jest trudne do przewidzenia ponieważ firma wykonawcza wybierana w trybie przetargu nieograniczonego na etapie podpisywania umowy spełniała wszystkie wymogi formalne do tego aby można było podpisać umowę z gwarancją jej realizacji.
6. Ryzyko związane z odwołaniami od decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej mimo nadania rygoru natychmiastowej wykonalności, które w poprzedniej perspektywie powodowały brak możliwości wszczęcia procedury wypłaty odszkodowań za przejmowane nieruchomości a w konsekwencji protesty mieszkańców blokowanie robót budowlanych i opóźnienia w realizacji inwestycji.
7. Ryzyko związane z natrafieniem podczas prac budowlanych na niezidentyfikowane wcześniej stanowiska bądź znaleziska archeologiczne które zmuszały wykonawcę do wstrzymania

wykonywania prac i wprowadzenia odpowiednich grup archeologicznych, które zbadają dany odcinek i zezwolą na dalszą realizację zadania.

8. Znaczące ryzyko dla prowadzenia prac budowlanych mają warunki atmosferyczne a zwłaszcza występujące niemożliwe do przewidzenia anomalie pogodowe, jak np. powódź, uniemożliwiające realizację robót i często niszczące już wykonane prace w trakcie budowy np. podczas realizacji Mostu w Połańcu. Mimo niekorzystnych warunków wykonawca dotrzymał terminu umownego.
9. Nieprzewidziane protesty mieszkańców związane z rozwiązaniami technicznymi odpowiadającymi wymogom warunków technicznych oraz wydanych decyzji jednak nie spełniającymi oczekiwań mieszkańców np. protesty związane z wykonaniem ekranów akustycznych, zajętością działek, wyburzeniami ogrodzeń. Przykłady to droga wojewódzka nr 786 i nr 728. Obecnie nowelizacja ustawy dała możliwość wypłaty 70 % odszkodowania mimo toczącego się postępowania odwoławczego w związku z tym w obecnej perspektywie ryzyko protestów związane z brakiem wypłaty odszkodowania zostało zminimalizowane.
10. Przedłużające się procedury uzyskania decyzji umożliwiających rozpoczęcie realizacji inwestycji np. związane z uchynieniem decyzji środowiskowej a wynikające z niewłaściwej procedury związanej z odpowiednim obwieszczeniem informacji dot. wniosku środowiskowego bądź nie dopuszczeniem wszystkich stron postępowania.
11. Odstąpienie od umowy firm projektowych związane z nieprawidłowym procesem przygotowania dokumentacji. Wszystkie inwestycje współfinansowane ze środków unijnych mają powołanego Inżyniera Kontraktu który dodatkowo oprócz przedstawiciela zamawiającego – kierownika projektu sprawuje ciągły nadzór nad inwestycjami. W związku z powyższym Inżynier Kontraktu oraz wykonawca są zobowiązani do bieżącej kontroli oraz przekazywania raportów raz w miesiącu które definiują ewentualne zagrożenia co umożliwia podjęcie decyzji przez zamawiającego o odstąpieniu od umowy na wczesnym etapie występujących nieprawidłowości.
12. Odwołania od decyzji środowiskowej indywidualnych mieszkańców oraz organizacji ekologicznych również miały wpływ na przedłużającą się procedurę uzyskania decyzji ZRID i planowego rozpoczęcia robót budowlanych.
13. Wzrost kosztów inwestycji spowodowany dodatkowymi nieprzewidzianymi pracami budowlanymi lub koniecznością zmiany technologii robót związaną z nieprzewidzianymi warunkami np. gruntowymi, wodnymi.
14. Przedłużająca się procedura wyboru oferty w postępowaniu przetargowym spowodowana koniecznością uzupełnienia ofert i wyjaśnieniami rażąco niskiej ceny oraz odwołaniami wykluczonych wykonawców i rozprawą w Krajowej Izbie Odwoławczej.
15. Zmiana obowiązującej decyzji ZRID (nieistotna bądź istotna) wynikająca z nieprzewidzianych a niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania rozwiązań wynikłych w trakcie trwania robót budowlanych.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) działa na podstawie *ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych* (Dz. U. Nr z 2013 r. poz. 1030, z 2014 r. poz. 265 i 1161 oraz z 2015 r. poz. 4), *ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1160 i z 2015 r. poz. 200). Akcjonariuszami spółki są: Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (w której jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa) oraz Skarb Państwa. Będąc firmą z większościowym udziałem Skarbu Państwa, PKP PLK S.A. prowadzi działalność na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wykonując zadania zarządcy narodowej sieci linii kolejowych, w oparciu o przepisy *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, nadany statut oraz inne obowiązujące regulacje krajowe i UE.



