

2016

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



Wojewódzki Zarząd Transportu
Urząd Marszałkowski
Województwa Świętokrzyskiego

<u>1. WSTĘP</u>	<u>4</u>
1.1 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA WOJEWÓDZTWA	4
1.2 LUDNOŚĆ	10
1.3 MIGRACJE LUDNOŚCI NA POBYT STAŁY	17
1.4 OTOCZENIE GOSPODARCZE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO	20
1.5 RYNEK PRACY	24
<u>2. UWAGI METODOLOGICZNE</u>	<u>31</u>
2.1 ZAKRES, CEL I PRZEDMIOT BADANIA	31
2.2 PRÓBA BADAWCZA I JEJ CHARAKTERYSTYKA	34
<u>3. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA.....</u>	<u>41</u>
3.1 DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	43
3.2 INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA.....	43
3.2.1 TRANSPORT DROGOWY	43
3.2.2 TRANSPORT KOLEJOWY	45
<u>4. DIAGNOZA ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI – DROGOWY I KOLEJOWY TRANSPORT PUBLICZNY</u>	<u>49</u>
4.1 KOLEJOWY TRANSPORT PUBLICZNY	49
4.2 DROGOWY TRANSPORT PUBLICZNY	54
4.3 KRYTERIA KONKURENCYJNOŚCI TRANSPORTU KOLEJOWEGO I DROGOWEGO	59
4.3.1 CENA BILETÓW	59
4.3.2 CZAS PRZEJAZDU	61
4.3.3 LICZBA POŁĄCZEŃ	63
4.4 WYWIĄZYWANIE SIĘ PRZEWOŹNIKÓW POSIADAJĄCYCH ZEZWOLENIA Z REALIZACJI PRZEWOZÓW	63
<u>5. DROGOWY I KOLEJOWY TRANSPORT PUBLICZNY – WZAJEMNE ODDZIAŁYWANIE</u>	<u>66</u>
5.1 UZUPEŁNIENIE CZY KONKURENCJA?	66
5.2 KOMFORT PODRÓŻY TRANSPORTEM DROGOWYM I KOLEJOWYM	69
5.3 OCENA I KIERUNKI DZIAŁANIA	70

<u>6. OPIS ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ NA PODSTAWIE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ Z UWZGLĘDNIENIEM DOSTOSOWANIA DO POTRZEB SPOŁECZNYCH.....</u>	<u>71</u>
6.1 PREFERENCJE PRZEWOZOWE PASAŻERÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM....	71
6.1.1 WYKAZ AKTYWNOŚCI POWIATÓW W ANKIECIE DOT. PREFERENCJI PRZEWOZOWYCH W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM.....	80
6.2 WYNIKI BADANIA PRZEPROWADZONEGO WŚRÓD GMIN I POWIATÓW WOJEWÓDZTWA	83
6.3 WYNIKI BADANIA PRZEPROWADZONEGO WŚRÓD PRZEWOŹNIKÓW ŚWIADCZĄCYCH USŁUGI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	84
<u>7. PRZEWIDYWANE ZMIANY W NATEŻENIU PRZEWOZU PODRÓŻNYCH... 88</u>	
<u>8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ</u>	<u>92</u>
<u>9. SPIS TABEL</u>	<u>96</u>
<u>10. SPIS RYSUNKÓW</u>	<u>97</u>

1. Wstęp

Obowiązek opracowania niniejszego dokumentu wynika z art. 18 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j.Dz.U.2017.2200). Każdy organ właściwy do spraw zezwoleń co najmniej raz w roku dokonuje analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, z uwzględnieniem:

1. istniejącej komunikacji, w tym rodzaju pojazdów, godzin ich odjazdów lub częstotliwości kursów oraz ich dostosowanie do potrzeb społecznych;
2. dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf;
3. przewidywanych zmian w natężeniu przewozu podróźnych;
4. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy lub planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

Opracowanie wyżej wspomnianego dokumentu poprzedza podjęcie wydania decyzji nowego lub zmiany istniejącego zezwolenia na linie komunikacyjne o długości do 100 km. Dodatkowo analiza ma służyć w określaniu przyszłych kierunków działań związanych z realizacją potrzeb przewozowych.

1.1 Ogólna charakterystyka województwa

Województwo świętokrzyskie zlokalizowane jest w południowo-wschodniej części Polski, w obrębie Wyżyny Małopolskiej, na obszarze obejmującym Wyżynę Kielecką, Nieckę 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), a mniej ludności mają województwa: lubuskie, opolskie oraz podlaskie. 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 poniższy rysunek:

Rysunek 1. Lokalizacja województwa świętokrzyskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie www.wikipedia.pl

Województwo Świętokrzyskie podzielone jest na dwa podregiony: kielecki grupujący powiaty: kielecki, konecki, ostrowiecki, skarżyski, starachowicki oraz miasto na prawach powiatu Kielce, oraz sandomiersko-jędrzejowski w skład którego wchodzi powiaty: buski, jędrzejowski, kazimierski, opatowski, pińczowski, sandomierski, staszowski i włoszczowski. W granicach administracyjnych funkcjonuje 13 powiatów ziemskich i 1 miasto na prawach powiatu (m. Kielce) oraz 102 gminy – z tego: 5 miejskich, 70 wiejskich oraz 27 miejsko-wiejskich. Sieć osadniczą województwa tworzą 32 miasta oraz 3503 podstawowych miejscowości wiejskich (wieś i składowe). Podział terytorialny województwa został przedstawiony na rys. 2.

Rysunek 2. Podział terytorialny województwa świętokrzyskiego



Źródło: GUS

Urbanizacja województwa świętokrzyskiego kształtuje się na niskim poziomie. Znacząco odbiega od średniej krajowej oraz corocznie ulega niewielkiemu zmniejszeniu.

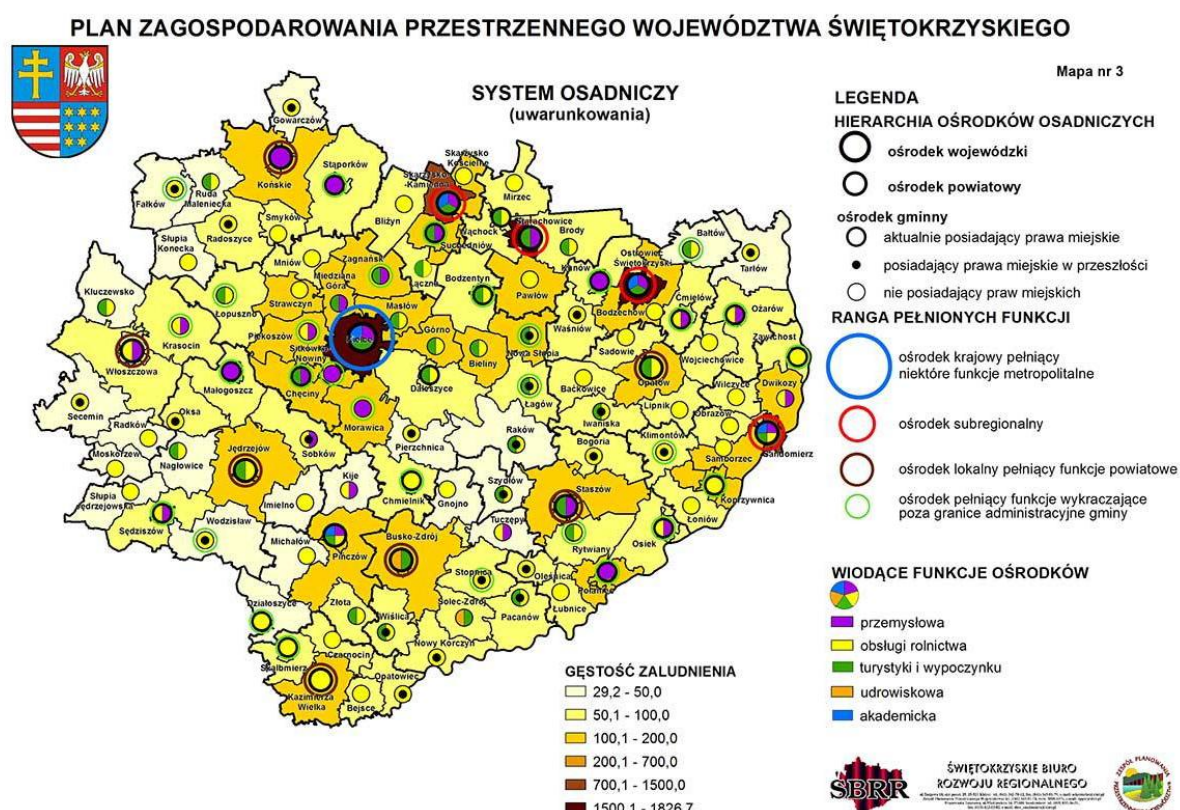
Sieć osadniczą województwa tworzą 32 miasta średniej wielkości (w tym 27 gmin miejsko-wiejskich) oraz 2490 miejscowości wiejskich. Analizując liczbę miast w odniesieniu do powierzchni województwa, można stwierdzić, iż przeciętnie na jedno miasto w regionie przypada 365,97 km². Na 1 km² powierzchni ogólnej województwa w 2016 r. przypadało 107 osób (w kraju 123 osoby/1 km²), podczas gdy 2 lata wcześniej – 108¹.

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

¹ Na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

- 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



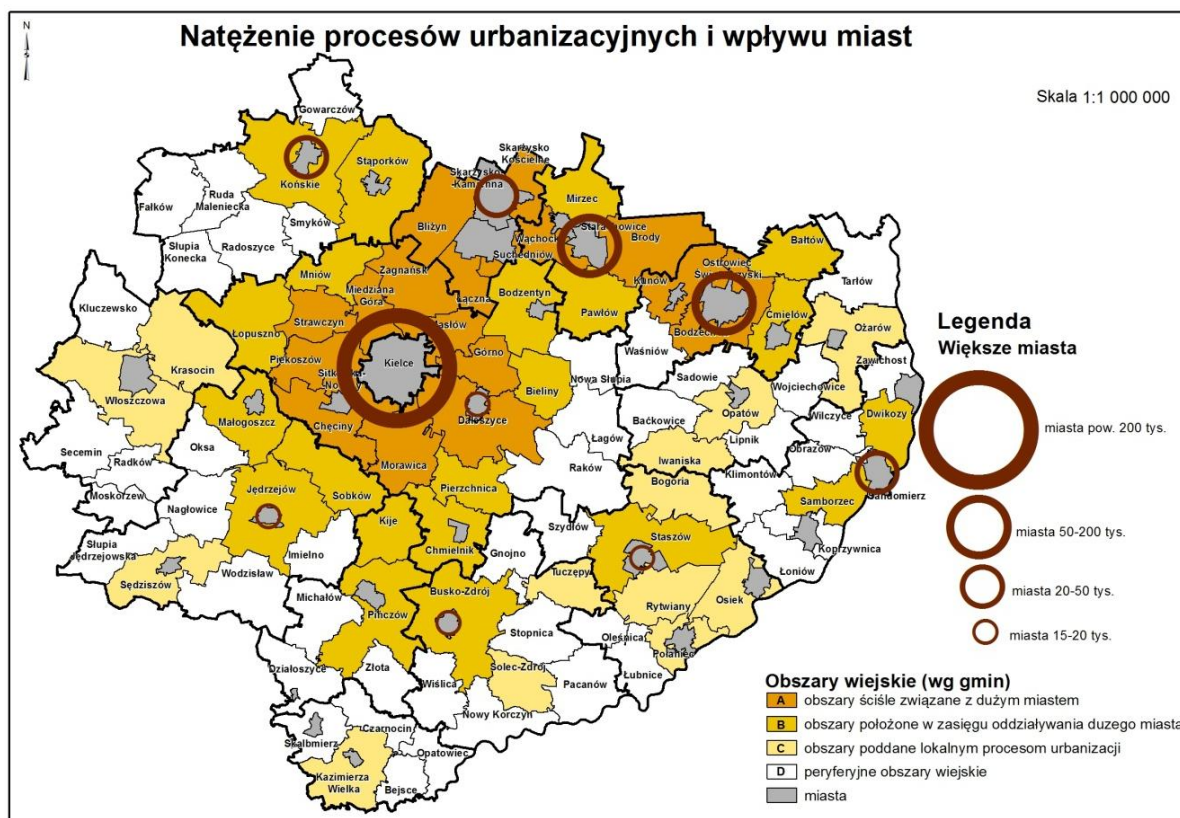
Źródło: Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego

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.



Źródło: IGiPZ PAN Warszawa

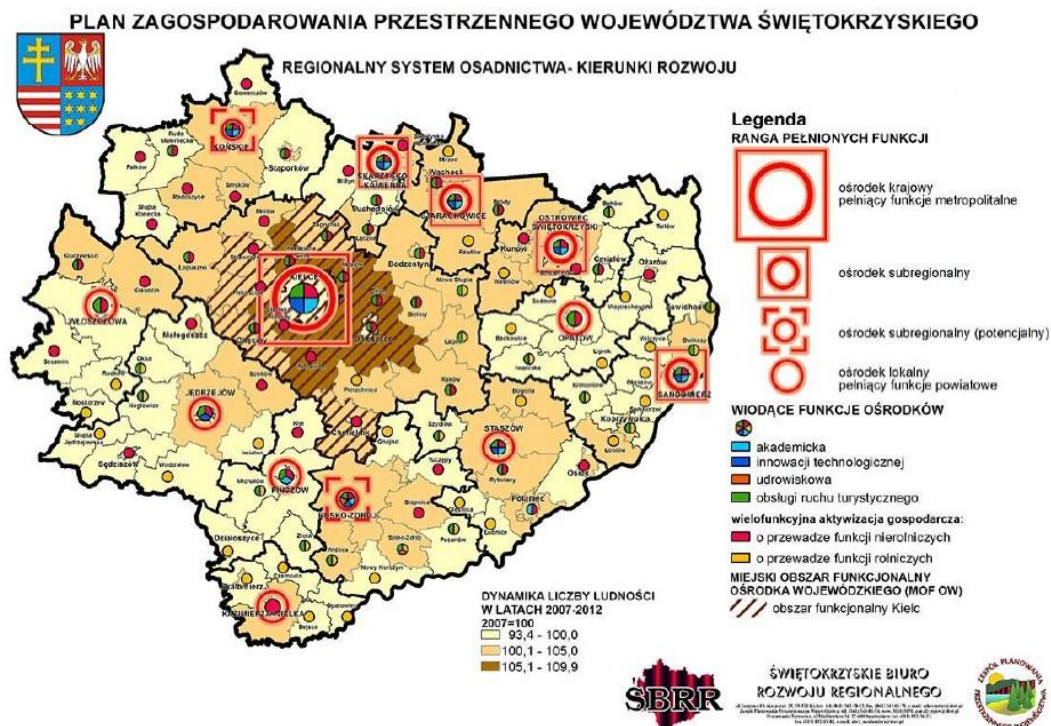
Zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego zakłada się stabilizację dotychczasowej struktury administracyjnej województwa oraz ustala się następującą hierarchię ośrodków osadniczych, uwzględniającą możliwości ich rozwoju oraz zwiększenie zasięgu oddziaływania:

- a) ośrodek krajowy pełniący niektóre funkcje metropolitalne — Kielce (metropolia o znaczeniu krajowym);
- b) ośrodki subregionalne — ukształtowane: Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice oraz kształtujące się — Skarżysko-Kamienna i Sandomierz;
- c) ośrodki subregionalne potencjalne: Busko-Zdrój i Końskie;
- d) ośrodki lokalne (w tym powiatowe): Jędrzejów, Staszów, Pińczów, Włoszczowa, Opatów oraz Kazimierza Wielka;
- e) 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, Skalbmierz, Stąporków, Suchedniów, Wąchock, Zawichost oraz ośrodki gminne — Bałtów, Bieliny, Bogoria, Fałków, Gowarczów, Iwaniska, Klimontów, Krasocin, Łągów, Łopuszno, Morawica,

Nowa Słupia, Piekoszów, 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 2016 r. Świętokrzyskie zamieszkiwało 1 252 900 osób. Mieszkańcy świętokrzyskich miast stanowili na koniec 2016 r. 44,6% ludności województwa, podczas gdy w kraju odsetek ten wyniósł 60,2% (o 0,1% mniej).

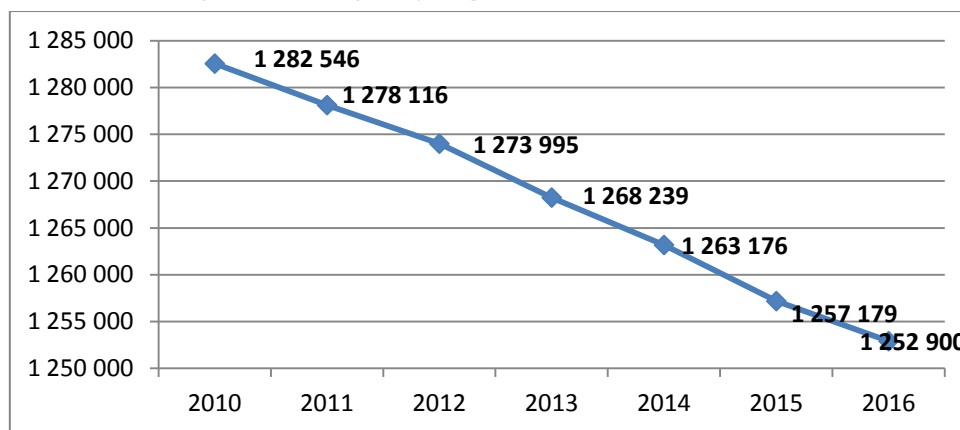
Miasto Kielce będące stolicą województwa zamieszkiwało 197,7 tys. osób, stanowiąc 15,8% ogółu ludności. Podobnie jak województwo, Kielce od lat podlegają procesowi depopulacji. Pozostałe, znaczące ośrodki miejskie skupiały odpowiednio: Ostrowiec Świętokrzyski – 5,6% ogółu ludności, Starachowice – 4,0%, Skarżysko-Kamienna – 3,7%, Sandomierz – 1,9%.

W dwóch największych miastach, liczących powyżej 50 tys. ludności, zamieszkiwało łącznie 268,3 tys. osób, tj. 21,4% mieszkańców świętokrzyskiego. Niski udział ośrodków miejskich cechował podregion sandomiersko-jędrzejowski, w tym szczególnie powiaty: buski, kazimierski, opatowski oraz włoszczowski.

W 2016 r., na podstawie danych GUS w województwie świętokrzyskim odnotowano kolejny, roczny spadek liczby ludności, przy czym był on nieco mniejszy niż rok wcześniej (0,3% wobec 0,5%). Pomimo pewnych wahań, natężenie ubytków ludnościowych utrzymuje się na wysokim poziomie, zarówno w wyniku strat naturalnych, jak i migracyjnych. Spowodowały one na przestrzeni trzech lat spadek przyrostu rzeczywistego ludności o 0,8% (o 10,3 tys. osób). Skala tego spadku była najwyższa w kraju (obok notowanej w województwach łódzkim oraz opolskim), podczas gdy liczba ludności Polski uległa zmniejszeniu jedynie o 0,1%. Ubytek społeczności miejskiej województwa osiągnął 1,0%, natomiast wiejskiej – 0,7%.

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 rozbiciu na poszczególne powiaty przedstawiono w tabeli 1, a zilustrowano na poniższym rysunku nr 6.

Rysunek 6. Liczba ludności województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 1. Liczba mieszkańców województwa w rozbięciu na powiaty

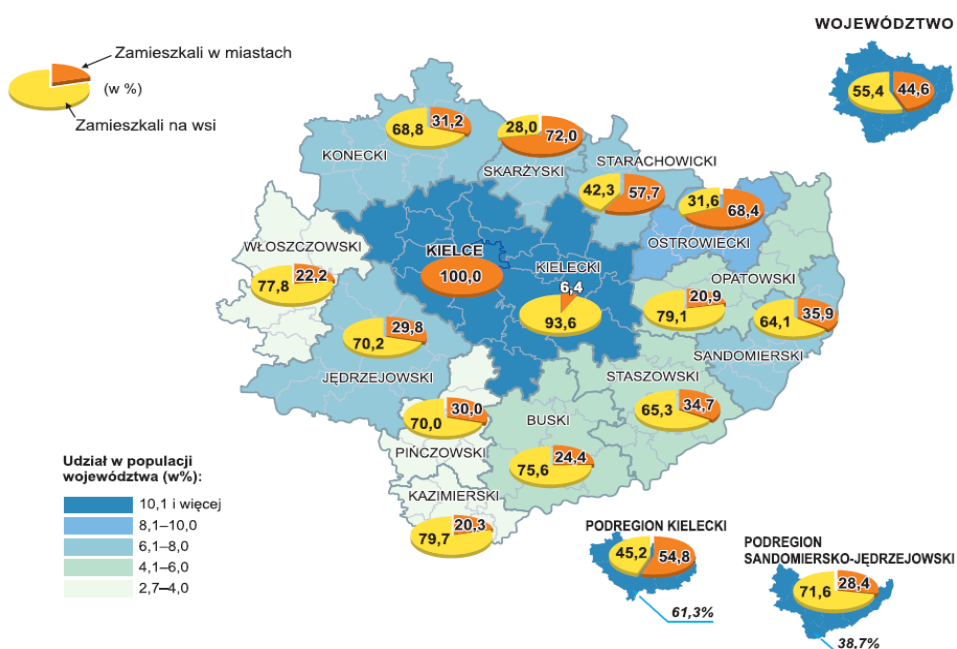
Badany obszar	Stan ludności	Stan ludności [%]	Przyrost naturalny	Wskaźnik przyrostu naturalnego na 1000 osób
Województwo świętokrzyskie	1252900	100,00	-3338	-2,7
Podregion kielecki	768400	61,33	-1787	-2,3
Powiat kielecki	208977	16,68	209	1,0
Powiat konecki	81902	6,54	-336	-4,1
Powiat ostrowiecki	111984	8,93	-621	-5,5
Powiat skarżyski	76384	6,10	-426	-5,6
Powiat starachowicki	91449	7,30	-335	-3,7
miasto Kielce	197704	15,78	-278	-1,4
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	484500	38,70	-1551	-3,2
Powiat buski	72779	5,9	-257	-3,5
Powiat jędrzejowski	86886	6,93	-155	-1,8
Powiat kazimierski	34273	2,73	-180	-5,2
Powiat opatowski	53361	4,26	-265	-5,0
Powiat pińczowski	39838	3,18	-167	-4,2
Powiat sandomierski	78858	6,30	-249	-3,2
Powiat staszowski	72797	5,81	-115	-1,6
Powiat włoszczowski	45708	3,65	-163	-3,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rysunek 7. Ludność województwa świętokrzyskiego według miejsca zamieszkania (na wsi i w miastach) w 2016 roku

LUDNOŚĆ WEDŁUG MIEJSCA ZAMIESZKANIA W 2016 R.

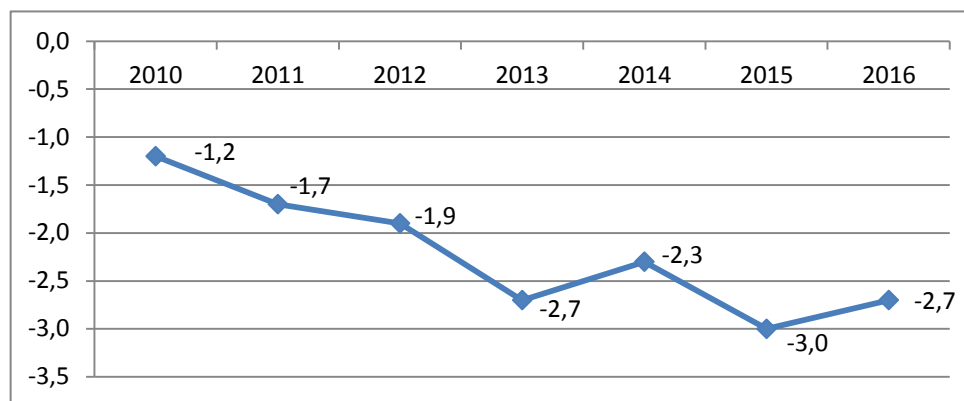
Stan w dniu 31 XII



Źródło: Urząd Statystyczny w Kielcach

Analizując przyrost naturalny na 1 000 ludności, zaobserwowano, iż województwo świętokrzyskie uzyskało pod koniec 2016 r. wartość ujemną wynoszącą -2,7. Na rys. 8. przedstawiono jak kształtował się wskaźnik w latach 2010 – 2016.

Rysunek 8. Wskaźnik przyrostu naturalnego w latach 2010 – 2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 2016 roku 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), tendencja ta była identyczna jak w roku 2015. Wskaźnik gęstości zaludnienia w podregionie kieleckim znacząco zawiąza miasto Kielce, gdzie omawiany wskaźnik wyniósł 1 803 osób/km². Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim została przedstawiona w tabeli 2.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim w 2016 roku

Badany obszar	Stan ludności	Stan ludności [%]	Powierzchnia [km ²]	Powierzchnia [%]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]
Województwo świętokrzyskie	1252900	100,00	11710,50	100,00	107
Podregion kielecki	768400	61,33	5031,06	42,96	153
Powiat kielecki	208977	16,68	2246,07	19,18	93
Powiat konecki	81902	6,54	1139,72	9,73	72
Powiat ostrowiecki	111984	8,93	616,78	5,27	182
Powiat skarżyski	76384	6,10	395,43	3,38	193
Powiat starachowicki	91449	7,30	523,41	4,47	175
miasto Kielce	197704	15,78	109,65	0,94	1803

Podregion sandomiersko-jędrzejowski	484500	38,70	6679,44	57,04	73
Powiat buski	72779	5,9	968,00	8,27	75
Powiat jędrzejowski	86886	6,93	1256,96	10,73	69
Powiat kazimierski	34273	2,73	422,18	3,60	81
Powiat opatowski	53361	4,26	910,90	7,78	59
Powiat pińczowski	39838	3,18	612,85	5,23	65
Powiat sandomierski	78858	6,30	675,89	5,77	117
Powiat staszowski	72797	5,81	924,80	7,90	79
Powiat włoszczowski	45708	3,65	907,86	7,75	50

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

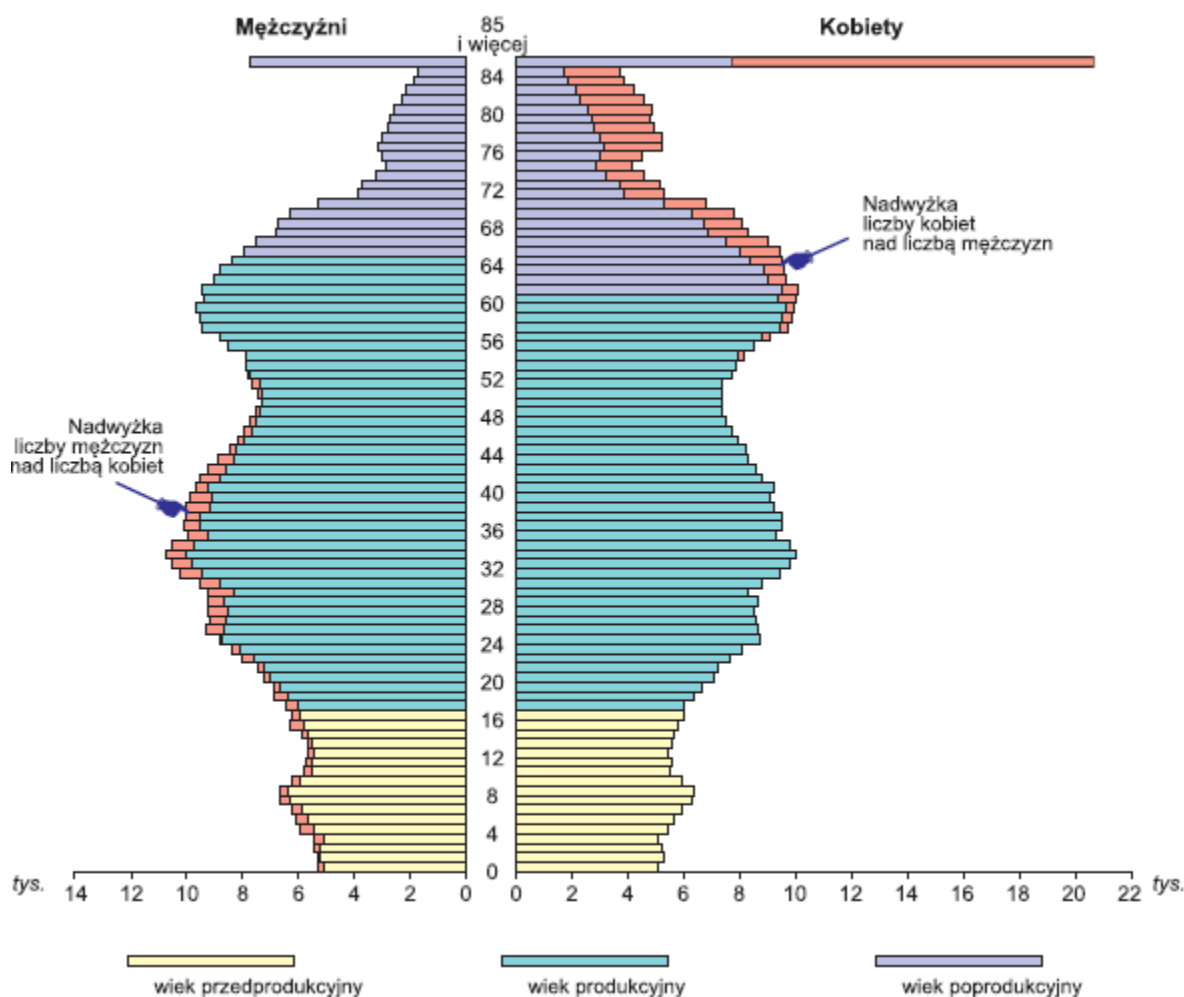
Ludność na terenie województwa nie jest rozmieszczona równomiernie, o czym przesądzają zarówno warunki przyrodniczo-geograficzne, jak i społeczno-gospodarcze. Świętokrzyskie jest jednym ze słabiej zaludnionych województw w kraju. Na 1 km² powierzchni ogólnej województwa w 2016 r. przypadało 107 osób (w kraju 123 osoby/1 km²), podczas gdy 2 lata wcześniej – 108. Wskaźnik ten charakteryzował się jednak znacznym zróżnicowaniem terytorialnym. Podregion kielecki, grupujący centralne i północne obszary uprzemysłowione, był ponad dwukrotnie gęściej zaludniony niż podregion sandomiersko-jędrzejowski, który obejmuje rolnicze południe województwa (odpowiednio 153 osoby/1 km² wobec 73). Do wysokiego poziomu w podregionie kieleckim przyczyniło się m.in. m. Kielce, w którym wskaźnik wyniósł 1803 osoby/1 km² (w 2014 r. - 1814 osób/1 km²). Powiatami ziemskimi o dużej gęstości zaludnienia były: skarżyski (193 osoby/1 km²), ostrowiecki (182) oraz starachowicki (175). Z kolei najmniejsze zagęszczenie wystąpiło w powiatach: włoszczowskim (50 osób/ 1 km²), opatowskim (59) i pińczowskim (65).

