



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO
Wojewódzki Zarząd Transportu

**Analiza sytuacji rynkowej
w zakresie regularnego przewozu
osób w transporcie publicznym na
terenie województwa
świętokrzyskiego
w roku 2015**

KIELCE 2016

Dokument „Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2015” opracowali pracownicy Oddziału Planowania i Organizacji Transportu w Wojewódzkim Zarządzie Transportu w składzie:

- Cichocki Michał – kierownik Oddziału Planowania i Organizacji Transportu
- Barchan Mirosław
- Fluder Mariola
- Trela Konrad
- Władzyga Martyna
- Wróblewski Tomasz
- Zdańska-Dyrek Barbara

1. WPROWADZENIE	5
1.1 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA	5
1.2 LUDNOŚĆ	9
1.3 MIGRACJE LUDNOŚCI NA POBYT STAŁY	13
1.4 OTOCZENIE GOSPODARCZE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO	15
1.5 RYNEK PRACY	19
2. TRANSPORT W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM	22
2.1 INFRASTRUKTURA DROGOWA	22
2.2 INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	24
3. METODOLOGIA	27
3.1 CEL ANALIZY	27
3.2 FORMA/ METODYKA REALIZACJI BADANIA.	28
3.3 CZAS I MIEJSCE REALIZACJI BADANIA	30
3.4 PRÓBA BADAWCZA I JEJ CHARAKTERYSTYKA	31
4. PREFERENCJE PRZEWOZOWE PASAŻERÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM	37
4.1 WYNIKI BADANIA DOT. PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH PASAŻERÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM	37
4.2 WYNIKI BADANIA DOT. PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH PASAŻERÓW W POSZCZEGÓLNYCH POWIATACH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO	45
5. OPIS I OCENA ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	94
5.1 JAKOŚĆ I ILOŚĆ POSIADANYCH ZASOBÓW TRANSPORTOWYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW	94
5.2 DOSTOSOWANIE DO POTRZEB SPOŁECZNYCH ILOŚCIOWYCH (LICZBY KURSÓW) I JAKOŚCIOWYCH	98
5.3 WĘZŁY PRZESIADKOWE I INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA	104
5.4 WYNIKI KONTROLI W ZAKRESIE WYWIĄZYWANIA SIĘ PRZEWOŹNIKÓW POSIADAJĄCYCH UPRAWNIENIA DO PRZEWOZU OSÓB W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM Z REALIZACJI TYCH PRZEWOZÓW	105
5.5 WYNIKI BADANIA PRZEPROWADZONE WŚRÓD GMIN I POWIATÓW WOJEWÓDZTWA	107
6. DROGOWY I KOLEJOWY TRANSPORT PUBLICZNY – WZAJEMNE ODDZIAŁYWANIE	109
6.1 ANALIZA WZAJEMNEGO ODDZIAŁYWANIA DROGOWEGO I KOLEJOWEGO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	109
6.2 KONKURENCJA CZY UZUPEŁNIENIE? KRYTERIA KONKURENCYJNOŚCI	110
6.3 OCENA I KIERUNKI DZIAŁANIA	113

<u>7. UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO WYNIKAJĄCE Z KRAJOWYCH I REGIONALNYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH ORAZ INNOWACYJNOŚĆ W TRANSPORCIE PUBLICZNYM</u>	<u>115</u>
7.1 UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z KRAJOWYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH	115
7.2 UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO	124
7.3 INNOWACYJNOŚĆ W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM	127
<u>8. PODSUMOWANIE</u>	<u>130</u>

1. Wprowadzenie

1.1 Ogólna charakterystyka województwa

Województwo świętokrzyskie zlokalizowane jest w południowo-wschodniej części Polski, w obrębie Wyżyny Małopolskiej, na obszarze obejmującym Wyżynę Kielecką, Niekę Nidziańską oraz wschodnią część Wyżyny Przedborskiej. Swoją powierzchnią zajmuje 11 711 km², co sprawia, iż w aspekcie obszarowym jest jednym z najmniejszych województw w Polsce (3,7% powierzchni całego kraju). Świętokrzyskie graniczy z sześcioma województwami (lubelskim, łódzkim, małopolskim, mazowieckim, podkarpackim oraz śląskim), na terenie których znajdują się największe aglomeracje miejskie w Polsce. Lokalizację województwa na tle kraju przedstawia rys. 1.



Rysunek 1 Lokalizacja województwa świętokrzyskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.wikipedia.pl

Województwo Świętokrzyskie podzielone jest na dwa podregiony: kielecki oraz sandomiersko-jędrzejowski, do których zalicza się 13 powiatów i jedno miasto na prawach powiatu (m. Kielce). Dodatkowo w powiatach znajdują się 102 gminy, w skład których wchodzi 5 gmin miejskich, 27 gmin miejsko-wiejskich oraz 70 gmin wiejskich. Podział terytorialny województwa został przedstawiony na rys. 2.



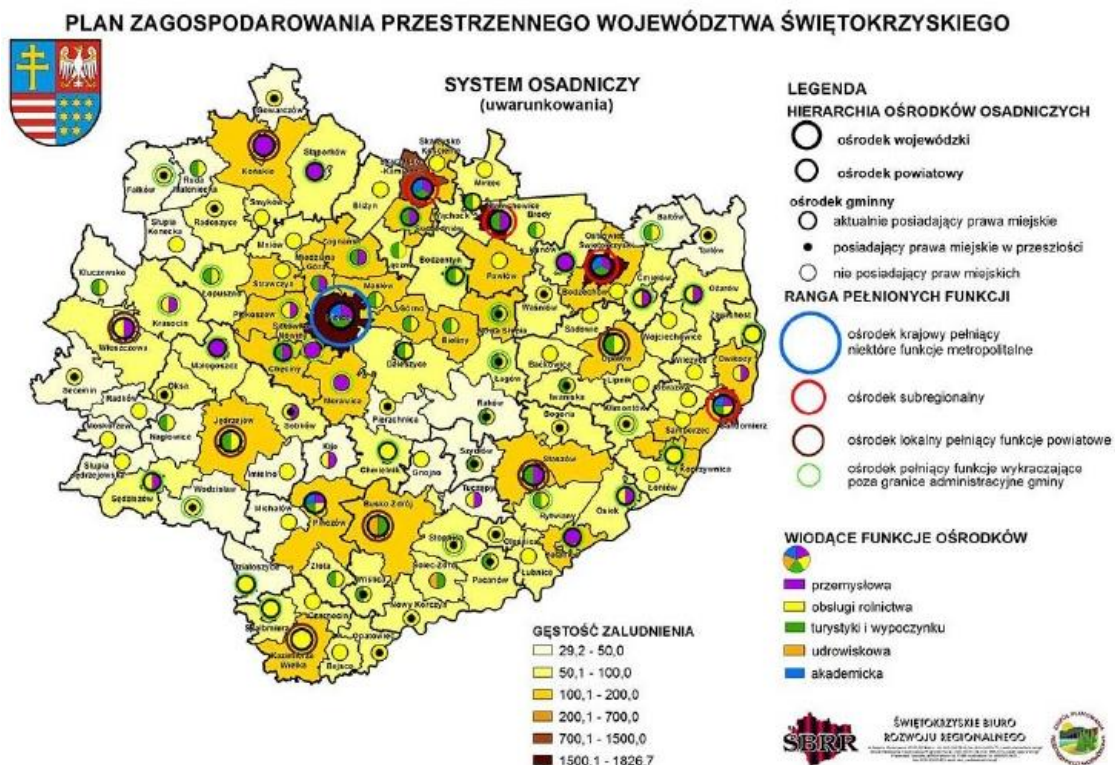
Rysunek 2 Podział terytorialny województwa świętokrzyskiego.

Źródło: GUS

Urbanizacja województwa świętokrzyskiego kształtuje się na niskim poziomie i znacząco odbiega od średniej krajowej. Mieszkańcy świętokrzyskich miast stanowili na koniec 2015 r. 44,6% wszystkich mieszkańców województwa wobec 60,3% osiągniętych w skali kraju. Sieć osadniczą województwa tworzą 32 miasta średniej wielkości (w tym 27 gmin miejsko-wiejskich) oraz 2490 miejscowości wiejskich. Świętokrzyskie miasta są rozmieszczone stosunkowo równomiernie na całym obszarze województwa, jednakże ośrodki miejskie skupiające największą liczbę mieszkańców znajdują się w jego północnej części. Zależność ta wynika z faktu, iż są to regiony bardziej uprzemysłowione, związane z obszarem dawnego Staropolskiego Okręgu Przemysłowego, co w efekcie sprawia, iż w województwie można zaobserwować wyraźny podział na przemysłową północ oraz rolnicze południe. Analizując liczbę miast w odniesieniu do powierzchni województwa, można stwierdzić, iż przeciętnie na jedno miasto w regionie przypada 365,97 km². Mieszkańcy Świętokrzyskiego wpisują się w ogólnopolski trend przemieszczania się ludności z większych ośrodków miejskich poza ich obrzeża.

Hierarchia ośrodków osadniczych województwa zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) przedstawia się w sposób następujący:

- a) ośrodek wojewódzki: Miasto Kielce, uznane za pełniące oprócz funkcji regionalnych szereg funkcji o znaczeniu metropolitalnym,
- b) ośrodki subregionalne: Ostrowiec Świętokrzyski i Starachowice. Do pełnienia tej funkcji rekomendowane powinny być także Skarżysko-Kamienna oraz Sandomierz nie ujęte obecnie w koncepcji krajowej,
- c) ośrodki lokalne pełniące funkcję powiatowe: Busko-Zdrój, Końskie, Jędrzejów, Opatów, Staszów, Pińczów, Kazimierza Wielka oraz Włoszczowa,
- d) ośrodki lokalne pełniące funkcje wykraczające poza granice administracyjne gminy.



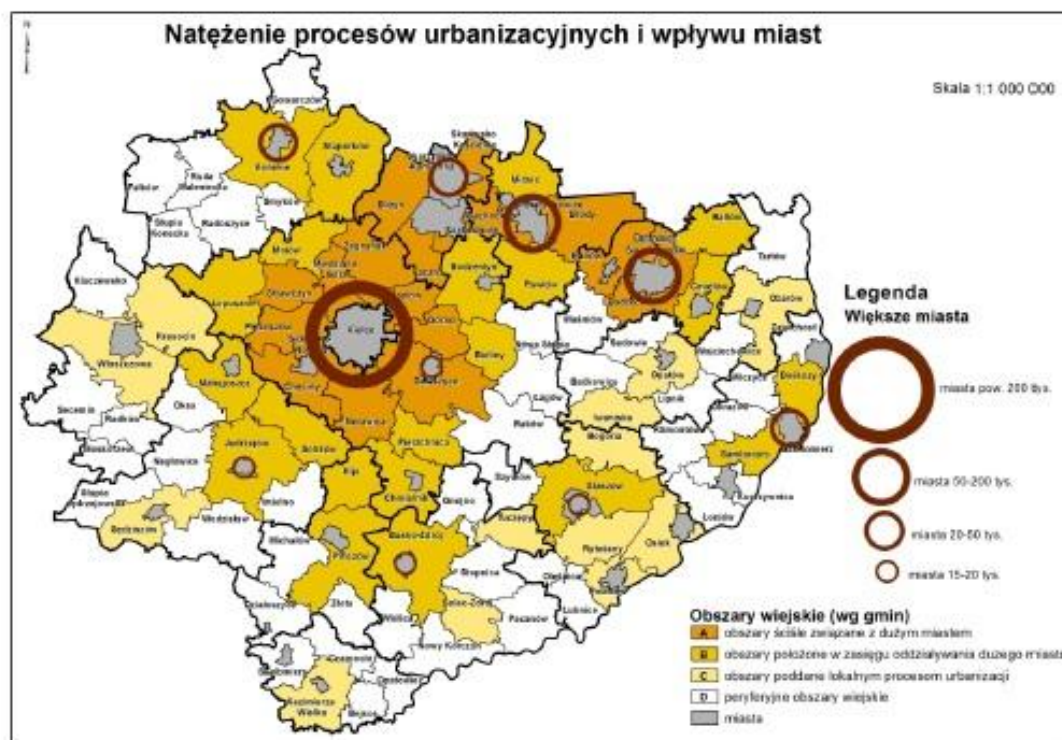
Rysunek 3 System osadniczy województwa świętokrzyskiego.

Źródło: Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego.

Obszary wiejskie w województwie świętokrzyskim różnią się między sobą pod względem ekonomicznym, społecznym i strukturalnym. Na podstawie analizy poziomu urbanizacji i wpływu miast na otaczające je gminy, zawartej w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego (PZPWŚ) można wyróżnić obecnie cztery kategorie obszarów wiejskich:

- a) ściśle powiązane z dużym miastem — obszary wiejskie położone w bezpośrednim sąsiedztwie ośrodka miejskiego i stanowiące głównie jego strefę podmiejską, obszary te charakteryzuje zróżnicowanie struktury funkcjonalnej oraz słabnąca różnorodność i intensywność zjawisk społeczno-gospodarczych w miarę oddalania się od granic miasta w kierunku „typowo rolniczych” obszarów wiejskich;
- b) w zasięgu oddziaływania dużego miasta — obszary wiejskie położone poza strefami podmiejskimi z zadowalającą dostępnością czasową do ośrodka miejskiego, znajdują się one wprawdzie poza zasięgiem bezpośredniego oddziaływania dużego miasta, ale są dogodnie położone względem szlaków komunikacyjnych i mogą czerpać korzyści z dyfuzji procesów rozwojowych, która obok ich endogenicznego potencjału powinna przyczyniać się do ich rozwoju;
- c) poddane lokalnym procesom urbanizacyjnym — obszary wiejskie stanowiące bezpośrednie otoczenie średnich miast i mniejszych ośrodków przemysłowych, odnoszące korzyści z lokalnych procesów urbanizacji i uprzemysłowienia;

- d) peryferyjne obszary wiejskie o dominującej roli funkcji powierzchniowych (rolnictwo i leśnictwo), często charakteryzujące się nagromadzeniem niekorzystnych zjawisk społeczno-gospodarczych, bez wyraźnego oddziaływania któregoś z dużych ośrodków miejskich i z ograniczoną dostępnością komunikacyjną do tych ośrodków.



Zródło: IGiPZ PAN Warszawa.

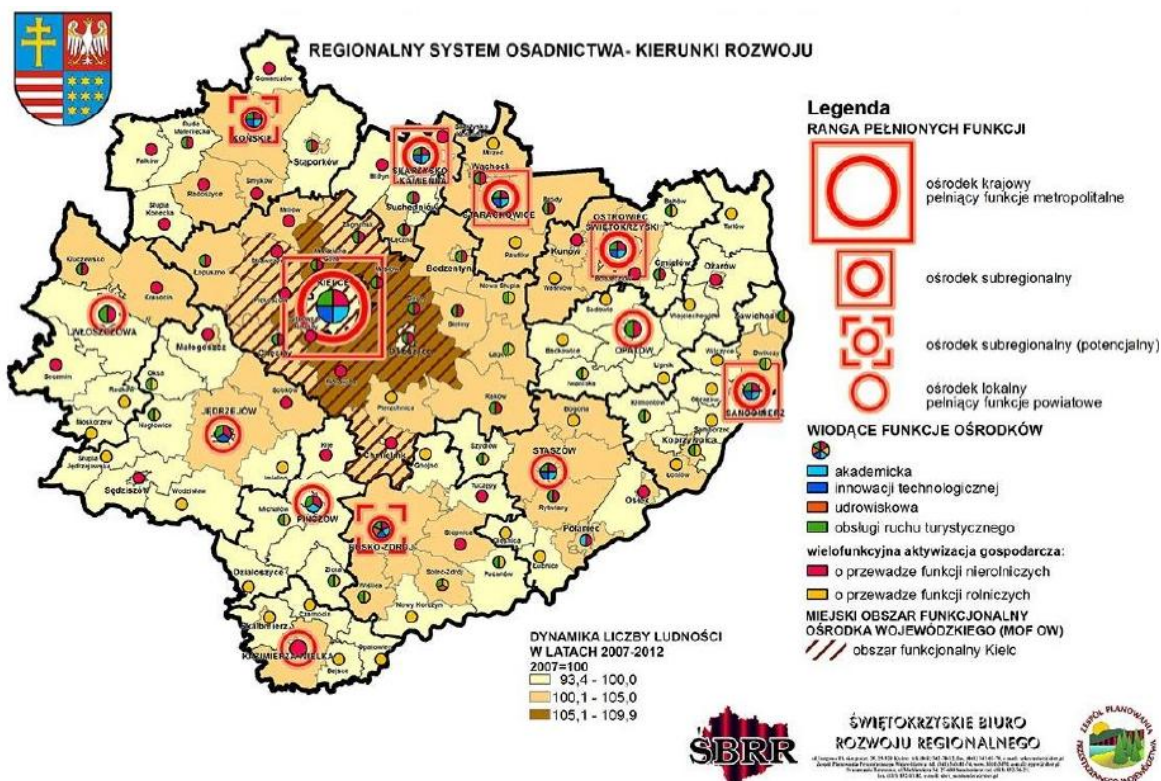
Rysunek 4 Natężenie procesów urbanizacyjnych i wpływu miast w województwie świętokrzyskim.

Źródło: IGiPZ PAN Warszawa.

Zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego zakłada się stabilizację dotychczasowej struktury administracyjnej województwa oraz ustala się następującą hierarchię ośrodków osadniczych, uwzględniającą możliwości ich rozwoju oraz zwiększenie zasięgu oddziaływania:

- ośrodek krajowy pełniący niektóre funkcje metropolitalne — Kielce (metropolia o znaczeniu krajowym);
- ośrodki subregionalne — ukształtowane: Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice oraz kształtujące się — Skarżysko-Kamienna i Sandomierz;
- ośrodki subregionalne potencjalne: Busko-Zdrój i Końskie;
- ośrodki lokalne (w tym powiatowe): Jędrzejów, Staszów, Pińczów, Włoszczowa, Opatów oraz Kazimierza Wielka;
- ośrodki lokalne — pozostałe miasta oraz niektóre ośrodki gminne, świadczące usługi wykraczające swym zasięgiem poza granice administracyjne siedziby gminy: miasta — Bodzentyn, Chęciny, Chmielnik, Ćmielów, Daleszyce, Działoszyce, Koprzywnica, Kunów, Małogoszcz, Osiek, Ożarów, Połaniec, Sędziszów, Skalmierz, Stąporków, Suchedniów, Wąchock, Zawichost oraz ośrodki gminne — Bałtów, Bieliny, Bogoria, Falków, Gowarczów, Iwaniska, Klimontów, Krasocin, Łągów, Łopuszno, Morawica, Nowa Słupia, Piekoszków, Pacanów, Rytwiany, Sitkówka-Nowiny, Stopnica, Szydłów, Wodzisław, Zagnańsk, Nowy

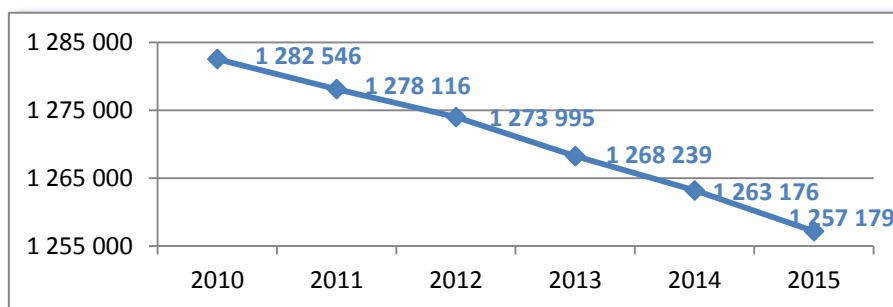
- Korczyn, Oksa, Oleśnica, Opatowiec, Pacanów, Pierzchnica, Radoszyce, Raków, Secemin, Sobków, Tarłów, Waśniów, Wiślica, (lista otwarta) i inne były miasta lub duże osiedla wiejskie;
- f) ośrodki podstawowe — wsie sołeckie;
- g) ośrodki elementarne — pozostałe wsie.



Rysunek 5 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego.
 Źródło: Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego.

1.2 Ludność

Województwo świętokrzyskie jest jednym z najmniejszych regionów nie tylko w aspekcie obszarowym, lecz również ludnościowym. Na koniec 2015 r. Świętokrzyskie zamieszkiwało 1 257 179 osób, co podobnie, jak w latach wcześniejszych, stanowiło 3,3 % ogółu ludności Polski. Liczba mieszkańców województwa z roku na rok maleje, co zostało przedstawione na rys 6. Analizowany spadek wynika zarówno ze strat naturalnych, jak i migracyjnych. Liczbę mieszkańców w rozbięciu na poszczególne powiaty przedstawiono w tabeli 1.



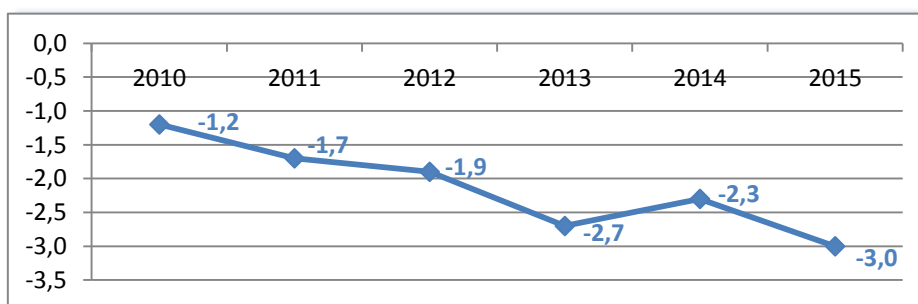
Rysunek 6 Liczba ludności województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2015.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 1 Liczba mieszkańców województwa w rozbiciu na powiaty.

Badany obszar	Stan ludności	Stan ludności [%]	Przyrost naturalny	Wskaźnik przyrostu naturalnego na 1000 osób
Województwo świętokrzyskie	1257179	100,00	-3830	-3,0
Podregion kielecki	770396	61,28	-1923	-2,5
Powiat kielecki	208526	16,59	129	0,6
Powiat konecki	82336	6,55	-384	-4,7
Powiat ostrowiecki	112417	8,94	-616	-5,5
Powiat skarżyski	77039	6,13	-337	-4,4
Powiat starachowicki	92032	7,32	-379	-4,1
miasto Kielce	198046	15,75	-336	-1,7
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	486783	38,72	-1907	-3,9
Powiat buski	73068	5,81	-325	-4,4
Powiat jędrzejowski	87141	6,93	-265	-3,0
Powiat kazimierski	34449	2,74	-239	-6,9
Powiat opatowski	53821	4,28	-293	-5,4
Powiat pińczowski	40081	3,19	-227	-5,7
Powiat sandomierski	79266	6,31	-268	-3,4
Powiat staszowski	73036	5,81	-112	-1,5
Powiat włoszczowski	45921	3,65	-178	-3,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analizując przyrost naturalny na 1 000 ludności, zaobserwowano, iż województwo świętokrzyskie uzyskało pod koniec 2015 r. wartość ujemną wynoszącą -3,0. Na rys. 7. przedstawiono jak kształtował się wskaźnik w latach 2010 – 2015.



Rysunek 7 Wskaźnik przyrostu naturalnego w latach 2010 – 2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

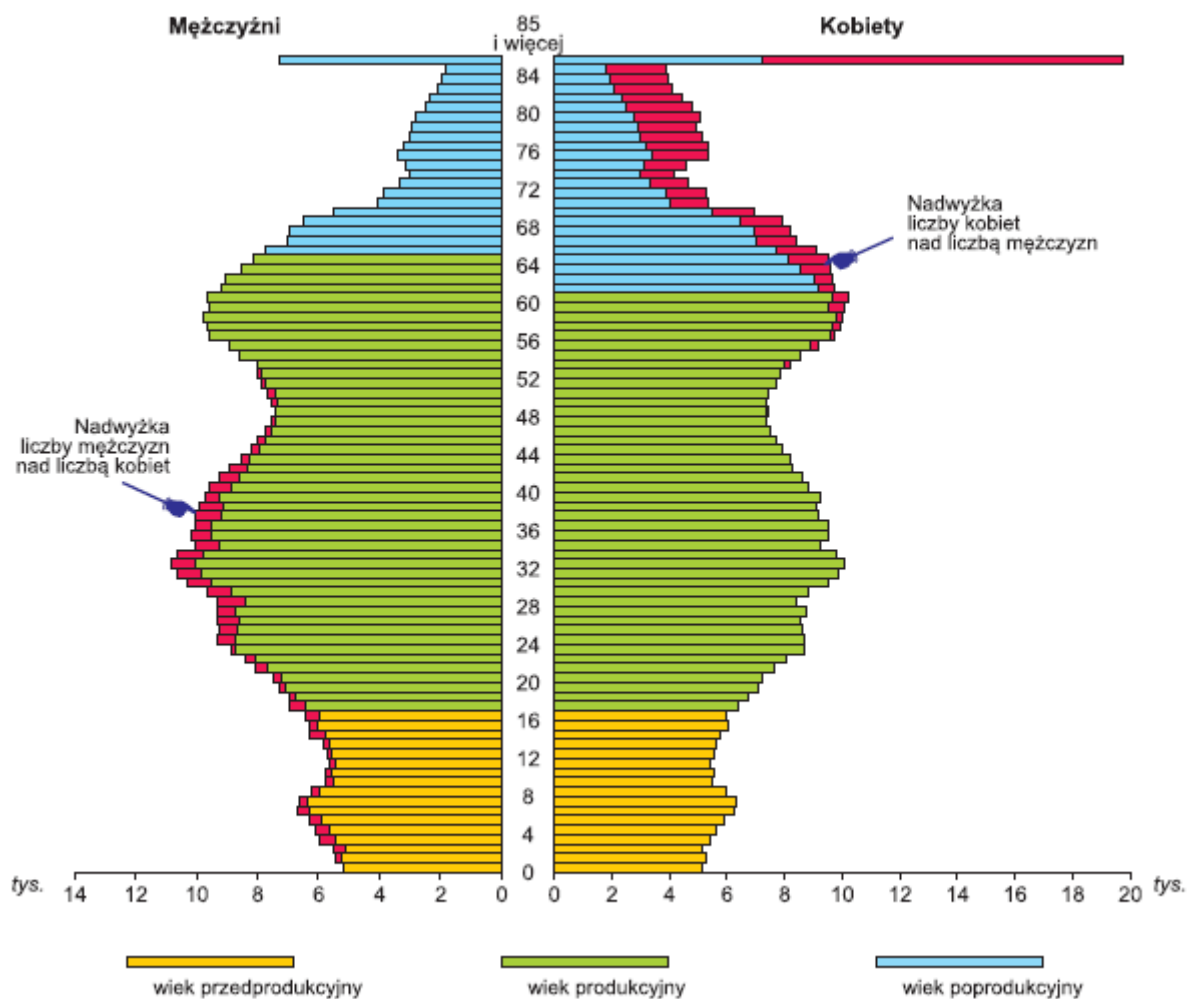
Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim wynosi 107 osób/km² wobec 123 osób przypadających na 1 km² w skali kraju. W związku z rozmieszczeniem dużych ośrodków miejskich w północnym obszarze województwa, wskaźnik gęstości zaludnienia jest wyższy w tej części województwa. Analizując gęstość zaludnienia w rozbiciu na podregiony widać wyraźną dysproporcję pomiędzy podregionem kieleckim (153 osoby/km²), a podregionem sandomiersko-jędrzejowskim (73 osoby/km²). Wskaźnik gęstości zaludnienia w podregionie kieleckim znacząco zawiąza miasto Kielce, gdzie omawiany wskaźnik wyniósł 1 806 osób/km². Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim została przedstawiona w tabeli 2.

Tabela 2 Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim.

Badany obszar	Stan ludności	Stan ludności [%]	Powierzchnia [km ²]	Powierzchnia [%]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Województwo świętokrzyskie	1257179	100,00	11710,50	100,00	107
Podregion kielecki	770396	61,28	5031,06	42,96	153
Powiat kielecki	208526	16,59	2246,07	19,18	93
Powiat konecki	82336	6,55	1139,72	9,73	72
Powiat ostrowiecki	112417	8,94	616,78	5,27	182
Powiat skarżyski	77039	6,13	395,43	3,38	195
Powiat starachowicki	92032	7,32	523,41	4,47	176
miasto Kielce	198046	15,75	109,65	0,94	1806
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	486783	38,72	6679,44	57,04	73
Powiat buski	73068	5,81	968,00	8,27	75
Powiat jędrzejowski	87141	6,93	1256,96	10,73	69
Powiat kazimierski	34449	2,74	422,18	3,60	82
Powiat opatowski	53821	4,28	910,90	7,78	59
Powiat pińczowski	40081	3,19	612,85	5,23	65
Powiat sandomierski	79266	6,31	675,89	5,77	117
Powiat staszowski	73036	5,81	924,80	7,90	79
Powiat włoszczowski	45921	3,65	907,86	7,75	51

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

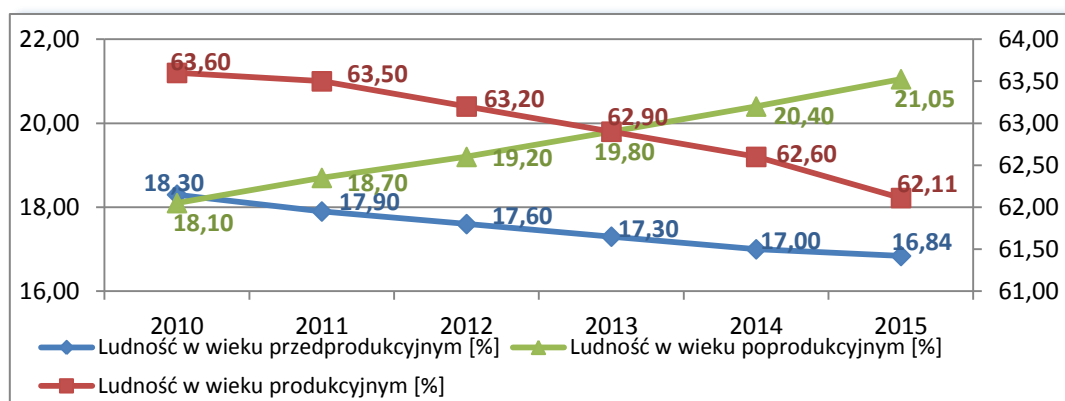
Analizując strukturę ludności województwa świętokrzyskiego według płci i wieku można zaobserwować, iż pod koniec 2015 r. nieznaczną większość mieszkańców świętokrzyskiego stanowiły kobiety, których udział kształtował się na poziomie 51,2%. Przewaga liczby kobiet nad liczbą mężczyzn wzrastała wraz z wiekiem. W przedziale wiekowym od 0 do 44 lat na 100 mężczyzn przypadają średnio 94 kobiety, natomiast w przedziale 45-79 lat liczba ta wynosiła już 112. W wieku powyżej 80 lat było ponad dwukrotnie więcej kobiet niż mężczyzn (229 kobiet na 100 mężczyzn). Strukturę ludności województwa świętokrzyskiego według płci i wieku przedstawiono na rys. 8.



Rysunek 8 Struktura ludności województwa świętokrzyskiego według płci i wieku.

Źródło: GUS.

Na rys. 8 przedstawiono również mieszkańców województwa świętokrzyskiego w podziale na ekonomiczne grupy wieku obejmujące wiek przedprodukcyjny, wiek produkcyjny oraz wiek poprodukcyjny. W stosunku do liczby wszystkich mieszkańców województwa, liczba osób w wieku przedprodukcyjnym wyniosła 16,84%, w wieku produkcyjnym 62,11% oraz 21,05% w wieku poprodukcyjnym. Analizując powyższe wartości w latach 2010-2015 wyraźnie widać postępujące starzenie się społeczeństwa województwa świętokrzyskiego, ludność w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym stale maleje na rzecz zwiększającej się liczby osób w wieku poprodukcyjnym. Odsetek mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, pod koniec 2015 r. był wyraźnie większy niż średniokrajowy – 21,0% wobec 19,6%. Procentowy udział ekonomicznych grup wieku w poszczególnych latach został przedstawiony na rys. 9.



Rysunek 9 Procentowy udział ekonomicznych grup wieku w latach 2010-2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.3 Migracje ludności na pobyt stały

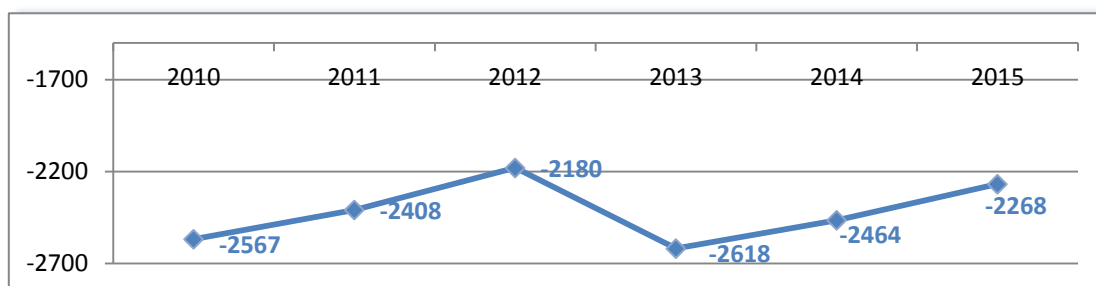
Migracje ludności są istotnym czynnikiem znajdującym odzwierciedlenie m.in. w dynamice rozwoju ludności, depopulacji regionu oraz rozmieszczeniu terytorialnym. Ruchy wędrownicze ludności są najczęściej wynikiem niekorzystnej sytuacji panującej na lokalnym rynku pracy, co sprawia, iż odnotowane migracje związane są w dużej mierze z motywem zarobkowym. Główny Urząd Statystyczny prowadzi obserwację przemieszczeń ludności jedynie na podstawie zarejestrowanych zameldowań i wymeldowań mieszkańców województwa, co stanowi pewien procent rzeczywistego ruchu ludności. Powyższe sprawia, iż możliwe jest jedynie zidentyfikowanie głównych kierunków przemieszczeń ludności bez możliwości uzyskania rzeczywistego obrazu sytuacji. Saldo migracji stałej w rozbięciu na poszczególne powiaty zostało przedstawione w tabeli 3.

Tabela 3 Saldo migracji stałej w powiatach województwa świętokrzyskiego.

	Zameldowania na pobyt stały w ruchu wewnętrznym	Wymeldowania z pobytu stałego w ruchu wewnętrznym	Saldo migracji wewnętrznej
Województwo świętokrzyskie	9746	12014	-2268
Podregion kielecki	5916	7068	-1152
Powiat kielecki	2141	1702	439
Powiat konecki	627	827	-200
Powiat ostrowiecki	797	1047	-250
Powiat skarżyski	465	728	-263
Powiat starachowicki	515	800	-285
miasto Kielce	1371	1964	-593
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	3830	4946	-1116
Powiat buski	697	738	-41
Powiat jędrzejowski	680	926	-246
Powiat kazimierski	205	296	-91
Powiat opatowski	420	657	-237
Powiat pińczowski	349	377	-28
Powiat sandomierski	606	809	-203
Powiat staszowski	561	755	-194
Powiat włoszczowski	312	388	-76

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Saldo migracji wewnętrznej w województwie świętokrzyskim wynosi -2268, co oznacza, iż na omawianym obszarze występuje ubytek migracyjny. Analizując saldo migracji w rozbiciu na podregiony można zaobserwować, iż kształtuje się na podobnym poziomie zarówno w podregionie kieleckim, jak i sandomiersko-jędrzejowskim (kolejno -1152 oraz -1116). Jedyнным obszarem, na którym wystąpiło dodatnie saldo migracji jest powiat kielecki, który uzyskał wynik 439. Dodatni bilans migracji wynika z ogólnopolskiego trendu odpływu ludności z obszarów miejskich. Porównując uzyskany wynik salda migracji mieszkańców świętokrzyskiego w 2015 r. z ubiegłymi latami (rys. 10), można zaobserwować stopniowe zmniejszanie ruchliwości populacji, po znacznym jej nasileniu w 2013 r.



Rysunek 10 Saldo migracji mieszkańców województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2015.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W województwie świętokrzyskim występuje duży udział ruchów populacji odbywających się wewnątrz województwa. Pod koniec 2015 r. napływ ludności odbywający się wewnątrz województwa stanowił 74,6% całości napływu migracyjnego, a odpływ 60,5% całego odpływu występującego w województwie. Napływ wewnątrz województwa kształtował się równomiernie, na 7269 osób meldujących się na terenie województwa, 3295 osób przybyło z miast, a 3974 ze świętokrzyskich wsi. Dysproporcję odnotowano natomiast pośród osób wymeldowujących się, gdzie spośród 7269 osób, 2555 migrowało do miast, a 4747 na wieś.

W migracji między województwami uczestniczyli przede wszystkim mieszkańcy miast. Na 2477 osób meldujących się na terenie województwa, 1739 osób przybyło z miast znajdujących się poza terenem świętokrzyskiego (70,2%), a 738 ze wsi. Dodatkowo pod koniec 2015 r. na 4745 osób migrujących poza województwo, 3764 osiedliło się w miastach innych województw, co stanowiło 79,3% analizowanej populacji. Powyższe dane zostały przedstawione w tabeli 4.

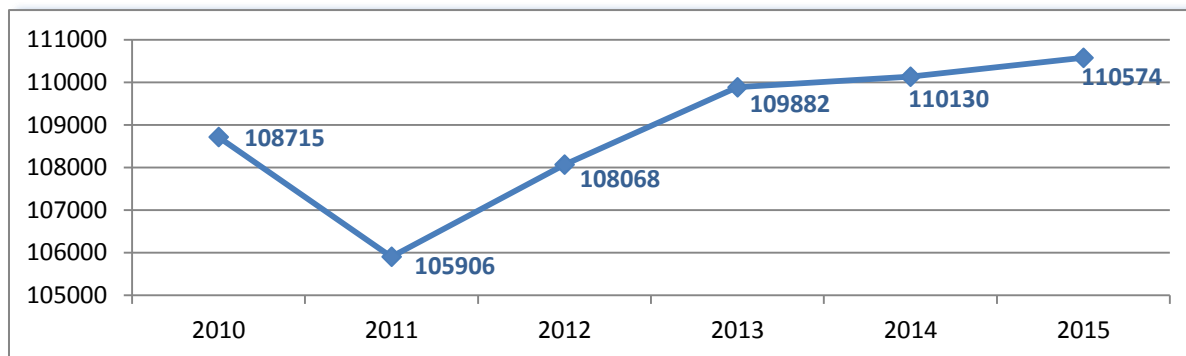
Tabela 4 Migracje ludności w 2015 r.

Wyszczególnienie	Napływ migracyjny			Odpływ migracyjny			Saldo migracji		
	ogółem	z miast	ze wsi	ogółem	do miast	na wieś	ogółem	w miastach	na wsi
Ogółem [liczba osób]	9746	5034	4712	12014	6286	5728	-2268	-2345	77
Ogółem [%]	100	51,7	48,3	100	52,3	47,7	-	-	-
Wewnątrz województwa [liczba osób]	7269	3295	3974	7269	2555	4747	-	-773	773
Wewnątrz województwa [%]	100	45,3	54,7	100	35,1	65,3	-	-	-
Między województwami [liczba osób]	2477	1739	738	4745	3764	981	-2268	-1572	-696
Między województwami [%]	100	70,2	29,8	100	79,3	20,7	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.4 Otoczenie gospodarcze województwa świętokrzyskiego

W województwie świętokrzyskim pod koniec 2015 r. odnotowano 110574 podmiotów gospodarki narodowej¹ wpisanych do rejestru REGON, tj. 2,6% ogółu podmiotów zarejestrowanych w kraju. Analizując lata 2010-2015 obserwuje się ciągły wzrost ilości podmiotów gospodarki narodowej po znacznym spadku w 2011 r. Zmiany w ilości podmiotów gospodarczych województwa świętokrzyskiego w poszczególnych latach zostały przedstawione na rys. 11.

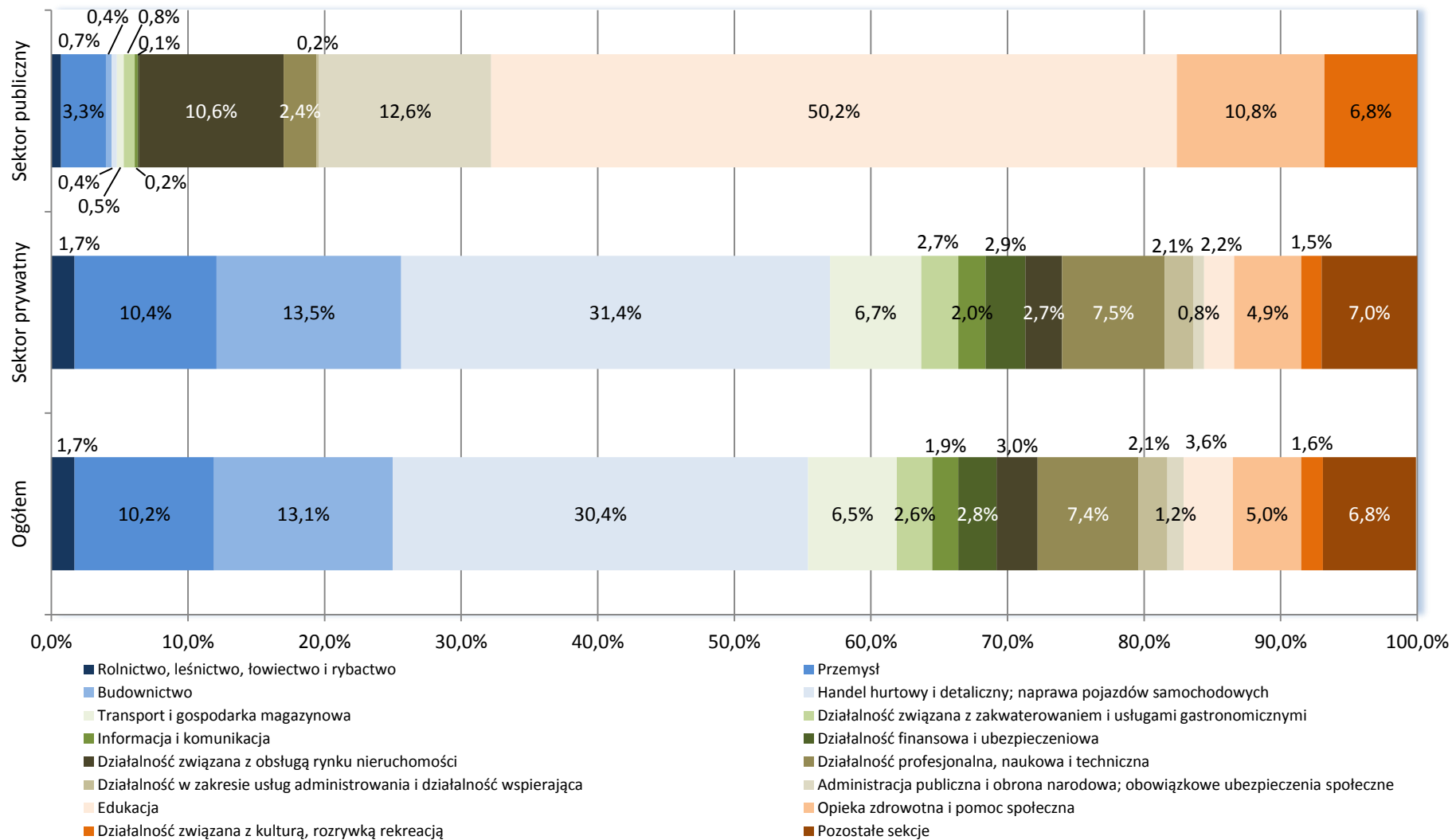


Rysunek 11 Liczba podmiotów gospodarki narodowej¹ wpisanych do rejestru REGON w województwie w latach 2010-2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analizując rodzaj podstawowej działalności podmiotów gospodarczych można stwierdzić, iż największy odsetek stanowią podmioty zajmujące się handlem i naprawą pojazdów (30,4%), budownictwem (13,1%) oraz przemysłem (10,2%). Struktura analizowanych podmiotów została przedstawiona na rys. 12.

¹ Bez osób prowadzących gospodarstwa indywidualne w rolnictwie



Rysunek 12 Struktura podmiotów gospodarki narodowej według sektorów własności oraz sekcji PKD 2007 w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

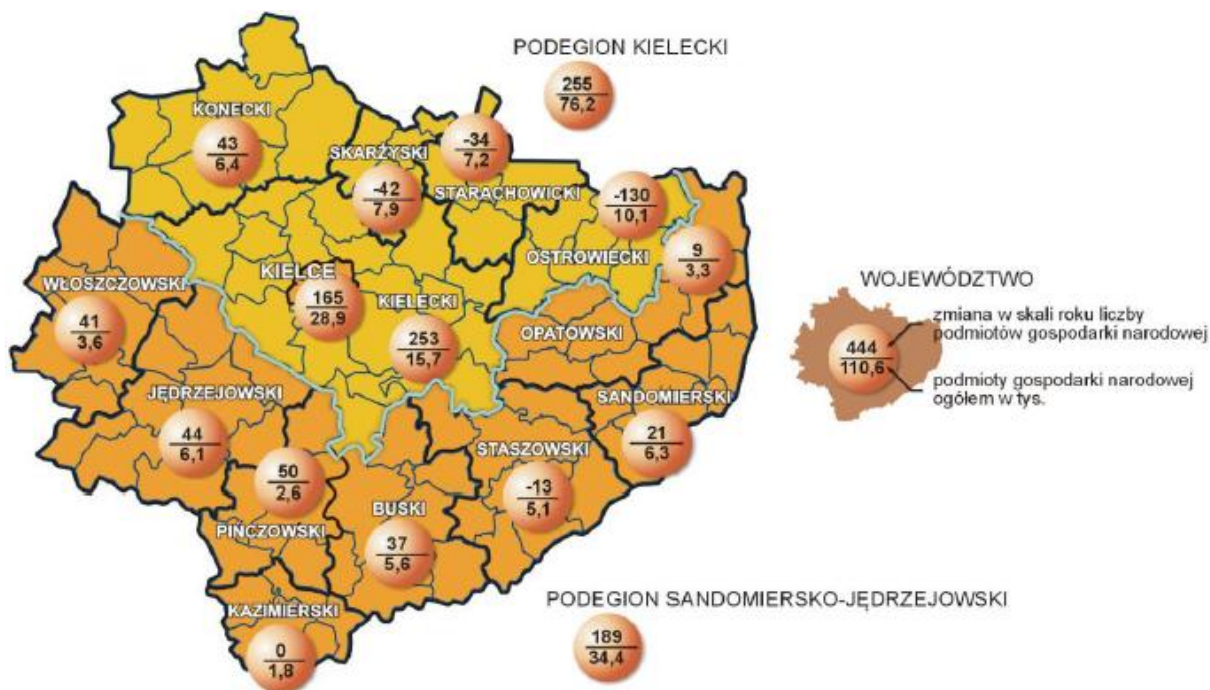
Zdecydowaną większość analizowanych podmiotów gospodarki narodowej stanowiły podmioty należące do sektora prywatnego (96,7%). Strukturę prywatnych podmiotów kształtowały przede wszystkim podmioty działające w takich płaszczyznach jak: handel i naprawa pojazdów (31,4%), budownictwo (13,5%) oraz przemysł (10,4%). Stanowiący mniejszość sektor publiczny został zdominowany przez podmioty działające w sektorze edukacji (50,2%) oraz w mniejszym stopniu przez podmioty sektora administracji publicznej i obrony narodowej (12,6%), działalności związanej z opieką zdrowotną i pomocą społeczną (10,8%), a także podmioty związane z obsługą rynku nieruchomości (10,6%).

Rozpatrując liczbę podmiotów gospodarki narodowej w rozbiciu na poszczególne obszary województwa świętokrzyskiego wyraźnie widać występującą dysproporcję pomiędzy podregionem kieleckim, a sandomiersko-jędrzejowskim. Podmioty podregionu kieleckiego stanowią 68,9% wszystkich podmiotów występujących w województwie, z czego ich znaczną część stanowią podmioty miasta Kielce (26,1% wszystkich podmiotów) oraz powiatu kieleckiego (14,2%). Najmniejszą liczbę podmiotów w podregionie kieleckim odnotowano natomiast w powiecie koneckim – 6417, co stanowiło 5,8% wszystkich podmiotów województwa świętokrzyskiego. Podmioty gospodarki narodowej w podregionie sandomiersko-jędrzejowskim, stanowią 31,1% podmiotów świętokrzyskiego. Ich największa liczba została odnotowana w powiecie sandomierskim 6319 (5,71%), zaś najmniejsza w powiecie kazimierskim 1811, co stanowiło 1,64% wszystkich analizowanych podmiotów. Dane dla wszystkich powiatów województwa świętokrzyskiego zostały przedstawione w tabeli 5 oraz na rys. 13.

Tabela 5 Liczba podmiotów gospodarki narodowej według podregionów i powiatów województwa świętokrzyskiego.

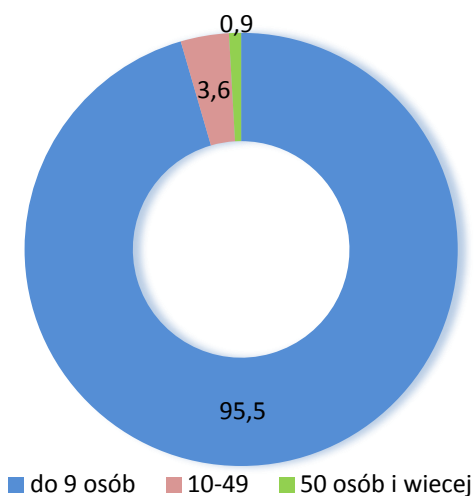
	Liczba podmiotów gospodarki narodowej	Udział procentowy [%]
Województwo świętokrzyskie	110574	100,00
Podregion kielecki	76189	68,90
Powiat kielecki	15719	14,22
Powiat konecki	6417	5,80
Powiat ostrowiecki	10135	9,17
Powiat skarżyski	7866	7,11
Powiat starachowicki	7192	6,50
miasto Kielce	28860	26,10
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	34385	31,10
Powiat buski	5578	5,04
Powiat jędrzejowski	6121	5,54
Powiat kazimierski	1811	1,64
Powiat opatowski	3273	2,96
Powiat pińczowski	2589	2,34
Powiat sandomierski	6319	5,71
Powiat staszowski	5097	4,61
Powiat włoszczowski	3597	3,25

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS



Rysunek 13 Podmioty gospodarki narodowej według podregionów i powiatów.
Źródło: GUS

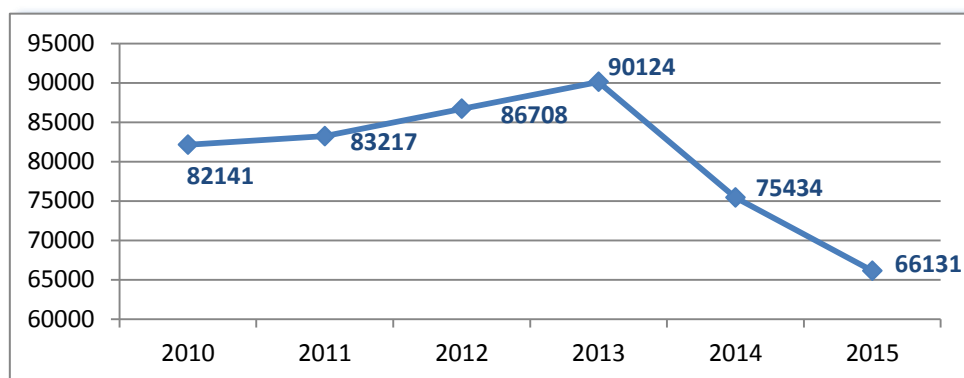
Analizując podmioty gospodarki narodowej według liczby pracujących osób można stwierdzić, iż przeważającą liczbę stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Pod koniec 2015 r. liczba ich kształtowała się na poziomie 105,6 tys., co stanowiło 95,5% wszystkich analizowanych podmiotów w województwie. Podmioty średniej wielkości, zatrudniające od 10 do 49 osób stanowiły 3,6%, natomiast pozostałe 0,9% stanowiły podmioty duże, zatrudniające powyżej 49 osób. Struktura podmiotów według ich wielkości została przedstawiona na rys. 14. Podmiotami dominującymi w przedziale do 9 osób były podmioty z sektora handlu; naprawy pojazdów samochodowych, które stanowiły 31,1% analizowanych podmiotów małych (32,9 tys.). Przeważającym sektorem podmiotów pozostałej wielkości była edukacja. Wśród podmiotów średniej wielkości stanowiła ona 25,2% (1,0 tys.), natomiast wśród podmiotów o liczbie pracowników powyżej 49 osób jej odsetek wynosił 22,4% wszystkich podmiotów dużych (0,2 tys.).



Rysunek 14 Podmioty gospodarki narodowej według liczby pracujących w 2015 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

1.5 Rynek pracy

Jednym z najważniejszych wskaźników określających rynek pracy badanego obszaru jest stopa bezrobocia rejestrowanego, określająca udział bezrobotnych zarejestrowanych w cywilnej ludności aktywnej zawodowo. W województwie świętokrzyskim pod koniec 2015 r. odnotowano 66 131 osób zarejestrowanych w urzędach pracy, co było najniższą odnotowaną liczbą od momentu powstania województwa świętokrzyskiego. Otrzymana liczba zarejestrowanych bezrobotnych przełożyła się na stopę bezrobocia wynoszącą 12,5%. W porównaniu z rokiem 2014 r. odnotowano spadek liczby bezrobotnych o 12,3%. Liczbę osób bezrobotnych w latach 2010-2015 przedstawiono na rys. 15.



Rysunek 15 Liczba osób bezrobotnych w latach 2010-2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WUP w Kielcach.

Pod koniec 2015 r. w każdym powiecie województwa świętokrzyskiego odnotowano spadek liczby zarejestrowanych osób bezrobotnych w stosunku do roku ubiegłego. Rejestr osób bezrobotnych w podregionie kieleckim zmniejszył się o 5316 osób (spadek o 10,94% w stosunku do 2014 r.). Analizując poszczególne powiaty tego podregionu, odnotowano największy spadek bezrobotnych w powiecie koneckim (16,24%), najmniejszy zaś w powiecie kieleckim (7,31%). W podregionie sandomiersko-jędrzejowskim liczba osób bezrobotnych spadła o 14,84% (3987 osób). Największa różnica w stosunku do 2014 r. wystąpiła w powiecie włoszczowskim (31,12%), najmniejsza zaś w powiecie opatowskim (6,19%). Liczbę zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2014-2015 według powiatów przedstawiono w tabeli 6.

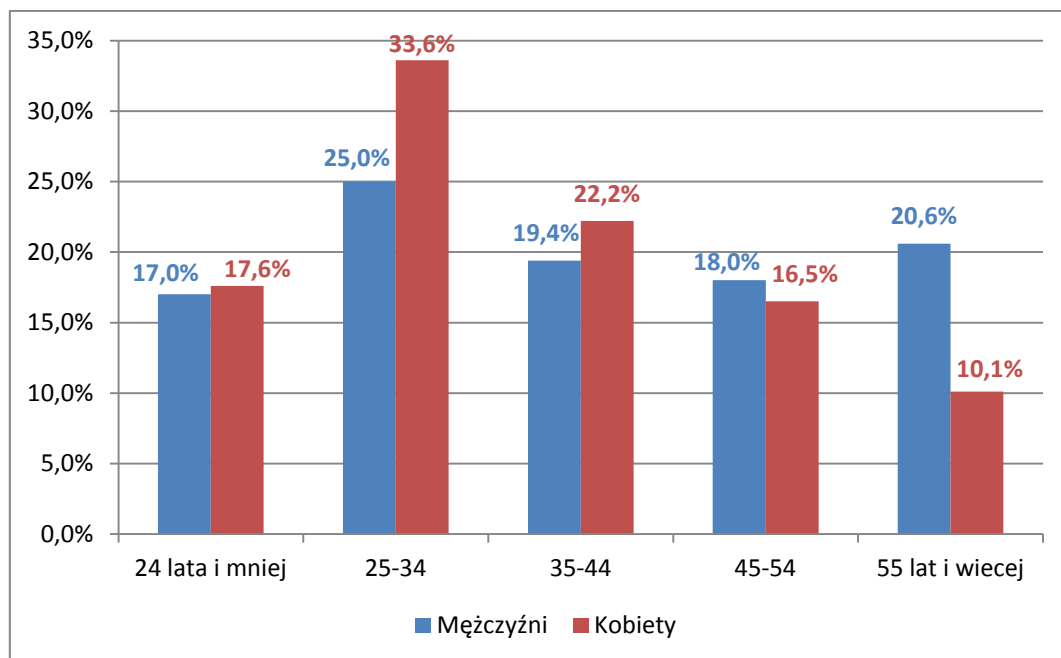
Tabela 6 Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2014-2015 według powiatów.

	Bezrobotni zarejestrowani		Spadek		Udział procentowy [%]	
	2014 r.	2015 r.	[os.]	[%]	2014 r.	2015 r.
Województwo świętokrzyskie	75434	66131	-9303	-12,33	100,00	100,00
Podregion kielecki	48574	43258	-5316	-10,94	64,39	65,41
Powiat kielecki	12059	11177	-882	-7,31	15,99	16,90
Powiat konecki	6261	5244	-1017	-16,24	8,30	7,93
Powiat ostrowiecki	7560	6836	-724	-9,58	10,02	10,34
Powiat skarżyski	6653	5808	-845	-12,70	8,82	8,78
Powiat starachowicki	5527	4815	-712	-12,88	7,33	7,28
miasto Kielce	10514	9378	-1136	-10,80	13,94	14,18
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	26860	22873	-3987	-14,84	35,61	34,59
Powiat buski	2901	2581	-320	-11,03	3,85	3,90
Powiat jędrzejowski	4712	4238	-474	-10,06	6,25	6,41

Powiat kazimierski	2100	1746	-354	-16,86	2,78	2,64
Powiat opatowski	4990	4681	-309	-6,19	6,62	7,08
Powiat pińczowski	1660	1508	-152	-9,16	2,20	2,28
Powiat sandomierski	4187	3229	-958	-22,88	5,55	4,88
Powiat staszowski	3640	3051	-589	-16,18	4,83	4,61
Powiat włoszczowski	2670	1839	-831	-31,12	3,54	2,78

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WUP w Kielcach.