Według danych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), na koniec 2013 r. w zarządzie Spółki PKP PLK S.A. pozostawało 21 696,35 km linii. W tej liczbie 3 163,70 km (14,6%) stanowiły linie wyłączone z eksploatacji. Spółka jako jedyna zarządzała infrastrukturą o znaczeniu państwowym, która na koniec 2013 r. stanowiła 61,68% wszystkich eksploatowanych linii. Ich długość na koniec 2013 r. wyniosła 12 332,08 km. Polska sieć linii kolejowych jest prawie w całości wykorzystywana w sposób mieszany do równoległego transportu pasażerów i towarów na tych samych liniach.

**Do podstawowych zadań Spółki należy:**

- udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom pasażerskim i towarowym, zgodnie z zasadą równego ich traktowania,
- modernizacja linii kolejowych dostosowująca je do standardów Unii Europejskiej,
- opracowywanie rozkładów jazdy pociągów,
- prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych,
- utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
- współpraca z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, inwestycje PLK S.A. wdrażane z udziałem środków będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu realizowane są w ramach programu wieloletniego w rozumieniu ustawy o finansach publicznych. W oparciu o ten przepis 7 listopada 2011 roku Rada Ministrów przyjęła „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015”. Został on zastąpiony „Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020” przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2013 i jej późniejszymi zmianami. Ostatnia aktualizacja WPIK nastąpiła 13 marca 2015 r. poprzez przyjęcie uchwały Rady Ministrów nr 30/2015.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową ujęte w WPIK realizowane są w przeważającej większości ze środków pochodzących z funduszy europejskich, a także z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego (FK), obligacji oraz środków własnych PLK S.A.

Zadania ujęte w WPIK będą realizowane na podstawie tego dokumentu do końca 2015 roku. Po tym czasie wszystkie zadania inwestycyjne PLK S.A. w zakresie infrastruktury finansowane ze środków finansowych będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu będą ujęte w *Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku – Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* (KPK). KPK zakłada pełne wykorzystanie dostępnych środków UE przeznaczonych na sfinansowanie projektów kolejowych. Jest to możliwe przy zapewnieniu sprawnej organizacji i realizacji inwestycji oraz pełnym zabezpieczeniu odpowiedniego wkładu krajowego w postaci środków budżetu państwa, FK i środków własnych PLK S.A. Realizatorem KPK jest PKP PLK S.A. Nadzór nad realizacją KPK sprawuje minister właściwy ds. transportu.

Spółka jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do podjęcia działań zaplanowanych w KPK. Posiada potencjał administracyjny i techniczny do zrealizowania w perspektywie do roku 2023 zadań inwestycyjnych określonych w krajowych, makroregionalnych i regionalnych programach operacyjnych, w tym do użycia na ich wykonanie przewidywanych środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu lub marszałek województwa, co zobowiązuje Spółkę m.in. do:

- realizacji infrastrukturalnych inwestycji kolejowych, finansowanych z udziałem środków publicznych poprzez wykonywanie w stosunku do nich funkcji inwestora bezpośredniego, z jednoczesnym nadzorowaniem i rozliczaniem inwestycji, których Wykonawcy wyłanianiani będą zgodnie z przepisami prawa,
- prowadzenia inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących norm budowlanych i warunków technicznych, technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) oraz przepisów branżowych,



- uzyskania efektu ostatecznego, uzasadniającego poniesione nakłady i wydatki rzeczowe oraz wywołane procesem inwestycyjnym ograniczenia użytkowania,
- prawidłowego wykorzystania i utrzymania obiektów podczas eksploatacji po zakończeniu realizacji inwestycji z zachowaniem zasad trwałości projektu; prowadzenia inwestycji przy spełnieniu wymagań obowiązujących.

PKP PLK S.A. posiada odpowiednie zaplecze merytoryczne i techniczne oraz dysponuje kadrami pracowników o specjalistycznym wykształceniu, dzięki czemu Spółka jest w stanie poprowadzić projekt na każdym etapie jego realizacji, łącznie z monitoringiem, bieżącą oceną zagrożeń, raportowaniem i rozliczeniem projektu.

PKP PLK S.A., z uwagi na to, że realizuje bardzo dużą liczbę inwestycji wspartych z zarówno z poziomu środków UE, jak i krajowych, posiada bogate doświadczenie w realizacji projektów. Spółka współpracuje z ponad 14 tysiącami kontrahentów, głównymi są wykonawcy kontraktów inwestycyjnych. Struktura organizacyjna Spółki oraz potencjał kadrowy przystosowane są do realizacji również dużych projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

W celu realizacji działalności inwestycyjnej, wyodrębniona została w strukturze organizacyjnej Spółki wyspecjalizowana jednostka organizacyjna p.n.: *Centrum Realizacji Inwestycji*, zajmująca się kompleksowym zarządzaniem operacyjnym projektami inwestycyjnymi (obejmującymi prace projektowe i budowlane) oraz projektami przygotowania inwestycji, współfinansowanymi ze środków unijnych, środków budżetowych, Funduszu Kolejowego, środków własnych oraz z innych źródeł. Strukturę Centrum tworzy pięć samodzielnych Regionów Inwestycyjnych: Północny, Centralny, Południowy, Śląski, Zachodni oraz Region Technologiczny prowadzących zadania inwestycyjne finansowane z budżetu państwa, ze środków własnych i z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych. Region Technologiczny zajmuje się wdrożeniem nowoczesnych technologii oraz realizacją projektów ogólnokrajowych (np. projekt rozjazdowy, ERTMS / GSMR czy System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej - SDIP).