Analizując strukturę ludności województwa świętokrzyskiego według płci i wieku można zaobserwować, iż pod koniec 2016 r. nieznacznie większość mieszkańców świętokrzyskiego stanowiły kobiety, których udział kształtował się na poziomie 51,2%. Dla miasta Kielce wskaźnik ten w badanym roku osiągnął wartość 53,1 % (w 2014 r.-53 %). Na 100 mężczyzn przypadało 105 kobiet (w kraju 107), przy czym podregion sandomiersko - jędrzejowski (103), a w kieleckim (106). Najwyższy współczynnik odnotowano w Kielcach (113), najniższy natomiast w powiatach: kieleckim i opatowskim (po 101).

Przewaga liczby kobiet nad liczbą mężczyzn wzrastała wraz z wiekiem. W przedziale wiekowym od 0 do 44 lat na 100 mężczyzn przypadały 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 (228 kobiet na 100 mężczyzn). Strukturę ludności województwa świętokrzyskiego według płci i wieku przedstawiono na rys. 9.

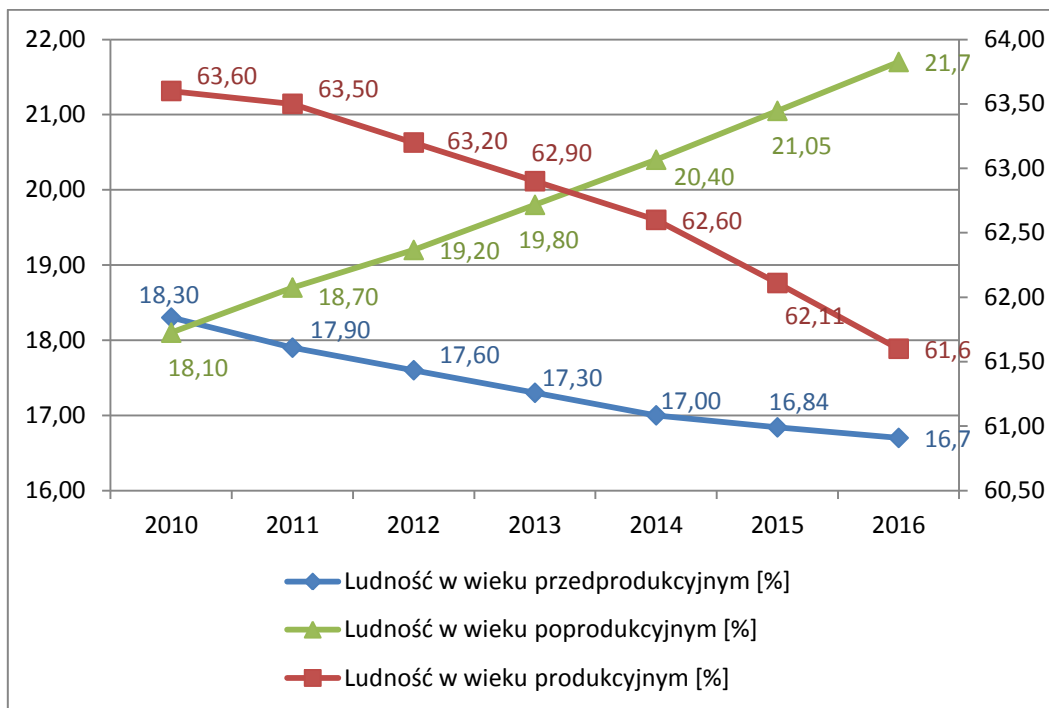
Rysunek 9. Struktura ludności województwa świętokrzyskiego według płci i wieku w 2016 roku



Źródło: GUS

Na rys. 9 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 16,7%, w wieku produkcyjnym 61,6% oraz 21,7% w wieku poprodukcyjnym. Analizując powyższe wartości w latach 2010-2016 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 2016 r. był wyraźnie większy niż średnio krajowy – 21,0% wobec 19,6%. Procentowy udział ekonomicznych grup wieku w poszczególnych latach został przedstawiony na rys. 10.

Rysunek 10. Procentowy udział ekonomicznych grup wieku w latach 2010-2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Prognozy rozwoju demograficznego opracowane przez GUS dla lat 2017-2050 potwierdzają niepokojącą sytuację województwa świętokrzyskiego. Przewidywany na koniec 2050 r. ubytek liczby ludności osiągnie prawie 22% wobec przeszło 11% w kraju. O blisko 1/3 ulegnie zmniejszeniu populacja miast, natomiast skala wyludnienia wsi osiągnie ponad 12%. Przyrost rzeczywisty w województwie będzie kształtował się w kolejnych dekadach na coraz niższym poziomie, a głównym czynnikiem depopulacji będzie wysoki spadek liczby urodzeń – o prawie 39% (w kraju – o 26%), przy czym o 46% w miastach i o 34% na wsi. Zmiany w intensywności urodzeń i zgonów spowodują pogłębienie ujemnego przyrostu naturalnego do minus 7,9 tys. osób. Wyraźnie pogorszy się struktura wiekowa ludności - o 40% spadnie liczebność populacji w wieku przedprodukcyjnym (w kraju – o 27%), a o 32% - w wieku aktywności zawodowej (o 21% w kraju), w tym o 48% osób mobilnych, a tylko o 7% - niemobilnych.

Proces starzenia społeczeństwa przebiegał będzie wolniej niż przeciętnie w Polsce. Do 2050 r. grupa osób w wieku emerytalnym wzrośnie o 24% wobec 36% w kraju. Nastąpi

ograniczenie wielkości odpływu wewnętrznego ludności z województwa, jednak straty migracyjne pozostaną wysokie - w 2050 r. na poziomie 1,8 tys. osób.

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 rozbiciu 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 stałej
Województwo świętokrzyskie	9531	11502	-1750
Podregion kielecki	5790	6798	-836
Powiat kielecki	2009	1691	345
Powiat konecki	539	752	-200
Powiat ostrowiecki	855	1101	-217
Powiat skarżyski	449	716	-285
Powiat starachowicki	544	824	-257
miasto Kielce	1394	1714	-222
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	3741	4704	-914
Powiat buski	632	662	-21
Powiat jędrzejowski	657	855	-206
Powiat kazimierski	256	301	-40
Powiat opatowski	414	586	-170
Powiat pińczowski	302	134	-67

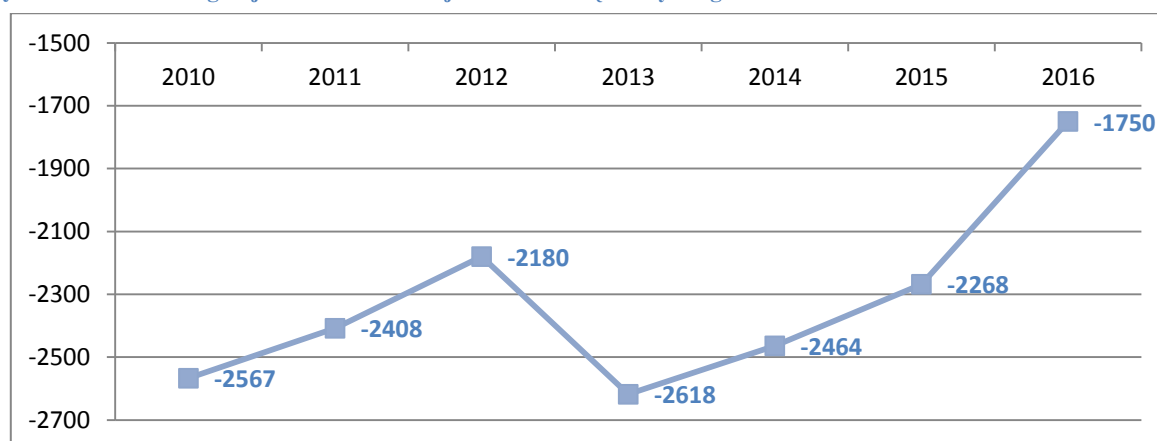
Powiat sandomierski	637	772	-124
Powiat staszowski	538	748	-194
Powiat włoszczowski	305	380	-77

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Saldo migracji stałej w województwie świętokrzyskim wynosi -1750, 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 -836 oraz -914). Jedynym obszarem, na którym wystąpiło dodatnie saldo migracji jest powiat kielecki, który uzyskał wynik 345. Dodatni bilans migracji wynika z ogólnopolskiego trendu odpływu ludności z obszarów miejskich.

Porównując uzyskany wynik salda migracji mieszkańców świętokrzyskiego w 2016 r. z ubiegłymi latami (rys. 11), można zaobserwować stopniowe zmniejszanie ruchliwości populacji, po znacznym jej nasileniu w 2013 r.

Rysunek 11. Saldo migracji mieszkańców województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W województwie świętokrzyskim występuje duży udział ruchów populacji odbywających się wewnątrz województwa. W 2016 r. napływ wewnątrz województwa kształtował się równomiernie, na 7027 osób meldujących się na terenie województwa, 3044 osób przybyło z miast, a 3983 ze świętokrzyskich wsi. Dysproporcję odnotowano natomiast pośród osób wymeldowujących się, gdzie spośród 7027 osób, 2634 migrowało do miast, a 4393 na wieś.

W migracji między województwami uczestniczyli przede wszystkim mieszkańcy miast. Na 2504 osób meldujących się na terenie województwa, 1712 osób przybyło z miast znajdujących się poza terenem świętokrzyskiego (68,4%), a 792 ze wsi. Dodatkowo pod

koniec 2016 r. na 4475 osób migrujących poza województwo, 3431 osiedliło się w miastach innych województw, co stanowiło 76,6% analizowanej populacji. Powyższe dane zostały przedstawione w tabeli 4.

Tabela 4. Migracje wewnętrzne ludności w 2016 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]	9531	4756	4775	11502	6065	5437	-1971	-1818	-153
Ogółem [%]	100	49,9	50,1	100	52,7	47,3	-	-	-
Wewnątrz województwa [liczba osób]	7027	3044	3983	7027	2634	4393	-	-410	410
Wewnątrz województwa [%]	100	43,3	56,7	100	37,5	62,5	-	-	-
Między województwami [liczba osób]	2504	1712	792	4475	3431	1044	-1971	-1408	-563
Między województwami [%]	100	68,4	31,6	100	76,7	23,3	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo świętokrzyskie charakteryzuje się dużym udziałem migracji wewnątrz wojewódzkiej, przy czym obserwuje się zarówno stopniowe ograniczenie jej rozmiarów, jak i zmianę intensywności poszczególnych kierunków przemieszczeń. Spowolnieniu ulegał odpływ mieszkańców miast na tereny wiejskie oraz napływ ludności wiejskiej do miast (głównie ze względu na wyczerpujące się miejsca pracy). W 2016 r. przepływ wewnątrz województwa stanowił 73,7% ogółu napływu i 61,1% ogółu odpływu. Spośród wymeldowujących się nadal większość osiedlała się na terenach wiejskich – 4,4 tys. osób wobec 2,6 tys. w miastach województwa. Napływ ludności kształtował się nieco bardziej równomiernie - ze wsi napłynęło 4,0 tys. osób spośród 7,0 tys. migrujących.

Między województwami przemieszczali się przede wszystkim mieszkańcy miast. Wśród 2,5 tys. osób imigrujących do Świętokrzyskiego 68,4% przybyło z miast. Natomiast osiedliło się w miastach innych województw 76,7% z 4,5 tys. emigrantów.

Kierunki migracji międzywojewódzkiej nie podlegały większym zmianom. Najwięcej osiedlających się na terenie Świętokrzyskiego to osoby pochodzące z województwa śląskiego (0,6 tys. osób), mazowieckiego (0,5 tys.), małopolskiego (0,4 tys.) i podkarpackiego (0,3 tys.). Podobnie osoby wymeldowujące się kierowały się głównie do pobliskich województw, tj. mazowieckiego (1,5 tys. osób) oraz małopolskiego (1,1 tys.).

1.4 Otoczenie gospodarcze województwa świętokrzyskiego

Według stanu na koniec grudnia 2016 r. w rejestrze REGON województwa świętokrzyskiego zarejestrowanych było 111,1 tys. podmiotów gospodarki narodowej¹, tj. 2,6% ogółu podmiotów zarejestrowanych w kraju. W stosunku do roku ubiegłego liczba podmiotów w województwie świętokrzyskim zwiększyła się o 0,5%.

Ze względu na rodzaj podstawowej działalności, podobnie jak przed rokiem, największy odsetek stanowiły jednostki zajmujące się: handlem i naprawą pojazdów samochodowych – 29,7% (33,0 tys.), budownictwem – 13,2% (14,7 tys.) oraz przetwórstwem przemysłowym – 9,3% (10,4 tys.). Zdecydowaną większość podmiotów stanowiły jednostki sektora prywatnego, który skupiały 107,4 tys. firm, tj., 96,6% ich ogólnej liczby.

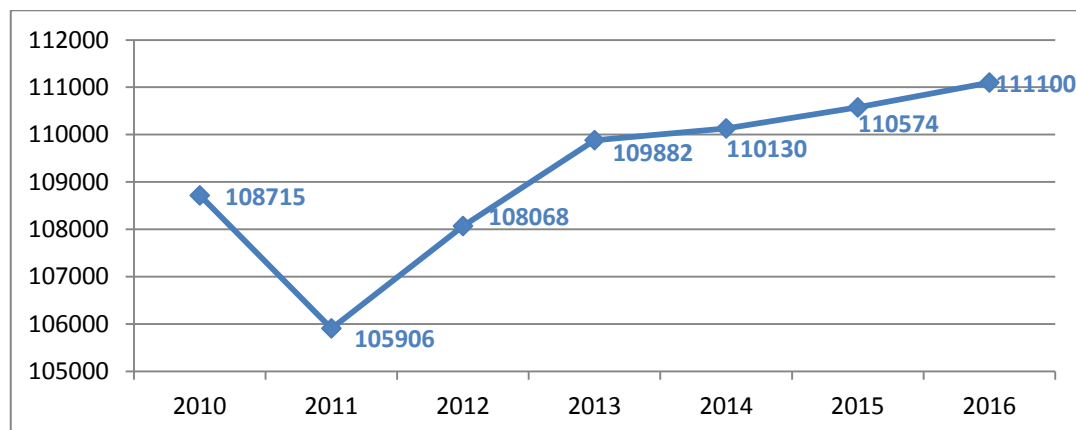
W stosunku do 2015 r. ich liczba zwiększyła się o 0,4%. Podmioty należące do sektora prywatnego deklarowały najczęściej prowadzenie działalności gospodarczej związanej z następującymi sekcjami PKD: handel i naprawa pojazdów samochodowych – 30,6% ogółu jednostek sektora prywatnego, budownictwo – 13,6% oraz przetwórstwo przemysłowe – 9,6%. Wymienione trzy sekcje obejmowały łącznie ponad połowę podmiotów tego sektora (53,8%).

Sektor publiczny w końcu 2016 r., podobnie jak w 2015 r., obejmował 3,2 tys. podmiotów tj. 2,9% ogółu jednostek w rejestrze. Podmioty sektora publicznego należały głównie do sekcji:

- a) edukacja – 49,5% ogółu jednostek sektora publicznego, administracja publiczna i obrona narodowa;
- b) obowiązkowe zabezpieczenia społeczne – 12,5%,
- c) opieka zdrowotna i pomoc społeczna – 10,8%
- d) obsługa rynku nieruchomości – 10,5%.

Analizując lata 2010-2016 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. 12.

Rysunek 12. Liczba podmiotów gospodarki narodowej¹ wpisanych do rejestru REGON w województwie w latach 2010-2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

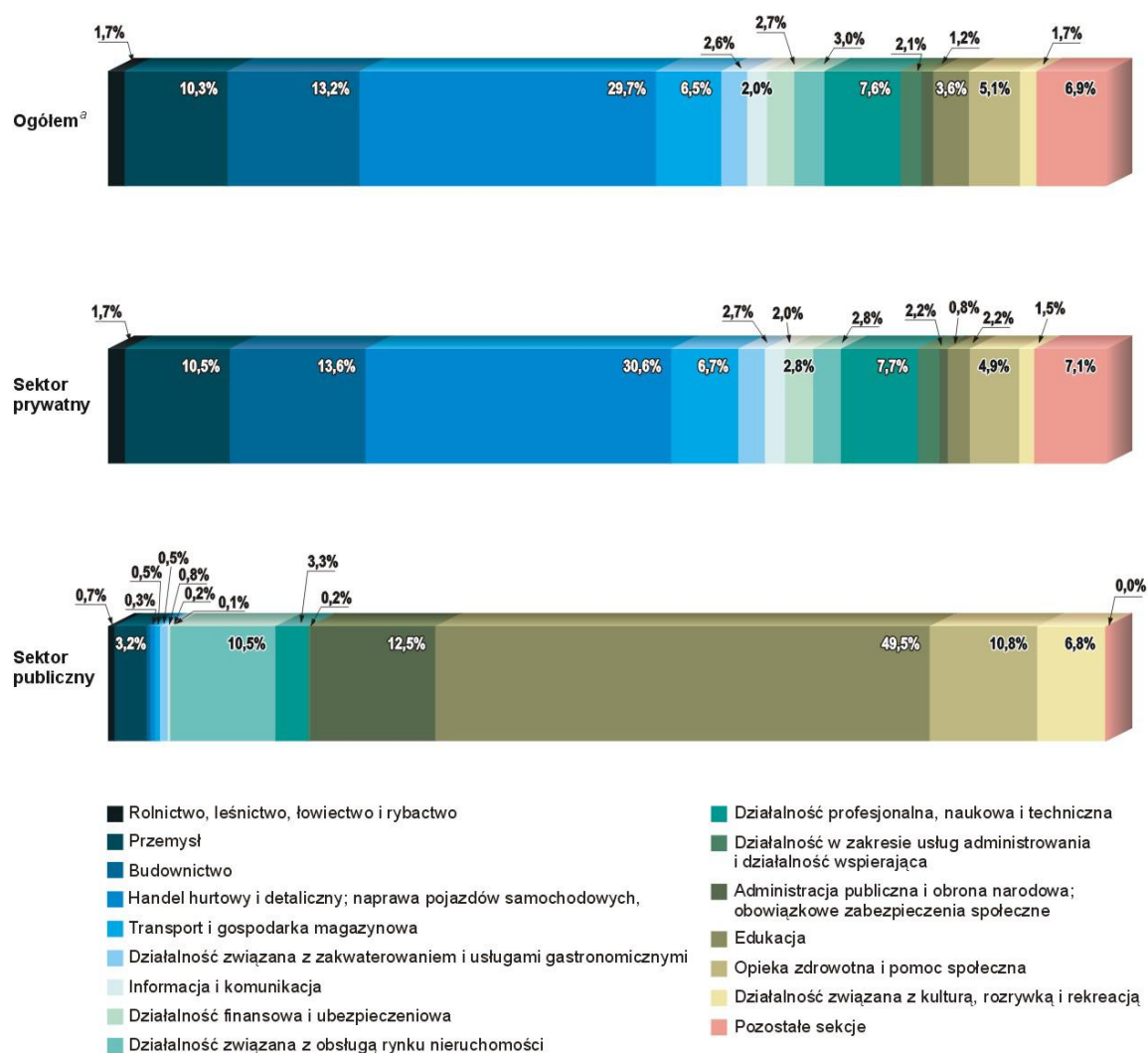
W 2016 r. w województwie świętokrzyskim zarejestrowano 9,1 tys. nowych podmiotów gospodarczych (o 2,4% więcej niż przed rokiem). Najwięcej nowych podmiotów zarejestrowano w sekcjach: handel; naprawa pojazdów samochodowych – 2,1 tys. (23,0% ogółu nowych podmiotów), budownictwo – 1,9 tys. (20,5%), przetwórstwo przemysłowe – 0,9 tys. (9,4%) oraz działalność profesjonalna, naukowa i techniczna – 0,8 tys. (8,8%). W stosunku do roku ubiegłego wzrost liczby nowych podmiotów wystąpił w 10 powiatach, przy czym największy zanotowano w powiecie staszowskim (o 19,5%). Znacząco zwiększyła się także liczba nowo zarejestrowanych podmiotów w powiatach: buskim (o 18,2%) oraz kieleckim (o 15,1%). Z kolei mniej firm niż rok wcześniej powstało w 4 powiatach (włoszczowskim, skarżyskim, kazimierskim i m. Kielce), przy czym największy spadek wystąpił w powiecie włoszczowskim (o 12,6%).

Relacja liczby podmiotów wykreślonych z rejestru REGON do liczby jednostek nowo zarejestrowanych w województwie świętokrzyskim w 2016 r. wyniosła 90,6% wobec 91,8% przed rokiem. W ujęciu terytorialnym poziom analizowanego wskaźnika wahał się od 73,5% w powiecie buskim do 116,3% w powiecie skarżyskim, gdzie różnica między liczbą podmiotów wyrejestrowanych a nowo zarejestrowanych wyniosła 107 jednostek.

Analizując rodzaj podstawowej działalności podmiotów gospodarczych można stwierdzić, iż największy odsetek stanowią podmioty zajmujące się handlem i naprawą pojazdów

(29,7%), budownictwem (13,2%) oraz przemysłem (10,3%). Struktura analizowanych podmiotów została przedstawiona na rys. 13.

Rysunek 13. Struktura podmiotów gospodarki narodowej według sektorów własności oraz sekcji PKD w 2016 r.

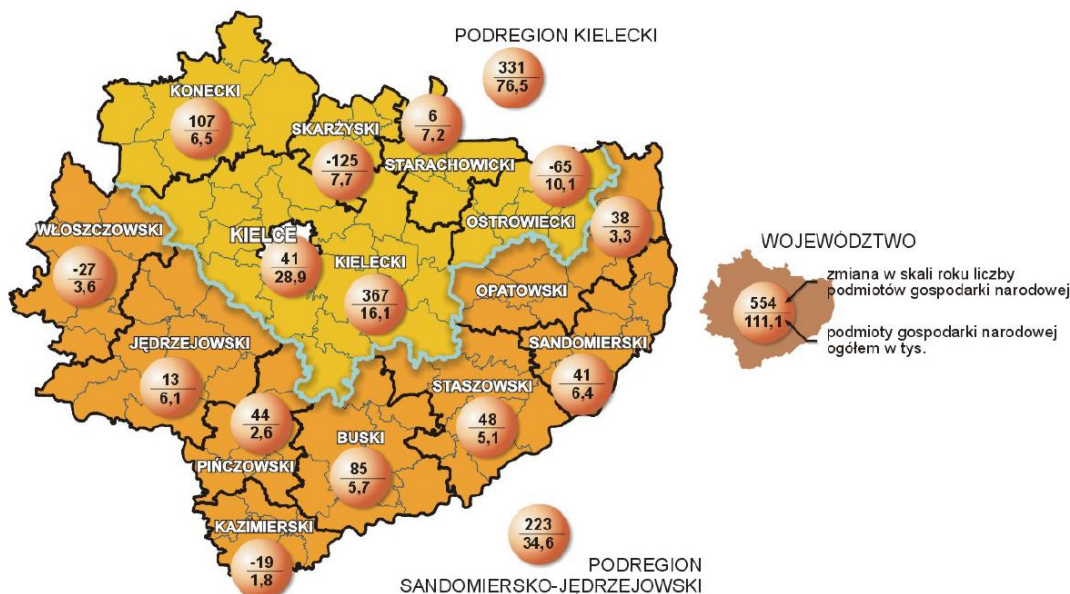


Źródło: opracowanie Urzędu Statystycznego w Kielcach

Utrzymuje się duże zróżnicowanie liczby podmiotów w ujęciu terytorialnym oraz szczególna koncentracja przedsiębiorczości wokół stolicy województwa. W mieście Kielce siedzibę posiadało 26,0% firm (28,9 tys.), a w powiecie kieleckim 14,5% (16,1 tys.). Łącznie te dwa powiaty skupiały ponad 40% zbiorowości podmiotów. Stosunkowo najmniej jednostek zlokalizowanych było w powiatach: kazimierskim 1,6% (1,8 tys.), pińczowskim 2,4% (2,6 tys.), opatowskim 3,0% (3,3 tys.) oraz włoszczowskim 3,2% (3,6 tys.). W skali roku, największy wzrost liczby zarejestrowanych podmiotów zanotowano w powiatach: kieleckim (o 2,3%), koneckim oraz pińczowskim (po 1,7%). Z kolei spadek liczby podmiotów zaobserwowano w 4 powiatach (skarżyskim, kazimierskim, włoszczowskim i ostrowieckim),

przy czym największy wystąpił w powiecie skarżyskim (o 1,6%). Dane dla wszystkich powiatów województwa świętokrzyskiego zostały przedstawione na rys. 14.

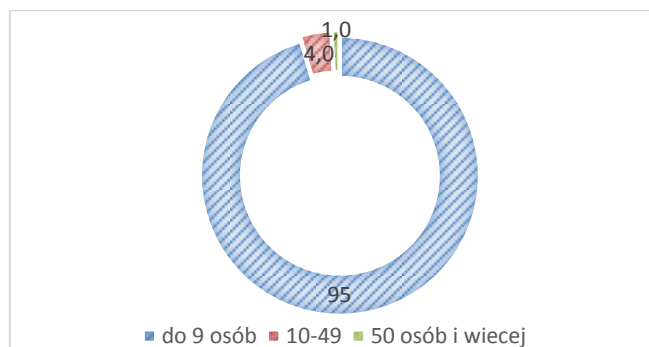
Rysunek 14. Podmioty gospodarki narodowej według podregionów i powiatów



Źródło: opracowanie Urzędu Statystycznego w Kielcach

Z punktu widzenia wielkości podmiotów, struktura badanej zbiorowości nie uległa istotnym zmianom w stosunku do roku poprzedniego. Nadal dominowały podmioty małe (o przewidywanej liczbie pracujących do 9 osób), których w rejestrze REGON, według stanu na koniec grudnia 2016 r., było ponad 95% (106,1 tys.). W klasie jednostek średnich, o przewidywanej liczbie pracujących od 10 do 49 osób, znalazło się prawie 4% całej zbiorowości (4,0 tys.), a dużych, o przewidywanej liczbie pracujących 50 osób i więcej – niespełna 1% (1,0 tys.). W porównaniu z 2015 r. odnotowano wzrost we wszystkich klasach wielkości podmiotów przy czym najwyższy dotyczył jednostek średnich (wzrost o 0,6 %).

Rysunek 15. Podmioty gospodarki narodowej według liczby pracujących w 2016 r.