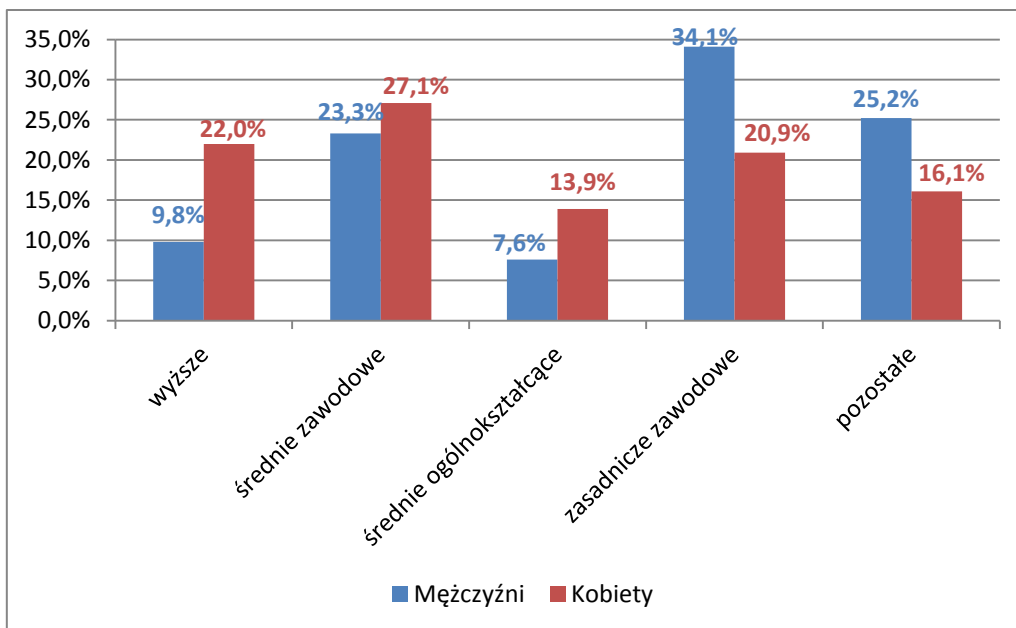
Rozpatrując osoby bezrobotne województwa świętokrzyskiego w podziale na wiek oraz płeć zaobserwowano, iż największy odsetek, zarówno wśród kobiet jak i mężczyzn, stanowią osoby w przedziale wiekowym 25-34 lata (33,6% wszystkich kobiet oraz 25,0% wszystkich mężczyzn). Najmniejszą grupę wśród bezrobotnych mężczyzn stanowi grupa reprezentująca wiek poniżej 24 lat (17,0%). Najmniejszy odsetek wśród bezrobotnych kobiet stanowią panie powyżej 55 roku życia. Struktura osób bezrobotnych zarejestrowanych w 2015 r. według wieku i płci została przedstawiona na rys. 16.



Rysunek 16 Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2015 r. według wieku i płci.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

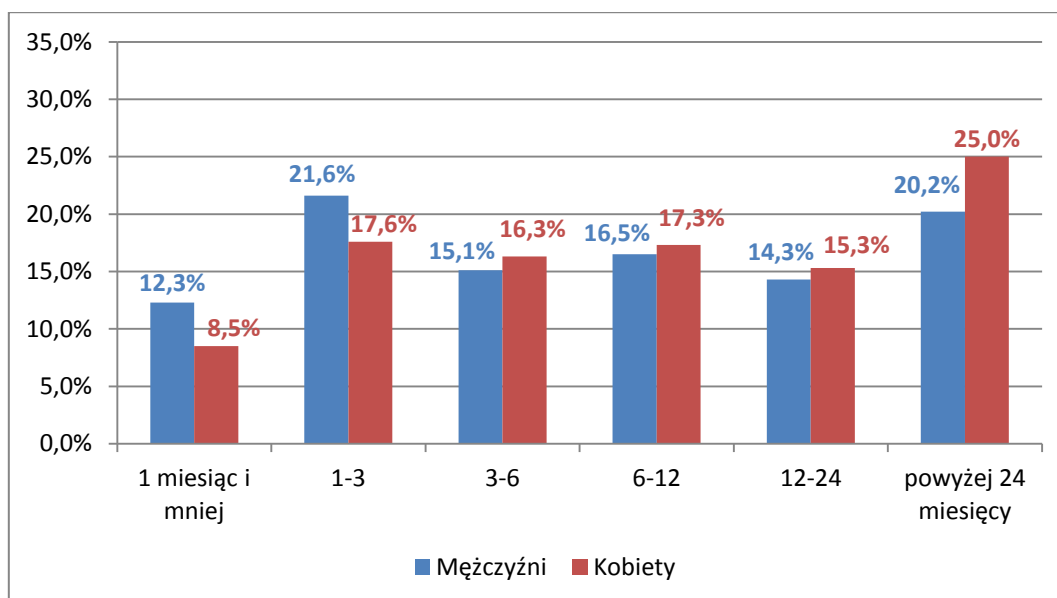
Poddając analizie poziom wykształcenia mieszkańców województwa świętokrzyskiego posiadających status bezrobotnego obserwuje się wyraźne zróżnicowanie ze względu na płeć. Wśród kobiet najliczniejszą grupę stanowią panie posiadające wykształcenie średnie zawodowe (27,1%), najmniejszą zaś wykształcenie średnie ogólnokształcące (13,9%). Wśród mężczyzn największy odsetek stanowią panowie z wykształceniem zasadniczym zawodowym (34,1%). Najmniejszy odsetek odnotowany wśród mężczyzn wystąpił w grupie panów z wykształceniem średnim ogólnokształcącym 7,6%. Analizując strukturę bezrobotnych według poziomu wykształcenia, warto zwrócić uwagę na dysproporcję występują osoby posiadające wykształcenie wyższe. Mężczyźni reprezentujący tą grupę stanowią 9,8% wszystkich bezrobotnych panów, do 22,0% kobiet.



Rysunek 17 Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2015 r. według poziomu wykształcenia i płci.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analizując strukturę osób bezrobotnych według czasu pozostawania bez pracy, najliczniejszą grupę stanowią osoby posiadające status bezrobotnego od ponad 24 miesięcy, najmniejszą zaś osoby będące bezrobotne krócej niż jeden miesiąc. W grupie kobiet, analizowana struktura jest tożsama z globalną, największy odsetek stanowią panie posiadające status bezrobotnego powyżej 24 miesięcy (25,0%), najmniejszy zaś będące bezrobotne poniżej jednego miesiąca (8,5%). Wśród mężczyzn najliczniejszą grupę stanowią osoby pozostające bez pracy od jednego do trzech miesięcy (21,6%), najmniejszą grupą, podobnie jak u kobiet, są mężczyźni pozostający bez pracy poniżej jednego miesiąca (12,3%).



Rysunek 18 Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2015 r. według czasu pozostawania bez pracy i płci.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2. Transport w województwie świętokrzyskim

2.1 Infrastruktura drogowa

Sieć drogową województwa świętokrzyskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Zgodnie z opublikowanym przez GUS rocznikiem statystycznym województw za rok 2015, łączna długość dróg publicznych o utwardzonej nawierzchni wynosi 13778 km, co w przeliczeniu na powierzchnię województwa daje gęstość sieci drogowej na poziomie 117,7 km/100 km². Podstawową sieć powiązań komunikacyjnych stanowi: 755 km dróg krajowych, 1087 km dróg wojewódzkich i 5767 km dróg powiatowych. Sieć ta jest dodatkowo uzupełniona przez 6170 km dróg gminnych. Długość w/w dróg w podziale na miejskie oraz zamiejskie została przedstawiona w tabeli 7.

Tabela 7 Długość dróg publicznych o utwardzonej nawierzchni w województwie świętokrzyskim.

Długość dróg publicznych o utwardzonej nawierzchni [km]				
	Krajowe	Wojewódzkie	Powiatowe	Gminne
Miejskie	127	156	411	948
Zamiejskie	628	931	5356	5222
Suma	755	1087	5767	6170

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przez województwo świętokrzyskie przebiega osiem odcinków dróg krajowych:

- droga nr 7 (Żukowo (droga nr 20) - Gdańsk - Elbląg - Ostróda - Olsztynek - Płońsk - Warszawa - Janki - Grójec - Radom - Kielce - Kraków - Rabka-Zdrój - Chyżne - granica państwa),
- droga nr 9 (Radom - Ilza - Ostrowiec Świętokrzyski - Opatów - Lipnik - Klimontów - Łoniów - Nagnajów - Kolbuszowa - Głogów Małopolski - Rzeszów),
- droga nr 42 (Namysłów - Kluczbork - Praszka - Rudniki - Działoszyn - Pajęczno - Nowa Brzeźnica - Radomsko - Przedbórz - Ruda Maleniecka - Końskie - Skarżysko Kamienna - Rudnik),
- droga nr 73 (Wiśniówka - Kielce - Morawica - Busko-Zdrój - Szczucin - Dąbrowa Tarnowska - Tarnów - Pilzno - Jasło),
- droga nr 74 (Droga nr 8 Wieluń - Bełchatów - Piotrków Trybunalski - Sulejów - Żarnów - Ruda Maleniecka - Kielce - Łagów - Opatów - Ożarów - Anopol - Kraśnik - Janów Lubelski - Frampol - Gorajec - Szczepieszyn - Zamość - Hrubieszów - Zosin - granica państwa),
- droga nr 77 (Lipnik - Sandomierz - Stalowa Wola - Leżajsk - Tryńcza - Jarosław - Radymno - Przemyśl),
- droga nr 78 (Granica państwa - Chałupki - Wodzisław Śląski - Rybnik - Gliwice - Tarnowskie Góry - Świerklaniec - Siewierz - Zawiercie - Szczekociny - Nagłowice - Jędrzejów - Chmielnik),
- droga nr 79 (Warszawa - Kozienice - Zwoleń - Sandomierz - Polaniec - Nowe Brzesko - Kraków - Trzebinia - Chrzanów - Jaworzno - Katowice - Chorzów - Bytom).

Przebieg dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa świętokrzyskiego został przedstawiony na rys. 19.



Rysunek 19 Przebieg dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa świętokrzyskiego.

Źródło: <https://www.wrota-swietokrzyskie.pl/infrastruktura-drogowa>.

Najważniejszy w regionie ciąg komunikacyjny stanowi włączona do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) droga krajowa nr 7 (będąca jednocześnie drogą międzynarodową E77), która jest przebudowywana do parametrów drogi ekspresowej. Bardzo ważne dla regionu są także drogi krajowe: nr 74 (włączona do TEN-T), nr 78, nr 9 i nr 73, które stanowią liczące się w skali kraju powiązania międzyregionalne. Z punktu widzenia rozwoju gospodarczego północnych miast województwa duże znaczenie posiada również droga krajowa nr 42, która jest odcinkami modernizowana do parametrów drogi głównej ruchu przyspieszonego.

Biorąc pod uwagę gęstość sieci drogowej, można stwierdzić, iż województwo świętokrzyskie posiada dobre powiązania ze wszystkimi sąsiednimi ośrodkami wojewódzkimi. Jednakże mając na uwadze stale rosnący ruch samochodowy oraz dynamiczny rozwój mieszkalnictwa w otoczeniu korytarzy drogowych, można przypuszczać, iż przepustowość tych dróg wyczerpie się w szybkim tempie. Dodatkowym problemem jest gęsta obudowa dróg skutkująca brakiem możliwości ich rozbudowy do odpowiednich parametrów.

Ponadto, o ile gęstość sieci dróg i nasycenie drogami o twardej nawierzchni jest wystarczające do występujących potrzeb, o tyle wiele odcinków wymaga poprawy parametrów (podniesienia klasy) oraz nawierzchni, na ogół nie przystosowanych do ruchu ciężkich pojazdów towarowych.

Na terenie województwa świętokrzyskiego pod koniec 2015 r. znajdowało się 10282 przystanków pasażerskich stanowiących infrastrukturę punktową województwa. Analizując liczbę przystanków w rozbiciu na podregiony można zaobserwować, iż w podregionie sandomiersko-jędrzejowskim znajduje się o 268 przystanków więcej, niż w podregionie kieleckim (5275 przystanków do 5007). Największa liczba przystanków (1926) występuje w powiecie kieleckim, najmniejsza zaś w powiecie pińczowskim (396). Sytuacja znacznie się zmienia podczas rozpatrywania liczby przystanków

w odniesieniu do powierzchni badanego obszaru. Największa liczba przystanków występujących na 100 km² znajduje się w mieście Kielce (506,16 przystanków/100km²), najmniejsza zaś w powiecie koneckim (56,51 przystanków/100km²). Dla całego obszaru województwa świętokrzyskiego wskaźnik gęstości wynosi 87,80 przystanków/100km². Omawiane dane zamieszczono w tabeli 8.

Tabela 8 Liczba przystanków w poszczególnych powiatach województwa świętokrzyskiego.

Badany obszar	Liczba przystanków	Powierzchnia [km ²]	Gęstość [liczba przystanków/100 km ²]
Województwo świętokrzyskie	10282	11710,50	87,80
Podregion kielecki	5007	5031,06	99,52
Powiat kielecki	1926	2246,07	85,75
Powiat konecki	644	1139,72	56,51
Powiat ostrowiecki	816	616,78	132,30
Powiat skarżyski	471	395,43	119,11
Powiat starachowicki	595	523,41	113,68
miasto Kielce	555	109,65	506,16
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	5275	6679,44	78,97
Powiat buski	768	968,00	79,34
Powiat jędrzejowski	870	1256,96	69,21
Powiat kazimierski	497	422,18	117,72
Powiat opatowski	690	910,90	75,75
Powiat pińczowski	396	612,85	64,62
Powiat sandomierski	661	675,89	97,80
Powiat staszowski	831	924,80	89,86
Powiat włoszczowski	562	907,86	61,90

Źródło: opracowanie własne.

2.2 Infrastruktura kolejowa

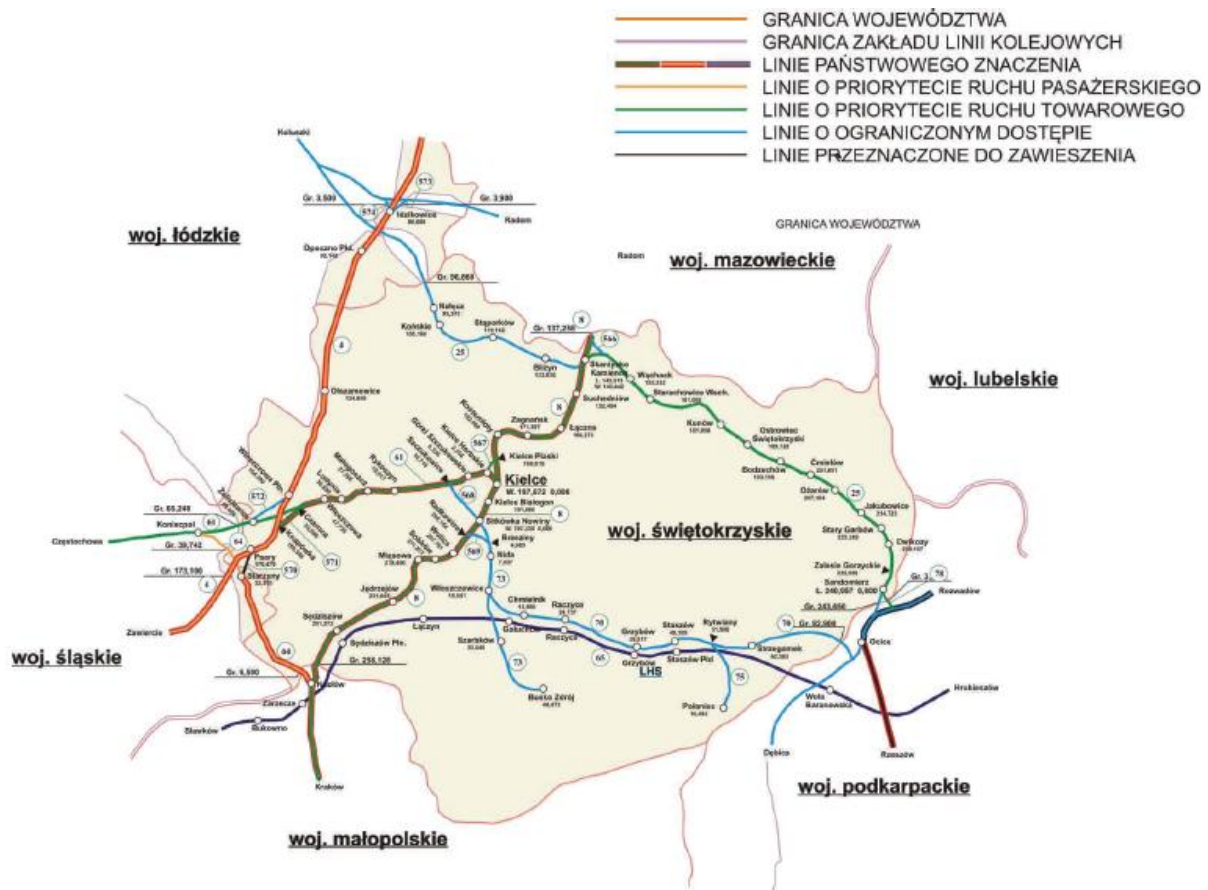
Na sieć kolejową województwa świętokrzyskiego składa się 724,9 km linii kolejowych, z czego 270 km — to linie znaczenia państwowego, a 454,9 km — to linie pozostałe. Wskaźnik gęstości dla województwa wynosi 6,2 km/100 km². Podstawowy układ komunikacji szynowej województwa stanowią linie kolejowe:

- nr 8 Warszawa — Radom — Kielce — Kraków,
- nr 61 Kielce — Fosowskie,

Do pozostałych linii przebiegających przez województwo świętokrzyskie zalicza się linie:

- nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie,
- nr 25 Łódź – Dębica (przez Skarżysko Kamienną),
- nr 64 Kozłów – Koniecpol,
- nr 70 Włoszczowice — Staszów — Chmielów k. Tarnobrzega,
- nr 73 (Kielce) Sitówka Nowiny — Włoszczowice — Busko Zdrój,
- nr 75 Rytwiany – Połaniec.

Rozmieszczenie linii kolejowych na terenie województwa świętokrzyskiego zostało przedstawione na rys. 20.



Rysunek 20 Rozmieszczenie linii kolejowych na terenie województwa świętokrzyskiego.
 źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego.

Linia kolejowa nr E65 Gdynia — Iława — Warszawa — CMK — Katowice — Zebrzydowice, prowadząca pociągi międzynarodowe, przebiega na zachodnim obrzeżu województwa. Linia ta posiada dla naszego województwa niewielkie znaczenie gospodarcze. W ciągu tej linii na naszym terenie zlokalizowana jest tylko jedna, stacja kolejowa we Włoszczowie. Pozostałe linie kolejowe jednotorowe: Włoszczowice — Busko Zdrój (na linii do Buska nie jest obecnie prowadzony ruch pasażerski) i Skarżysko Kamienna — Tomaszów Mazowiecki — Łódź mają jedynie znaczenie lokalne (na odcinku Skarżysko Kamienna — Tomaszów Mazowiecki linia jest niezelektryfikowana).

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

Najważniejsze znaczenie dla gospodarki województwa posiadają węzły kolejowe w Kielcach i Skarżysku Kamiennej, wymieniona wyżej stacja w Sędziszowie oraz stacje obsługujące przemysł wydobywczy i związane z nim przetwórstwo: Rykoszyn, Sitkówka-Nowiny, Małogoszcz i Ożarów. Na powyższych liniach kolejowych znajduje się 45 stacji kolejowych, 45 punktów eksploatacyjnych wykorzystywanych w ruchu pasażerskim oraz 5 punktów eksploatacyjnych wykorzystywanych w ruchu towarowym. Długość linii kolejowych, po których prowadzony jest regionalny ruch pasażerski został przedstawiony w tabeli 9.

Tabela 9 Długość linii kolejowych na terenie województwa świętokrzyskiego, po których prowadzony jest regionalny ruch pasażerski.

Odcinek na terenie województwa świętokrzyskiego	Długość odcinka [km]	Miejsca postojów handlowych
Linia nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny		
Lipowe Pole – Klimontów	117,555	Lipowe Pole, Skarżysko Kamienna, Skarżysko Zach., Suchedniów Płn., Suchedniów, Berezów, Łączna, Zagnańsk, Tumlin, Kostomłoty, Kielce Piaski, Kielce, Kielce Białogon, Słowik Przystanek, Sitkówka Nowiny, Radkowice, Wolica, Sobków, Miąsowa, Jędrzejów, Potok, Krzcięcice, Sędziszów, Klimontów
Linia nr 25 Łódź Kaliska - Dębica		
Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski	45,609	Skarżysko Kamienna, Skarżysko Kościelne, Marcinków, Wąchock, Starachowice, Starachowice Wsch., Starachowice Michałów, Styków Ilżecki, Brody Ilżeckie, Staw Kunowski, Kunów, Bokszyca, Ostrowiec Świętokrzyski
Linia nr 61 Kielce – Fosowskie		
Kielce – Żeliszawice	59,187	Kielce, Kielce Herbskie, Kielce Czarnów, Górki Szczukowskie, Piekoszów, Rykoszyn, Wierna Rzeka, Małogoszcz, Bukowa, Ludynia, Ludynia Dwór, Włoszczowa, Czarnca, Żeliszawice

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A

3. Metodologia

3.1 Cel analizy

Wypełniając obowiązki wynikające z art. 22a ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, przeprowadzona została analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym, na terenie województwa świętokrzyskiego za rok 2015. Celem głównym przedmiotowego opracowania było uzyskanie danych, z zakresu istniejącego stanu zaspokojenia potrzeb na rynku przewozów pasażerskich, które niezbędne są do wydawania zezwoleń na uruchomienie nowych linii komunikacyjnych lub wprowadzenia zmian na liniach istniejących.

Analiza poprzedzona została badaniami ankietowymi, oparta o dane uzyskane od jednostek samorządu terytorialnego, organów administracji rządowej oraz przewoźników wykonujących regularny transport publiczny.

W toku procesu badawczego zweryfikowano:

- preferencje przewozowe pasażerów w województwie świętokrzyskim;
- potencjał przewoźników uprawnionych do wykonywania regularnego transportu drogowego obsługujących linie komunikacyjne na terenie województwa świętokrzyskiego;
- wywiązywanie się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf;
- komplementarność i konkurencyjność publicznego transportu kolejowego i drogowego.

W toku procesu badawczego analizą objęto dane:

- Wojewódzkiego Zarządu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego – dane własne;
- starostw powiatowych województwa świętokrzyskiego;
- gmin województwa świętokrzyskiego;
- przewoźników;
- Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Kielcach;
- otrzymane na podstawie ankiet dot. preferencji przewozowych;
- Głównego Urzędu Statystycznego.

Badanie preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim obejmowało:

- ustalenie częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg);
- określenie najczęstszego celu podróży transportem publicznym;
- identyfikację czynników przemawiających za podróżowaniem własnym /użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem;
- określenie czynników przemawiających za wyborem transportu publicznego;
- identyfikację czynników wpływających na odbycie podróży transportem publicznym (autobus/bus/pociąg) zamiast samochodem;
- określenie mocnych stron komunikacji zbiorowej;
- określenie słabych/negatywnych stron komunikacji zbiorowej;
- ustalenie źródła informacji pasażerskiej dotyczącej kursowania autobusów/busów;
- identyfikację najczęściej stosowanych ulg ustawowych przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej (autobus/bus);
- identyfikację najczęściej stosowanych ulg ustawowych przy zakupie biletów miesięcznych w komunikacji publicznej (autobus/bus).

Badanie potencjału przewoźników, uprawnionych do wykonywania regularnego transportu drogowego, obsługujących linie komunikacyjne na terenie województwa świętokrzyskiego obejmowało:

- określenie jakości floty samochodowej z uwzględnieniem marki, roku produkcji, liczby miejsc siedzących oraz stojących, norm emisji spalin;
- oszacowanie ilości pojazdów dostosowanych do przewozu osób z niepełno sprawnościami (w tym wydzielonego miejsca na wózek inwalidzki, znajdującego się systemu informacji audiowizualnej ułatwiającego korzystanie osobom niedowidzącym i niedosłyszącym, wyposażenia w system ułatwiający wsiadanie i wysiadanie do/z pojazdu);
- identyfikację znajdujących się udogodnień w pojeździe (tj czy pojazd wyposażony jest w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, WIFI, system liczenia pasażerów, tablicę elektroniczną wyświetlającą kierunek jazdy);
- uzyskanie informacji dotyczącej liczby pojazdów wyposażonych w GPS, system informacji pasażerskiej, urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy czy czas zatrzymań;
- identyfikację planów rozwojowych lub ich braku w działalności przedsiębiorstwa (w aspekcie planów inwestycyjnych związanych z taborem samochodowym);
- uzyskanie informacji dotyczącej określenia popytu na usługi transportowe w latach 2016 i 2017 według oceny przewoźnika wykonującego transport regularny;
- uzyskanie informacji w zakresie liczby sprzedanych biletów jednorazowych, ulgowych oraz miesięcznych.

Badanie przeprowadzone wśród jednostek samorządu terytorialnego (gminy i powiaty województwa) obejmowało:

- uzyskanie informacji w zakresie ilości wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym;
- uzyskanie informacji na temat ilości podpisanych umów na korzystanie z przystanków, stanie infrastruktury przystankowej oraz planów inwestycyjnych w tym zakresie.

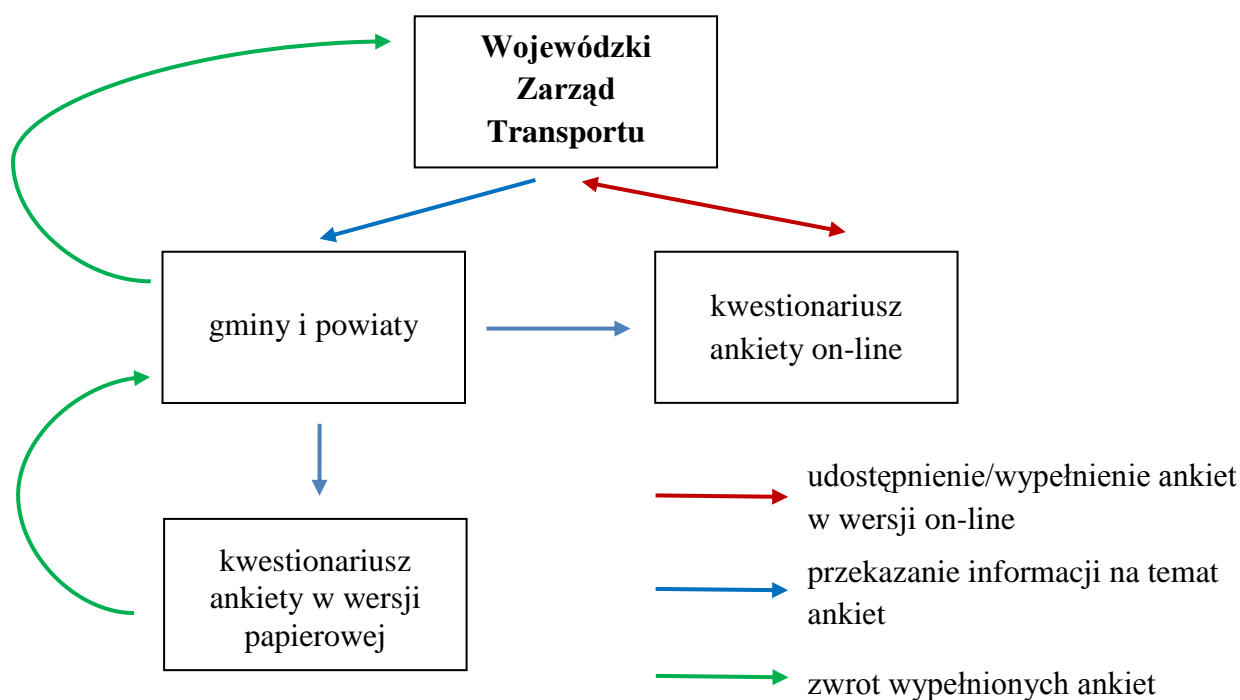
W toku prowadzonego badania na podstawie analizy danych w zakresie ilości oraz tematyki skarg wpływających od pasażerów, jak również innych podmiotów, zweryfikowano **stopień dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf**. Analizie i weryfikacji poddana została również **komplementarność i konkurencyjność publicznego transportu kolejowego i drogowego**.

Wyniki przeprowadzonego badania posłużą również dostosowaniu istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych, ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnością, tak aby wypracować i wprowadzić w przyszłości pożądany standard jakości usług przewozowych.

3.2 Forma/ metodyka realizacji badania.

Badanie preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim przeprowadzone zostało w formie badania ankietowego. Zapewniając jednakowe szanse włączenia do próby badawczej, przyjęto metodykę badania opartą na metodzie doboru losowego. Kwestionariusz ankiety udostępniony został w wersji elektronicznej i papierowej do samodzielnego wypełnienia przez respondenta. W przypadku zwrotu wypełnionej ankiety papierowej, dane zostawały wprowadzone do formularza elektronicznego w wersji on-line.

Rysunek 21 Schemat przepływu kwestionariusza ankiety



Źródło: Opracowanie własne

Kwestionariusz ankiety dot. preferencji przewozowych obejmował 10 pytań:

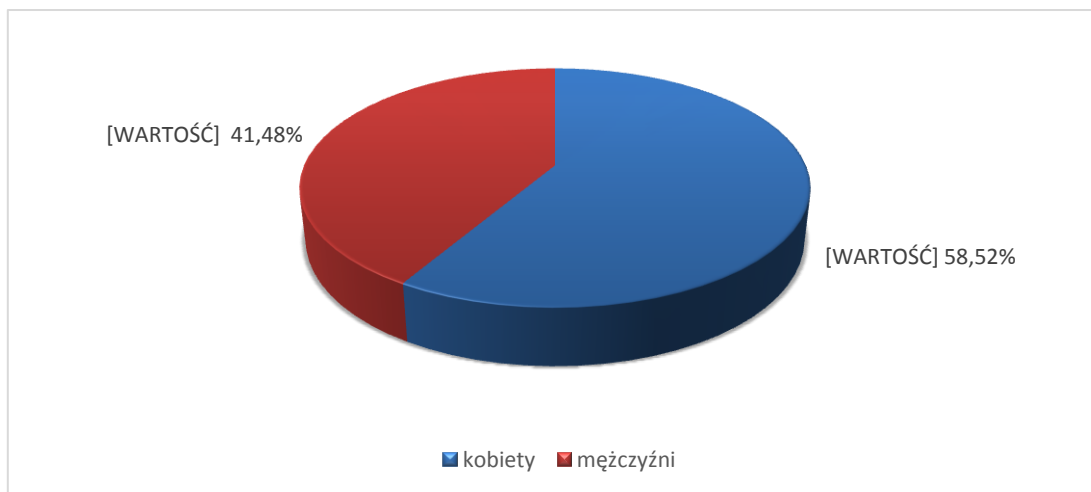
- 2 pytania zamknięte jednokrotnego wyboru
- 7 pytań półotwartych wielokrotnego wyboru
- 1 pytanie zamknięte wielokrotnego wyboru

Metryczka respondenta dotyczyła danych w zakresie:

- płci,
- wieku,
- wykształcenia,
- zamieszkania na terenie:
 - województwa świętokrzyskiego,
 - wsi lub miasta
 - powiatu

Badanie potencjału przewoźników uprawnionych do wykonywania regularnego transportu drogowego przeprowadzone zostało przy wykorzystaniu technik ankietowych. Dobór do badania przewoźników miał charakter celowy. Badaniem objęto 148 przedsiębiorców, którzy wykonują publiczny transport zbiorowy i mają podpisaną umowę z Samorządem Województwa w zakresie przekazywania dopłat do ulgowych przejazdów autobusowych osób uprawnionych lub którym marszałek województwa wydał zezwolenia na wykonywanie zarobkowych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Przewoźnicy otrzymali do wypełnienia 3 formularze w formie tabelarycznej. Odpowiedzi zwrotne przesyłane były drogą elektroniczną.

Dane do analizy pozyskiwano również od gmin i powiatów znajdujących się na terenie województwa świętokrzyskiego. Badaniem objęto 102 gminy (gminy miejskie-5, gminy miejsko-wiejskie-27, gminy wiejskie-70) i 14 powiatów województwa świętokrzyskiego (w tym powiat grodzki-1, powiat ziemski-



Rysunek 23 Struktura respondentów według płci.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Większość respondentów, która wzięła udział w badaniu, stanowiły kobiety. Ich przewaga liczebna jest wyższa o 14,64% przy uwzględnieniu danych demograficznych dla województwa świętokrzyskiego, gdzie kobiety stanowią 51,20% wszystkich mieszkańców (na podstawie danych GUS z 31.12.2014)

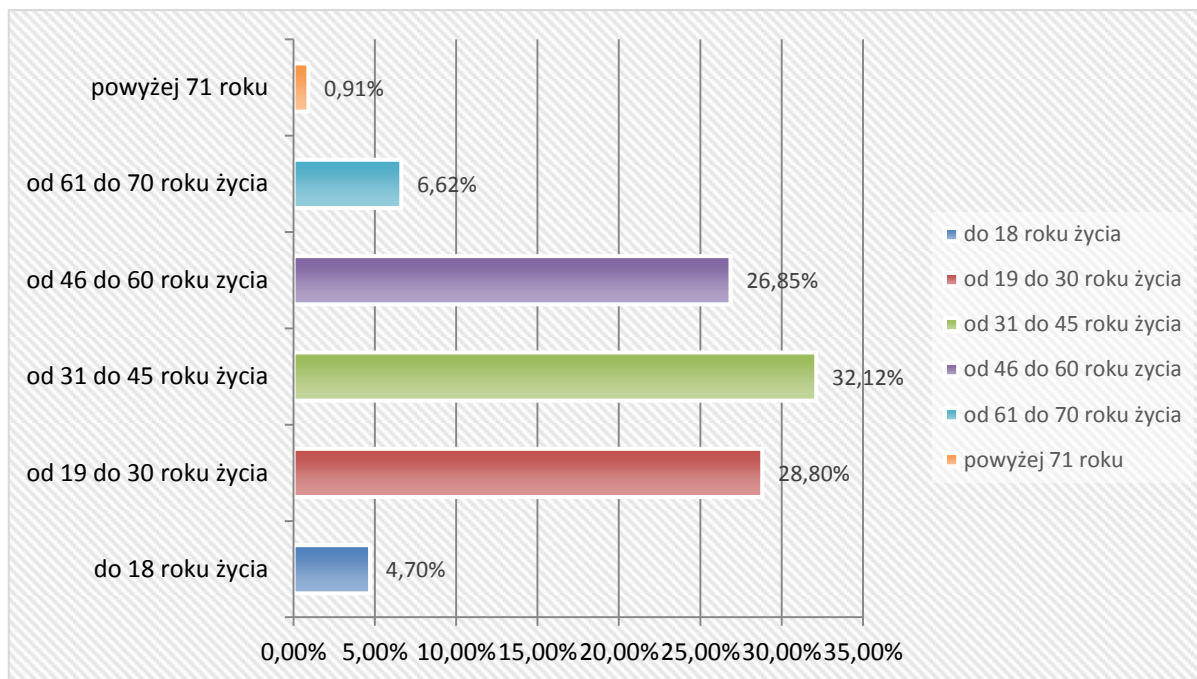
Ankietowani zostali podzieleni na 6 kategorii wiekowych:

Respondenci do 18 roku życia, od 19 do 30 roku życia, od 31 do 45 roku życia, od 46 do 60 roku życia, od 61 do 70 roku życia oraz powyżej 71 roku życia. Tak ustalony przedział wiekowy pozwala precyzyjnie określić indywidualne preferencje przewozowe osób, grupując populację pod względem cech tj. osoby uczące się, studiujące, pracujące czy nieaktywne zawodowo.

Tabela 10 Struktura wiekowa osób ankietowanych.

wiek	Do 18	19-30	31-45	46-60	61-70	powyżej 71	Łącznie osób
kobiety	42	335	369	321	67	10	1144
mężczyźni	50	228	259	204	62	8	811
Suma osób	92	563	628	525	129	18	1955

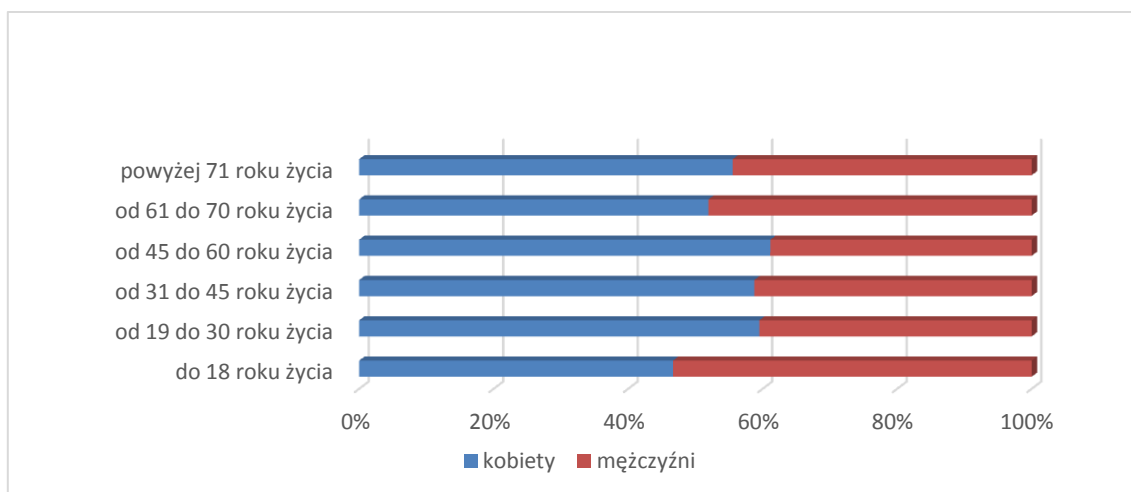
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.



Rysunek 24 Struktura respondentów według wieku
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Na podstawie przeprowadzonego badania najliczniejszą grupę osób stanowią respondenci w wieku od 31 do 45 lat generujący ponad 1/3 wszystkich odpowiedzi. Znaczący jest również udział osób w wieku od 19 do 30 lat oraz od 46 do 60 roku życia. Liczebność grup wiekowych do 18 roku życia oraz od 61 do 70 roku jest porównywalna i wynosi 4,70 % oraz 6,62%. Bardzo niski odsetek odpowiedzi, stanowią natomiast osoby umiejscowione w grupie wiekowej powyżej 71 lat.

W ogólnej populacji kobiet najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 31 do 45 lat tj. 19% (tj. 369 osób), a najmniej liczną w wieku powyżej 71 lat tj. 0,5% (tj. 10 osób). W ogólnej populacji mężczyzn najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 31 do 45 lat tj. 13% (tj. 259 osób), a najmniej liczną w wieku powyżej 71 lat tj. 0,4% (tj. 8 osób). Struktura wiekowa dla kobiet i mężczyzn jest tożsama jak dla parametrów populacji ogólnej.

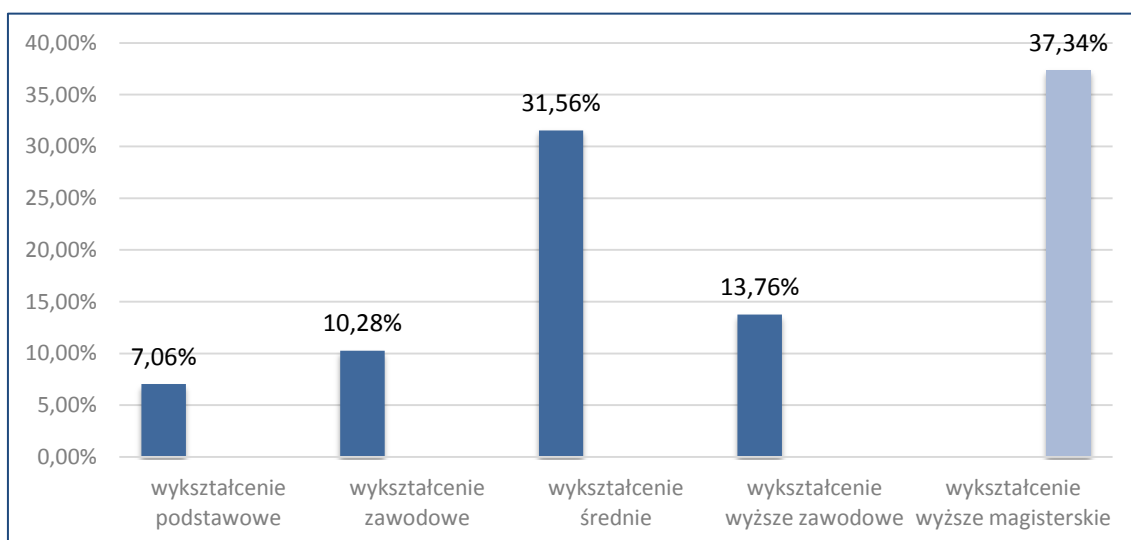


Rysunek 25 Struktura wiekowa respondentów w zależności od płci.
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Analizując strukturę wiekową respondentów w zależności od płci otrzymujemy następujące wyniki:

- w grupie wiekowej do 18 roku życia kobiety stanowią 46,67% a mężczyźni 53,33%
- w grupie wiekowej od 19 do 30 roku życia kobiety stanowią 59,50% a mężczyźni 40,50%
- w grupie wiekowej od 31 do 45 roku życia kobiety stanowią 58,76% a mężczyźni 41,24%
- w grupie wiekowej od 46 do 60 roku życia kobiety stanowią 61,14% a mężczyźni 38,86%
- w grupie wiekowej od 61 do 70 roku życia kobiety stanowią 51,93% a mężczyźni 48,07%
- w grupie wiekowej powyżej 71 roku życia kobiety stanowią 55,56% a mężczyźni 44,44 %

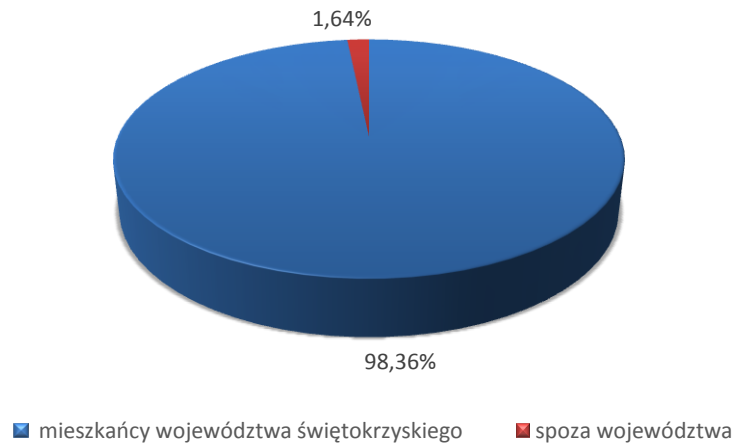
Poddając analizie strukturę wykształcenia najczęściej osób ankietowanych stanowiły osoby z **wykształceniem** wyższym magisterskim tj. około 40% wszystkich, którzy wypełnili ankietę. Reprezentatywna była również grupa osób z wykształceniem średnim, około 30 % ankietowanych. Najmniejszą ilość reprezentantów w badaniu stanowią osoby z wykształceniem wyższym zawodowym, podstawowym i zawodowym.



Rysunek 26 Struktura respondentów według wykształcenia.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

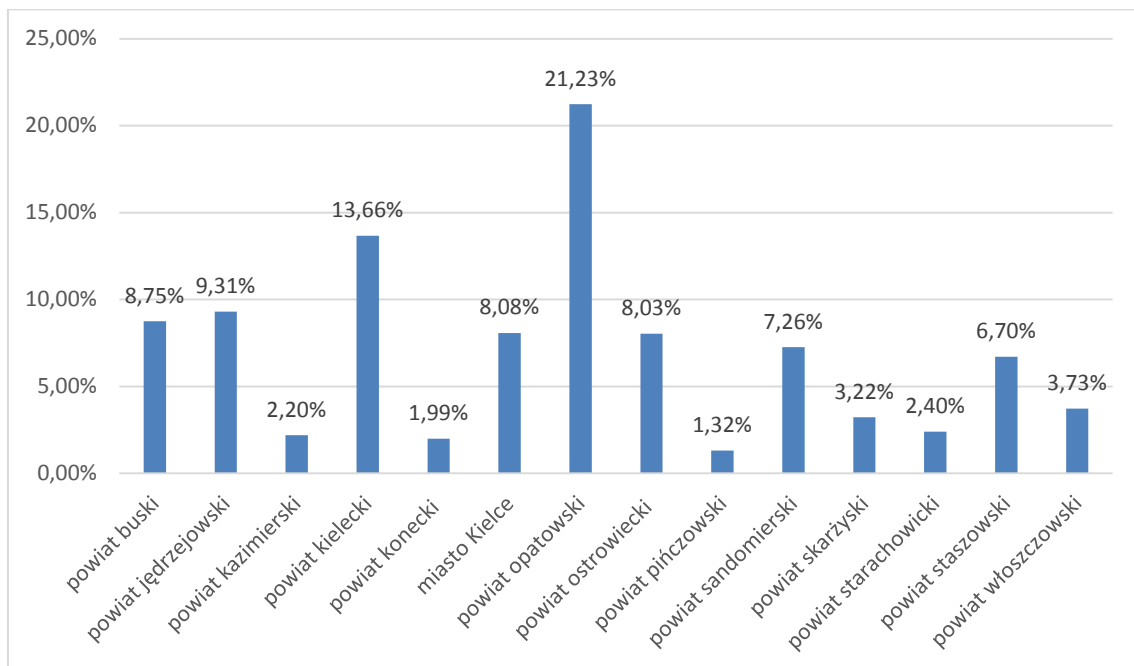
Zgodnie ze strukturą odpowiedzi, która została przedstawiona na wykresie, ponad 98% osób biorących udział w ankiecie to mieszkańcy województwa świętokrzyskiego.



Rysunek 27 Struktura respondentów według zamieszkania –mieszkańcy województwa i spoza.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

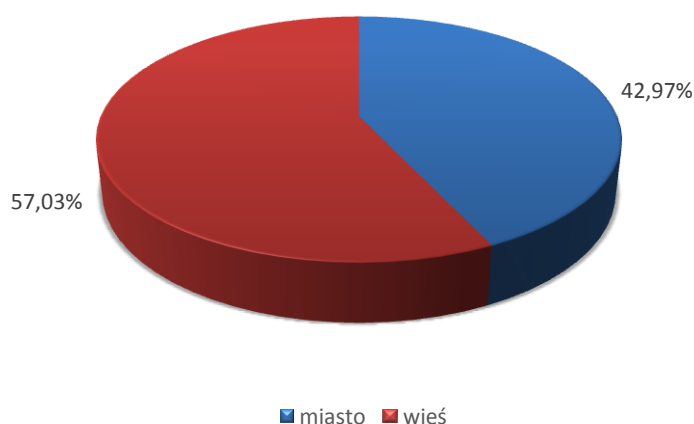
Ankietowani zamieszkują poszczególne powiaty województwa świętokrzyskiego zgodnie z wykresem poniżej. Najwięcej odpowiedzi zwrotnych wpłynęło od mieszkańców powiatu opatowskiego i kieleckiego. Respondenci tych 2 powiatów stanowili prawie 35% całej badanej populacji.



Rysunek 28 Struktura respondentów według miejsca zamieszkania-powiat.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Większość uczestników ankiety 1115 osób to osoby zamieszkujące obszary wiejskie, stanowiący ponad 50% badanych.



Rysunek 29 Respondenci według miejsca zamieszkania - miasto, wieś

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Na podstawie uzyskanych danych typowym reprezentantem badania jest osoba zamieszkująca obszary wiejskie. Jest to kobieta w wieku 31-45 lat z wykształceniem wyższym, zamieszkująca na terenie powiatu opatowskiego.

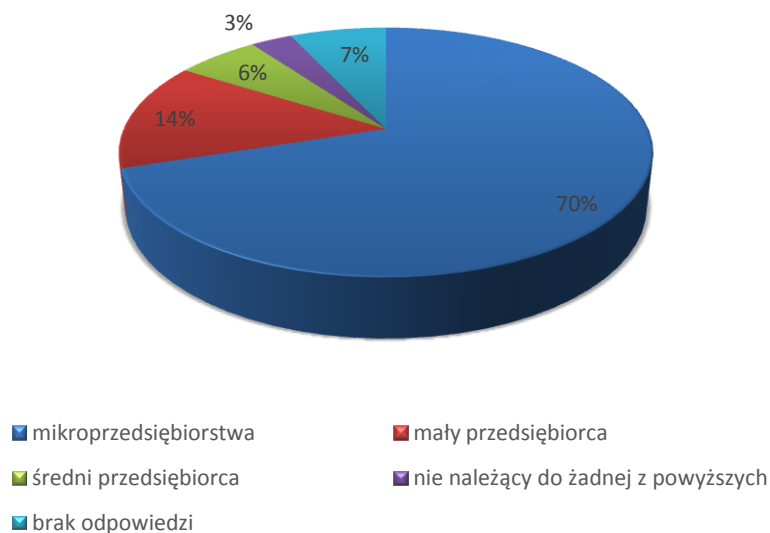
W toku badania dot. potencjału przewoźników, uprawnionych do wykonywania regularnego transportu drogowego, obsługujących linie komunikacyjne na terenie województwa świętokrzyskiego informację zwrotną uzyskano od 98 przewoźników, co stanowi poziom zwrotu na poziomie 66%.

Tabela 11 Liczba przewoźników (zgodnie z siedzibą firmy zarejestrowaną na terenie powiatów województwa świętokrzyskiego)

Lp	powiat	Liczba przewoźników do których przesłano kwestionariusze tabelaryczne	Liczba przewoźników od których otrzymano odpowiedzi
1	Powiat Buski	8	4
2	Powiat Jędrzejowski	12	7
3	Powiat Kazimierski	7	6
4	Powiat Kielecki	32	18
5	Powiat Konecki	11	9
6	Powiat Opatowski	1	1
7	Powiat Ostrowiecki	7	7
8	Powiat Pińczowski	6	5
9	Powiat Sandomierski	16	13
10	Powiat Skarżyski	15	6
11	Powiat Starachowicki	7	2
12	Powiat Staszowski	9	6
13	Powiat Włoszczowski	2	1
14	Urząd Miasta w Kielcach	10	4

	(powiat grodzki)		
--	------------------	--	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej wysyłki oraz uzyskanych informacji zwrotnych



Rysunek 30 Struktura próby według wielkości przedsiębiorstwa.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Podczas badania przeprowadzonego wśród gmin i powiatów województwa świętokrzyskiego uzyskano wysoki poziom zwrotu odesłanych odpowiedzi, który wyniósł 86%.

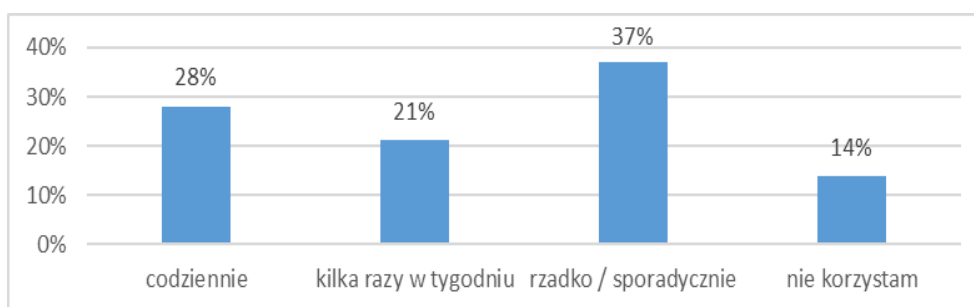
4. PREFERENCJE PRZEWOZOWE PASAŻERÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM

4.1 Wyniki badania dot. preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim

- częstotliwość korzystania z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg);

Na pytanie dotyczące częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego ponad połowa ankietowanych odpowiedziała, iż korzysta sporadycznie lub nie korzysta w ogóle, około 1/3 badanych wskazała na odpowiedź codziennie a 1/5 udzieliła odpowiedzi iż korzysta kilka razy w tygodniu.

Pytanie ankietowe 1: Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

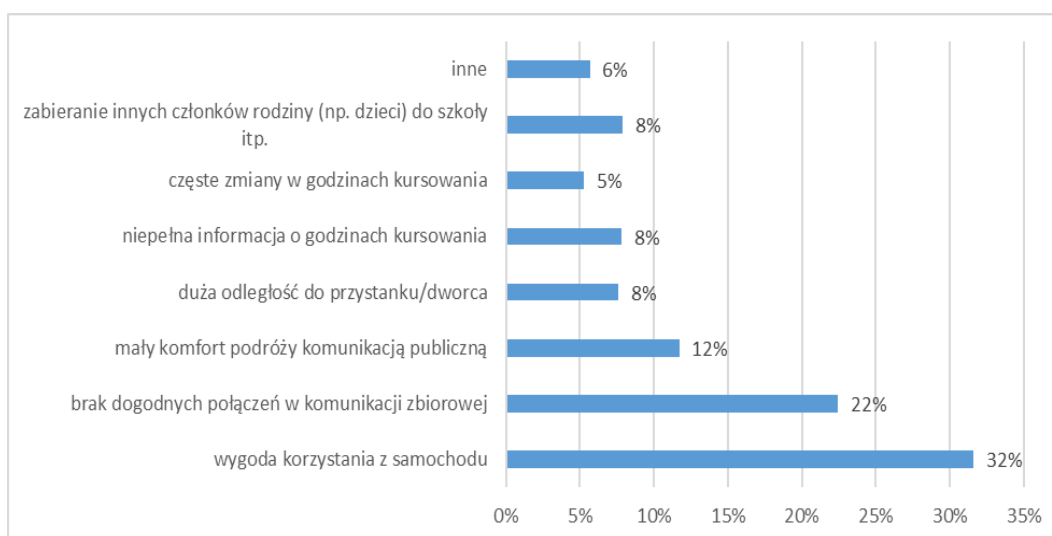
- identyfikacja czynników przemawiających za podróżowaniem własnym /użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem

Trzema najważniejszymi przyczynami rezygnacji z transportu zbiorowego i wyboru podróży samochodem własnym lub użyczonym wskazanymi przez ankietowanych były:

- wygoda korzystania z samochodu
- brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej
- mały komfort podróży komunikacją publiczną

Czynniki te stanowiły 66% łącznych odpowiedzi respondentów. W opinii respondentów najmniej istotnym czynnikiem są częste zmiany w godzinach kursowania pojazdów.

Pytanie ankietowe 2: Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?

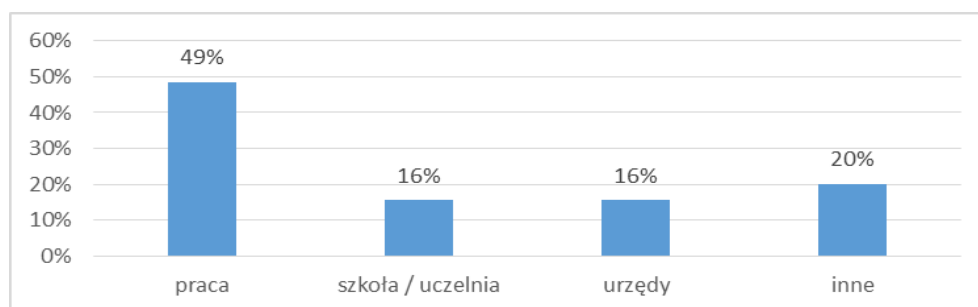


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- określenie najczęstszego celu podróży transportem publicznym

Najczęstszym celem podróży transportem publicznym, zgodnie z wynikami ankiety, był dojazd do pracy. Taka odpowiedź została udzielona przez prawie 1/2 biorących udział w ankiecie, w dalszej kolejności jako przyczynę podróży podawano dojazd do szkoły, uczeni oraz wyjazd w sprawach urzędowych, natomiast 1/5 ankietowanych spośród badanych wskazała na przyczynę "inną".