Do najważniejszych zadań Centrum Realizacji Inwestycji należy:

- przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, w tym decyzji środowiskowych, lokalizacyjnych,
- przygotowanie materiałów przetargowych,
- kompleksowe przygotowanie i przeprowadzenie postępowania przetargowego w tym procedury kontrolnej i odwoławczej,
- zawarcie umowy z wykonawcą,
- zarządzanie realizacją umowy, w szczególności współpraca z wykonawcą i lokalnymi jednostkami administracji rządowej i samorządowej.

W celu wsparcia procesu inwestycyjnego, zostały dodatkowo wydzielone w Centrali Spółki komórki organizacyjne, w tym m.in. Biuro Zarządzania Projektami) oraz zespoły monitorujące projekty, Biuro Planowania Strategicznego oraz Biuro Studiów Wykonalności. Komórki te koordynują centralnie i wspierają procesy w celu odciążenia zespołów realizujących w terenie, w zakresie wdrażania nowych procesów i standardów dotyczących zarządzania projektami i ryzykiem oraz optymalizacji procesów wsparcia inwestycji, w tym planowania, przygotowania, monitorowania i raportowania. W celu trwałego usprawnienia procesu inwestycyjnego – przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych, funkcjonuje również *Komitet Inwestycyjny* - wewnętrzny organ PKP PLK S.A., wspierający proces decyzyjny w obszarze inwestycyjnym.

**Zidentyfikowane problemy w poprzednim okresie programowania oraz działania zaradcze na nową perspektywę 2014 – 2020 w zakresie inwestycji kolejowych:**

1. Na etapie przygotowania inwestycji:

- brak odpowiednich środków finansowych na przygotowanie inwestycji.
- brak wystarczających środków na finansowanie kosztów niekwalifikowalnych.

- długi okres czasu od rozpoczęcia prac przygotowania inwestycji do kontraktacji robót i podjęcia prac wykonawczych (budowlanych).

Działania zaradcze:

- zabezpieczenie odpowiednich środków finansowych na przygotowanie inwestycji.
- wdrożenie systemowego rozwiązania w zakresie finansowania kosztów niekwalifikowanych.
- poprawa organizacji pracy i przepływu informacji zarządcy infrastruktury włącznie z usprawnieniem przepływu informacji pomiędzy MliB oraz PKP PLK S.A.
- wzmocnienie nadzoru nad wykonawcami dokumentacji przedprojektowej.
- określenie zasad i procedur nadzoru nad terminowością, jakością i odbiorami zleconych dokumentacji projektowych oraz zakresu zadań i odpowiedzialności w ramach struktur zarządcy infrastruktury.
- określenie procedur uzyskiwania decyzji administracyjnych oraz zasad nadzoru nad tym procesem, z uwzględnieniem większego zaangażowania zarządcy infrastruktury kolejowej.
- wzmocnienie kompetencji zespołów bezpośrednio odpowiedzialnych za realizację (zespół dyrektora projektu).
- określenie i wdrożenie koncepcji usprawnienia organizacji w zakresie ochrony środowiska w strukturach zarządcy infrastruktury kolejowej.
- wzmocnienie działań związanych z przeprowadzaniem konsultacji społecznych dotyczących zakresu rzeczowego inwestycji.
- wprowadzenie obowiązku akceptacji zamawianej dokumentacji środowiskowej przez komórkę ds. ochrony środowiska oraz w zakresie rozwiązań technicznych przez dyrektora projektu/pion inwestycyjny.
- obowiązkowe umieszczanie w dokumentacjach przetargowych na prace przedprojektowe kryteriów wyboru ofert o charakterze jakościowym.
- wdrożenie narzędzia pozwalającego na wykonywanie prognoz ruchu.

2. Na etapie realizacji inwestycji.

- niewłaściwa koordynacja działań i współpraca komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za realizację zadań.
- skomplikowane procedury wewnętrzne i przeciągające się w czasie procesy decyzyjne.
- konieczność wykonywania robót dodatkowych, powodujących wzrost kosztów niekwalifikowalnych i opóźnienia realizacyjne.
- wysoki stopień złożoności projektów inwestycyjnych oraz niewystarczające doświadczenie i przygotowanie specjalistyczne pracowników.

Działania zaradcze:

- restrukturyzacja organizacji pionu inwestycji.
- wdrożenie metodyki zarządzania projektami (project management).
- w przypadku sprzyjających uwarunkowań eksploatacyjnych gwarantujących zachowanie spójności sieci i optymalne wykorzystanie przepustowości, realizacja inwestycji modernizacyjnych przy całkowitym zamknięciu ruchu po uprzednim przygotowaniu tras objazdowych.
- wdrożenie działań eliminujących możliwość utraty kwalifikowalności wydatków zarządcy infrastruktury kolejowej.
- prawidłowa polityka kadrowa.