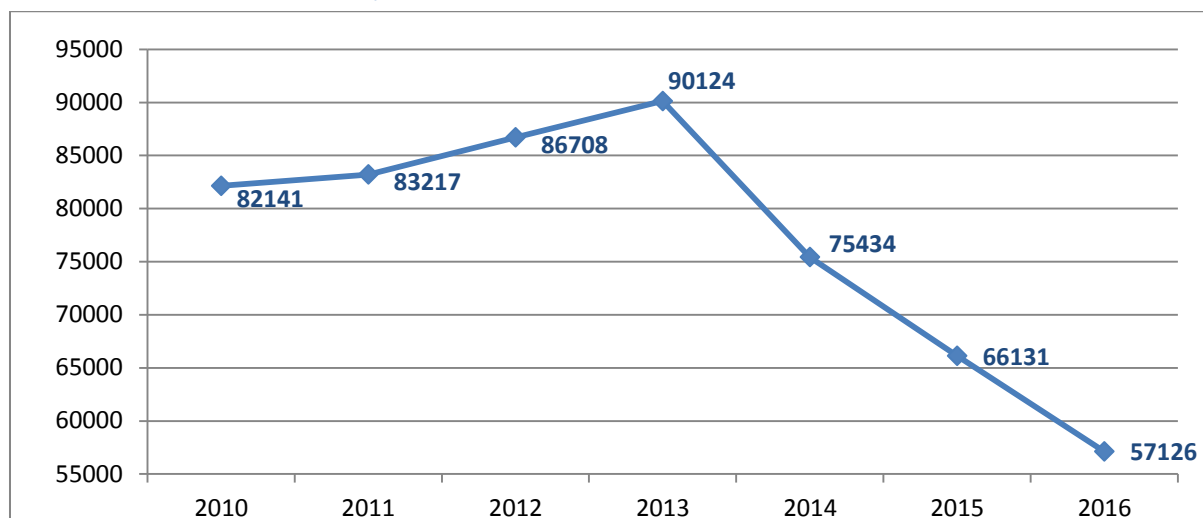
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

1.5 Rynek pracy

Liczba pracujących w gospodarce narodowej w województwie świętokrzyskim (według faktycznego miejsca pracy, łącznie z wyszacowaną liczbą osób pracujących w gospodarstwach indywidualnych w rolnictwie, z wyłączeniem jednostek budżetowych prowadzących działalność w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego) według stanu na 31 XII 2016 r. wyniosła 473772 osoby i wzrosła w relacji do 2015 r. o 1,9%. Pod względem liczby pracujących województwo świętokrzyskie w 2016 r. zajmowało, podobnie jak przed rokiem, 12 lokatę w kraju, skupiając 3,2% ogółu pracujących. Mniejsze odsetki grupowały województwa: warmińsko-mazurskie (3,0%), podlaskie (2,8%), lubuskie (2,3%) i opolskie (2,2%). Sektor prywatny skupiał 80,9% ogółu pracujących, a jego udział w ciągu roku zwiększył się o 0,2 p.proc. W relacji do 2015 r. liczba pracujących, zarówno w sektorze prywatnym, jak i publicznym zwiększyła się odpowiednio o 2,1% i 1,1%. Większość pracujących nadal stanowili mężczyźni (51,6%), a ich udział w ciągu roku zmniejszył się o 0,1 p.proc. W stosunku do roku poprzedniego zwiększeniu uległa również populacja pracujących pań (o 2,1%). Jednym z najważniejszych wskaźników określających rynek pracy badanego obszaru jest stopa bezrobocia rejestrowanego, określająca udział bezrobotnych zarejestrowanych w cywilnej ludności aktywnej zawodowo.

W urzędach pracy województwa świętokrzyskiego na koniec 2016 r. było zarejestrowanych 57126 osób bezrobotnych, co stanowiło 4,4% ogółu bezrobotnych w kraju. Według stanu na 31 XII 2016 r. liczebność osób bezrobotnych zmniejszyła się o 13,6% w porównaniu do stanu na 31 XII 2015 r. Stopa bezrobocia ukształtowała się na poziomie 10,8%, tj. o 1,7 p.proc. niższym niż przed rokiem, natomiast w kraju zmniejszyła się o 1,5 p.proc i wyniosła 8,2%. Liczbę osób bezrobotnych w latach 2010-2016 przedstawiono na rys. 16.

Rysunek 16. Liczba osób bezrobotnych w latach 2010-2016



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WUP w Kielcach

Na przestrzeni 2016 roku we wszystkich powiatach województwa odnotowano zmniejszenie zarówno liczby bezrobotnych osób, jak i stopy bezrobocia. Na koniec roku najwięcej osób pozostających bez pracy zarejestrowanych było w powiecie kieleckim (9.925) i mieście Kielce (8.326). Najmniej bezrobotnych odnotowano w powiatach pińczowskim (1.327) i kazimierskim (1.586). W porównaniu do 2015 roku najsilniejszy procentowy spadek liczby bezrobotnych miał miejsce w powiatach: buskim - 21,4% (553 osoby), koneckim - 19,6% (1.028), ostrowieckim - 19,2% (1.311), jędrzejowskim - 17,9% (757) i opatowskim - 17,6% (824).

Stopa bezrobocia na koniec 2016 roku w podregionie kieleckim ukształtowała się na poziomie 11,9%, a dla podregionu sandomiersko-jędrzejowskiego wyniosła 9,3% (w 2015 r. odpowiednio: 13,8% i 10,5%). Spadek stopy bezrobocia w porównaniu do grudnia 2015 roku był najsilniejszy w powiatach: ostrowieckim (3,1 p.p.) koneckim (3,0 p.p.), skarżyskim i opatowskim (po 2,9 p.p.), jędrzejowskim (2,0 p.p.), starachowickim (1,8 p.p.) i kieleckim (1,6 p.p.)²⁴.

Liczbę zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2015-2016 według powiatów przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5 Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2014-2016 według powiatów

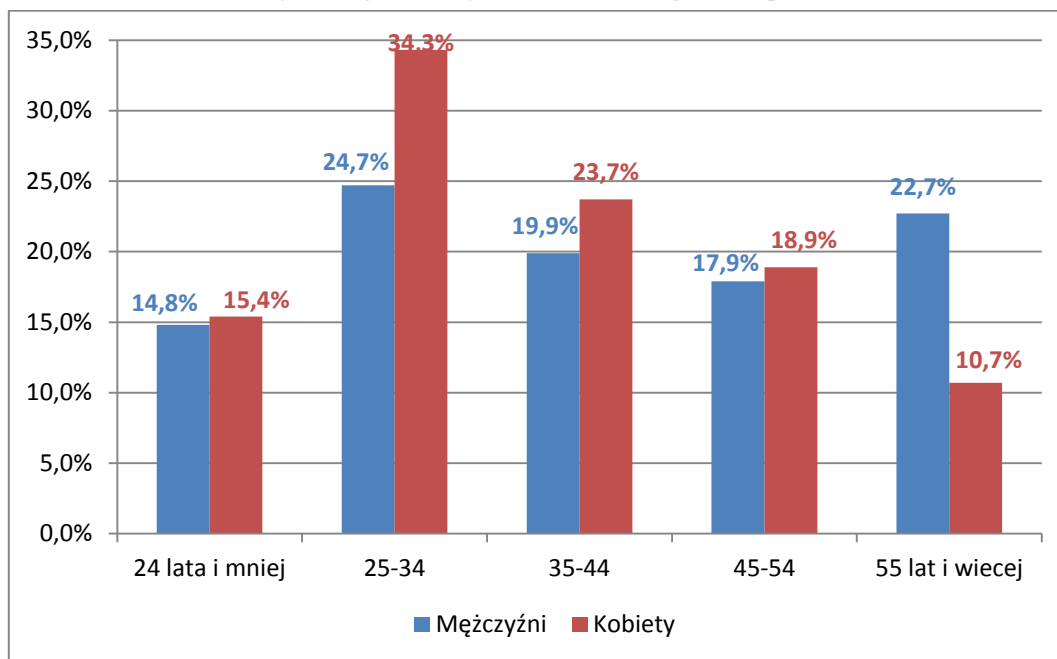
	Bezrobotni zarejestrowani	Spadek

	2015 r.	2016 r.	[os.]	[%]
Województwo świętokrzyskie	66131	57126	-9005	-13,6
Podregion kielecki	43258	37062	-6196	-14,3
Powiat kielecki	11177	9925	-1252	-11,9
Powiat konecki	5244	4216	-1028	-19,6
Powiat ostrowiecki	6836	5525	-1311	-19,2
Powiat skarżyski	5808	4964	-844	-14,5
Powiat starachowicki	4815	4106	-709	-14,7
miasto Kielce	9378	8326	-1052	-11,2
Podregion sandomiersko-jędrzejowski	22873	20064	-2809	-12,3
Powiat buski	2581	2028	-553	-21,4
Powiat jędrzejowski	4238	3481	-757	-17,9
Powiat kazimierski	1746	1586	-160	-9,2
Powiat opatowski	4681	3857	-824	-17,6
Powiat pińczowski	1508	1327	-181	-12,9
Powiat sandomierski	3229	3140	-89	-2,75
Powiat staszowski	3051	2890	-161	-5,3
Powiat włoszczowski	1839	1755	-84	-4,9

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 (34,3% wszystkich kobiet oraz 24,7% wszystkich mężczyzn). Najmniejszą grupę wśród bezrobotnych mężczyzn stanowi grupa reprezentująca wiek poniżej 24 lat (14,8%). Najmniejszy odsetek wśród bezrobotnych kobiet stanowią panie powyżej 55 roku życia (10,7%). Struktura osób bezrobotnych zarejestrowanych w 2016 r. według wieku i płci została przedstawiona na rys. 17.

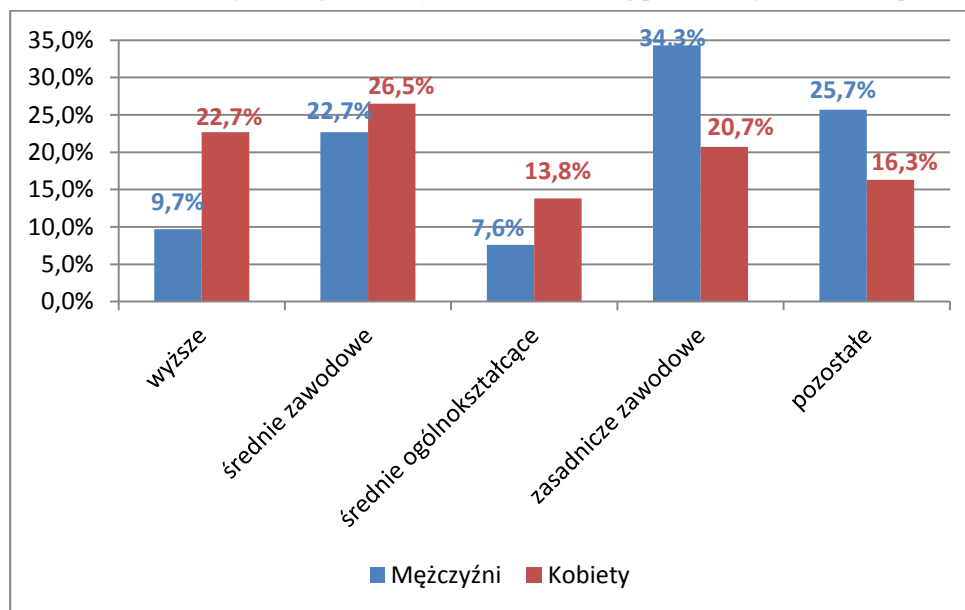
Rysunek 17. Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2016 r. według wieku i płci



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 (26,5%), najmniejszą zaś wykształcenie średnie ogólnokształcące (13,8%). Wśród mężczyzn największy odsetek stanowią panowie z wykształceniem zasadniczym zawodowym (34,3%). 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 występującą u osób posiadających wykształcenie wyższe. Mężczyźni reprezentujący tę grupę stanowią 9,7% wszystkich bezrobotnych panów, do 22,7% kobiet.

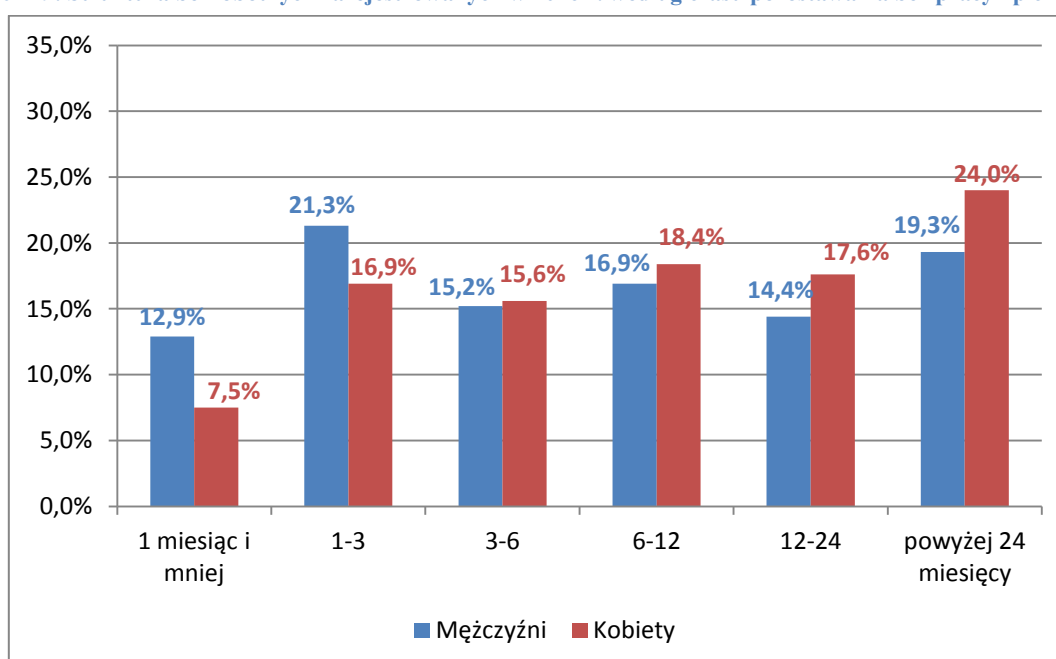
Rysunek 18. Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2016 r. według poziomu wykształcenia i płci



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 (24,0%), najmniejszy zaś będące bezrobotne poniżej jednego miesiąca (7,5%). Wśród mężczyzn najliczniejszą grupę stanowią osoby pozostające bez pracy od jednego do trzech miesięcy (21,3%), najmniejszą grupą, podobnie jak u kobiet, są mężczyźni pozostający bez pracy poniżej jednego miesiąca (12,9%).

Rysunek 19. Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2016 r. według czasu pozostawania bez pracy i płci



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Reasumując powyższe dane, poniżej przedstawiam w liczbach Województwo Świętokrzyskie na tle kraju w 2016 roku według stanu na 31.XII, (dane Urzędu Statystycznego w Kielcach).

Tabela 6. Województwo Świętokrzyskie na tle kraju w 2016 roku według stanu na 31.XII

Wyszczególnienie		Świętokrzyskie	Polska	W %
Powierzchnia w tys./km ²		11,7	312,7	3,7
Ludność	w tys.	1252,9	38433,0	3,3
	Na 1 km ²	107	123	x
	% w miastach	44,6	60,2	x
Przyrost naturalny na 1000 ludności		-2,7	-0,2	x
Pracujący w tys.		235,1	9225,1	
Bezrobotni zarejestrowani w tys.		57,1	1335,2	4,3
Stopa bezrobocia zarejestrowanego w %		10,8	8,3	x
Podmioty gospodarki narodowej na 10 tys ludności		1103	887	X

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Najważniejsze zjawiska demograficzne w województwie świętokrzyskim w latach 2014–2016²

1. Nastąpił kolejny spadek liczby ludności województwa (w ciągu trzech lat o 0,8%). Utrzymywał się stały poziom odsetka mieszkańców wsi (ponad 55%). Stolica regionu skupiała 16% ogółu populacji.
2. Obserwowano dalsze zmniejszanie się liczby dzieci i młodzieży w wieku 0–17 lat (do niecałych 17%). Najliczniejszą grupą wśród nich pozostaje młodzież w wieku 17 lat, a najmniejszą niemowlęta. Większy odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym występuje na terenach wiejskich, co wynika z większej dzietności kobiet wiejskich. Liczebność grupy osób w wieku produkcyjnym zmniejszyła się, stanowiąc w 2016 r. prawie 62% populacji. Procesy starzenia się ludności znalazły odzwierciedlenie w rosnącej liczbie osób w wieku poprodukcyjnym (do blisko 22%), szczególnie w miastach, na obszarze których zamieszkiwało już ponad 49% ich ogółu.
3. W kolejnych latach stopniowo podnosił się wskaźnik obciążenia ekonomicznego. W 2016 r. na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało 62 osoby w wieku nieprodukcyjnym.

² Urząd Statystyczny w Kielcach

4. W ostatnich latach obserwowano powolne wyhamowanie natężenia wewnętrznego ruchu wędrownego. Zmniejszyła się skala rocznych ubytków ludności, choć pozostały one wysokie – z 2,5 do 2,0 tys. osób. Utrzymywała się tendencja odpływu mieszkańców miast na tereny wiejskie. Świętokrzyskie cechuje się dużym udziałem migracji wewnątrz województwa. W 2016 r. napływ wewnątrz wojewódzki stanowił prawie 74% ogółu napływu, a odpływ przeszło 61% ogółu odpływu.
5. Na przestrzeni badanych lat spadek liczby urodzeń żywych przekroczył 1%, przy czym większe ich ograniczenie notowano na obszarze miast. Współczynnik dzietności kobiet, obrazujący prostą zastępowalność pokoleń, pozostający na niższym niż przeciętnie w kraju poziomie, potwierdzał niekorzystną sytuację demograficzną.
6. Decyzje o zawarciu związku małżeńskiego są podejmowane w coraz późniejszym wieku. Młodzi ludzie odraczają decyzję o założeniu rodziny z powodu dalszego kształcenia, kariery zawodowej czy trudności ekonomicznych. Liczba małżeństw zawartych w 2016 r. spadła w ciągu trzech lat o blisko 1%, co było wynikiem mniejszej ich liczby na obszarach wiejskich o ponad 2%.
7. Ograniczeniu uległa liczba rozwodów (o 6% w stosunku do 2014 r.), przy czym większość zarejestrowano w miastach (61%). Jednocześnie nieco zmniejszyła się przeciętna liczba dzieci przypadająca na 1 rozwiedzione małżeństwo posiadające dzieci – do 1,42. Główną przyczyną rozpadu małżeństw pozostała niezgodność charakterów.
8. Liczba orzeczonych separacji pozostawała zmienna i chociaż większość przypadków występowała w miastach, to dysproporcja w stosunku do wsi systematycznie się zmniejszała. Wśród ogółu separowanych w 2016 r. małżeństw blisko 49% posiadało małoletnie dzieci.
9. W 2016 r. roku zanotowano o ponad 2% więcej zgonów niż przed dwoma laty, | z czego 52% stanowiły zgony mężczyzn. Więcej zgonów zarejestrowano na wsi (58% ogółu). Poziom umieralności niemowląt był zróżnicowany w latach, przy czym w roku ostatnim ukształtował się na pułapie wyraźnie wyższym niż w 2014 r.
10. Prognoza ludności na lata 2017-2050 zakłada nasilanie się niekorzystnych tendencji demograficznych w województwie świętokrzyskim, tj. zmniejszenie liczby ludności, spadek przyrostu rzeczywistego oraz negatywne zmiany strukturalne grup wiekowych.

2. Uwagi metodologiczne

2.1 Zakres, cel i przedmiot badania

Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób powstała w oparciu o dane zgromadzone w trakcie procesu badawczego, którego celem było zweryfikowanie istniejącego stanu zaspokojenia potrzeb na rynku przewozów pasażerskich. W związku z powyższym przeprowadzono:

Badanie preferencji przewozowych pasażerów w zakresie:

- ustalenia częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego;
- określenia najczęstszego celu podróży transportem publicznym;
- identyfikacji pory dnia w której pasażer korzysta najczęściej z usług publicznego transportu zbiorowego;
- identyfikacji najczęściej wybieranego środka transportu;
- identyfikacji czynników przemawiających za podróżowaniem własnym /użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem;
- określenia czynników przemawiających za wyborem transportu publicznego;
- identyfikacji czynników wpływających na odbycie podróży transportem publicznym zamiast samochodem;
- określenia mocnych stron komunikacji zbiorowej;
- określenia słabych/negatywnych stron komunikacji zbiorowej;
- ustalenia źródła informacji pasażerskiej dotyczącej kursowania autobusów/busów;
- częstotliwości korzystania z ulg ustawowych przy zakupie biletów jednorazowych/miesięcznych w komunikacji publicznej);
- pozyskania opinii respondentów dot. jakości usług sprawowanych przez transport publiczny.

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

- określenia jakości floty samochodowej z uwzględnieniem marki, roku produkcji, liczby miejsc siedzących oraz stojących, norm emisji spalin;

- oszacowania ilości pojazdów dostosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami (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);
- identyfikacji znajdujących się udogodnień w pojeździe (tzn. czy pojazd wyposażony jest w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, WiFi, system liczenia pasażerów, tablicę elektroniczną wyświetlającą kierunek jazdy, inne);
- uzyskania informacji dotyczącej liczby pojazdów wyposażonych w GPS, systemu informacji pasażerskiej, urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy czy czas zatrzymań itp.;
- wyszczególnienia linii komunikacyjnych w tym liczby przewiezionych pasażerów oraz przewidywanych zmiany w natężeniu przewozu osób w rok 2017 i 2018 czy liczby kursów w dni robocze, oraz niedziele i święta.

Badanie jednostek samorządu terytorialnego (gmin i powiatów województwa) w zakresie:

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

Ponadto zweryfikowano dane w zakresie **ilości** oraz **tematyki skarg** wpływających od pasażerów, jak również innych podmiotów, **stopienia dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów**. Analizie poddano również **komplementarność i konkurencyjność publicznego transportu kolejowego i drogowego** oraz **dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej do potrzeb społecznych, z uwzględnieniem osób z niepełnosprawnością**.

Dane wykorzystane do analizy pozyskane lub zaczerpnięte zostały z/od

- Wojewódzkiego Zarządu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego (dane własne);
- starostw powiatowych województwa świętokrzyskiego;
- gmin województwa świętokrzyskiego;

- przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy i mających 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;
- Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Kielcach;
- ankiet dot. preferencji przewozowych pasażerów oraz
- Głównego Urzędu Statystycznego.

Badanie przeprowadzone od czerwca do sierpnia, poprzedzone zostało fazą przygotowawczą polegającą na przygotowaniu ankiet oraz opracowaniu formularzy skierowywanych do przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie oraz jednostek samorządu terytorialnego jako organizatorów publicznego transportu zbiorowego. 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. Obejmował 14 pytań:

- 6 pytań zamkniętych jednokrotnego wyboru (w tym 3 pytania alternatywne);
- 1 pytanie otwarte;
- 7 pytań zamkniętych wielokrotnego wyboru.

Metryczka respondenta obejmowała dane dotyczące:

- płci,
- wieku,
- wykształcenia,
- statusu społecznego,
- miejsca zamieszkania
 - mieszkaniec województwa świętokrzyskiego (tak/nie)
 - mieszkaniec wsi lub miasta
 - mieszkaniec 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 138 przedsiębiorców, którzy

wykonywają 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 formularz w formie tabelarycznej (podzielony na części A i B). Odpowiedzi zwrotne przesyłane były drogą elektroniczną.

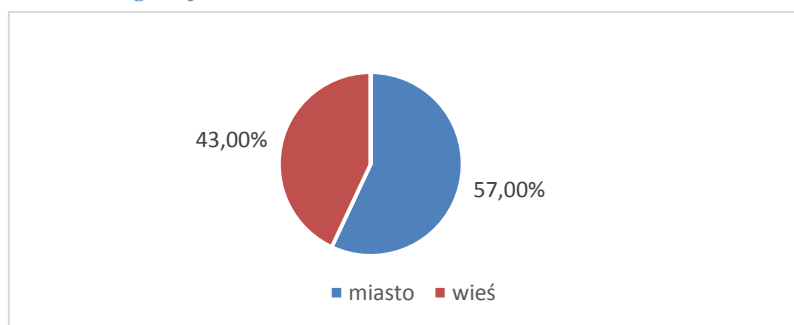
Dane do analizy pozyskano również od gmin i powiatów z terenu województwa świętokrzyskiego. Badaniem objęto 102 gminy (gminy miejskie-5, gminy miejsko-wiejskie-27, gminy wiejskie-70) i 14 powiatów województwa świętokrzyskiego (w tym powiat grodzki-1, powiat ziemski-13).

Odpowiedź zwrotna wpłynęła od 100 przewoźników, 10 powiatów oraz 50 gmin. W ankiecie preferencji przewozowych udział wzięło 1017 respondentów.

2.2 Próba badawcza i jej charakterystyka

W badaniu dotyczącym preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim wzięło udział 1017 respondentów. Zgodnie ze strukturą odpowiedzi, która została przedstawiona na wykresach większość osób biorących udział w ankiecie to mieszkańcy województwa świętokrzyskiego zamieszkujący obszar miejski.

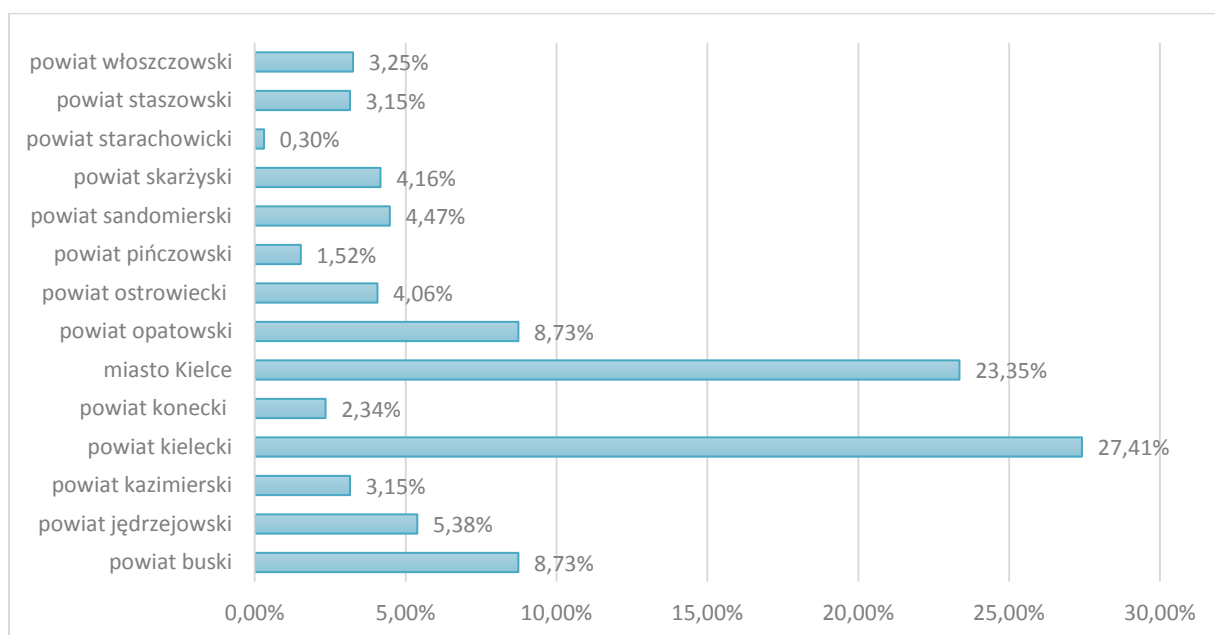
Rysunek 20. Respondenci według miejsca zamieszkania - miasto, wieś



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Najwięcej odpowiedzi zwrotnych wpłynęło od mieszkańców powiatu kieleckiego i miasta Kielce. Respondenci tych 2 obszarów stanowili ponad 50% całej badanej populacji.

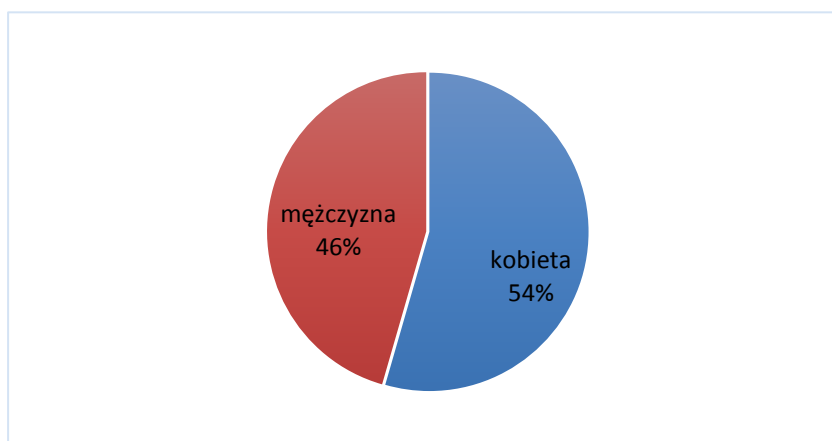
Rysunek 21. Struktura respondentów według miejsca zamieszkania-powiat



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Większość ankietowanych, biorących udział w badaniu, stanowiły kobiety (554K i 463M). Ich przewaga liczebna nad mężczyznami jest wyższa o 8 %, przy uwzględnieniu danych demograficznych dla województwa świętokrzyskiego, gdzie kobiety stanowią 51,20% wszystkich mieszkańców kształtuje się na poziomie ok 6% (na podstawie danych GUS z 31.12.2016).

Rysunek 22. Struktura respondentów według płci



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

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 określić indywidualne preferencje przewozowe osób, grupując populację pod względem cechy dotyczącej aktywności zawodowej.

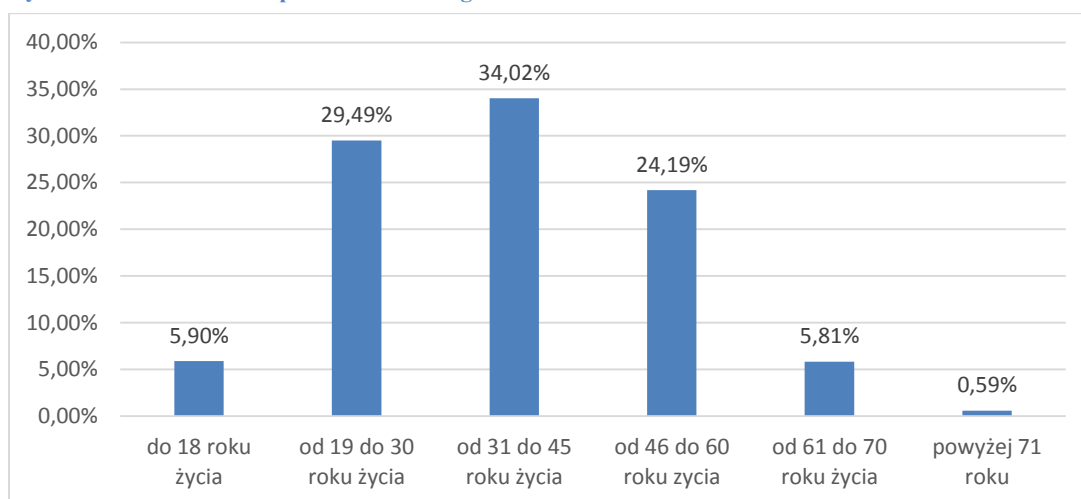
Tabela 7. Struktura wiekowa osób ankietowanych (w podziale na K i M)

Wiek	Do 18	19-30	31-45	46-60	61-70	Powyżej 71	Łącznie osób
Kobiety	25	160	180	152	28	2	554
Mężczyźni	35	133	166	94	31	4	463
Suma osób	60	300	346	246	59	6	1017

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

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 niemal identyczna i wynosi ok. 6,0%. Znikomy odsetek odpowiedzi, stanowią natomiast osoby umiejscowione w grupie wiekowej powyżej 71 lat.