Pytanie ankietowe 3: Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

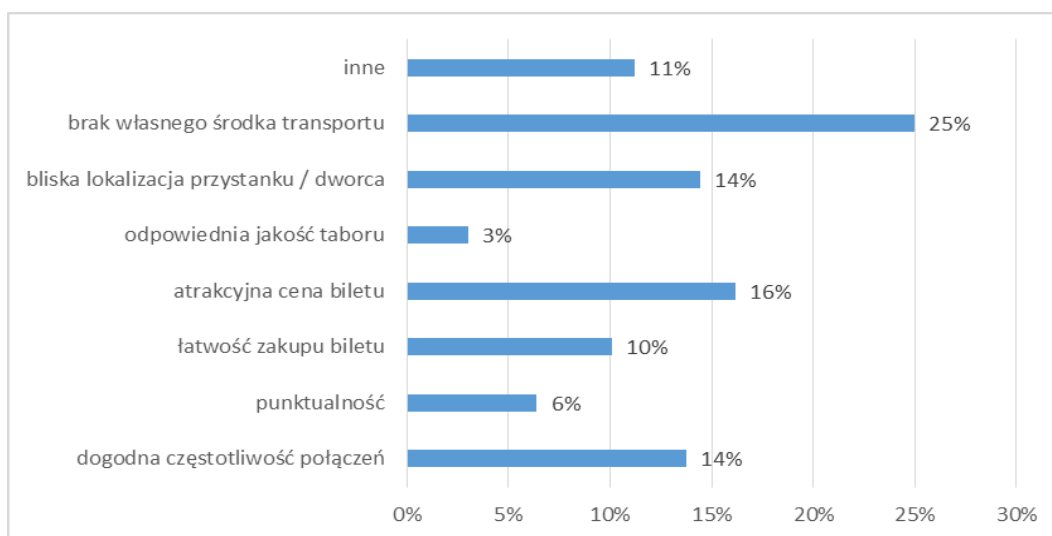
- określenie czynników przemawiających za wyborem transportu publicznego;

Ankietowani na pytanie dotyczące co przemawia za wyborem transportu publicznego, najczęściej wskazywali na odpowiedź braku własnego środka transportu w dalszej kolejności wymieniano min.:

- atrakcyjną cenę biletu
- bliską lokalizację przystanku lub dworca
- dogodną częstotliwość połączeń

najmniejszy procent wskazań dotyczył odpowiedniej jakości taboru.

Pytanie ankietowe 4: Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- identyfikacja czynników wpływających na odbycie podróży transportem publicznym (autobus/bus/pociąg) zamiast samochodem

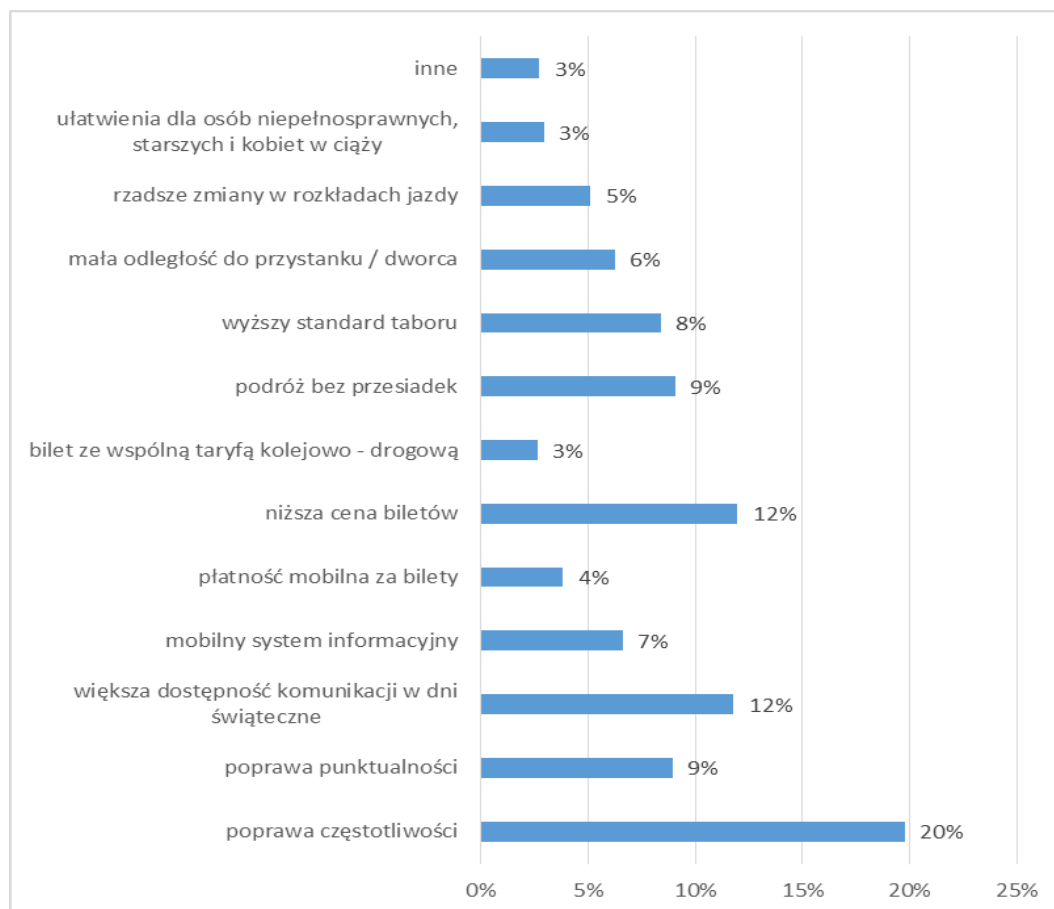
Na podjęcie decyzji dotyczącej zmiany środka transportu z samochodu na transport publiczny według ankietowanych wpływ mają czynniki tj.

- poprawa częstotliwości kursowania
- większa dostępność komunikacji w dni świąteczne
- niższa cena biletów

Wymienione czynniki uznane zostały przez respondentów za najważniejsze w procesie podejmowania decyzji i stanowią one 44% udzielonych odpowiedzi.

Najmniej wskazań dotyczyło biletu ze wspólną taryfą kolejowo- drogową oraz ułatwienie dla osób niepełnosprawnych, starszych i kobiet w ciąży.

Pytanie ankietowe 5: Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

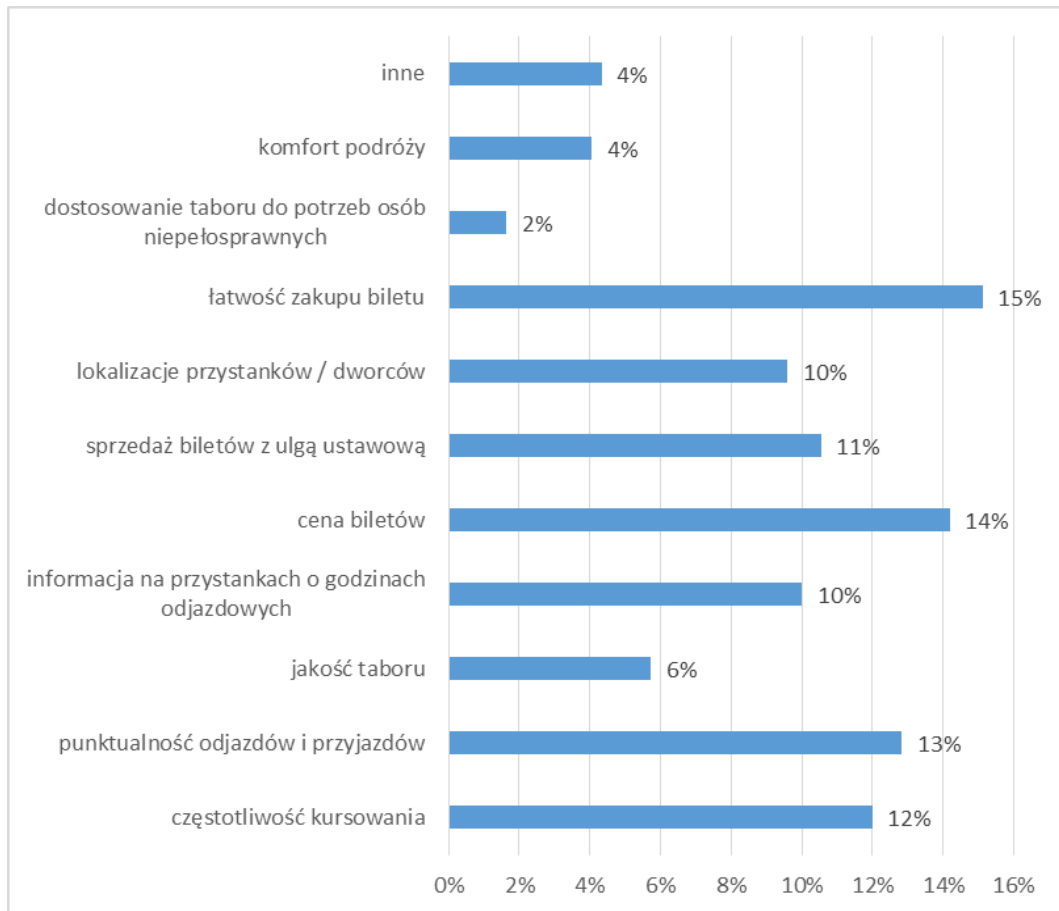
- określenie mocnych stron komunikacji zbiorowej

Podając ocenie mocne strony komunikacji zbiorowej respondenci najwyżej oceni.

- łatwość zakupu biletu
- cenę biletu
- punktualność odjazdów i przyjazdów
- częstotliwość kursowania

Powyższe wskazania stanowią łącznie 54% wszystkich odpowiedzi.

Pytanie ankietowe 6: Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

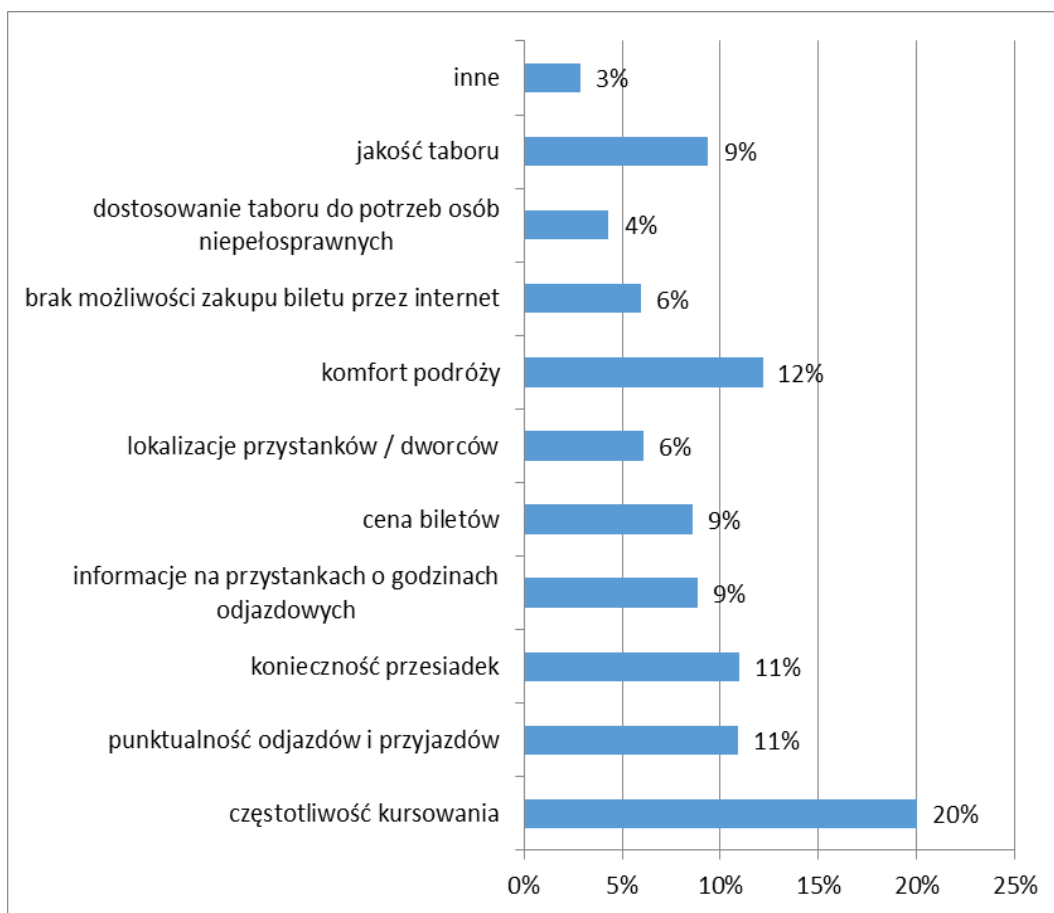
- określenie słabych/negatywnych stron komunikacji zbiorowej

Negatywnie przez ankietowanych ocenione zostały takie elementy systemu komunikacji zbiorowej jak:

- częstotliwość kursowania
- komfort podróży
- konieczność przesiadek
- punktualność odjazdów i przyjazdów

Co piąty ankietowany krytycznie ocenił częstotliwość kursowania.

Pytanie ankietowe 7: Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

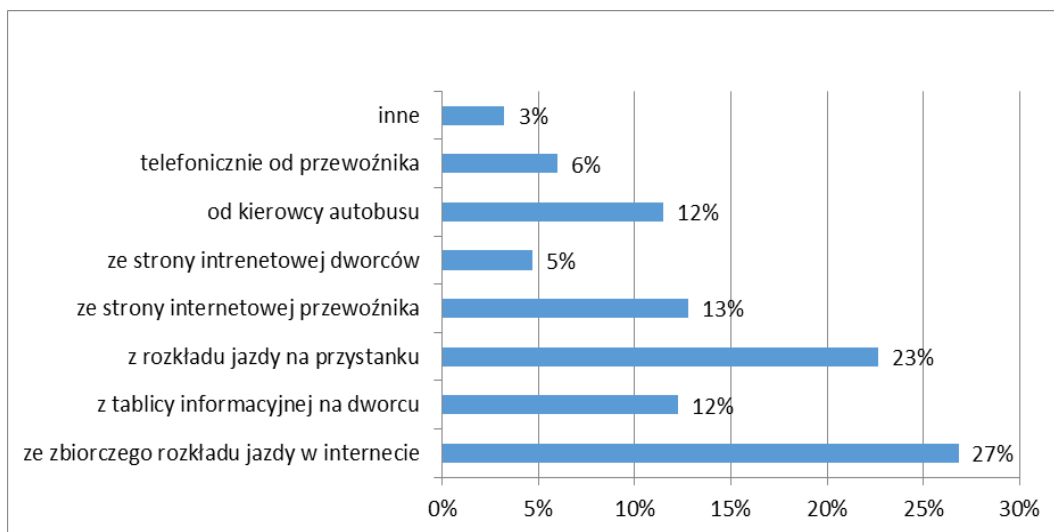
- ustalenie źródła informacji pasażerskiej dotyczącej kursowania autobusów/busów

Informacje dotyczące kursowania busów/ autobusów najczęściej pozyskiwane są przez ankietowanych ze:

- zbiorczego rozkładu jazdy
- rozkładu jazdy na przystanku
- od kierowcy autobusów

Dwie pierwsze odpowiedzi stanowią 50 %.

Pytanie ankietowe 8: Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

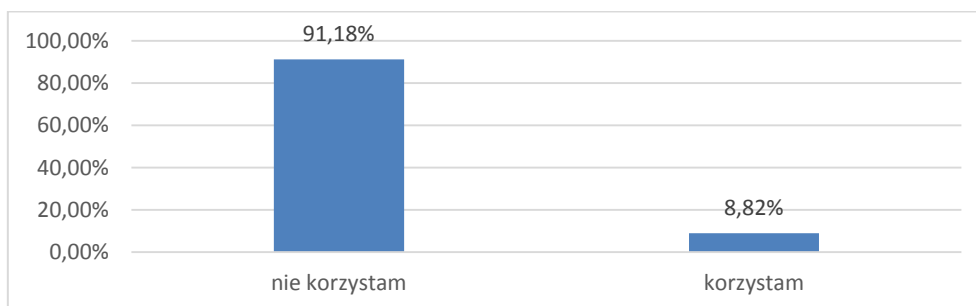


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- identyfikację najczęściej stosowanych ulg ustawowych przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej (autobus/bus);

Przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej rozkład korzystania z ulg ustawowych przedstawia się następująco:

Rysunek 31 Struktura odpowiedzi wskazująca na korzystanie/nie korzystanie z ulg



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Pytanie ankietowe 9: Z których ulg ustawowych korzysta Pan(i) przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej (autobus/bus)?

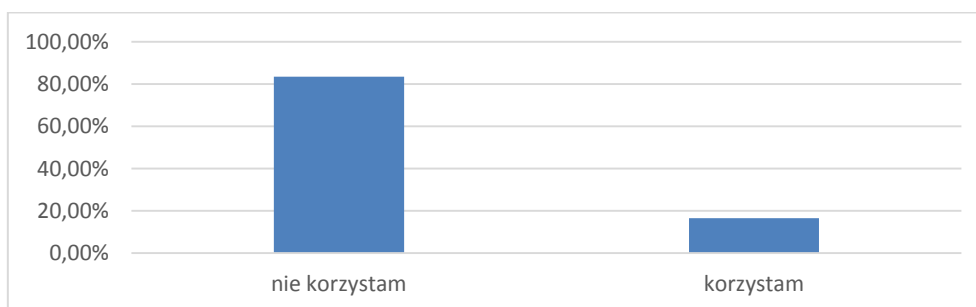


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- identyfikację najczęściej stosowanych ulg ustawowych przy zakupie biletów miesięcznych w komunikacji publicznej (autobus/bus).

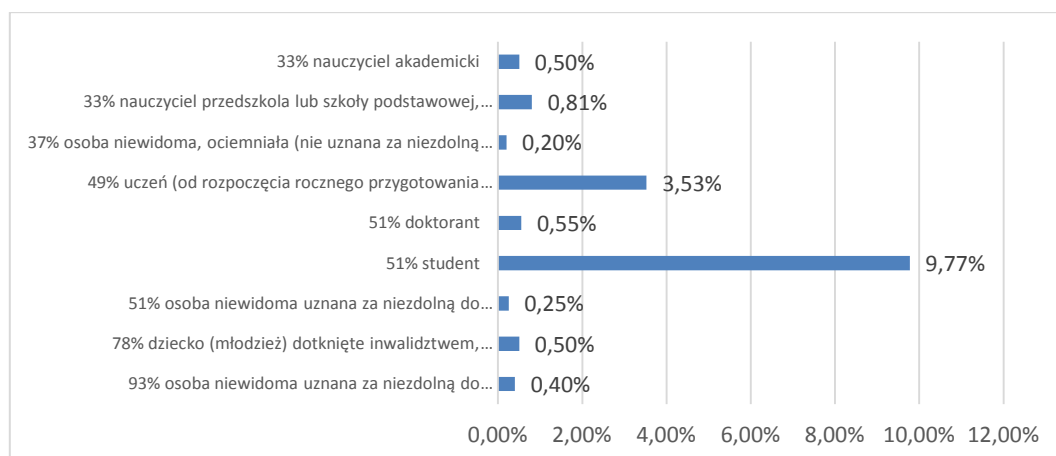
Przy zakupie biletów miesięcznych w komunikacji publicznej rozkład korzystania z ulg ustawowych przedstawia się następująco:

Rysunek 32 Struktura odpowiedzi wskazująca na korzystanie/nie korzystanie z ulg



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Pytanie ankiety 10 Z których ulg ustawowych korzysta Pan(i) przy zakupie biletów miesięcznych w komunikacji publicznej (autobus/bus)?

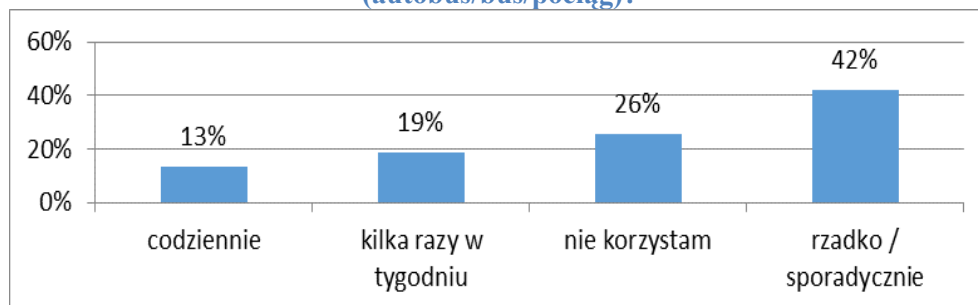


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

4.2 Wyniki badania dot. preferencji przewozowych pasażerów w poszczególnych powiatach województwa Świętokrzyskiego

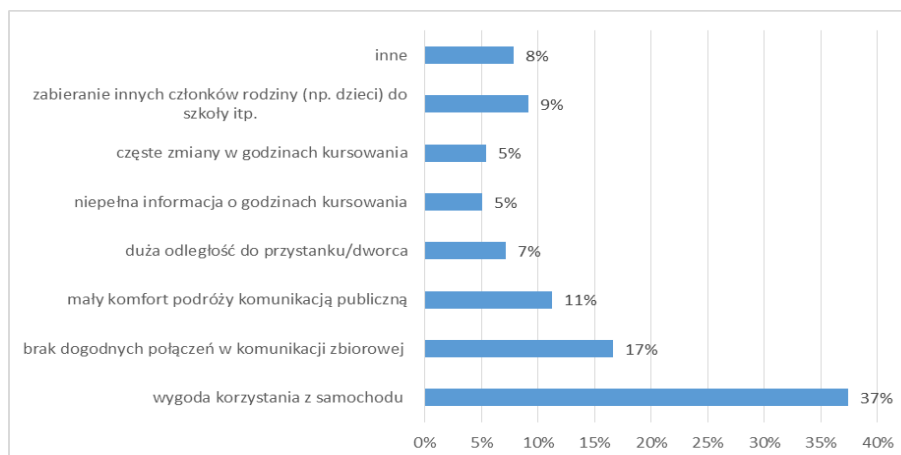
1.Powiat buski

Rysunek 33 Powiat BUSKI - Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



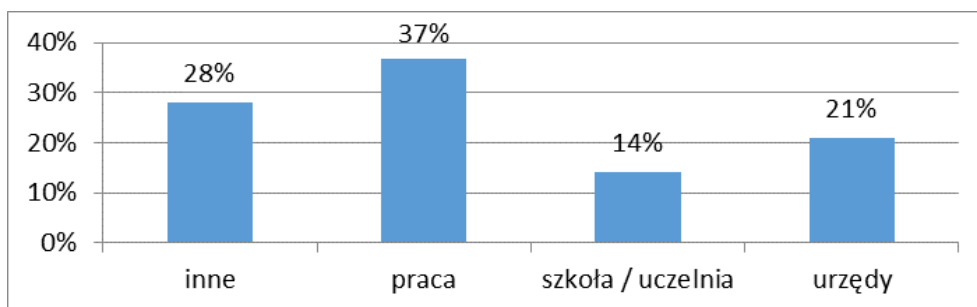
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 34 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



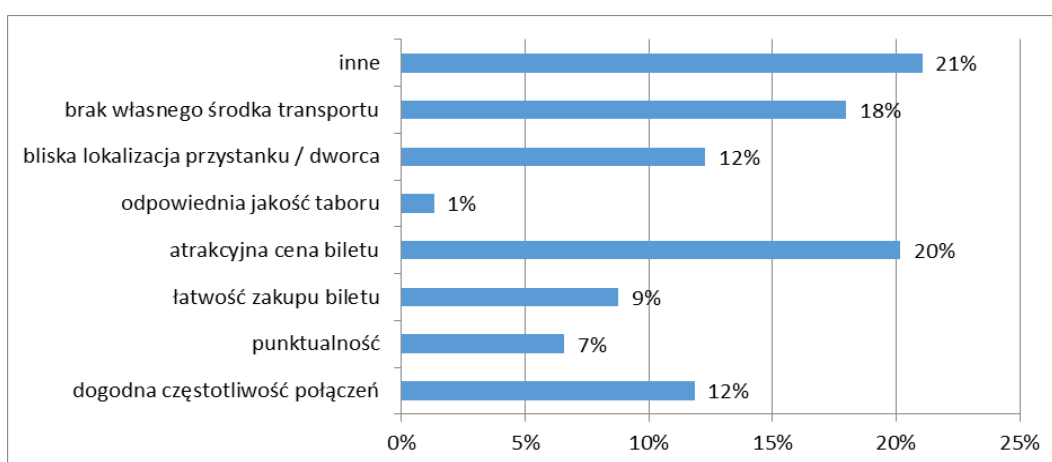
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 35 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



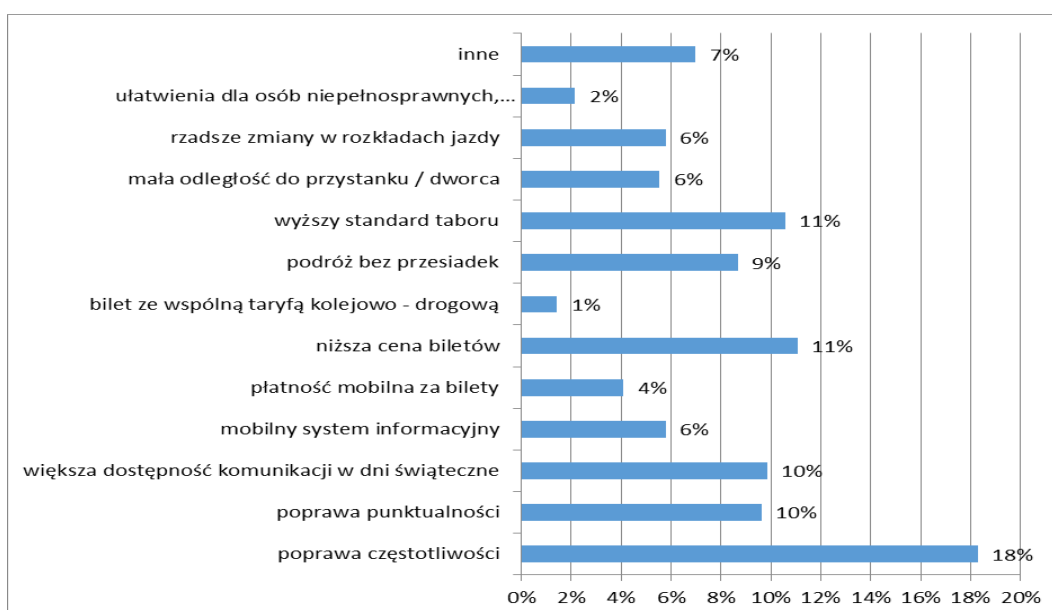
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 36 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



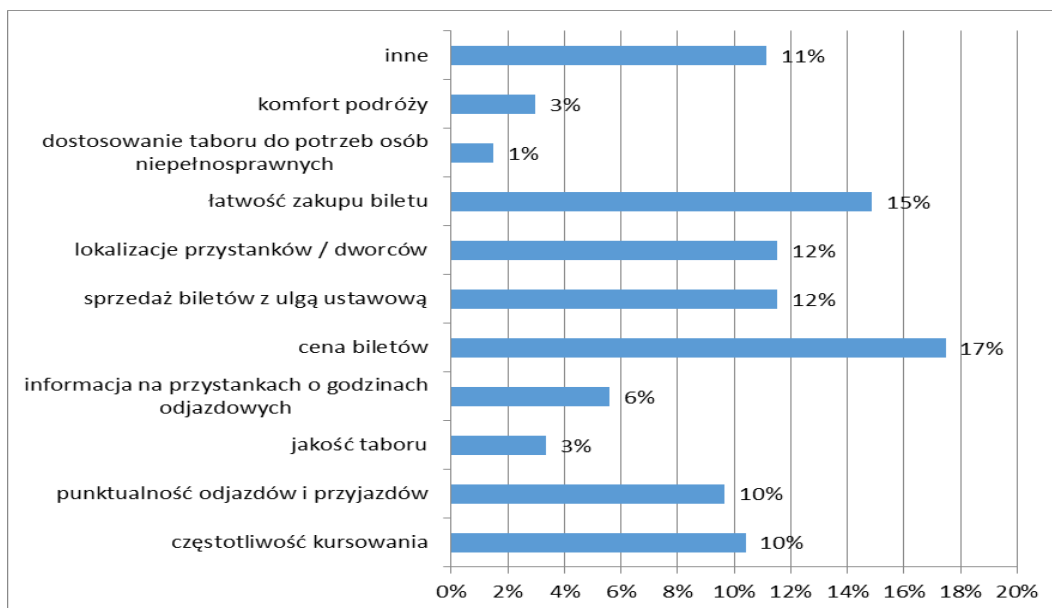
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 37 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



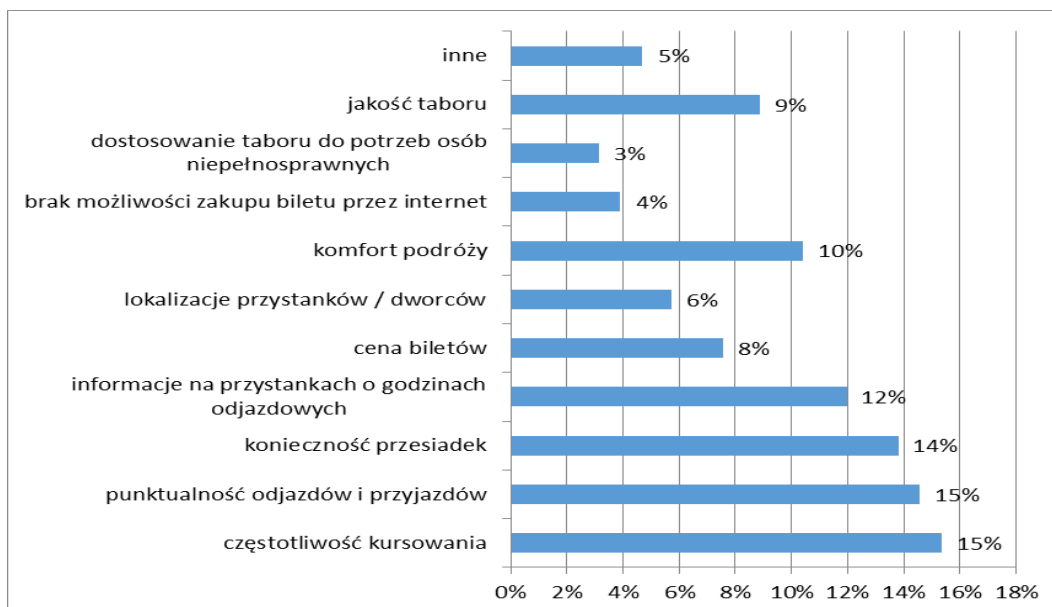
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 38 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



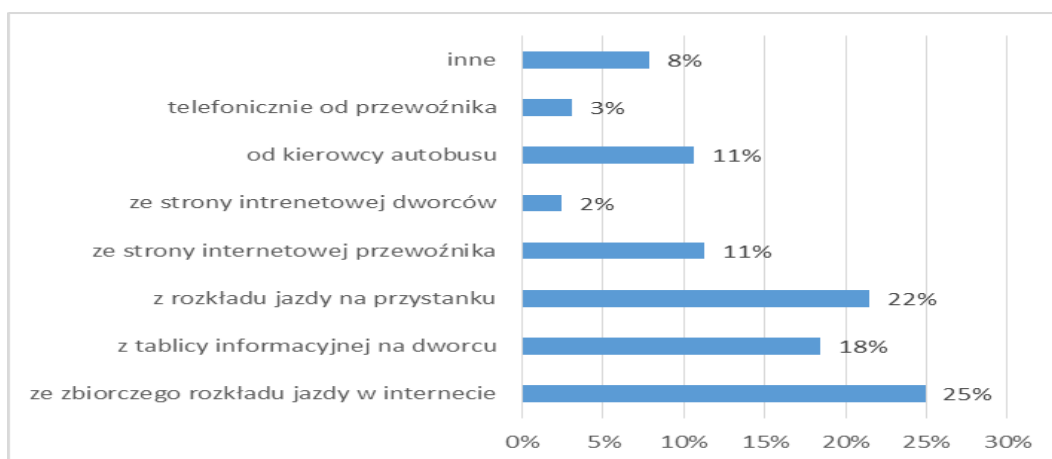
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 39 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 40 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

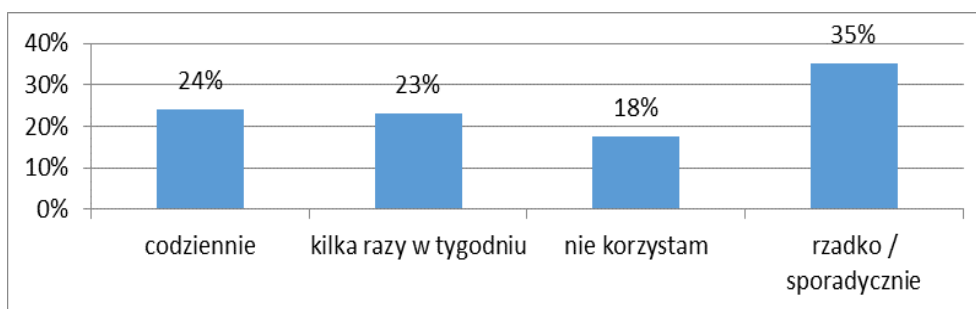


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie buskim 42% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie, a tylko 13% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (37% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (17% wskazań). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 37% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim atrakcyjna cena biletu (20% wskazań). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania, wyższy standard taboru oraz niższa cena biletu (łącznie 40%). Komunikacja zbiorowa najwyżej oceniona została pod względem atrakcyjności cen biletów oraz łatwości ich zakupu (łącznie 32%). Negatywnie w opinii respondentów ocenione zostały natomiast punktualność odjazdów i przyjazdów oraz częstotliwość kursowania pojazdów (łącznie 30% wskazań). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu buskiego czerpią najczęściej ze zbiorowego rozkładu jazdy umieszczonego w internecie oraz na przystanku (47% wskazań).

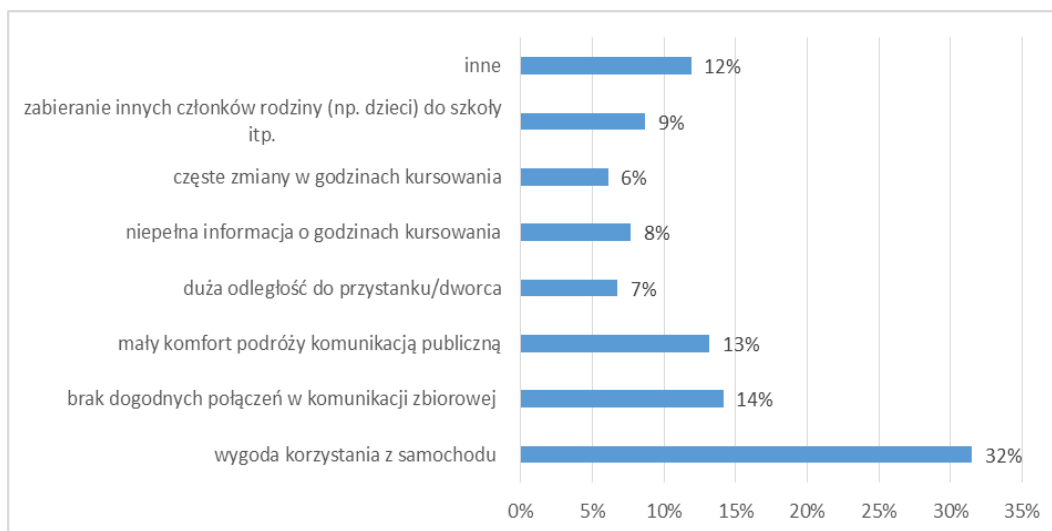
2. Powiat jędrzejowski

Rysunek 41 Powiat JĘDRZEJOWSKI - Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



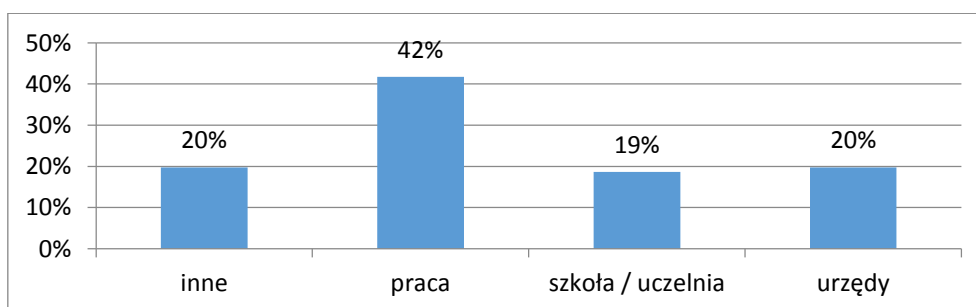
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 42 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



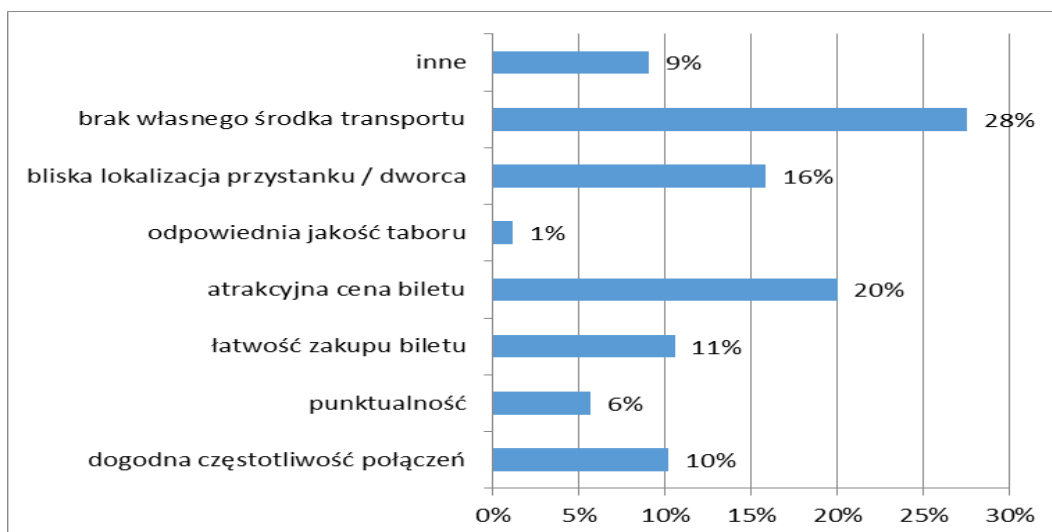
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 43 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



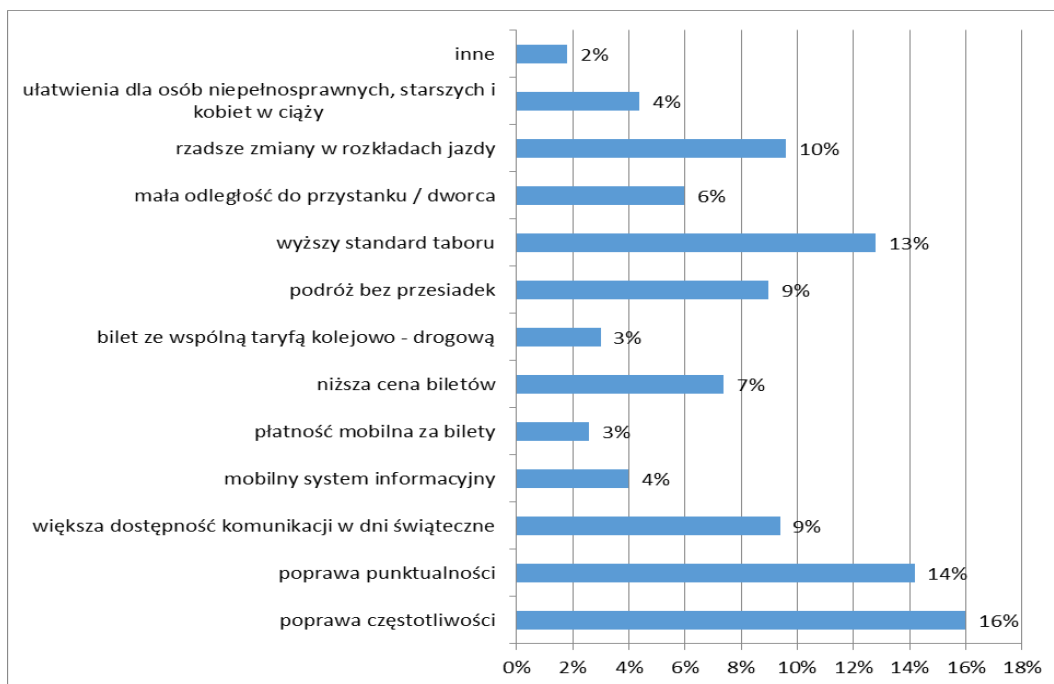
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 44 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



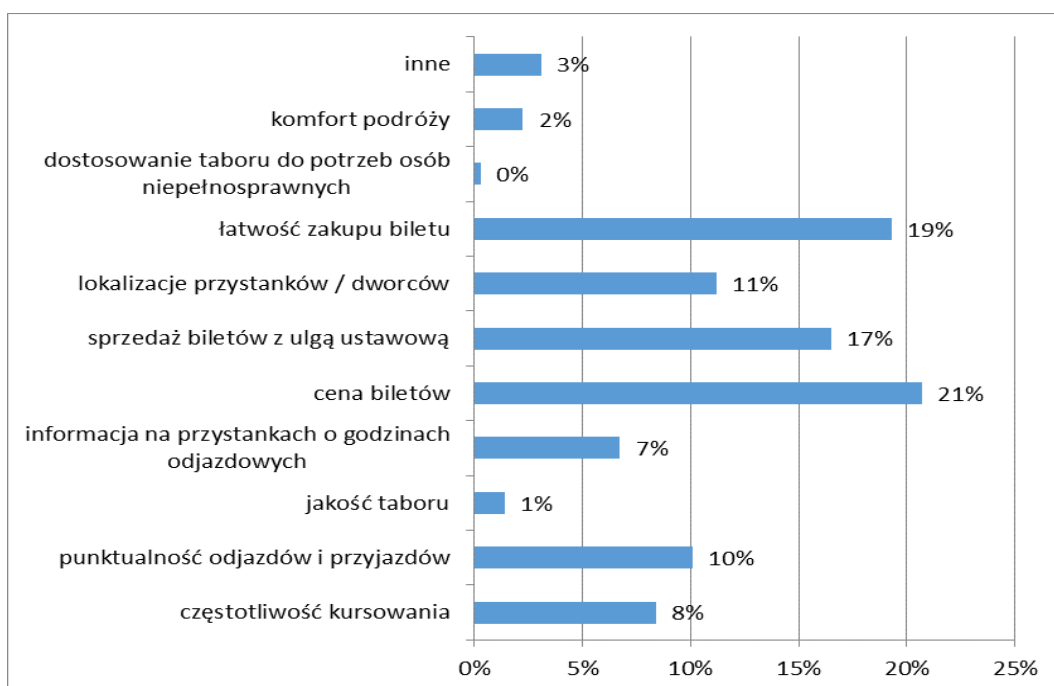
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 45 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



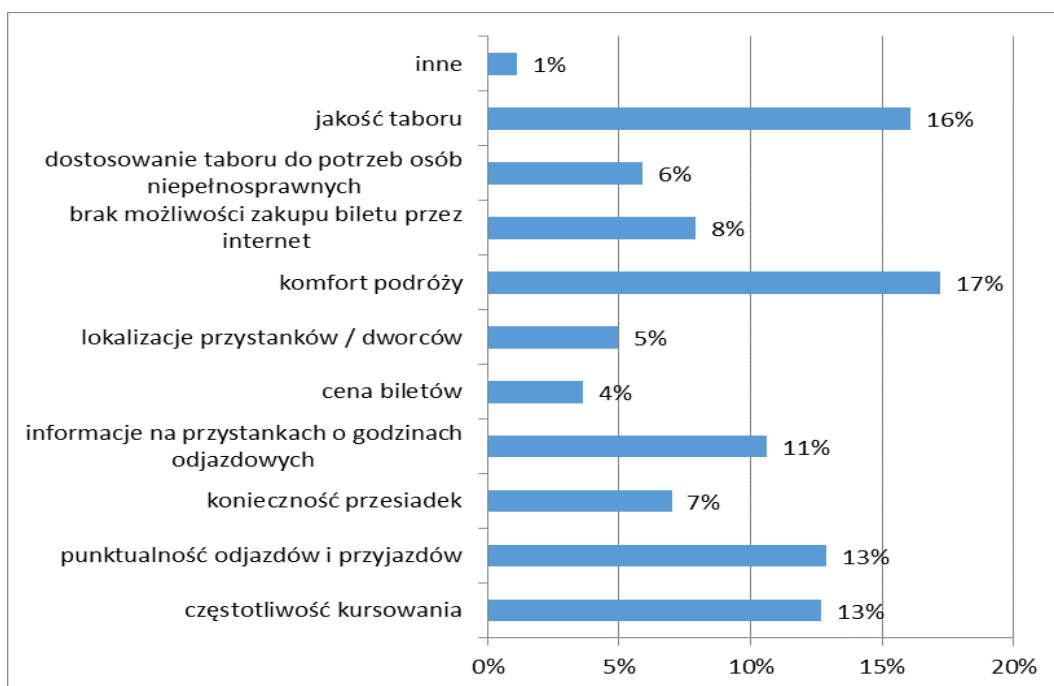
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 46 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



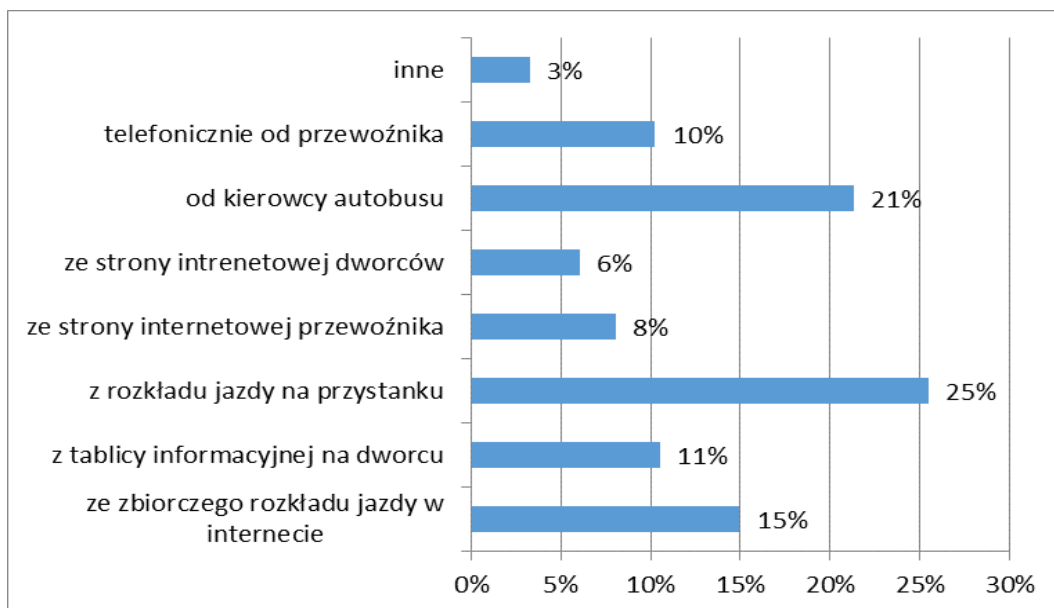
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 47 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 48 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?



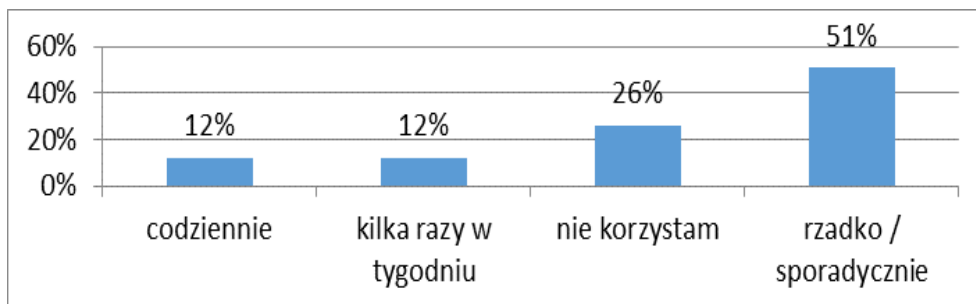
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie jędrzejowskim 35% respondentów korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie, a 24 % codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (32% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (14% wskazań). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 42% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje atrakcyjna cena biletu oraz brak własnego środka transportu (łącznie 48%). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości i punktualności kursowania pojazdów (łącznie 30% wskazań). Komunikacja zbiorowa

w opinii ankietowanych najwyżej ocenia została pod względem atrakcyjność cen biletów oraz łatwość ich zakupu (łącznie 40%). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast komfort podróży, punktualność odjazdów i przyjazdów, częstotliwość kursowania oraz jakość taboru (łącznie 59% wskazań). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu jędrzejowskiego czerpią najczęściej od kierowcy autobusu, z rozkładu jazdy na przystanku oraz w internecie (61% wskazań).

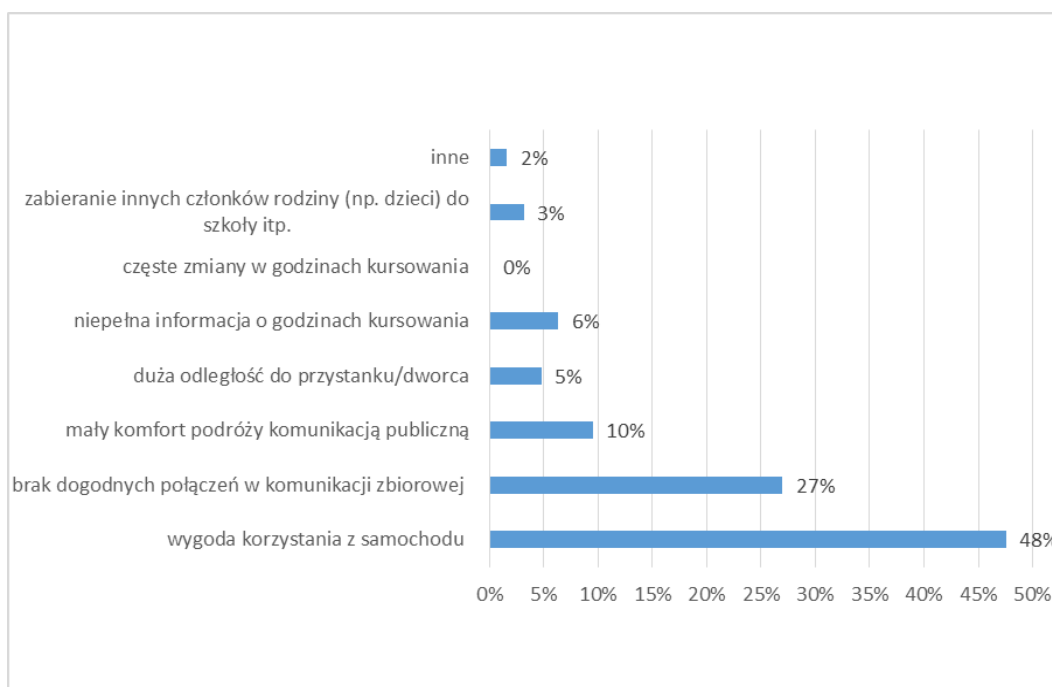
3. Powiat kazimierski

Rysunek 49 Powiat KAZIMIERSKI - Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



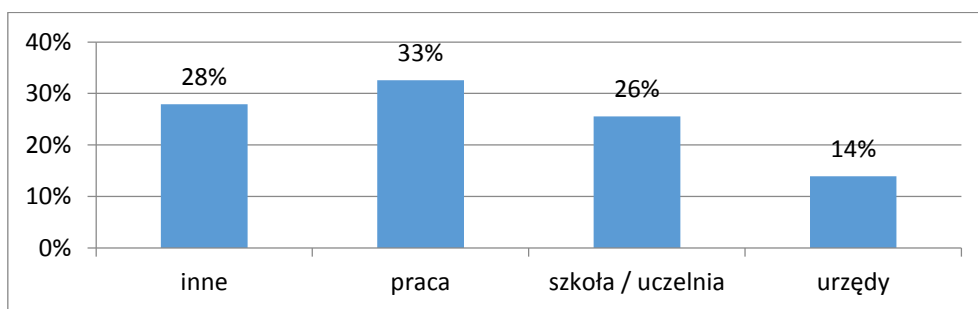
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 50 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



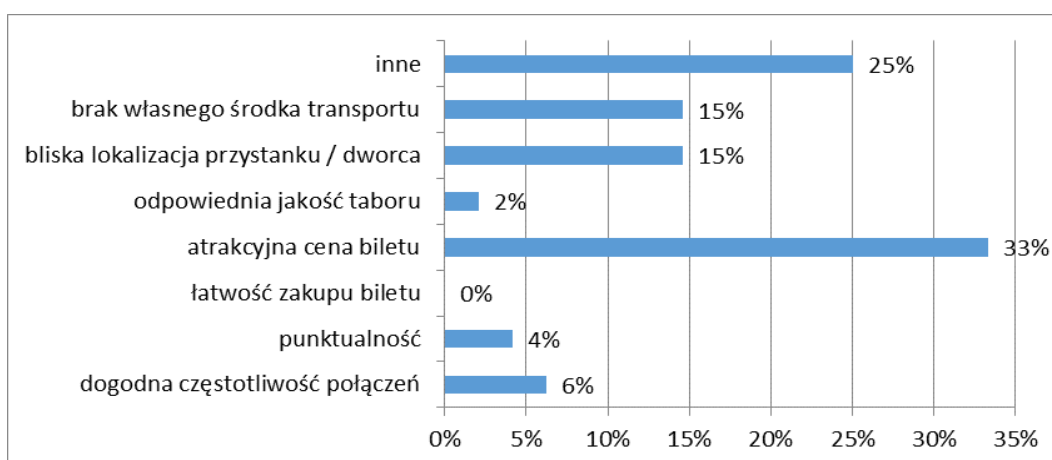
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 51 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



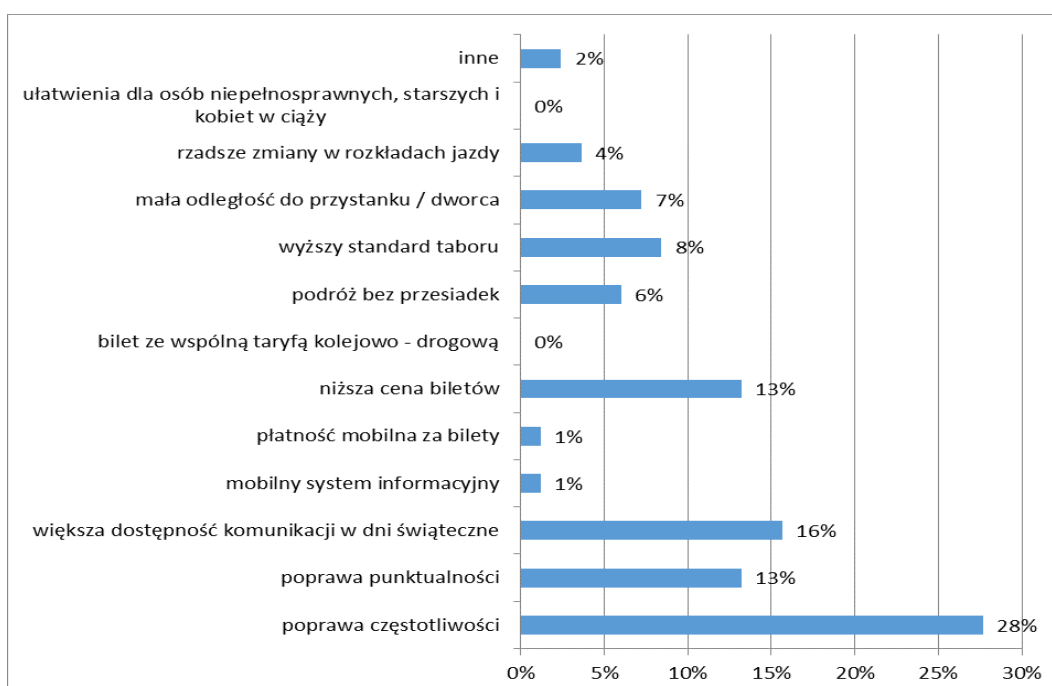
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 52 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



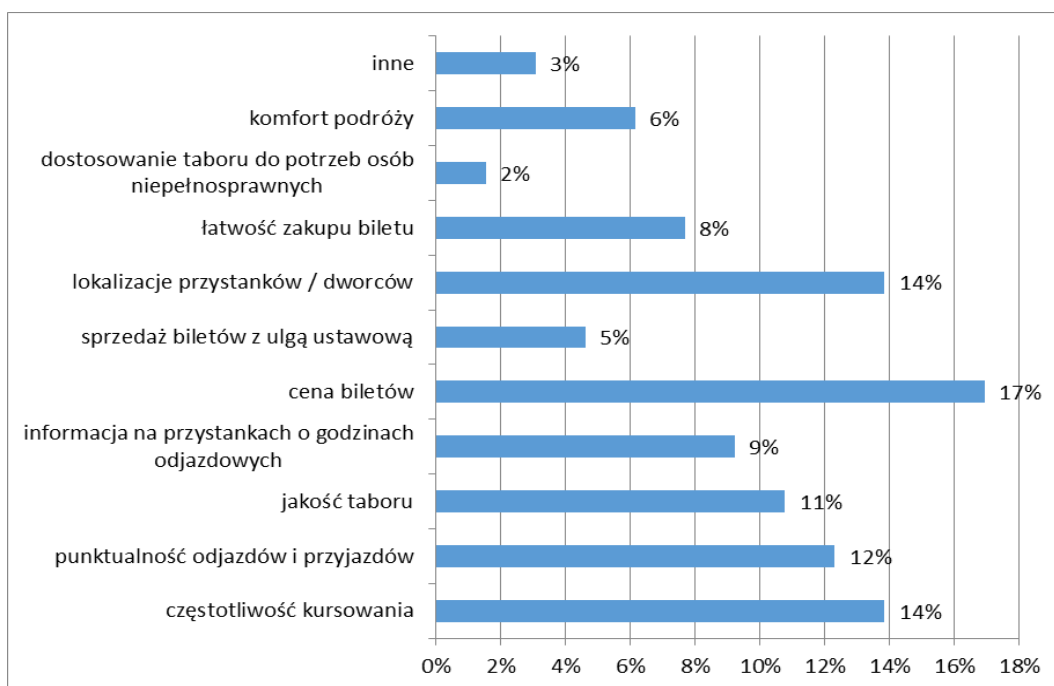
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 53 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



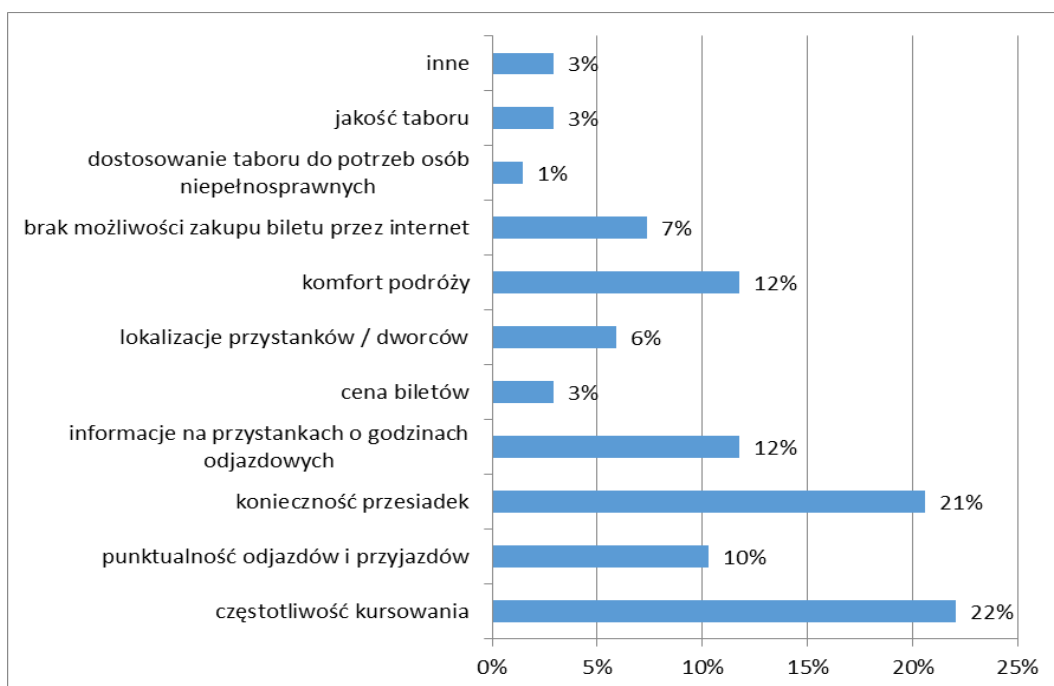
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 54 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



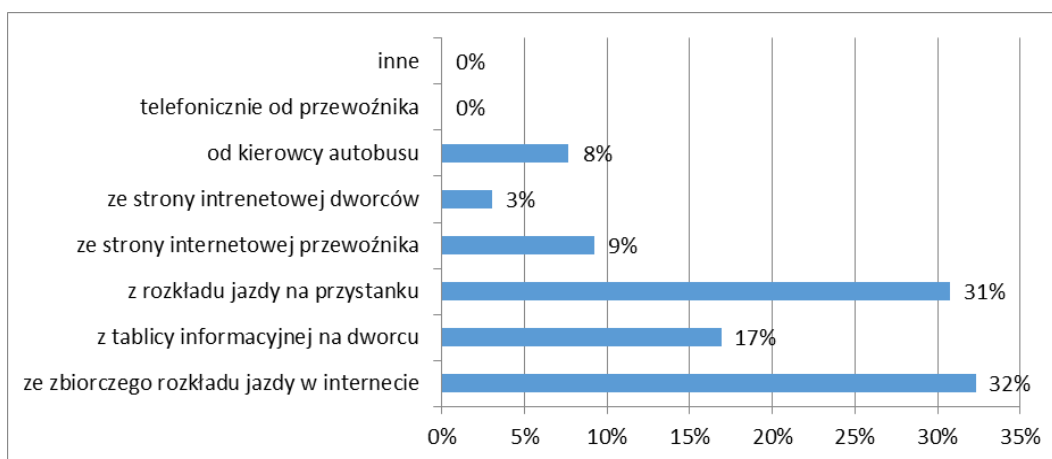
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 55 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 56 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

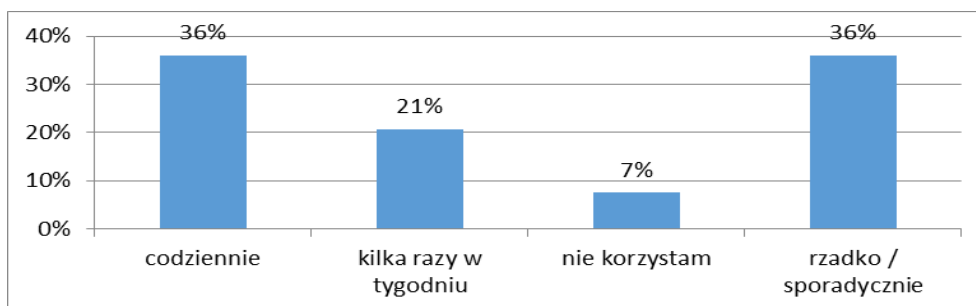


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie kazimierskim 51% respondentów korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie, a tylko 12% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (48% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (27% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 33% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje atrakcyjna cena biletu (33% wskazań). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości oraz większa dostępność komunikacji w dni świąteczne (łącznie 44% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej oceniana została pod względem atrakcyjności cen biletów, częstotliwości kursowania oraz lokalizacji przystanków/dworców (łącznie 45%). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz konieczność przesiadek (łącznie 43%). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu kazimierskiego czerpią najczęściej ze zbiorczego rozkładu jazdy w internecie oraz z rozkładu jazdy na przystanku. (łącznie 63% wskazań).