W odniesieniu do zdolności administracyjnych po stronie beneficjentów należy wskazać, że projekty drogowe w ramach RPOWŚ realizować będą również przez jednostki samorządu terytorialnego oraz związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego. Beneficjenci są jednostkami sektora finansów publicznych, działającymi w ściśle określonych ramach prawnych. Prowadzą działalność

w oparciu o statuty określające zakres ich działalności, w tym kompetencje w zakresie realizacji inwestycji transportowych (drogowych). Beneficjenci od początku wdrażania funduszy europejskich w Polsce realizują projekty współfinansowane ze środków UE. Tym samym mogą się wykazać wieloletnim doświadczeniem w realizacji inwestycji infrastrukturalnych oraz strukturę pozwalającą na ich skuteczną realizację. Struktura organizacyjna tych jednostek jest dopasowana do sprawnej realizacji projektów pod względem rzeczowym i finansowym. Beneficjenci wskazują na posiadane zasoby kadrowe, w szczególności w zakresie obsługi projektów drogowych, oraz zamówień publicznych. Niektórzy posiadają również zasoby pozwalające na sprawowanie samodzielnego nadzoru nad realizowanymi inwestycjami.

Ponadto, beneficjenci RPOWŚ wykazują się odpowiednimi zasobami finansowymi oraz sprzętowymi, niezbędnymi do realizacji projektów drogowych współfinansowanych ze środków unijnych. Osoby odpowiedzialne za zarządzanie projektami, zarówno pod względem merytorycznym i finansowym wykazują się umiejętnościami, doświadczeniem oraz wiedzą niezbędną do właściwej realizacji projektów. Jednakże biorąc pod uwagę dotychczasową współpracę z beneficjentami, zmieniające się środowisko formalno-prawne, czy nowe wymogi związane z wdrażaniem nowej perspektywy, konieczne będzie dalsze podwyższanie kwalifikacji poprzez uczestnictwo w specjalistycznych szkoleniach.

W większości przypadków zasoby kadrowe beneficjentów, jakimi obecnie dysponują, są wystarczające do realizacji projektów w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. Dopuszcza się jednak możliwość zatrudnienia dodatkowych pracowników do realizacji tych zadań.

### **13. Działania zapobiegające i ograniczające negatywne oddziaływanie na środowisko wskazanych w Programie działań i inwestycji**

Działania i inwestycje wskazane w niniejszym Programie poddano ocenie pod kątem możliwego niekorzystnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze w *Prognozie oddziaływania na środowisko Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020*. Wskazano w niej różnorodne środki mające zapobiegać negatywnemu oddziaływaniu inwestycji na środowisko lub przynajmniej zmniejszające te oddziaływania. Wśród działań tych znalazły się działania, które całkowicie eliminują negatywne oddziaływania (alternatywne sposoby realizacji inwestycji, zmiana miejsca realizacji inwestycji) oraz działania, które ograniczą rozmiar negatywnych oddziaływań (zmiany cech przedsięwzięcia, wprowadzanie dodatkowych elementów, które niwelują negatywne skutki). Mając na uwadze potrzebę minimalizacji i łagodzenia negatywnych oddziaływań niektórych przedsięwzięć oraz stosując zasadę, że lepiej zapobiegać wystąpieniu ujemnych skutków, niż te skutki naprawiać, należy na wszystkich etapach planowania w maksymalnym stopniu stosować zasady ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

Poniżej przedstawiono najważniejsze propozycje zapobiegania i łagodzenia negatywnego wpływu na środowisko, który może być wywołany realizacją działań założonych w projekcie „Programu ...”. Zaproponowane rozwiązania stanowią jedynie wskazówki i kierunki działań, które mogą zostać podjęte. Propozycje te stanowią alternatywę całkowitego lub częściowego zrównoważenia negatywnych oddziaływań na środowisko. Ich uszczegółowienie dla konkretnych inwestycji powinno nastąpić w trakcie przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko konkretnych projektów realizacyjnych.

#### Zalecenia ogólne:

- egzekwowanie wymogów ochrony środowiska przy projektowaniu, budowie i eksploatacji obiektów infrastruktury technicznej;
- zagwarantowanie wysokiego poziomu przebiegu procedur oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć, w które powinni być zaangażowani projektanci,

przedstawiciele administracji samorządowej, ale także służby ochrony przyrody, środowisko naukowe oraz organizacje społeczne;