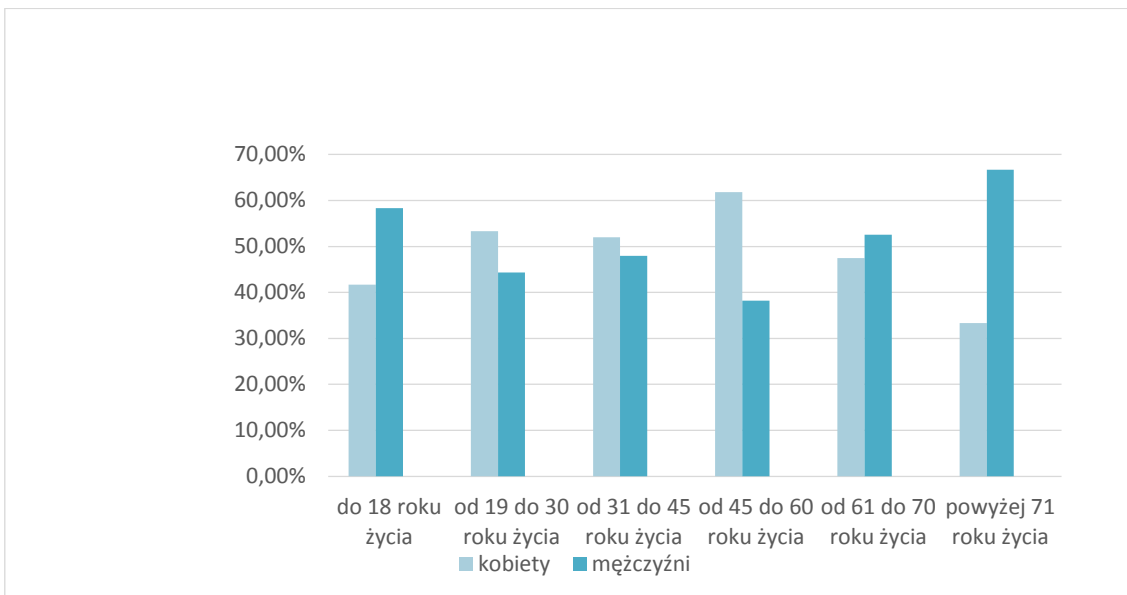
Rysunek 23. Struktura respondentów według wieku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W ogólnej populacji kobiet najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 31 do 45 lat tj. 17,7%, a najmniej liczną w wieku powyżej 71 lat tj. 0,2%. W ogólnej populacji mężczyzn najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 31 do 45 lat tj. 16,32%, a najmniej liczną w wieku powyżej 71 lat tj. 0,39%).

Rysunek 24. Struktura wiekowa respondentów w zależności od płci



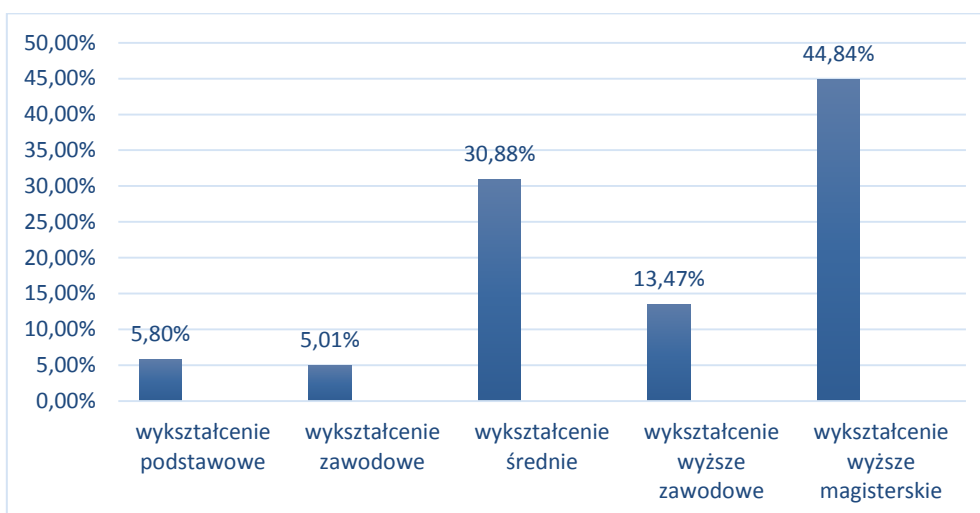
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

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

- w grupie wiekowej do 18 roku życia kobiety stanowią 41,66% a mężczyźni 58,33%
- w grupie wiekowej od 19 do 30 roku życia kobiety stanowią 53,33% a mężczyźni 44,33%
- w grupie wiekowej od 31 do 45 roku życia kobiety stanowią 52,02% a mężczyźni 47,97%
- w grupie wiekowej od 46 do 60 roku życia kobiety stanowią 61,79% a mężczyźni 38,21%
- w grupie wiekowej od 61 do 70 roku życia kobiety stanowią 47,46% a mężczyźni 52,54%
- w grupie wiekowej powyżej 71 roku życia kobiety stanowią 33,33% a mężczyźni 66,66 %

Poddając analizie strukturę wykształcenia najwięcej osób ankietowanych stanowiły osoby z wykształceniem wyższym magisterskim tj. ponad 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 podstawowym i zawodowym.

Rysunek 25. Struktura respondentów według wykształcenia

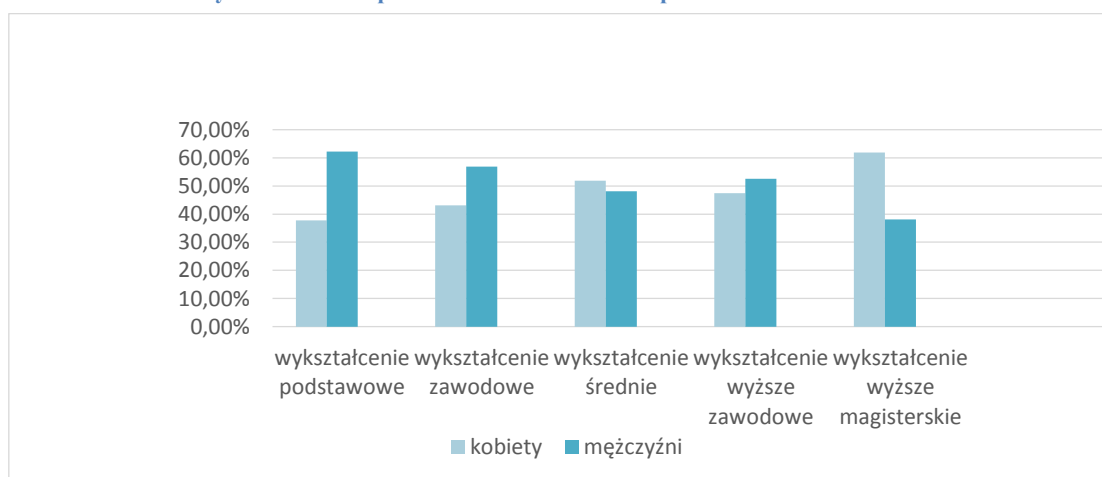


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Badając strukturę wykształcenia ankietowanych pod kątem cechy jaką jest płeć wyniki kształtują się następująco:

- wykształcenie podstawowe w badanej grupie posiada 37,73% kobiet i 62,27% mężczyzn,
- wykształcenie zawodowe 43,14% kobiet i 56,86% mężczyzn,
- wykształcenie średnie 51,91% kobiet i 48,09% mężczyzn,
- wykształceniem wyższym zawodowym dysponuje 47,45% kobiet oraz 52,55% mężczyzn,
- wykształcenie wyższe magisterskie 61,84% kobiet i 38,16% mężczyzn.

Rysunek 26. Struktura wykształcenia respondentów w zależności od płci

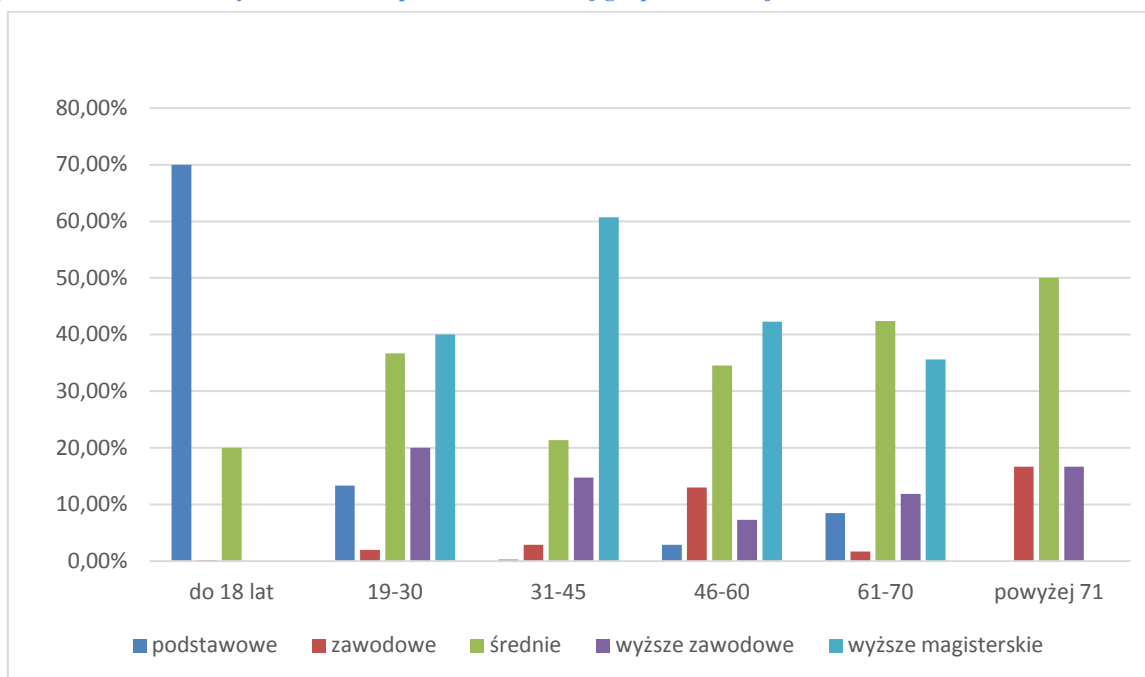


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Analizując strukturę wykształcenia w odniesieniu do danej grupy wiekowej otrzymujemy następujące dane:

W grupie wiekowej 19-30, 31-45, 46-60 dominującym jest wykształcenie wyższe magisterskie, w najstarszej grupie wiekowej wykształcenie średnie, natomiast wykształcenie podstawowe/gimnazjalne cechuje osoby do 18 roku życia.

Rysunek 27. Struktura wykształcenia respondentów w danej grupie wiekowej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W toku badania dot. potencjału przewoźników, uprawnionych do wykonywania regularnego transportu drogowego, obsługujących linie komunikacyjne na terenie województwa świętokrzyskiego informację zwrotną uzyskano od 100 przewoźników, co stanowi 72% zwrotu odpowiedzi.

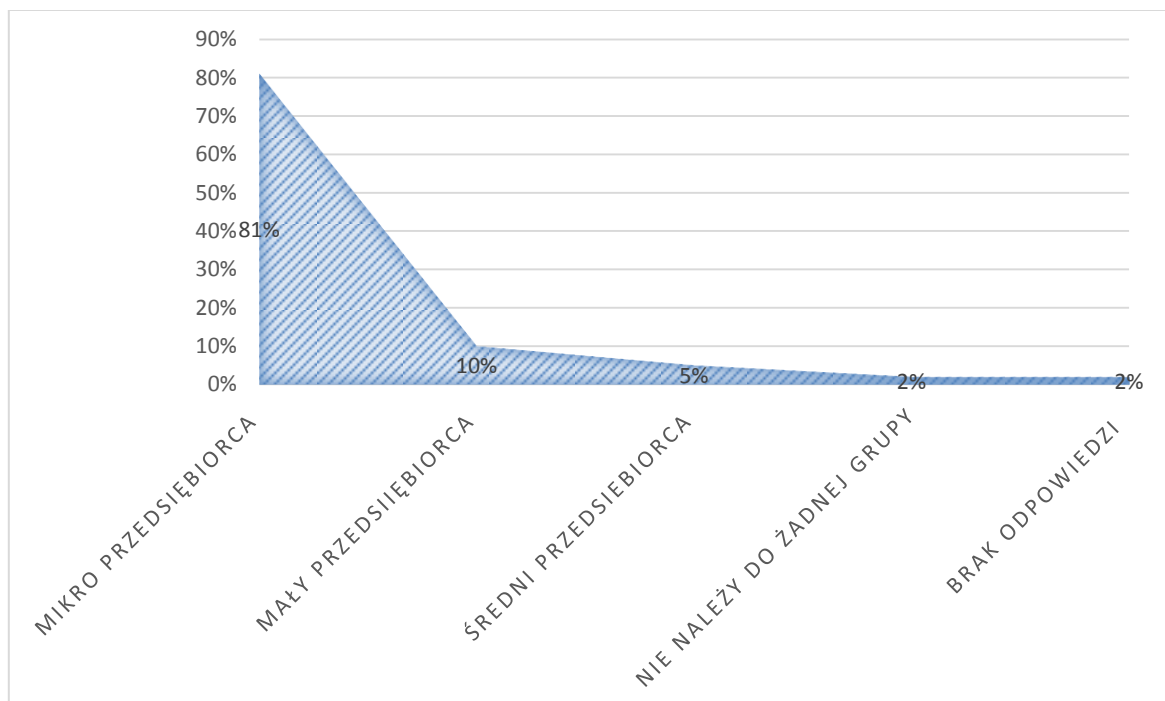
Tabela 8. Liczba przewoźników (zgodnie z siedzibą firmy zarejestrowaną na terenie powiatów województwa świętokrzyskiego)

Lp.	Powiat	Liczba przewoźników do których przesłano kwestionariusze tabelaryczne	Liczba przewoźników od których otrzymano odpowiedzi
1.	powiat buski	8	8
2.	powiat jędrzejowski	11	6
3.	powiat kazimierski	5	5
4.	powiat kielecki	34	23

5.	powiat konecki	8	7
6.	powiat opatowski	1	1
7.	powiat ostrowiecki	7	6
8.	powiat pińczowski	6	6
9.	powiat sandomierski	13	10
10.	powiat skarżyski	16	10
11.	powiat starachowicki	5	2
12.	powiat staszowski	8	6
13.	powiat włoszczowski	1	1
14.	urząd miasta w kielcach (powiat grodzki)	9	3

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

Rysunek 28. Struktura próby według wielkości przedsiębiorstwa



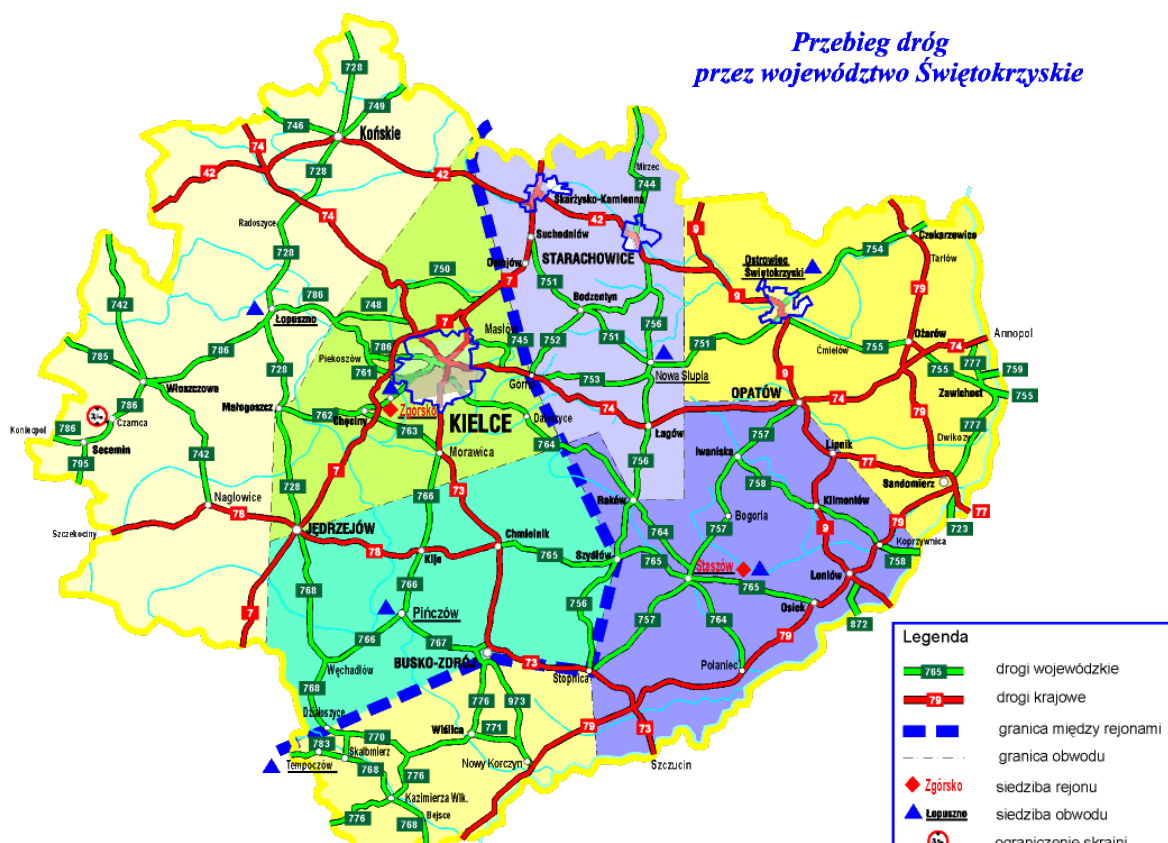
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

3. Infrastruktura transportowa

Na infrastrukturę drogową województwa świętokrzyskiego składały się sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Łączna długość dróg publicznych wynosiła 14126 km³, w tym:

- 754 km to drogi krajowe (129 km miejskie, 625 zamiejskie),
- 1087 km to drogi wojewódzkie (158 km miejskie, 929 km zamiejskie),
- 5979 km to drogi powiatowe (401 km miejskie, 5397 km zamiejskie),
- 6487 km to drogi gminne (972 km miejskie, 5516 km zamiejskie).

Rysunek 29. Przebieg dróg przez województwo Świętokrzyskie



Źródło: <http://www.szdw.kielce.com.pl/images/siec.gif>

Przez teren województwa przebiega osiem fragmentów głównych ciągów komunikacyjnych kraju, które prowadzą drogami krajowymi, a mianowicie:

- droga Nr 7 (Gdańsk – Chyżne),

³ Rocznik Województwa 2016. Urząd Statystyczny w Kielcach <http://kielce.stat.gov.pl/>

- droga Nr 9 (Radom – Barwinek),
- droga Nr 42 (Namysłów – Rudnik),
- droga Nr 73 (Wiśniówka – Jasło),
- droga Nr 74 (Sulejów – Hrubieszów),
- droga Nr 77 (Lipnik – Przemyśl),
- droga Nr 78 (Chałupki – Chmielnik).

Na infrastrukturę kolejową województwa świętokrzyskiego składały się czynne i zelektryfikowane linie kolejowe o łącznej długości 754 km⁴, w tym:

- 721 km to linie czynne,
- 348 km to linie jednotorowe,
- 373 km to linie dwu i więcej torowe,
- 33 km to linie nieeksploatowane.

Rysunek 30. Mapa kolejowych połączeń regionalnych



Źródło: <https://polregio.pl/pl/rozkład-jazdy-i-mapa-polaczen/mapa-polaczen/>

Przez terytorium województwa przebiega również fragment 224 kilometrowej linii kolei dużych prędkości numer 4⁵. Centralna Magistrala Kolejowa łączy Grodzisk Mazowiecki z Zawierciem, a pasażerowie w województwie mogą korzystać z połączeń na stacji

⁴ Ibidem

⁵ Wikipedia https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_du%C5%BCych_pr%C4%99dko%C5%9Bci_w_Polsce

Włoszczowa Północ. Obecnie ruch pasażerki obsługują tam pociągi należące do przewoźnika Intercity. Pociągi poruszają się tam z prędkością do 200 km/h.

Funkcjonuje również linia kolejowa szerokotorowa (LHS), która powstała w latach 80-tych Hrubieszów – Huta „Katowice”. Odbywa się po niej wyłącznie ruch towarowy i tranzytowy. W Sędziszowie w powiecie jędrzejowskim znajduje się stacja wymiany podwozi wagonów linii LHS.

3.1 Dostępność komunikacyjna

Od kilkunastu lat obszary najlepszej dostępności komunikacyjnej dla pasażerów zlokalizowane są w północnej części powiatu kieleckiego tj. ok. 20 km od Kielc w kierunku północnym oraz dodatkowo w okolicach Pińczowa, Buska Zdroju, Skarżyska Kamiennej, Starachowic i Ostrowca Świętokrzyskiego.

Najsłabszy dostęp do komunikacji publicznej mają mieszkańcy zachodniej części województwa tj. okolic Opatowa, Sandomierza, Staszowa czy Kazimierzy Wielkiej oraz wybranych obszarów powiatów jędrzejowskiego, włoszczowskiego i koneckiego.

W badaniu preferencji przewozowych ankietowani pasażerowie wskazywali na niewystarczającą liczbę połączeń komunikacyjnych na terenie województwa i postulowali ich uruchomienie. Oprócz najczęściej wymienianych tj. Ostrowiec Świętokrzyski – Ożarów czy Kielce – Małogoszcz pojawiały się też postulaty o połączenia z i do powiatu włoszczowskiego, staszowskiego, starachowickiego, koneckiego czy kazimierskiego. Np. w przypadku powiatu włoszczowskiego ankietowani zwracali również uwagę na brak wystarczającej liczby połączeń z centrum Włoszczowy do oddalonej o 4 km stacji kolejowej. Dla przykładu w soboty takie połączenie nie było realizowane.

3.2 Infrastruktura przystankowa

3.2.1 Transport drogowy

Dostępność do infrastruktury przystankowej województwa skupia się przede wszystkim w stolicy województwa oraz w miastach powiatowych. Tutaj wyszczególnić można m.in. łatwo dostępne centra przesiadkowe, z których pasażerowie mogą rozpocząć lub zakończyć podróż w obrębie powiatu, województwa jak i poza teren województwa.

Dobra dostępność do infrastruktury przystankowej występuje również przy drogach krajowych oraz wojewódzkich. Tutaj z roku na rok przybywa przystanków. Tym samym ich dostępność dla pasażerów jest łatwiejsza.

W badanym okresie na koniec 2016 roku liczba przystanków w transporcie drogowym w województwie skatalogowanych w bazie przystankowej wynosiła 10669. Szczegółowy wykaz w podziane na linie komunikacyjne czy ich wykaz w gminach i powiatach jest ogólnodostępny m.in. poprzez System Informacji Przestrzennej Województwa Świętokrzyskiego pod adresem <http://sip.e-swietokrzyskie.pl/> w zakładce Transport i Komunikacja. Ich zarządcami są samorządy lokalne, które odpowiadają za ich remonty, utrzymanie oraz oznakowanie.

Z informacji przekazanych na potrzeby przedmiotowej analizy przez samorządy gminne oraz powiatowe wynika, że zdecydowana większość przystanków wyposażona została w wiatę chroniącą pasażerów przed złymi warunkami atmosferycznymi oraz dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wybudowano zatoki przystankowe, w których pojazdy mogą się bezpiecznie zatrzymać, aby zabrać lub wysadzić pasażera. Tylko nieliczne z przystanków, głównie te zlokalizowane poza miejscowościami, przy drogach przelotowych są wyposażone tylko w sam słupek przystankowy ze znakiem D-15, oznaczającym nie tylko sam przystanek, ale ponadto miejsce do zatrzymywania się innych niż autobus pojazdów samochodowych wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach i pojazdów przeznaczonych do przewozu dzieci do szkół i przedszkoli. Oznacza też miejsce zatrzymywania się wskazanych na znaku pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach.

Powiat	Liczba przystanków
buski	772
jędrzejowski	874
kazimierski	507
kielecki	2036
konecki	645
opatowski	693
ostrowiecki	821
pińczowski	484
sandomierski	678
skarżyski	471

starachowicki	598
staszowski	836
włoszczowski	564
Kielce (miasto)	580

Źródło: opracowanie własne

Jednocześnie samorządy deklarują w kolejnych latach nowe inwestycje poprawiające standardy przystanków tj. zakup nowych wiat, koszy na śmieci i wymianę znaków informujących o lokalizacji przystanku.

Z kolei ze zbiorczej informacji dotyczącej publicznego transportu zbiorowego, która została przesłana do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa zgodnie z art. 49 ustawy z 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym wynika, że:

- 2596 przystanków było własnością gmin, z czego 38 nie zostało udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników,
- 7854 było w zarządzie gmin, z czego 19 nie zostało udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników,
- 130 było własnością lub w zarządzie innych niż gmina podmiotów,
- 1057 było własnością powiatów,
- 908 było w zarządzie powiatów,
- 861 było własnością lub w zarządzie innych niż powiat podmiotów.

3.2.2 Transport kolejowy

W transporcie kolejowym wszystkie z 53 stacji i przystanków osobowych na terenie województwa świętokrzyskiego posiadały perony o nawierzchniach: utwardzonych (kostka brukowa, kamienna lub płyty chodnikowe) bądź gruntowych (żużel lub żwir). Część z nich wyposażona była w pochylnie dla osób niepełnosprawnych oraz w udogodnienia takie jak zapowiedź głosowa przyjazdów i odjazdów czy gabloty informacyjne. Szczegółowy wykaz infrastruktury przystankowej w transporcie kolejowym zamieszczono w tabeli poniżej.

Tabela 9. Infrastruktura przystankowa w transporcie kolejowym (teren woj. świętokrzyskiego)

Stacja, przystanek osobowy	Nr linii	Peron	Nawierzchnia	Rodzaj utwardzenia	Dojście	Architektura	Udogodnienia	Informacja
----------------------------	----------	-------	--------------	--------------------	---------	--------------	--------------	------------

Skarżysko Kościelne	25	tak	gruntowa utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Marcinków	25	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Wąchock	25	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	zadaszenie, ławka	pochylnia	megafon
Starachowice	25	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Starachowice Wschodnie	25	tak	utwardzona	kostka brukowa	z ulicy	wiata, ławka	pochylnia	megafon
Starachowice Michałów	25	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Styków Ilżecki	25	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Brody Ilżeckie	25	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Staw Kunowski	25	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Kunów	25	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Boksycka	25	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Ostrowiec Świętokrzyski	25	tak	utwardzona	plyta betonowa	kładka	wiata, ławka	-	megafon
Ćmielów	25	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Jakubowice	25	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Dwikozy	25	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Sandomierz	25	tak	utwardzona	kostka brukowa	z ulicy	wiata, ławka	pochylnia	megafon
Skarżysko Kamienne	25	tak	utwardzona	kostka brukowa	kładka	zadaszenie, ławka	pochylnia	megafon
Skarżysko Zachodnie	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	kładka	wiata, ławka	-	-
Suchedniów Północny	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Suchedniów	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon

Berezów	8	tak	utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Łączna	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	kładka	wiata, ławka	-	megafon
Zagnańsk	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon
Tumlin	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Kostomłoty	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Kielce Piaski	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Kielce	8	tak	utwardzona	masa bitumiczna	tunel	zadaszenie, ławka	-	megafon, tablica informacyjn a
Kielce Bialogon	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Słowik	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	pochylnia	-
Sitkówka Nowiny	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon
Radkowiec	8	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon
Wolica	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka		megafon
Sobków	8	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon
Miąsowa	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon
Jędrzejów	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z dworca	wiata, ławka	-	megafon
Potok	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Krzcięcice	8	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon
Sędziszów	8	tak	utwardzona	kostka brukowa	z ulicy	zadaszenie, ławka	-	megafon
Klimontów	8	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	-

Kielce Herbskie	61	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	zadaszenie, ławka	-	-
Kielce Czarnów	61	tak	utwardzona	kostka brukowa	z ulicy	wiata, ławka	pochylnia	megafon
Górki Szczukowskie	61	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Piekoszów	61	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Rykoszyn	61	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon
Wiarna Rzeka	61	tak	gruntowa utwardzona	żwir, żużel	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Małogoszcz	61	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	zadaszenie, ławka	-	megafon
Bukowa	61	tak	utwardzona	masa bitumiczna	z ulicy	zadaszenie, ławka	-	-
Ludynia	61	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon
Ludynia Dwór	61	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Włoszczowa	61	tak	utwardzona	plyta betonowa	z dworca	zadaszenie, ławka	-	megafon
Włoszczowa Północ	4	tak	utwardzona	kostka brukowa	kładka	wiata, ławka	pochylnia	megafon
Czarnca	61	tak	utwardzona	plyta betonowa	z ulicy	wiata, ławka	-	-
Żeliszewice	61	tak	utwardzona	kostka brukowa	z ulicy	wiata, ławka	-	megafon

Źródło: Przewozy Regionalne

W 2016 roku na linii Kielce – Częstochowa gruntownie wyremontowano perony na stacji Kielce Czarnów, gdzie od grudnia 2016 roku zatrzymują się również pociągi spółki PKP Intercity. W kolejnych latach zaplanowano remonty następnych peronów m.in. Ludynia Dwór, Włoszczowa i Włoszczowa Północ.