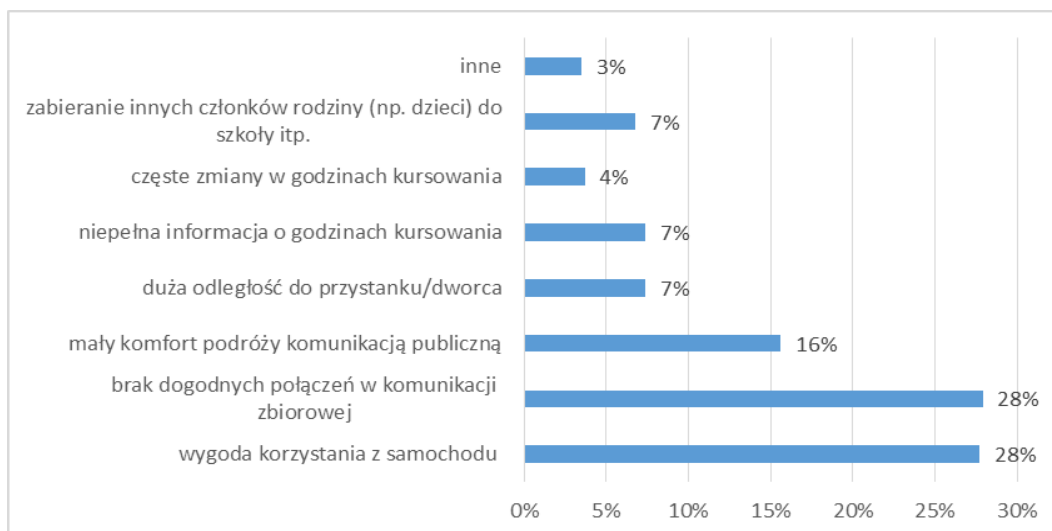
4. Powiat kielecki

Rysunek 57 Powiat KIELECKI - Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



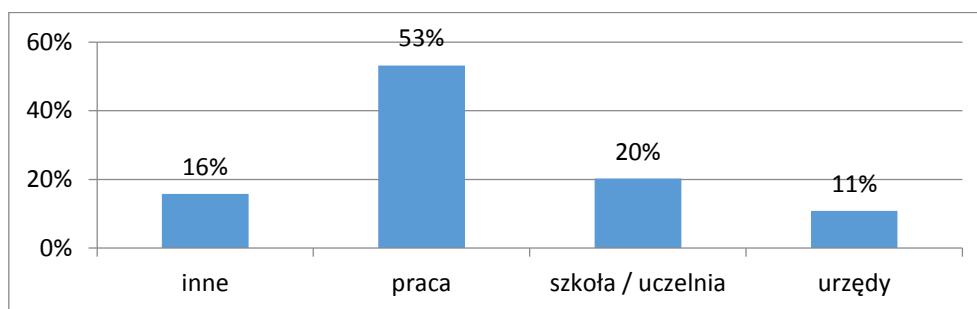
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 58 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



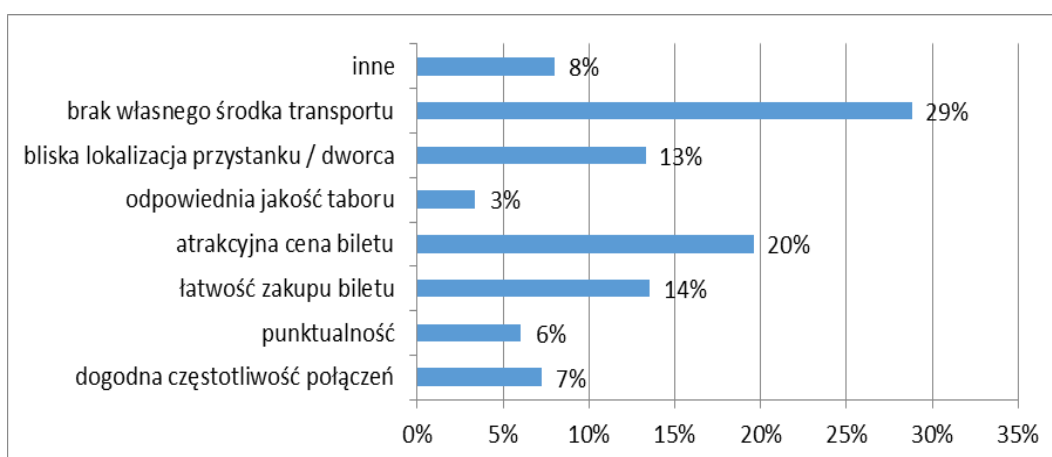
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 59 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



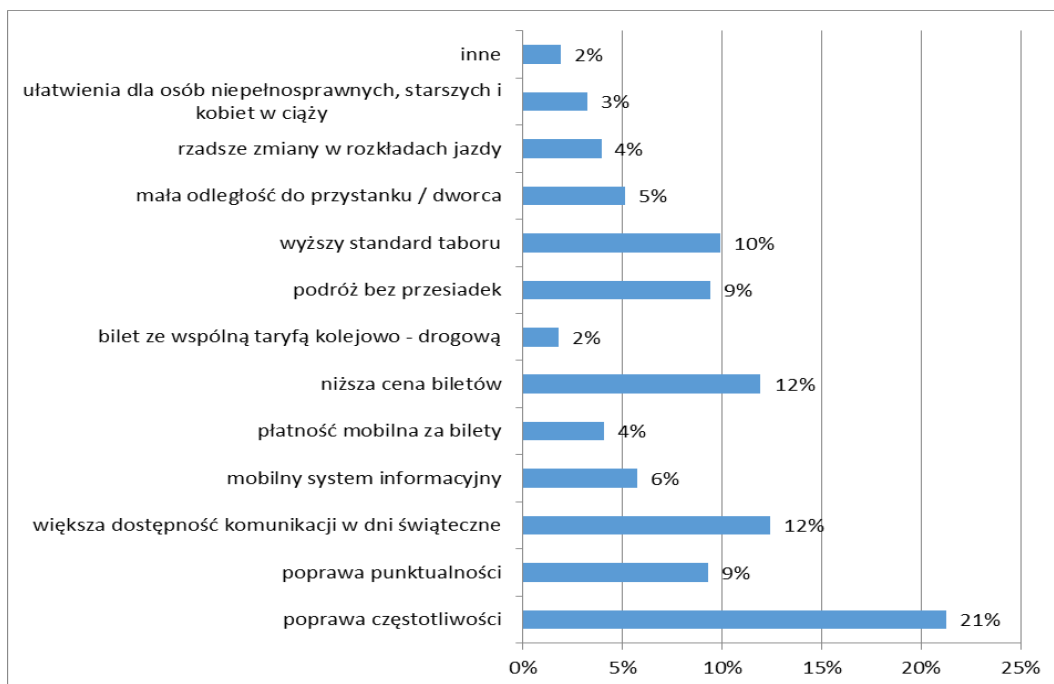
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 60 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



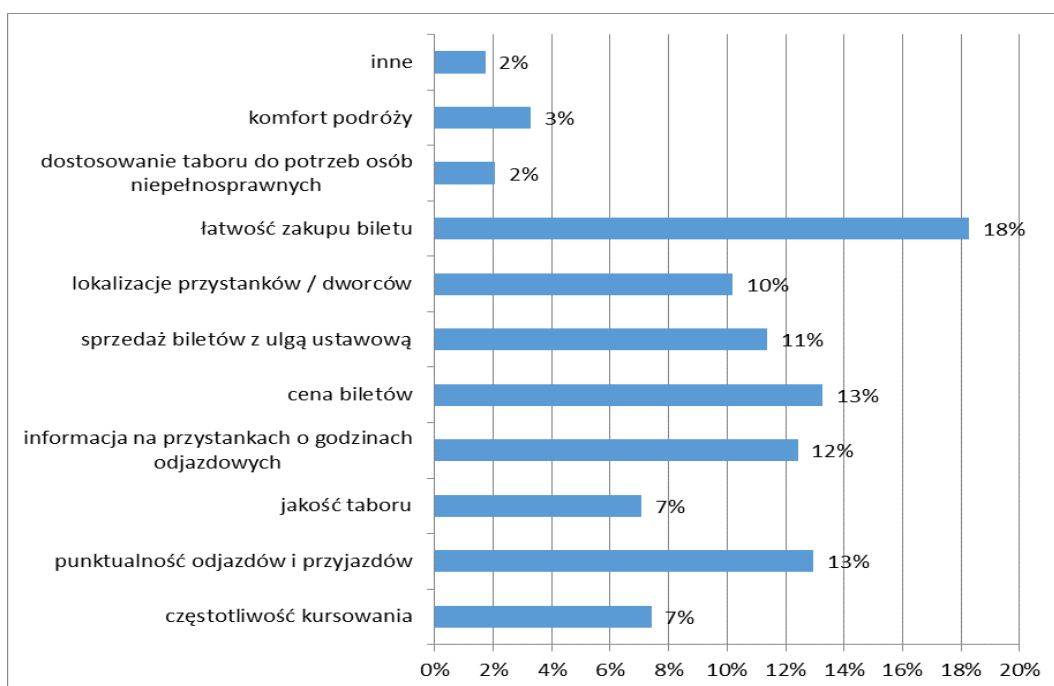
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 61 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



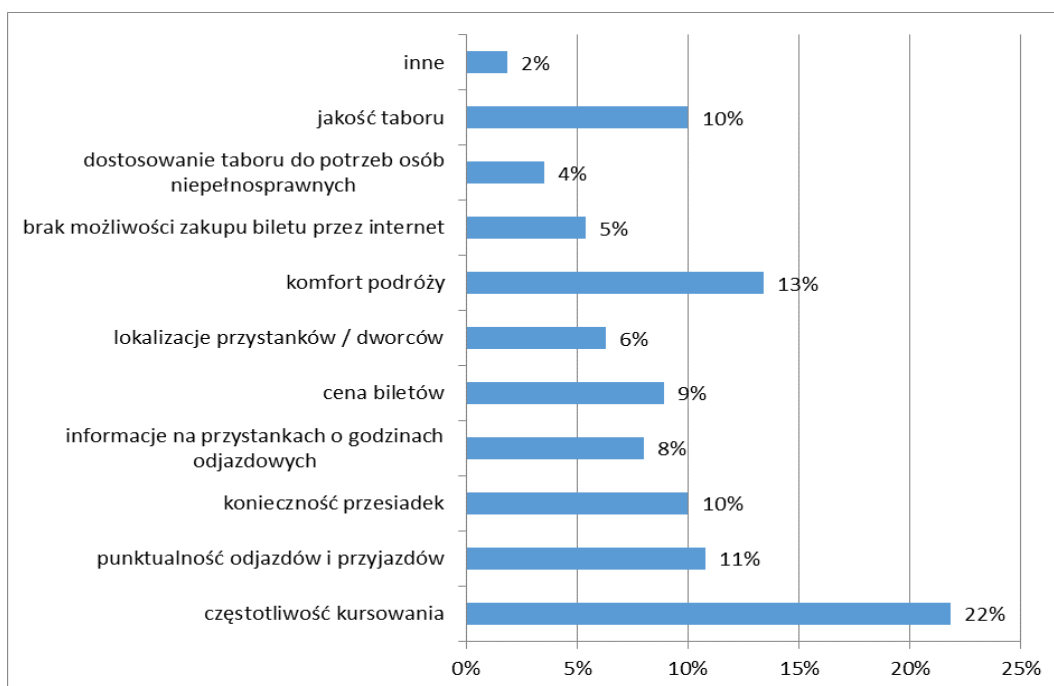
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 62 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



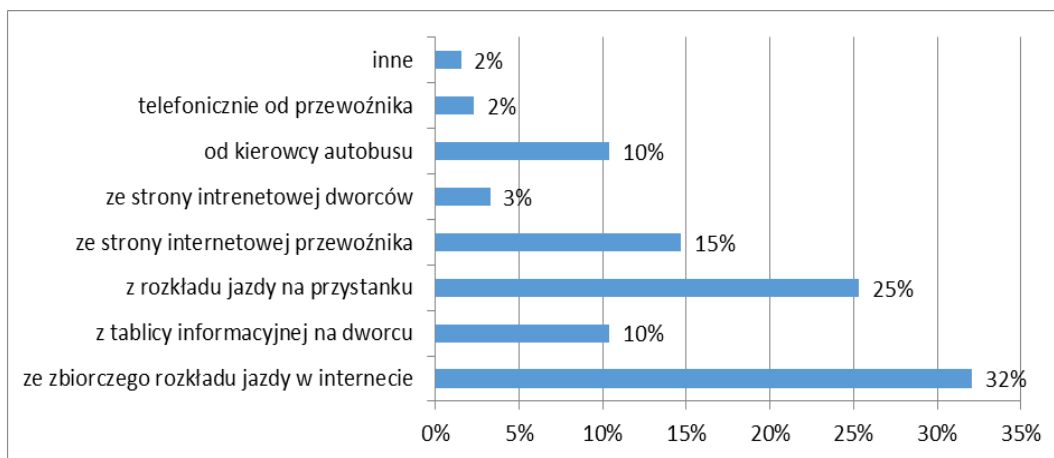
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 63 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 64 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?



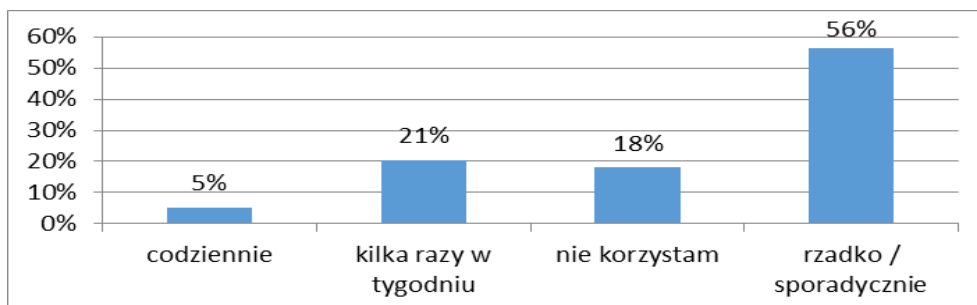
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie kieleckim 36% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego codziennie i tyleż samo rzadko lub sporadycznie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (łącznie 56% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 53% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje atrakcyjna cena biletu (20% wskazań) oraz brak własnego środka transportu (29%). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości, większa dostępność komunikacji w dni świąteczne oraz niższa cena biletu (łącznie 45% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej oceniana została pod względem łatwości zakupu i ceny biletu 31% oraz punktualności odjazdów i przyjazdów (łącznie 44% wskazań). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz komfort podróży (łącznie 35%). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu

kieleckiego czerpią najczęściej ze zbiorczego rozkładu jazdy w internecie oraz z rozkładu jazdy na przystanku. (57% wszystkich odpowiedzi).

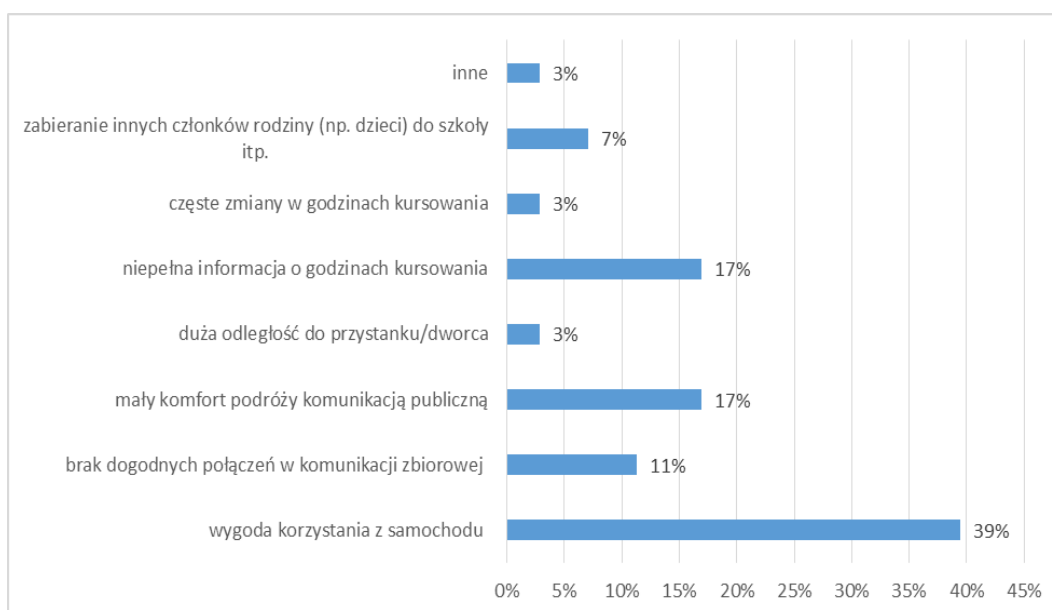
5. Powiat konecki

Rysunek 65 Powiat KONECKI - Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?



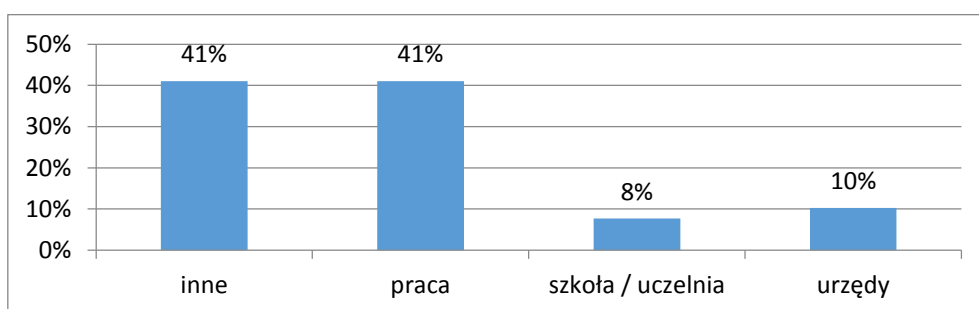
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 66 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



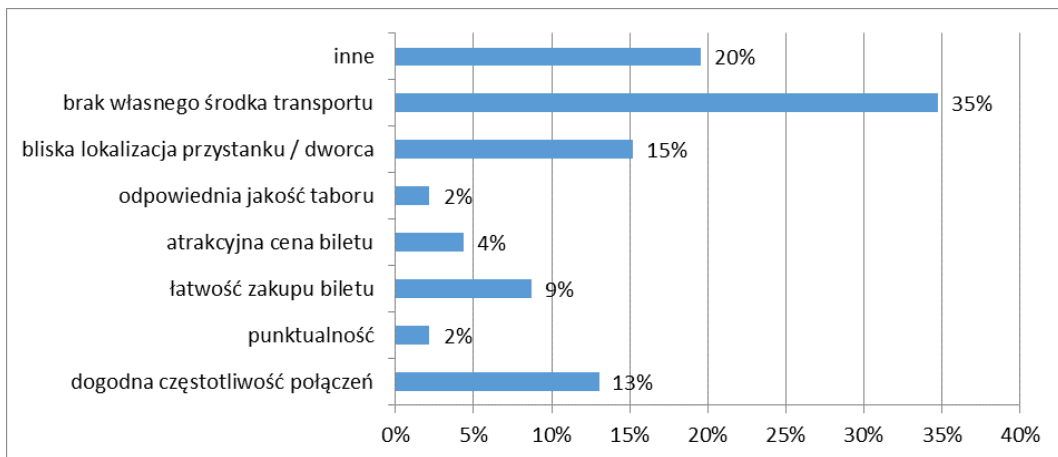
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 67 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



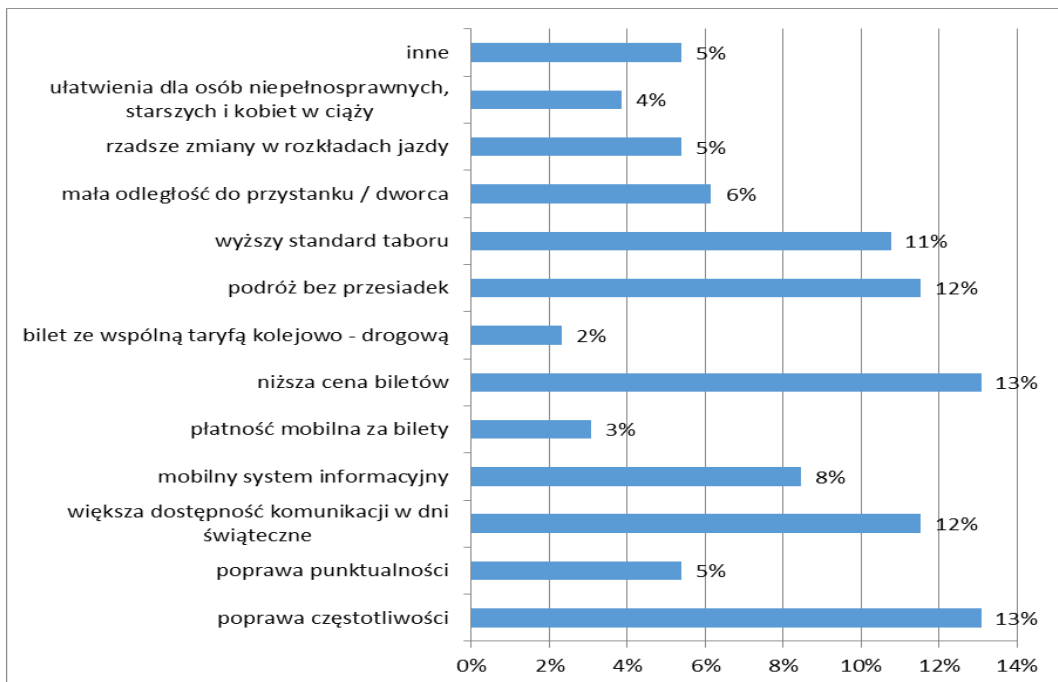
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 68 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



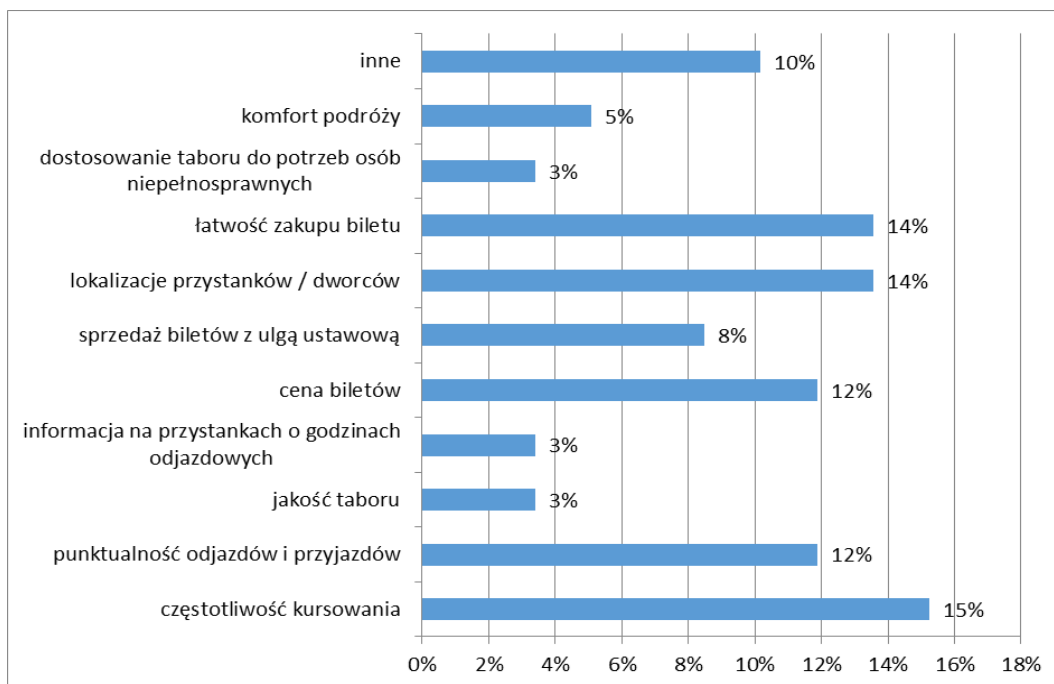
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 69 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



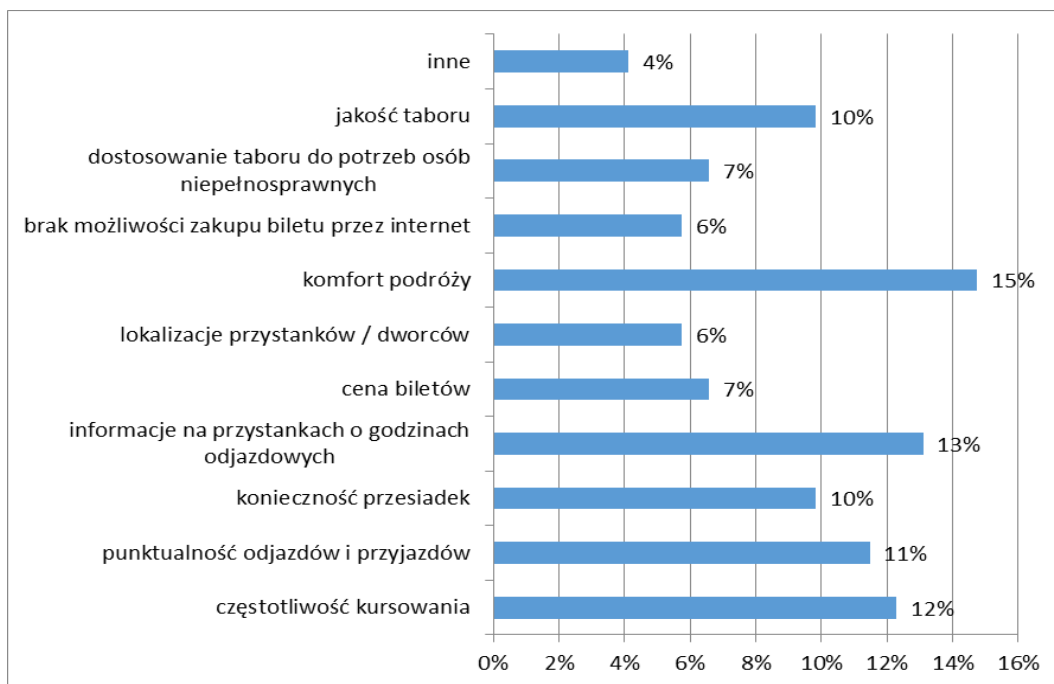
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 70 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



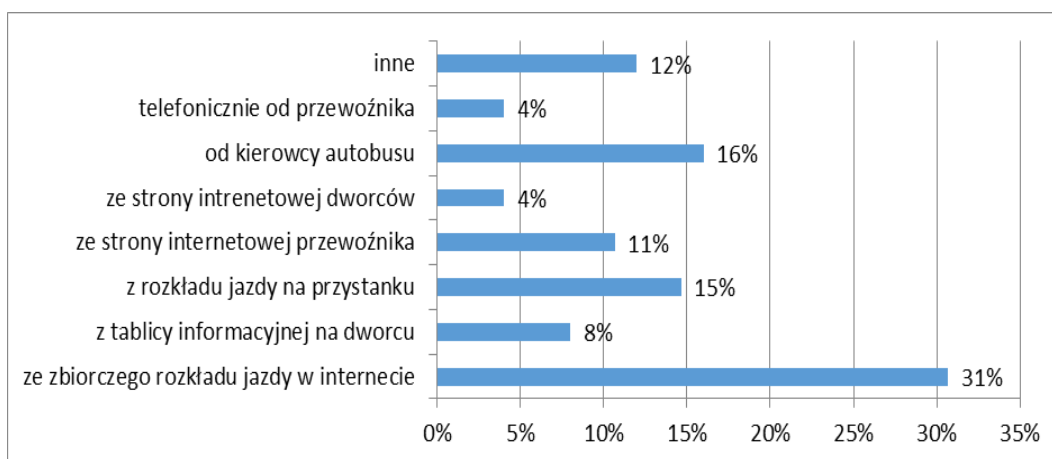
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 71 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 72 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

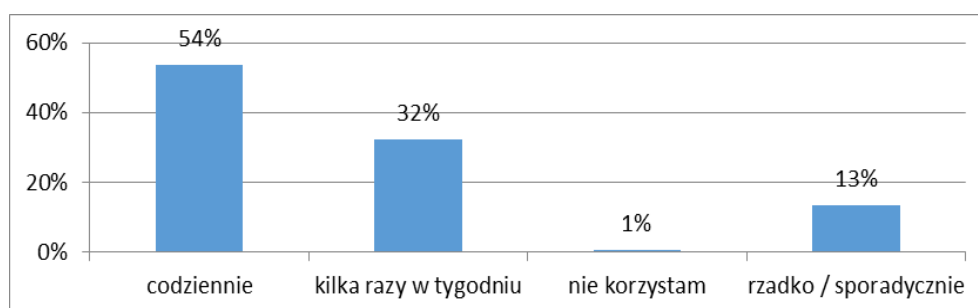


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie koneckim 56% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie a tylko 5% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje przede wszystkim wygoda jego użytkowania (39% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 41% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu (35% wskazań). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania oraz niższa cena biletu (łącznie 26% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej oceniana została pod względem częstotliwości kursowania, łatwości zakupu biletów oraz lokalizacji przystanków/dworców (łącznie 43%). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast informację na przystankach o godzinach odjazdowych oraz komfort podróży (łącznie 28%). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu koneckim czerpią najczęściej ze zbiorczego rozkładu jazdy w internecie oraz od kierowcy autobusu. (łącznie 47% wskazań).

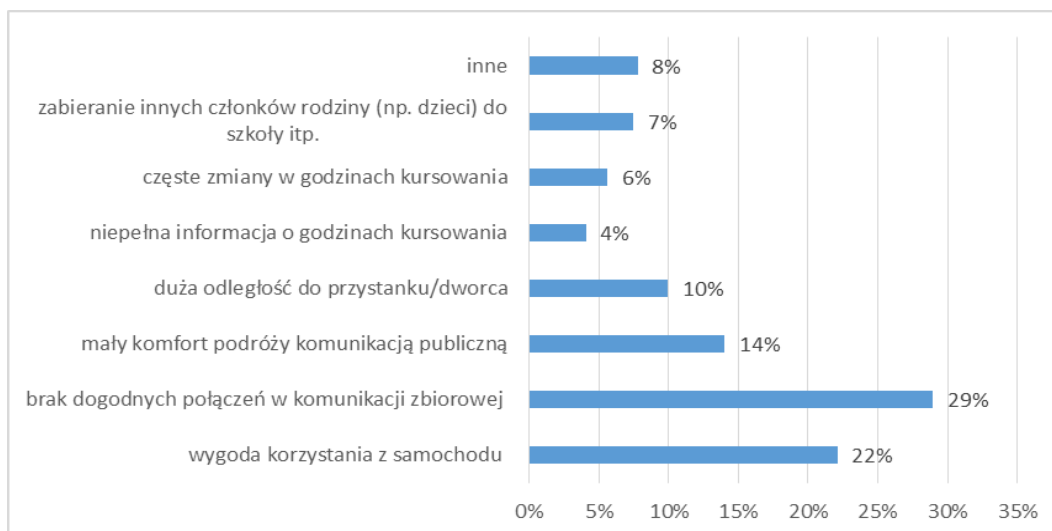
6. Miasto Kielce

Rysunek 73 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



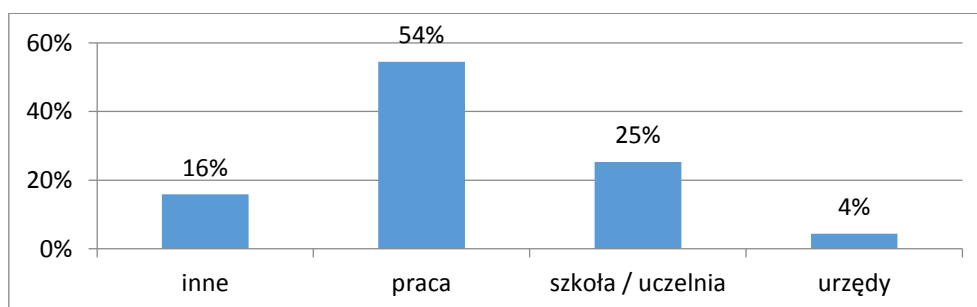
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 74 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



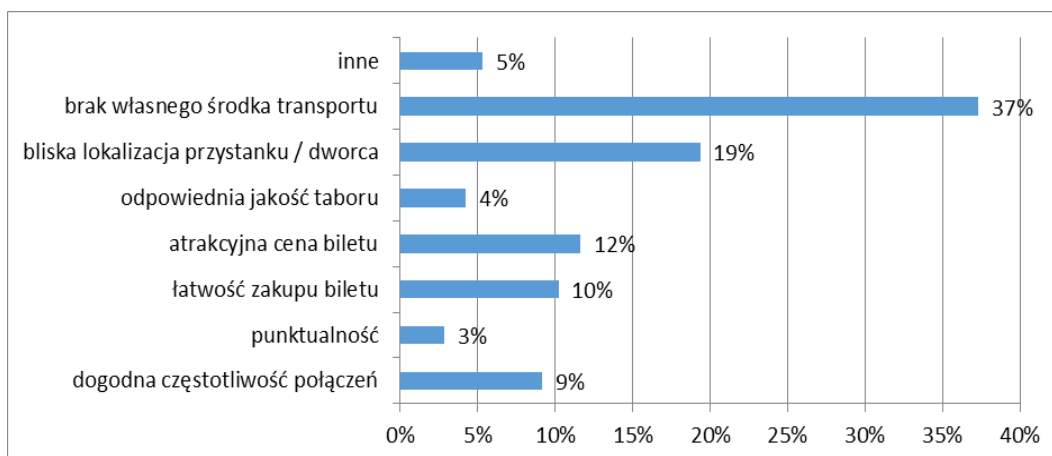
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 75 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



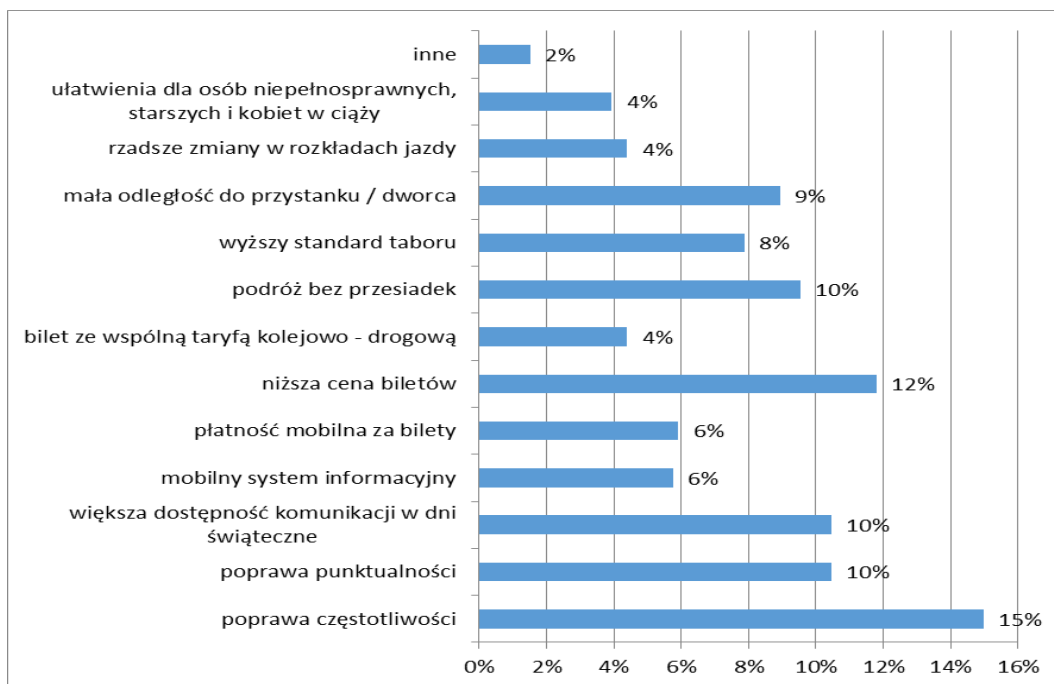
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 76 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



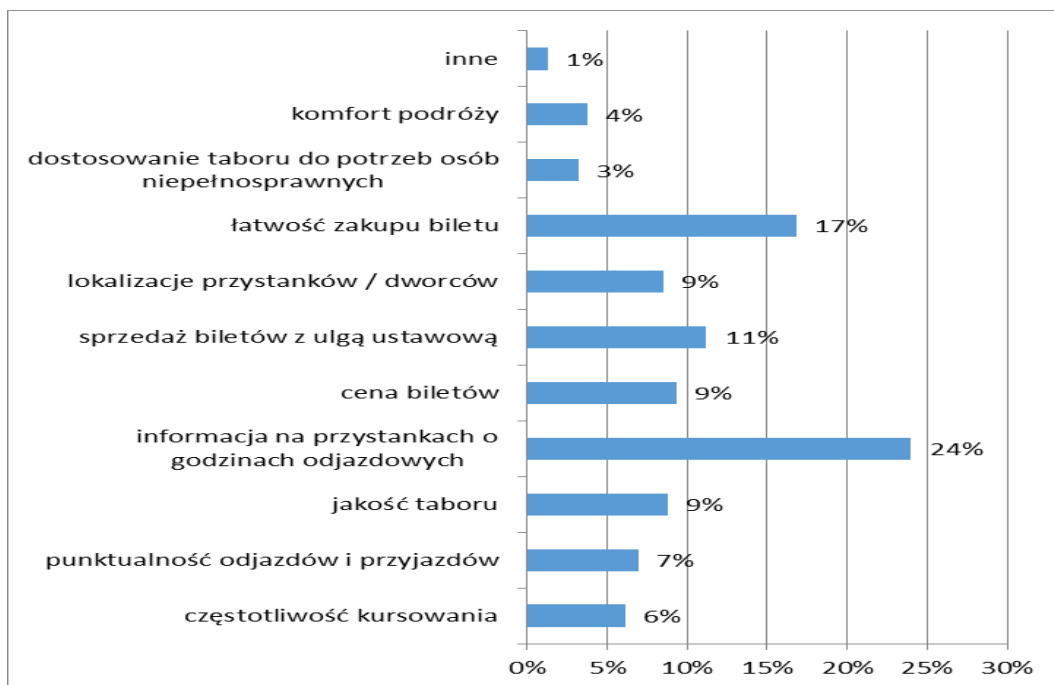
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 77 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



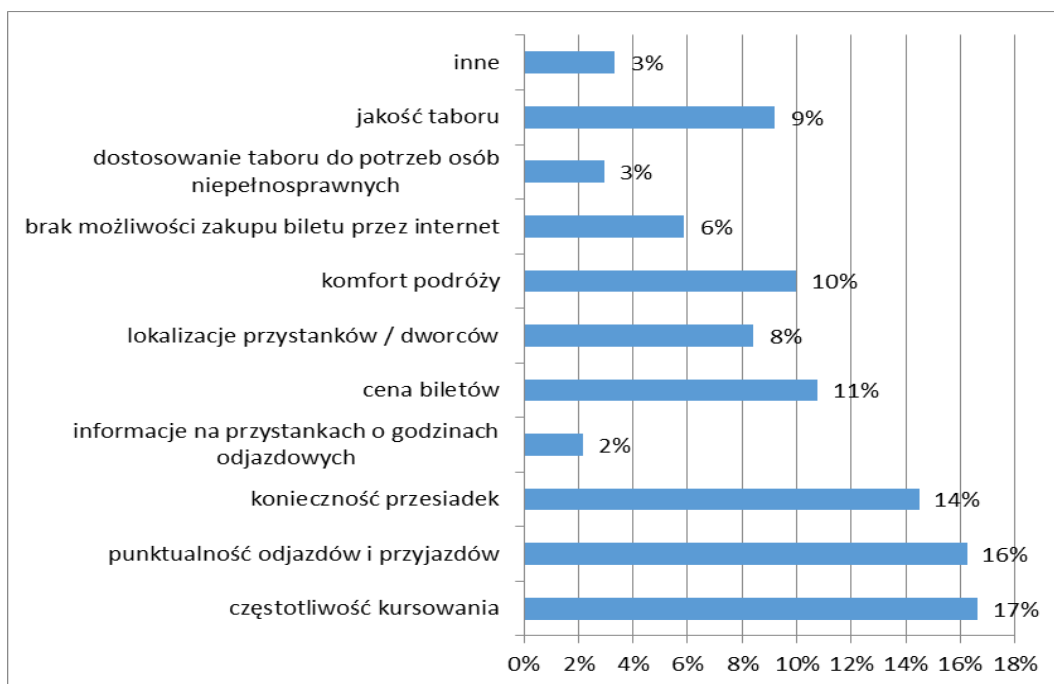
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 78 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



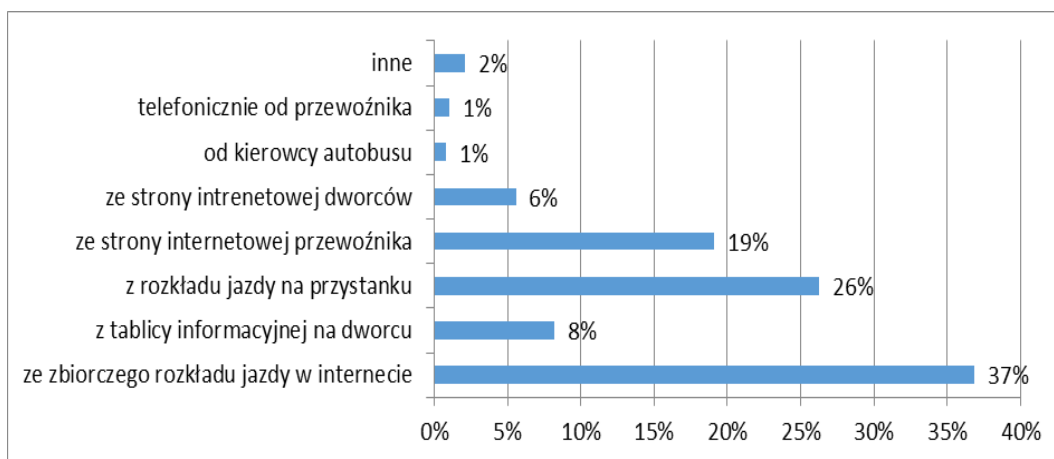
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 79 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 80 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?



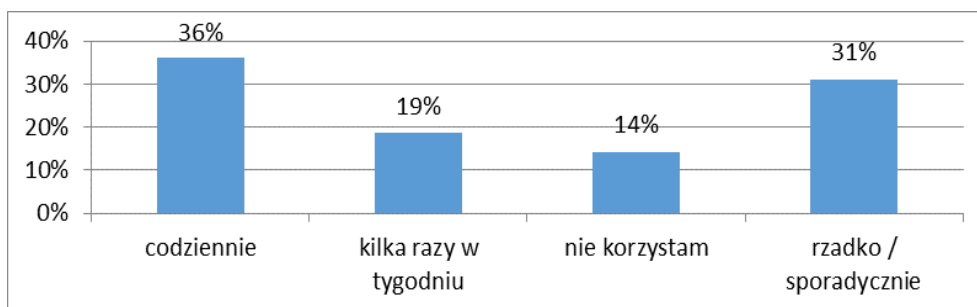
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W mieście Kielce 54% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (22% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (29% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 54% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu (37% wskazań) oraz bliska lokalizacja przystanków/dworców (19% wskazań). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania (15% wskazań) oraz niższa cena biletów (łącznie 37%). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej oceniana została pod względem łatwości zakupów biletów oraz informacji na przystankach o godzinach odjazdowych (41% wszystkich odpowiedzi). Negatywnie

mieszkańcy ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz punktualność odjazdów i przyjazdów (łącznie 33%.) Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów ankietowani czerpią najczęściej ze zbiorczego rozkładu jazdy w internecie. (37% wskazań).

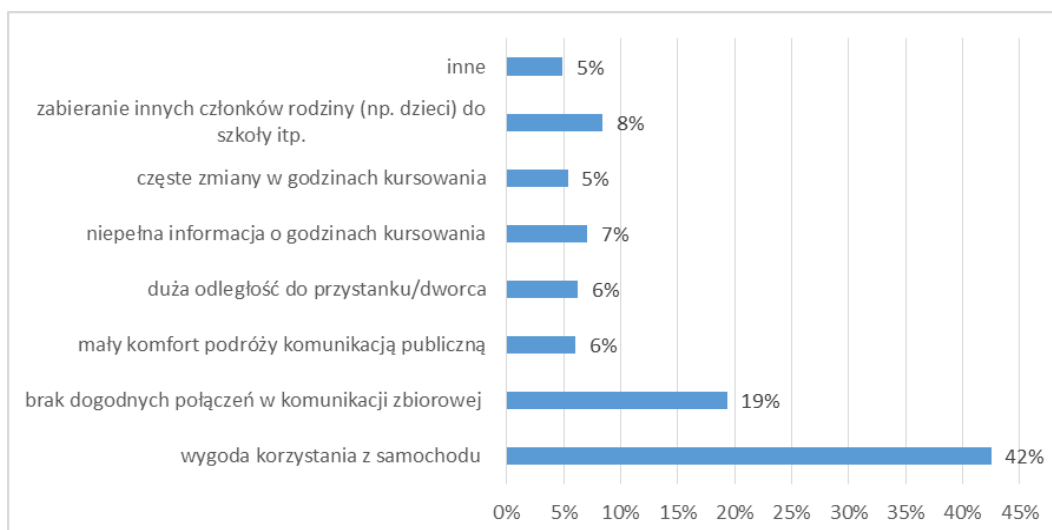
7. Powiat opatowski

Rysunek 81 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



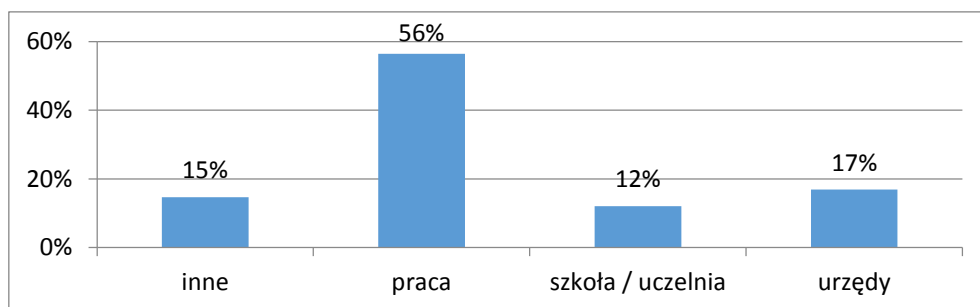
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 82 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



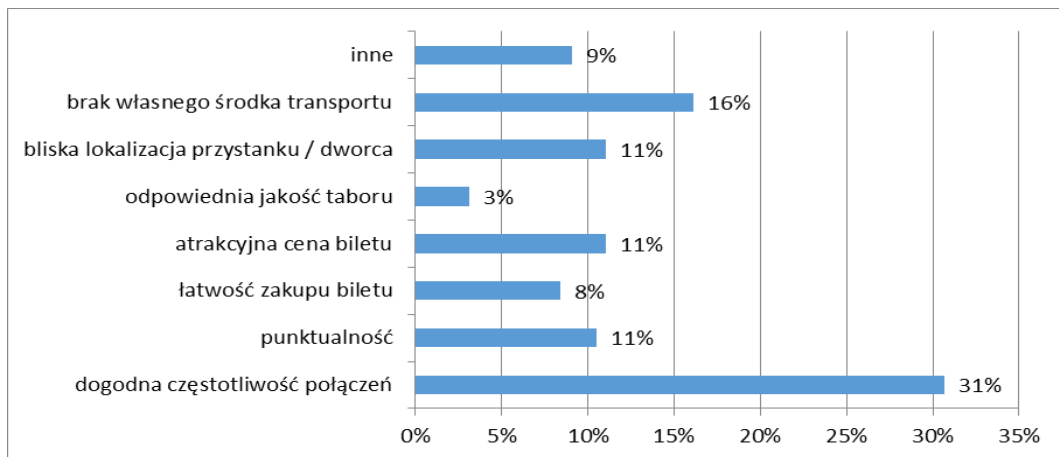
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 83 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



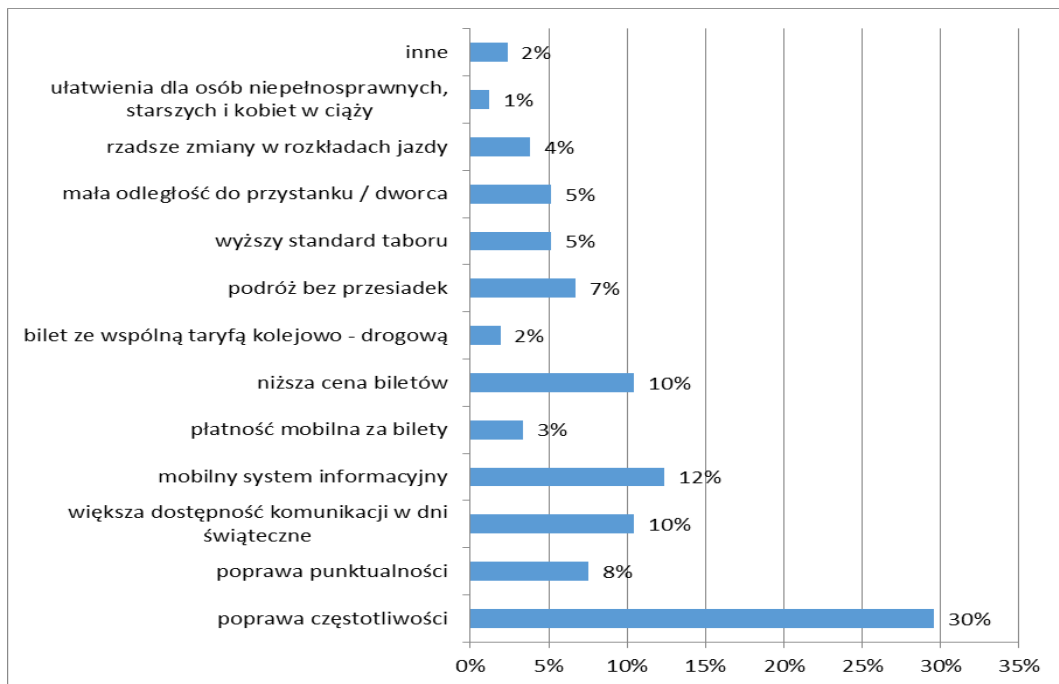
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 84 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



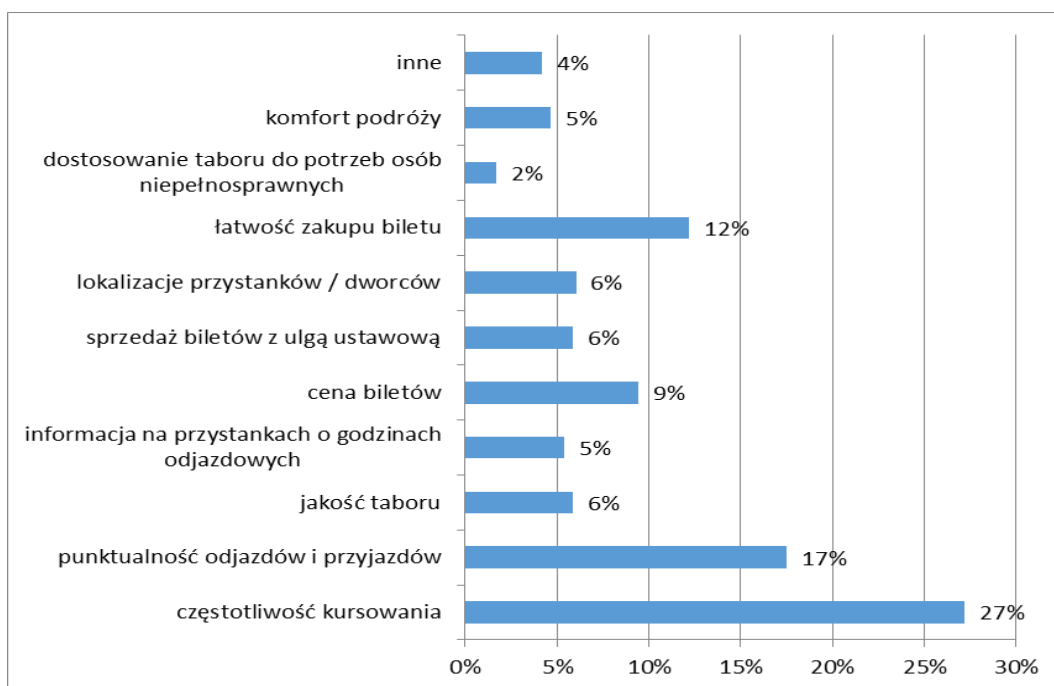
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 85 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



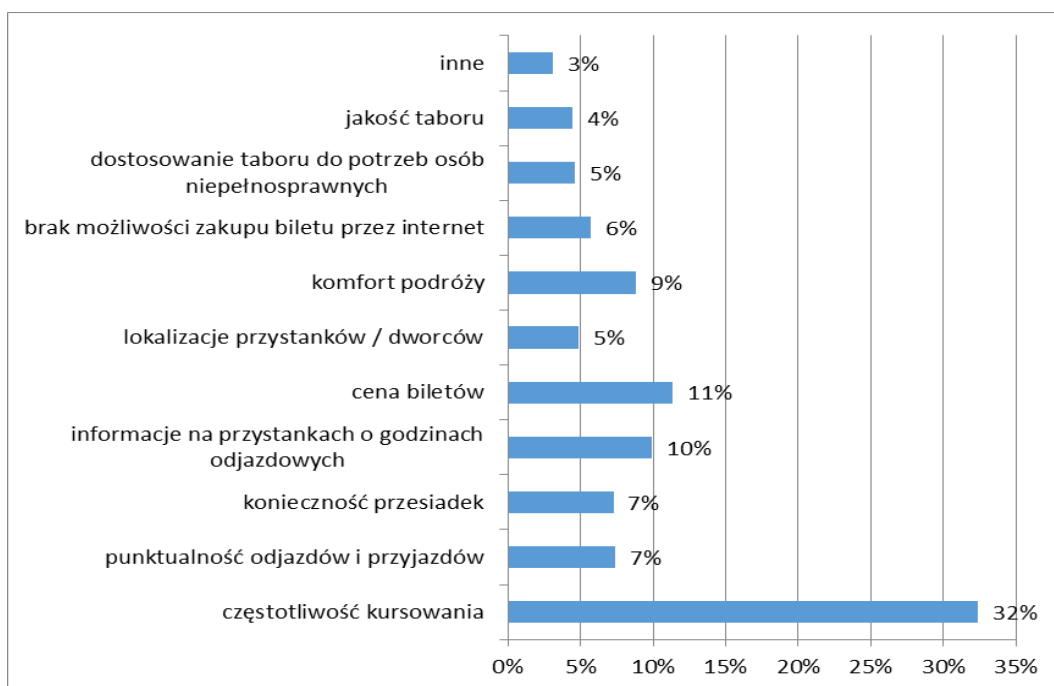
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 86 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



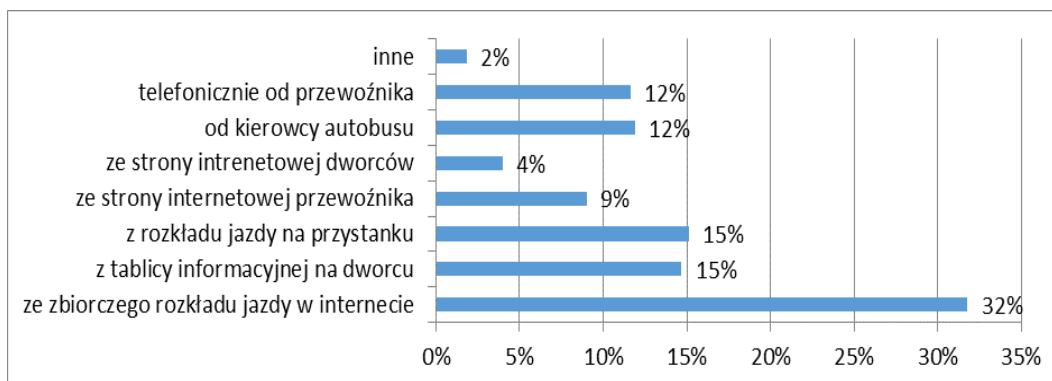
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 87 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 88 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

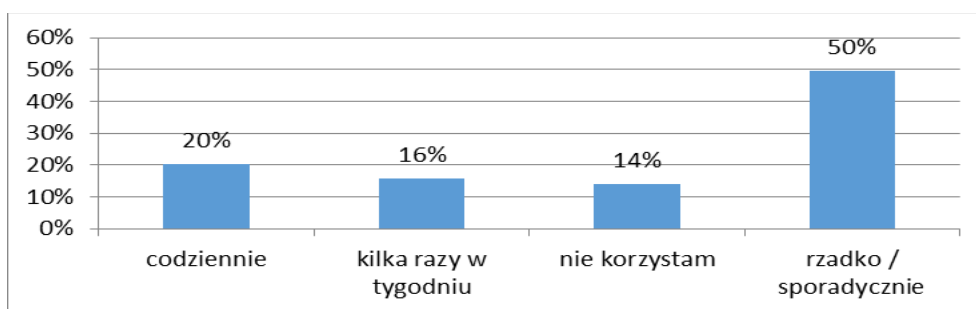


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie opatowskim 31% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie, a 36% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (42% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (19% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 56% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu oraz dogodna częstotliwość połączeń (łącznie 47%). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ ma przede wszystkim poprawa częstotliwości kursowania (30% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej ocenia została pod względem częstotliwości połączeń oraz punktualności odjazdów i przyjazdów (44% wszystkich odpowiedzi). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów (32%). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu opatowskiego czerpią najczęściej ze zbiorczego rozkładu jazdy w internecie. (32% wskazań).