- przeprowadzanie inwentaryzacji przyrodniczych przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, w celu określenia faktycznych zasobów przyrodniczych występujących w rejonach planowanych inwestycji;
- ochrona przed nieuzasadnionym przekształcaniem oraz zniszczeniem elementów środowiska ważnych dla jego funkcjonowania i utrzymania różnorodności biologicznej oraz elementów kształtujących lokalne walory krajobrazu, jak np.: kompleksy leśne, doliny rzeczne, zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, łąki, obszary podmokłe, dorodne okazy drzew itp.;
- unikanie prowadzenia nowych odcinków dróg i kolei przez cenne przyrodniczo obszary (w tym istniejące obszary chronione i planowane do objęcia ochroną), w szczególności zapobieganie fragmentaryzacji struktur przyrodniczych tworzących system przyrodniczy;
- nowe szlaki komunikacyjne powinny być realizowane z uwzględnieniem wartości użytkowej gleb, tj. powinny być prowadzone przez tereny o jak najniższych klasach bonitacyjnych lub powinny przebiegać przez tereny o dobrych klasach bonitacyjnych po jak najkrótszych odcinkach;
- planowanie realizacji nowych odcinków dróg i linii kolejowych w taki sposób, aby przebiegały one (o ile tylko jest to możliwe) po terenach niepodlegających ochronie akustycznej, w jak największej odległości od budynków mieszkalnych;
- maksymalne wykorzystanie istniejących tras przebiegu infrastruktury technicznej (skupianie liniowych elementów infrastruktury w korytarzach, spowoduje o wiele mniejszą skalę negatywnych oddziaływań na środowisko, niż w przypadku gdy każdy liniowy element infrastruktury będzie prowadzony w osobnym korytarzu);

#### Zalecenia na etapie realizacji inwestycji:

- stosowanie technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych przyjaznych środowisku;
- w przypadku kolizji z obszarami prawnie chronionymi prace przy realizacji inwestycji komunikacyjnych powinny być prowadzone z uwzględnieniem zakazów i ograniczeń obowiązujących w tych obszarach;
- w przypadku prac prowadzonych w sąsiedztwie innych przyrodniczo cennych obiektów/obszarów wszelkie działania, z którymi będą się wiązać prace budowlane powinny być prowadzone z uwzględnieniem walorów i funkcji tych obiektów/obszarów, a zwłaszcza w sposób obejmujący wszelkie możliwe rozwiązania pozwalające na: ograniczenie lub wykluczenie bezpośredniej ingerencji, zachowanie ich funkcjonalności ekologicznej oraz zachowanie stanowisk i siedlisk chronionych gatunków flory i fauny;
- przeprowadzenie kompensacji przyrodniczej, jeżeli analiza zawarta w którymś z raportów o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dowiedzie taką konieczność, obejmującej w szczególności roboty budowlane i ziemne, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupień roślinności, prowadzącej do przywrócenia utraconej równowagi przyrodniczej na danym terenie i wyrównania szkód dokonanych w środowisku naturalnym na skutek realizacji inwestycji;
- ratowanie populacji cennych gatunków roślin i zwierząt występujących na trasach przebiegu sieci infrastruktury technicznej przez przesiedlanie ich na siedliska zastępcze;
- prowadzenie prac na terenach cennych przyrodniczo w jak najkrótszym czasie oraz dostosowanie terminów robót do terminów rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych itp.;
- przeprowadzanie koniecznych wycinek drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków oraz ograniczanie ich do niezbędnego minimum;



- ostrożne prowadzenie prac przy bryłach korzeniowych drzew w sposób minimalizujący straty systemów korzeniowych (prace ziemne w obrębie korzeni nie powinny być planowane w okresie wegetacji roślin, powinno wykonywać się je w okresie spoczynku zimowego roślin, pnie drzew należy zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający mechaniczne uszkodzenie roślin);
- stosowanie zasady oszczędnego korzystania z terenu i minimalnego przekształcenia jego powierzchni jedynie w zakresie niezbędnym dla realizacji inwestycji;
- prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy na etapie realizacji inwestycji, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych (m.in.: zabezpieczanie terenu inwestycji przed przedostawaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, stosowanie podczyszczania zanieczyszczonych wód opadowych, bezpieczne magazynowanie materiałów mogących stwarzać zagrożenie zanieczyszczenia gruntu, osłanianie i przykrywanie magazynowanych i transportowanych materiałów sypkich, ochrona warstwy humusowej gleby poprzez jej zebranie przed rozpoczęciem prac ziemnych oraz ponowne rozścielenie po zakończeniu prac, kontrolowanie maszyn budowlanych w celu uniemożliwienia zanieczyszczenia środowiska glebowo-wodnego substancjami ropopochodnymi);
- nie lokalizowanie w sąsiedztwie cieków wodnych baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów oraz odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlano-remontowych (gruz budowlany, elementy prefabrykowane jezdni i chodników itp.);
- używanie podczas prac remontowo-budowlanych sprawnego sprzętu, który będzie stacjonował na wyznaczonym i właściwie zabezpieczonym zapleczu (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych muszą być zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntu);
- zdjęcie wierzchniej warstwy ziemi przed przystąpieniem do prac budowlanych i składowanie w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu dalszego wykorzystania;
- odprowadzanie ścieków bytowych z zaplecza budowy do szczelnych zbiorników bezodpływowych i sukcesywnie wywożenie ich przez uprawnione podmioty do najbliższej oczyszczalni ścieków;
- odpowiednie zaplanowanie systemu gospodarki odpadami powstającymi w wyniku prowadzenia prac budowlanych i modernizacyjnych, w tym m.in. minimalizowanie ilości powstających odpadów, prowadzenie segregacji i właściwego magazynowania (np. w miejscach zadaszonych, bez dostępu osób postronnych, z zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego) oraz zapewnienie właściwego transportu odpadów;
- poddanie w pierwszej kolejności wytworzonych odpadów odzyskowi w miejscu ich powstania, a gdy nie jest to możliwe przekazanie specjalistycznym firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami;
- stosowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość hałasu powstającego w związku z pracami budowlanymi z użyciem ciężkiego sprzętu, np.: odpowiedni dobór okresów prowadzenia prac budowlanych, ograniczanie czasu pracy maszyn i urządzeń, wykorzystywanie tras dostarczania materiałów budowlanych jak najmniej uciążliwych dla terenów zabudowanych, stosowanie urządzeń o dobrych parametrach akustycznych;
- w sytuacji możliwej kolizji prowadzonych prac budowlanych z obiektami zabytkowymi, stosowanie rozwiązań eliminujących zagrożenie (np. ominięcie obiektu, prowadzenie prac w sposób nie powodujący zagrożenia dla obiektu, przeprowadzenie wyprzedzających badań archeologicznych, w ostateczności zmiana miejsca usytuowania obiektu zabytkowego);
- w przypadku natrafienia w trakcie prowadzenia prac ziemnych na przedmioty o charakterze zabytkowym — konieczne jest przerwanie prac, zabezpieczenie terenu znaleziska oraz powiadomienie o tym fakcie wojewódzkiego konserwatora zabytków;