4. Diagnoza istniejącego systemu komunikacji – drogowy i kolejowy transport publiczny

4.1 Kolejowy transport publiczny

W badanym okresie, tj. w 2016 roku usługi publiczne w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego świadczyło dwóch operatorów, tj. „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. oraz „Koleje Małopolskie” Sp. z o. o., na podstawie zawartych w 2015 roku umów z organizatorem, tj. Województwem Świętokrzyskim.

Pasażerski transport kolejowy realizowany jest w ramach dostępnych w budżecie Województwa Świętokrzyskiego środków finansowych, przy uwzględnieniu potrzeb społecznych. W tabeli poniżej przedstawiono realizowane w 2016 roku połączenia na poszczególnych liniach kolejowych:

Tabela 10. Wykaz kolejowych linii komunikacyjnych

Numer linii kolejowej	Odcinek linii kolejowej na której realizowano połączenia
Linia Kolejowa Nr 61 i 4	<ul style="list-style-type: none">➤ Kielce – Włoszczowa➤ Włoszczowa – granica województwa – Częstochowa➤ Kielce – granica województwa – Częstochowa➤ Kielce – Włoszczowa – granica województwa – Katowice
Linia Kolejowa Nr 8 i 25	<ul style="list-style-type: none">➤ Kielce – Skarżysko Kamienna➤ Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski➤ Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski
Linia Kolejowa Nr 8 i 62	<ul style="list-style-type: none">➤ Kielce – granica województwa – Kraków➤ Kielce – Sędziszów➤ Sędziszów – granica województwa - Kraków➤ Kielce – granica województwa – Katowice➤ Sędziszów – granica województwa – Katowice
Linia Kolejowa Nr 25	<ul style="list-style-type: none">➤ Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz

Źródło: Załącznik nr 1 do umowy nr WZT-III.8060.60.2015

W 2016 roku Oddział Świętokrzyski Spółki „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. posiadał na stanie łącznie 34 pojazdy kolejowe, z czego 13 z nich było dzierżawionych od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, a jeden od Urzędu Marszałkowskiego

Województwa Śląskiego w Katowicach. Do realizacji usług przewozowych wykorzystywane były łącznie 24 pojazdy. Pozostałe z posiadanych przez operatora pojazdów z uwagi na stan techniczny i zaplanowane naprawy nie były wykorzystywane.

Elektryczne zespoły trakcyjne EN57 wykorzystywane są przede wszystkim do realizacji połączeń na linii z Kielc przez Sędziszów do Katowic oraz jako pojazdy zastępcze lub dodatkowe, uruchamiane w wyjątkowych sytuacjach. Są to pojazdy, które nie posiadają udogodnień dla pasażerów dostępnych w nowoczesnych pojazdach. Na co dzień podróżni mogli korzystać z komfortowych pojazdów kolejowych, m.in. jednego EN64 wyprodukowanego w maju 2016 roku, sześciu EN63A wyprodukowanych w 2014 i 2015 roku, czterech EN96 z 2011 roku, dwóch EN81 z 2005 roku oraz pojazdu zmodernizowanego w 2009 roku ED72Aa. Wszystkie z w/w składów są wyposażone w klimatyzację oraz udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Część z nich dodatkowo również w bezprzewodowy dostęp do bezprzewodowej sieci WiFi oraz gniazdka elektryczne.

Szczegółowy wykaz dzierżawionych i wykorzystywanych w codziennej eksploatacji przez kolejową spółkę pojazdów przedstawiono w tabeli poniżej. Z uwagi na niewielką pracę przewozową wykonywaną przez drugiego z przewoźników tj. Koleje Małopolskie, dane dotyczące taboru nie zostały uwzględnione w przedmiotowej analizie.

Tabela 11. Szczegółowe wyposażenie taboru kolejowego

Nazwa taboru	Ilość wykorzystywana	Wyposażenie	Tak	Nie	Uwagi
EN96	4	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Wydierżawiane przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów	x		
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnospr.	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	107 + 10	
	Stojące	123			
EN63A	6	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Wydierżawiane przez Urząd Marszałkowski Województwa
		Automaty biletowe	x		
		System zliczania pasażerów	x		
		System informacji pasażerskiej	x		

		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnospr.	x		Świętokrzyski ego
		Ilość miejsc	Siedzące	150 + 6	
			Stojące	120	
EN63A	1	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Wydierżawia ne przez Urząd Marszałkowski ego Województwa Śląskiego
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów	x		
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnospr.	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	150+6	
Stojące	120				
EN81	2	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Wydierżawia ne przez Urząd Marszałkowski ego Województwa Świętokrzyski ego
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów	x		
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnospr.	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	60	
Stojące	80				
EN64	1	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Wydierżawia ne przez Urząd Marszałkowski ego Województwa Świętokrzyski ego
		Automaty biletowe	x		
		System zliczania pasażerów	x		
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnospr.	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	155 + 15	
Stojące	150				
ED72A	1	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Własność Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów		x	
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnospr.	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	220	
Stojące	372				

EN57	4	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej		x	Własność Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów		x	
		System informacji pasażerskiej		x	
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnospr.		x	
		Ilość miejsc	Siedzące	188	
	Stojące	468			
EN57	5	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej		x	Własność Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów		x	
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnospr.		x	
		Ilość miejsc	Siedzące	188	
	Stojące	468			

Źródło: Oddział Świętokrzyski Sp. z o.o. Przewozy Regionalne

Pociągi Oddziału Świętokrzyskiego Spółki Przewozy Regionalne zatrzymywały się w 2016 roku na 52 stacjach i przystankach osobowych na terenie województwa świętokrzyskiego. Szczegółowy wykaz w podziale na poszczególne linie kolejowe znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 12. Wykaz stacji kolejowych w podziale na poszczególne linie kolejowe

Linia 61	Linia 8	Linia 8	Linia 25
Kielce - Częstochowa	Kielce - Kraków	Kielce - Skarżysko Kamienna	Skarżysko Kamienna - Sandomierz
Kielce	Kielce	Kielce	Skarżysko Kościelne
Kielce Herbskie	Kielce Białogon	Kielce Piaski	Marcinków
Kielce Czarnów	Słowik Przystanek	Kostomłoty	Wąchock
Górki Szczukowskie	Sitkówka Nowiny	Tumlin	Starachowice po.
Piekoszów	Radkowice	Zagnańsk	Starachowice Wschodnie
Rykoszyn	Wolica	Łączna	Starachowice Michałów
Wierna Rzeka	Sobków	Berezów	Styków Hłzecki
Małogoszcz	Miąsowa	Suchedniów	Brody Hłzeckie
Bukowa	Jędrzejów	Suchedniów Północny	Staw Kunowski
Ludynia	Potok	Skarżysko Zachodnie	Kunów
Ludynia Dwór	Krzcięcice	Skarżysko Kamienna	Boksycka
Włoszczowa	Sędziszów		Ostrowiec Św.

Czarnca Żeliszawice	Klimontów		Ćmielów Dwikozy Jakubowice Sandomierz
------------------------	-----------	--	--

Operator realizował m.in. osiem połączeń relacji Kielce - Kraków – Kielce (w tym trzy w wydłużonej relacji z i do Ostrowca Świętokrzyskiego przez Skarżysko Kamienną), osiem z Kielc przez Włoszczowę do Częstochowy i z powrotem oraz cztery z Kielc do Katowic (przez Włoszczowę i Zawiercie tam oraz z powrotem), dwa przez Jędrzejów i Sędziszów)⁶.

Między Kielcami a stolicami powiatów najczęściej połączeń w dobie realizowanych było ze Skarżyskiem Kamienną (23), Jędrzejowem (22) oraz Włoszczową (16). Z kolei między Skarżyskiem Kamienną a Ostrowcem Świętokrzyskim pasażerowie mogli korzystać każdego dnia z 14 połączeń oraz między Ostrowcem Świętokrzyskim a Sandomierzem z dwóch, przy czym połączenia te odbywały się tylko w weekendy w sezonie wakacyjnym i realizowane były w relacji z i do Kielc.

W 2016 roku samorząd Województwa Świętokrzyskiego na obsługę połączeń kolejowych wydał łącznie 26 milionów 109 tysięcy zł. Pociągi wykonały blisko 2 mln pockm. Najwięcej pasażerów podróżowało w relacjach Kielce – Skarżysko Kamienna – Kielce, Kielce – Włoszczowa – Kielce oraz Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce. Najmniej pasażerów wybrało podróż w relacjach Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko Kamienna czy Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice.

W 2016 roku operator, tj. Świętokrzyski Oddział spółki Przewozy Regionalne przewiózł w województwie blisko 2 miliony pasażerów, z czego:

- na linii 61 i 4 ponad 360 tysięcy pasażerów,
- na linii 8 i 62 ponad 750 tysięcy pasażerów,
- na linii 8 i 25 ponad 850 tysięcy pasażerów,

Przedstawione dane nie obejmują pasażerów, którzy korzystali z usług drugiego operatora, tj. Spółki Koleje Małopolskie, na podstawie wspólnej oferty Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej. Przybliżoną liczbę przewiezionych pasażerów na wybranych liniach przedstawiono w tabeli poniżej.

⁶ Źródło: Załącznik numer 2 do umowy WZT-III.8060.60.2015

Tabela 13. Liczba przewiezionych pasażerów w wybranych relacjach kolejowych w 2016 roku

Relacja kolejowa	Liczba pasażerów w 2016 roku
Kielce – Włoszczowa – Kielce	ponad 43 tysiące
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce	ponad 36 tysięcy
Kielce – Skarżysko Kamienna – Kielce	ponad 96 tysięcy
Kielce – Starachowice – Kielce	ponad 18 tysięcy
Kielce – Sandomierz – Kielce	ponad 5 tysięcy
Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski – Skarżysko Kamienna	ponad 15 tysięcy
Starachowice – Skarżysko Kamienna – Starachowice	ponad 5 tysięcy
Skarżysko Kamienna – Starachowice – Skarżysko Kamienna	ponad 2 tysiące
Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Starachowice	ponad 21 tysięcy
Starachowice – Sandomierz – Starachowice	ponad 1 tysiąc
Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz – Ostrowiec Świętokrzyski	ponad 2 tysiące
Kielce – Jędrzejów – Kielce	ponad 19 tysięcy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych od przewoźników

Z uruchomionego sezonowego połączenia w relacji Kielce – Skarżysko Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz skorzystało w 2016 roku blisko 15 tys. pasażerów, z czego ponad 9,5 tys. podróżowało do i z Sandomierza.

4.2 Drogowy transport publiczny

W 2016 roku wydanych przez Marszałka Województwa było 279 zezwoleń na wykonywanie regularnej i regularnej specjalnej komunikacji. Usługi przewozowe na 169 liniach regularnych oraz regularnych specjalnych świadczyło 91 przewoźników. Szczegółową liczbę wydanych zezwoleń na przestrzeni ostatnich lat przedstawiono w tabeli poniżej:

Tabela 14. Obowiązujące zezwolenia w latach 2013 – 2016 przez Marszałka woj. Świętokrzyskiego

Rok	Obowiązujące zezwolenia
2016	279
2015	297
2014	325

2013	351
------	-----

Źródło: opracowanie własne

Z danych przedstawionych w powyższej tabeli wynika że, na przestrzeni ostatnich lat liczba wydawanych zezwoleń jest z roku na rok coraz mniejsza. Tendencja ta utrzymuje się od kilku lat. Potwierdzają to również przewidywania samych przewoźników, którzy w skierowanej do nich ankiecie na zdecydowanej większości obsługiwanych linii komunikacyjnych prognozują spadek liczby przewożonych pasażerów w roku 2017.

Dodatkowo analizie poddana została liczba wydanych zezwoleń przez inne uprawnione organy:

Tabela 15. Zestawienie wydanych zezwoleń w roku 2016 obowiązujących na terenie Województwa Świętokrzyskiego przez Organ właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów

Organ wydający zezwolenia w roku 2016	Liczba obowiązujących zezwoleń w roku 2016
Marszałek Województwa innego niż Województwo Świętokrzyskie	14
Starosta	273
Prezydent	101
Burmistrz	138
Wójt	137

Źródło: opracowanie własne

W tabeli poniżej przedstawiono liczbę połączeń bezpośrednich pomiędzy Kielcami a stolicami powiatów i stolicami powiatów a Kielcami. Natomiast kolorem czerwonym zaznaczono kursy odbywające się w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

Tabela 16. Połączenia bezpośrednie pomiędzy Kielcami a stolicami powiatów i stolicami powiatów a Kielcami

Trasa	Do 6.00	6.00-9.00	9.00-15.00	15.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Jędrzejów - Kielce	3	10	17	8	0	38
Kielce – Jędrzejów	1	8	18	7	4	38
Kielce – Skarżysko Kamienna	2	17	44	21	10	94
Skarżysko Kamienna – Kielce	6	25	42	17	3	93
Kielce – Włoszczowa	1	4	13	5	1	24
Włoszczowa – Kielce	2	7	12	3	1	25

Kielce – Końskie	0	12	26	15	8	61
Końskie – Kielce	5	15	22	11	2	55
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	0	8	13	8	3	32
Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce	5	7	13	7	2	34
Kielce – Pińczów	1	8	22	8	6	45
Pińczów – Kielce	5	11	22	7	2	47
Kielce – Busko Zdrój	1	7	17	6	5	36
Busko Zdrój – Kielce	5	7	12	8	2	34
Kielce - Staszów	1	6	10	5	2	24
Staszów - Kielce	2	6	11	5	1	25
Kielce – Starachowice	1	6	14	9	3	33
Starachowice - Kielce	4	6	14	6	1	31
Kielce – Kazimierza Wielka	0	4	2	2	0	8
Kazimierza Wielka - Kielce	1	2	4	2	0	9
Kielce - Opatów	0	1	0	0	0	1
Opatów – Kielce	0	0	1	0	0	1
Kielce – Sandomierz	0	1	0	2	1	4
Sandomierz - Kielce	1	0	1	1	0	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z rozkładów jazdy

W tabeli poniżej przedstawiono wszystkie (bezpośrednie oraz przelotowe) połączenia wykonywane w półkursach na liniach łączących Kielce ze stolicami powiatów (w obu kierunkach). Kolorem czerwonym zaznaczono godziny porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

Tabela 17. Połączenia wykonywane w półkursach na liniach łączących Kielce ze stolicami powiatów

Trasa	Do 6.00	6.00-9.00	9.00-15.00	15.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Jędrzejów - Kielce	6	25	36	17	3	87
Kielce – Jędrzejów	5	23	33	17	5	83
Kielce – Skarżysko Kamienna	3	24	50	28	18	123
Skarżysko Kamienna – Kielce	8	30	48	24	12	122
Kielce – Włoszczowa	1	6	16	5	1	29
Włoszczowa – Kielce	3	7	12	7	1	30

Kielce – Końskie	2	10	29	13	15	69
Końskie – Kielce	5	18	26	11	4	64
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	1	7	16	12	5	41
Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce	6	9	15	8	2	40
Kielce – Pińczów	2	11	24	12	8	57
Pińczów – Kielce	7	13	28	10	3	61
Kielce – Busko Zdrój	1	9	27	14	11	62
Busko Zdrój – Kielce	7	18	23	12	1	61
Kielce - Staszów	1	9	18	8	3	39
Staszów - Kielce	3	10	15	7	4	39
Kielce – Starachowice	2	6	13	7	6	34
Starachowice - Kielce	4	7	15	4	3	33
Kielce – Kazimierza Wielka	0	4	2	2	0	8
Kazimierza Wielka - Kielce	1	2	4	2	0	9
Kielce - Opatów	0	4	4	6	3	17
Opatów – Kielce	2	5	7	5	1	20
Kielce – Sandomierz	1	3	6	7	2	19
Sandomierz - Kielce	3	5	6	5	0	20

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z rozkładów jazdy

W 2016 roku przewoźnicy sprzedali blisko 1 mln 200 tysięcy biletów z ulgami ustawowymi. Z tego tytułu Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego wypłacił przewoźnikom z tytułu utraconych przychodów ponad 26 mln zł dopłat. Umowę o dopłaty z Urzędem Marszałkowskim posiadało 118 przewoźników. Wśród nich było 66 przedsiębiorców, którym zezwolenie wydał Marszałek Województwa Świętokrzyskiego.

Najczęściej z przysługujących ulg ustawowych korzystały osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji (bilety jednorazowe) oraz uczniowie (bilety miesięczne). W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane dot. sprzedaży biletów ulgowych oraz kwoty dopłat.

Tabela 18. Szczegółowe dane sprzedaży biletów ulgowych oraz kwot dopłat w 2016 roku

Lp.	Rodzaj uprawnienia	Ulga %	Należne dopłaty do ulg ustawowych zgodnie z wydrukami z kas rejestrujących za rok 2016	
			Ilość sztuk	Kwota dopłaty
1	2	3	4	5
Bilety jednorazowe				
1	Straż graniczna – ochr. sk	100%	0	0,00
2	Przewodnik niewidomego	95%	18 260	112 741,59
3	Opiekun osoby niesamodzielnej	95%	149 456	802 536,49
4	Opiekun inwalidy wojennego I gr.	95%	4 560	32 697,80
5	Niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji – KZ	93%	38 426	160 749,80
6	Dziecko do 4 lat – os. m	78%	33 254	130 621,84
7	Straż Graniczna – służba	78%	1	2,34
8	Celnik – służba	78%	1	3,51
9	Policjant – służba	78%	2	24,18
10	Żołnierz Żandarmerii Wojskowej	78%	1	14,04
11	Dziecko (młodzież) dotknięte inwalidztwem, niepełnosprawne	78%	64 037	357 646,67
12	Opiekun dziecka niepełnosprawnego	78%	48 027	249 139,91
13	Inwalida wojenny I grupy	78%	3 809	27 507,94
14	Żołnierz niezawodowy	78%	258	2 893,64
15	Cywilna niewidoma ofiara działań wojennych	78%	246	2 477,09
16	Niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji – KP	51%	2 277	23 987,49
17	Kombatant	51%	11 433	29 207,99
18	Osoba niezdolna do sam. egzystencji – KZ	49%	421 542	901 475,44
19	Dziecko od 4 lat do rozpoczęcia przygotowania przedszkolnego	37%	33 155	54 765,22
20	Osoba niewidoma lub ociemniała	37%	13 639	32 752,17
21	Inwalida wojenny	37%	748	2 369,91
22	Kombatant (do 17 maja 2014r.)	37%	1	1,48
23	Osoba niezdolna do sam. egzystencji – KP	37%	22 517	138 214,67
24	Weteran inwalida	37%	1 057	2 199,13
Bilety miesięczne				
25	Niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji – KZ	93%	122	17 492,79
26	Dziecko (młodzież) dotknięte inwalidztwem,	78%	1 873	226 272,48

	niepełnosprawne			
27	Niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji – KP	51%	324	24 852,32
28	Student	51%	15 195	1 487 799,40
29	Doktorant	51%	1 417	90 680,14
30	Uczeń	49%	303 996	20 986 373,22
31	Osoba niewidoma lub ociemniała	37%	37	2 272,54
32	Nauczyciel	33%	2 950	149 078,83
33	Nauczyciel akademicki	33%	59	4 274,06
Razem			1 192 680	26 053 126,12

4.3 Kryteria konkurencyjności transportu kolejowego i drogowego

Aby pokazać przewagę konkurencyjności między transportem drogowym a kolejowym w analizie przyjęto trzy kryteria, którymi są:

- a) cena biletów,
- b) czas przejazdu,
- c) dzienna liczba wykonywanych kursów.

4.3.1 Cena biletów

W transporcie kolejowym ceny utrzymują się na stałym poziomie dzięki wprowadzonej w 2007 roku taryfie „Bilet Świętokrzyski”. Z tańszych przejazdów pierwotnie mogli korzystać pasażerowie podróżujący między Ostrowcem Świętokrzyskim, Skarżyskiem Kamienną a Kielcami. W roku 2013 taryfa została rozszerzona na teren całego województwa, gdzie wykonywane były regionalne połączenia kolejowe (w 2016 również na odcinek Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz).

Cena biletu promocyjnego w porównaniu do tradycyjnej taryfy biletowej jest niższa średnio o 40%. Bilety dostępne są z zachowaniem 30-dniowego terminu przedsprzedaży w kasach biletowych i stacjonarnych automatach biletowych oraz za pośrednictwem internetowych systemów sprzedaży m.in. biletyregionalne.pl, koleo.pl czy SkyCash.

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 2016 roku 5 zł 50 gr. (przejazd w jedną stronę).

W tabeli poniżej przedstawiono przekrój cen biletów kolejowych w podziale na bilety jednorazowe oraz miesięczne wraz z ulgą ustawową i bez ulgi ustawowej.

Tabela 19. Cennik biletów w taryfie Bilet Świątokrzyski

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

Z kolei w transporcie drogowym w badanym okresie w stosunku do roku wcześniejszego ceny biletów uległy wahaniom w zależności od wybranej trasy. O złotówkę droższy był przejazd z Kielc do Sandomierza, a o około 50 groszy z Kielc do Starachowic. Natomiast mniej za bilety płacili pasażerowie podróżujący np. z Kielc do Skarżyska Kamiennej, gdzie cena spadła o około 1,50 zł do poziomu 6,50-7,00 zł.

W tabeli poniżej przedstawiono ceny biletów obowiązujące w 2016 roku na wybranych liniach regularnych.

Tabela 20. Ceny biletów na wybranych trasach drogowych i kolejowych

Trasa	Cena biletu w transporcie drogowym	Cena biletu w transporcie kolejowym
Kielce – Jędrzejów	6 zł	5,50 zł
Kielce – Włoszczowa	8 zł	5,50 zł
Kielce – Skarżysko Kamienna	od 5 do 7 zł*	5,50 zł
Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski	10 zł	5,50 zł
Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski	5 zł	4,90 zł

Kielce – Starachowice	8 zł	7,00 zł
Kielce – Końskie	7 zł	-
Kielce - Sandomierz	od 15 do 19 zł*	15 zł**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z cenników biletów.

* w zależności od przewoźnika oraz rodzaju kursu (zwykły, pospieszny);

** pociąg Przewozy Regionalne kursujący w sezonie wakacyjnym przez Skarżysko Kamienną i Ostrowiec Świętokrzyski;

Mając na uwadze przedstawione powyżej dane transport autobusowy na badanych liniach komunikacyjnych był w 2016 roku mniej konkurencyjny niż kolejowy. Podobnie jak w latach poprzednich ceny biletów kolejowych były dla pasażera tańsze. Jednolita taryfa biletowa powodowała, że przewoźnik kolejowy kolejny raz był liderem najtańszych dla pasażera przejazdów.

Należy tutaj podkreślić, że pasażer kupując bilet w taryfie promocyjnej „Bilet Świętokrzyski” może również uzyskać od przedmiotowej ceny przysługującą mu ulgę ustawową tj. 33%, 37% i 51%. W transporcie drogowym nie istnieje jedna spójna taryfa promocyjna, a przewoźnicy oprócz ulg ustawowych na wybranych liniach oferują ulgi handlowe, które nie łączą się z ulgami ustawowymi.

4.3.2 Czas przejazdu

Największa różnica w czasie przejazdu w badanych liniach występuje na trasie z Kielc do Włoszczowy. Jest to aż 29 minut. Trasa drogowa w tym przypadku nie pokrywa się z trasą kolejową. Oprócz początkowego i końcowego przystanku, tylko dwa znajdują się w tych samych miejscowościach to Górki Szczukowskie oraz Piekoszów. Należy tutaj zaznaczyć, że przystanek w Piekoszowie zlokalizowany przy drodze wojewódzkiej 786 jest w znacznej odległości od stacji kolejowej Piekoszów. Ponadto pomimo wykonanego remontu drogi wojewódzkiej z Kielc do Włoszczowy czas podróży transportem drogowym nie uległ skróceniu, w przeciwieństwie do podróży koleją. Tutaj po przeprowadzeniu remontów infrastruktury kolejowej oraz przy wykorzystaniu nowoczesnych składów w 2016 roku najkrótszy czas przejazdu wyniósł 44 minut, podczas gdy np. w 2015 roku było to 49 minut. Różnicę w czasach przejazdów obrazuje poniższa tabela.

Tabela 21. Czas przejazdu w transporcie drogowym i kolejowym na wybranych trasach

Trasa	Transport drogowy	Transport kolejowy
Kielce – Jędrzejów	56-65 min	36-40 min*
Kielce – Włoszczowa	73-90 min	44-46 min*
Kielce – Skarżysko Kamienna	42-68 min	44-47 min*
Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski	60 min	47-52 min*
Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski	38 min	31 min
Kielce – Starachowice	65-70 min	61-71 min*
Kielce – Końskie	76-86 min	-
Kielce - Sandomierz	128 min	128 min**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z rozkładów jazdy

* w zależności o wybranego połączenia,

** połączenie kolejowe w sezonie wakacyjnym przez Skarżysko Kamienną i Ostrowiec Świętokrzyski

Również taka sama sytuacja miała miejsce na odcinku Kielce – Jędrzejów, gdzie najszybciej podróżowali ci, którzy wybrali kolej. Natomiast aż o 20 min dłużej ci, którzy wybrali transport drogowy. Oprócz przystanków początkowego i końcowego tylko jeden bezpośrednio pokrywa się na trasie przejazdu zarówno z koleją jak i transportem drogowym. Jest to przystanek w Miąsowej, który oddalony jest od stacji kolejowej w tej samej miejscowości o ok. 1,5 km. Ponadto, dwie stacje kolejowe znajdują się w bliskiej odległości od przystanków komunikacji drogowej na przedmiotowej linii komunikacyjnej tj. Tokarnia (stacja kolejowa w Wolicy oddalona od przystanku transportu drogowego o 2,5 km) oraz Brzegi (stacja kolejowa w Sobkowie oddalona od przystanku transportu drogowego o ok. 2,5 km).

Natomiast najmniejsza różnica w czasie przejazdu w poddanych analizie liniach komunikacyjnych występuje na trasie Kielce – Skarżysko Kamienna. Tutaj najszybsza okazuje się jednak podróż transportem drogowym, która trwała 42 minuty, natomiast kolejowym 44 minuty. Oprócz początkowego i końcowego przystanku wspólnymi dla tych linii są Łączna oraz Suchedniów. Należy tutaj zastrzec, że pomimo iż są one w tej samej miejscowości, to są od siebie znacznie oddalone.

4.3.3 Liczba połączeń

Z wydanych przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego i obowiązujących w 2016 roku zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wynika, że największa częstotliwość bezpośrednich połączeń (początek w miejscowości A, koniec w miejscowości B) była na trasie łączącej stolicę województwa ze Skarżyskiem Kamienną (187 kursów tam i z powrotem) oraz Końskimi (116 kursów tam i z powrotem).

W poniższej tabeli przedstawiono połączenia w półkursach między Kielcami, a wybranymi miastami powiatowymi, do których dojazd możliwy jest jednocześnie koleją lub transportem drogowym.

Tabela 22. Połączenia bezpośrednie w półkursach między Kielcami, a wybranymi miastami powiatowymi, do których dojazd możliwy jest koleją lub transportem drogowym

Trasa	Liczba półkursów w transporcie drogowym	Liczba połączeń kolejowych w relacji TAM*
Kielce – Jędrzejów	38	11
Kielce – Włoszczowa	24	9
Kielce – Skarżysko Kamienna	94	13
Kielce – Starachowice	33	7
Kielce – Końskie	61	-
Kielce – Sandomierz	4	2**

Źródło: opracowanie własne

* liczba połączeń kolejowych jest stała dla dni roboczych, niedziel i świąt (w jedną stronę).

** połączenie turystyczne sezonowe.

4.4 Wywiązywanie się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji 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 2016r.

Tabela 23. Zestawienie liczby skarg

Zestawienie za rok 2016		Liczba kontroli
1	Liczba skarg - wniosków o przeprowadzenie kontroli oraz zawiadomienia/ informacje o nieprawidłowościach w zakresie wykonywania przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym	157 – wnioski o przeprowadzenie kontroli, w tym: 147 dotyczyło regularnego przewozu, z czego: <ul style="list-style-type: none"> • 107 przypadków dotyczyło zgłoszenia polegającego na niezgodności z obowiązującym rozkładem jazdy, • 24 niezgodności z obowiązującym zezwoleniem, • 9 wątpliwości co do czasu pracy kierowców, • 1 zasad korzystania z przystanków, • 6 warunków technicznych pojazdów
2	Liczba kontroli w siedzibie firmy	34
3	Liczba kontroli na drodze	228
4	Liczba kontroli sposobu wykonywania przez przedsiębiorców przewozu drogowego osób zgodnie z zawartą z Samorządem Województwa Świętokrzyskiego umową	31
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 2016 r. odnotowało następujące skargi i reklamacje dot. prowadzonej działalności przewozowej	95 (w tym 7 nie zostało uwzględnionych)

Źródło: Opracowanie własne

W 2016 roku Oddział Kontroli Przewozów Wojewódzkiego Zarządu Transportu przeprowadził 228 kontroli drogowych. Dotyczyły one sposobu wykonywania przewozu zgodnie z wydanym przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego zezwoleniem.

- W wyniku przeprowadzonych kontroli inspektorzy WZT najczęściej stwierdzano następujące nieprawidłowości:
- Wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu tj. niestosowanie się do godzin odjazdu i przyjazdu zgodnych z rozkładem jazdy.
- Wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu tj. niestosowanie się do ustalonej w rozkładzie jazdy trasy przejazdu oraz przystanków.

- Wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu tj. nie wydanie pasażerowi wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd przed rozpoczęciem kursu z wyłączeniem taksówki.

Wykonywanie transportu drogowego osób bez wymaganego zezwolenia.

W 2016 roku przeprowadzono również 34 kontrole w siedzibie przedsiębiorcy. Sprawdzano m.in. poprawność realizacji przez przewoźnika umowy zawartej z Samorządem Województwa Świętokrzyskiego w zakresie umowy i poprawności posiadanych dokumentów.

W wyniku tych kontroli stwierdzono:

- Sprzedaż biletów jednorazowych i miesięcznych niezgodnie z obowiązującymi cennikami.

Ponadto przeprowadzono 31 kontroli sposobu wykonywania przez przedsiębiorców przewozu drogowego osób zgodnie z zawartą z Samorządem Województwa Świętokrzyskiego umową określającą zakres oraz szczegółowe zasady przekazywania przewoźnikowi dopłat do przejazdów autobusowych osób uprawnionych o ulg ustawowych. W wyniku tych kontroli stwierdzono:

- Brak w autobusie regulaminu przewozu, cenników biletów jednorazowych i miesięcznych, wykazu ulg ustawowych.
- Brak w autobusie kasy rejestrującej sprzedaż biletów.
- Wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dotyczącym godzin odjazdu i przyjazdu.
- Wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dotyczących ustalonej trasy przejazdu i wyznaczonych przystanków.
- Wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dotyczących niewydania pasażerowi wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd przed rozpoczęciem kursu z wyłączeniem taksówki.

5. Drogowy i kolejowy transport publiczny – wzajemne oddziaływanie

5.1 Uzupelnienie czy konkurencja?

W województwie świętokrzyskim pasażerowie na czterech trasach łączących powiaty lub powiaty i stolicę regionu mogą podróżować transportem kolejowym lub drogowym. Są to następujące trasy:

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

W poniższych tabelach przedstawiono wykaz przystanków na poszczególnych liniach kolejowych i drogowych oraz zaznaczono przystanki pokrywające się, wspólne dla transportu kolejowego oraz drogowego (kolorem zaznaczono przystanki wspólne dla transportu kolejowego i drogowego zlokalizowane tej samej miejscowości).

Tabela 24. Trasa i linia kolejowa Kielce – Jędrzejów

Linia kolejowa 8 Kielce – Jędrzejów	Trasa drogową Kielce – Jędrzejów
Kielce	Kielce
Kielce Białogon	Zgórsko
Słowik Przystanek	Chęciny
Sitkówka Nowiny	Podzamcze
Radkowiec	Tokarnia
Wolica	Tokarnia Jastrzębów
Sobków	Tokarnia
Miąsowa	Brzezi
Jędrzejów	Miąsowa
-	Mnichów
-	Ignacówka
-	Podchojny
-	Jędrzejów

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 25. Trasa i linia kolejowa Kielce – Włoszczowa

Linia kolejowa 61 Kielce – Włoszczowa	Trasa drogową Kielce – Włoszczowa
---------------------------------------	-----------------------------------

Kielce	Kielce
Kielce Herbskie	Górki Szczukowskie
Kielce Czarnów	Szczukowice
Górki Szczukowskie	Podzamcze
Piekoszów	Piekoszów
Rykoszyn	Micigózd
Wierna Rzeka	Promnik
Małogoszcz	Ruda Strawczyńska
Bukowa	Piotrowiec
Ludynia	Snochowice
Ludynia Dwór	Wielebnów
Włoszczowa	Łopuszno
-	Jedle
-	Marianów
-	Mieczyn
-	Jakubów
-	Stojewsko
-	Lipie
-	Krasocin
-	Sułków
-	Włoszczowa

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 26. Trasa i linia kolejowa Kielce – Skarżysko Kamienna

Linia kolejowa 8 Kielce – Skarżysko Kamienna	Trasa drogowa Kielce – Skarżysko Kamienna
Kielce	Kielce
Kielce Piaski	Dąbrowa
Kostomłoty	Wiśniówka
Tumlin	Kajetanów
Zagnańsk	Barcza
Łączna	Występa
Berezów	Gózd
Suchedniów	Łączna
Suchedniów Północny	Ostojów Dulęba
Skarżysko Zachodnie	Ostojów Leśniczówka
Skarżysko Kamienna	Ostojów Ogonów
-	Ostojów
-	Suchedniów

-	Skarżysko-Kamienna
---	--------------------

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 27. Trasa i linia kolejowa Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski

Lp.	Linia kolejowa 25 Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski	Trasa drogowa Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski
	Skarżysko Kamienna	Skarżysko-Kamienna
	Skarżysko Kościelne	Parszów
	Marcinków	Wielka Wieś
	Wąchock	Wąchock
	Starachowice Południowe	Starachowice
	Starachowice Wschodnie	Kuczów
	Starachowice Michałów	Styków
	Styków Iłżecki	Brody
	Brody Iłżeckie	Nietulisko Duże
	Staw Kunowski	Nietulisko Małe
	Kunów	Kunów
	Boksycka	Rudka
	Ostrowiec Św.	Chmielów
	-	Ostrowiec Św.

Źródło: Opracowanie własne

Analizując przystanki zlokalizowane na przedmiotowych trasach należy stwierdzić, że nie każdy przystanek (dla linii kolejowej oraz trasy drogowej) znajdujący się w tej samej miejscowości lub mający taką samą nazwę znajduje się w tej samej lokalizacji lub nawet bliskiej odległości. Często są to przystanki znacznie od siebie oddalone. I tak np. przystanek kolejowy Piekoszów na linii Kielce – Włoszczowa – Częstochowa znajduje się w odległości 2 km od przystanku dla komunikacji drogowej na trasie Kielce – Włoszczowa. Podobna sytuacja występuje na linii Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski np. z przystankami Styków Iłżecki i Styków czy Brody Iłżeckie i Brody.

Powyższe potwierdzają również wyniki badania ankietowego, badające preferencje przewozowe pasażerów. Ci często wskazywali, że przy wyborze środka transportu kierują się głównie jego dostępnością w znaczeniu lokalizacji przystanków/dworców. W miejscowościach w których dostępny jest transport kolejowy i drogowy, z połączeń

kolejowych korzystają ci, którzy mieszkają w bliskim sąsiedztwie stacji i podobnie w przypadku transportu drogowego. Znaczenie ma tutaj odległość do/od przystanku.

Połączenia kolejowe czy drogowe nie zapewniają więc równego dostępu do transportu publicznego mieszkańcom wszystkich pośrednich miejscowości, zatem nie stanowią dla siebie wzajemnej konkurencji. Co prawda dla niektórych (w tych samych miejscowościach i w bliskim sąsiedztwie) będą z kolei uzupełniającym się transportem, ale dla pozostałych jedynym dostępnym publicznym transportem na dojazd do szkoły, pracy, instytucji państwowych itp.

5.2 Komfort podróży transportem drogowym i kolejowym

Z otrzymanych 138 odpowiedzi, w związku z przeprowadzonymi przez Wojewódzki Zarząd Transportu badaniami ankietowymi skierowanymi do przewoźników drogowych, wynika, że w roku 2016 niektórzy przewoźnicy odmłodzili flotę posiadanych pojazdów. Część z nich zaczęła obsługiwać linie komunikacyjne nowoczesnymi pojazdami wyprodukowanymi w latach 2015 i 2016. Pojazdy te są wyposażone m.in. w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz normę spalin euro 5. Wśród przewoźników byli też tacy, którzy w 2016 roku w swojej flocie posiadali od jednego do nawet kilku nowych pojazdów.

Z badania wynika również, że przewoźnicy nadal wykorzystują pojazdy, które mają od kilku do nawet kilkudziesięciu lat. Jak zadeklarowali, najstarsze wyprodukowano w 1980 roku, a najnowsze w 2016 roku. Ich średnia pojemność to najczęściej od 9-10 miejsc siedzących (z kierowcą) do nawet 73 (autobusy).

Zdecydowana większość pojazdów wykorzystywanych w 2016 roku w transporcie drogowym do przewozu pasażerów była nieprzystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych. Nie posiadała klimatyzacji, systemu informacji pasażerskiej czy darmowego dostępu do WiFi. Takie udogodnienia posiadały jedynie niektóre z najmłodszych pojazdów.

Mając na uwadze powyższe komfort podróży transportem drogowym jest nadal zdecydowanie mniejszy niż pociągiem, gdzie większość posiada udogodnienia dla osób z niepełnosprawnością, jest klimatyzowany, czy też udostępnia darmowy dostęp do sieci internetowej. Ponadto w transporcie drogowym pasażer nie ma gwarancji, że każdego dnia konkretny kurs będzie obsługiwany pojazdem o takim samym standardzie. Wynika to z faktu,

że nie wszyscy przewoźnicy przypisują na stałe pojazdy do obsługi konkretnej linii komunikacyjnej.

5.3 Ocena i kierunki działania

Rok 2016 był kolejnym rokiem kiedy bilety za przejazd kolejowy na terenie województwa świętokrzyskiego były jednymi z najtańszych w porównaniu z innymi województwami. Wprowadzenie w 2007 roku tzw. „Biletu Świętokrzyskiego”, a na przestrzeni kolejnych lat zakup nowoczesnych pojazdów i remont infrastruktury kolejowej znacząco przyczyniło się do tego, że pasażerowie mieszkający w zasięgu połączeń kolejowych zaczęli wybierać częściej tę formę podróży niż transport drogowy.

Niemniej, jak wspomniano wyżej byli to pasażerowie, którzy mieszkają w bliskim sąsiedztwie dworców, stacji i linii kolejowych. Kolej w województwie świętokrzyskim nie dociera do wszystkich miast powiatowych przez co swoimi usługami nie zapewnia mieszkańcom 100% potrzeb transportowych. Również tam, gdzie dostępne jest połączenie kolejowe i drogowe np. stolicy regionu z miastami powiatowymi tj. Kielc z Włoszczową, Jędrzejowem czy Skarżyskiem Kamienną przystanki poza kilkoma, głównie początkowymi i końcowymi nie pokrywają się. Linie kolejowe i drogowe przebiegają przez różne miejscowości. Stąd transport kolejowy i drogowy wzajemnie ze sobą nie konkuruje.

W przeciwieństwie do kolei, która jest najszybsza i najtańsza przewoźnicy drogowi stosują różną taryfę biletową. Aby przyciągnąć pasażera coraz częściej korzystają z rabatów handlowych. Wprowadzenie jednolitej taryfy biletowej uporządkowałoby kwestię opłaty za przejazd np. na podstawie kilometrów czy stref. Dobrym przykładem jest tutaj kolejowa taryfa „Bilet Świętokrzyski”, gdzie w 2016 roku wg. danych uzyskanych od spółki Przewozy Regionalne sprzedano w tej taryfie blisko 250 tysięcy jednorazowych biletów. Stanowiły one ponad połowę wszystkich sprzedanych biletów jednorazowych (również z ulgą ustawową).

Kolej nadal jest dla pasażera najszybszym i najtańszym środkiem transportu, ale mało dostępnym, nie dociera do $\frac{3}{4}$ terytorium województwa. Brak cykliczności i niewielka liczba połączeń czy też niekiedy brak wystarczającej liczby połączeń we wczesno porannych i późno wieczornych godzinach powoduje, że pasażer ma ograniczone możliwości planowania podróży. W tym przypadku uzupełnieniem oferty kolejowej jest kursujący częściej transport drogowy. Oferta ta będzie stanowiła nie tylko uzupełnienie oferty kolejowej, ale przede

wszystkim będzie podstawowym i jedynym środkiem transportu dla sporej grupy mieszkańców.

Podobnie jak w transporcie kolejowym, również w drogowym zasadne wydaje się wprowadzenie taktów połączeń. Ułatwi to pasażerom planowanie podróży, dokonywanie przesiadek itp. Mógłby się on też odbywać jako uzupełnienie w godzinach, w których nie kursuje kolej (na liniach pokrywających się), ale również w porze wczesno porannej i późnowieczornej.

6. Opis istniejącego systemu komunikacji publicznej na podstawie przeprowadzonych badań z uwzględnieniem dostosowania do potrzeb społecznych

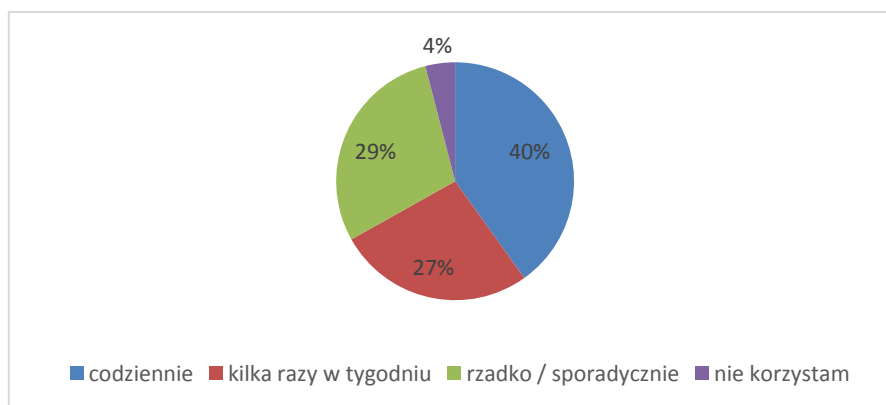
6.1 Preferencje przewozowe pasażerów w województwie świętokrzyskim

Wyniki badania dot. preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim kształtują się w sposób następujący:

- Częstotliwość korzystania z publicznego transportu zbiorowego

Na pytanie dotyczące częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego ponad 65% ankietowanych odpowiedziało, iż korzysta z w/w usług codziennie lub kilka razy w tygodniu. Około 1/3 badanych wskazała na odpowiedź rzadko/sporadycznie, znikomy odsetek ankietowanych nie korzysta z komunikacji publicznej.

Rysunek 31. Pytanie ankietowe 1: Jak często korzysta Pani/Pan z publicznego transportu

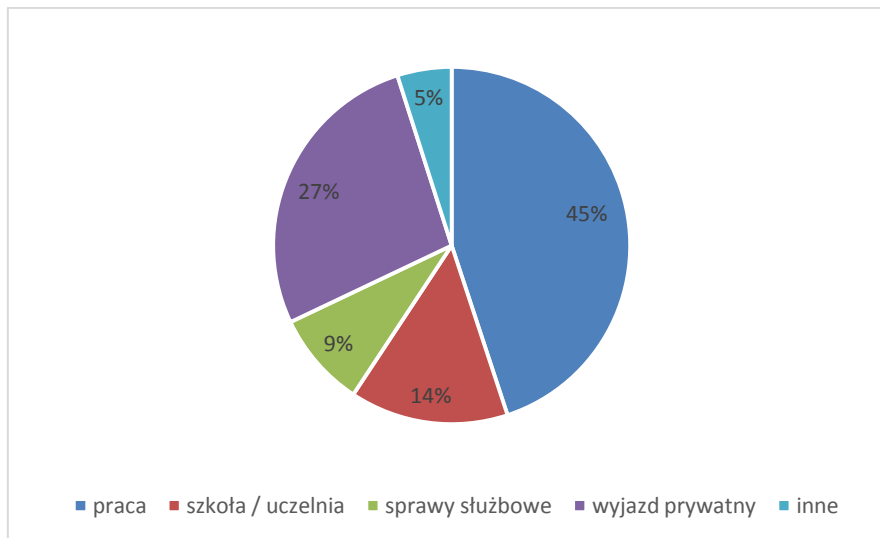


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Określenie najczęstszego celu podróży transportem publicznym

Najczęstszym celem podróży transportem publicznym, zgodnie z wynikami ankiety, był dojazd do pracy. Odpowiedź taka została udzielona przez prawie 1/2 biorących udział w ankiecie, w dalszej kolejności jako przyczynę podróży podawano wyjazd prywatny, dojazd do szkoły czy uczeni oraz wyjazd w sprawach urzędowych.

Rysunek 32. Pytanie ankietowe 2: Jaki jest Pani/Pani najczęstszy cel podróży transportem publicznym?

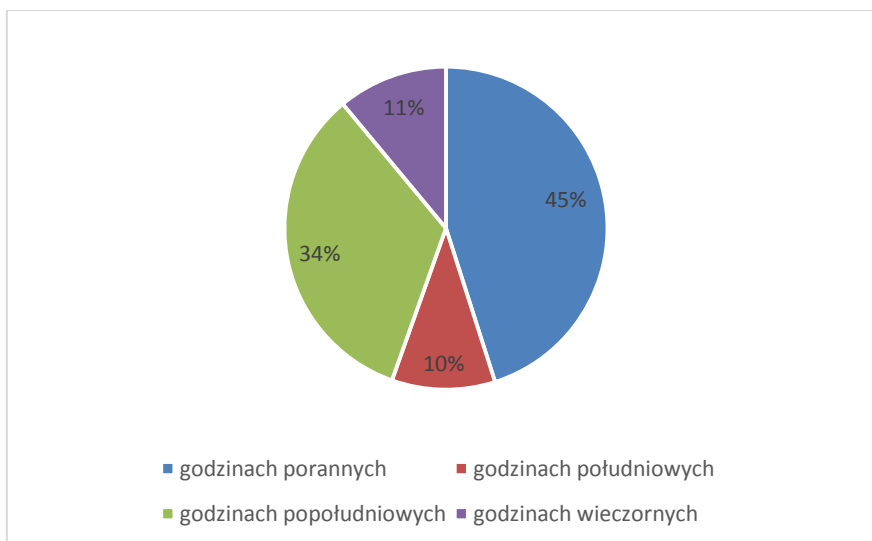


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Identyfikacja pory dnia w której pasażer korzysta najczęściej z usług publicznego transportu zbiorowego.

Jak wynika z diagramu największa liczba ankietowanych (prawie 80% odpowiedzi) korzysta z komunikacji publicznej w godzinach rannych oraz w godzinach popołudniowych.

Rysunek 33. Pytanie ankietowe 3: W jakich godzinach korzysta Pani/Pani z transportu publicznego?

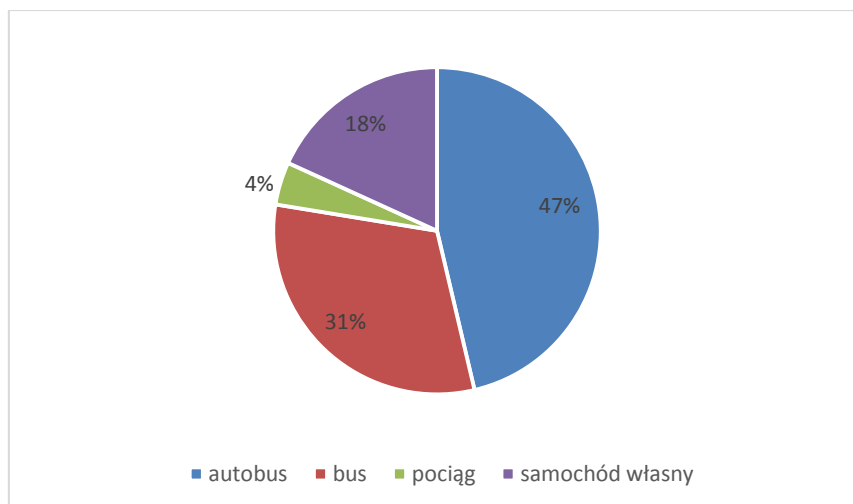


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Określenie najczęściej wybieranego środka transportu z uwzględnieniem samochodu własnego.

Najczęściej wybieranym przez uczestników ankiety środkiem transportu był autobus (80% respondentów). Samochód własny wskazał co piąty ankietowany. Natomiast tylko dla 4% badanych pociąg okazał się preferowanym środkiem lokomocji.

Rysunek 34. Pytanie ankietowe 4: Który ze środków transportu wybiera Pani/Pan najczęściej?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

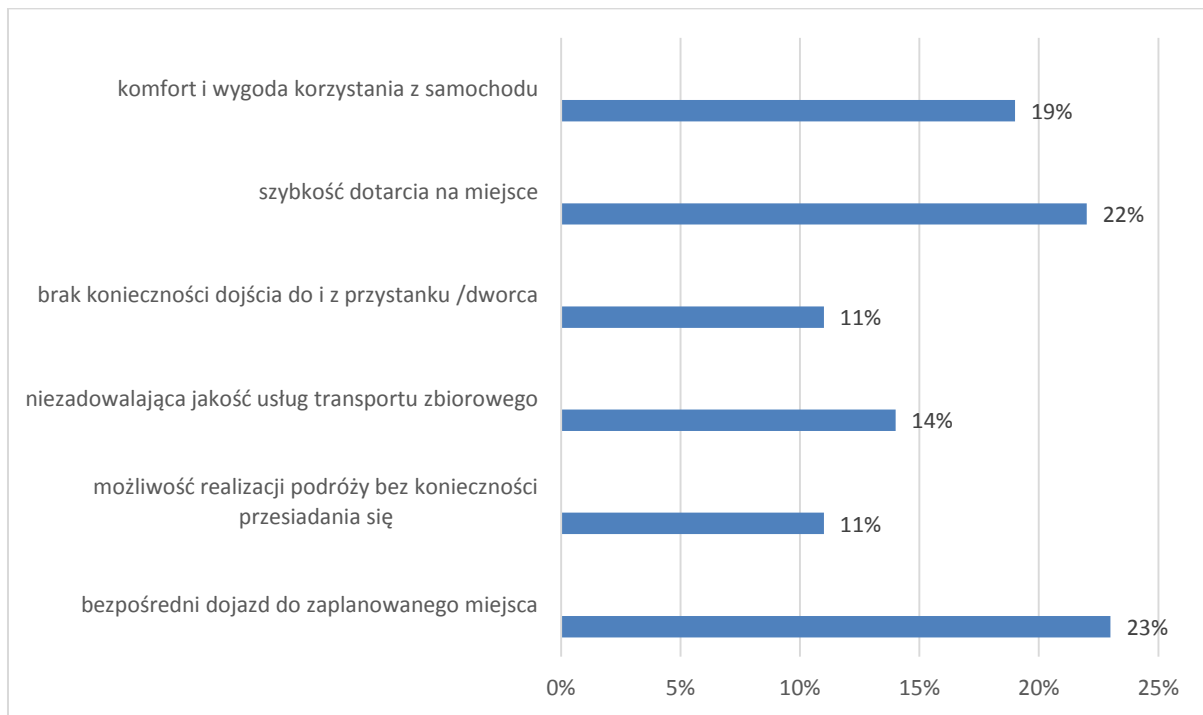
- Identyfikacja czynników przemawiających za podróżowaniem własnym /użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem.

Trzema najważniejszymi powodami rezygnacji z podróży publicznym transportem zbiorowym na rzecz samochodu własnego lub użyczonego jest:

- bezpośredni dojazd do zaplanowanego miejsca
- szybkość dotarcia na miejsce
- komfort i wygoda korzystania z samochodu

Co siódmy ankietowany zwraca uwagę na niezadowalający poziom jakości usług transportowych.

Rysunek 35. Pytanie ankietowe 5: Co powoduje, że wybiera Pani/Pan podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

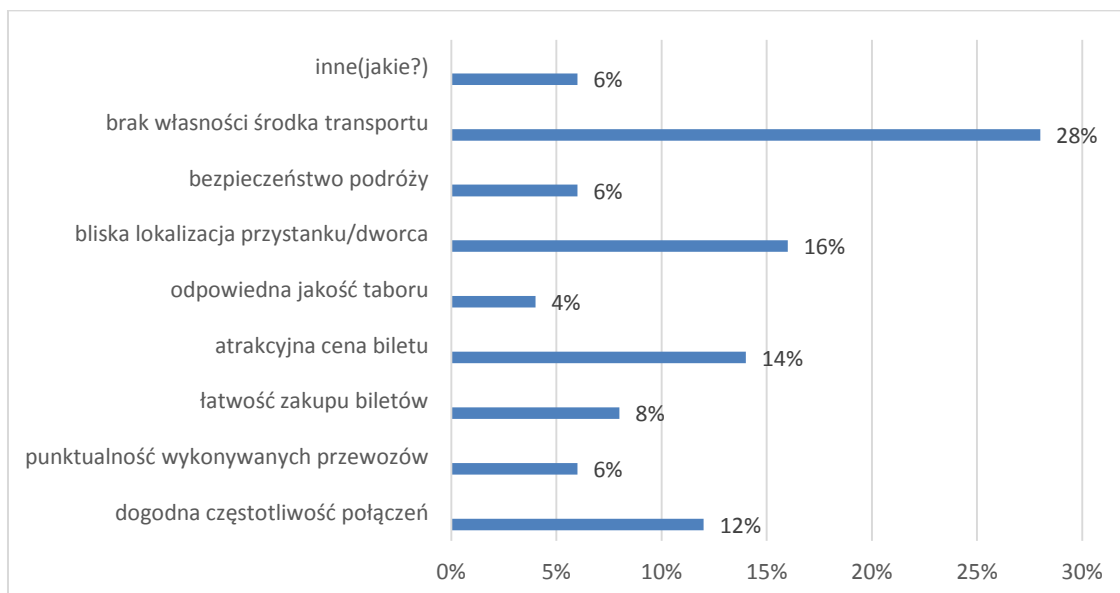
- Określenie czynników przemawiających za wyborem transportu publicznego.

Ankietowani na pytanie dotyczące powodów przemawiających za wyborem transportu publicznego, najczęściej wskazywali na brak własnego środka transportu (prawie 1/3 wszystkich odpowiedzi). W dalszej kolejności na podjęcie decyzji wpływa:

- bliska lokalizacja przystanku lub dworca
- atrakcyjna cena biletu
- dogodna częstotliwość połączeń

Warto odnotować, iż tylko dla 4% osób znaczenie przy dokonaniu wyboru ma odpowiednia jakość taboru drogowego i kolejowego.

Rysunek 36. Pytanie ankietowe 6: Co powoduje, że wybiera Pani/Pan transport publiczny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Identyfikacja czynników wpływających na odbycie podróży transportem publicznym zamiast samochodem

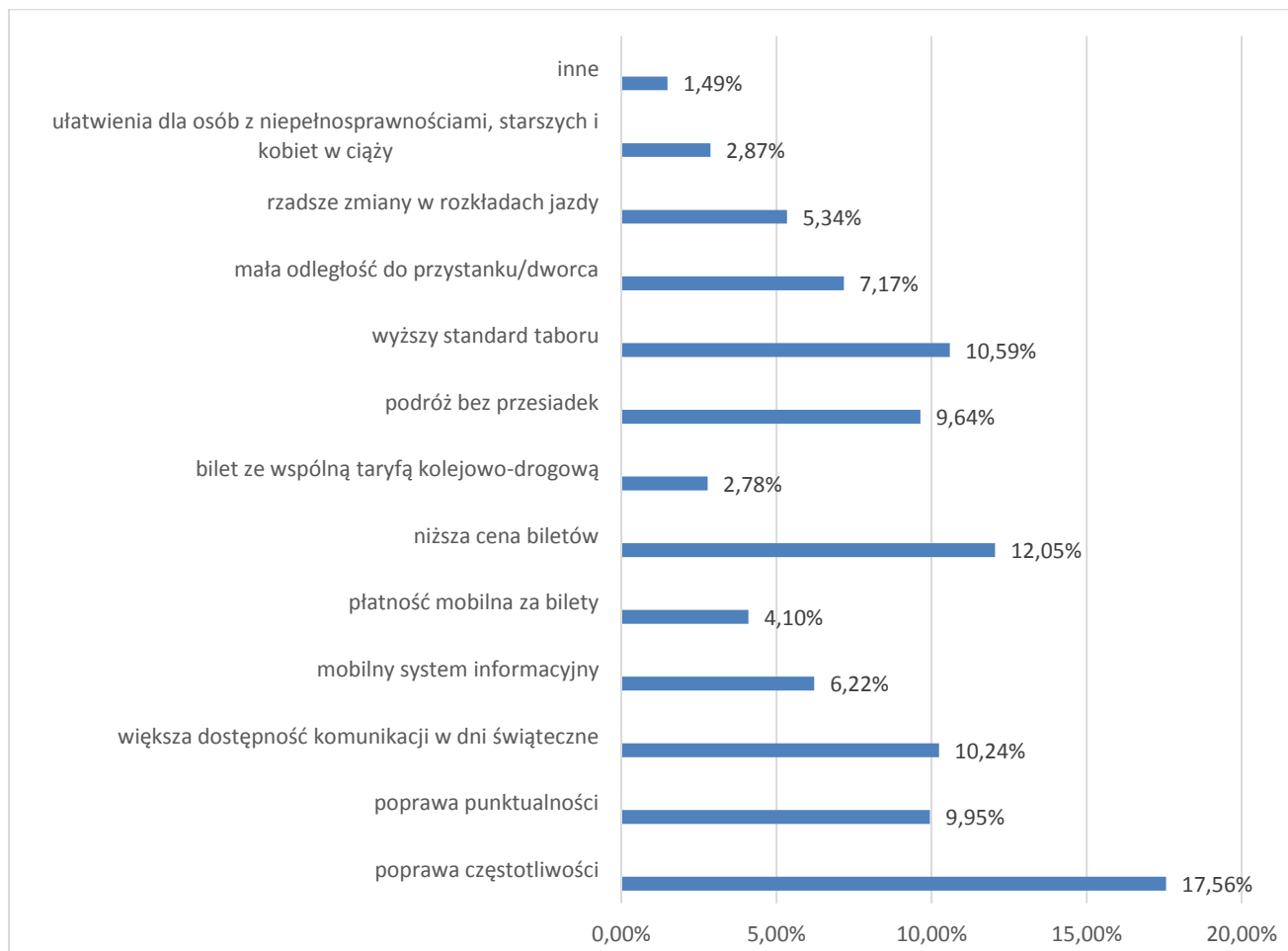
Na podjęcie decyzji dotyczącej zmiany środka transportu z samochodu na transport publiczny znaczna część ankietowanych uważa, iż wpływ mają takie czynniki jak:

- poprawa częstotliwości kursowania
- wyższy standard taboru
- niższa cena biletów

Wymienione powyżej uznane zostały przez respondentów za najważniejsze w procesie podejmowania decyzji i stanowią one ponad 40% wszystkich udzielonych odpowiedzi.