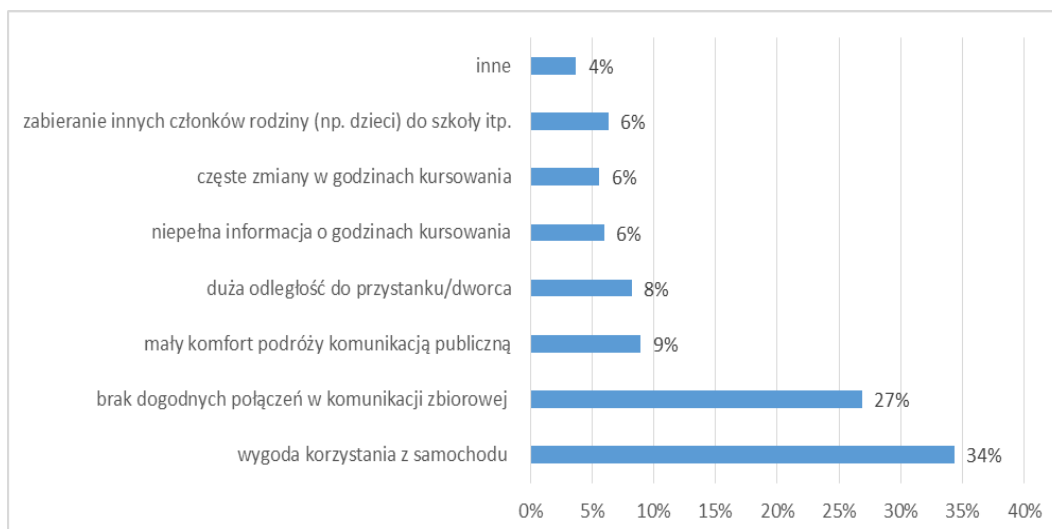
8. Powiat ostrowiecki

Rysunek 89 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



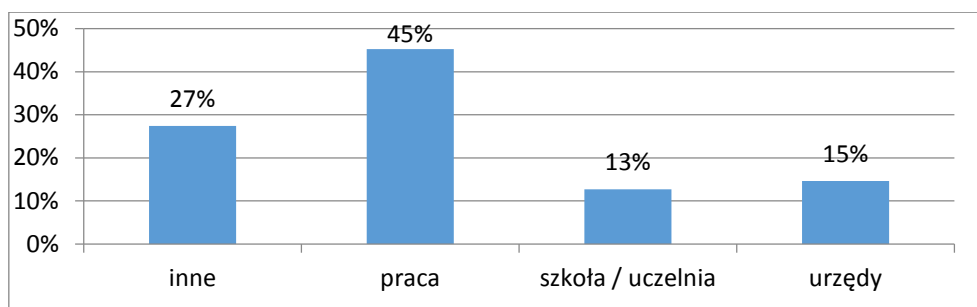
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 90 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



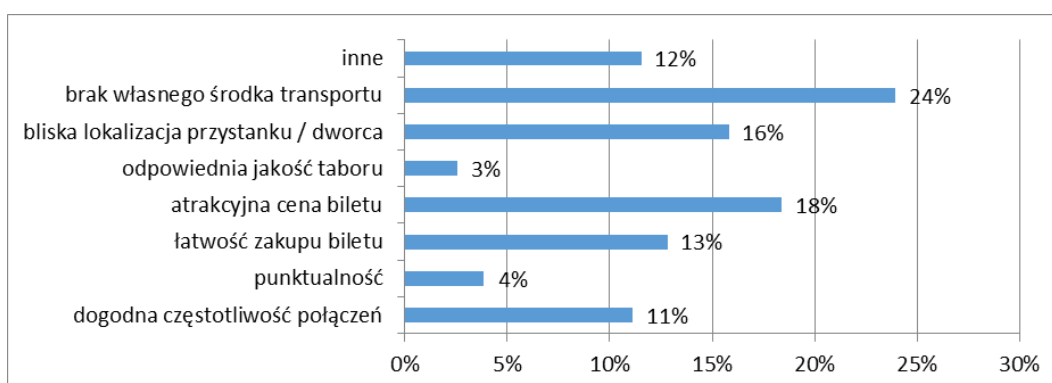
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 91 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



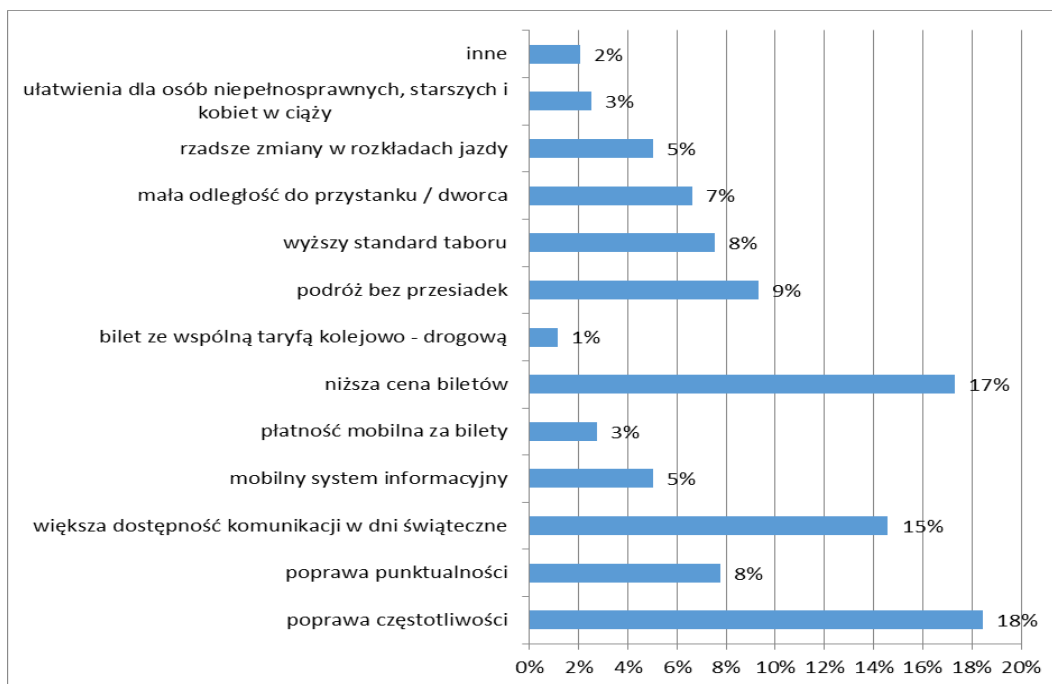
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 92 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



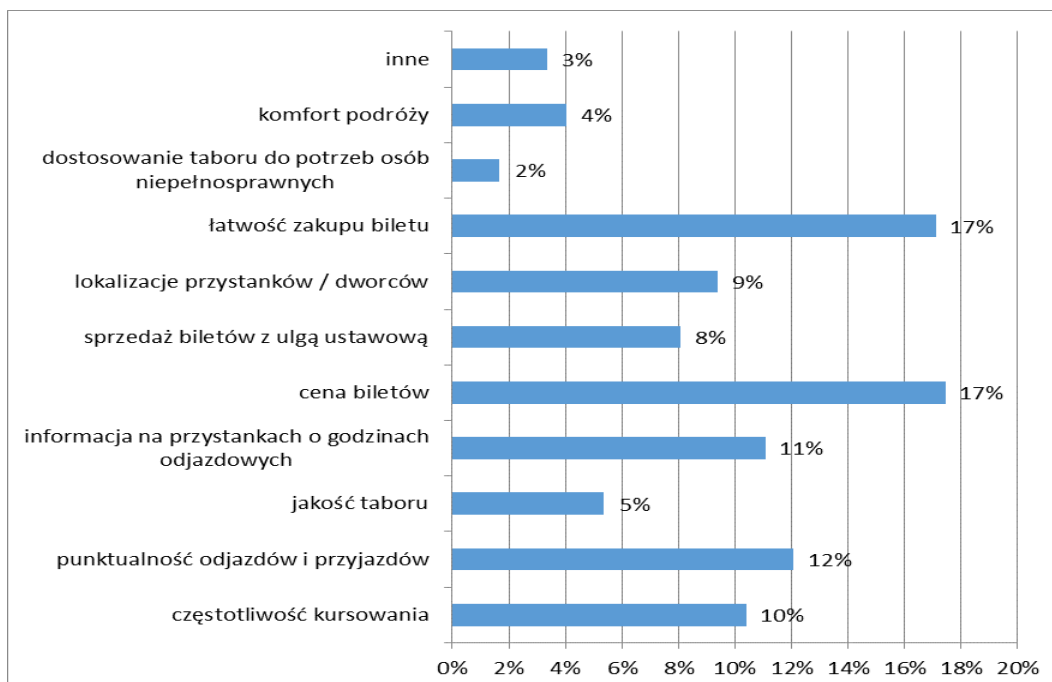
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 93 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



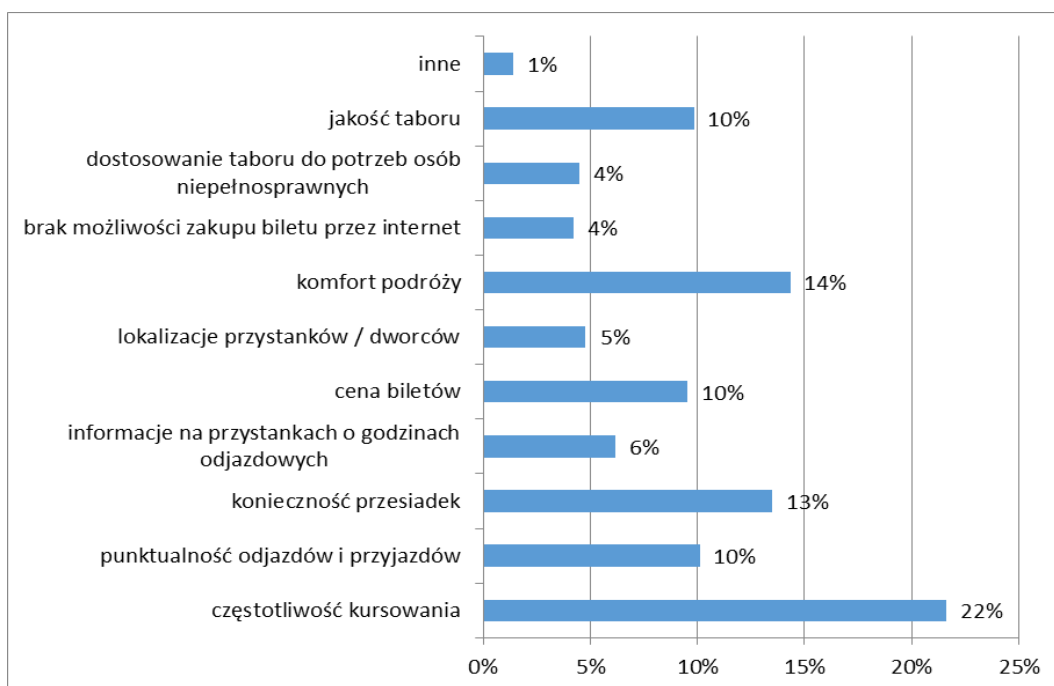
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 94 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



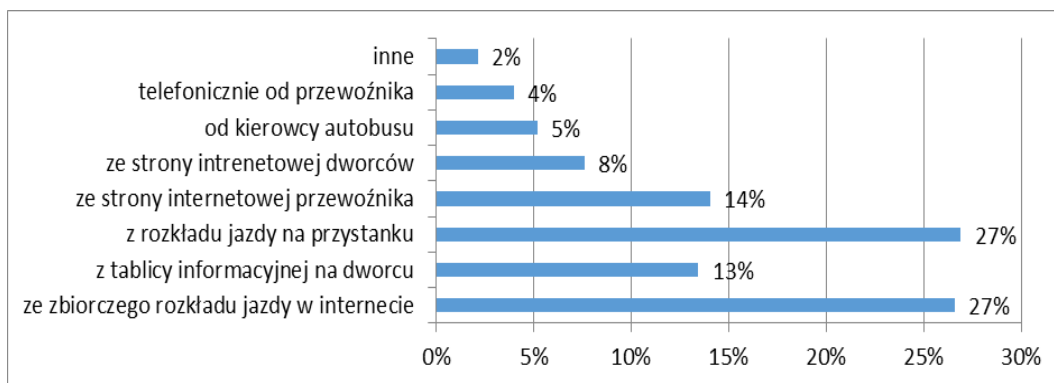
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 95 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 96 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

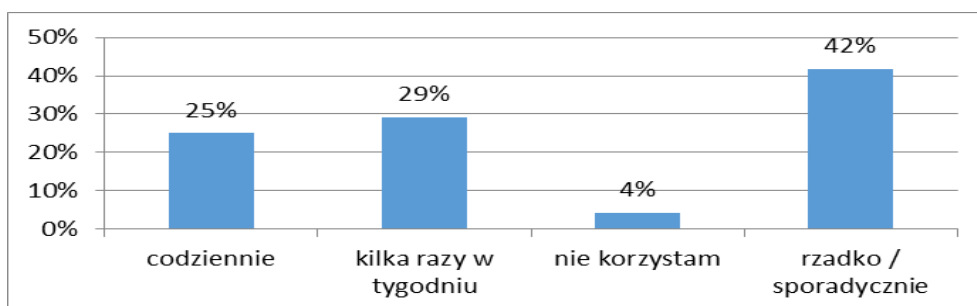


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie ostrowieckim 50% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie, a 20% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (34% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (27% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 45% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu oraz atrakcyjna cena biletu (łącznie 42% wskazań). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania oraz niższa cena biletu. (łącznie 35% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej oceniana została pod względem ceny biletów oraz łatwości ich zakupu, (34% wszystkich odpowiedzi). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz komfort podróży (łącznie 36% wszystkich odpowiedzi). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu ostrowieckiego czerpią najczęściej z rozkładu jazdy w internecie oraz na przystanku. (łącznie 54% wskazań).

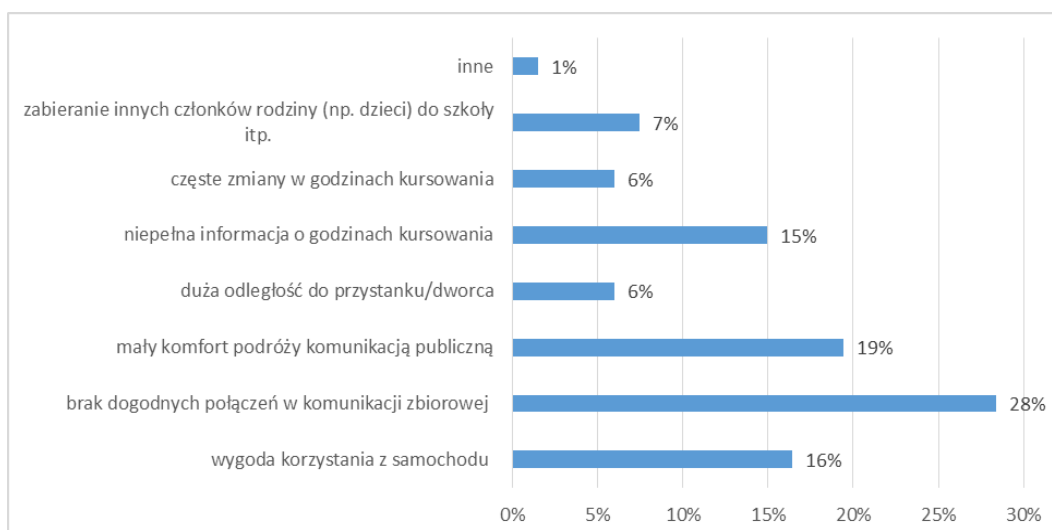
9 Powiat pińczowski

Rysunek 97 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



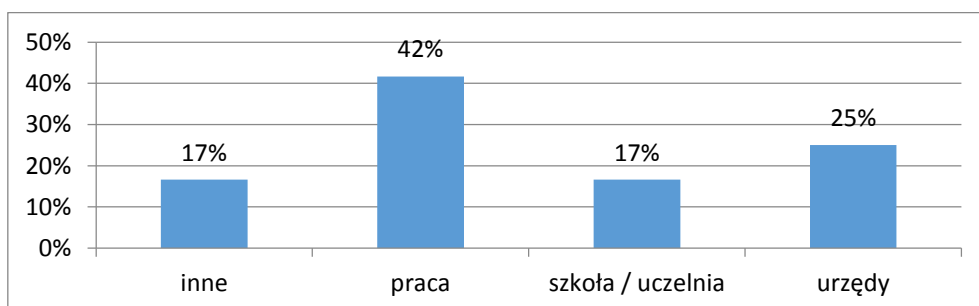
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 98 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



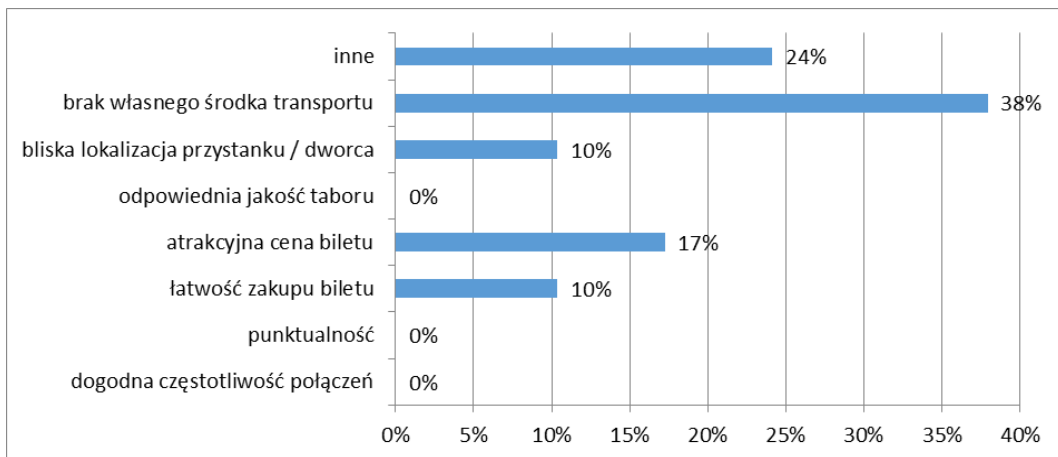
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 99 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



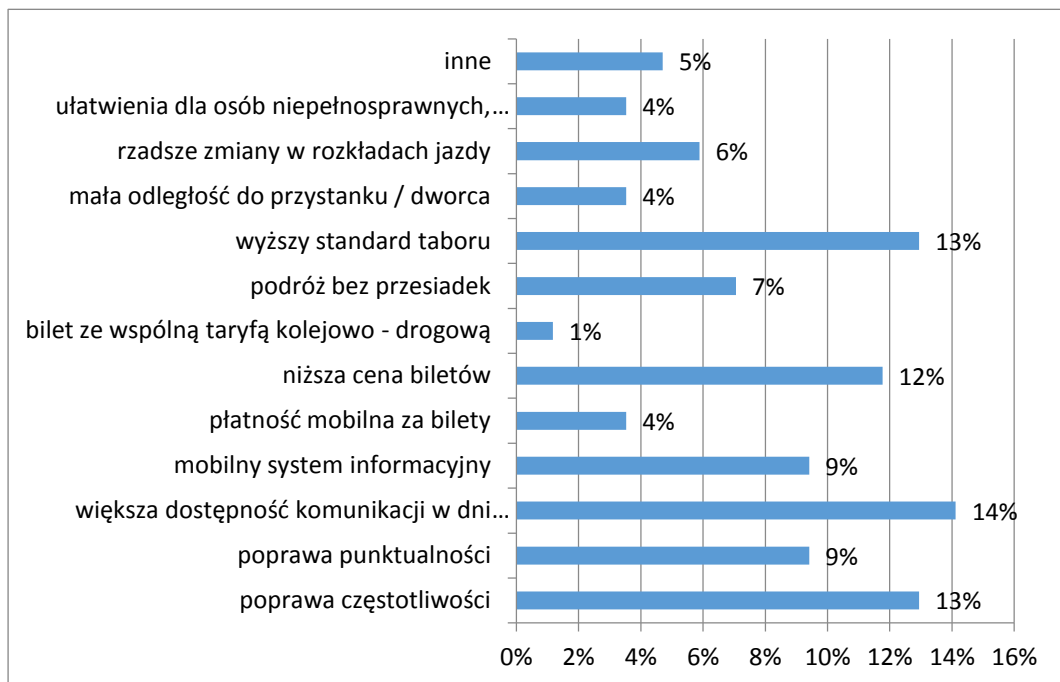
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 100 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



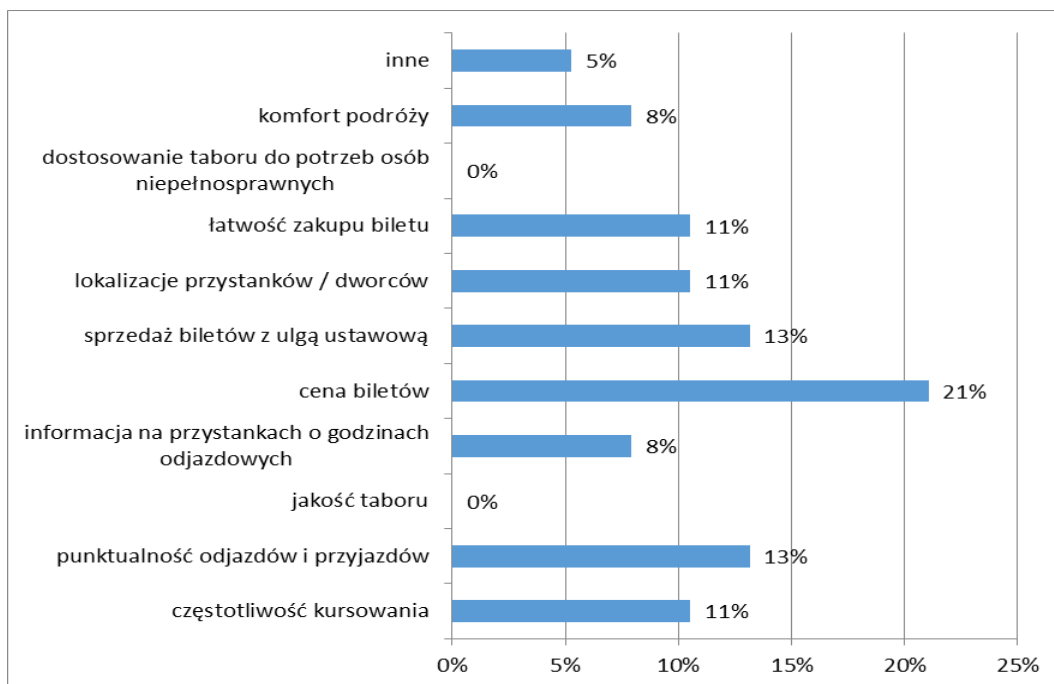
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 101 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



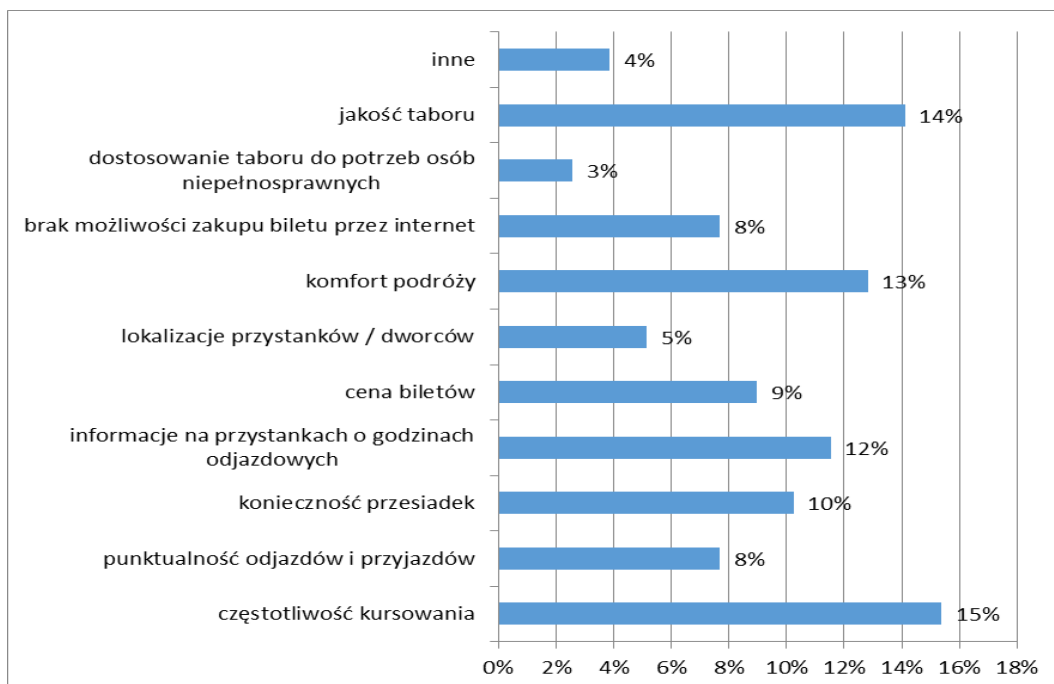
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 102 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



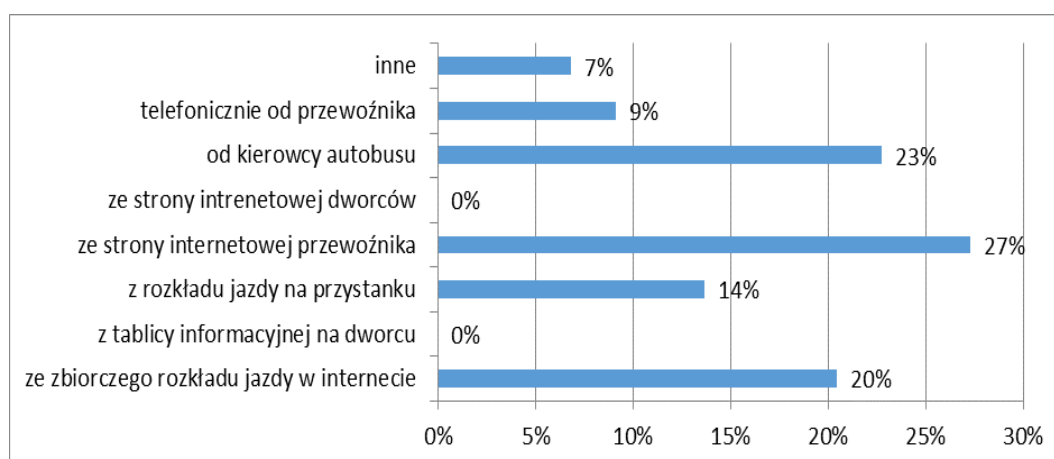
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 103 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 104 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

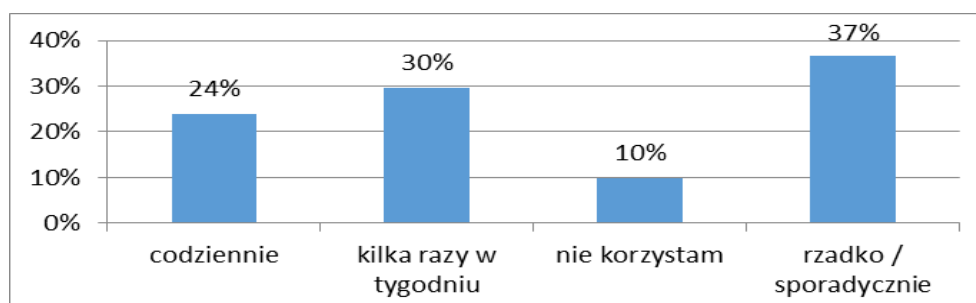


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie pińczowskim 42% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie, a 29% kilka razy w tygodniu. O podróży własnym samochodem decyduje mały komfort podróży komunikacją publiczną (19% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (28% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 42% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu oraz cena biletu (łącznie 45% wskazań). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania, większa dostępność komunikacji w dni świąteczne oraz wyższy standard taboru. (łącznie 40% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej oceniona została pod względem ceny biletów, sprzedaży biletów z ulgą ustawową, punktualności przyjazdów i odjazdów. (47% wszystkich odpowiedzi) Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz jakość taboru (łącznie 29% odpowiedzi). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu pińczowskiego czerpią najczęściej od kierowcy oraz ze strony internetowej przewoźnika (łącznie 50% wskazań).

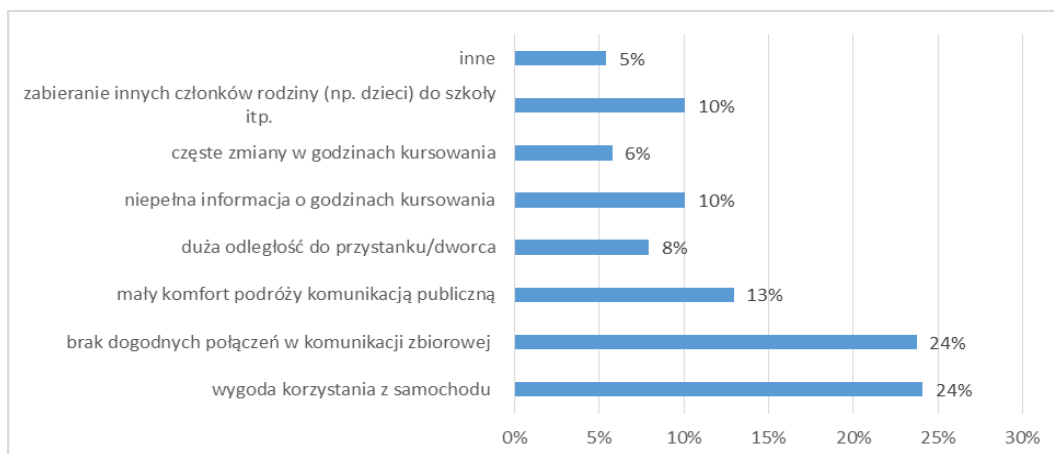
10 Powiat sandomierski

Rysunek 105 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



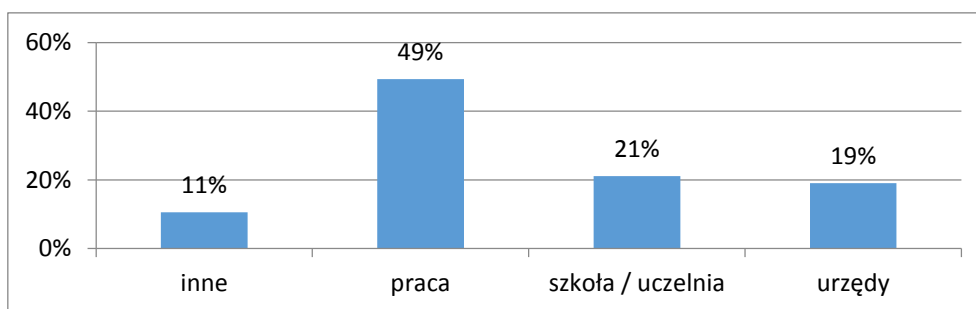
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 106 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



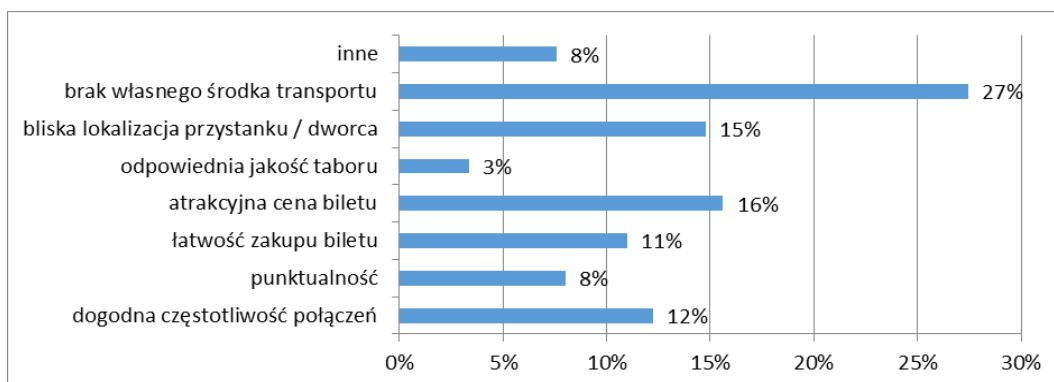
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 107 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



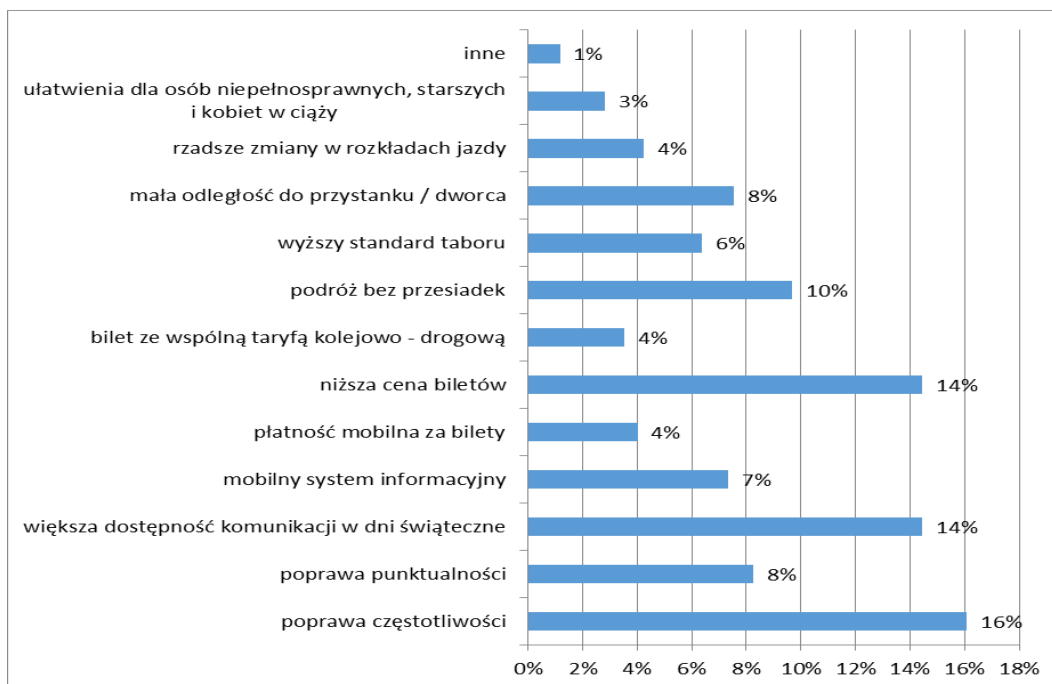
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 108 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



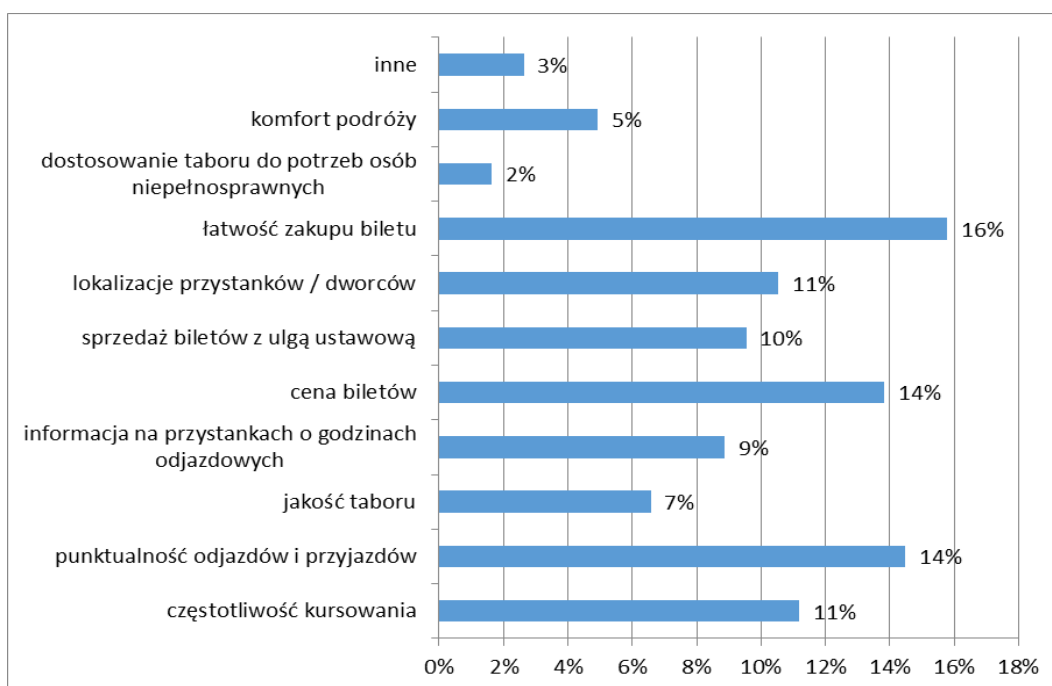
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 109 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



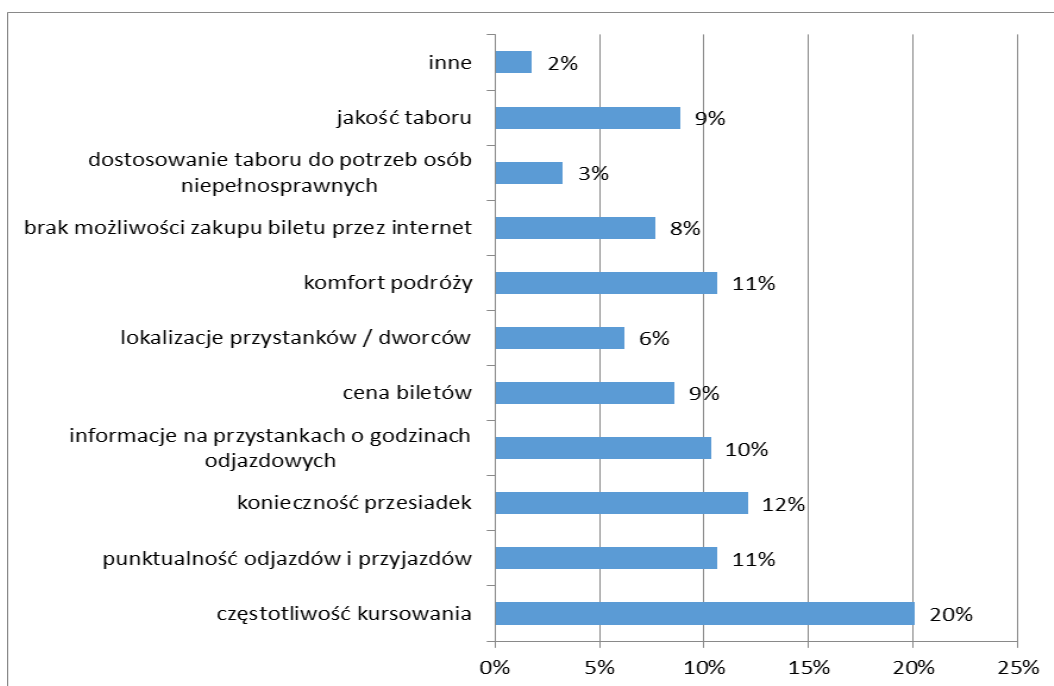
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 110 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



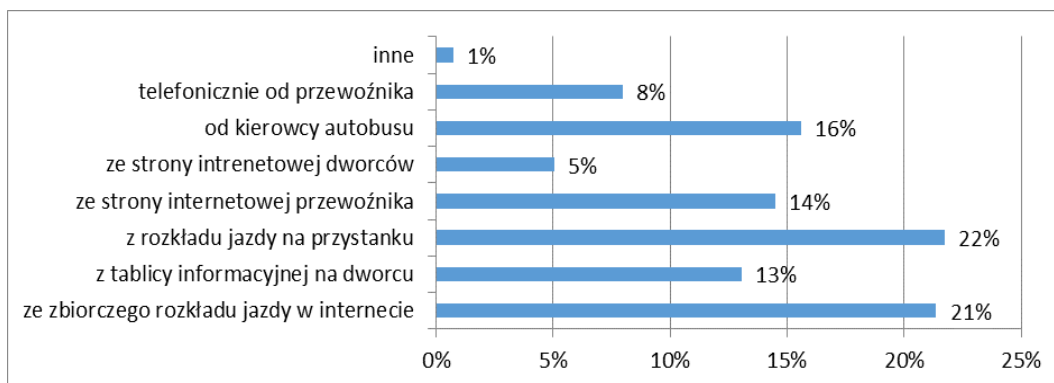
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 111 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 112 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?



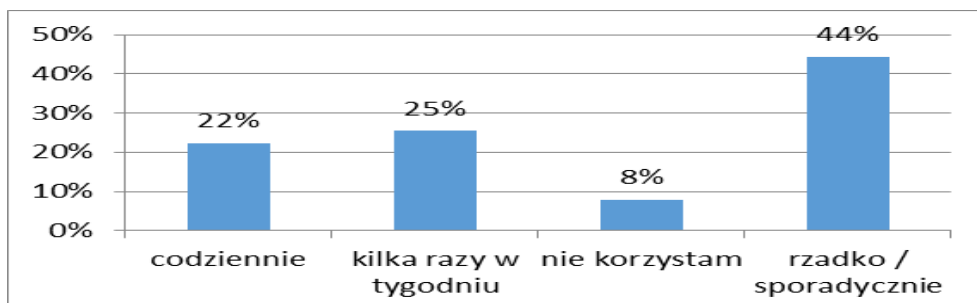
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie sandomierskim 37% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie, a 30% kilka razy w tygodniu. O podróży własnym samochodem decyduje przede wszystkim wygoda jego użytkowania (24% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (24% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 49% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu oraz atrakcyjna cena biletu (łącznie 43%). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania, większa dostępność komunikacji w dni świąteczne oraz niższa cena biletu. (44% wszystkich odpowiedzi). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej oceniana została pod względem ceny biletów, łatwości ich zakupu, punktualności przyjazdów i odjazdów. (44% wskazań) Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz konieczność przesiadek (32% wskazań).

Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu sandomierskiego czerpią najczęściej z rozkładu jazdy w internecie oraz na przystanku. (łącznie 43% wskazań).

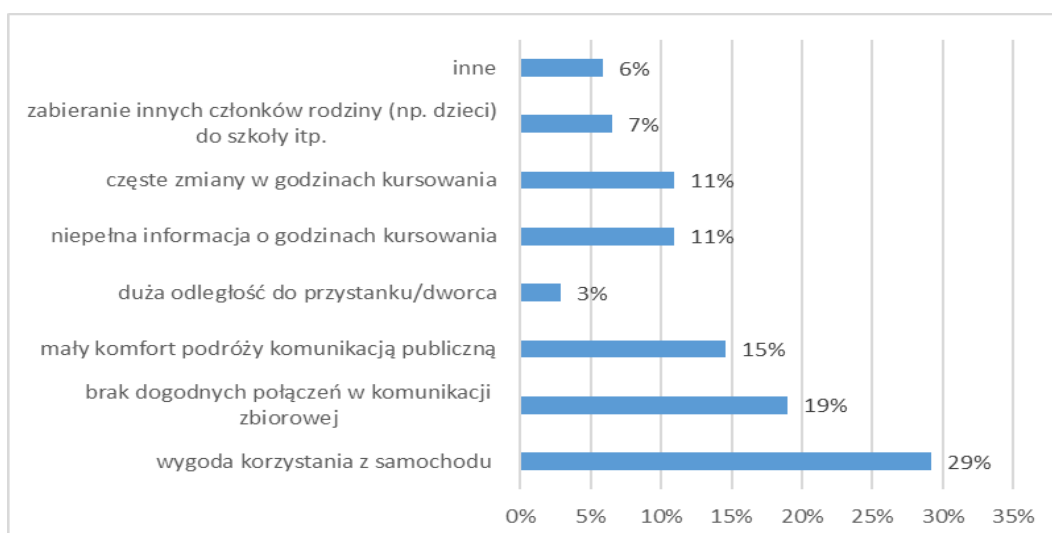
11 Powiat skarżyski

Rysunek 113 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



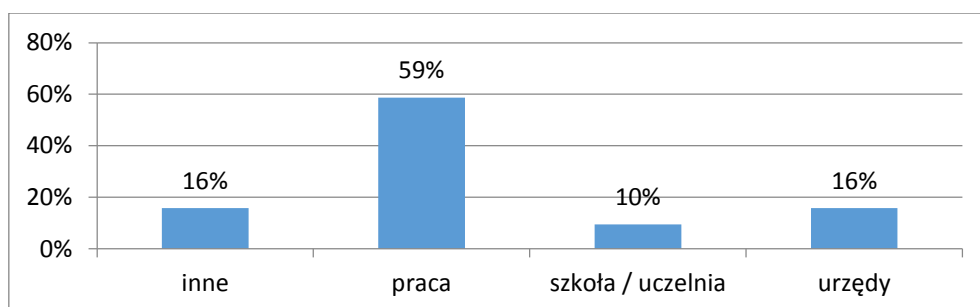
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 114 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



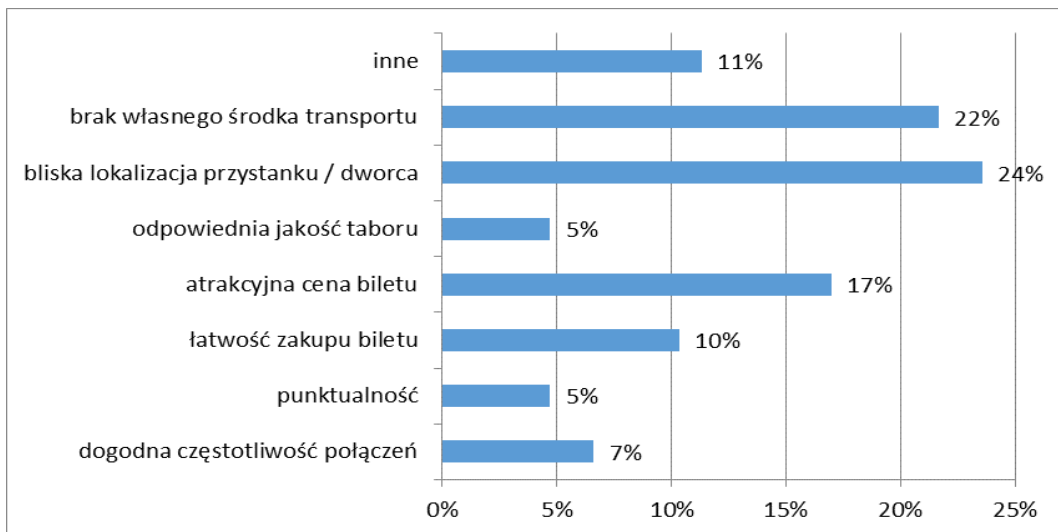
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 115 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



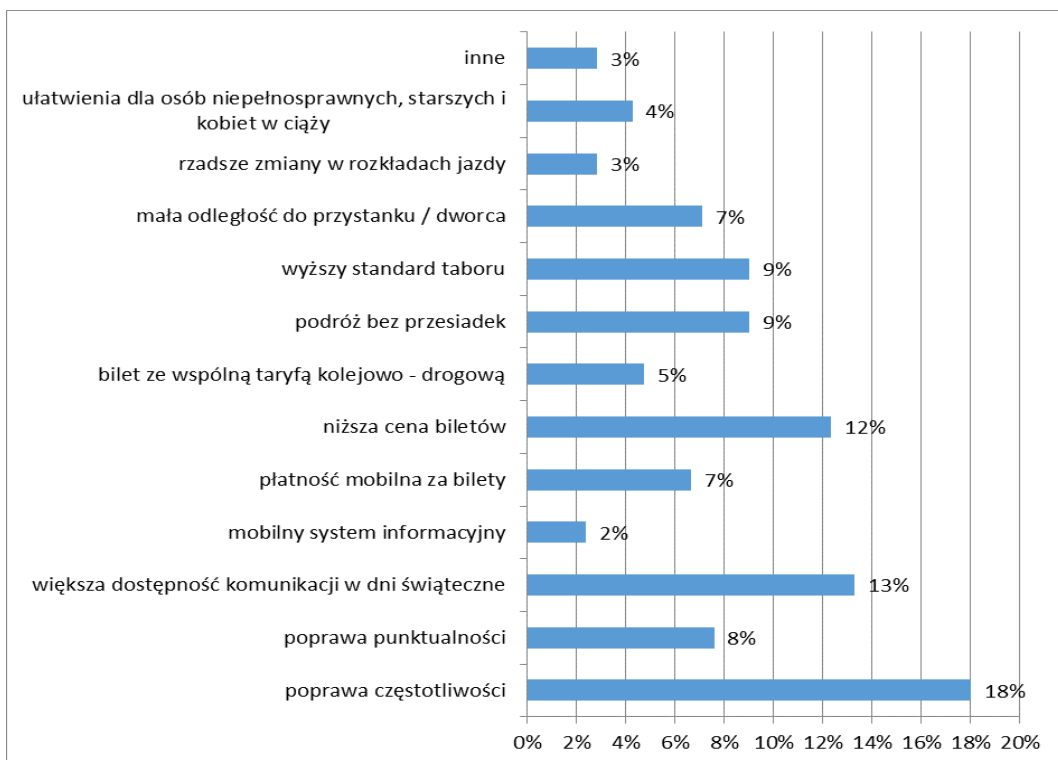
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 116 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



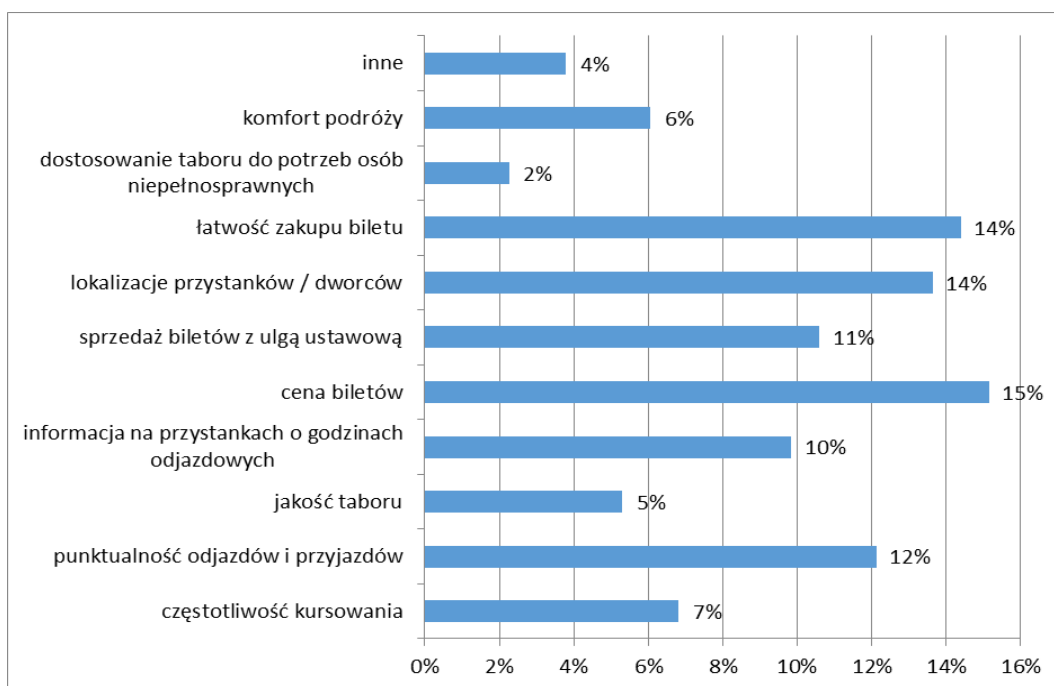
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 117 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



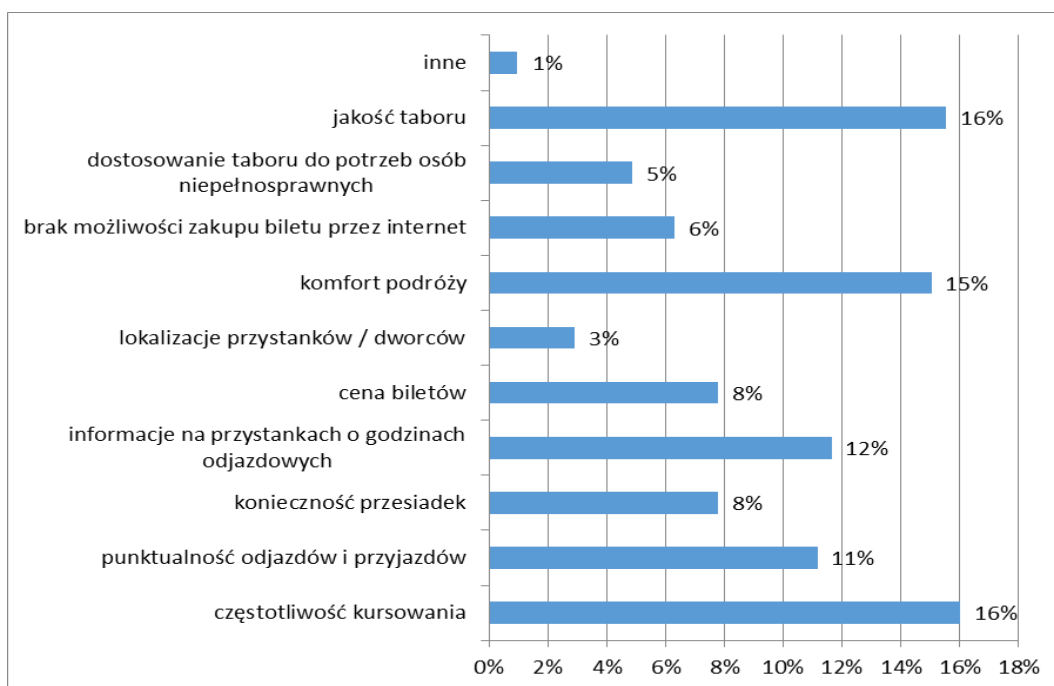
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 118 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



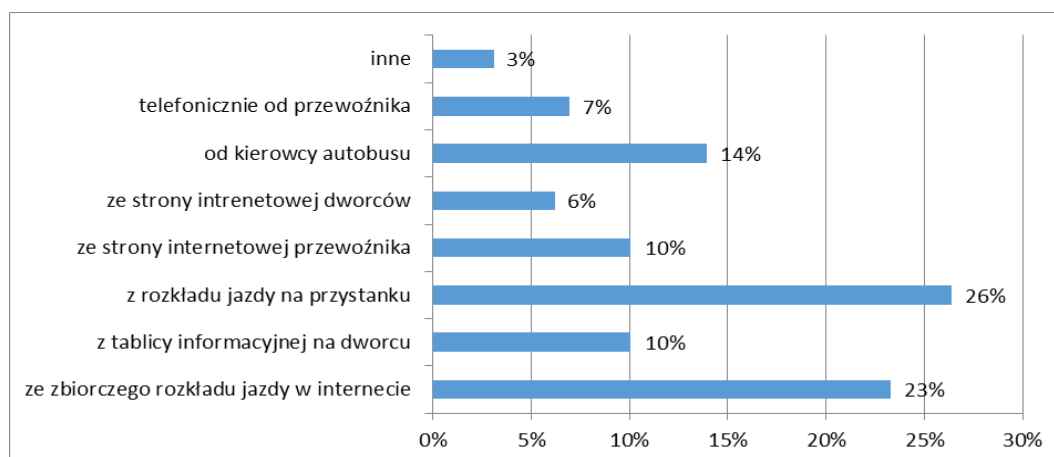
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 119 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 120 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

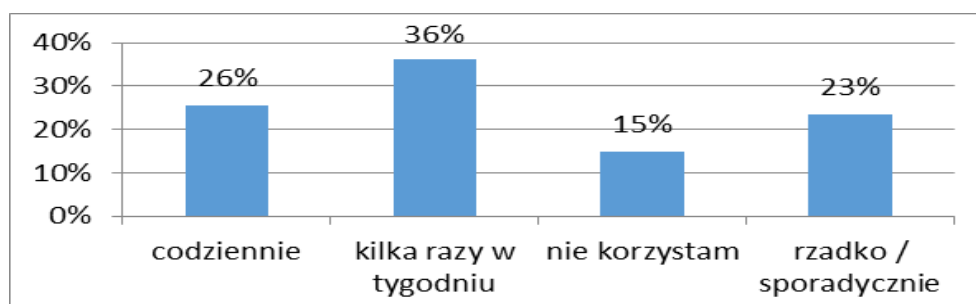


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie skarżyskim 44% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie, a 22% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (29% wskazań) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (19% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 59% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu (22% wskazań) oraz bliska lokalizacja przystanku/dworca (24%). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania oraz większa dostępność komunikacji w dni świąteczne (łącznie 31% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej ocenia została pod względem ceny biletów, łatwości ich zakupu lokalizacji przystanków/dworców (43% wszystkich odpowiedzi). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz jakość taboru (łącznie 32% wszystkich odpowiedzi). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu skarżyskiego czerpią najczęściej z rozkładu jazdy w internecie oraz na przystanku. (łącznie 49% wskazań).

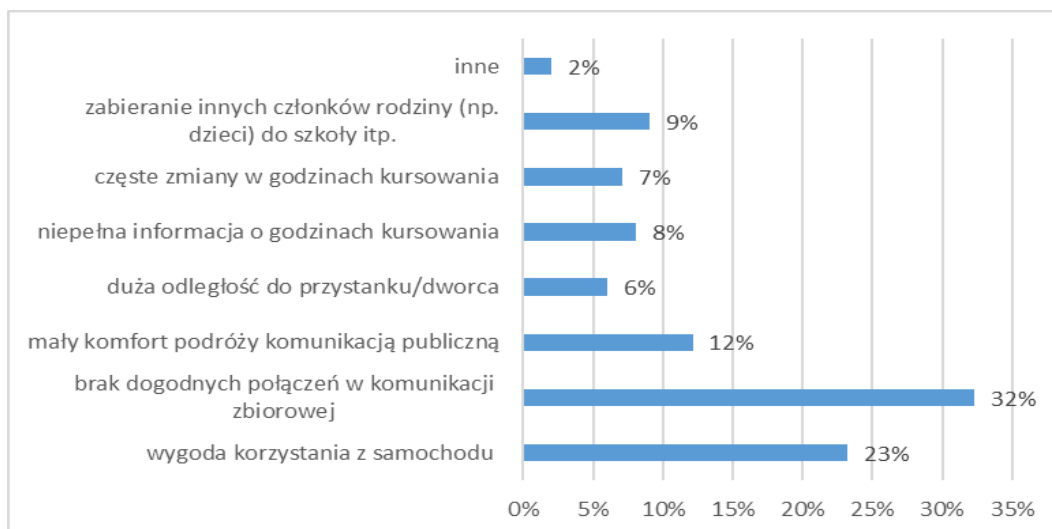
12 Powiat starachowicki

Rysunek 121 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



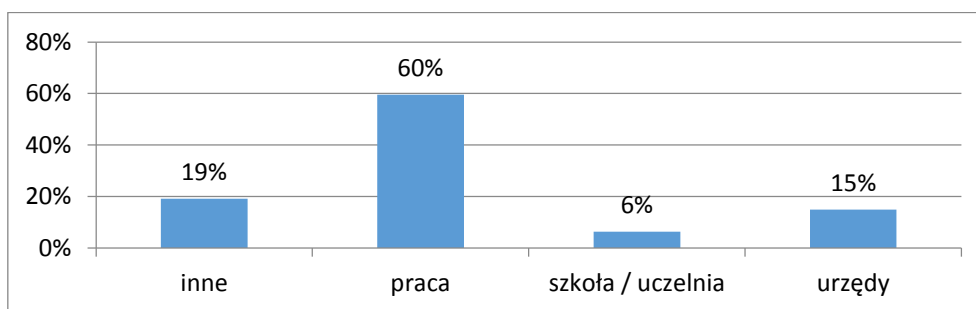
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 122 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



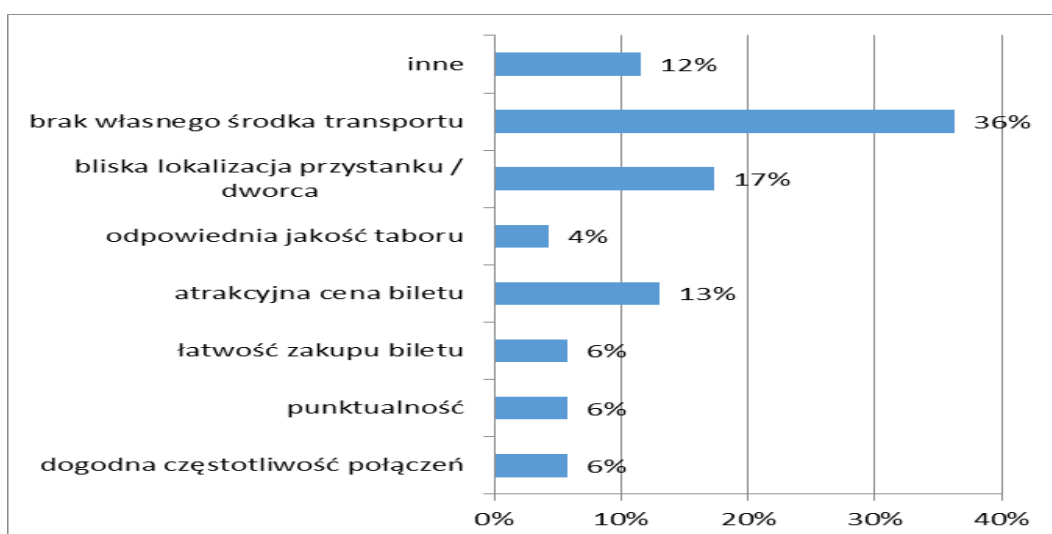
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 123 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



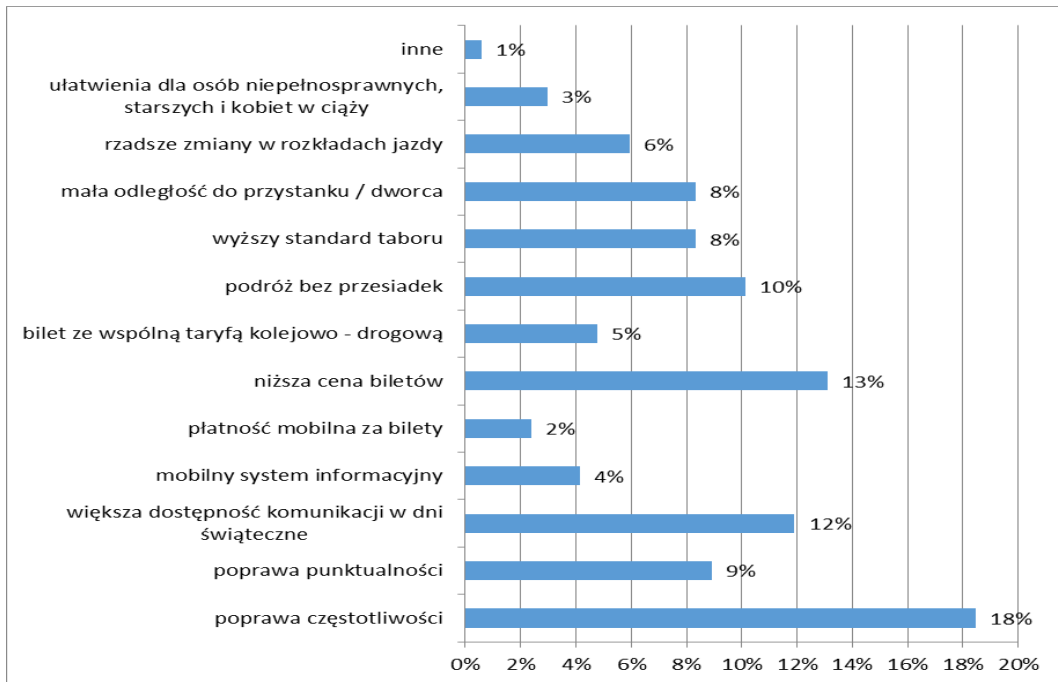
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 124 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



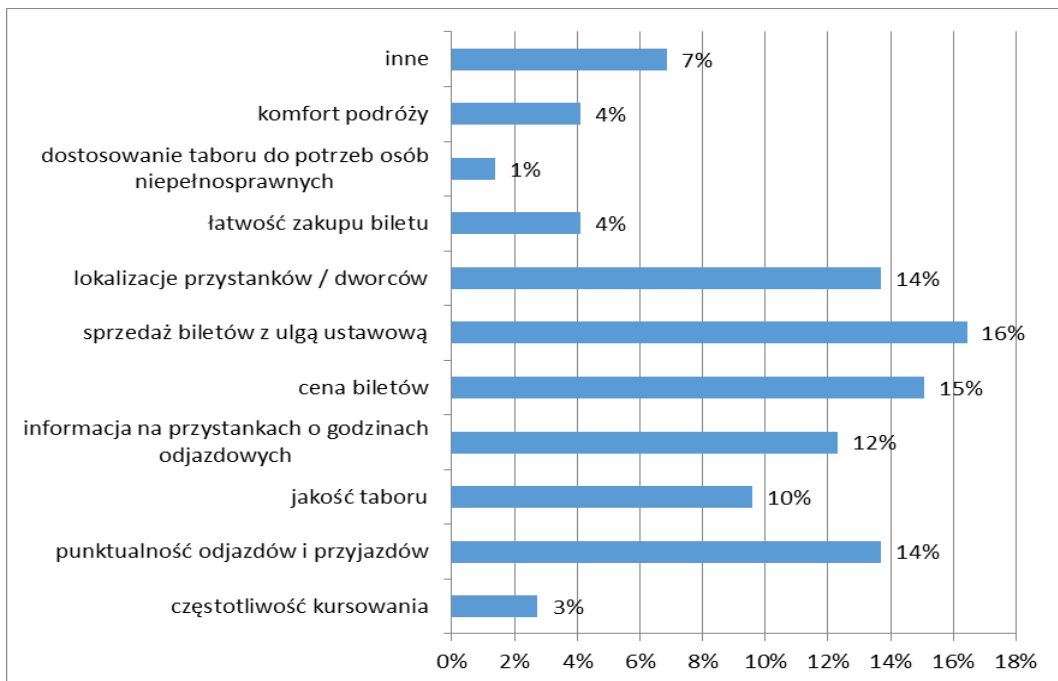
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 125 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



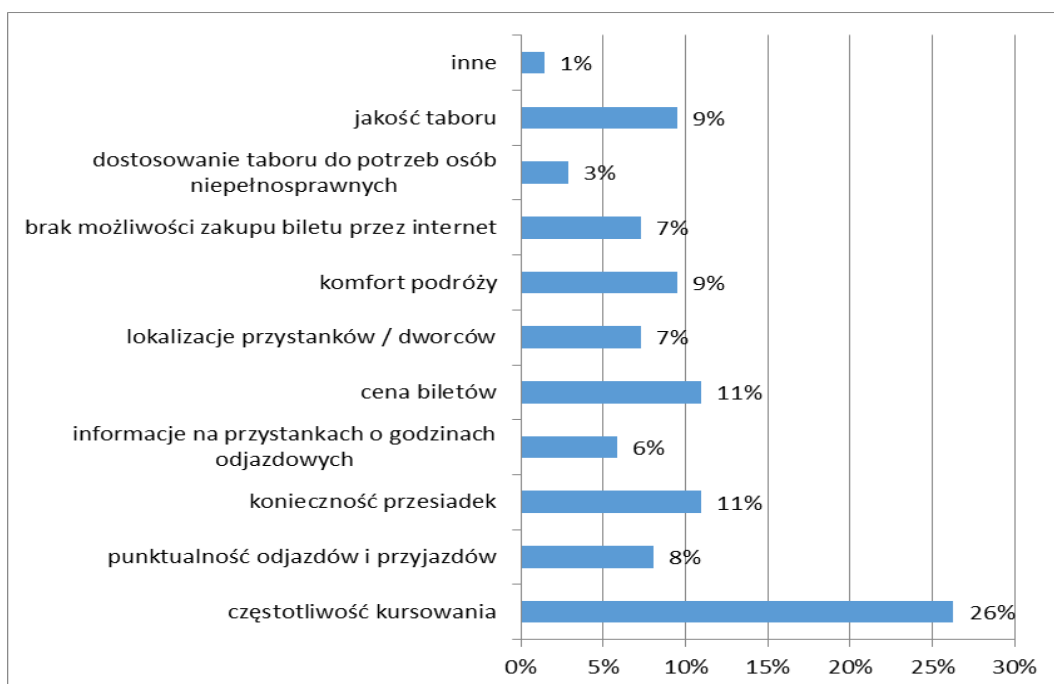
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 126 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



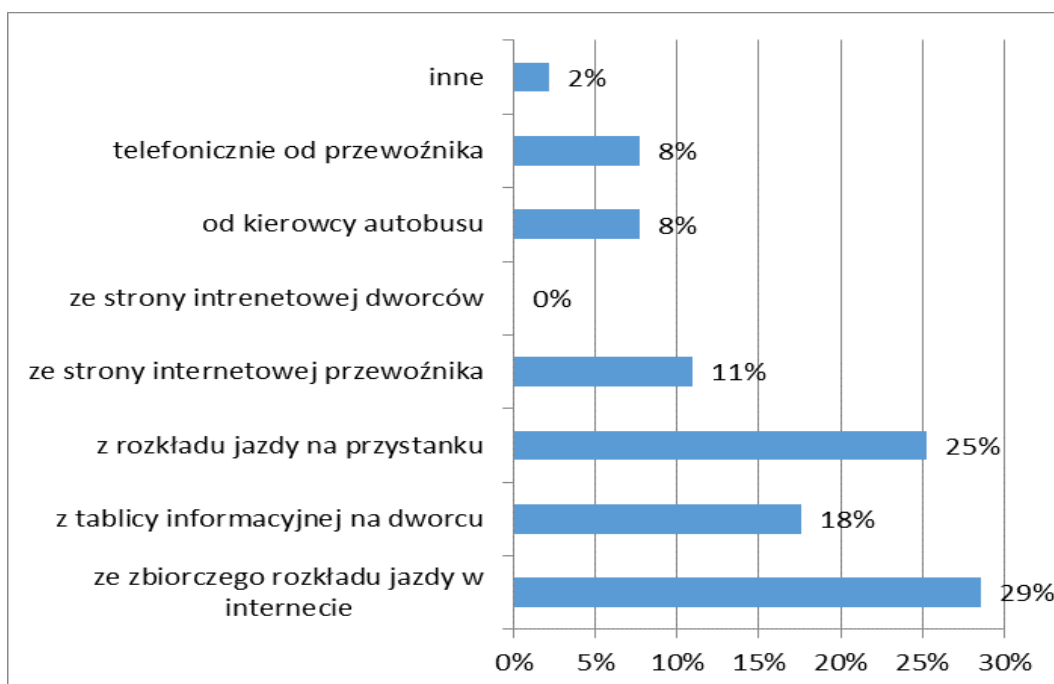
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 127 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 128 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?



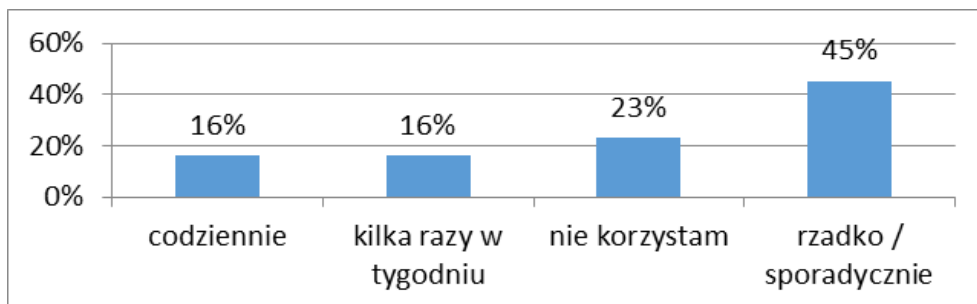
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie starachowickim 36% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego kilka razy w tygodniu, a 26% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (23% wskazań) oraz brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (32% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 60% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu (36% wskazań). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego

wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania oraz niższa cena biletu (łącznie 31% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej ocenia została pod względem ceny biletów oraz sprzedaży biletów z ulgą ustawową (31% wszystkich odpowiedzi). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów (26%). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu starachowickiego czerpią najczęściej z rozkładu jazdy w internecie oraz na przystanku. (łącznie 54% wskazań).

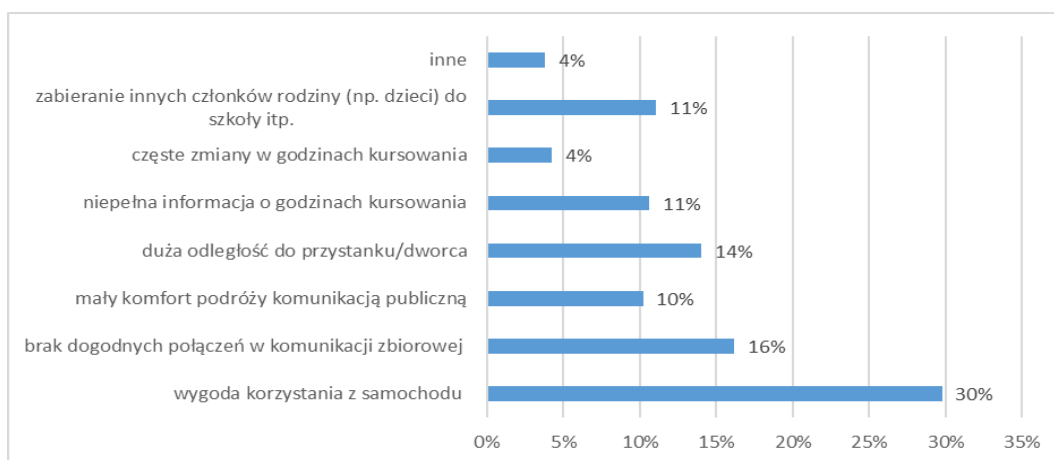
13. Powiat staszowski

Rysunek 129 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?



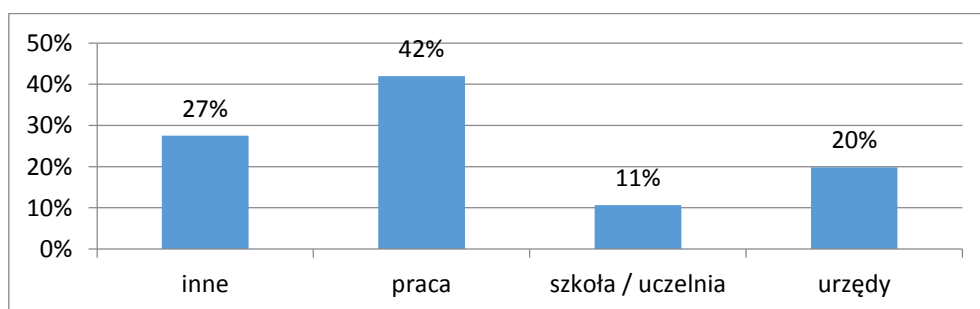
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 130 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



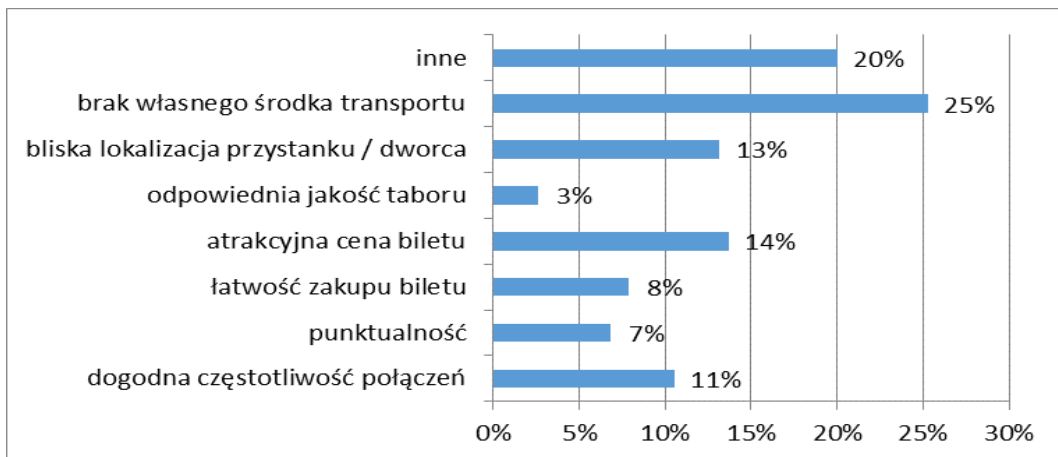
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 131 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



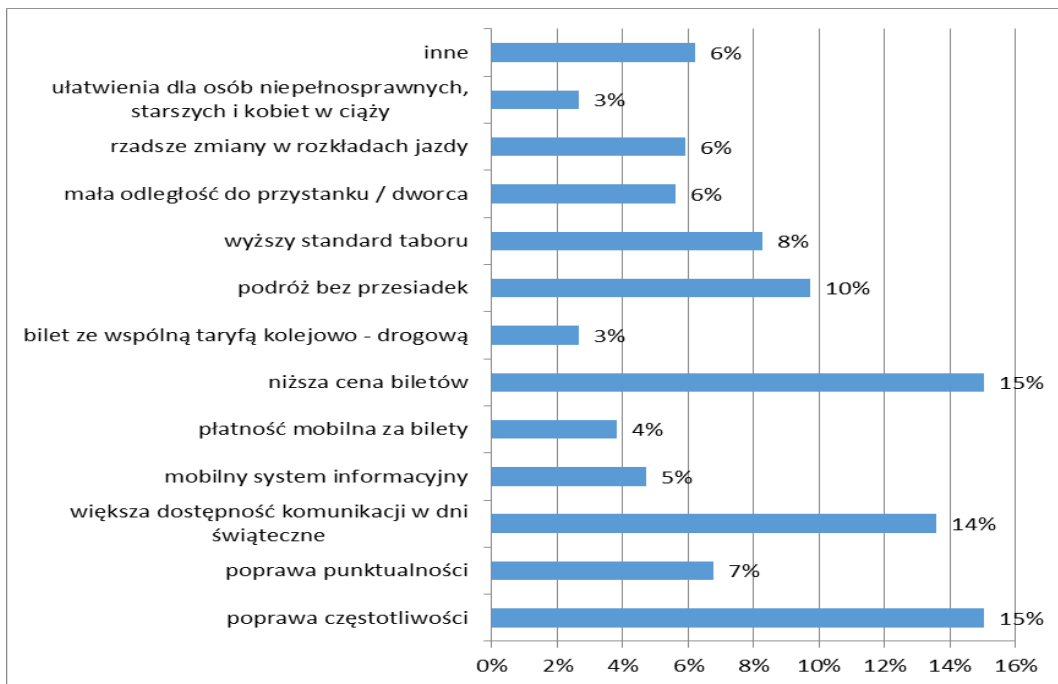
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 132 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



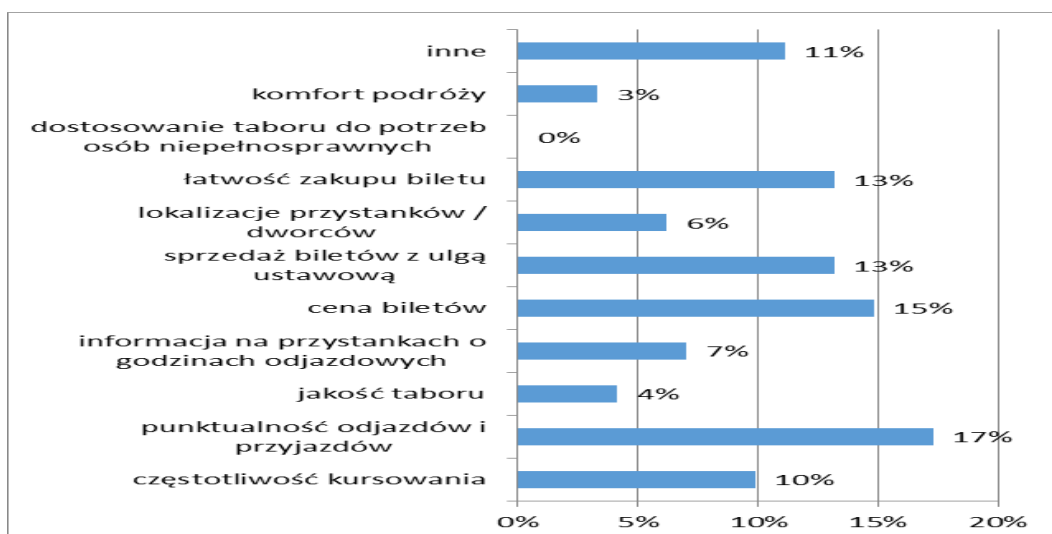
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 133 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



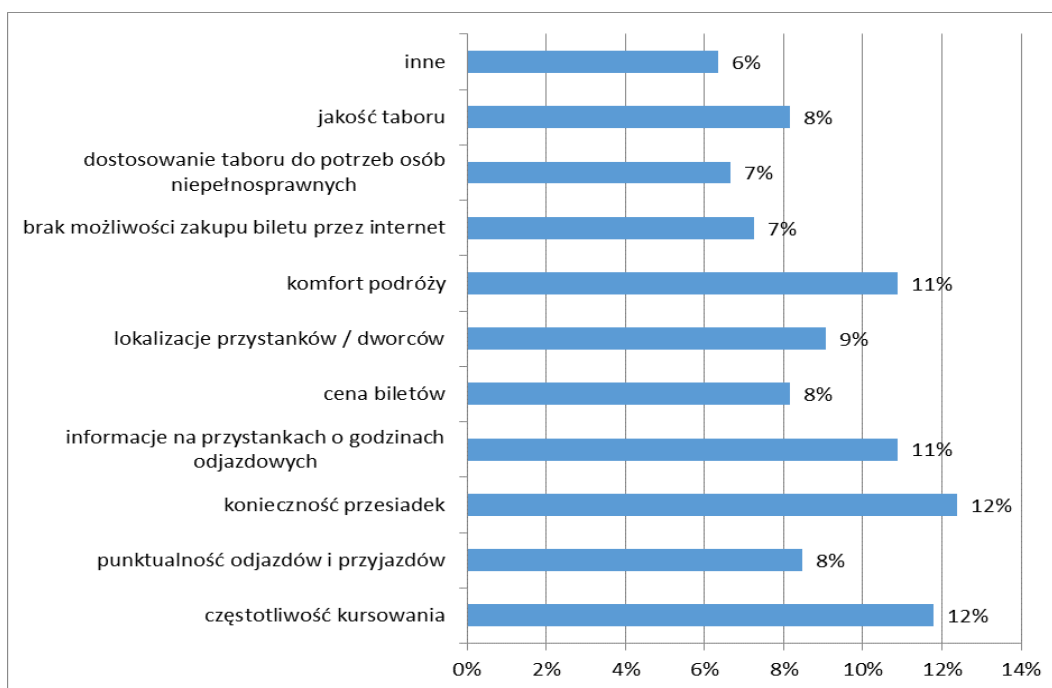
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 134 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



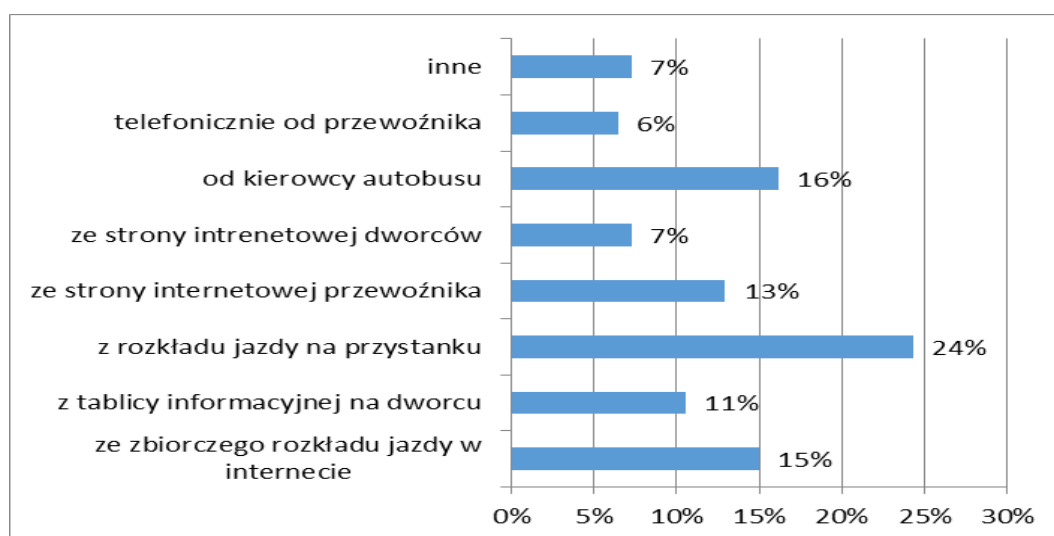
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 135 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 136 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?

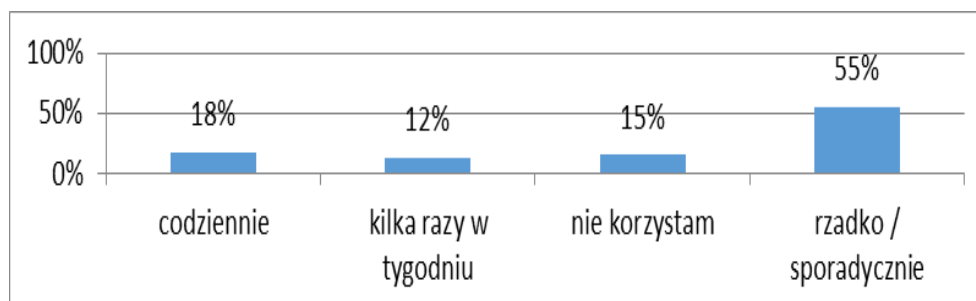


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie staszowskim 45% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie i tylko 16% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje wygoda jego użytkowania (30% odpowiedzi) oraz wskazany przez mieszkańców powiatu brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (16% wskazań). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 42% ankietowanych dojazd do pracy. O wyborze transportu publicznego decyduje przede wszystkim brak własnego środka transportu (25% wskazań). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają takie czynniki jak poprawa częstotliwości kursowania oraz niższa cena biletu (łącznie 33% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej ocenia została pod względem ceny biletów oraz punktualności przyjazdów i odjazdów (32% wszystkich odpowiedzi). Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz konieczność przesiadek (24% wszystkich odpowiedzi). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu staszowskiego czerpią najczęściej z rozkładu jazdy na przystanku oraz od kierowcy autobusów. (łącznie 40% wskazań).

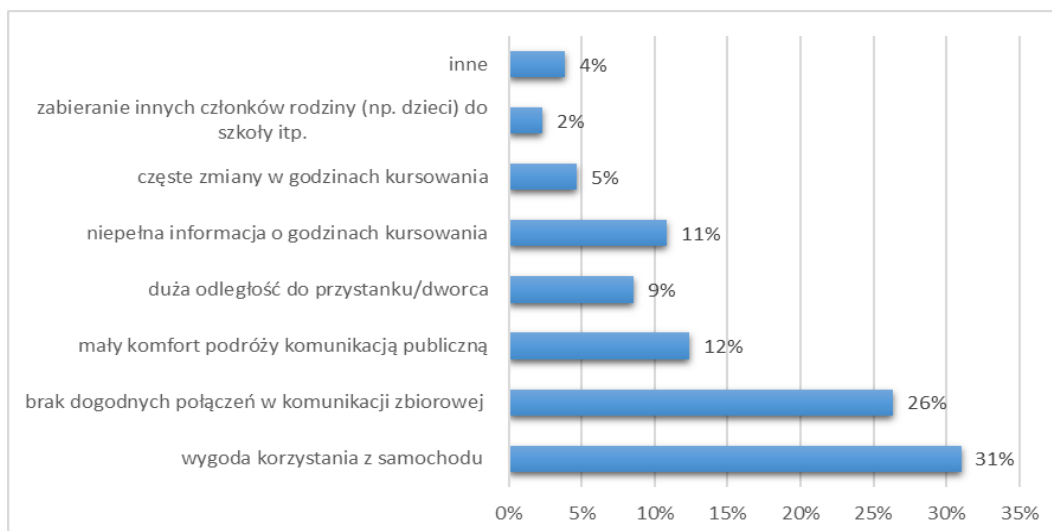
14. Powiat włoszczowski

Rysunek 137 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)



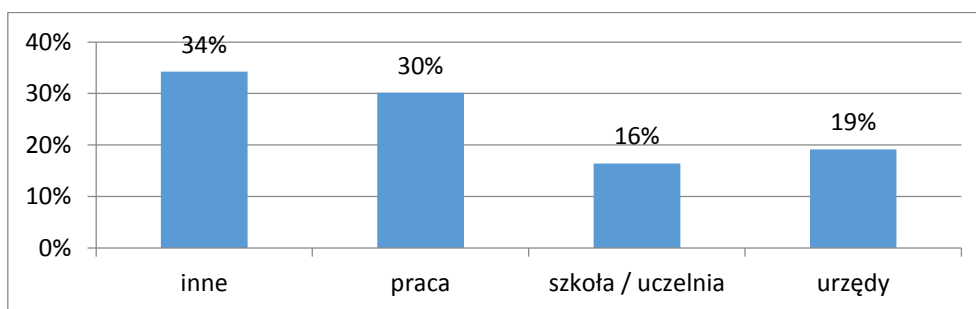
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 138 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



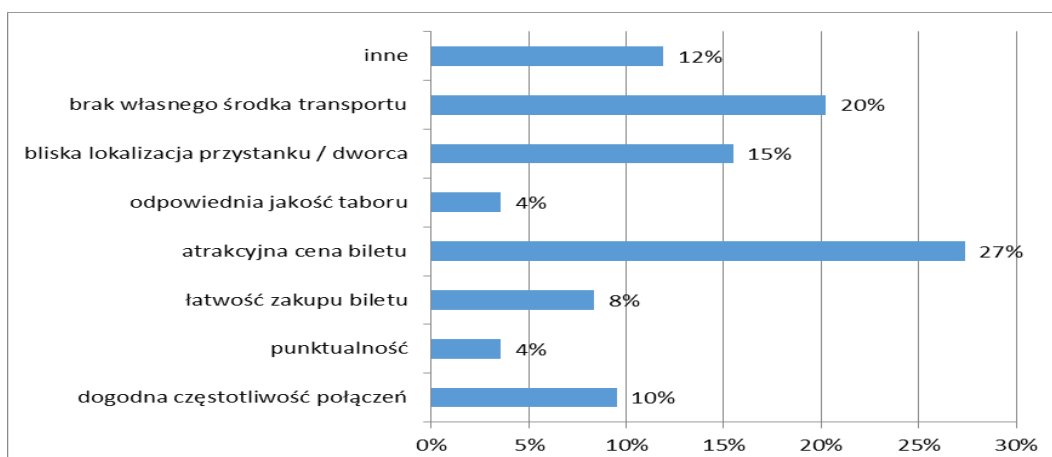
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 139 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?



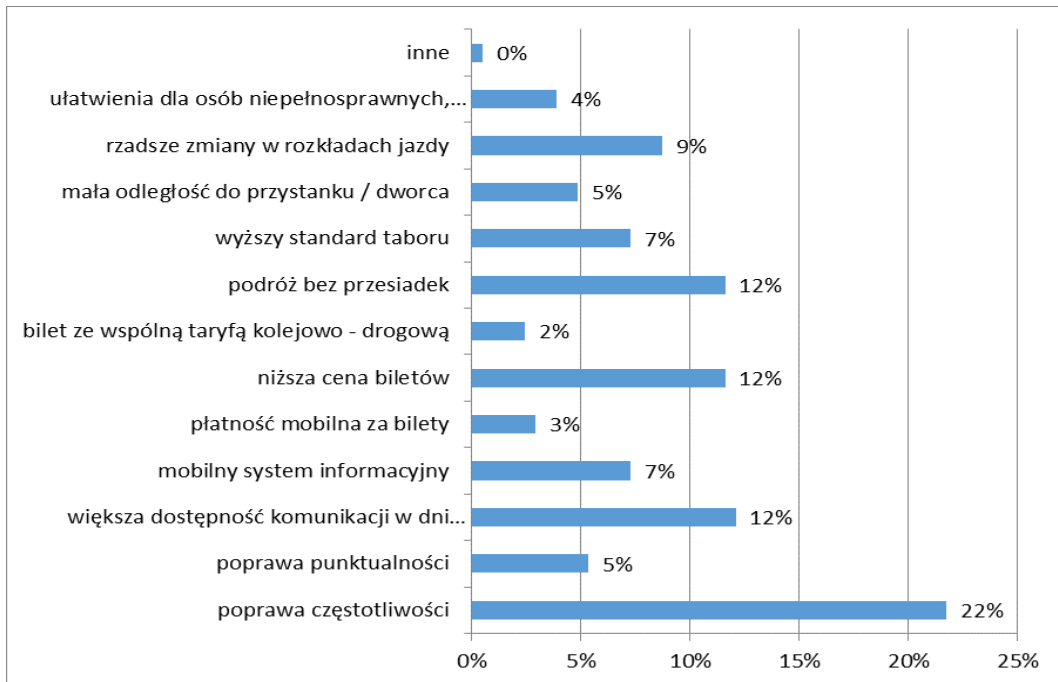
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 140 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?



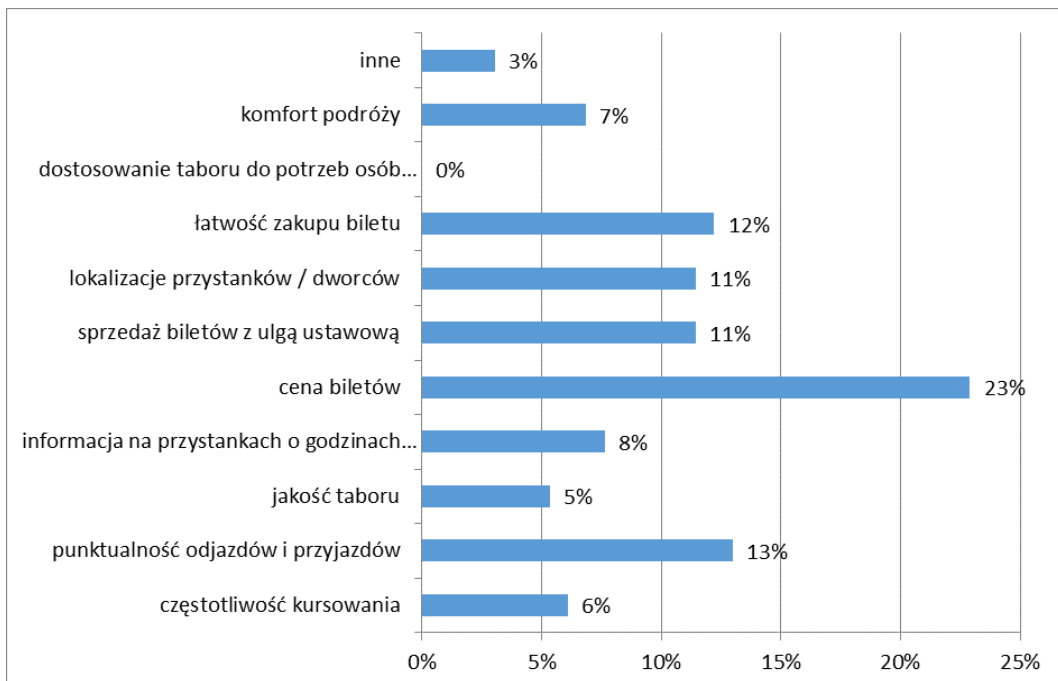
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 141 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?



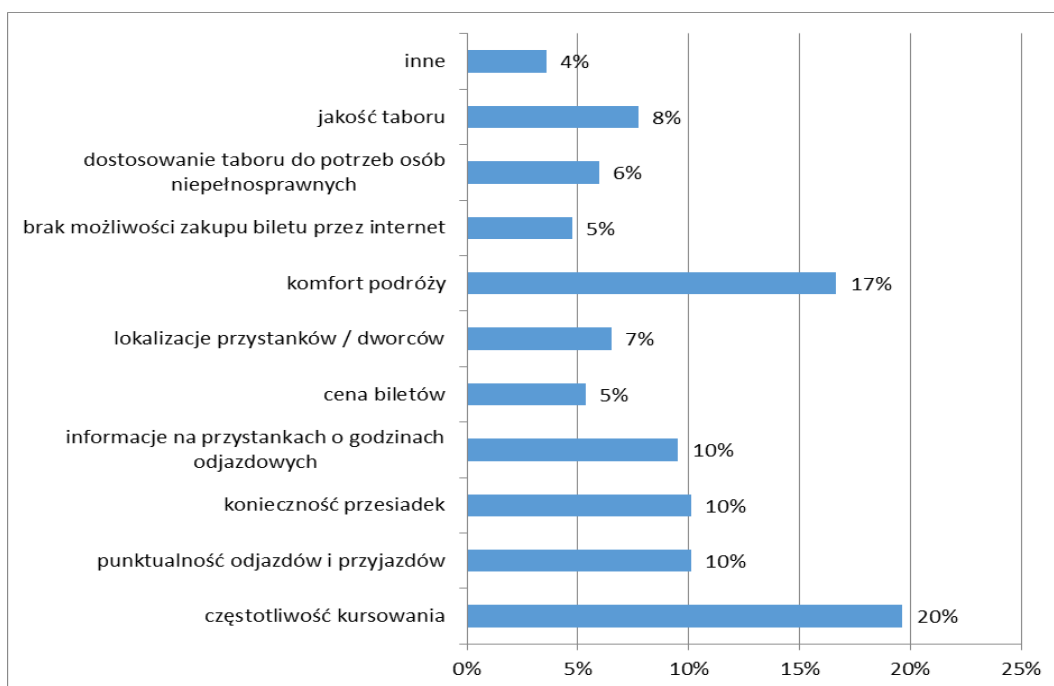
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 142 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?



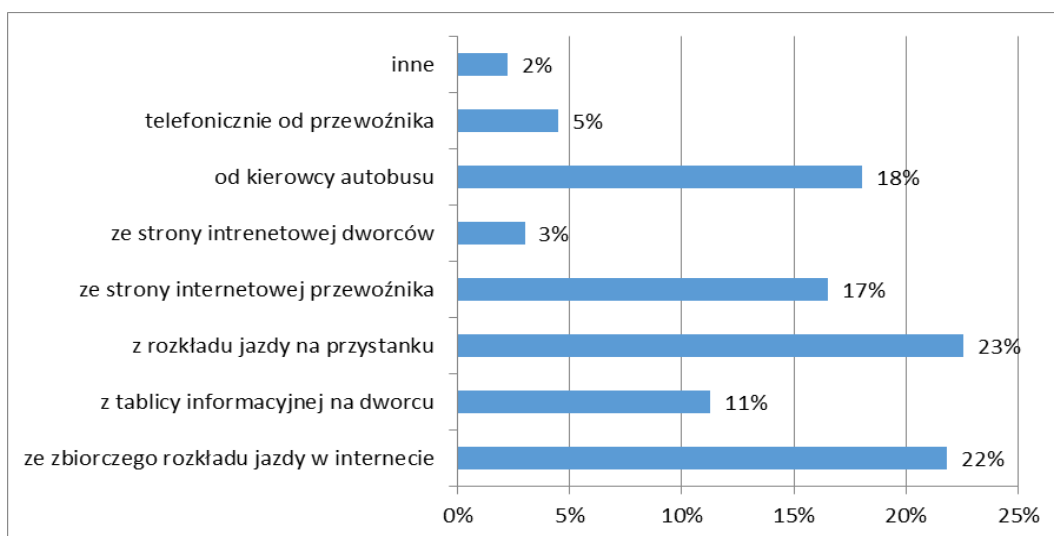
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 143 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 144 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W powiecie włoszczowskim 55% ankietowanych korzysta z usług transportu zbiorowego rzadko lub sporadycznie i tylko 18% codziennie. O podróży własnym samochodem decyduje przede wszystkim wygoda jego użytkowania (31% wskazań) oraz brak dogodnych połączeń w komunikacji zbiorowej (26% odpowiedzi). Najczęstszym celem podróży transportem publicznym jest wskazany przez 30% ankietowanych dojazd do pracy oraz przyczyny „inne” (34% wskazań). O wyborze transportu publicznego decyduje atrakcyjna cena biletu oraz brak własnego środka transportu (łącznie 47% odpowiedzi). Na decyzję o zmianie środka transportu i wyborze transportu publicznego wpływ mają czynniki tj. poprawa częstotliwości, większa dostępność komunikacji w dni świąteczne, niższa cena biletu oraz podróż bez przesiadek (łącznie 58% wskazań). Komunikacja zbiorowa w opinii ankietowanych najwyżej ocenia została pod względem ceny biletów oraz punktualności przyjazdów

i odjazdów (36% wszystkich odpowiedzi) Negatywnie mieszkańcy powiatu ocenili natomiast częstotliwość kursowania pojazdów oraz komfort podróży (37% odpowiedzi). Informację dotyczącą kursowania autobusów/busów mieszkańcy powiatu włoszczowskiego czerpią najczęściej ze zbiorczego rozkładu jazdy w internecie oraz z rozkładu jazdy na przystanku. (łącznie 45% wskazań).

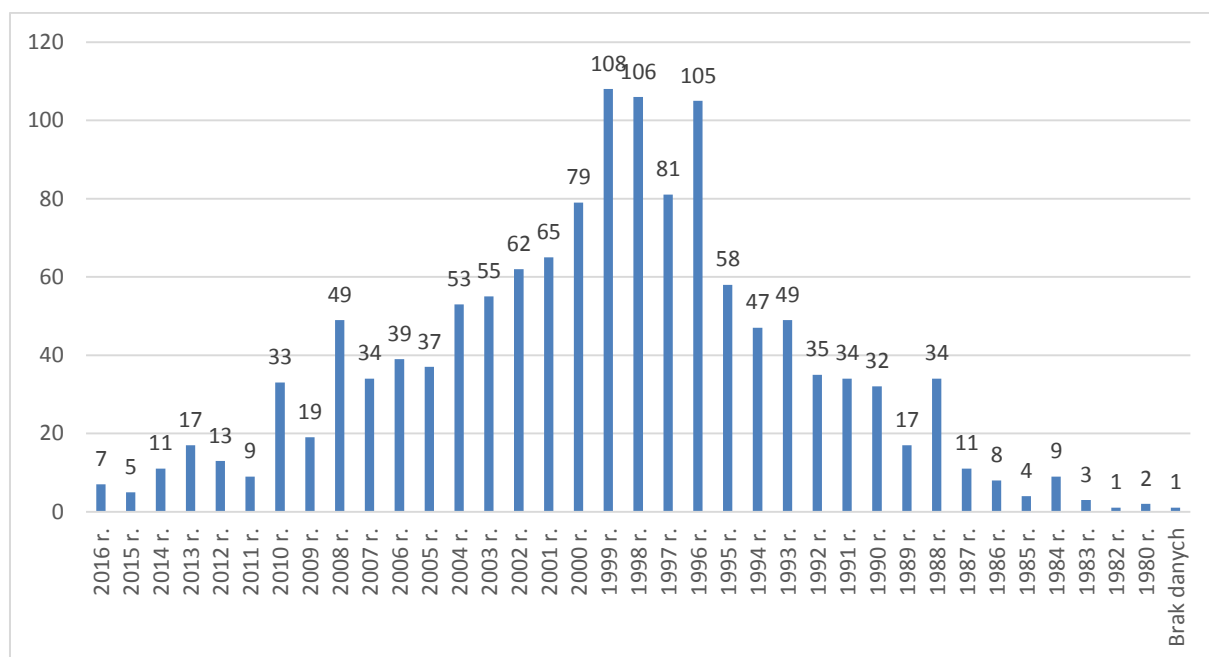
5. Opis i ocena istniejącego systemu komunikacji publicznej

5.1 Jakość i ilość posiadanych zasobów transportowych przez przewoźników

Z danych uzyskanych od przewoźników, którzy wzięli udział w badaniu ankietowym wynika, że na terenie województwa świętokrzyskiego do publicznego przewozu osób wykorzystywane są 1332 pojazdy, których wiek wynosi średnio 16 lat, natomiast średnia ich pojemność wynosi 47 osób.

Największa liczba pojazdów (ok 30%) to samochody wyprodukowane w latach 1996-1999. 15% dostępnego taboru to samochody mające do 10 lat, 51% to pojazdy w przedziale wiekowym 10-20 lat, 32 % to auta 20-30 letnie, samochody starsze niż 30 lat stanowią 2% pojazdów poruszających się po drogach.

Rysunek 145 Liczba pojazdów według roku produkcji



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Najpopularniejszą marką pojazdów posiadanych przez przewoźników jest Mercedes. Pojazdy tej marki stanowią ok. 47 % ogółu pojazdów. Rzadziej wykorzystywanymi pojazdami są marki Autosan (12%) oraz Renault (11%). Mniej popularne od wymienionych są pojazdy marki Man (4%), Setra (4%), Jelcz (4%), Volkswagen (4%), Volvo (3%), Iveco (2%). Pozostałe grupy marek pojazdów stanowią łącznie 9%, przy czym udział poszczególnych grup jest niewielki.

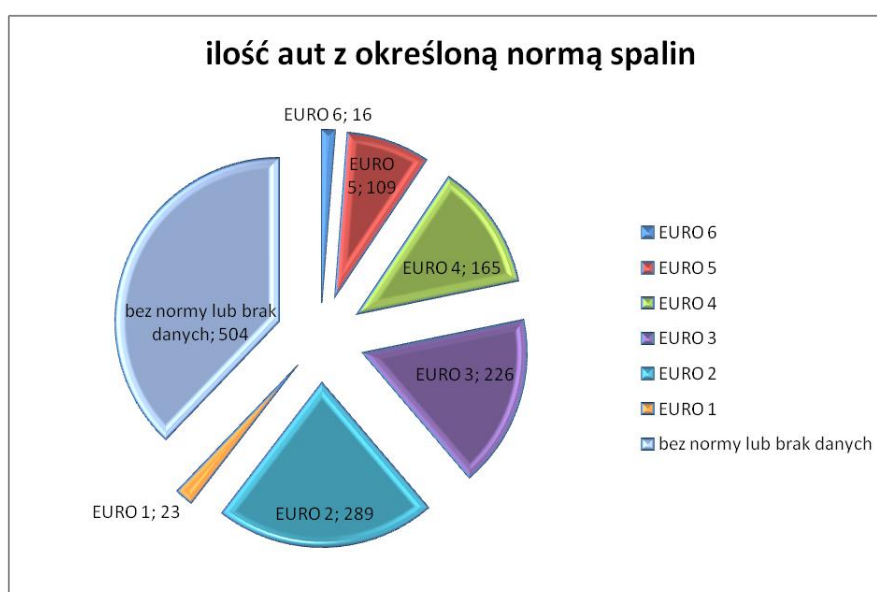
Spśród taboru wykorzystywanego przez przedsiębiorców można wyróżnić zarówno pojazdy, które zabierają do 10 osób jak i pojazdy mogące zabrać do 132 osób.

Taborem o pojemności powyżej 100 osób dysponują n/w przedsiębiorcy:

- Miejski Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o. w Starachowicach – 29 pojazdów,
- Miejska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. w Skarżysku – Kamiennej – 20 pojazdów,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim S.A. -7 pojazdów
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Włoszczowa sp. z o.o. – 3 pojazdy
- Darjan Transport Osobowy Dariusz Kurbart – 1 pojazd.

W odniesieniu do normy emisji spalin najczęściej pojazdów (34%) spełnia normę EURO 2, tylko 1,9 % to pojazdy o normie czystości spalin EURO 6, znikomy procent stanowią jeszcze pojazdy o normie EURO 1. W związku z powyższym zdecydowana większość pojazdów posiadanych przez przedsiębiorców nie spełnia europejskiego standardu emisji spalin (504 pojazdy).

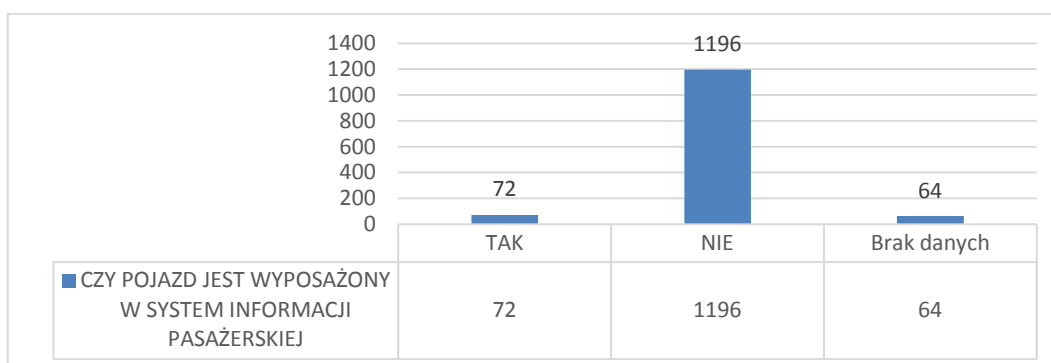
Rysunek 146 Ilość aut z określoną normą spalin



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

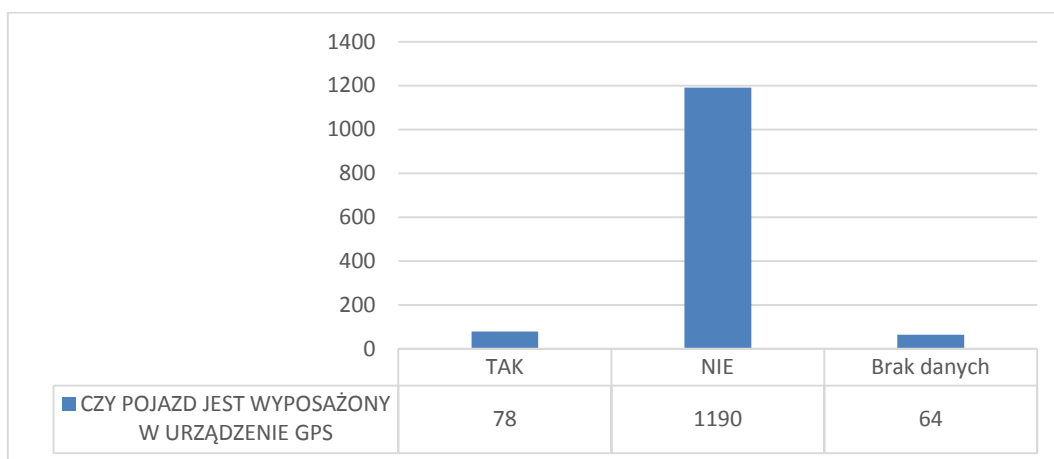
94% samochodów wykorzystywana przez przewoźników nie jest wyposażona w system informacji pasażerskiej, jak również cechuje się brakiem zainstalowanych lokalizatorów GPS. 62% pojazdów posiada natomiast urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy czy czas zatrzymań.