- uprzątnięcie terenu po zakończeniu prac budowlano-remontowych i przywrócenie do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami.

#### Zalecenia na etapie eksploatacji inwestycji:

- stosowanie urządzeń ułatwiających przemieszczanie się zwierząt w poprzek korytarzy transportowych (tunele, przepusty, mosty, kładki itp.);
- stosowanie grodzienia tras szybkiego ruchu w celu zapobiegania kolizji ze zwierzętami;
- stosowanie systemów odstraszenia zwierząt w sąsiedztwie linii kolejowych i lotnisk;
- wprowadzanie zmian w użytkowaniu gruntów sąsiadujących z lotniskiem w porozumieniu z właścicielami gruntów (ograniczeniu uprawy roślin atrakcyjnych dla ptaków i innych zwierząt);
- stosowanie sprawnie funkcjonujących systemów odwodnienia obiektów komunikacyjnych wraz z podczyszczaniem brudnych wód opadowych;
- zapewnienie optymalizacji zimowego utrzymania obiektów komunikacyjnych, przy zastosowaniu środków wykluczających możliwość wystąpienia zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego;
- stosowanie rozwiązań ograniczających rozprzestrzenianie się negatywnych oddziaływań obiektów komunikacyjnych na sąsiadujące z nimi tereny zamieszkałe (m.in.: budowa nieuciążliwych krajobrazowo ekranów akustycznych, realizacja obudowy biologicznej z zastosowaniem nasadzeń gatunków odpornych na zanieczyszczenie środowiska);
- utrzymywanie w odpowiednim stanie eksploatowanych obiektów komunikacyjnych (ewentualne uszkodzenia będą na bieżąco usuwane);
- prowadzenie przez zarządzającego drogą, linią kolejową lub lotniskiem pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją tych obiektów;
- utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku, gdy z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

## **14.Podsumowanie**

Głównym zadaniem niniejszego programu jest sprecyzowanie działań w zakresie modernizacji i rozbudowy sieci transportowej, których wykonanie powinno przyczynić się do osiągnięcia celów rozwoju województwa nakreślonych w zaktualizowanej „Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego do 2020 roku” oraz „Regionalnym programie operacyjnym województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020”. Za cel strategiczny uznano inwestycje w infrastrukturę transportową, które „przybliżą” region do europejskich węzłów aktywizacji, jakie stanowią będą sąsiadujące metropolie: warszawska, krakowska, katowicka łódzka, lubelska i rzeszowska. Usprawnienie powiązań transportowych na tych kierunkach umożliwi sprawniejszy przepływ towarów, usług i kapitału, jak również stworzy korzystniejsze warunki lokalizacji inwestycji przemysłowych i zagospodarowania atrakcyjnych dla turystyki i wypoczynku obszarów województwa a tym samym wpłynie na realizację innego celu strategicznego czyli wzrost kapitału społecznego, wsparcie zatrudnienia i wyższą jakość życia w regionie. Strategiczny cel to „Poprawa infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej czyli bliżej siebie i świata”. Zatem oprócz dalszej poprawy połączeń z europejskimi korytarzami transportowymi należy w najbliższej perspektywie położyć większy nacisk na rozwój transportu wewnątrz regionu, zwiększenie jego płynności i bezpieczeństwa. Winno to nastąpić przez separację ruchu lokalnego od tranzytowego czyli budowę obwodnic miejscowości oraz nowych przebiegów dróg tranzytowych w obszarach zabudowanych. Działania