Najmniej istotne dla ankietowanych pod względem wagi ważności są: bilet ze wspólną taryfą kolejowo-drogową oraz usprawnienia dla osób niepełnosprawnych, starszych i kobiet w ciąży.

Rysunek 37. Pytanie ankietowe 7: Które z poniższych elementów według Pani/Pana zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

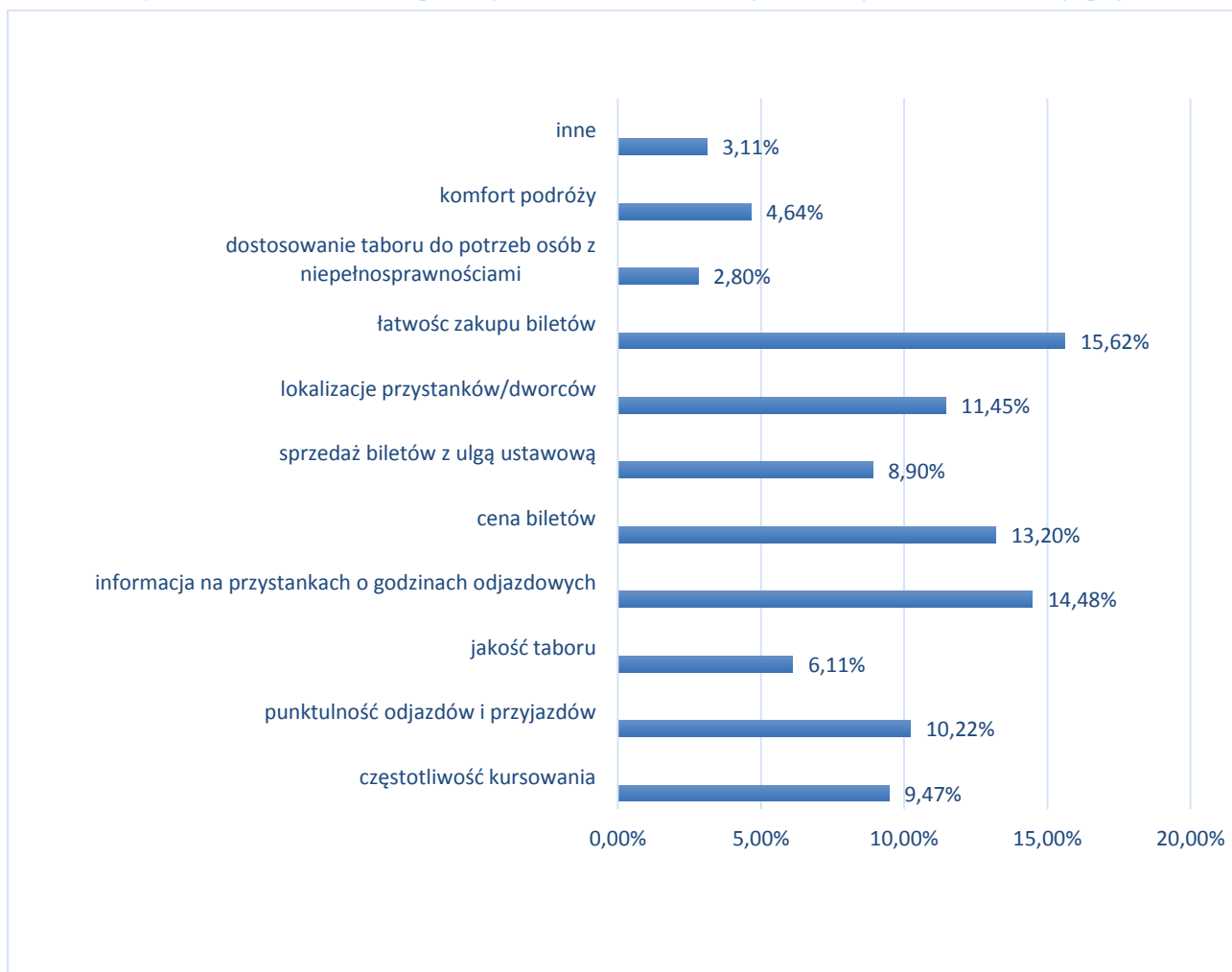
- Określenie mocnych stron komunikacji zbiorowej

Poddając ocenie mocne strony komunikacji zbiorowej respondenci najwyżej oceni.

- łatwość zakupu biletu
- cenę biletu
- informacja na przystankach o godzinach odjazdowych

Powyższe wskazania stanowią łącznie 40% wszystkich odpowiedzi.

Rysunek 38. Pytanie ankietowe 8: Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pani/Pan najlepiej?



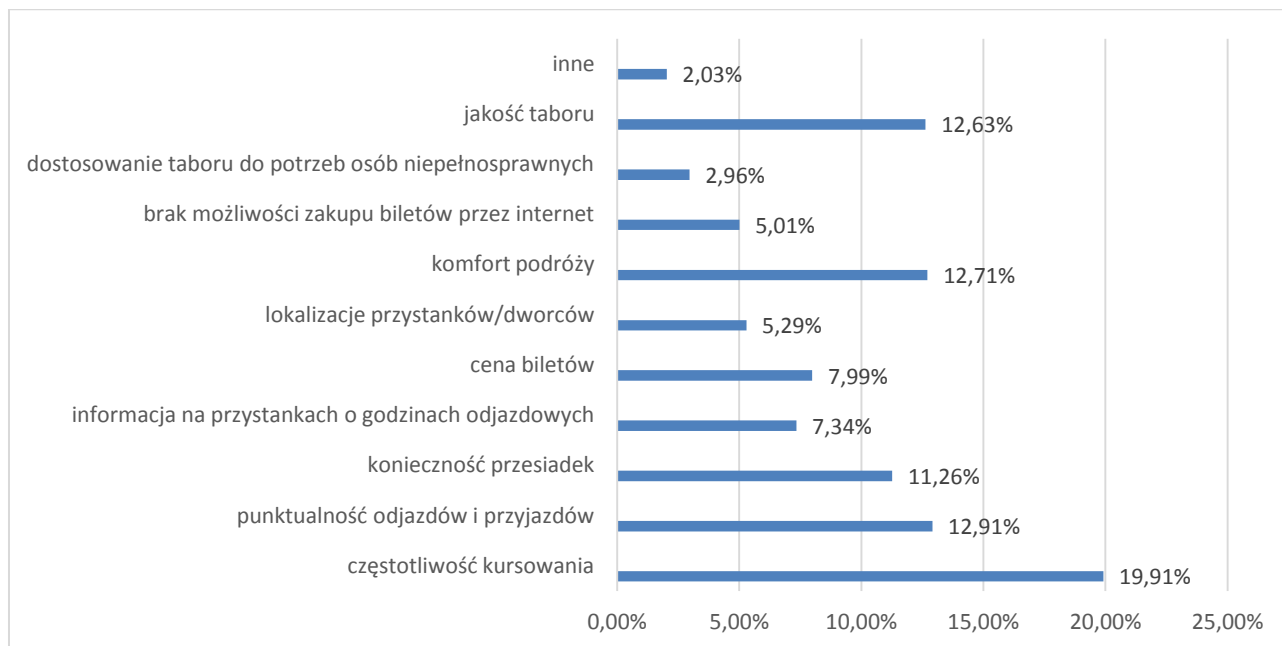
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Określenie słabych/negatywnych stron komunikacji zbiorowej

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

- częstotliwość kursowania (odnotował co 5 badany)
- komfort podróży
- jakość taboru

Rysunek 39. Pytanie ankietowe 9: Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pani/Pan negatywnie?



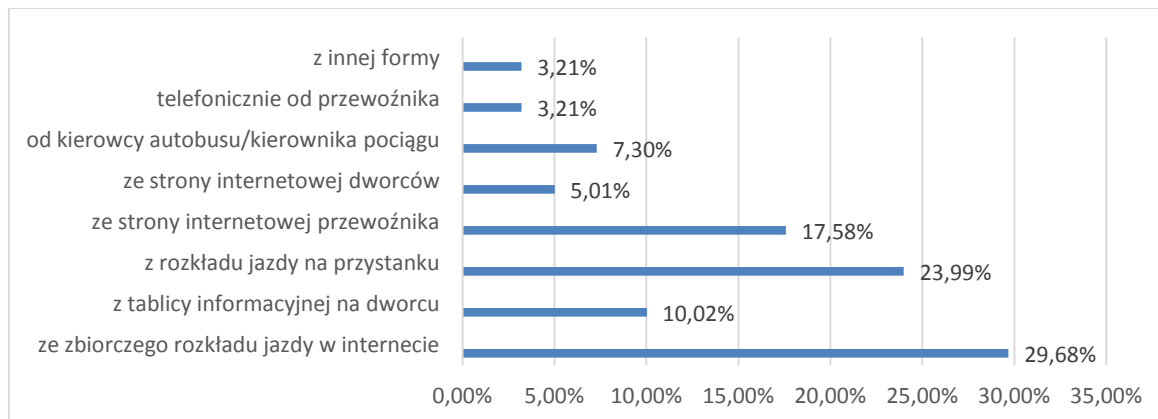
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Ustalenie źródła informacji pasażerskiej dotyczącej kursowania autobusów/busów
 Informacje dotyczące kursowania busów/autobusów najczęściej (70% odpowiedzi) pozyskiwane są przez ankietowanych ze:

- zbiorczego rozkładu jazdy
- rozkładu jazdy na przystanku
- ze strony internetowej przewoźnika

Rzadko korzystano natomiast z informacji uzyskiwanych bezpośrednio od przewoźnika lub ze strony internetowej dworca.

Rysunek 40. Pytanie ankietowe 10: Skąd czerpie Pani/Pan informację dotyczącą kursowania transportu publicznego?

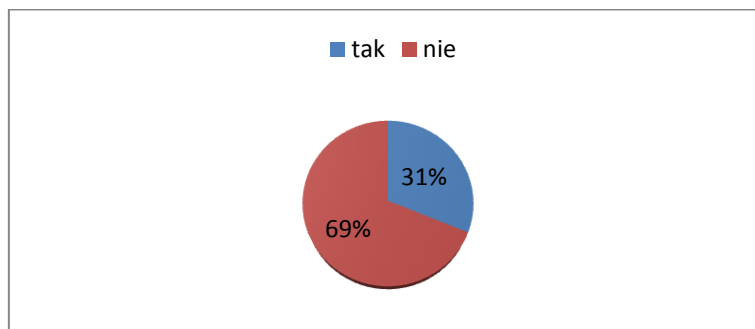


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Korzystanie z ulg ustawowych przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej (autobus/bus);

Przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej 1/3 ankietowanych korzysta z ulg ustawowych przysługującym pasażerom.

Rysunek 41. Pytanie ankietowe 11: Czy przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej korzysta Pani/Pan z ulg ustawowych

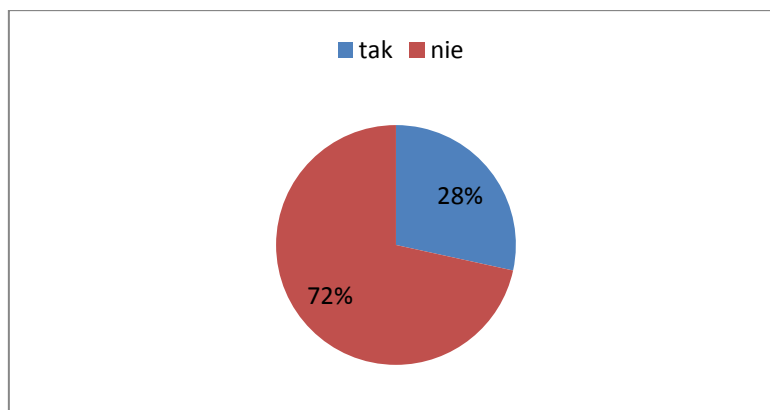


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Korzystanie z ulg ustawowych przy zakupie biletów miesięcznych w komunikacji publicznej

Niecała 1/3 osób biorących udział w badaniu korzysta z przysługujących im ulg przy zakupie biletów miesięcznych.

Rysunek 42. Pytanie ankietowe 12: Czy przy zakupie biletów miesięcznych w komunikacji publicznej korzysta Pani/Pan z ulg ustawowych

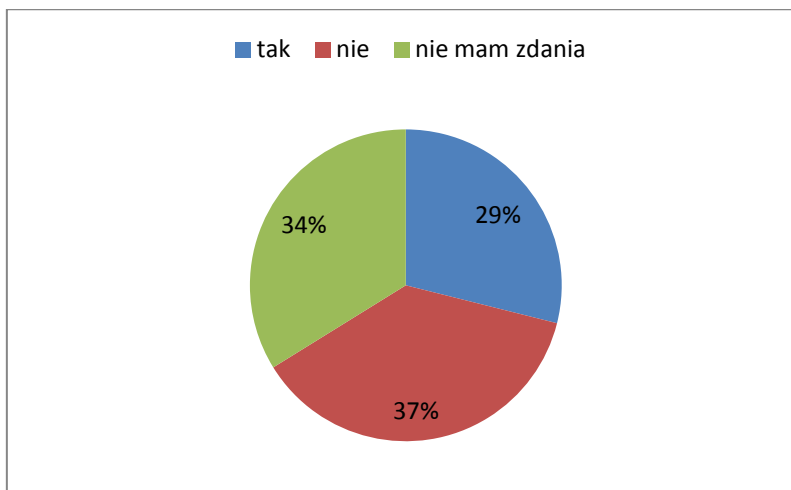


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

- Opinia ankietowanych na temat funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego

W opinii ankietowanych transport publiczny jest oceniany raczej negatywnie (prawie 40 % nie jest zadowolona z funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przeciwnego zdania jest niecałe 30% badanych). Na uwagę zasługuje jednak fakt, że 1/3 respondentów nie ma wyrobionej opinii w w/w temacie.

Rysunek 43. Pytanie ankietowe 13 Czy jest Pani/Pan zadowolona/y z funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

W trakcie badania ankietowani zwracali również uwagę na potrzebę utworzenia nowych połączeń autobusowych bezpośrednich na obszarze województwa świętokrzyskiego. (często wskazywano na uruchomienie połączeń na linii np.: Ostrowiec-Ożarów, czy Kielce-Małoszycz).

6.1.1 Wykaz aktywności powiatów w ankiecie dot. preferencji przewozowych w województwie świętokrzyskim.

Tabela 28. Wyniki ankiety preferencji przewozowych w rozbiciu na poszczególne powiaty

1. Jak często korzysta Pani/Pan z publicznego transportu zbiorowego? (proszę wybrać jedną odpowiedź)	buskiego	jędrzejowskiego	kazimierskiego	kieleckiego	koneckiego	miasta Kielce	opatowskiego	ostrowieckiego	pińczowskiego	sandomierskiego	skarżyskiego	starachowickiego	staszowskiego	włoszczowskiego	nie wskazano powiatu	RAZEM
codziennie	19	14	7	120	6	122	42	10	2	19	13	1	8	7	18	408
kilka razy w tygodniu	10	19	5	81	6	73	13	16	5	11	14	1	9	7	2	272
nie korzystam	13	2	1	4	1	1	9	3	1		1		3		2	41
rzadko / sporadycznie	44	18	18	65	10	34	22	11	7	14	13	1	11	18	10	296
Razem	86	53	31	270	23	230	86	40	15	44	41	3	31	32	32	1017

2. Jaki jest Pani/Pana najczęstszy cel podróży transportem publicznym? (proszę wybrać jedną)	buskiego	jędrzejowskiego	kazimierskiego	kieleckiego	koneckiego	miasta Kielce	opatowskiego	ostrowieckiego	pińczowskiego	sandomierskiego	skarżyskiego	starachowickiego	staszowskiego	włoszczowskiego	nie wskazano	Razem
--	----------	-----------------	----------------	-------------	------------	---------------	--------------	----------------	---------------	-----------------	--------------	------------------	---------------	-----------------	--------------	-------

odpowieź)																
inne	8	2		12	2	9	4	1	3	2	1		3		3	50
praca	20	22	9	13	9	126	46	20	5	22	14	2	12	10	9	457
sprawy służbowe	20	8	5	7	2	14	7	6	1	2	6		3	5	2	88
szkoła / uczelnia	9	5	1	52	1	38	7	9	1	5	7	1	2	3	5	146
wyjazd prywatny	29	16	16	68	9	43	22	4	5	13	13		11	14	13	276
Razem	86	53	31	27	23	230	86	40	15	44	41	3	31	32	32	1017

3. W jakich godzinach najczęściej korzysta Pani/Pan z usług publicznego transportu zbiorowego? (proszę wybrać maksymalnie 2 odpowiedzi)	buskiego	jędrzejowskiego	kazimierskiego	kieleckiego	koneckiego	miasta Kielce	opatowskiego	ostrowieckiego	pińczowskiego	sandomierskiego	skarżyskiego	starachowickiego	staszowskiego	włoszczowskiego	nie wskazano	Razem
godzinach porannych	70	38	21	218	19	170	66	33	10	38	31	3	24	30	26	797
godzinach południowych	16	13	6	41	3	50	9	4	5	6	7	0	4	4	15	183
godzinach popołudniowych	43	25	13	188	10	164	20	29	6	28	21	3	11	17	15	593
godzinach wieczornych	18	8	9	43	2	57	12	8	3	7	7	0	9	8	4	195
Razem	147	84	49	490	34	441	107	74	24	79	66	6	48	59	60	1768

4. Który ze środków transportu wybiera Pani/Pan najczęściej (proszę wybrać jedną odpowiedź)	buskiego	jędrzejowskiego	kazimierskiego	kieleckiego	koneckiego	miasta Kielce	opatowskiego	ostrowieckiego	pińczowskiego	sandomierskiego	skarżyskiego	starachowickiego	staszowskiego	włoszczowskiego	nie wskazano	Razem
autobus	14	2	6	154	4	190	36	23	0	12	5	3	3	1	18	471
bus	44	36	20	70	13	4	33	8	11	21	21	0	17	13	7	318
pociąg	1	3	0	1	1	1	2	3	0	2	10	0	0	15	4	43

samochód własny	27	12	5	45	5	35	15	6	4	9	5	0	11	3	3	185
RAZEM	86	53	31	270	23	230	86	40	15	44	41	3	31	32	32	1017

5. Co powoduje, że wybiera Pani/Pan podróż własnym/użytkownym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem? (proszę wybrać dowolną ilość odpowiedzi)	buskiego	jędrzejowskiego	kazimierskiego	kieleckiego	koneckiego	miasta Kielce	opatowskiego	ostrowieckiego	pińczowskiego	sandomierskiego	skarżyskiego	starachowickiego	staszowskiego	włoszczowskiego	nie wskazano	Razem
komfort i wygoda korzystania z samochodu	45	26	15	107	7	96	44	16	4	19	19	1	9	8	13	429
szybkość dotarcia na miejsce	40	23	16	136	10	103	25	23	6	23	23	1	15	17	13	474
brak konieczności dojścia do przystanku/dworca	27	10	12	61	6	63	9	7	1	17	9	1	7	5	9	244
niezadowalająca jakość usług transportu zbiorowego	30	16	11	84	10	84	11	9	7	11	6	2	5	6	10	302
możliwość realizacji podróży bez konieczności przesiadania się	21	8	9	73	6	70	4	6	5	16	6	1	5	9	8	247
bezpośredni dojazd do zaplanowanego miejsca	42	25	11	145	10	128	21	23	9	25	18	3	20	15	13	508
RAZEM	205	108	74	606	49	544	114	84	32	111	81	9	61	60	66	2204

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

6.2 Wyniki badania przeprowadzonego wśród gmin i powiatów województwa

Odpowiedź udzielona została przez 61 (53%) jednostek samorządu terytorialnego (51 gmin oraz 10 powiatów), (stopa zwrotu odpowiedzi niższa o 30 % niż w roku ubiegłym. Wyniki w rozbiciu na poszczególne powiaty przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 29. Liczba wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regionalnych 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	41	61
2	jędrzejowski	23	17
3	kazimierski	42	35
4	Kielce	3	15
5	kielecki	8	106
6	konecki	10	8
7	opatowski	43	25
8	ostrowiecki	18	11
9	pińczowski	6	9
10	sandomierski	7	7
11	skarżyski	11	6
12	starachowicki	11	11
13	staszowski	12	32
14	włoszczowski	-	3
RAZEM		235	346

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

- stan infrastruktury przystankowej oraz planów inwestycyjnych w tym zakresie.

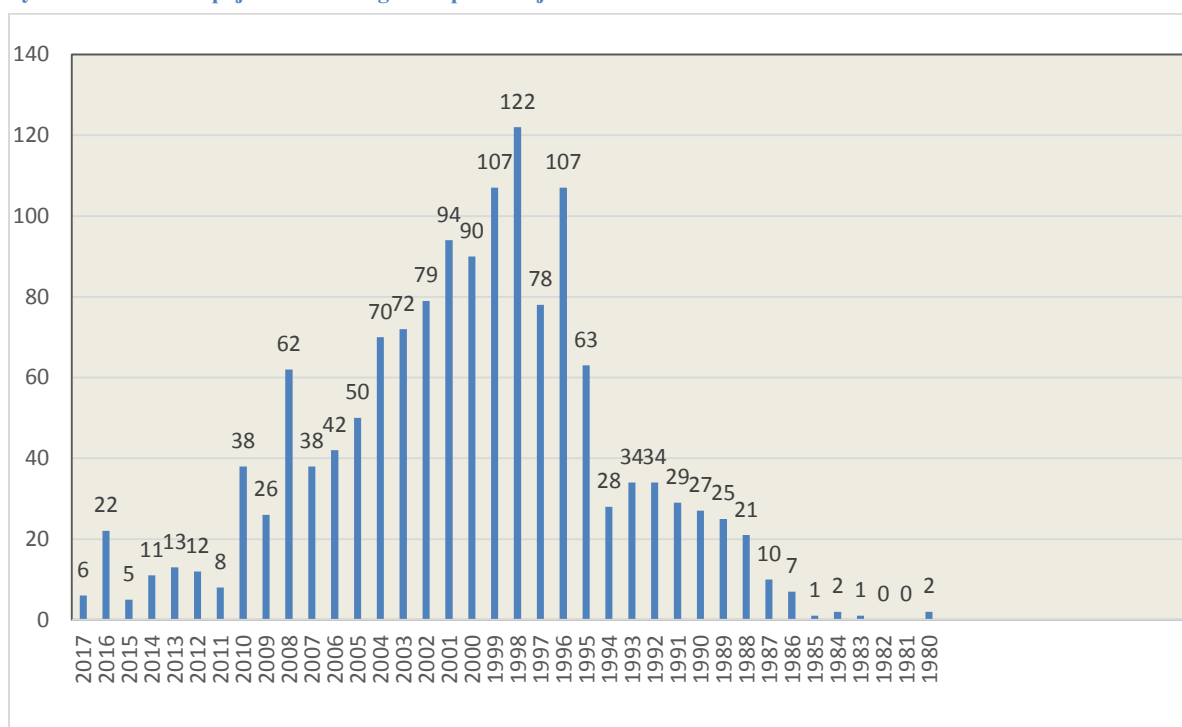
Stan infrastruktury przystankowej przez prawie wszystkie samorzady nie budzi zastrzeżeń, został określony jako dobry lub zadowalający. Przystanki są na bieżąco konserwowane i modernizowane. Tylko jedna gmina spośród biorących udział w badaniu wskazała na zły stan techniczny przystanków. Gminy w większości przypadków jako plany inwestycyjne wskazują na dokonywanie bieżących remontów lub zakup nowych wiat celem poprawy estetyki i wizerunku miasta. Kilka gmin nie planuje żadnych działań inwestycyjnych.

6.3 Wyniki badania przeprowadzonego wśród przewoźników świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego

Z danych uzyskanych od przewoźników, którzy wzięli udział w badaniu ankietowym wynika, że na terenie województwa świętokrzyskiego do publicznego przewozu osób wykorzystywane są 1436 pojazdy, (dla zwrotu odpowiedzi na poziomie 72%) których wiek wynosi średnio 18 lat.

Największa liczba pojazdów (ok 57%) to samochody wyprodukowane w latach 2004-1996. 19% dostępnego taboru to samochody mające do 10 lat, 60% to pojazdy w przedziale wiekowym 10-20 lat, 19 % to auta 20-30 letnie, samochody starsze niż 30 lat stanowią niecały 1% pojazdów poruszających się po drogach.

Rysunek 44. Liczba pojazdów według roku produkcji



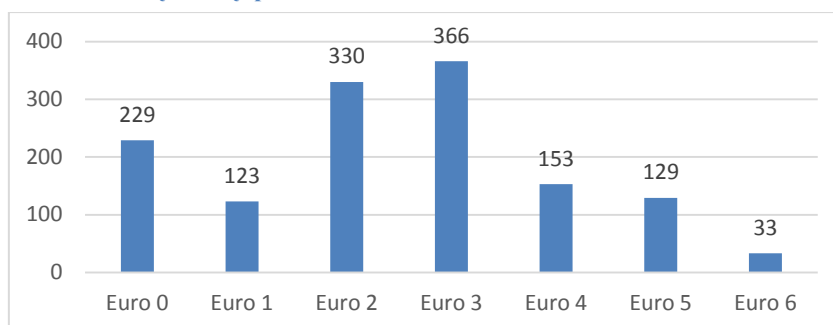
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Najpopularniejszą marką pojazdów posiadanych przez przewoźników jest Mercedes. Pojazdy tej marki stanowią ok. 49 % ogółu pojazdów. Rzadziej wykorzystywanymi pojazdami są marki Autosan (6%) oraz Renault (9%). Mniej popularne od wymienionych są pojazdy marki Man (5%), czy Volkswagen (5%).

Spśród taboru wykorzystywanego przez przedsiębiorców można wyróżnić zarówno pojazdy, które zabierają od 8 osób do 111 osób.

W odniesieniu do normy emisji spalin najwięcej pojazdów (25%) spełnia normę EURO 3, tylko 2,0 % to pojazdy o normie czystości spalin EURO 6, 50% stanowią jeszcze pojazdy o normie EURO 0 i EURO 1. EURO 2. W związku z powyższym zdecydowana większość pojazdów posiadanych przez przedsiębiorców nie spełnia europejskiego standardu emisji spalin (682 pojazdy).

Rysunek 45. Ilość aut z określoną normą spalin



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

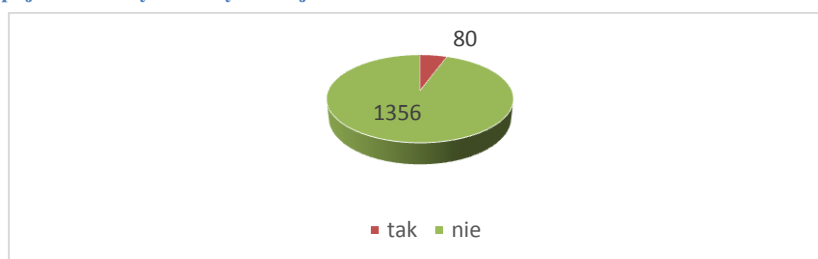
Pojazdy w 86 % są niedostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami. (94% samochodów nie posiada miejsca na wózek inwalidzki, a 99,5% nie dysponuje systemem informacji audiowizualnej ułatwiającej korzystanie z transportu osobom niedowidzącym czy niedosłyszącym.). Wśród 14% taboru przystosowanego do przewozu osób z niepełnosprawnościami podstawowe udogodnienia to rampa, podjazd, podest czy winda.

Rysunek 46. Ilość pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych



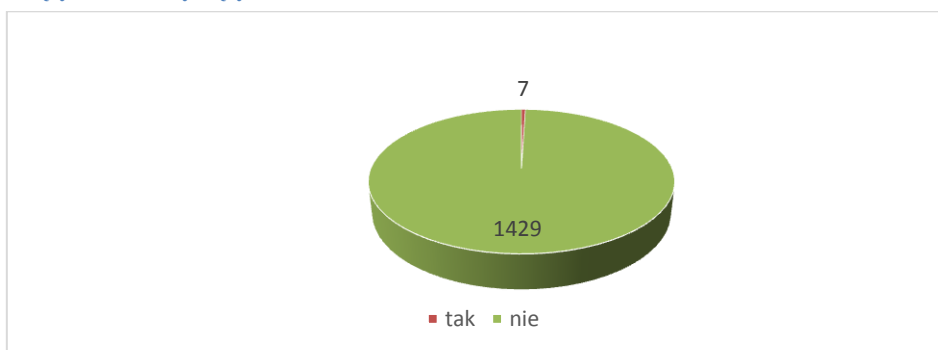
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 47. Ilość pojazdów z wydzielonym miejscem na wózek inwalidzki



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

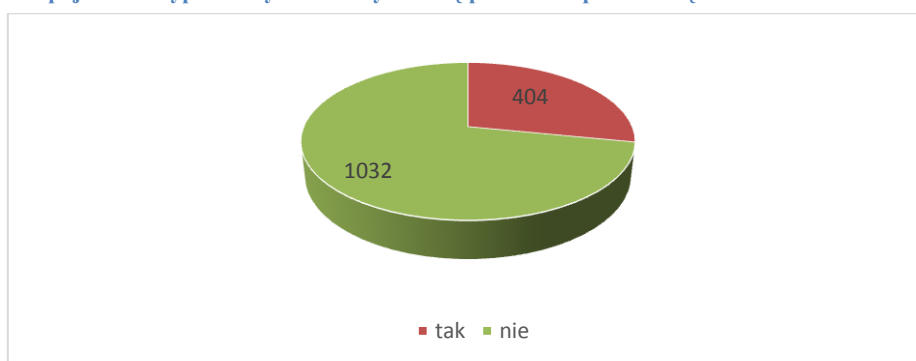
Rysunek 48. Ilość pojazdów wyposażonych w system informacji audiowizualnej ułatwiającej korzystanie z transportu osobom niewidzącym i niedosłyszącym



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

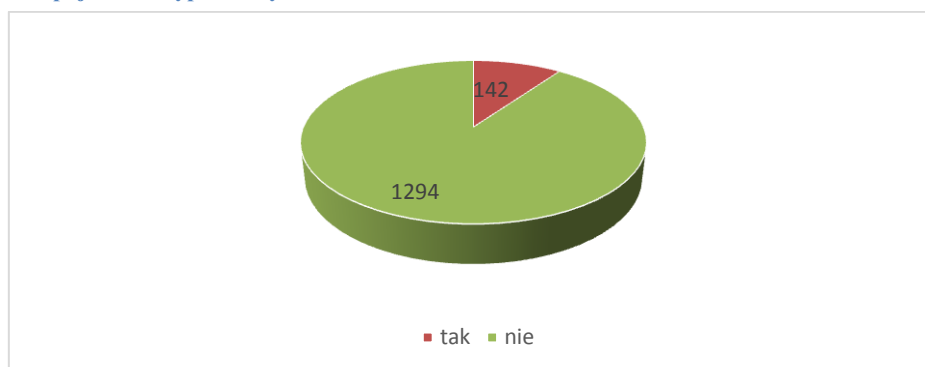
W przebadanej próbie niewielka ilość usprawnień wpływa na atrakcyjność podróży (WiFi tylko w 10% pojazdów, 28% pojazdów posiada klimatyzowaną przestrzeń pasażerską, 12% pojazdów wyposażonych jest w przednią tablicę elektroniczną wyświetlającą kierunek jazdy, 4% system informacji pasażerskiej) brak również systemów wspomagających planowanie transportu (system liczenia pasażerów odnotowany w 2,5% pojazdów).

Rysunek 49. Ilość pojazdów wyposażonych klimatyzowaną przestrzeń pasażerską



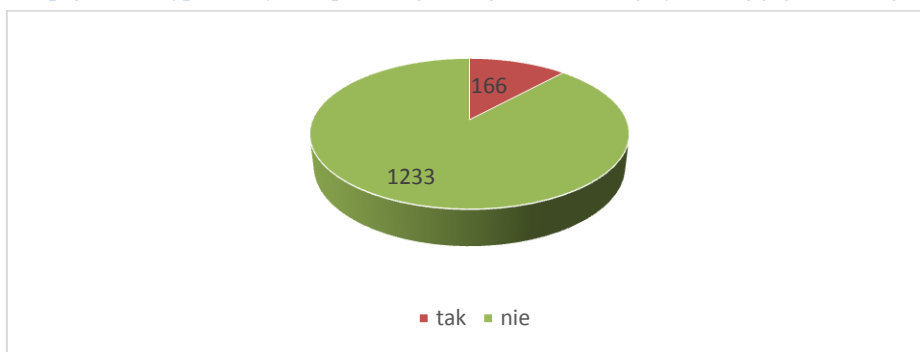
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 50. Ilość pojazdów wyposażonych w WiFi



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 51. Ilość pojazdów wyposażonych w przednią tablicę elektroniczną wyświetlającą kierunek jazdy



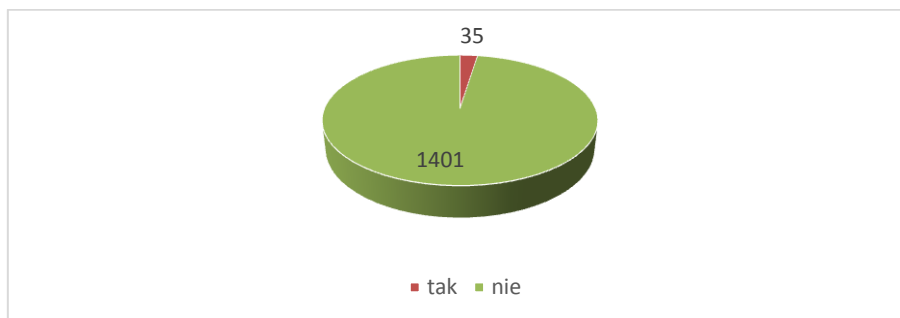
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 52. Ilość pojazdów wyposażonych w system informacji pasażerskiej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

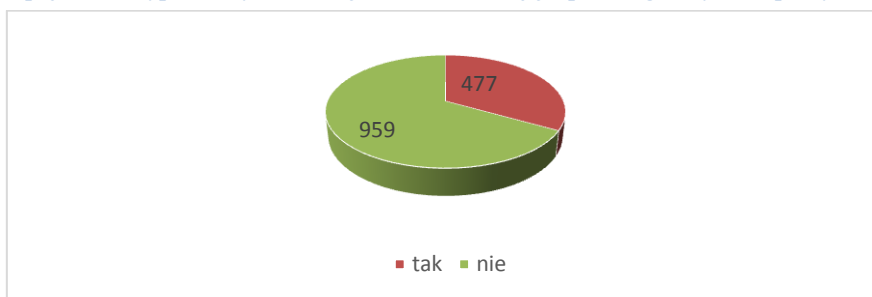
Rysunek 53. Ilość pojazdów wyposażonych w system liczenia pasażerów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

92% samochodów wykorzystywana cechuje się brakiem zainstalowanych lokalizatorów GPS. 66% pojazdów posiada natomiast urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy czy czas zatrzymań.

Rysunek 54. Ilość pojazdów wyposażonych w urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy, czas zatrzymań itp.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Rysunek 55. Ilość pojazdów wyposażonych w urządzenie gps



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

7. Przewidywane zmiany w natężeniu przewozu podróżnych

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz przyszłe zapotrzebowanie na usługi w tym zakresie uzależnione jest od różnorodnych czynników tj.

- Zmian demograficznych oraz ruchów migracyjnych w województwie świętokrzyskim.

Zgodnie z częścią analityczną przedmiotowego opracowania w roku 2016 województwo świętokrzyskie odnotowało kolejny spadek roczny liczby ludności, przy czym był on nieco mniejszy niż rok wcześniej. Ponadto pomimo pewnych wahań, natężenie ubytków ludnościowych utrzymuje się w dalszym ciągu na wysokim poziomie, zarówno w wyniku strat naturalnych, jak i migracyjnych. Wpłynęły one na spadek przyrostu rzeczywistego ludności. Ubytek społeczności miejskiej województwa osiągnął 1,0%, natomiast wiejskiej – 0,7%. Zmiany demograficzne i tendencje migracyjne są zjawiskiem powszechnym, które można zaobserwować w skali globalnej i mają one istotny wpływ na zmniejszający się popyt na usługi transportowe.

- Realizacji przewozów innymi środkami transportu- prywatne samochody osobowe. Analizując badanie rynku samochodowego w Polsce rok 2016 charakteryzuje się wzrostem liczby wyprodukowanych samochodów osobowych.

Tabela 30. Produkcja samochodów osobowych w tysiącach sztuk

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
2013	41,6	39,1	42,4	44,7	40,8	46,2	45,8	26,7	43,0	40,7	37,2	26,9
2014	39,4	40,9	44,3	45,8	46,5	44,4	44,2	20,7	41,7	36,1	36,7	31,9
2015	46,4	50,1	55,1	49,0	49,7	47,5	57,6	21,5	39,6	42,8	42,0	33,4
2016	46,5	52,4	55,7	52,5	47,3	57,1	38,0	28,5	50,7	41,5	40,7	43,6

Źródło: Opracowanie na podstawie danych zawartych na stronie Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Tabela 31. Produkcja pojazdów do transportu publicznego (do przewozu 10 osób i więcej) osobowych w sztukach

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
2013	162	255	336	364	326	279	336	354	356	366	530	445
2014	178	241	370	420	450	521	365	286	468	603	542	582
2015	331	347	405	401	349	429	278	334	444	466	639	540
2016	323	318	350	382	478	467	484	313	439	504	592	584

Źródło: Opracowanie na podstawie danych zawartych na stronie Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Powyższe związane jest ze zmianą preferencji przewozowych pasażerów (zgodnie z wynikami ankiety preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim), co do czasu i jakości oferowanego transportu. Ankietowani chętniej korzystają z własnego transportu uznając komunikację zbiorową za mało komfortową oraz charakteryzującą się zbyt długim czasem podróży do punktu docelowego. Czynnikiem który może wpłynąć na zwiększenie popytu na transport publiczny jest podniesienie jakości oferowanych usług jak również wzrost świadomości ekologicznej społeczeństwa.

- Dostosowania częstotliwości kursów do potrzeb pasażerów

Wpływ na zainteresowanie pasażerów transportem publicznym ma między innymi dobre właściwe dostosowanie częstotliwości kursów do potrzeb i oczekiwań pasażerów. Nie wątpliwie należy tutaj rozgraniczyć wymagania poszczególnych grup takich jak uczniów oraz osób pracujących.

Zapotrzebowanie na transport publiczny zwiększa się w godzinach wczesnoporannych i porannych, gdzie zdecydowana większość pasażerów dojeżdża do miejsca pracy oraz szkół. Podobne zapotrzebowanie występuje w godzinach wczesno popołudniowych i południowych co wiąże się z powrotami do domów.

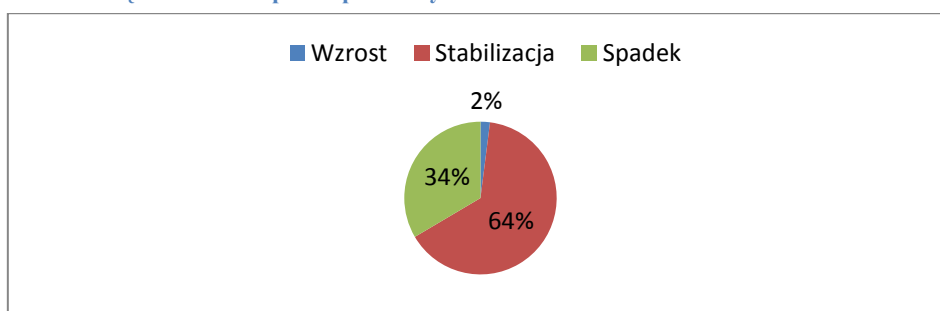
Uwzględnić należy również potrzeby pasażerów, którzy korzystają z komunikacji publicznej w celu np. dojazdu do instytucji publicznych itp.

Właściwie zaplanowany rozkład jazdy z kursami otwierającymi dzień i zamykającymi ma wpływ na wzrost natężenia liczby pasażerów obsługiwanych przez transport publiczny.

➤ Popytu na transport publiczny

Zgodnie z przeprowadzonym badaniem, znikoma liczba przewoźników uważa, że w 2017 roku będą niewielkie zmiany w natężeniu przewozu osób. Nieco więcej jest zdania, że należy spodziewać się spadku natężenia. Z kolei zdecydowana większość przedsiębiorców prognozuje, że należy spodziewać się stabilizacji.

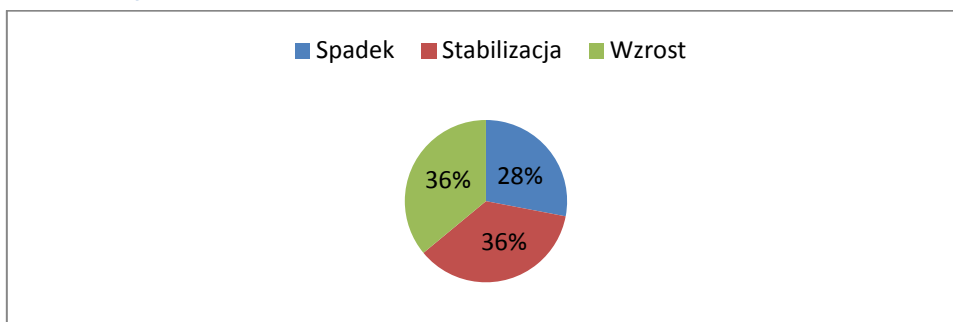
Rysunek 56. Zmiana natężenia w transporcie publicznym w roku 2017



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Diametralnie inne przewidywania mają przewoźnicy na rok 2018. Stabilizacja i spadek ich zdaniem będą kształtować się na tym samym poziomie procentowym. Natomiast wzrost zmieni się o 34 punkty procentowe w stosunku do roku poprzedniego.

Rysunek 57. Zmiana natężenia w transporcie publicznym w roku 2018



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Do czego dążymy:

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WOJEWODZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO	POŻĄDANA CECHA	PLANOWANY SPOSÓB REALIZACJI	KOMPLEMENTARNOŚĆ POŻĄDANYCH CECH Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI
	INFORMACJA PASAŻERSKA	<p>zintegrowana informacja na przystankach autobusowych i stacjach kolejowych lokalizowanych na trasach linii użyteczności publicznej;</p> <p>utworzenie centrum zarządzania informacją;</p> <p>wprowadzenie zintegrowanej dynamicznej informacji o usługach transportu;</p> <p>informacja w pojazdach, uwzględniająca: opłaty, ulgi regulamin przewozów oraz zapowiedzi głosowe przystanków.</p>	<p>STRATEGIA NA RZECZ INTELIGENTNEGO I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU SPRZYJAJĄCEMU WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU „Europa 2020”</p> <p>trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety, mające na celu wyjście silniejszej UE z kryzysu, powstanie inteligentnej i zrównoważonej gospodarki UE sprzyjającej włączeniu społecznemu, osiąganie wysokich wskaźników zatrudnienia i wydajności oraz większą spójność społeczną:</p> <p>-rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,</p>
CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA	<p>czasookres funkcjonowania dla każdej z linii publicznego transportu zbiorowego obejmujący co najmniej okres porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego;</p> <p>zapewnienie dojazdu do pracy i do szkoły jak i powrotu do domu jak największej liczby osób;</p> <p>dostosowanie częstości kursowania do zapotrzebowania na przewozy o charakterze użyteczności publicznej;</p> <p>przeprowadzanie analiz sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, celem dostosowania oferty do potrzeb rynku</p>	<p>- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,</p> <p>-rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.</p> <p>BIAŁA KSIĘGA</p> <p>Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu –dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.</p>	

	<p>DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO</p>	<p>utrzymanie co najmniej obecnego wskaźnika gęstości przystanków;</p> <p>dopuszczalna zmiana lokalizacji przystanków;</p> <p>lokalizowanie nowych przystanków możliwe najbliżej największych generatorów ruchu lub szczególnie ważnych obiektów;</p> <p>lub miejsc koncentracji podróży osób niepełnosprawnych;</p> <p>wyposażenie nowozakupionego lub modernizowanego taboru autobusowego i kolejowego oraz infrastruktury przystankowej w informację audiowizualną;</p> <p>standard przystanków umożliwiający korzystanie z nich osobom o różnych rodzajach i stopniach niepełnosprawności;</p> <p>dostosowanie wszystkich pojazdów w przewozach kolejowych w ramach wojewódzkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej do przewozu osób niepełnosprawnych;</p>	<p>Jakość, dostępność i niezawodność usług transportowych będzie w nadchodzących latach coraz ważniejsza, między innymi ze względu na starzenie się społeczeństwa i potrzebę promowania transportu publicznego.</p> <p>Głównymi cechami usług wysokiej jakości są: atrakcyjny rozkład jazdy, komfort, łatwy dostęp, niezawodność usług i integracja z innymi środkami transportu. Dostępność informacji na temat czasu podróży oraz informacje na temat tras alternatywnych są również ważne dla zapewnienia niezakłóconej podróży „od drzwi do drzwi”, zarówno dla pasażerów, jak i w odniesieniu do transportu towarów.</p> <p>Strategia Europa 2020 – europejska agenda cyfrowa</p> <p>potrzeba odpowiedniego wykorzystania dużych zbiorów danych</p>
	<p>KOSZTY PODRÓŻY TRANSPORTEM PUBLICZNYM</p>	<p>Rekomendowane:</p> <p>utrzymanie dotychczasowych relacji cen biletów okresowych do jednorazowych</p> <p>wprowadzenie wspólnego biletu zintegrowanego.</p>	<p>jest siłą napędową innowacji w dziedzinie technologii, opracowywania nowych narzędzi oraz</p> <p>rozwijania nowych umiejętności. Sensowne wykorzystanie danych może</p> <p>otworzyć nowe perspektywy przed bardziej tradycyjnymi sektorami, np. transportem.</p>
	<p>NIEZAWODNOŚĆ</p>	<p>uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów, na poziomie powyżej 95% - zarówno w transporcie kolejowym jak i autobusowym;</p> <p>poprawa współpracy służb drogowych i organizatora transportu publicznego w zakresie przeciwdziałania zakłóceniom</p>	<p>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie</p> <p>Duże znaczenie będzie miała pomoc dotycząca uruchamiania stałych połączeń komunikacji</p>

		w funkcjonowaniu drogowego transportu publicznego,.	publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu, wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, mających największe znaczenie dla stymulowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych
	PRĘDKOŚĆ KOMUNIKACYJNA	uzyskanie średniej prędkości komunikacyjnej dla doby w segmencie transportu autobusowego (linie użyteczności publicznej) na poziomie 46,0 km/h; uzyskanie średniej prędkości komunikacyjnej dla doby w segmencie transportu kolejowego (linie użyteczności publicznej) na poziomie 60,0 km/h.	Dostępność transportowa przy pomocy transportu zbiorowego odwrócenie trendów polegających na
	PUNKTUALNOŚĆ	uzyskanie co najmniej 90% punktualności pociągów na wszystkich stacjach,; uzyskanie minimum 85% punktualności kursów autobusowych kontrolowanej co najmniej na przystankach kluczowych; wykorzystanie systemów GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu; stworzenie systemu służącego zarówno celom kontrolnym jak i informacyjnym; (dotyczy linii użyteczności publicznej).	rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego, poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych. Polityka regionalna w tym zakresie na obszarach problemowych oddziaływać będzie w ścisłej synergii z opisanymi wcześniej działaniami dotyczącymi
	WYGODA	obniżenie przeciętnego wieku taboru autobusowego obsługującego linie użyteczności publicznej do poziomu max. 10 lat; dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania eliminacja linii obsługiwanych wyłącznie taborem nieprzystosowanym do obsługi osób o zmniejszonej mobilności ruchowej.	poprawy dostępności. Dotyczyć to będzie usług kolejowego i drogowego transportu publicznego i odbywać się będzie przez poprawę jakości infrastruktury oraz taboru, zwiększanie zasięgu, optymalizację i wiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego dla zwiększenia wahadłowej mobilności mieszkańców obszarów problemowych.
	BEZPIECZEŃSTWO	posiadanie przez operatora wdrożonych i certyfikowanych	

		procedur gwarantujących systemowe podejście do kwestii bezpieczeństwa świadczonych usług przewozowych. (na liniach użyteczności).	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku
	OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	w terminie 2 lat liczonym od daty organizacji linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym zakłada się osiągnięcie całkowitej pracy przewozowej z wykorzystaniem autobusów spełniających normę EURO 5	<p>Głównym celem krajowej polityki transportowej</p> <p>Jest zwiększenie dostępności terytorialnej</p> <p>oraz</p> <p>poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego</p> <p>poprzez</p> <p>utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.</p> <p>Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku</p> <p>Cel główny wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych.</p> <p>cele szczegółowe obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> -wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, -zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, -poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych <p>Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020</p> <p>zgodność w zakresie:</p> <p>Celu strategicznego 1. Koncentracja na poprawie infrastruktury regionalnej.</p> <p>W zakresie:</p> <p>1.2 Poprawa infrastruktury społecznej i usług publicznych, czyli wzrost kapitału społecznego, wsparcie zatrudnienia i wyższa jakość życia w Regionie.</p>

9. Spis tabel

Tabela 1. Liczba mieszkańców województwa w rozbiciu na powiaty	12
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w województwie świętokrzyskim w 2016 roku.....	13
Tabela 3. Saldo migracji stałej w powiatach województwa świętokrzyskiego	17
Tabela 4. Migracje wewnętrzne ludności w 2016 r.....	19
Tabela 5 Liczba zarejestrowanych bezrobotnych w latach 2014-2016 według powiatów.....	25
Tabela 6. Województwo Świętokrzyskie na tle kraju w 2016 roku według stanu na 31.XII.....	29
Tabela 7. Struktura wiekowa osób ankietowanych (w podziale na K i M).....	36
Tabela 8. Liczba przewoźników (zgodnie z siedzibą firmy zarejestrowaną na terenie powiatów województwa świętokrzyskiego)	39
Tabela 9. Infrastruktura przystankowa w transporcie kolejowym (teren woj. świętokrzyskiego).....	45
Tabela 10. Wykaz kolejowych linii komunikacyjnych	49
Tabela 11. Szczegółowe wyposażenie taboru kolejowego.....	50
Tabela 12. Wykaz stacji kolejowych w podziale na poszczególne linie kolejowe.....	52
Tabela 13. Liczba przewiezionych pasażerów w wybranych relacjach kolejowych w 2016 roku.....	54
Tabela 14. Obowiązujące zezwolenia w latach 2013 – 2016 przez Marszałka woj. Świętokrzyskiego.....	54
Tabela 15. Zestawienie wydanych zezwoleń w roku 2016 obowiązujących na terenie Województwa Świętokrzyskiego przez Organ właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.....	55
Tabela 16. Połączenia bezpośrednie pomiędzy Kielcami a stolicami powiatów i stolicami powiatów a Kielcami	55
Tabela 17. Połączenia wykonywane w półkursach na liniach łączących Kielce ze stolicami powiatów	56
Tabela 18. Szczegółowe dane sprzedaży biletów ulgowych oraz kwot dopłat w 2016 roku.....	58
Tabela 19. Cennik biletów w taryfie Bilet Świętokrzyski	60
Tabela 20. Ceny biletów na wybranych trasach drogowych i kolejowych.....	60
Tabela 21. Czas przejazdu w transporcie drogowym i kolejowym na wybranych trasach	62
Tabela 22. Połączenia bezpośrednie w półkursach między Kielcami, a wybranymi miastami powiatowymi, do których dojazd możliwy jest koleją lub transportem drogowym.....	63
Tabela 23. Zestawienie liczby skarg	64
Tabela 24. Trasa i linia kolejowa Kielce – Jędrzejów	66
Tabela 25. Trasa i linia kolejowa Kielce – Włoszczowa.....	66
Tabela 26. Trasa i linia kolejowa Kielce – Skarżysko Kamienna	67
Tabela 27. Trasa i linia kolejowa Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski	68
Tabela 28. Wyniki ankiety preferencji przewozowych w rozbiciu na poszczególne powiaty	80
Tabela 29. Liczba wydanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regionalnych oraz zgód na korzystanie z przystanków w ujęciu powiatowym	83
Tabela 30. Produkcja samochodów osobowych w tysiącach sztuk.....	89
Tabela 31. Produkcja pojazdów do transportu publicznego (do przewozu 10 osób i więcej) osobowych w sztukach.....	89

10. Spis rysunków

Rysunek 1. Lokalizacja województwa świętokrzyskiego	4
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	10
Rysunek 6. Liczba ludności województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2016	11
Rysunek 7. Ludność województwa świętokrzyskiego według miejsca zamieszkania (na wsi i w miastach) w 2016 roku	12
Rysunek 8. Wskaźnik przyrostu naturalnego w latach 2010 – 2016	13
Rysunek 9. Struktura ludności województwa świętokrzyskiego według płci i wieku w 2016 roku	15
Rysunek 10. Procentowy udział ekonomicznych grup wieku w latach 2010-2016	16
Rysunek 11. Saldo migracji mieszkańców województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2016	18
Rysunek 12. Liczba podmiotów gospodarki narodowej ¹ wpisanych do rejestru REGON w województwie w latach 2010-2016	21
Rysunek 13. Struktura podmiotów gospodarki narodowej według sektorów własności oraz sekcji PKD w 2016 r.	22
Rysunek 14. Podmioty gospodarki narodowej według podregionów i powiatów	23
Rysunek 15. Podmioty gospodarki narodowej według liczby pracujących w 2016 r.	23
Rysunek 16. Liczba osób bezrobotnych w latach 2010-2016	25
Rysunek 17. Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2016 r. według wieku i płci	27
Rysunek 18. Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2016 r. według poziomu wykształcenia i płci	28
Rysunek 19. Struktura bezrobotnych zarejestrowanych w 2016 r. według czasu pozostawania bez pracy i płci .	28
Rysunek 20. Respondenci według miejsca zamieszkania - miasto, wieś	34
Rysunek 21. Struktura respondentów według miejsca zamieszkania-powiat	34
Rysunek 22. Struktura respondentów według płci	35
Rysunek 23. Struktura respondentów według wieku	36
Rysunek 24. Struktura wiekowa respondentów w zależności od płci	36
Rysunek 25. Struktura respondentów według wykształcenia	37
Rysunek 26. Struktura wykształcenia respondentów w zależności od płci	38
Rysunek 27. Struktura wykształcenia respondentów w danej grupie wiekowej	39
Rysunek 28. Struktura próby według wielkości przedsiębiorstwa	40
Rysunek 29. Przebieg dróg przez województwo Świętokrzyskie	41
Rysunek 30. Mapa kolejowych połączeń regionalnych	42
Rysunek 31. Pytanie ankietowe 1: Jak często korzysta Pani/Pan z publicznego transportu	71
Rysunek 32. Pytanie ankietowe 2: Jaki jest Pani/Pani najczęstszy cel podróży transportem publicznym?	72
Rysunek 33. Pytanie ankietowe 3: W jakich godzinach korzysta Pani/Pani z transportu publicznego?	72
Rysunek 34. Pytanie ankietowe 4: Który ze środków transportu wybiera Pani/Pan najczęściej?	73
Rysunek 35. Pytanie ankietowe 5: Co powoduje, że wybiera Pani/Pan podróż własnym/użyczonym samochodem zamiast autobusem/busem/pociągiem?	73
Rysunek 36. Pytanie ankietowe 6: Co powoduje, że wybiera Pani/Pan transport publiczny	74
Rysunek 37. Pytanie ankietowe 7: Które z poniższych elementów według Pani/Pana zdecydują o zmianie podróży samochodem na podróż transportem publicznym?	76
Rysunek 38. Pytanie ankietowe 8: Które z poniższych elementów komunikacji zbiorowej ocenia Pani/Pan najlepiej?	77
Rysunek 39. Pytanie ankietowe 9: Które z poniższych elementów w komunikacji zbiorowej ocenia Pani/Pan negatywnie?	78
Rysunek 40. Pytanie ankietowe 10: Skąd czerpie Pani/Pan informację dotyczącą kursowania transportu publicznego?	78

<i>Rysunek 41. Pytanie ankietowe 11: Czy przy zakupie biletów jednorazowych w komunikacji publicznej korzysta Pani/Pan z ulg ustawowych</i>	79
<i>Rysunek 42. Pytanie ankietowe 12: Czy przy zakupie biletów miesięcznych w komunikacji publicznej korzysta Pani/Pan z ulg ustawowych</i>	79
<i>Rysunek 43. Pytanie ankietowe 13 Czy jest Pani/Pan zadowolona/y z funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego?.....</i>	80
<i>Rysunek 44. Liczba pojazdów według roku produkcji.....</i>	84
<i>Rysunek 45. Ilość aut z określoną normą spalin</i>	85
<i>Rysunek 46. Ilość pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.....</i>	85
<i>Rysunek 47. Ilość pojazdów z wydzielonym miejscem na wózek inwalidzki.....</i>	85
<i>Rysunek 48. Ilość pojazdów wyposażonych w system informacji audiowizualnej ułatwiającej korzystanie z transportu osobom niewidzącym i niedosłyszącym</i>	86
<i>Rysunek 49. Ilość pojazdów wyposażonych klimatyzowaną przestrzeń pasażerską.....</i>	86
<i>Rysunek 50. Ilość pojazdów wyposażonych w WiFi.....</i>	86
<i>Rysunek 51. Ilość pojazdów wyposażonych w przednią tablicę elektroniczną wyświetlającą kierunek jazdy</i>	87
<i>Rysunek 52. Ilość pojazdów wyposażonych w system informacji pasażerskiej</i>	87
<i>Rysunek 53. Ilość pojazdów wyposażonych w system liczenia pasażerów.....</i>	87
<i>Rysunek 54. Ilość pojazdów wyposażonych w urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy, czas zatrzymań itp</i>	88
<i>Rysunek 55. Ilość pojazdów wyposażonych w urządzenie gps</i>	88
<i>Rysunek 56. Zmiana natężenia w transporcie publicznym w roku 2017</i>	90
<i>Rysunek 57. Zmiana natężenia w transporcie publicznym w roku 2018</i>	91