Rysunek 147 Liczba pojazdów wyposażonych w system informacji pasażerskiej



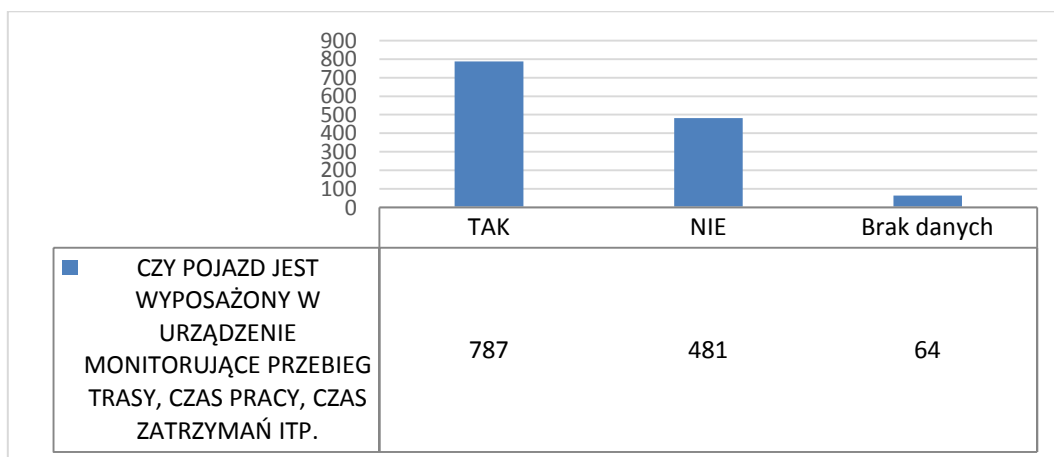
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 148 Liczba pojazdów wyposażonych w urządzenie GPS



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

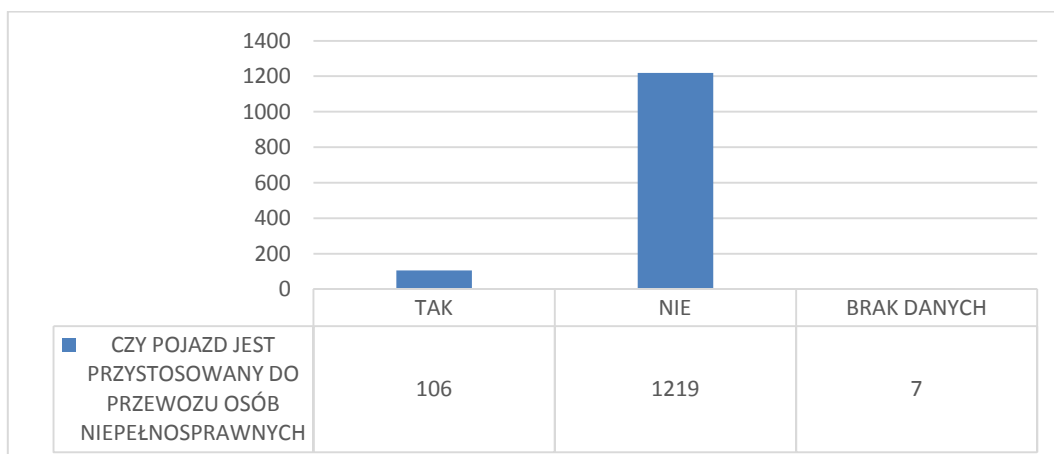
Rysunek 149 Liczba pojazdów wyposażonych w urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy, czas zatrzymań



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

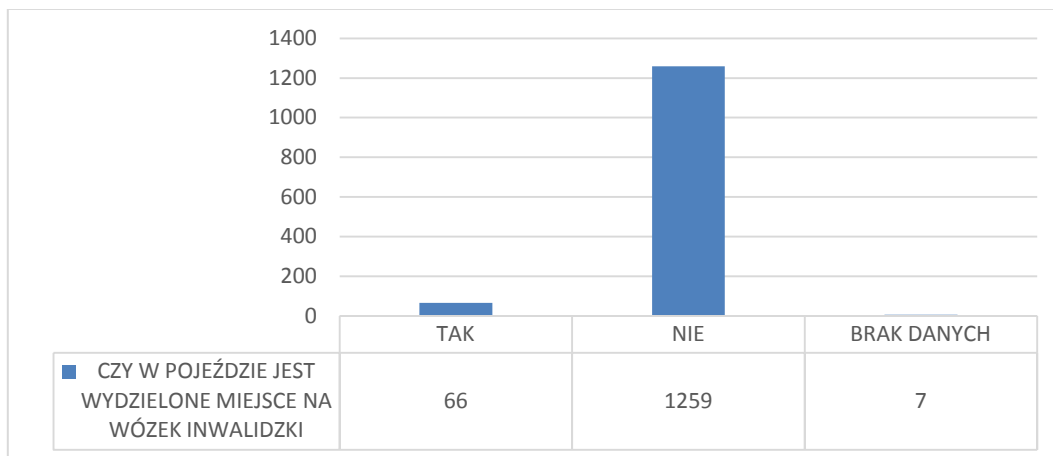
Pojazdy w 92 % są niedostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami. (95% samochodów nie posiada miejsca na wózek inwalidzki, a 99% nie dysponuje systemem informacji audiowizualnej ułatwiającej korzystanie z transportu osobom niedowidzącym czy niedosłyszącym.)

Rysunek 150 Liczba pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.



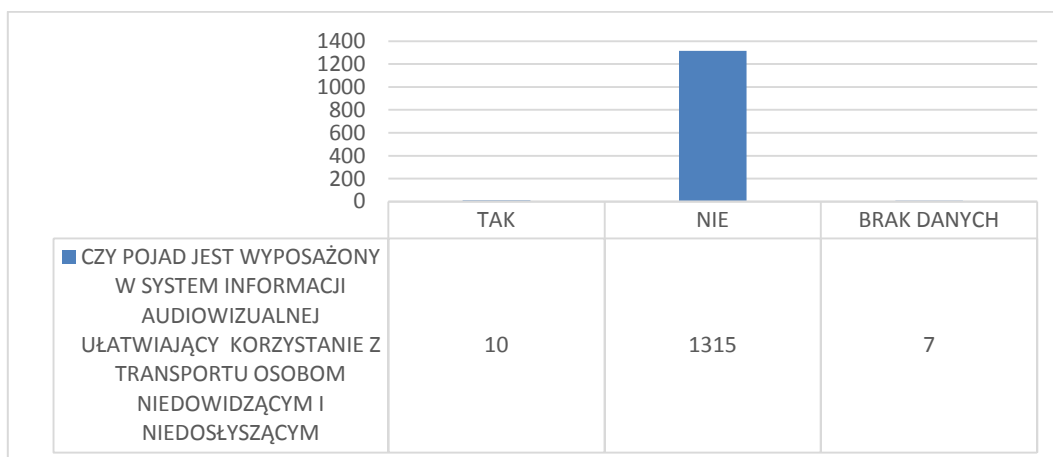
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 151 Liczba pojazdów z miejscem wydzielonym na wózek inwalidzki



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

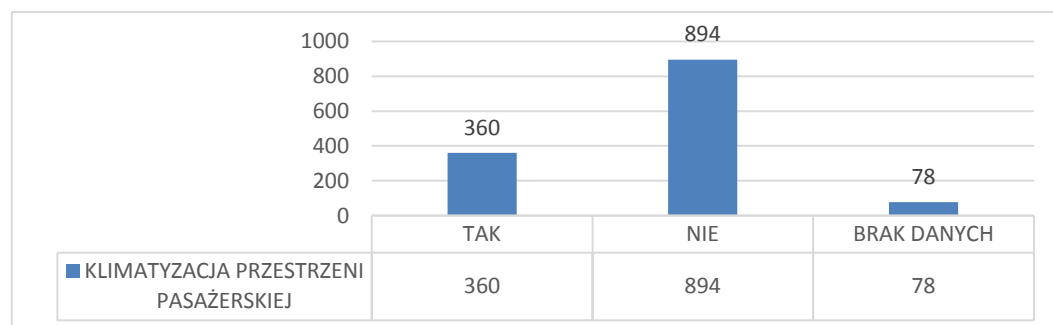
Rysunek 152 Liczba pojazdów wyposażonych w system informacji audiowizualnej ułatwiający korzystanie z transportu osobom niedowidzącym i niedosłyszącym



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

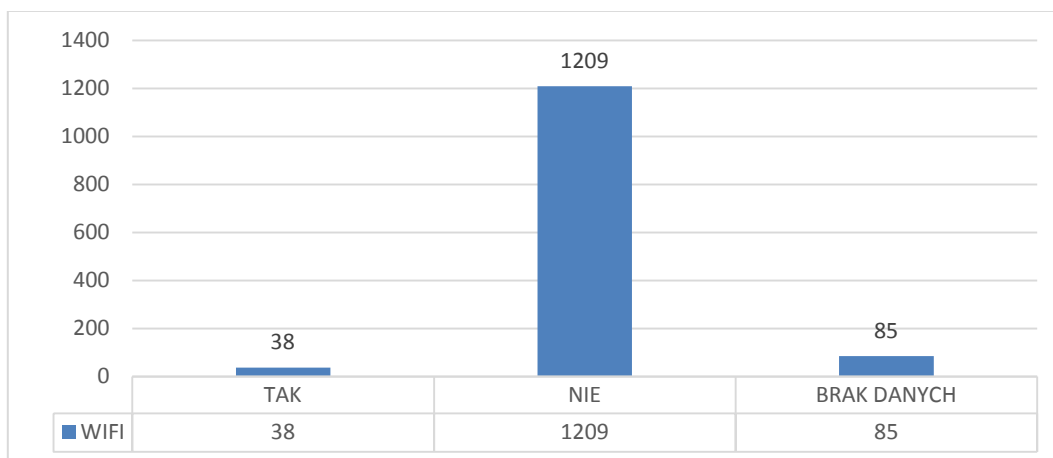
W przebadanej próbie znikoma ilość usprawnień wpływających na atrakcyjność podróży (WiFi tylko w 3% pojazdów, 29% pojazdów posiada klimatyzowaną przestrzeń pasażerską) brak również systemów wspomagających planowanie transportu (system liczenia pasażerów odnotowany w 3% pojazdów).

Rysunek 153 Liczba pojazdów z klimatyzowaną przestrzenią pasażerską



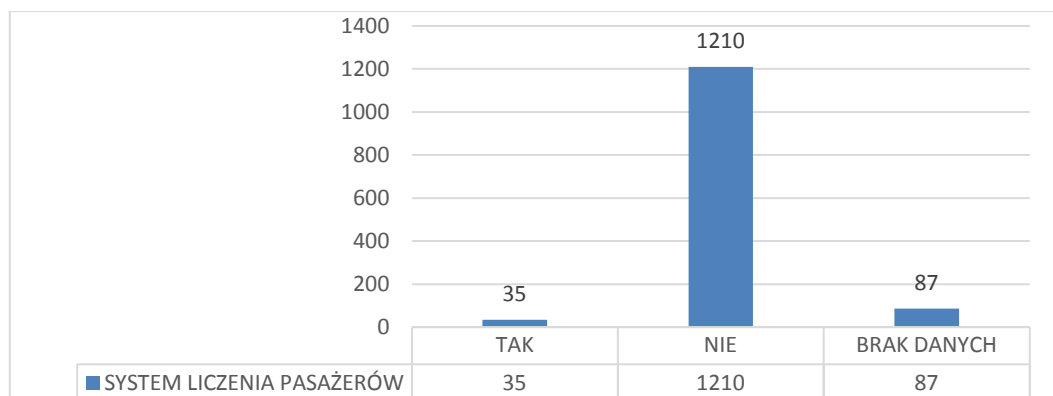
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 154 Liczba pojazdów z WIFI



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 155 Liczba pojazdów posiadających system liczenia pasażerów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

5.2 Dostosowanie do potrzeb społecznych ilościowych (liczby kursów) i jakościowych

Realizowanie przewozów w krajowym transporcie drogowym wymaga uzyskania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób lub zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób, wydanego przez właściwy organ administracji samorządowej, w zależności od zasięgu terytorialnego tych przewozów.

Z ewidencji zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego (stan na grudzień 2015r.) wynika, że w analizowanym roku udzielonych zostało 298 zezwoleń, z czego 277 zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, 21 zezwoleń na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób.

Z danych uzyskanych na podstawie ilości zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wynika, że największa liczba połączeń komunikacyjnych występuje głównie na wlotach do dużych

węzłów komunikacyjnych - zwłaszcza kieleckiego. Wiąże się to przede wszystkim z większą atrakcyjnością linii obsługujących duże potoki pasażerskie. Maksymalne potoki podróżnych w krótkim odcinku czasowym, notowane są w godzinach porannego szczytu przewozowego (6.00-9.00) oraz szczytu popołudniowego (15.00-18.00). Przewoźnicy najwięcej połączeń realizują pomiędzy Kielcami a Skarżyskiem – Kamienną (104 połączenia), Kielcami a Jędrzejowem (86 połączeń) oraz między Kielcami a Końskimi (61 połączeń), natomiast najmniejsza liczba połączeń występuje na liniach łączących poszczególne miejscowości wiejskie o stosunkowo małym zaludnieniu z węzłami gminnymi oraz na odcinkach bocznych linii.

Poniższa tabela przedstawia połączenia między stolicą województwa świętokrzyskiego, a miastami powiatowymi.

Tabela 12 Dzienna liczba połączeń między Kielcami a siedzibami powiatów województwa świętokrzyskiego

Trasa	Liczba połączeń w godzinach szczytu porannego 6.00-9.00	Liczba połączeń w godzinach szczytu popołudniowego 15.00-18.00	Liczba połączeń poza godzinami szczytu	Ogółem
Kielce - Skarżysko – Kamienna	21	24	59	104
Kielce- Jędrzejów	20	20	46	86
Kielce - Końskie	12	12	37	61
Kielce - Pińczów	11	12	29	52
Kielce- Busko - Zdrój	8	9	20	40
Kielce- Ostrowiec Świętokrzyski	8	9	17	34
Kielce - Włoszczowa	5	6	14	25
Kielce – Staszów	5	5	14	24
Kielce- Starachowice	4	6	11	21
Kielce – Kazimierza Wielka	2	3	5	10
Kielce - Opatów	2	0	0	2

Źródło: Opracowanie własne

Zestawiając ze sobą połączenia między stolicą województwa świętokrzyskiego a miastami powiatowymi, najwięcej połączeń występuje ze Skarżyskiem – Kamienną (104 połączenia), natomiast najmniej z Opatowem (2 połączenia). Na odcinkach gdzie liczba połączeń jest największa obserwuje się często konflikty interesów różnych przewoźników, co powoduje „niezdrową” konkurencję, a w konsekwencji negatywnie wpływa na rynek.

Na potrzeby dalszej analizy dokonano zestawienia połączeń pomiędzy siedzibami powiatów województwa świętokrzyskiego.

Tabela 13 Dzienna liczba połączeń między siedzibami powiatów

Trasa	Liczba połączeń w godzinach szczytu porannego 6.00-9.00	Liczba połączeń w godzinach szczytu popołudniowego 15.00-18.00	Liczba połączeń poza godzinami szczytu	Ogółem
Pińczów- Busko - Zdrój	13	7	23	43
Skarżysko – Kamienna – Starachowice	6	4	13	24
Kazimierza Wielka – Busko - Zdrój	5	2	8	15
Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów	4	0	10	14
Skarżysko – Kamienna - Końskie	5	2	6	13
Staszów- Opatów	3	2	5	10
Sandomierz -Opatów	1	1	3	5
Kazimierza Wielka – Pińczów	3	1	5	9
Jędrzejów - Pińczów	2	0	3	5
Ostrowiec Świętokrzyski - Opatów	2	0	1	3
Końskie- Włoszczowa	0	0	1	1

Źródło: Opracowanie własne

Z analizy połączeń pomiędzy siedzibami powiatów na terenie województwa świętokrzyskiego wynika, że najwięcej połączeń realizowanych jest na odcinku Pińczów – Busko – Zdrój (43 połączenia) oraz Skarżysko – Kamienna – Starachowice (24 połączenia). Natomiast najmniejsza liczba kursów wykonywanych jest na linii Końskie – Włoszczowa (1 kurs).

Poza połączeniami pomiędzy miastem Kielce a siedzibami powiatów województwa świętokrzyskiego, a także liniami łączącymi powiaty województwa realizowane są również przewozy o mniejszym zasięgu. Są to głównie linie komunikacyjne łączące powiaty i gminy miejskie lub miejsko – wiejskie z mniejszymi miejscowościami.

Tabela 14 Dzienna liczba połączeń między siedzibami powiatów, a siedzibami gmin miejskich lub miejsko – wiejskich z mniejszymi miejscowościami

Trasa	Liczba połączeń w godzinach szczytu porannego 6.00-9.00	Liczba połączeń w godzinach szczytu popołudniowego 15.00-18.00	Liczba połączeń poza godzinami szczytu	Ogółem
Kielce- Korytnica	11	14	25	50
Nowa Słupia – Starachowice	8	4	15	27
Kielce – Cieśle	4	7	16	27
Kazimierza Wielka – Działoszyce	8	2	11	21
Klimontów – Sandomierz	6	5	10	21
Bodzentyn – Skarżysko – Kamienna	6	3	7	16
Suchedniów – Skarżysko – Kamienna	4	2	9	15
Oleśnica – Busko – Zdrój	5	2	8	15
Klimontów - Opatów	4	1	5	10
Radoszyce – Łopuszno	4	0	6	10
Kazimierza Wielka – Pińczów	3	1	5	9

Źródło: Opracowanie własne

Z posiadanych danych wynika, że najmniejsza liczba połączeń występuje na liniach łączących poszczególne miejscowości wiejskie o stosunkowo małym zaludnieniu z węzłami gminnymi oraz na odcinkach bocznych linii. Należy stwierdzić, że na odcinkach o liczbie połączeń nie przekraczających 2 kursy w ciągu dnia standard przewozów jest niewystarczający, a godziny kursowania pojazdów nie zawsze są dostosowane do bieżących potrzeb. Na przedmiotowych liniach połączenia realizowane są w dni nauki szkolnej lub w dni robocze od poniedziałku do piątku. Zwiększenie ilości kursów z uwagi na małe potoki pasażerskie jest jednak ze względów ekonomicznych nieopłacalne. Jednym z możliwych rozwiązań jest obsługa tych linii autobusami o małej pojemności i niższych kosztach eksploatacyjnych. Zauważalny niedobór potencjału przewozowego występuje głównie na obszarach poza terenami zurbanizowanymi, m.in. w powiatach:

- włoszczowskim
- jędrzejowskim

- staszowskim
- buskim

Tabela 15 Linie o najmniejszej ilości połączeń w ciągu dnia

Trasa	Liczba połączeń w godzinach szczytu porannego 6.00-9.00	Liczba połączeń w godzinach szczytu popołudniowego 15.00-18.00	Liczba połączeń poza godzinami szczytu	Ogółem
Jędrzejów - Chlewice	0	2	0	2
Silpia Mała – Włoszczowa	1	0	1	2
Ruda Pilczycka - Włoszczowa	1	0	0	1
Grzybów - Staszów	1	0	0	1
Leśna - Bodzentyn	1	0	0	1
Probołowice – Busko - Zdrój	1	0	0	1
Szydłów – Chmielnik	0	1	0	1
Łągów – Staszów	1	0	0	1

Źródło: Opracowanie własne

Z analizy ilości zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wynika, że najczęściej przewoźników wykonuje przewozy na n/w liniach komunikacyjnych:

- Kielce – Skarżysko – Kamienna
- Kielce – Jędrzejów

Linie te obsługiwane są przez 5 przewoźników. Nieco mniejsza liczba (3 przewoźników) obsługuje niżej wymienione linie komunikacyjne:

- Kielce – Końskie
- Kielce – Pińczów
- Skarżysko – Kamienna – Starachowice
- Kielce – Korytnica
- Nowa Słupia – Starachowice
- Skarżysko – Kamienna – Końskie
- Kielce – Staszów
- Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski
- Kielce – Stąporków

- Pińczów – Busko – Zdrój
- Kazimierza Wielka – Busko – Zdrój

Na podstawie zebranych danych w roku 2015 przewoźnicy sprzedali: ponad 1,2 mln biletów ulgowych w podziale na bilety jednorazowe oraz ulgowe, a także ponad 15 mln biletów normalnych na łączną kwotę około 99 mln zł.

Tabela 16 Liczba i wartość biletów sprzedanych w roku 2015

BILETY ULGOWE (ulgi ustawowe)		BILETY NORMALNE (wszystkie pozostałe)		OGÓLEM	
Liczba sprzedanych biletów	Wartość sprzedanych biletów (brutto w zł)	Liczba sprzedanych biletów	Wartość sprzedanych biletów (brutto w zł)	Liczba sprzedanych biletów	Wartość sprzedanych biletów (brutto w zł)
1 249 995	28 208 205,95	15 650 482	70 511 833,32	69 479 330	98 959 365,48

Źródło: Opracowanie własne

5.3 Węzły przesiadkowe i infrastruktura przystankowa

W celu zapewnienia prawidłowego działania węzłów przesiadkowych w województwie świętokrzyskim konieczne jest ich dostosowanie do regionalnych potrzeb przewozowych oraz podjęcie działań mających na celu usprawnienie ich funkcjonowania.

Węzły przesiadkowe należą do najważniejszych elementów sieciowych struktur transportowych i to one z reguły decydują o sprawności i przepustowości układu komunikacyjnego jako całości. Powstanie niedoborów przepustowości stanowi główną przyczynę wadliwego funkcjonowania omawianych systemów sieciowych. Tworzą się wówczas tzw. „wąskie gardła” systemu transportowego, które występują z reguły w węzłach krzyżujących się nitek transportowych układów liniowych.

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

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

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

- Busku - Zdroju
- Końskich

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

i międzynarodowych z/do pociągów regionalnych organizowanych przez Województwo Świętokrzyskie.

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

- Kazimierzy Wielkiej
- Opatowie
- Pińczowie
- Staszowie

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

W transporcie drogowym obszar dostępności do infrastruktury przystankowej województwa świętokrzyskiego skupiony jest głównie przy miastach powiatowych oraz przy łączących je drogach krajowych. Obszary o najlepszej dostępności komunikacyjnej występują w północnej części powiatu kieleckiego oraz na obszarze między Ostrowcem Świętokrzyskim, Opatowem i Sandomierzem oraz między Pińczowem a Buskiem – Zdrój. Dobra dostępność przystankowa występuje ponadto przy głównych drogach wojewódzkich oraz ważniejszych drogach powiatowych. Obszary o słabszej dostępności znajdują się na zachód od Kielc. Komunikacja publiczna jest tam organizowana przez gminy lub związki gmin i obsługuje transport lokalny w obszarze gminy lub pomiędzy gminami.

5.4 Wyniki kontroli w zakresie wywiązywania się przewoźników posiadających uprawnienia do przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym z realizacji tych przewozów

W celu oceny poziomu wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z realizacji przewozów i stosowanych taryf wzięto pod uwagę zarówno skargi, które wpłynęły do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w 2015r.

Poniższa tabela przedstawia zestawienie liczby skarg, które wpłynęły do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz ilości przeprowadzonych kontroli.

Tabela 17 Zestawienie liczby skarg

Zestawienie za rok 2015		Liczba kontroli
1	Liczba skarg - wniosków o przeprowadzenie kontroli oraz zawiadomienia/ informacje o nieprawidłowościach w zakresie wykonywania przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym	33
2	Liczba kontroli w siedzibie firmy	31

3	Liczba kontroli na drodze	192
4	Liczba kontroli rozkładów jazdy na przystankach	48
5	W związku z art. art. 48 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym spośród 52 przewoźników, którzy złożyli w/w informację, tylko dwóch przewoźników w 2015 r. odnotowało następujące skargi i reklamacje dot. prowadzonej działalności przewozowej	<p>1) Przewoźnik otrzymał 120 skarg telefonicznych, 80 skarg poprzez e-mail, 8 skarg pisemnych. W związku z powyższym podjęto postępowania wyjaśniające z pracownikami, część skarg została rozpatrzona polubownie poprzez Punkt Obsługi Klienta, natomiast odszkodowań nie zasądzano.</p> <p>2) Przewoźnik otrzymał 26 skarg i reklamacji w formie telefonicznej, bezpośredniej rozmowy i pisemnej (e-mail). W każdym przypadku prowadzone były postępowania wyjaśniające, odszkodowań nie przyznano.</p>

Źródło: Opracowanie własne

W 2015 r. przeprowadzone zostały:

- 1) 192 kontrole zgodności wykonywania transportu drogowego osób z wydanymi przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego zezwoleniami, w tym w:
 - 51 przypadkach stwierdzone podczas kontroli drogowych nieprawidłowości dotyczyły wykonywania transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dot. godzin przyjazdu i odjazdu,
 - 44 przypadkach stwierdzone podczas kontroli drogowych nieprawidłowości dotyczyły wykonywania transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dot. ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków,
 - 1 przypadku stwierdzone podczas kontroli drogowych nieprawidłowości dotyczyły wykonywania transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dot. braku zezwolenia,
 - 1 przypadku stwierdzone podczas kontroli drogowych nieprawidłowości dotyczyły wykonywania transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dot. godzin przyjazdu i odjazdu oraz ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków,
 - 95 przypadkach podczas kontroli drogowych nie stwierdzono żadnych naruszeń.

Biorąc pod uwagę, że część kontroli miało charakter rekontroli, w niektórych przypadkach można stwierdzić, że nakładane kary nie wywołują pozytywnych skutków, tj. przewoźnicy nie podejmują stosownych działań naprawczych mających na celu wyeliminowanie w przyszłości naruszeń przepisów ustawy o transporcie drogowym.

- 2) 31 kontroli w firmie, których zakresem objęte było:
- spełnianie wymogów wykonywania transportu drogowego osób przewidzianych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.)
 - realizacja przewozów w ramach posiadanego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym
 - zakres umowy zawartej pomiędzy przewoźnikiem a Samorządem Województwa Świętokrzyskiego, określającej szczegółowe zasady przekazywania dopłat do ulgowych przejazdów autobusowych osób uprawnionych ,

W wyniku przeprowadzonych kontroli stwierdzono braki w dokumentacji/ uchybienia, które w wyniku wezwań pokontrolnych zostały usunięte.

- 3) 48 kontroli w zakresie spełniania obowiązku określonego art. 18 b ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowy (j. t. Dz. U. z 2013 r., poz. 1414 ze zm.), art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe (teks jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 915) oraz § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. 2012.451). W wyniku przeprowadzonych czynności stwierdzono braki w zakresie zamieszczenia rozkładów jazdy na przystankach. Przewoźnicy byli wzywani do usunięcia nieprawidłowości w terminie 7 dni.

Z uzyskanych informacji wynika, że w roku 2015 do Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego wpłynęło 91 pism, które zakwalifikowano, jako skargi bądź wnioski, z czego 82 dotyczyły regularnego przewozu osób w transporcie publicznym, w 45 przypadkach stwierdzono naruszenia obowiązujących przepisów. Tematyka skarg w głównej mierze dotyczyła niestosowania się przewoźników do obowiązujących rozkładów jazdy tj. zatrzymywania się na przystankach nieujętych w rozkładach jazdy, nieprzestrzegania godzin odjazdów oraz dni kursowania.

5.5 Wyniki badania przeprowadzone wśród gmin i powiatów województwa

- uzyskanie informacji w zakresie ilości wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym oraz ilości podpisanych umów na korzystanie z przystanków przedstawia poniższa tabelka.

Tabela 18 Liczba wydanych zezwoleń oraz zgód na korzystanie z przystanków w ujęciu powiatowym

Lp	Powiat	Łączna liczba wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów przez organ właściwy dla siedziby przedsiębiorcy	Łączna liczba wydanych zgód na korzystanie z przystanków
1	buski	43	112
2	jędrzejowski	47	20
3	kazimierski	22	20
4	Kielce	12	126
5	kielecki	40	60
6	konecki	41	32
7	opatowski	33	31
8	ostrowiecki	32	26
9	pińczowski	4	10

10	sandomierski	30	39
11	skarżyski	18	14
12	starachowicki	15	23
13	staszowski	43	57
14	włoszczowski	3	9

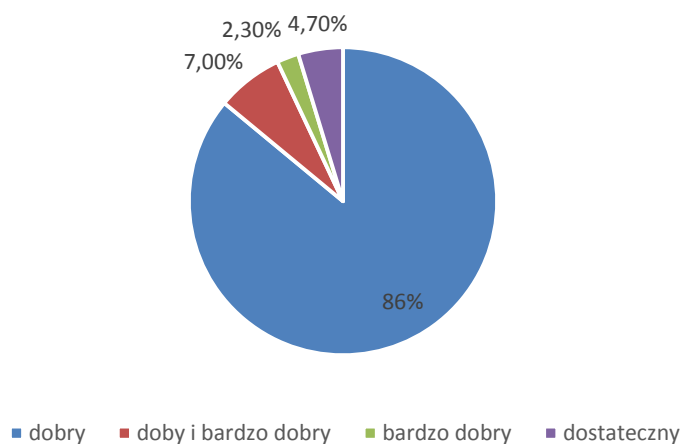
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

W sumie wydano 383 zezwoleń oraz 579 zgód na korzystanie z przystanków (dla zwrotu odpowiedzi na poziomie 86%).

- stan infrastruktury przystankowej oraz planów inwestycyjnych w tym zakresie.

Stan infrastruktury przystankowej przez ponad 4/5 badanych jednostek samorządowych został oceniony na dobry.

Rysunek 156 Stan infrastruktury przystankowej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań

Gminy w większości przypadków jako plany inwestycyjne wskazują na dokonywanie bieżących remontów, w marginalnym zakresie odpowiedzi dotyczyły budowy nowych przystanków czy wymiany wiat. Kilka gmin nie planuje w tym zakresie żadnych działań inwestycyjnych.

6. Drogowy i kolejowy transport publiczny – wzajemne oddziaływanie

6.1 Analiza wzajemnego oddziaływania drogowego i kolejowego publicznego transportu zbiorowego

W województwie świętokrzyskim na czterech odcinkach tras pasażerowie podróżować mogą nie tylko transportem drogowym, ale również kolejowym. Trzy z nich łączą stolicę województwa ze stolicami powiatów, a jedna dwie stolice powiatów, są to trasy:

- *Kielce – Jędrzejów,*
- *Kielce – Włoszczowa,*
- *Kielce – Skarżysko Kamienna,*
- *Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski.*

Transport kolejowy na w/w liniach świadczy Świętokrzyski Oddział Przewozów Regionalnych z siedzibą w Skarżysku Kamiennej, na mocy bezpośredniej umowy zawartej z Marszałkiem Województwa Świętokrzyskiego. W 2015 roku kolej przewiozła w województwie około 2,5 miliona pasażerów. Należy tutaj zastrzec, że prezentowane dane są jedynie wartością przybliżoną. Jest to spowodowane tajemnicą przedsiębiorstwa-Przewozy Regionalne Sp. z o. o., która nie wyraziła zgody na upublicznienie szczegółowych danych.

Z ogólnych danych wynika, że w 2015 roku najwięcej pasażerów podróżowało w relacji Kielce – Jędrzejów – Kraków oraz Kielce – Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski. O połowę mniej na linii Kielce – Włoszczowa – Częstochowa. Najmniej z Kielc przez Włoszczowę do Katowic.

W 2015 roku na terenie województwa Świętokrzyskiego do obsługi transportu kolejowego przez Świętokrzyski Oddział Przewozów Regionalnych wykorzystywane były 34 pojazdy, z czego:

Tabela 19 Tabor kolejowy województwa świętokrzyskiego

Nazwa taboru	Ilość pojazdów	Liczba miejsc siedzących w każdym pojeździe	Liczba miejsc stojących w każdym pojeździe
Elektryczny zespół trakcyjny EN57	20	188	468
Elektryczny zespół trakcyjny EN63A	6	156	120
Elektryczny zespół trakcyjny EN64	1	157	120
Elektryczny zespół szynowy EN81	2	60	80
Elektryczny zespół trakcyjny EN96	4	107	123
Elektryczny zespół trakcyjny ED72Aa	1	220	372

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Oddziału Przewozów Kolejowych

Elektryczne zespoły trakcyjne EN57 z racji na ich dość mocne wyeksploatowanie wykorzystywane są przede wszystkim jako pojazdy zastępcze lub dodatkowe, uruchamiane w wyjątkowych sytuacjach. W 2015 roku, na co dzień pasażerowie korzystali z najnowszych komfortowych pociągów tj. sześciu składów EN63A Impuls z 2014 i 2015 roku, czterech EN96 Elf z 2011 roku, dwóch EN81 z 2005 roku oraz ED72Aa Edyta zmodernizowanego w 2009 roku. Oprócz jednego wszystkie pozostałe składy wyposażone są w klimatyzację oraz ułatwienia dla osób niepełnosprawnych. Część z nich dodatkowo również w bezprzewodowy dostęp do internetu WiFi oraz gniazdko z prądem. Właścicielem powyższych pociągów, oprócz ED72Aa jest samorząd Województwa Świętokrzyskiego.

Transport drogowy na przedmiotowych trasach obsługiwany jest pojazdami, których średni wiek wynosi od kilku do kilkunastu lat. Nie można przytoczyć dokładniejszych danych tj. jaki pojazd obsługuje konkretną linię. Wynika to z faktu, że pojazdy te nie są na stałe przypisane do obsługi wskazanej trasy, każdego dnia obsługiwane mogą inną linię. Przewoźnicy poinformowali, że najstarsze posiadane w ich flocie pojazdy wyprodukowano w 1980 roku, a najnowsze w 2016 roku. Ich średnia pojemność to od 9-10 miejsc siedzących (z kierowcą) do nawet 73 (wielko pojemne autobusy).

Z danych przekazanych przez przewoźników wynika również, że prawie każdy z pojazdów jest nieprzystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, nie posiada klimatyzacji, systemu informacji pasażerskiej czy darmowego dostępu do WiFi. Komfort podróży jest więc zdecydowanie mniejszy niż pociągiem, gdzie praktycznie każdy skład posiada udogodnienia dla osób z niepełnosprawnością, jest klimatyzowany i udostępnia darmowy dostęp do sieci internetowej.

Odnowiony tabor kolejowy, dodatkowe wyposażenie, czas przejazdu oraz cena biletu powoduje, że kolej coraz silniej oddziałuje na transport drogowy. Na porównywanych trasach jest ona częściej wybierana przez pasażera jako środek transportu, co potwierdza wzrost liczby przewiezionych pasażerów, z chwilą kiedy zakupiono nowoczesne pojazdy i wprowadzono atrakcyjniejszą taryfę biletową. W 2013 roku liczba przewiezionych pasażerów wynosiła ponad 2,2 mln, a w kolejnym roku więcej o blisko 200 tysięcy. Brak danych uniemożliwia porównanie o ile w tym samym okresie spadła liczba przewiezionych pasażerów w transporcie drogowym.

6.2 Konkurencja czy uzupełnienie? Kryteria konkurencyjności

Dla ustalenia przewagi konkurencyjnej przyjęto trzy kryteria: cenę biletów, czas przejazdów oraz dzienną liczbę wykonywanych połączeń. Te trzy czynniki połączone ze sobą mają znaczący wpływ na konkurencyjność transportu drogowego oraz kolejowego.

Pierwszym elementem konkurencyjności jest cena biletów. W transporcie kolejowym pasażer kupując bilet jednorazowy i nie korzystając z ulg ustawowych za przejazd z Kielc do Jędrzejowa, Włoszczowy lub Skarżyska Kamiennej oraz ze Skarżyska Kamiennej do Ostrowca Świętokrzyskiego płacił w 2015 roku 5 zł 50 gr. (przejazd w jedną stronę). Powyższa cena dotyczyła taryfy z oferty „Bilet Świętokrzyski”. Poniższa tabela pokazuje przekrój cenowy w podziale na bilety jednorazowe i miesięczne z ulgą ustawową lub bez.

Tabela 20 Ceny biletów z oferty Bilet Świętokrzyski (cena z PLN)

Odległość [km]	Jednorazowy				Miesięczny tam/powrót			
	normalny	33%	37%	51%	normalny	33%*»	49%	51%
do 10	2,30	1,54	1,45	1,13	66,00	44,22	33,66	32,34
11 -19	3,90	2,61	2,46	1,91	105,00	70,35	53,55	51,45
20-30	4,90	3,28	3,09	2,40	122,00	81,74	62,22	59,78
31-40	5,20	3,48	3,28	2,55	134,00	89,78	68,34	65,66
41-50	5,50	3,69	3,46	2,69	146,00	97,81	74,46	71,54
51-60	6,20	4,15	3,91	3,04	158,00	105,86	80,58	77,42
61-70	7,00	4,69	4,41	3,43	168,00	112,56	85,68	82,32
71-80	8,00	5,36	5,04	3,92	172,00	115,24	87,72	84,28
81-90	9,00	6,03	5,67	4,41	184,00	123,28	93,84	90,16
91-100	10,00	6,70	6,30	4,90	192,00	128,64	97,92	94,08
101 -120	13,00	8,71	8,19	6,37	210,00	140,70	107,10	102,90
121-160	15,00	10,05	9,45	7,35	225,00	150,75	114,75	110,25

Źródło: www.przewozyregionalne.pl, data dostępu 19.10.2016

W tym samym czasie odpowiednio w transporcie drogowym za przejechanie każdego z poniższych odcinków pasażer płacił:

- Kielce – Jędrzejów 6 zł,
- Kielce – Skarżysko Kamienna 6 zł 50 gr.
- Kielce – Włoszczowa 8 zł 50 gr.
- Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko Kamienna ok. 11 zł 45 gr.

Przy czym, cena za przejazd na ostatnim z w/w odcinków z powodu braku bezpośredniego połączenia w komunikacji zwykłej składa się z dwóch etapów: Skarżysko Kamienna – Starachowice 3 zł 95 gr. oraz Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski 7 zł 50 gr. Poniżej w tabeli podano przykładowe ceny biletów jednorazowych jakie obowiązywały w transporcie drogowym na wybranych trasach w 2015 roku.

Tabela 21 Przykładowe ceny biletów na wybranych odcinkach między stolicami powiatów

	Kielce	Busko	Jędrzejów	Kazimierza Wlk	Końskie	Opatów	Ostrowiec Św.	Pińczów	Sandomierz	Skarżysko Kam.	Starachowice	Staszów	Włoszczowa
Kielce		8,50	6,00	12,00	9,00	9,00	11,67	7,00	14,00	6,50	7,67	10,66	8,50
Busko	8,50			6,00				4,00					
Jędrzejów	6,00						18,00	5,50		14,17			
Kazimierza Wlk	12,00	6,00						8,50					
Końskie	9,00									6,25			9,00
Opatów	9,00						7,70		7,25			7,50	
Ostrowiec Św.	11,67		18,00			7,70			12,00			10,60	
Pińczów	7,00	4,00	5,50	8,50									
Sandomierz	14,00					7,25	12,00						
Skarżysko Kam.	6,50		14,17		6,25						3,95		
Starachowice	7,67									3,95		19,00	
Staszów	10,66					7,50	10,60				19,00		
Włoszczowa	8,50				9,00								

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższe dane stwierdzić należy, że w województwie świętokrzyskim transport autobusowy cenowo jest mniej konkurencyjny niż transport kolejowy. Ceny biletów kolejowych są dla pasażera znacząco tańsze. Jest to efekt wprowadzenia jednolitej taryfy biletowej dla całego województwa.

Zaznaczyć należy, że oferta tzw. Biletu Świętokrzyskiego spowodowała, że ceny połączeń kolejowych tj. biletów jednorazowych oraz miesięcznych uległy znacznemu obniżeniu w stosunku do pierwotnej taryfy biletowej. Dla przykładu bilet jednorazowy w relacji z Kielc do Włoszczowy potaniał o ponad 50% z 13.50 zł wg. taryfy normalnej do 5.50 zł w taryfie Bilet Świętokrzyski. Od obowiązujących cen biletów z taryfy Bilet Świętokrzyski uprawnionym przysługują również ulgi ustawowe tj. 33%, 37% i 51%.

Drugim elementem konkurencyjności jest czas przejazdu. Kolej wypada najkorzystniej również pod względem czasu przejazdu. Najbardziej konkurencyjny czas przejazdu uzyskuje pasażer podróżujący na trasie z Kielc do Jędrzejowa. Podróż koleją od podróży autobusem trwa krócej aż o 12 minut. Najmniejsza różnica występuje na trasie Kielce – Skarżysko Kamienna, to zaledwie 2 minuty. Jednak

w tym przypadku do porównania w transporcie drogowym przyjęto czas przejazdu w relacji bezpośredniej, tj. drogą krajową numer 7, a więc z mniejszą liczbą przystanków pośrednich.

W przypadku połączeń drogowych na trasie ze Skarżyska Kamiennej do Ostrowca Świętokrzyskiego w wyniku braku bezpośredniego połączenia w komunikacji zwykłej, do analizy wybrano czasy przejazdu na dwóch odcinkach pośrednich: Skarżysko Kamienna – Starachowice oraz Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski.

Dokładne czasy przejazdu na badanych odcinkach obrazuje poniższa tabela:

Tabela 22 Porównania czasu przejazdu na konkurencyjnych liniach kolejowych i drogowych

Nazwa linii komunikacyjnej	Transport kolejowy	Transport drogowy
<i>Kielce – Jędrzejów</i>	od 37 min do 43 min	od 49 min do 55 min
<i>Kielce – Włoszczowa</i>	od 49 do 50 min	od 73 min do 85 min
<i>Kielce – Skarżysko Kamienna</i>	od 44 do 47 min	od 42* min do 65** min
<i>Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski</i>	od 46 do 49 min	od 37 min do 49 min*** od 39 min do 60 min****

Źródło: opracowanie własne.

*połączenie bezpośrednie (bez przystanków pośrednich) wykonywane drogą krajową S7.

**połączenia wykonywane starym przebiegiem drogi S7 przez Łączną i Suchedniów

***odcinek Skarżysko Kamienna – Starachowice.

****odcinek Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski (linia pospieszna oraz regularna specjalna)

Trzecim elementem konkurencyjności jest tutaj liczba połączeń. Analizując dane dotyczące wydanych przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, a które obowiązywały w 2015 roku wynika, że największa liczba połączeń występuje pomiędzy Kielcami a Skarżyskiem – Kamienną (104 połączenia) oraz Kielcami a Jędrzejowem (86 połączeń). Jest to związane przede wszystkim z większą atrakcyjnością linii obsługującej znaczne potoki pasażerskie.

Maksymalne potoki podróżnych w krótkim odcinku czasowym, notowane są w godzinach porannego szczytu przewozowego (6.00-9.00) oraz szczytu popołudniowego (15.00-18.00). Poniższa tabela przedstawia połączenia między stolicą województwa świętokrzyskiego, a wybranymi miastami powiatowymi, do których dojazd możliwy jest transportem drogowym oraz kolejowym:

Tabela 23 Dzienna liczba połączeń drogowych między Kielcami a siedzibami wybranych powiatów województwa świętokrzyskiego.

Trasa	Liczba połączeń w godzinach szczytu porannego 6.00-9.00	Liczba połączeń w godzinach szczytu popołudniowego 15.00-18.00	Liczba połączeń poza godzinami szczytu	Ogółem
<i>Kielce – Skarżysko – Kamienna</i>	21	24	59	104
<i>Kielce- Jędrzejów</i>	20	20	46	86

Kielce - Włoszczowa	5	6	14	25
---------------------	---	---	----	----

Źródło: Opracowanie własne

W przypadku połączeń kolejowych największa liczba połączeń podobnie jak w transporcie drogowym występuje między Kielcami a Skarżyskiej Kamienną (12 połączeń) oraz Kielcami a Jędrzejowem (11 połączeń). Jednak znaczna różnica występuje w ilości połączeń w tzw. godzinach szczytu porannego oraz popołudniowego. Tutaj większą liczbę połączeń wykonują przewoźnicy drogowi niż przewoźnik kolejowy.

Tabela 24 Dzienna liczba połączeń kolejowych między Kielcami a siedzibami wybranych powiatów województwa świętokrzyskiego.

Trasa	Liczba połączeń w godzinach szczytu porannego 6.00-9.00	Liczba połączeń w godzinach szczytu popołudniowego 15.00-18.00	Liczba połączeń poza godzinami szczytu	Ogółem
Kielce – Skarżysko-Kamienna	2	1	9	12
Kielce – Jędrzejów	2	2	7	11
Kielce – Włoszczowa	1	1	6	8
Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski	1	2	4	7

Źródło: opracowanie własne.

6.3 Ocena i kierunki działania

Ceny biletów kolejowych w województwie świętokrzyskim są znacznie niższe niż w innych województwach. Wynika to z wprowadzonej w 2007 roku jednolitej taryfy pod nazwą Bilet Świętokrzyski⁸. Jego wprowadzenie spowodowało znaczną obniżkę zarówno biletów jednorazowych jak i miesięcznych. W ślad za wprowadzoną taryfą, obniżkę cen zastosowali przewoźnicy drogowi, którzy świadczą usługi drogowego transportu pasażerskiego na liniach konkurencyjnych do transportu kolejowego. Jednak tutaj trzeba zaznaczyć, że ceny te można i należy porównywać wyłącznie na zasadzie przejazdu ze stolicy województwa do stolicy powiatu. Żadna z tras drogowych w 100% nie pokrywa się z trasą kolejową tzn. nie ma w rozkładzie takiej samej liczby i tych samych przystanków. Wspólne są przystanki początkowe i końcowa oraz wybrane przystanki pośrednie. I tak najwięcej wspólnych przystanków jest na linii (trasie) Kielce – Skarżysko Kamienna i Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko Kamienna, a najmniej Kielce – Włoszczowa i Kielce – Jędrzejów.

U przewoźników drogowych występuje duża różnica cen w taryfie biletowej. W przyszłości zasadne byłoby wprowadzenie jednolitej taryfy biletowej wzorowanej na kolejowym Bilecie Świętokrzyskim. Ma to przełożenie w strategicznych dokumentach, w których transport kolejowy ma odgrywać kluczową rolę w osiągnięciu celów zrównoważonego rozwoju transportu co ujęto m.in. w dokumentach „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025”, „Strategia Rozwoju Kraju 2020” oraz „Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020”. Przejrzysta i prosta taryfa, jasno określiłaby cenę biletu za przejechanie konkretnej liczby kilometrów lub stref, niezależnie od

⁸ https://www.przewozyregionalne.pl/sites/default/files/pliki/9260/ceny-biletow_0.pdf data dostępu 14.11.2013

wybranego Operatora. Jednolita taryfa biletowa powinna wymusić na przewoźnikach zwiększenie przewagi konkurencyjnej, nie tylko poprzez niższą cenę biletu, ale przede wszystkim zapewniając wyższą jakość i standard świadczonej usługi.

W przypadku podróży między stolicami (województwo – powiat) najkorzystniej dla pasażera od kilku lat wygląda oferta Przewozów Regionalnych. Podróż koleją jest najtańsza i najszybsza. Niestety ze względu na zbyt małą liczbę kursów i brak taktowania, pasażer ma ograniczone możliwości podróżowania koleją. Dotyczy to zarówno godzin porannego czy popołudniowego szczytu komunikacyjnego jak również godzin poza szczytowych. W tym przypadku uzupełnieniem oferty kolejowej staje się kursujący z większą częstotliwością transport drogowy.

Z transportu drogowego korzystają nie tylko podróżni przemieszczający się między stolicą województwa czy powiatu, ale również ci którzy nie mają alternatywy z racji na znaczne oddalenie miejsca ich zamieszkania od sieci kolejowej. Zatem transport drogowy należy rozumieć nie tylko jako oferta uzupełniająca kolej, ale również jako podstawowy środek transportu dla określonej grupy mieszkańców.

W transporcie drogowym, podobnie jak w przypadku kolei wskazanym jest takie ułożenie kursów, aby były one w stałych okresach czasu. Tzw. taktowanie ułatwiłoby podróżowanie, przemieszczanie się z punktu początkowego do docelowego, a także usprawniłoby przesiadki w centrach przesiadkowych. Transport drogowy pozostawałby uzupełnieniem oferty kolejowej, dodatkowo mógłby się odbywać w godzinach w których nie uruchomiono połączeń kolejowych np. z powodów ekonomicznych.

Sprawne przemieszczanie się, a co za tym idzie planowanie podróży np. z przesiadkami ułatwiłby też system dynamicznej informacji pasażerskiej. Wprowadzony już przez niektóre miasta oraz aglomeracje w kraju stworzył możliwość lepszego skomunikowania połączeń, wykorzystania centrów przesiadkowych i dostosowania oferty przewozowej do realnych potrzeb pasażera.

7. Uwarunkowania rozwoju systemu transportu publicznego wynikające z krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych oraz innowacyjność w transporcie publicznym

Transport publiczny stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego jest ściśle powiązany z krajową polityką rozwoju oraz celami i priorytetami różnych krajowych dokumentów strategicznych, w tym również tych, które dotyczą obszaru innowacji, infrastruktury, ochrony środowiska, kapitału ludzkiego.

Ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁹ zostały wytyczone krajowe dokumenty strategiczne na podstawie, których prowadzona jest polityka rozwoju kraju i podnoszenia konkurencyjności systemu transportowego wraz z infrastrukturą transportową, a mianowicie są to:

1. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, zwana KPZK 2030,
2. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, zwana DSRK 2030¹⁰,
3. średniookresowa strategia rozwoju kraju - Strategia Rozwoju Kraju 2020- zwana SRK 2020,
4. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), zwana SRT¹¹,
5. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025.

Powyższe dokumenty znajdują swoje przełożenie w regionalnych dokumentach strategicznych województwa świętokrzyskiego, m.in. w takich jak:

1. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego¹²,
2. Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020¹³,
3. Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020.

7.1 Uwarunkowania wynikające z krajowych dokumentów strategicznych

Polska będąca krajem członkowskim Unii Europejskiej wszelkie przedsięwzięcia realizuje zgodnie z kierunkami działań określonymi w strategiach unijnych i krajowych.

Dokumenty krajowe przenoszą wyzwania europejskie na grunt krajowy, z drugiej zaś strony uwzględniają potencjał naszego obszaru w procesie formułowania celów strategicznych UE, a wskazane w dokumentach priorytety w znaczącym zakresie wpisują się w cele europejskie i są z nią spójne. Poniżej został zamieszczony schemat graficzny, przedstawiający zależności między dokumentami krajowymi a unijnymi.

Wynika z niego, iż Strategia UE „Europa 2020” hierarchicznie przekazuje cele i kierunki do długookresowego dokumentu strategicznego kraju, którym jest Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności) oraz do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), które kontynuują wizję rozwoju w średniookresowym dokumencie rozwoju kraju (SRK 2020), a ten z kolei wytycza szczegółowe kierunki zadań dla 9 zintegrowanych strategii.

⁹ Tekst jednolity - Dziennik Ustaw z 2016, poz.383,1250.

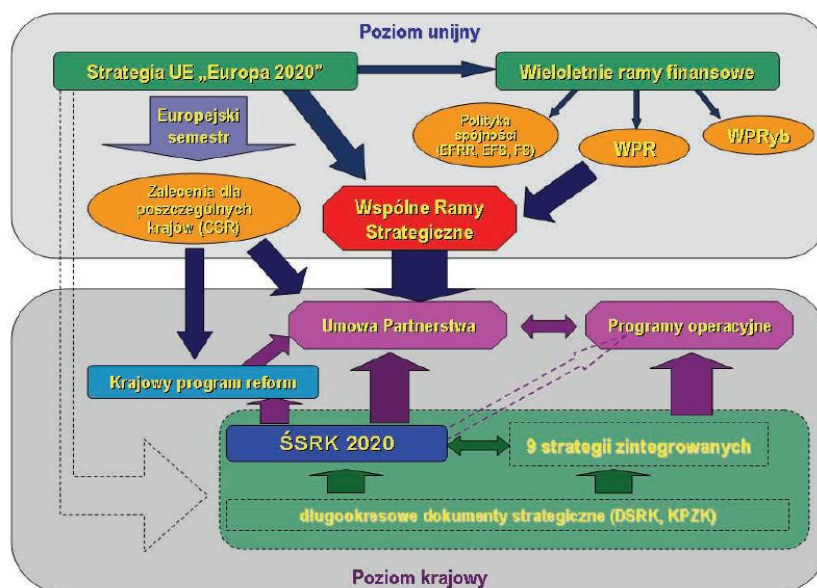
¹⁰ Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Warszawa 11.I.2013 r.

¹¹ Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Warszawa, 22.I. 2013 r.

¹² Uchwała nr XLVII/833/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 22.IX.2014 r.

¹³ Uchwała Nr XXXIII/589/13 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 16 lipca 2013 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020.

Schemat 1 Zależności między dokumentami krajowymi i unijnymi.



Źródło: Strategia Rozwoju Kraju 2020, Warszawa 2012 rok, str.7.

Podstawą diagnostyczną dla krajowych strategii rozwoju jest Raport Polska 2030¹⁴, który określa sposób realizacji działań wytyczonych w dokumentach strategicznych, tak by jednocześnie wpisywały się one w priorytety wspólnych działań całej UE. Na poniższym schemacie przedstawiono układ krajowych dokumentów strategicznych.

Schemat 2 Układ dokumentów strategicznych.



Źródło: Strategia Rozwoju Kraju 2020, Warszawa wrzesień 2012 rok, str.6.

Głównym dokumentem pokazującym współzależności celów polityki przestrzennej z celami polityki regionalnej oraz transportowej jest Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 roku, zwana dalej KPZK 2030, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 roku.

¹⁴ Raport Polska 2030. Wyzwania rozwojowe. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów. Warszawa, 2009 r. www.polska2030.pl

Koncepcja łączy planowanie strategiczne z działaniami w ramach programów rozwoju i programów operacyjnych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Połączenie takie ma wzmocnić efektywność systemu planowania przestrzennego i działań rozwojowych.

Celem strategicznym KPZK 2030 jest efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w długim okresie.

Aby właściwie zrealizować cel strategiczny sformułowano sześć celów operacyjnych¹⁵:

1. podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej (w tym zakresie przewiduje się wzrost konkurencyjności obszaru województwa z uwzględnieniem poprawy dostępności transportowej i rozwoju funkcji metropolitalnych, jak również integracji obszarowej w transporcie),
2. poprawa spójności wewnętrznej kraju poprzez tworzenie warunków do rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów,
3. poprawa dostępności terytorialnej kraju poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski,
4. zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa,
5. przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego, jako ważnego elementu warunkującego rozwój kraju.

KPZK 2030 dąży do przyspieszenia rozwoju i modernizacji Polski w ciągu najbliższych dwóch dekad, a na rozwoju największych miast skorzystają mniejsze ośrodki i obszary wiejskie. Oznacza to, że obszary miejskie i wiejskie są postrzegane, jako dopełniające się wzajemnie oraz stanowiące integralną całość społeczno-gospodarczą i przestrzenną.¹⁶

Strategia Rozwoju Kraju 2030 przedstawia rozwój gospodarczy i społeczny w perspektywie długookresowej do roku 2030. Ma za zadanie połączenie modernizacji, innowacji, impetu cyfrowego z poprawą jakości życia i skokiem cywilizacyjnym, jakiego Polska w najbliższych latach musi dokonać, aby uniknąć zagrożenia peryferyzacją.

Wśród kluczowych decyzji DSRK do 2030 w zakresie transportu wskazano:

1. zwiększenie dostępności transportowej i nasycenia infrastrukturą w Polsce (drogi, koleje, lotniska),¹⁷
2. zarządzanie transportem poprzez stworzenie odpowiedniego modelu finansowego łączącego budżet państwa, środki pochodzące z UE, pieniądze z rynku kapitałowego w celu zorganizowania struktury zintegrowanego systemu transportowego.

DSRK 2030 w swoim „Celu 9” o nazwie „Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego”, wyznacza kierunki interwencji:

¹⁵ <https://www.premier.gov.pl/wydarzenia/decyzje-rzadu/uchwala-w-sprawie-przyjecia-koncepcji-przestrzennego-zagospodarowania-kraju.html>

¹⁶ Jak wyżej

¹⁷ <https://mac.gov.pl/files/wp-content/uploads/2013/02/Strategia-DSRK-PL2030-RM.pdf> str. 114

1. sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego,
2. zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
3. poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
4. udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych.

Powyższe kierunki mają na celu głównie:

1. poprawę jakości usług świadczonych w zakresie transportu kolejowego poprzez modernizację, rewitalizację, budowę, przebudowę i rozbudowę linii i infrastruktury kolejowej (w tym dworców), kompleksową modernizację i/lub wymianę taboru oraz poprawę systemu organizacji i zarządzania w sektorze kolei,
2. modernizację, rozbudowę (głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T) i utrzymanie całej sieci dróg krajowych,
3. rozwój i modernizację infrastruktury dostępu do portów zarówno od strony morza, jak i lądu (głównie drogi i koleje) oraz rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk,
4. wdrożenie docelowego modelu ITS (inteligentnego transportu) w zakresie zarządzania ruchem drogowym i powiązanie go z istniejącymi lokalnymi systemami,
5. wprowadzenie regulacji prawnych zobowiązujących zarządców infrastruktury funkcjonujących w różnych gałęziach transportu do współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji,
6. wdrożenie regulacji prawnych umożliwiających i usprawniających głównie integrację taryfową, biletową i infrastrukturalną różnych gałęzi transportu,
7. budowę obwodnic dużych miejscowości,
8. przebudowę pod kątem bezpieczeństwa ruchu i wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości,
9. wprowadzenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach,
10. konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego,
11. podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, koordynację środków transportu zbiorowego, integrację systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty transportu publicznego.¹⁸

Kierunki działania długookresowej strategii zostały przekazane hierarchicznie do realizacji w średniookresowej strategii rozwoju - ŚSRK 2020.

W zakresie transportu publicznego Cel II.7 tego dokumentu, zatytułowany „Zwiększenie efektywności transportu” kładzie nacisk na zrównoważenie transportu i rozwój środków transportu bardziej przyjaznych środowisku. Za czynnik wpływający na procesy rozwojowe wymienia się dostępność transportową i infrastrukturalną, gdyż zapóźnienia w tym zakresie, nieadekwatność infrastruktury i jej niedopasowanie wymagają modernizacji.

Dokument przedstawia priorytetowe kierunki interwencji publicznej poprzez zapisy celu II.7:

- II.7.1. Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym.
- II.7.2. Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych.
- II.7.3. Udrożnienie obszarów miejskich.

Wśród wyłonionych zadań znajdują się przede wszystkim:

¹⁸ Ibidem str.116

- zmiana systemu finansowania w kierunku partnerstwa publiczno- prywatnego, z uwagi na zbyt duże obciążenie kosztami inwestycji sektora finansów publicznych,
- budowa sieci dostosowanych do dużej prędkości ruchu,
- zmniejszenie uciążliwości wielu elementów sieci dla mieszkańców i środowiska naturalnego,
- rozbudowa inteligentnych i innowacyjnych rozwiązań.

Dążeniem Polski w perspektywie do roku 2020 jest zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej. Działania powinny, zatem być ukierunkowane na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów.

Wiodącym celem związanym 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, wodnego i śródlądowego. Zmieniony zostanie model finansowania infrastruktury transportowej zwiększający (w zależności od rodzaju transportu) wpływy z jej użytkowania oraz angażujący środki pozabudżetowe.

Decyzje o wyborze inwestycji będą podejmowane na podstawie miarodajnych wskaźników, badań, analiz, w tym analiz kosztów i korzyści. Kształtowany będzie przyjazny użytkownikowi system transportowy oraz rozwijane będzie prawo służące integracji systemu transportowego. Najważniejsze działania w zakresie wdrażania inteligentnych systemów zarządzania transportem będą obejmować: rozbudowę i unowocześnienie urządzeń do pozyskiwania i dystrybucji danych o stanie i wykorzystaniu infrastruktury transportowej (np. informacje o korkach), rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem miejskim i na drogach pozamiejskich, wprowadzenie systemów zwiększania bezpieczeństwa ruchu (w tym budowa i rozwój systemów automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym), rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami, rozwój zintegrowanego systemu obsługi pasażerów i przewozu towarów.¹⁹

Poniżej znajduje się tabela przedstawiająca przykładowe działania z ŚSRK 2020, z przełożeniem na działania zintegrowanych strategii.²⁰

Tabela 25 Przełożenie działania z ŚSRK 2020, do działania zintegrowanych strategii

ŚSRK		Przełożenie na działania odpowiednich strategii
Działania 2012-2015	Działania 2016-2020	
zmiany w zasadach finansowania inwestycji transportowych realizowanych przez jst		Strategia Rozwoju Transportu, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
wdrożenie inteligentnego systemu zarządzania transportem (w tym ITS,ERTMS)		Strategia Rozwoju Transportu, strategii rozwoju województw

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Kraju 2020, str.138

DSRK, ŚSRK oraz 9 strategii zintegrowanych łączy spójna hierarchia celów i kierunków interwencji. Jedną ze zintegrowanych strategii wyznaczających kierunki interwencji w obszarze transportu jest dokument o nazwie **Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)** zwana SRT, którą Rada Ministrów przyjęła 22 stycznia 2013 r. Strategia dotyczy wszystkich sektorów transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i wodnego śródlądowego, miejskiego oraz intermodalnego.

¹⁹ https://www.mr.gov.pl/media/3336/Strategia_Rozwoju_Kraju_2020.pdf, str.138

²⁰ https://www.mr.gov.pl/media/3336/Strategia_Rozwoju_Kraju_2020.pdf, Str.138

Dokument uwzględnia priorytety różnych polityk Unii Europejskiej - transportowej, regionalnej, innowacyjnej oraz ochrony środowiska, jednocześnie uwzględnia cele zidentyfikowane w strategicznych dokumentach krajowych oraz unijnych. Wskazuje ona najważniejsze kierunki działań, których wdrożenie pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i systemach przewozowych.

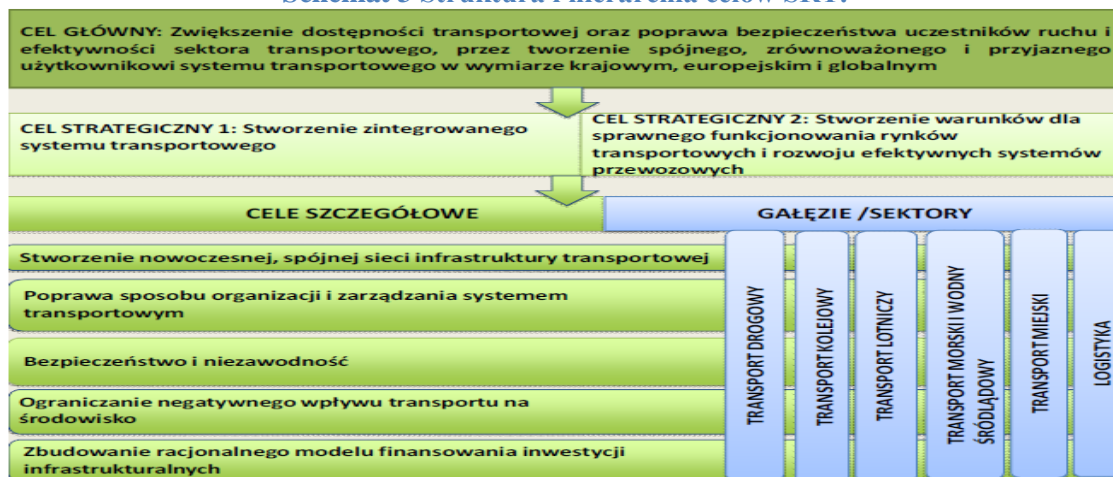
W dokumencie planistycznym etapowo do 2030 r. – założono osiągnięcie celów przyjętych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020).²¹ Dokument widzi za konieczne wdrożenie nowych rozwiązań by sprostać wymogom stojącym przed sektorem transportowym XXI wieku. Stawia się na zwiększanie poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzenie zintegrowanego systemu transportowego.

Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie do 2020 r. i dalszej, wiąże się z realizacją celów szczegółowych, właściwych dla transportu drogowego, mianowicie:

- stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych,
- inwestycje w infrastrukturę transportową,
- przekształcenie systemów zarządzania oraz wprowadzenie innowacyjnych („inteligentnych”) rozwiązań ułatwiających funkcjonowanie tej infrastruktury w ramach całego systemu transportu, również w wymiarze intermodalnym.

Wdrożenie Strategii Rozwoju Transportu, pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i w systemach przewozowych. Największy nacisk został położony na usprawnienie funkcjonowania najważniejszych korytarzy transportowych kraju, wsparcie przewoźników oferujących transeuropejskie przewozy towarowe i pasażerskie oraz zwiększenie konkurencyjności i jakości komunikacji miejskiej obszarów metropolitalnych. Poniższy schemat przedstawia strukturę i hierarchię celów SRT.

Schemat 3 Struktura i hierarchia celów SRT.



Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku, str.40

²¹ <https://www.premier.gov.pl/wydarzenia/decyzje-rzadu/uchwale-w-sprawie-strategii-rozwoju-transportu-do-2020-r-z-perspektywa-do.html>

Główne cele SRT odnoszą 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).

W odniesieniu do transportu drogowego najważniejsze **cele szczegółowe** przedstawiają się następująco:

1.1: Rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych:

- rozwijanie przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich,
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem,
- rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wdrażanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych optymalizujących przepływy potoków ruchu.

1.2: Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.

Założony model organizacji i zarządzania będzie opierał się na:

- ścisłej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych,
- oddziaływaniu na popyt na usługi transportowe,
- wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych.

1.3: Wykreowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu przy zbudowanej bezpiecznej infrastrukturze drogowej w bezpiecznych pojazdach przy efektywnym systemie ratownictwa i pomocy medycznej.

1.4: Wspieranie rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko, poprzez:

- zarządzanie popytem na ruch transportowy,
- wdrażanie innowacyjnych systemów zarządzania ruchem,
- modernizacja i rozbudowa infrastruktury transportowej odpowiadającej unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego),
- unowocześnianiu taboru wszystkich gałęzi transportu (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.

1.5: Odpowiedni poziom współzależności pomiędzy wszystkimi instrumentami (budżet państwa, środki pochodzące z UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni czy pojawiające się nowe instrumenty gwarancji kredytowych). Środki budżetowe i unijne zostaną przeznaczone w pierwszej kolejności na realizację obecnych planów inwestycyjnych (rewitalizacja i budowa). Inwestycje te będą podejmowane i realizowane w sposób zapewniający również ich późniejsze utrzymanie uwzględniając m.in. zasadę „użytkownik płaci”.

Powyższe dokumenty zwracają uwagę na znaczenie jakości systemu transportowego, która ma istotny wpływ na warunki życia mieszkańców oraz rozwój gospodarczy.

Szczegółowe przełożenie zadań znajduje się w dokumencie **Polityka Transportowa Państwa**

na lata 2006–2025,²² który zakłada, iż do 2025 roku system transportowy Polski będzie spełniał warunki stawiane systemom transportu krajów wysoko rozwiniętych i będzie w stanie zapewnić polskim i obcym użytkownikom oczekiwany poziom mobilności oraz usługi transportowe wysokiej jakości przy równoczesnym spełnieniu wymogów ochrony środowiska.

Zasadniczym zadaniem do roku 2025 jest unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych tak, by transport wnosił właściwy wkład w rozwój gospodarczy kraju. Sprawny system transportowy przyczyniać się ma do poprawy warunków życia, do powiększenia dostępności obszarów, a także do zwiększenia inwestycji zagranicznych w Polsce. Dla właściwego funkcjonowania rynku transportowego niezbędne jest także unowocześnienie innych gałęzi transportu. Za priorytet w tej dziedzinie należy uznać odnowę całkowicie wyeksploatowanej floty morskiej i śródlądowej, a także pomoc w unowocześnieniu pasażerskiego taboru kolejowego i transportu miejskiego.

Kolejnym zadaniem jest stworzenie systemu efektywnej współpracy pomiędzy rządem i samorządami w dziedzinie transportu, dla zapewnienia spójności i komplementarności działań ogólnokrajowych i działań regionalnych w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zapewnienie właściwych połączeń dróg krajowych z drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, rozwój regionalnych portów lotniczych, żeglugi śródlądowej i małych portów morskich, przedsięwzięcia w zakresie transportu intermodalnego, czy bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Uwidaczniają się kolejne priorytety krajowej polityki transportowej w zakresie systemu transportu publicznego, takie jak:

1. unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym),
2. poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
3. poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
4. rozwój systemów intermodalnych,
5. wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych.²³

W odniesieniu do podziału ról w zarządzaniu transportem i regulacji rynku przyjęto min:

- a) wspieranie samorządów w pełnieniu roli organizatora transportu publicznego w skali lokalnej i regionalnej, w tym także poprzez programy współfinansowania rozwoju infrastruktury i zakupów taboru,
- b) tworzenie wspólnych rządowo – samorządowych programów i projektów,
- c) wspieranie powstawania porozumień międzygminnych w ścisłej więzi z podmiotami rządowymi (zarząd dróg krajowych, koleje, porty lotnicze z udziałem Państwa) dla wspierania transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i miastach.²⁴

Natomiast za podstawowe źródła finansowania transportu publicznego przyjęto:

²² Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 25 czerwca 2005 roku

²³ Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005, s.13

²⁴ Jak wyżej, s.11

- a) budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego, bezzwrotne środki finansowe UE, kredyty międzynarodowych instytucji finansowych, zaś w przypadkach komercyjnych przedsięwzięć gospodarczych (wybrane odcinki dróg, porty morskie i lotnicze, centra logistyczne, transport publiczny) – poprzez zaangażowanie środków prywatnych lub w systemie partnerstwa publiczno – prywatnego,
- b) stopniowe wprowadzanie zasady „użytkownik płaci” z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych. Opłaty za korzystanie z infrastruktury i z transportu publicznego podporządkowane zasadzie rozrachunku gospodarczego z uwzględnieniem zasady organizowania przewozów oraz zasady użyteczności publicznej; w szczególności rekompensowanie ze środków publicznych redukcji przychodów z powodu przyznania ulg i zwolnienia od opłat oraz strat przewoźników związanych z wykonywaniem usług w ramach obowiązku służby publicznej.²⁵

Brak reformy i wieloletnie zaniedbania systemu transportu oraz przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu życia, powodują konieczność szybkiego rozwoju w tym zakresie przy uwzględnieniu czynnika oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia. Uwidacznia się potrzeba tworzenia dokumentów w postaci regionalnych polityk transportowych, spójnych z zasadami polityki transportowej państwa, a tym celu postanowiono:

- zinstytucjonalizować partnerstwo administracji rządowej i samorządowej w sferze transportu,
- zintegrować transport pasażerski w skali regionów, obszarów metropolitalnych i aglomeracji,
- usprawnić system programowania rozwoju transportu,
- stworzyć regionalne i metropolitalne struktury zarządzania transportem.

Realizacja proponowanej polityki transportowej do 2025 roku powinna wpłynąć na:

1. poprawę jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach,
2. wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
3. rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
4. rozwój rynku usług lotniczych - zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
5. wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych, w tym na poprawę konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych

Głównym zadaniem do roku 2025 jest, więc unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych tak, by wnosił on właściwy wkład w rozwój gospodarczy kraju. Sprawny system transportowy przyczyni się także do poprawy warunków życia, do powiększenia dostępności obszarów, a także do zwiększenia inwestycji zagranicznych w Polsce. Celem polityki transportowej Państwa jest, zatem zaspokojenie oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności i powstałym zapotrzebowaniem na dostępność transportową.

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,

²⁵ Ibidem, s. 11

bezpieczeństwa w transporcie, transportu w miastach, postępu technicznego oraz zaawansowanych systemów organizacji i zarządzania w transporcie.

Realizacja proponowanej polityki sprawi, iż w 2025 roku system transportowy Polski będzie spełniał oczekiwania stawiane systemom transportu krajów wysoko rozwiniętych i będzie w stanie zapewnić polskim i obcym użytkownikom wysoki poziom mobilności oraz usługi transportowej o wysokim standardzie przy równoczesnym spełnieniu wymogów ochrony środowiska.

7.2 Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych województwa świętokrzyskiego

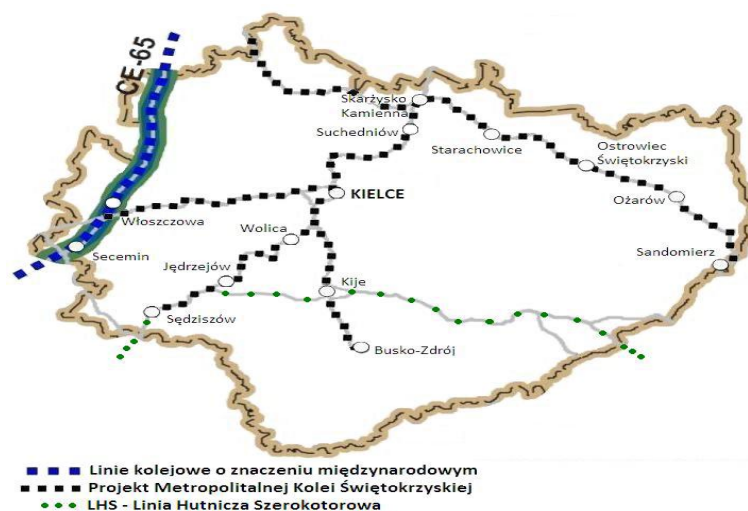
Podstawowym dokumentem koordynującym programy rozwojowe i operacyjne na terenie województwa świętokrzyskiego w nowym okresie programowania 2014 – 2020 jest zaktualizowana **Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020**, przyjęta uchwałą nr XXXIII/589/13 z dnia 16 lipca 2013 roku przez Sejmik Województwa Świętokrzyskiego.

Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, swoje cele strategiczne koncentruje na poprawie infrastruktury regionalnej poprzez zwiększenie roli ośrodków miejskich w stymulowaniu rozwoju gospodarczego regionu oraz na ekologicznych aspektach rozwoju regionu.

Pierwszoplanowym celem strategii o nazwie „Koncentracja na poprawie infrastruktury regionalnej” jest sprawne skomunikowanie regionu z międzynarodowymi ośrodkami wzrostu i aglomeracjami: Warszawy, Krakowa, Katowic, Łodzi, sąsiednich miast Polski Wschodniej: Lublina i Rzeszowa. Skupia się on na poprawie, jakości wewnątrzregionalnych połączeń na drogach ekspresowych i krajowych w województwie, jak i kolejowych nie tylko poprzez modernizację linii kolejowych, ale i budowę systemów sterowania czy zarządzania ruchem.

Dokument kreuje wizję transportu aglomeracyjnego na rynku usług przewozowych w regionie świętokrzyskim, pod nazwą Metropolitalna Kolej Świętokrzyska, która przebiegałaby przez miejscowości takie jak: Busko - Zdrój, Kielce, Suchedniów, Skarżysko - Kamienną, Starachowice i Ostrowiec Świętokrzyski, tym samym pozwalając na bezpośrednie połączenie w kierunku północnym z Centralną Magistralą Kolejową (CMK), co znakomicie poprawiłoby warunki podróżowania do Warszawy i Aglomeracji Śląskiej. Przedmiotowa koncepcja składałaby się z szeregu poddziałań, dotyczących m.in. modernizacji i rozbudowy świętokrzyskiej infrastruktury kolejowej i okołokolejowej, zakupu nowoczesnego taboru, optymalizacji siatki połączeń oraz promocji transportu kolejowego. Poniżej wstępna koncepcja Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej.

Schemat 4 Koncepcja Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej.



Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020. Kielce 2013, s.9

Sprecyzowane działania strategii mają przyczynić się do sprawnego skomunikowania regionu z międzynarodowymi ośrodkami wzrostu i aglomeracjami: Warszawy, Krakowa, Katowic, Łodzi oraz sąsiednich miast Polski Wschodniej – Lublina i Rzeszowa. Poprawa jakości wewnątrzregionalnych połączeń drogowych i kolejowych jest szczególnie istotna w kontekście wzrostu dostępności do lokalnych rynków pracy.

Uwidocznienie potencjału stolicy województwa, ośrodków subregionalnych takich jak: Ostrowiec Świętokrzyski, Skarżysko - Kamienna, Starachowice i Sandomierz i lokalnych (m.in. Busko - Zdrój, Jędrzejów, Kazimierza Wielka, Końskie, Opatów, Pińczów, Staszów, Włoszczowa) oraz ich wzajemna współpraca ma duże znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności regionu i poprawy jego spójności terytorialnej.²⁶

W oparciu o ten zapis Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego²⁷ z 2014 roku, zwany dalej planem transportowym stworzył układ sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, która w swym przebiegu uwzględnia powyższe miejscowości.

Powyższe założenia w połączeniu z realizacją celu 6 o nazwie "Koncentracja na ekologicznych aspektach rozwoju regionu" poprzez działania min., takie jak:

- rozwój komunikacji publicznej i jej promocja,
 - promocja wykorzystywania proekologicznych środków transportu,
- daje możliwe do osiągnięcia rezultaty ekonomiczne przy jednoczesnym odciążeniu środowiska naturalnego, dzięki czemu nastąpi wzrost komfortu życia mieszkańców regionu.

Strategia z uwagi na swój cel dąży do rozwoju komunikacji publicznej i jej promocji oraz do wykorzystywania proekologicznych środków transportu. Odniesienie do tych zapisów uwidacznia się w planie transportowym województwa świętokrzyskiego²⁸ poprzez preferowanie wyboru środków transportu publicznego spełniających wymogi emisji spalin, tzn. minimum Euro V.²⁹ Zapisy te są mają na celu wykonanie zapisów Programu Ochrony Środowiska dla województwa świętokrzyskiego na lata 2015-2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2025, przyjętego uchwałą nr XX/290/16 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 5 lutego 2016.

²⁶ Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do 2020. s.39

²⁷ Załącznik do uchwały nr XLVIII/858/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27.10.2014 roku w sprawie uchwalenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego.

²⁸ Jak wyżej

²⁹ Ibidem s. 111

Kolejnym z celów strategicznych, podlegającym wsparciu finansowemu, a mającym wspólny mianownik z transportem publicznym jest – Cel strategiczny 3 o nazwie „Koncentracja na budowie kapitału ludzkiego i bazy dla innowacyjnej gospodarki”. Kreuje on wizję budowy bazy dla innowacyjnej gospodarki, dąży do usprawnienia i rozwoju Regionalnego Systemu Innowacji³⁰. Przyczynić się to ma do powstania innowacyjnych rozwiązań i upowszechniania nowych technologii na potrzeby gospodarki poprzez wykorzystanie regionalnego sektora nauki i szkolnictwa wyższego. Podkreśla się, że innowacyjność to także umiejętne dostosowanie produktu do potrzeb zmieniającej się rzeczywistości, czy też nadanie mu specyficznych walorów. Zakłada się, że w konsekwencji działania inwestycji w zasoby ludzkie regionu, wzrośnie rozwój przedsiębiorczości w regionie, co zachęci mieszkańców do pozostania w nim.

Strategia skupia się na rozbudowie sieci szerokopasmowego internetu, co wpłynąć ma na zniwelowanie problemu wykluczenia społecznego i ekonomicznego oraz wdrożenia nowych technologii informatycznych, również tych dotyczących inteligentnych systemów transportowych.

Realizacja będzie korzystnie oddziaływać na rozwój przedsiębiorczości, e-biznesu, tym samym wprowadzać ułatwienia w kontakcie z urzędami czy innymi instytucjami oraz poprawiać dostęp do wszelkiego rodzaju informacji, w tym dotyczących komunikacji zbiorowej. Taki kierunek działań sprzyja rozwojowi przedsiębiorczości wykorzystującej Internet.

Dokument koncentruje się na stworzeniu możliwości ekonomicznych, społecznych dla młodego pokolenia poprzez włączenie społeczne, wspieranie zatrudnienia. Uznaje się za czynnik rozwoju gospodarczego i społecznego- kapitał ludzki. Duży potencjał rozwoju tkwi w łączeniu sektora nauki na potrzeby gospodarki, dzięki czemu mogą powstawać innowacyjne rozwiązania w wielu branżach przemysłu i handlu, w tym również w branży transportowej w każdej jego gałęzi.

Zaktualizowana *Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego* stanowi strategiczną podstawę dla Regionalnego Programu Operacyjnego, zaplanowanego do wdrożenia w latach 2014 – 2020.

Ze środków Programu Operacyjnego Polska Wschodnia oraz innych programów krajowych uzyskują także wsparcie między innymi projekty wypracowane wspólnie przez Miasto Kielce oraz gminy wchodzące w skład jego obszaru funkcjonalnego, ujęte w przygotowywanej *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020*³¹, (miasto Kielce oraz gminy: Chęciny, Chmielnik, Daleszyce, Górnio, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Sitkówka - Nowiny, Strawczyn i Zagnańsk), których celem ma być m.in. poprawa, jakości systemu transportowego poprzez realizację wyznaczonego *Celu 2: Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego*. Założone zadania skupiające się wokół transportu zbiorowego mają na celu:

1. zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej,
2. obniżenie cen biletów,
3. poprawę ilości i jakości taboru autobusowego i busowego,
4. wybudowanie/zmodernizowanie przystanków autobusowych,
5. zwiększenie punktualności środków transportu.³²

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

³⁰ to zbiór różnorodnych podmiotów (aktorów) wpływających na procesy innowacji oraz powiązań (relacji) zachodzących między nimi.
źródło: http://www.pi.gov.pl/parp/chapter_96055.asp?soid=3FC1637E1FEF4765BAB9D3DA8A0284CA

³¹ Urząd Miasta Kielce, Aktualizacja 2016,

³² Jak wyżej s.110

funkcjonującej komunikacji publicznej zostanie maksymalnie wykorzystany w celu obsługi pasażerów.

Na liście podstawowej w ramach Kontraktu Terytorialnego³³ znalazły się także inwestycje w sektorze kolei, dotyczące modernizacji linii nr 8 oraz linii nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz, oraz kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu. Miasta Ostrowiec Świętokrzyski i Starachowice mogą skorzystać ze wsparcia projektów w obszarze niskoemisyjnego transportu publicznego.

Cele zapisane w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, a tym samym cele Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 - 2020 w pewnym zakresie realizowane są przez **Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020**³⁴, który wpisuje się w jednocześnie ustalenia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Celem tego Programu jest poprawa infrastruktury transportowej regionu z zachowaniem spójności przyrodniczo - kulturowej służącej realizacji konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju. W osiągnięciu celu wpisuje się zadanie poprawy połączeń komunikacyjnych między węzłami regionalnymi i lokalnymi.

Województwo Świętokrzyskie za najważniejsze zadania służące osiągnięciu powyższych celów uznaje 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, modernizacja i rozbudowa dróg wojewódzkich 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.

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.

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.

7.3 Innowacyjność w publicznym transporcie zbiorowym

³³ Kontrakt Terytorialny dla województwa świętokrzyskiego. Kielce, 2014 r.

³⁴ Załącznik do Uchwały Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego nr XVII/247/15 z dnia 27 listopada 2015 roku, Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020

Przez innowacyjność w transporcie rozumie się działania polegające na udoskonaleniu już istniejących lub wprowadzeniu nowych rozwiązań lub procesów zmian, przyczyniających się do zwiększenia efektywności ekonomicznej, finansowej, technicznej i technologicznej, systemów transportowych w celu maksymalizacji efektów społecznych i wyników gospodarowania przez sektor publiczny i prywatny. Celem działalności innowacyjności jest opracowanie i wdrożenie nowych lub istotnie ulepszonych produktów i procesów.³⁵

W transporcie innowacyjność może dotyczyć wielu sfer działania. W Polsce i Unii Europejskiej innowacyjność w transporcie koncentruje się na następujących obszarach:

1. techniki i technologii transportu,
2. planowania, organizacji i zarządzania inteligentnymi systemami transportowymi,
3. finansowania transportu zarówno w odniesieniu do utrzymania jak i modernizacji istniejących zasobów, a także nowych inwestycji infrastrukturalnych, taborowych i innych.

Celem innowacyjności w transporcie jest z jednej strony lepsze wykorzystanie potencjału, który już istnieje, a z drugiej tworzenie nowego potencjału transportowego, poprzez innowacyjne rozwiązania, które powinny przyczyniać się do:

1. efektywnego i zrównoważonego rozwoju infrastruktury transportowej w kraju, województwach, miastach, powiatach i gminach,
2. efektywnego i zrównoważonego rozwoju infrastruktury w poszczególnych gałęziach transportu,
3. efektywnego i zrównoważonego rozwoju środków transportu zarówno w aspekcie ilościowym jak i jakościowym,
4. stworzenia i rozwoju nowego potencjału podmiotów transportowych i logistycznych
5. zwiększenia w stosunku do obecnego stanu potencjału i umiejętności sektora publicznego (administracji i samorządów) do planowania, organizacji i zarządzania systemami transportowymi,
6. stworzenia nowoczesnych form planowania, finansowania i wdrożenia przedsięwzięć transportowych i logistycznych.³⁶

Wobec szybkiego rozwoju transportu pojawiła się konieczność rozwoju innowacyjności różnych aspektów rozwoju transportu oraz logistyki. Znalazło to odbicie w oficjalnych dokumentach i założeniach polityki transportowej wielu krajów.

Obok innowacji technicznych wyróżnia się innowacje nietechniczne za pomocą, których definiowana jest wszelka działalność innowacyjna przedsiębiorstw, polegająca na wdrażaniu nowych procesów organizacyjnych czy systemów zarządzania, jakością. Idąc dalej można, podzielić innowacje transportowe według kryterium obszaru mechanizmów innowacyjnych jakich dotyczą, i tak:

- a) innowacje techniczne i technologiczne dotyczące rozwiązań tego typu dla transportu,
- b) innowacje dotyczące organizacji i zarządzania transportem,
- c) innowacje dotyczące sprzedaży i marketingu usług transportowych, infrastruktury, oraz taboru,
- d) innowacje finansowe dotyczące pozyskiwania funduszy na rozwój transportu i logistyki zarówno w odniesieniu do sektora prywatnego jak i publicznego,
- e) innowacje transakcyjne dotyczące organizacji i sposobu przygotowywania i realizacji projektów transportowych – na przykład public + private partnership w transporcie.

³⁵ Powyższa definicja innowacji transportowych jest używana przez Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych oraz Centrum Innowacji Transportowych i jest spójna z definicjami organizacji międzynarodowych oraz Głównego Urzędu Statystycznego

³⁶ Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych, Innowacyjność w transporcie do 2020 roku- podstawowe pojęcia i tezy. Warszawa, 2012 rok. s.4

Ze statystyk GUS³⁷ wynika, że innowacyjność w polskich firmach transportowych rozwija się stosunkowo wolno, w porównaniu z innymi gałęziami gospodarki.

Podstawowym źródłem finansowania projektów transportowych są fundusze europejskie, niemniej jednak konieczne jest wprowadzenie w większym zakresie innowacji do tych projektów tak, aby zapewnić dalsze szybkie tempo rozwoju gospodarczego Polski oraz efektywne wykorzystanie nie tylko funduszy europejskich, ale także innych funduszy publicznych.

Wzrasta rola działań i projektów podejmowanych i realizowanych przez samorządy regionalne i lokalne. Przez wzrost innowacyjności można będzie lepiej wykorzystać istniejące zasoby, także infrastrukturalne, oraz doprowadzić do efektywnego wykonania programów inwestycyjnych. Dlatego rozwój innowacyjności w transporcie stał się już dziś jednym z podstawowych celów gospodarczych Unii Europejskiej. Powinien on także, stać się celem Polski na okres do 2020 roku. W okresie budżetowym Unii Europejskiej 2007 - 2013 zrealizowanych i zapoczątkowanych zostało wiele projektów transportowych, zarówno infrastrukturalnych, taborowych, jak i technologicznych (inteligentne systemy transportowe). W przyszłych latach budżetowych Unii Europejskiej, w coraz większym stopniu przywiązywać się będzie wagę podniesienia efektywności środków wydawanych na takie inwestycje. Ponadto, rozwój systemów transportowych odgrywać będzie coraz ważniejszą rolę w zapewnieniu szybkiego i zrównoważonego rozwoju gospodarczego kraju i regionów.

Jednym z podstawowych mechanizmów zapewnienia osiągnięcia celów tego programu będzie maksymalizacja innowacyjności projektów transportowych w najbliższym okresie, a szczególnie do 2020 roku.

Przestawienie polskiego transportu na tory innowacyjnego zrównoważonego rozwoju wymaga stworzenia systemu współdziałania władz centralnych i samorządowych, regionalnych przedsiębiorców transportowych, przemysłu środków transportu, organizacji pozarządowych, środowiska naukowo - badawczego i przedstawicieli użytkowników transportu.

Projekty innowacyjne w transporcie prowadzą do wzrostu konkurencyjności zarówno w perspektywie krajowej, a w szczególności regionalnej. Samorządy regionalne i miejskie potrzebują, zatem szczególnego wsparcia w organizowaniu i wdrażaniu innowacyjnych projektów transportowych. Dotyczy to zarówno zwiększania potencjału samorządów do inicjowania takich projektów jak i potrzeb dotyczących pomocy w kształtowaniu poszczególnych elementów takich projektów w tym rozwoju kontaktów z podmiotami zajmujących się finansowaniem projektów transportowych, przedstawicielami jednostek naukowo - badawczych, sektora prywatnego, jako potencjalnego inwestora lub udziałowca w tych projektach w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

³⁷ Główny Urząd Statystyczny

8. Podsumowanie

Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie autobusowym i kolejowym na terenie województwa świętokrzyskiego została opracowana w oparciu o dane i informacje pozyskane od:

- przewoźników
- pasażerów
- jednostek samorządu terytorialnego
- organów administracji rządowej

Celem ukazania kompleksowości zagadnienia powyższa analiza została przygotowana w powiązaniu z krajowymi aktami prawnymi dotyczącymi transportu jak również dokumentami strategicznymi i operacyjnymi szczebla krajowego oraz regionalnego tj.:

- Koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju 2030,
- Długookresową Strategię Rozwoju Kraju „Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”,
- Strategią Rozwoju Kraju 2020,
- Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030),
- Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego,
- Strategią Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 przyjętą uchwałą nr XXXIII/589/13 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 16 lipca 2013 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020
- Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego, przyjętego uchwałą nr XLVIII/858/14 z dnia 27 października 2014 roku Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego (Dziennik Urzędowy Województwa Świętokrzyskiego z dnia 29 października 2014 r. poz. 2854
- Programem Ochrony Środowiska dla województwa świętokrzyskiego na lata 2015-2020 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2025 przyjętego uchwałą nr XX/290/16 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 5 lutego 2016.
- Programem Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 Załącznik do Uchwały Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego nr XVII/247/15 z dnia 27 listopada 2015 roku
- Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020
- Ustawą z dnia 6 września 2001r o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2013r poz. 1414z późn. zm.).
- Ustawą – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r., poz.1867 z późn. zm.),
- Ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tekst jednolity Dz. U. z 2012r poz. 1138 z późn. zm.)

Zebrane informacje pozwoliły na dokonanie analizy, która posłuży również do przygotowania wniosków dotyczących realizacji publicznych przewozów pasażerskich. Dokumenty strategiczne województwa, poprzez swoje cele koncentrują się min. na określeniu kierunków zmierzających do poprawy infrastruktury regionalnej w tym transportowej. Podniesienie efektywności i jakości usług transportowych możliwe jest dzięki realizacji działań polegającym na zwiększeniu dostępności transportowej ośrodków miejskich celem kształtowania rozwoju gospodarczego regionu modernizacji infrastruktury i poprawy stanu taboru pasażerskiego w tym zapewnieniu wysokich standardów ekologicznych. Zarówno zapisy strategii jak i ankietowani zauważają potrzebę nowoczesnego,

ekologicznego, dostosowanego do przewozu osób z niepełnosprawnościami, zintegrowanego (z możliwością podróży różnymi środkami komunikacji za pomocą jednego biletu) transportu publicznego. Zintegrowany bilet na różne środki lokomocji możliwy jest do osiągnięcia najszybciej w dużych miastach posiadających komunikację miejską gdzie w procesie przygotowania przedsięwzięcia można zawiązać partnerstwo celem zwiększenia efektywności działań. Osiągnięcie tego celu na terenie województwa jest o wiele trudniejsze biorąc pod uwagę ilość podmiotów świadczących usługi w publicznym transporcie zbiorowym.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego z 2014 roku, stworzył układ sieci komunikacyjnych, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, która w swym przebiegu i wymaganiach stawianych w procedurze udzielenia koncesji uwzględnia założenia powyższej analizy. W związku z powyższym Wojewódzki Zarząd Transport realizując obowiązki ustawowe oraz zapisy „ Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego” przygotował procedurę udzielenia koncesji na świadczenie takich usług. Planowano udzielić 9 koncesji na 11 linii użyteczności publicznej, w tym:

- **U.26.01** Kielce – Bodzentyn – Starachowice,
- **U.26.02** Kielce – Nowa Słupia – Ostrowiec Świętokrzyski,
- **U.26.05** Kielce – Busko Zdrój – Kazimierza Wielka,
- **U.26.06** Kielce – Pińczów – Kazimierza Wielka,
- **U.26.07** Kielce – Jędrzejów,
- **U.26.09** Kielce – Końskie,
- **U.26.11** Busko Zdrój – Staszów – Osiek – Sandomierz – Lublin,

oraz po jednej koncesji na dwie pary linii :

- **U.26.03** Kielce – Opatów – Sandomierz i **U.26.14** Kielce – Opatów – Ożarów – Lublin
- **U.26.08** Kielce – Włoszczowa i **U.26.15** Końskie – Włoszczowa.

Wyłonienie operatorów nie było możliwe w związku z wejściem w życie zmian w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z, 2015 poz.1440), które przesunęły to zadanie na rok 2018.

Wyznaczonymi kierunkami działań jest ponadto sprawne skomunikowanie regionu z międzynarodowymi ośrodkami wzrostu i aglomeracjami takimi jak : Warszawa, Kraków, Katowice, Łódź oraz sąsiednimi miastami Polski Wschodniej – Lublin i Rzeszów. Poprawa jakości wewnątrzregionalnych połączeń drogowych i kolejowych jest szczególnie istotna w kontekście wzrostu dostępności do lokalnych rynków pracy. Realizując zapisy strategii, dążąc do realizacji wyznaczonych celów województwo świętokrzyskie podpisało stosowne porozumienia z województwem mazowieckim, lubelskim i podkarpackim.

Zadaniem dla województwa świętokrzyskiego jest także usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji, rewitalizacji infrastruktury kolejowej i lotniskowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T). Zgodnie z zapisami Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego Na realizację oczekują między innymi modernizacja lotnisko w Masłowie k. Kielc oraz linii kolejowej 25.

Jak wynika z przeprowadzonych ankiet pasażerowie oczekują zorganizowania sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz województwa i poza nie. Najczęstszym powodem do wybrania własnego pojazdu zamiast komunikacji publicznej jest brak dogodnych połączeń. Natomiast za wyborem transportu publicznego według ankietowanych przemawiają: atrakcyjna cena biletu, bliska lokalizacja przystanku, dogodna częstotliwość połączeń i brak własnego środka transportu. Biorąc pod uwagę ocenę transportu publicznego pasażerowie najwyżej punktują łatwość zakupu biletu, cenę, punktualność i częstotliwość kursowania. Na piątym miejscu znajduje się dopiero możliwość zakupu biletu z ulgą ustawową. Biorąc pod uwagę kwotę przeznaczaną na wypłatę dla przewoźników z tytułu stosowania ulg ustawowych (w 2015 wynosiły: 28 165 946,41 zł) należałoby się spodziewać wyższej liczby pasażerów wystawiających znaczącą ocenę dla tego kryterium. Najniżej pasażerowie oceniają częstotliwość połączeń, komfort podróży, konieczność przesiadek, punktualność i jakość taboru. Negatywnie oceniany jest także brak możliwości zakupu biletów przez internet.

Przewoźnicy biorący udział w badaniu potencjału i ryku przewozów dostarczyli informacje dotyczące posiadanych zasobów i sprzedaży (z wyodrębnieniem biletów ulgowych).

Z analizy wieku pojazdów wynika że, największa liczba przewoźników posiada pojazdy wyprodukowane w latach 1996-2000, natomiast najmniej przewoźników posiada pojazdy wyprodukowane w 2016 r. oraz w latach 2011-2015. Łączna ilość pojazdów jakie posiadają przewoźnicy wynosi 1332. Zdecydowana większość pojazdów nie spełnia europejskiego standardu emisji spalin. Nieprzystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych jest 92% pojazdów.

Z danych uzyskanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, (obowiązujących w 2015 r.) na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wynika, że największa liczba połączeń komunikacyjnych występuje głównie na wlotach do dużych węzłów komunikacyjnych- zwłaszcza kieleckiego. Wiąże się to przede wszystkim z większą atrakcyjnością linii obsługujących duże potoki pasażerskie. Maksymalne potoki podróżnych w krótkim odcinku czasowym, notowane są w godzinach porannego szczytu przewozowego (6.00-9.00) oraz szczytu popołudniowego (15.00-18.00). Przewoźnicy najwięcej połączeń realizują pomiędzy Kielcami a Skarżyskiem – Kamienną (104 połączenia), Kielcami a Jędrzejowem (86 połączeń) oraz między Kielcami a Końskimi (61 połączeń), natomiast najmniejsza liczba połączeń występuje na liniach łączących poszczególne miejscowości wiejskie o stosunkowo małym zaludnieniu z węzłami gminnymi oraz na odcinakach bocznych linii. Biorąc pod uwagę tylko połączenia między stolicą województwa świętokrzyskiego a miastami powiatowymi, najwięcej połączeń występuje ze Skarżyskiem – Kamienną (104 połączenia), natomiast najmniej z Opatowem (2 połączenia). Na odcinkach gdzie liczba połączeń przekracza 50 na dobę obserwuje się często konflikty interesów różnych przewoźników, co powoduje „niezdrową” konkurencję, a w konsekwencji negatywnie wpływa na rynek. Należy zwrócić uwagę na dużą ilość połączeń Kielce-Skarżysko Kamienna mimo alternatywy jaką stanowi kolej. Dla kolei zarówno w dokumentach strategicznych województwa jak i kraju zakładanym celem realizacji inwestycji w latach 2014-2020 jest poprawa konkurencyjności pasażerskiego transportu kolejowego. Wdrożenie Strategii Rozwoju Transportu, pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i w systemach przewozowych.

Biorąc pod uwagę wyniki badań ankietowych, czynniki wpływające na społeczno-gospodarczy rozwój województwa, podaż i popyt na rynku usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz jakość posiadanego przez przewoźników taboru należy

- poprawić jakość taboru i dostosować do wymogów ochrony środowiska;
- poprawić komfort podróżowania i dostosować pojazdy do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;
- zoptymalizować czasu podróży pomiędzy poszczególnymi przystankami, węzłami komunikacyjnymi przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej;
- wprowadzić instalację elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy oraz elektronicznych systemów dystrybucji i kontroli sprzedaży biletów;
- w dalszym ciągu koordynować rozkłady jazdy w obszarze usług realizowanych przez przewoźników drogowych i kolejowych;
- doskonalić współpracę organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów pasażerskich;
- dostosować prędkość jazdy do przepisów i zasad oraz warunków drogowych zapewniających bezpieczeństwo podróży jak również częstotliwość połączeń do potrzeb rynku;
- w proponowanych liniach komunikacyjnych w miarę możliwości uwzględniać potrzeby pasażerów, szczególnie w obszarach oddalonych od aglomeracji i narażonych na wykluczenie (rachunek ekonomiczny a publiczny charakter przewozu osób);
- w przygotowywanych koncepcjach, projektach, inwestycjach u dot. rozwoju transportu uwzględniać szeroko pojętą innowacyjność zmierzająca do poprawy dostępności, funkcjonalności, ekonomiczności i ochrony środowiska przy jednoczesnym uwzględnieniu prognoz w zakresie systematycznego spadku liczby ludności w województwie oraz zachowań komunikacyjnych pasażerów, którzy wybierają inną formę transportu, niż transport publiczny.
- oddziaływanie na usługi transportowe szczególnie w zatłoczonych centrach miast (parkuj i jedź, zostaw auto pod domem) a także rozwój komunikacji publicznej i jej promocja.

Wnioski końcowe

Dla osiągnięcia zamierzonych celów należy podjąć następujące działania i inicjatywy:

- realizacja zapisów Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego oraz Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 i promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej;
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników (biletu elektronicznego);
- zwiększenie możliwości przewozów kolejną na obszarze województwa z dostępem do sieci TENT- uruchomienie przewozów pasażerskich na linii kolejowych nr 25, 73;
- innowacyjne rozwiązania techniczne, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem, elektronicznego biletu, mobilnego systemu informacji i monitoringu przebiegu pojazdów;

- stawianie wymogów i promocja dostosowywania systemów transportowych do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników (wymogi stawiane operatorom świadczącym usługi w ramach otrzymanych koncesji)

Uwagi, które wynikają z trudności napotkanych w czasie zbierania danych

- niepełna sprawozdawczość w zakresie sprzedanych przez przewoźników biletów (jednorazowych, ulgowych oraz miesięcznych),
- niepełna sprawozdawczość w zakresie sprzedanych przez przewoźników biletów w odniesieniu do poszczególnych linii komunikacyjnych,
- brak przypisanych u przedsiębiorców na stałe pojazdów do obsługi konkretnych linii komunikacyjnych celem prawidłowego wyliczenia minimalnych i maksymalnych możliwości przewozowych,
- brak przypisanych u przedsiębiorców na stałe pojazdów do obsługi konkretnych linii komunikacyjnych celem prawidłowego wyliczenia efektywności kosztowej np. w przypadku ustalania linii użyteczności publicznej,
- brak narzędzi służących do przeprowadzania szczegółowej analizy w zakresie planowania potrzeb przewozowych,

Przystosowanie transportu publicznego do innowacyjnego zrównoważonego rozwoju wychodzącego naprzeciw potrzebom społecznym, wymaga stworzenia systemu współdziałania władz szczebla centralnego, jednostek samorządowych, regionalnych przedsiębiorców świadczących przewozy osobowe, producentów pojazdów, organizacji pozarządowych, środowisk naukowych i użytkowników. Wszyscy uczestnicy tego procesu powinni włączyć się w proces zastosowania najlepszych koncepcji, urządzeń i produktów innowacyjnych, oraz zastosować dobre praktyki dotyczące wdrażania i finansowania działalności innowacyjnej.

Rysunek 1 Lokalizacja województwa świętokrzyskiego. _____	5
Rysunek 2 Podział terytorialny województwa świętokrzyskiego. _____	6
Rysunek 3 System osadniczy województwa świętokrzyskiego. _____	7
Rysunek 4 Natężenie procesów urbanizacyjnych i wpływu miast w województwie świętokrzyskim. _____	8
Rysunek 5 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego. _____	9
Rysunek 6 Liczba ludności województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2015. _____	9
Rysunek 7 Wskaźnik przyrostu naturalnego w latach 2010 – 2015. _____	10
Rysunek 8 Struktura ludności województwa świętokrzyskiego według płci i wieku. _____	12
Rysunek 9 Procentowy udział ekonomicznych grup wieku w latach 2010-2015. _____	13
Rysunek 10 Saldo migracji mieszkańców województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2015. _____	14
Rysunek 11 Liczba podmiotów gospodarki narodowej ¹ wpisanych do rejestru REGON w województwie w latach 2010-2015. _____	15
Rysunek 12 Struktura podmiotów gospodarki narodowej według sektorów własności oraz sekcji PKD 2007 w 2015 r. _____	16
Rysunek 13 Podmioty gospodarki narodowej według podregionów i powiatów. _____	18
Rysunek 14 Podmioty gospodarki narodowej według liczby pracujących w 2015 r. _____	18
Rysunek 15 Liczba osób bezrobotnych w latach 2010-2015. _____	19
Rysunek 16 Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2015 r. według wieku i płci. _____	20
Rysunek 17 Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2015 r. według poziomu wykształcenia i płci. _____	21
Rysunek 18 Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2015 r. według czasu pozostawania bez pracy i płci. _____	21
Rysunek 19 Przebieg dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa świętokrzyskiego. _____	23
Rysunek 20 Rozmieszczenie linii kolejowych na terenie województwa świętokrzyskiego. _____	25
Rysunek 21 Schemat przepływu kwestionariusza ankiety _____	29
Rysunek 22 Rysunek dotyczący realizacji badania. _____	31
Rysunek 23 Struktura respondentów według płci. _____	32
Rysunek 24 Struktura respondentów według wieku _____	33
Rysunek 25 Struktura wiekowa respondentów w zależności od płci. _____	33
Rysunek 26 Struktura respondentów według wykształcenia. _____	34
Rysunek 27 Struktura respondentów według zamieszkania –mieszkańcy województwa i spoza. _____	35
Rysunek 28 Struktura respondentów według miejsca zamieszkania-powiat. _____	35
Rysunek 29 Respondenci według miejsca zamieszkania - miasto, wieś _____	36
Rysunek 30 Struktura próby według wielkości przedsiębiorstwa. _____	37
Rysunek 31 Struktura odpowiedzi wskazująca na korzystanie/nie korzystanie z ulg _____	43
Rysunek 32 Struktura odpowiedzi wskazująca na korzystanie/nie korzystanie z ulg _____	44
Rysunek 33 Powiat BUSKI - Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	45
Rysunek 34 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	45
Rysunek 35 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	46
Rysunek 36 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	46
Rysunek 37 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	46
Rysunek 38 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	47
Rysunek 39 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	47
Rysunek 40 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	48
Rysunek 41 Powiat JEŃDRZEJOWSKI - Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	48
Rysunek 42 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	49
Rysunek 43 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	49

Rysunek 44 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	49
Rysunek 45 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	50
Rysunek 46 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	50
Rysunek 47 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	51
Rysunek 48 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	51
Rysunek 49 Powiat KAZIMIERSKI - Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	52
Rysunek 50 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	52
Rysunek 51 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	53
Rysunek 52 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	53
Rysunek 53 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	53
Rysunek 54 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	54
Rysunek 55 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	54
Rysunek 56 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	55
Rysunek 57 Powiat KIELECKI - Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	55
Rysunek 58 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	56
Rysunek 59 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	56
Rysunek 60 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	56
Rysunek 61 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	57
Rysunek 62 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	57
Rysunek 63 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	58
Rysunek 64 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	58
Rysunek 65 Powiat KONECKI - Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	59
Rysunek 66 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	59
Rysunek 67 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	59
Rysunek 68 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	60
Rysunek 69 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	60
Rysunek 70 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	61
Rysunek 71 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	61
Rysunek 72 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	62
Rysunek 73 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	62
Rysunek 74 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	63
Rysunek 75 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	63
Rysunek 76 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	63
Rysunek 77 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	64
Rysunek 78 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	64
Rysunek 79 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	65
Rysunek 80 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	65
Rysunek 81 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	66
Rysunek 82 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	66

Rysunek 83 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	66
Rysunek 84 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	67
Rysunek 85 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	67
Rysunek 86 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	68
Rysunek 87 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	68
Rysunek 88 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	69
Rysunek 89 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	69
Rysunek 90 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	70
Rysunek 91 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	70
Rysunek 92 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	70
Rysunek 93 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	71
Rysunek 94 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	71
Rysunek 95 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	72
Rysunek 96 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	72
Rysunek 97 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	73
Rysunek 98 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	73
Rysunek 99 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	73
Rysunek 100 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	74
Rysunek 101 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	74
Rysunek 102 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	75
Rysunek 103 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	75
Rysunek 104 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	76
Rysunek 105 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	76
Rysunek 106 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	77
Rysunek 107 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	77
Rysunek 108 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	77
Rysunek 109 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	78
Rysunek 110 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	78
Rysunek 111 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	79
Rysunek 112 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	79
Rysunek 113 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	80
Rysunek 114 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	80
Rysunek 115 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	80
Rysunek 116 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	81
Rysunek 117 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	81
Rysunek 118 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	82
Rysunek 119 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	82
Rysunek 120 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	83
Rysunek 121 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	83
Rysunek 122 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	84

Rysunek 123 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	84
Rysunek 124 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	84
Rysunek 125 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	85
Rysunek 126 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	85
Rysunek 127 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	86
Rysunek 128 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	86
Rysunek 129 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	87
Rysunek 130 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	87
Rysunek 131 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	87
Rysunek 132 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	88
Rysunek 133 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	88
Rysunek 134 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	89
Rysunek 135 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	89
Rysunek 136 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	90
Rysunek 137 Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)? _____	90
Rysunek 138 Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? _____	91
Rysunek 139 Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym? _____	91
Rysunek 140 Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny? _____	91
Rysunek 141 Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)? _____	92
Rysunek 142 Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej? _____	92
Rysunek 143 Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie? _____	93
Rysunek 144 Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów? _____	93
Rysunek 145 Liczba pojazdów według roku produkcji _____	94
Rysunek 157 Ilość aut z określoną normą spalin _____	95
Rysunek 147 Liczba pojazdów wyposażonych w system informacji pasażerskiej _____	95
Rysunek 148 Liczba pojazdów wyposażonych w urządzenie GPS _____	96
Rysunek 149 Liczba pojazdów wyposażonych w urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy, czas zatrzymań _____	96
Rysunek 150 Liczba pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. _____	96
Rysunek 151 Liczba pojazdów z miejscem wydzielonym na wózek inwalidzki _____	97
Rysunek 152 Liczba pojazdów wyposażonych w system informacji audiowizualnej ułatwiający korzystanie z transportu osobom niedowidzącym i niedosłyszącym _____	97
Rysunek 153 Liczba pojazdów z klimatyzowaną przestrzenią pasażerską _____	97
Rysunek 154 Liczba pojazdów z WIFI _____	98
Rysunek 155 Liczba pojazdów posiadających system liczenia pasażerów _____	98
Rysunek 158 Stan infrastruktury przystankowej _____	108

Tabela 1 Liczba mieszkańców województwa w rozbiściu na powiaty. _____	10
Tabela 2 Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim. _____	11
Tabela 3 Saldo migracji stałej w powiatach województwa świętokrzyskiego. _____	13
Tabela 4 Migracje ludności w 2015 r. _____	14
Tabela 5 Liczba podmiotów gospodarki narodowej według podregionów i powiatów województwa świętokrzyskiego. _____	17
Tabela 6 Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2014-2015 według powiatów. _____	19
Tabela 7 Długość dróg publicznych o utwardzonej nawierzchni w województwie świętokrzyskim. _____	22
Tabela 8 Liczba przystanków w poszczególnych powiatach województwa świętokrzyskiego. _____	24
Tabela 9 Długość linii kolejowych na terenie województwa świętokrzyskiego, po których prowadzony jest regionalny ruch pasażerski. _____	26
Tabela 10 Struktura wiekowa osób ankietowanych. _____	32
Tabela 11 Liczba przewoźników (zgodnie z siedzibą firmy zarejestrowaną na terenie powiatów województwa świętokrzyskiego) _____	36
Tabela 12 Dzienna liczba połączeń między Kielcami a siedzibami powiatów województwa świętokrzyskiego _____	100
Tabela 13 Dzienna liczba połączeń między siedzibami powiatów _____	101
Tabela 14 Dzienna liczba połączeń między siedzibami powiatów, a siedzibami gmin miejskich lub miejsko – wiejskich z mniejszymi miejscowościami _____	102
Tabela 15 Linie o najmniejszej ilości połączeń w ciągu dnia _____	103
Tabela 16 Liczba i wartość biletów sprzedanych w roku 2015 _____	104
Tabela 17 Zestawienie liczby skarg _____	105
Tabela 18 Liczba wydanych zezwoleń oraz zgód na korzystanie z przystanków w ujęciu powiatowym _____	107
Tabela 19 Tabor kolejowy województwa świętokrzyskiego _____	109
Tabela 20 Ceny biletów z oferty Bilet Świętokrzyski (cena z PLN) _____	110
Tabela 21 Przykładowe ceny biletów na wybranych odcinkach między stolicami powiatów _____	111
Tabela 22 Porównania czasu przejazdu na konkurencyjnych liniach kolejowych i drogowych _____	112
Tabela 23 Dzienna liczba połączeń drogowych między Kielcami a siedzibami wybranych powiatów województwa świętokrzyskiego. _____	112
Tabela 24 Dzienna liczba połączeń kolejowych między Kielcami a siedzibami wybranych powiatów województwa świętokrzyskiego. _____	113
Tabela 25 Przełożenie działania z ŚSRK 2020, do działania zintegrowanych strategii _____	119

<i>Pytanie ankietowe 1: Jak często korzysta Pan(i) z publicznego transportu zbiorowego (autobus/bus/pociąg)?</i>	37
<i>Pytanie ankietowe 2: Co powoduje, że wybiera Pan(i) podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?</i>	38
<i>Pytanie ankietowe 3: Jaki jest Pana(i) najczęstszy cel podróży transportem publicznym?</i>	38
<i>Pytanie ankietowe 4: Dlaczego wybiera Pan(i) transport publiczny?</i>	39
<i>Pytanie ankietowe 5: Które z poniższych elementów według Pana(i) zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym (autobus/bus/pociąg)?</i>	40
<i>Pytanie ankietowe 6: Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) najlepiej?</i>	41
<i>Pytanie ankietowe 7: Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pan(i) negatywnie?</i>	42
<i>Pytanie ankietowe 8: Skąd czerpie Pan(i) informację dotyczącą kursowania autobusów/busów?</i>	43
<i>Pytanie ankietowe 9: Z których ulg ustawowych korzysta Pan(i) przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej (autobus/bus)?</i>	44
<i>Pytanie ankietowe 10 Z których ulg ustawowych korzysta Pan(i) przy zakupie biletów miesięcznych w komunikacji publicznej (autobus/bus)?</i>	45
<i>Schemat 1 Zależności między dokumentami krajowymi i unijnymi.</i>	116
<i>Schemat 2 Układ dokumentów strategicznych.</i>	116
<i>Schemat 3 Struktura i hierarchia celów SRT.</i>	120
<i>Schemat 4 Koncepcja Metropolitalnej Kolei Świętokrzyskiej.</i>	124