takie szczególne znaczenie będą miały w głównych węzłach komunikacyjnych regionu: Kielc, Jędrzejowa, Sandomierza, Skarżyska-Kamiennej, Ostrowca Świętokrzyskiego, Opatowa, Końskich i Staszowa. Spowodować to winno wzrost atrakcyjności inwestycyjnej lokalnych stref aktywizacji i przyciągnąć większych inwestorów zewnętrznych.

Niedobór środków finansowych na pełną realizację ujętych w niniejszym Programie rozwiązań komunikacyjnych wymusza konieczność dochodzenia do rozwiązań docelowych działaniami etapowymi dającymi największe efekty społeczno-gospodarcze w możliwie najkrótszym okresie czasu. W tej sytuacji ważnym celem programu było również określenie hierarchii realizacji ciągów drogowych, jak i zasad ich etapowania.

Przyjmuje się, że główną osią układu drogowego regionu będzie droga krajowa nr 7, której przebudowa do parametrów drogi ekspresowej na terenie województwa dobiega końca.

Pilnym zadaniem jest uwolnienie drogowej sieci miejskiej Kielc od potoków uciążliwego ruchu tranzytowego (poprzez jego oddzielenie od ruchu lokalnego) paraliżującego układ komunikacyjny miasta i przyległych gmin. Winno to nastąpić poprzez usprawnienie przejazdu drogą krajowa nr 74 na odcinku Mniów - Wola Jachowa, poprzez jego przebudowę na parametry drogi ekspresowej oraz realizację południowego i wschodniego odcinka układu obwodnicowego Kielc. Jest to rozwiązanie które umożliwi zachowanie płynności ruchu na tych dwóch ważnych dla regionu odcinkach tras oraz przyczyni się do ochrony występujących w sąsiedztwie cennych walorów środowiska naturalnego.

Elementem spinającym układ dróg ruchu szybkiego, stanowiącym obecnie jedyne sprawne połączenie województwa lubelskiego ze Śląskiem, będą sukcesywnie przebudowywane do parametrów klasy GP drogi krajowe nr 78 i 74 (odcinek Opatów-granica województwa lubelskiego). Klasę GP powyższych odcinków należy traktować jako pierwszy etap ich przebudowy i dążyć do docelowego uzyskania przez nie klasy S. Zostało to zapisane w ustaleniach Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa. W koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, a tym samym w PZPWŚ, zapisano ponadto budowę drogi ekspresowej S73 Kielce-Tarnów jednak wątpliwe jest aby w bieżącej perspektywie udało się zrealizować jakiś jej fragment. Celowe jest jednak podjęcie prac związanych z ustaleniem jej przebiegu co umożliwi samorządom zabezpieczenie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego odpowiednich rezerw.

Szczególną rolę w otwarciu komunikacyjnym regionu i poprawy jego wizerunku w krajowych rankingach atrakcyjności inwestycyjnej spełnić winna budowa Regionalnego Portu Lotniczego Kielce w Obicach, przystosowanego do przyjęcia rejsowych samolotów pasażerskich.

Realizacja programu powinna, przynieść szereg wymiernych efektów gospodarczych i społecznych, zwłaszcza w następujących dziedzinach:

- modernizacja priorytetowych ciągów drogowych, nakierowanych na przyszłe węzły dróg ekspresowych, spowoduje lepsze wykorzystanie ograniczonych środków inwestycyjnych;
- realizacja mostów na Wiśle przyczyni się do poprawy współpracy takich ośrodków jak Sandomierz i Tarnobrzeg, Staszów i Mielec oraz „przybliży” dostępność do autostrady A-4 poprzez węzły zlokalizowane na przedłużeniu tych przepraw;
- zagęszczenie sieci dróg o lepszych parametrach na obszarach wydobywania i przetwórstwa materiałów budowlanych przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności przemysłu mineralnego;
- bardziej realne stanie się wykorzystanie szansy rozwoju turystyki, jaką stwarza bogactwo przyrodnicze i kulturowe regionu;
- usprawnienie powiązań ośrodków gminnych, stanowiących lokalne węzły, z lepiej wyposażonymi ośrodkami powiatowymi spowoduje ożywienie życia gospodarczego i kulturalnego, zaś lepsze powiązanie ośrodków gminnych ze sobą pozwoli lepiej wykorzystać miejscowe potencjały aktywizacji;
- wcześniejsze zabezpieczenie rezerw terenowych pod inwestycje drogowe umożliwi lepsze i sprawniejsze przygotowanie inwestycji.

### 15. Słownik skrótów

- A – autostrada  
 AGC - umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, sporządzona w Genewie dnia 31 marca 1985 roku  
 AGTC - umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, sporządzona w Genewie dnia 01 lutego 1991 roku  
 CMK – Centralna Magistrala Kolejowa  
 DK – droga krajowa (DK 73)  
 DW - droga wojewódzka (DW 762)  
 DP – droga powiatowa (DP nr 0613 T)  
 DRB – drogi ruchu bezkolizyjnego  
 DSRK - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju  
 EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego  
 EFS – Europejski Fundusz Społeczny  
 GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
 GP – droga główna ruchu przyśpieszonego  
 KDP – koleje dużych prędkości  
 KE – Komisja Europejska  
 KM RPO – Komitet Monitorujący Regionalnego Programu Operacyjnego  
 KPZK – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030  
 KSRR 2010-2020 – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020  
 LHS – Linia Hutnicza Szerokotorowa  
 MŚP – małe i średnie przedsiębiorstwa  
 MOF – miejskie obszary funkcjonalne  
 MOF OW – Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego  
 MRR – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego  
 OSO – obszar specjalnej ochrony ptaków wchodzący w skład sieci Natura 2000  
 PBDK – Program Budowy Dróg Krajowych  
 PK – park krajobrazowy  
 PN – park narodowy  
 POPW – Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020  
 PZPWŚ – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego  
 RPL – Regionalny Port Lotniczy  
 RPO (RPOWŚ) - Regionalny Program Operacyjny Woj. Świętokrzyskiego na lata 2014-2020  
 S – droga ekspresowa  
 SOO – specjalny obszar ochrony siedlisk wchodzący w skład sieci Natura 2000  
 SOSN – System Oceny Stanu Nawierzchni  
 ŚSRK – Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2020  
 ŚZDW – Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich  
 TEN-T – (Trans-European Transport Networks) transeuropejska sieć transportowa  
 UE – Unia Europejska  
 WOF – wiejskie obszary funkcjonalne  
 ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

## 16. Spis rysunków

1. Statystyka ogólna – zdarzenia na drogach krajowych.
2. Statystyka ogólna – zdarzenia na drogach wojewódzkich.
3. Zdarzenia drogowe – najechanie na dziurę, garb, wybój.
4. Zdarzenia drogowe – najechanie na pieszego.
5. Zdarzenia drogowe – najechanie na pojazd, zwierze, drzewo, słup, znak, barierę ochronną, zaporę kolejową.
6. Zdarzenia drogowe – najechanie na pozostałe.
7. Zdarzenia drogowe – zderzenie pojazdów.
8. Zdarzenia drogowe – czynniki atmosferyczne i zanieczyszczenia.
9. Zdarzenia drogowe – stan nawierzchni jezdni.
10. Średni dobowy ruch na drogach krajowych w 2010 roku.
11. Średni dobowy ruch na drogach wojewódzkich w 2010 roku.
12. Średni dobowy ruch samochodów ciężarowych na drogach krajowych w 2010 roku.
13. Średni dobowy ruch samochodów ciężarowych na drogach wojewódzkich w 2010 r.
14. Udział sam. ciężarowych w średnim dobowym ruchu na drogach krajowych.
15. Udział sam. ciężarowych w średnim dobowym ruchu na drogach wojewódzkich.
16. Ocena stanu nawierzchni na drogach krajowych w 2013 r.
17. Ocena stanu nawierzchni na drogach krajowych w 2013 roku – stan spękań.
18. Zabiegi zalecane i konieczne na sieci dróg krajowych.
19. Rozmieszczenie obiektów mostowych, wiaduktów i kładek dla pieszych.
20. Rozmieszczenie obiektów mostowych, wiaduktów i kładek dla pieszych – wg oceny.
21. Klasyfikacja odcinków ze względu na wypadki drogowe – koncentracja kosztów.
22. Klasyfikacja odcinków ze względu na wypadki drogowe – koncentracja wypadków.
23. Zdarzenia – zachowania pieszego.

## 17. Spis tabel

1. Ocena stanu realizacji zadań rządowych zapisanych w *Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013* przewidzianych do realizacji w latach 2007–2013.
2. Ocena stanu realizacji zadań rządowych zapisanych w *Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013* przewidzianych do realizacji w latach 2007–2013 w węźle krajowym i węzłach regionalnych.
3. Ocena stanu realizacji inwestycji koniecznych z punktu widzenia potrzeb województwa zapisanych w *Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013* przewidzianych do realizacji w latach 2007-2013 w głównych korytarzach transportowych.
4. Ocena stanu nawierzchni dróg krajowych w poszczególnych powiatach.
5. Skala i kryteria ocen elementów obiektów mostowych.
6. Wykaz gmin i dróg w których miały miejsce przypadki „najechania na pieszego”.
7. Ciągi drogowe w głównym węźle komunikacyjnym województwa.
8. Węzły regionalne – od 1 do 15.
9. Węzły lokalne – od 1 do 86.
10. Główne korytarze o charakterze krajowym.
11. Ciągi drogowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi.
12. Ciągi drogowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi.