

2019

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

***Departament Infrastruktury,
Transportu i Komunikacji
Urząd Marszałkowski
Województwa Świętokrzyskiego***

Sierpień 2021 roku

Spis treści

1. Ogólna charakterystyka województwa świętokrzyskiego.....	3
1.1. Województwo świętokrzyskie w liczbach.....	3
1.2. Sytuacja demograficzna oraz struktura bezrobocia w województwie.....	5
1.3. Trendy demograficzne.....	10
1.4. Infrastruktura komunikacyjna	11
1.4.1. Infrastruktura drogowa	11
1.4.2. Infrastruktura kolejowa	12
1.4.3. Infrastruktura lotniskowa.....	12
2. Identyfikacja kierunków rozwojowych wynikających z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego	13
2.1. System osadniczy województwa	13
2.2. Potencjały rozwojowe wynikające z planu zagospodarowania przestrzennego województwa	14
2.3. Kierunki rozwoju systemu transportowego zawarte w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego oraz w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do 2020 roku	15
3. Metodologia badania pn. Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób	16
3.1. Próba badawcza dot. preferencji przewozowych i jej charakterystyka	20
4. Diagnoza istniejącego systemu komunikacji.....	23
4.1. Kolejowy transport publiczny	23
4.2. Drogowy transport publiczny	30
4.2.1. Dopłaty do przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich w krajowym transporcie drogowym.....	34
4.2.2. Tabor drogowy	36
4.2.3. Dostępność infrastruktury przystankowej drogowej	41
4.2.4. Przystosowanie dworców do potrzeb osób z niepełnoprawnościami i o ograniczonej mobilności poruszania się.....	45
5. Preferencje przewozowe pasażerów w województwie świętokrzyskim	46
6. Wywiązywanie się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf.....	57
6.1. Kontrole samorządowe.....	57
6.2. Kontrole Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego.....	58
6.3. Skargi pasażerów wpływające do przewoźników	59
7. Podsumowanie dla roku 2019 wraz z uwzględnieniem przewidywanych zmian w natężeniu przewozu podróży.....	60
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	64
9. Spis tabel, rysunków oraz wykresów	72
10. Załącznik nr 1 – Ankieta preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim	74

1. Ogólna charakterystyka województwa świętokrzyskiego.

1.1. Województwo świętokrzyskie w liczbach.

Województwo świętokrzyskie jest drugim najmniejszym pod względem powierzchni województwem. Obejmuje powierzchnię 11 711 km² i zamieszkiwane jest przez 1 234,0 tys. mieszkańców. Usytuowane jest na pograniczu południowo – wschodniej i centralnej Polski, sąsiaduje z 6 województwami: mazowieckim, małopolskim, śląskim łódzkim, lubelskim i podkarpackim. Świętokrzyskie należy do województw najmniej zurbanizowanych ponieważ w miastach mieszka 45,4% ludności. Gęstość zaludnienia jest niższa od krajowej – na 1 km² przypada 105 osób (Polska 123 osoby/km²).

W granicach administracyjnych województwa funkcjonuje 13 powiatów ziemskich i 1 miasto na prawach powiatu (m. Kielce) oraz 102 gminy – z tego: 5 miejskich, 59 wiejskich oraz 38 miejsko–wiejskich.

Stolicą województwa jest miasto Kielce, które jest jednocześnie głównym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym i kulturalnym zamieszkanym przez 193,0 tys. mieszkańców. Innymi większymi miastami województwa są: Skarżysko - Kamienna, Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice oraz Sandomierz.

Podstawowe informacje, które charakteryzują sytuację społeczno - gospodarczą na terenie województwa świętokrzyskiego na tle kraju przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1 Województwo świętokrzyskie na tle kraju

Wyszczególnienie	Województwo świętokrzyskie	Polska
Potencjał rynkowy		
Liczba ludności	1 233 961	38 382 576
Liczba ludności na 1 km ²	105	123
Liczba ludności w miastach w %	560 152 45,4%	23 033 066 60%
na wsiach w %	673 809 54,6%	15 349 510 40%
Liczba kobiet Liczba mężczyzn	632 297 601 664	19 815 524 18 567 052
Liczba kobiet na 100 mężczyzn	105	107
Przyrost naturalny na 1000 ludności	-3,5	-0,9
Średnie tempo przyrostu (ubytku) ludności w %	- 3,5	-0,9
Saldo migracji wewnętrznych i zagranicznych na pobyt stały na 1000 mieszkańców	-2,8	0,2
Migracje wewnętrzne		
napływ	10916	Nie dotyczy
odpływ	14635	
saldo	-3719	
Ekonomiczne grupy wieku:		
przedprodukcyjne	16,5%	18,1%
produkcyjne	59,9 %	60,0%
poprodukcyjny	23,7%	21,9%
PKB per capita szacunkowe 2019 rok (zł/os)	42666	59598
Polska-100	71,6	100
PKB ceny bieżące szacunkowe 2019 rok w mln	52794	2287738
Dynamika PKB w roku 2019 dane szacunkowe (rok poprzedni -100)	106,3	107,8
Przeciętne wynagrodzenie brutto-ogółem w zł	4490,41	5181,63
Potencjał zasobów pracy		
Współczynnik aktywności zawodowej według BAEL w %	53,8	56,2
Wskaźnik zatrudnienia według BAEL w %	51,6	54,4
Stopa bezrobocia według BAEL w %	8	5,2
Wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (rok poprzedni=100)	102,5	102,3
Liczba studentów szkół wyższych (rok akademicki 2018/2019)	24730	1230,3 tys. osób

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych <https://www.polskawliczbach.pl/> oraz danych GUS.

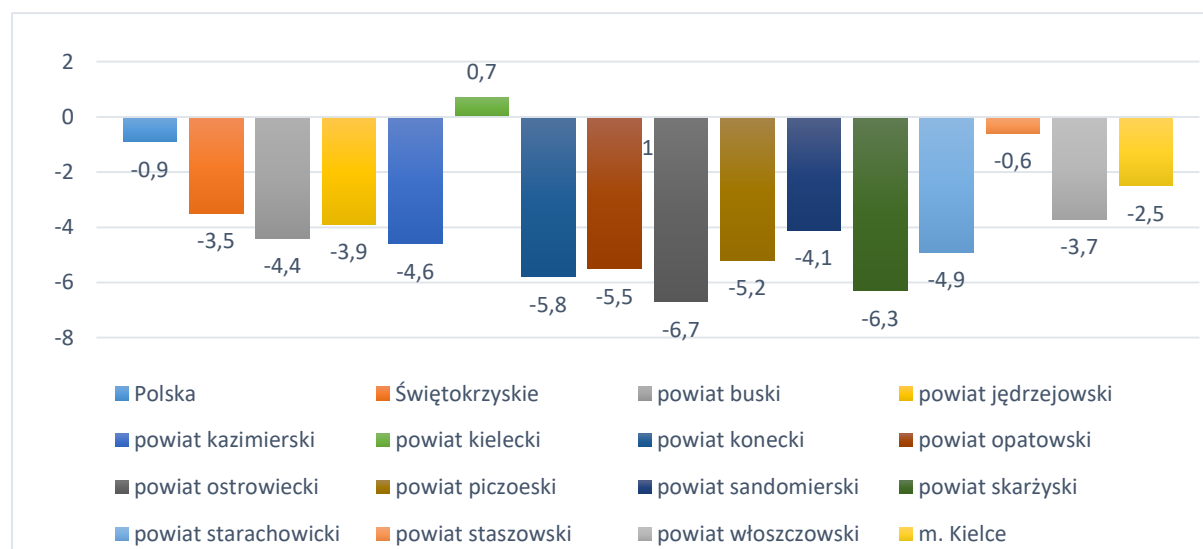
1.2. Sytuacja demograficzna oraz struktura bezrobocia w województwie.

Rok 2019 przyniósł kolejne pogorszenie sytuacji demograficznej w województwie świętokrzyskim. Liczba mieszkańców województwa zmniejsza się corocznie, pogłębia się proces demograficznego starzenia się społeczeństwa poprzez ciągły spadek udziału osób młodych, a tym samym pogorszeniu ulega struktura wieku mieszkańców. Liczba ludności województwa w 2019 roku wyniosła ok. 1234 tys. osób, co stanowi 3,2% populacji ogólnopolskiej. Od lat z roku na rok stan populacji województwa świętokrzyskiego zmniejszał się, biorąc pod uwagę tylko ostatnie lata ubytki ludności pogłębiały się regularnie o 0,1 p. proc. w skali roku (od 0,3% w 2016 r. do 0,6% w 2019 r.).

W 2019 r. struktura ludności według płci nie uległa większym zmianom. Podobnie, jak w latach poprzednich, nieznaczna większość mieszkańców województwa świętokrzyskiego stanowiły kobiety, których udział kształtował się na poziomie 51,2%.

Efektom spadku liczby urodzeń przy jednoczesnym zwiększeniu liczby zgonów było zwiększenie tempa średniorocznego ubytku naturalnego. W województwie świętokrzyskim współczynnik osiągnął wartość -3,5% podczas gdy w Polsce wyniósł -0,7%. Współczynnik dodatnie wartości przyjmował w powiecie kieleckim (wzrost o 0,1% w stosunku do 2018 r.). Natomiast w powiatach: opatowskim, sandomierskim i staszowskim współczynnik wzrósł nieznacznie. W pozostałych powiatach odnotowano straty naturalne, przy czym największe w powiatach: ostrowieckim (-6,7%), skarżyskim (-6,3%) oraz koneckim (-5,8%).

Wykres 1 Przyrost naturalny w powiatach województwa świętokrzyskiego w 2019 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych <https://www.polskawliczbach.pl/>.

Przemiany związane ze strukturą wieku populacji są istotnym elementem procesów ludnościowych. Niekorzystne zmiany w strukturze wiekowej mieszkańców dotyczą spadku liczby oraz udziału dzieci i młodzieży (0-17 lat), jak również osób w wieku produkcyjnym (18-64 lata mężczyźni i 18-59 lat kobiety). W końcu 2019 roku liczebność najmłodszej grupy wyniosła 203,4 tys. osób (o 2,2 tys. mniej niż przed rokiem), a jej udział obniżył się do 16,5%.

W wieku produkcyjnym było 738,6 tys. mieszkańców, tj. 59,9% ogółu. Liczebność tej grupy zmniejszyła się o niemal 12 tys. Jednocześnie szybko rosła populacja osób w wieku poprodukcyjnym (mężczyźni w wieku 65 lat i więcej, kobiety w wieku 60 lat i więcej), przybyło ich 6,5 tys., a udział zwiększył się do 23,7%.

Tabela 2 Zmiany demograficzne w poszczególnych powiatach województwa świętokrzyskiego

Powiat	Liczba mieszkańców w roku 2018 (stan na dzień 31.12.2018 r.)	Liczba mieszkańców w roku 2019 (stan na dzień 31.12.2019 r.)	Zmiana liczby ludności w roku 2019 względem roku 2018 wyrażona w %	% mieszkańców w wieku produkcyjnym 31.12.2019 r.	% mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym 31.12.2019 r.	% mieszkańców w wieku poprodukcyjnym 31.12.2019 r.
woj. świętokrzyskie	1 241 546	1 233 961	-0,60	59,9	16,5	23,7
buski	72 058	71 596	-0,64	59,5	16,2	24,3
jędrzejowski	86 076	85 379	-0,80	59,2	17,6	23,3
kazimierski	33 851	33 619	-0,68	60,9	14,7	24,4
kielecki	210 694	211 259	0,26	62,8	19,0	18,2
m. Kielce	195 774	194 852	-0,47	57,7	15,9	26,4
konecki	80 648	79 858	-0,97	59,8	15,7	24,5
opatowski	52 577	52 089	-0,92	60,3	16,3	23,4
ostrowiecki	110 127	108 964	-1,05	59,0	14,8	26,2
pińczowski	39 271	38 926	-0,87	59,6	15,6	24,9
sandomierski	77 773	77 017	-0,97	60,2	15,9	23,9
skarżyski	74 817	73 991	-1,10	58,6	14,6	26,8
starachowicki	90 377	89 576	-0,88	58,9	15,9	25,3
staszowski	72 167	71 776	-0,54	60,8	17,2	22,0
włoszczowski	45 336	45 059	-0,61	60,1	17,3	22,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych <https://www.polskawliczbach.pl/>

Proces demograficznego starzenia się społeczeństwa pogłębia się, a jego nasilenie jest bardziej widoczne w miastach niż na wsi. Odzwierciedleniem tego zjawiska są pogarszające się z roku na rok wskaźniki obciążenia demograficznego. Ogólny wskaźnik, obrazujący liczbę osób w wieku nieprodukcyjnym przypadającą na 100 osób w wieku produkcyjnym, na przestrzeni lat 2010-2019 zwiększył się z 57 do 67 osób (w kraju z 55 do 67), odpowiednio na wsi z 61 na 63 osoby, a w mieście z 53 na 72 osoby.

Rok 2019 był kolejnym, w którym odnotowano spadek poziomu bezrobocia w regionie. Z ewidencji urzędów pracy ubyło 2.076 osób, a liczba zarejestrowanych na koniec roku wyniosła 42.042 osoby.

Tabela 3 Liczba bezrobotnych oraz stopa bezrobocia według powiatów w latach 2018 - 2019

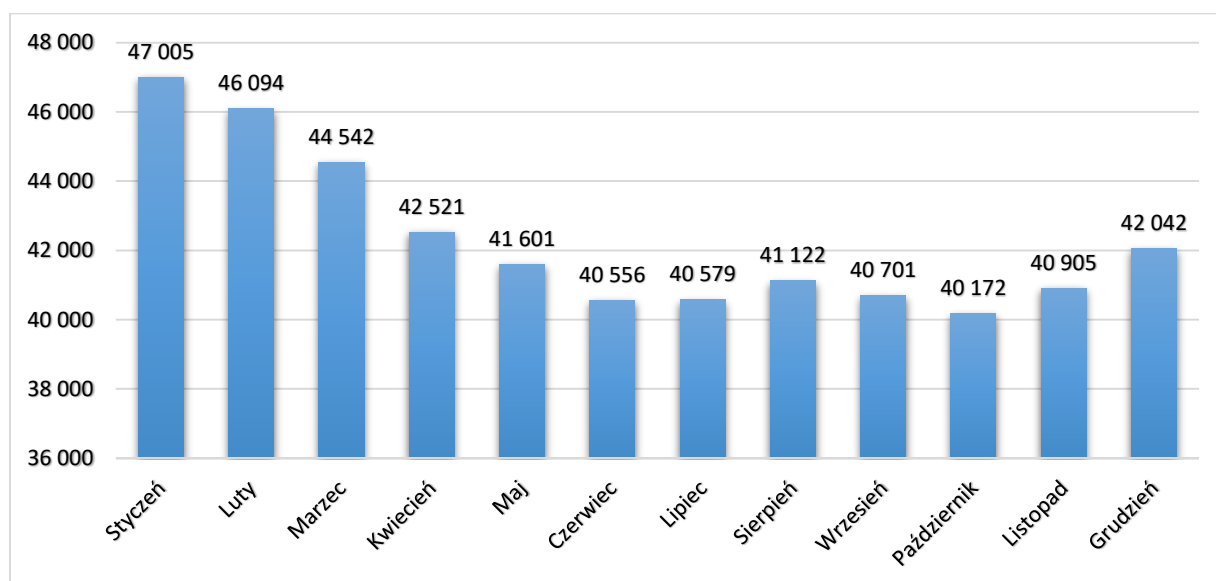
Powiat	Liczba bezrobotnych w 2018 roku	Liczba bezrobotnych w 2019 roku	Spadek/ wzrost	Stopa bezrobocia w % 2018 rok	Stopa bezrobocia w % 2019 rok	Spadek/ wzrost
woj. świętokrzyskie	44 118	42 042	-2 076	8,3	8,0	-0,3
buski	1 390	1 319	-71	3,9	3,7	-0,2
jędrzejowski	2 471	2 414	-57	7,1	6,9	-0,2
kazimierski	1 222	1 077	-145	7,5	6,7	-0,8
kielecki	7 957	7 718	-239	10,7	10,3	-0,4
m. Kielce	6 024	5 356	-668	5,5	4,9	-0,6
konecki	3 405	3 236	-169	11,6	11,1	-0,5
opatowski	3 139	3 143	4	13,6	13,6	0,0
ostrowiecki	4 311	3 895	-416	11,7	10,7	-1,0
pińczowski	1 127	1 081	-46	6,6	6,3	-0,3
sandomierski	2 471	2 497	26	6,9	6,9	0,0
skarżyski	3 901	3 593	-308	15,7	14,6	-1,1
starachowicki	3 135	3 188	53	8,0	8,1	0,1
staszowski	2 265	2 107	-158	7,2	6,7	-0,5
włoszczowski	1 300	1 418	118	6,4	7,0	0,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Kielcach

Na przestrzeni 2019 roku zmniejszenie liczby bezrobotnych odnotowano w dziesięciu powiatach województwa, a najsilniejszy procentowy spadek miał miejsce w powiatach: kazimierskim (o 11,9%), m. Kielce (o 11,1%), ostrowieckim (o 9,6%) i skarżyskim (o 7,9%).

Wzrost poziomu bezrobocia wystąpił w powiatach: włoszczowskim (o 9,1%), starachowickim (o 1,7%), sandomierskim (o 1,1%) i opatowskim (o 0,1%).

Wykres 2 Liczba bezrobotnych w województwie świętokrzyskim w 2019 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Kielcach

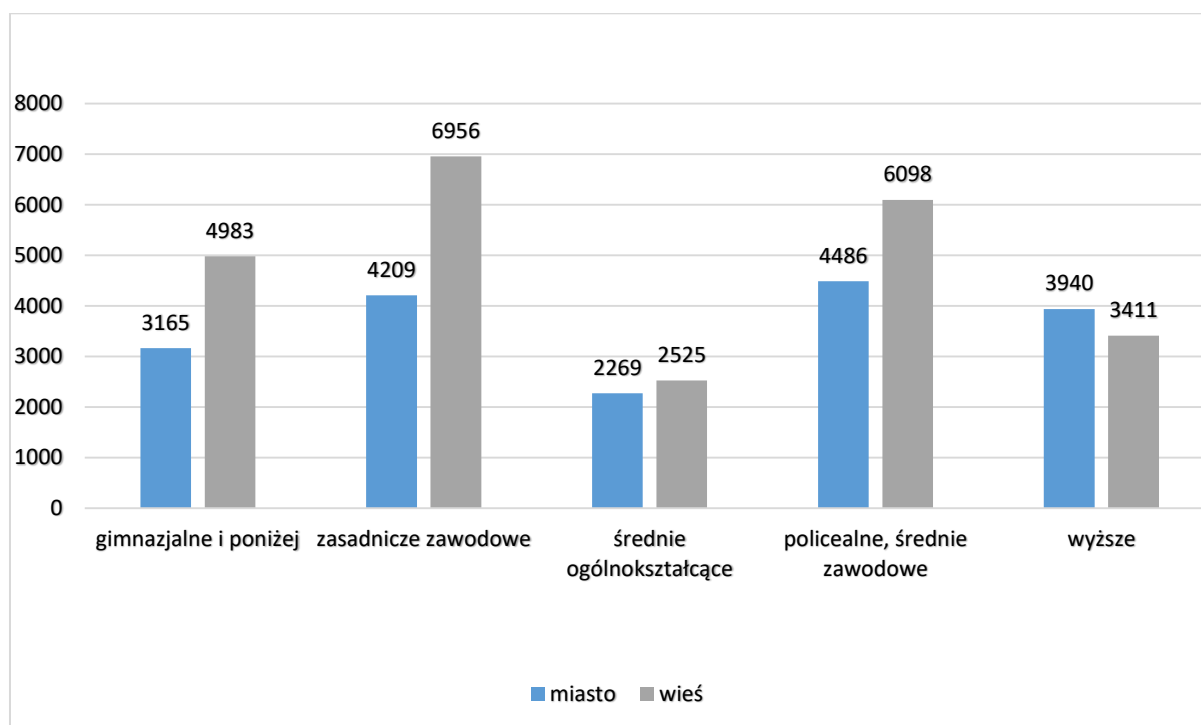
Liczebność populacji bezrobotnych na przestrzeni roku ulegała sezonowym wahaniom. Najbardziej zwiększyła się w styczniu (o 2,9 tys., tj. 6,5%) oraz w listopadzie i grudniu (łącznie o 1,9 tys., tj. 4,6%), natomiast najsilniejsze spadki obserwowano od lutego do czerwca (łącznie o 6,4 tys. osób, tj. 13,7%). W całym roku dynamika spadku wyniosła 4,7% wobec 5,3% w 2018 roku.

Charakterystyczną cechą struktury bezrobocia w województwie pozostaje niski poziom wykształcenia bezrobotnych. Na koniec 2019 roku osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym oraz gimnazjalnym i niższym stanowiły łącznie 45,9% ogółu bezrobotnych (w kraju - 52,0%).

Najwięcej bezrobotnych posiadało wykształcenie zasadnicze zawodowe - 11.165 osób, tj. 26,5%, natomiast gimnazjalne i niższe - 8.148 osób, tj. 19,4%. Świadectwo ukończenia szkół policealnych i średnich zawodowych posiadały 10.584 osoby - 25,2% ogółu bezrobotnych, natomiast dyplomami wyższych uczelni legitymowało się 7.351 osób - 17,5%. Najmniej bezrobotnych posiadało wykształcenie średnie ogólnokształcące - 4.794 osoby, tj. 11,4%.

W porównaniu do 2018 roku odnotowano zmniejszenie udziału osób z wykształceniem gimnazjalnym i niższym (0,8 p.p.) oraz zasadniczym zawodowym (0,3 p.p.). Wzrósł natomiast udział osób z wykształceniem wyższym (o 0,5 p.p.), policealnym i średnim zawodowym (o 0,4 p.p.) oraz ze średnim ogólnokształcącym (o 0,3 p.p.).

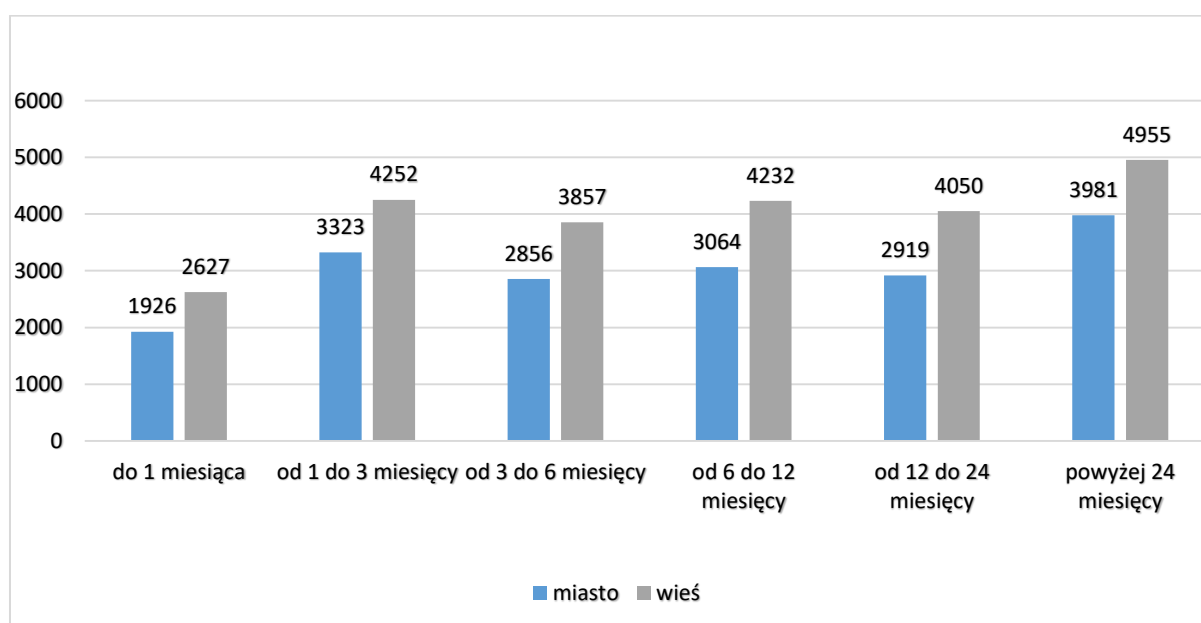
Wykres 3 Struktura bezrobotnych według poziomu wykształcenia



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Kielcach.

Biorąc pod uwagę strukturę bezrobotnych według czasu pozostawania bez pracy populacja zamieszkałych na wsi oczekujących na pracę powyżej 12 miesięcy zwiększyła się nieznacznie (o 71 osób) w porównaniu do 2018 roku. Wśród bezrobotnych mieszkańców wsi znaczną grupę stanowiły osoby, które oczekiwały na pracę od 1 do 3 miesięcy (17,7%), od 6 do 12 miesięcy (17,6%) oraz od 3 do 6 miesięcy (16,1%). Najmniej było osób pozostających w ewidencji do 1 miesiąca (11,0%).

Wykres 4 Struktura bezrobotnych na wsi i w miastach według czasu pozostawania bez pracy (stan na koniec 2019 r.)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Kielcach.

1.3.Trendy demograficzne.

Analiza odsetka osób pozostających w rejestrach urzędów pracy powyżej roku w poszczególnych grupach potwierdza fakt, że wydłużaniu się czasu poszukiwania zatrudnienia sprzyjają takie czynniki jak niski poziom wykształcenia, starszy wiek oraz brak doświadczenia zawodowego.

1. Świętokrzyskie należy do regionów o najsilniejszym tempie ubytku ludności. Na koniec 2019 roku ludność województwa liczyła ok. 1 234 tys. osób tj. o 7,6 tys. osób mniej niż w roku 2018.
2. Nieznacznie zmieniła się struktura ludności ze względu na miejsce zamieszkania i płeć. Większość mieszkańców stanowią osoby zamieszkałe na wsi (54,6%) oraz kobiet (51,2%). Współczynnik feminizacji określający liczbę kobiet na 100 mężczyzn wynosi 105 (107 w kraju).
3. Szybciej niż w innych regionach zachodzi proces starzenia się społeczeństwa, co odzwierciedla pogarszająca się struktura ludności według ekonomicznych grup wieku. Zmniejsza się odsetek dzieci i młodzieży, szybko rośnie natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym. Na koniec 2019 roku w wieku przedprodukcyjnym było 16,5% mieszkańców (w 2018 r. 18,3%). Odsetek osób pracujących w wieku produkcyjnym wyniósł 59,9% (63,6% w 2018 r.), w wieku poprodukcyjnym 23,7%(18,1% w 2018 r.). Wskaźnik obciążenia demograficznego, obrazujący liczbę osób w wieku nieprodukcyjnym przypadającą na 100 osób w wieku produkcyjnym, zwiększył się w tym czasie z 57 do 67 osób.
4. W województwie utrzymuje się wysoki udział bezrobotnych zamieszkałych na wsi – 57% ogółu zarejestrowanych w końcu 2019 roku. Populację bezrobotnych zamieszkałych na wsi charakteryzuje odmienna struktura ze względu na wiek, poziom wykształcenia, staż pracy oraz czas pozostawania bez pracy w porównaniu do mieszkańców miast.
5. Na przestrzeni lat 2020-2050 populacja mieszkańców Świętokrzyskiego zmniejszy się o ponad 20% (w kraju o 11%). Najsilniejszy ubytek będzie dotyczył osób w wieku przedprodukcyjnym, co w konsekwencji spowoduje spadek udziału tej grupy w strukturze ludności do poziomu poniżej 13%. Podobna sytuacja wystąpi wśród osób w wieku aktywności zawodowej, które będą stanowiły mniej niż połowę ogółu ludności (ok. 47%).
6. Rosła będzie liczebność osób w wieku emerytalnym, a ich odsetek w społeczeństwie wyniesie prawie 40%. Siłę i niekorzystne kierunki zmian pokazuje szczególnie relacja liczby osób w wieku emerytalnym przypadająca na 100 najmłodszych (do 17 roku życia). W 2019 roku były to 144 osoby wobec 99 w 2010 roku. Do 2050 roku liczba ta wzrośnie przeszło dwukrotnie - do 315 osób wobec 250 średnio w Polsce.
7. Procesy demograficzne spowodują zwiększenie obciążenia osób pracujących osobami niepracującymi (w regionie na 100 osób w wieku produkcyjnym przypada obecnie 67 osób w wieku nieprodukcyjnym, a będzie przypadać 111 w perspektywie 2050 r.). Zachodzące przemiany demograficzne kształtują bardzo wyraźnie strukturę bezrobocia,

przy czym najbardziej zauważalne zmiany widoczne są w skrajnych wiekowo grupach bezrobotnych (18-24 oraz 55 lat i więcej).

1.4. Infrastruktura komunikacyjna

Spójny system transportowy jest atrybutem konkurencyjności i atrakcyjności inwestycyjnej regionów. Region świętokrzyski znalazł się poza europejską siecią korytarzy transportowych (TEN-T), które tworzą projektowane autostrady oraz główne linie kolejowe (jedynie odcinek linii kolejowej CMK znajdujący się na obszarze woj. świętokrzyskiego należy do TEN-T, jednak nie ma on bezpośredniego połączenia z siedzibą województwa), modernizowane do standardów AGC. System łączący województwo z korytarzami TEN-T, tworzy obecnie osiem dróg krajowych jednojezdniowych (nr 7, 9, 42, 73, 74, 77, 78, 79), w tym dwie drogi międzynarodowe E-77 (DK7) i E-371 (DK9) oraz 10 linii kolejowych znaczenia państwowego. Układ ten jest uzupełniany siecią 36 dróg wojewódzkich oraz 860 dróg powiatowych. Podstawowym węzłem komunikacyjnym regionu (o znaczeniu krajowym) są Kielce.

1.4.1. Infrastruktura drogowa

W skład infrastruktury drogowej województwa świętokrzyskiego wchodzi:

- drogi krajowe, które stanowią nadrzędny układ komunikacyjny województwa, a ich główna funkcja to zapewnienie dostępności komunikacyjnej województwa poprzez krajową sieć autostrad i dróg ekspresowych oraz powiązanie z największymi ośrodkami w kraju i za granicą,
- drogi wojewódzkie, będące siecią komunikacyjną uzupełniającą nadrzędny układ transportowy regionu,
- drogi powiatowe, stanowiące uzupełnienie nadrzędnej sieci drogowej i pełniące rolę wewnątrzregionalną, wiążąc drogi lokalne posiadające status dróg gminnych z układem dróg wojewódzkich i krajowych,
- drogi gminne, które stanowią własność właściwego samorządu gminnego i zaliczane są do dróg o znaczeniu lokalnym oraz stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg publicznych, a zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje w drodze uchwały rady gminy, po zasięgnięciu opinii właściwego terytorialnie zarządu powiatu.

Tabela 4 Drogi publiczne według kategorii dróg (w km)

	ogółem		krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne
	w liczbach bezwzględnych	na 100 km ²				
Polska	424 914,8	135,9	19 450,8	29 336,0	124 338,7	251 789,3
woj. świętokrzyskie	17 642,8	150,7	756,6	1 114,3	6 211,6	9 560,3

Źródło: Transport wyniki działalności za 2019 rok –GUS.

Tabela 5 Drogi publiczne o twardej nawierzchni (w km)

	ogółem		krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	ekspresowe
	w liczbach bezwzględnych	na 100 km ²					
Polska	307 065,9	98,2	19 450,6	29 298,4	114 820,5	143 496,4	2 432,0
woj. świętokrzyski	14 739,9	125,9	756,6	1 114,3	5 864,1	7 004,9	105,5

Źródło: Transport wyniki działalności za 2019 rok –GUS.

Przez region świętokrzyski przebiegają odcinki ośmiu ciągów komunikacyjnych zaliczonych do kategorii dróg krajowych, o łącznej długości 756,6 km. Pod tym względem województwo zajmuje ostatnie miejsce w Polsce. Region świętokrzyski znajduje się poza korytarzami sieci autostrad, a do dróg ekspresowych zaliczone są obecnie tylko drogi krajowe nr 7 na kierunku północ – południe i droga nr 74 na kierunku zachód - wschód. Długość dróg ekspresowych w roku 2019 wyniosła 105,5 i wzrosła od 2018 o 11 km.

1.4.2. Infrastruktura kolejowa

Przez teren województwa świętokrzyskiego przebiega 10 linii kolejowych o całkowitej długości 721 km, z czego 270 km to linie znaczenia państwowego, a 451 km to pozostałe linie.

Tabela 6 Linie kolejowe eksploatacyjne

	ogółem		zelektryfikowane	jednotorowe	2 i więcej torowe
	w liczbach bezwzględnych	na 100 km ²			
Polska	19 398	6,2	12 018	10 598	8 800
woj. świętokrzyskie	721	6,2	547	348	373

Źródło: Transport wyniki działalności za 2019 rok –GUS.

Funkcjonuje tu także wybudowana w latach 80-tych linia kolejowa szerokotorowa Hrubieszów —Huta “Katowice” (Linia Hutnicza Szerokotorowa), która przeznaczona jest obecnie do przewozów towarowych, tranzytowych.

Najważniejsze znaczenie dla gospodarki województwa posiadają węzły kolejowe w Kielcach i Skarżysku Kamiennej, stacja w Sędziszowie oraz stacje obsługujące przemysł wydobywczy i związane z nim przetwórstwo: Rykoszyn, Sitkówka-Nowiny, Małogoszcz i Ożarów. Mimo, że długość eksploatowanych linii kolejowych w województwie jest najkrótsza w Polsce, to znacznie lepiej wygląda gęstość linii kolejowych, która utrzymuje się na poziomie 6,2 km na 100 km².

1.4.3. Infrastruktura lotniskowa

Transport lotniczy w województwie świętokrzyskim w chwili obecnej opiera się na lotnisku komunikacyjnym położonym w miejscowości Masłów koło Kielc. Jest ono zarejestrowane jako

lotnisko komunikacji cywilnej w Światowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego /ICAO/ pod międzynarodowym numerem rejestrowym EPKA. Lotnisko posiada: pas asfaltowy o długości 1 155 i szerokości 30 metrów z nawrotniami na jego końcach oraz pas trawiasty 900 na 250 metrów. Od końca 2017 roku, zarządzającym lotniskiem jest Województwo Świętokrzyskie-Zarząd Województwa Świętokrzyskiego. Lotnisko otrzymało status lotniska użytku publicznego niepodlegającego certyfikacji otwartego dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości. Lotnisko w Masłowie pełni funkcję lotniska sportowo- dyspozycyjno-ratowniczego.

2. Identyfikacja kierunków rozwojowych wynikających z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego

2.1. System osadniczy województwa

Głównym ośrodkiem regionalnego systemu osadniczego jest miasto Kielce, uznane w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 za krajowy ośrodek, pełniący niektóre funkcje metropolitalne. System osadniczy województwa świętokrzyskiego tworzą obecnie 43 miasta, 102 gminy, w tym: 5 miejskich, 59 wiejskich i 38 miejsko-wiejskich oraz 2 271 wsi.

Miasta regionu skupiają ogółem 556 tys. mieszkańców, wykazując duże zróżnicowanie pod względem wielkości zaludnienia. Największym ośrodkiem są Kielce – stolica regionu, zaś najmniejszym Wiślica. Próg 50 tys. mieszkańców (poza stolicą regionu) przekraczają tylko 2 miasta: Ostrowiec Świętokrzyski i Starachowice, zbliża się do niego Skarżysko-Kamienna. Aż 60% ośrodków miejskich nie osiąga 10 tysięcy mieszkańców, a te najmniejsze nastawione są głównie na obsługę rolnictwa, co nie sprzyja obecnie dywersyfikacji gospodarki.

Województwo świętokrzyskie należy do najsłabiej zurbanizowanych. Układ osadniczy regionu charakteryzuje się rozmieszczeniem większości ośrodków miejskich na obrzeżach województwa oraz koncentracją większych miast w części północnej, co podyktowane jest przebiegiem historycznych procesów industrializacji. Ukształtowana w tych procesach Aglomeracja Staropolska przyjęła ostatecznie na terenie woj. świętokrzyskiego kształt litery „T”, obejmując północny obszar zurbanizowany oraz część środkową regionu z obszarem funkcjonalnym Kielc. Południowa, rolnicza część województwa, mimo policentrycznej sieci miast jest wyraźnie słabiej zurbanizowana. Obecnie w grupie miast położonych na omawianym obszarze dominują małe ośrodki o bogatych tradycjach historycznych, lecz niewielkim rynku pracy i malejącym potencjale demograficznym. Wiejską sieć osadniczą tworzy ponad 2000 miejscowości wiejskich zamieszkałych przez ok 675 tys. ludności. W województwie na 100 km² rozlokowane jest 19 miejscowości wiejskich (w Polsce 13,8), co oznacza, że sieć ta ma większą gęstość niż w kraju. Obszary wiejskie, w szczególności położone na peryferiach województwa, posiadają na ogół utrudniony dostęp do usług wyższego rzędu i pozarolniczego rynku pracy. Nakłada się na to m.in. niepełne wyposażenie i niski standard usług ośrodków

lokalnych oraz słabe tempo rozwoju przedsiębiorczości zwłaszcza tworzącej nowe miejsca pracy.

2.2. Potencjały rozwojowe wynikające z planu zagospodarowania przestrzennego województwa

Głównym ośrodkiem województwa jest miasto Kielce, uznane w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 r. za ośrodek wojewódzki pełniący oprócz funkcji regionalnych szereg funkcji o znaczeniu metropolitalnym. Stolica regionu to miejsce koncentracji wysoko zorganizowanych usług o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Ponadto Kielce, skupiające na swym obszarze szereg funkcji kulturalnych, usługowych i administracyjnych oraz ośrodków zarządzania gospodarką, mają aspiracje osiągnięcia metropolitalnych standardów zagospodarowania. Wzmacnianie funkcji metropolitalnych odbywa się głównie drogą rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw, w tym w sektorze budowlanym oraz wysoko wyspecjalizowanych usług ochrony zdrowia, kultury, sportu, szkolnictwa wyższego, branży turystycznej i hotelarskiej oraz otoczenia przedsiębiorczości. Kluczowe znaczenie dla metropolizacji Kielc ma obecnie rozwój funkcji targowej oraz usprawnienie głównego układu komunikacyjnego.

Subregionalny poziom obsługi osiągnęły, natomiast relatywnie duże miasta: Ostrowiec Św. i Starachowice.

Do pełnienia tej funkcji rekomendowane zgodnie z zapisami dokumentu powinny być także Skarżysko-Kamienna oraz Sandomierz nie ujęte na ten moment w Koncepcji krajowej. Ośrodki te charakteryzuje: utrwalona pozycja w sieci osadniczej i strukturze gospodarczej regionu, węzłowe położenie w sieci infrastruktury transportowej, wyspecjalizowane funkcje krajowe w zakresie obsługi ruchu turystycznego (zwłaszcza Sandomierz), kultury, szkolnictwa wyższego oraz handlu i logistyki, a także wymierny zakres oddziaływania na otoczenie zewnętrzne, w tym także na obszary województw sąsiadujących.

Do ośrodków lokalnych w województwie świętokrzyskim wg KPZK 2030 zaliczone zostały pozostałe miasta powiatowe: Busko-Zdrój, Końskie, Jędrzejów, Opatów, Staszów, Pińczów, Kazimierza Wielka i Włoszczowa. Mają one do spełnienia ważną rolę w obsłudze ludności, szczególnie na obszarach peryferyjnych województwa, skupiając funkcje przemysłowe oraz usługi z zakresu: administracji ponadlokalnej, edukacji na poziomie ponadgimnazjalnym, oraz leczenia specjalistycznego.

Biorąc pod uwagę poziom urbanizacji i wpływu miast na otaczające je gminy można wyróżnić obecnie 4 kategorie obszarów wiejskich:

1. ściśle powiązane z dużym miastem — obszary wiejskie położone w bezpośrednim sąsiedztwie ośrodka miejskiego i stanowiące głównie jego strefę podmiejską;
2. w zasięgu oddziaływania dużego miasta — obszary wiejskie położone poza strefami podmiejskimi z zadowalającą dostępnością czasową do ośrodka miejskiego;
3. poddane lokalnym procesom urbanizacyjnym — obszary wiejskie stanowiące bezpośrednie otoczenie średnich miast i mniejszych ośrodków przemysłowych;

4. peryferyjne obszary wiejskie o dominującej roli funkcji powierzchniowych (rolnictwo i leśnictwo).

Mając na względzie dodatkowo rozmieszczenie działalności przemysłowo-usługowej na obszarze województwa, można wyodrębnić 3 główne strefy aktywności:

1. Kielecki Obszar Funkcjonalny, obejmujący Kielce i gminy podkieleckie, który charakteryzuje największy rozwój przedsiębiorczości o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym oraz rozwój funkcji metropolitalnych
2. Północny Obszar Zurbanizowany, obejmujący miasta nad rzeką Kamienną — obszar ten, charakteryzując się nadal przewagą zjawisk recesyjnych, wykazuje jednak widoczny wzrost aktywności.
3. Wschodni obszar rolniczy, wykazujący relatywnie najwyższy wzrost aktywności w zakresie organizacji obsługi rynku rolnego, rozwoju inicjatyw klastrowych oraz zrzeszania się rolników w grupy producenckie.

2.3. Kierunki rozwoju systemu transportowego zawarte w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego oraz w Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do 2020 roku

Założenia rozwoju podstawowego układu sieci transportowych to zapewnienie spójności komunikacyjnej regionu na komplementarnych płaszczyznach:

- zewnętrznej obejmującej powiązania województwa z węzłami europejskich korytarzy transportowych;
- wewnętrznej, zapewniającej dogodne powiązanie między głównymi miastami regionu.

W celu zapewnienia integracji regionalnego systemu komunikacji z systemem krajowym i europejskim oraz wzbogacenia oferty terenów pod lokalizację nowych funkcji transportowych przewiduje się ukształtowanie systemu regionalnych węzłów komunikacyjnych, które byłyby lokalizowane w większych miastach lub w najbliższym ich otoczeniu, na obszarach położonych w sąsiedztwie głównych skrzyżowań dróg (krajowych i wojewódzkich), linii kolejowych znaczenia państwowego oraz lotnisk. Największe możliwości lokalizacji tego rodzaju funkcji posiadają w kolejności miasta: Kielce (węzeł o potencjale krajowym), Sandomierz, Jędrzejów, Ostrowiec Świętokrzyski i Skarżysko-Kamienna, (węzły o potencjale międzyregionalnym) Opatów, Końskie i Starachowice (potencjał regionalny) oraz: Ożarów, Staszów i Włoszczowa (potencjał subregionalny). Korzystne warunki lokalizacji niektórych funkcji transportu towarowego (w oparciu o linię szerokotorową LHS) posiadają również: Gołuchów (gm. Kije), Przededworze (gm. Chmielnik), Grzybów (gm. Staszów) oraz miasto Sędziszów i Staszów. Węzły te skupiając funkcje logistyczne, intermodalne oraz przedsiębiorczość transportochłonną winny stanowić swoiste bieguny rozwoju miast posiadających korzystne warunki komunikacyjne.

Rozbudowa, modyfikacja oraz usprawnienie elementów szeroko pojętej infrastruktury (m.in. transportowej, komunikacyjnej, społecznej, administracyjnej) stanowią warunek konieczny do

powodzenia realizacji celów Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego. Efekty inteligentnych specjalizacji, rozwoju innowacyjności, poprawy jakości kapitału ludzkiego pozostaną jedynie w sferze intencyjnej dopóki jakościowej poprawie nie ulegnie dostępność zewnętrzna i wewnętrzna regionu.

W związku z powyższym, wśród celi operacyjnych Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego, jednym z najważniejszych jest poprawa infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

W kontekście niekorzystnego usytuowania województwa świętokrzyskiego w systemie autostrad oraz Europejskiej Sieci Transportowej TEN-T, bardzo istotne jest sprawne skomunikowanie regionu z międzynarodowymi ośrodkami wzrostu i aglomeracjami: Warszawy, Krakowa, Katowic, Łodzi sąsiednich miast Polski Wschodniej: Lublina i Rzeszowa.

Poprawa jakości wewnątrzregionalnych połączeń drogowych i kolejowych jest szczególnie istotna w kontekście wzrostu dostępności do lokalnych rynków pracy. Ogólnokrajowe trendy wskazują, iż w najbliższym czasie możliwość uzyskania stabilnej pozycji na rynku usług przewozowych może mieć transport aglomeracyjny.

3. Metodologia badania pn. Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób

Zakres podmiotowy i przedmiotowy badania pn. „Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób” oparty został o dane własne i zgromadzone w trakcie procesu badawczego, a jego celem było zweryfikowanie istniejącego stanu zaspokojenia potrzeb na rynku przewozów pasażerskich.

W związku z powyższym przeprowadzono badania obejmujące następujące grupy tematyczne:

Badanie preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim w zakresie:

- ustalenia częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego;
- identyfikacji najczęściej wybieranego środka transportu;
- określenia najczęstszego celu podróży transportem publicznym;
- określenia czasu niezbędnego na dotarcie do wyznaczonego celu podróży;
- identyfikacji czasu niezbędnego na dostanie się do przystanku/dworca komunikacji zbiorowej;
- monitoringu liczby przesiadek;
- identyfikacji pory dnia w której pasażer korzysta najczęściej z usług publicznego transportu zbiorowego;
- określenia czynników przemawiających za wyborem transportu publicznego;
- określenia jakości usług przewozowych w transporcie kolejowych i drogowym (częstotliwość połączeń, punktualność, łatwość zakupu biletu, niezawodność, czystość,

wygoda podróży, atrakcyjna cena biletu, jakość taboru, bezpieczeństwo podróży, szybkość podróży, dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, dostępność miejsc siedzących, udogodnienia zwiększające atrakcyjność podróży;

- ustalenia źródła informacji pasażerskiej dotyczącej kursowania autobusów/busów;
- określenia rodzaju kupowanego biletu;
- pozyskania opinii respondentów dot. jakości usług sprawowanych przez transport publiczny;
- identyfikacji kryteriów decydujących o zmianie użytkowania samochodu na rzecz uzyskania informacji dotyczącej liczby pojazdów wyposażonych w GPS, systemu informacji pasażerskiej, urządzenie monitorujące przebieg trasy, czas pracy czy czas zatrzymań itp.

Badanie potencjału przewoźnika uprawnionego do wykonywania regularnych przewozów kolejowych w zakresie:

- liczby przewiezionych pasażerów;
- ilości sprzedanych biletów jednorazowych, miesięcznych w podziale na poszczególne ulgi ustawowe oraz taryfy specjalne;
- ilość i jakość posiadanego i wykorzystanego taboru kolejowego;
- wyposażenia taboru kolejowego w udogodnienia dla pasażera;
- częstotliwości kursowania pociągów;
- infrastruktury przystankowej;
- przystosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- planów rozwojowych z uwzględnieniem ich dostosowania do potrzeb społecznych;
- przewidywanych zmian w natężeniu ruchu kolejowego.

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 obsługiwanych linii komunikacyjnych wraz ze wskazaniem organu i numeru zezwolenia;
- liczby przewiezionych pasażerów na poszczególnych liniach;
- przewidywanych zmiany w natężeniu przewozu osób na wskazanej linii komunikacyjnej.

Badanie skierowane zostało do **jednostek samorządu terytorialnego** (gmin i powiatów województwa świętokrzyskiego). Ponadto zweryfikowano dane w zakresie **ilości oraz tematyki skarg** wpływających od pasażerów, jak również innych podmiotów, **stopnia dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf**. Analizie poddano również **komplementarność i konkurencyjność publicznego transportu kolejowego i drogowego** oraz **dostosowanie istniejącego systemu komunikacji publicznej dla potrzeb społecznych, ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnością**.

Dane wykorzystane do analizy pozyskane lub zaczerpnięte zostały z/od:

- Departamentu Infrastruktury, Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego (dane własne);
- starostw powiatowych województwa świętokrzyskiego;
- gmin województwa świętokrzyskiego;
- przewoźników drogowych mających podpisaną umowę z Samorządem Województwa w zakresie przekazywania dopłat do ulgowych przejazdów autobusowych osób uprawnionych lub którym marszałek województwa wydał zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym;
- przewoźnika kolejowego – Przewozy Regionalne Sp. z o. o.¹;
- Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Kielcach;
- ogólnie dostępnej ankiety dot. preferencji przewozowych pasażerów oraz
- Urzędu Statystycznego.

Badanie 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. Kwestionariusz obejmował 18 pytań zamkniętych jednokrotnego wyboru oraz zamkniętych wielokrotnego wyboru.

Metryczka respondenta obejmowała dane dotyczące:

- płci,
- wieku,
- wykształcenia,

¹ z dniem 23.01.2020 r. zmianie uległa nazwa firmy Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na POLREGIO sp. z o.o.

- statusu społecznego,
- miejsca zamieszkania:
 - mieszkaniec województwa świętokrzyskiego (tak/ nie)
 - mieszkaniec wsi lub miasta
 - mieszkaniec którego 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 123 przedsiębiorców, którzy wykonują publiczny transport zbiorowy i mają podpisaną umowę z Samorządem Województwa w zakresie przekazywania dopłat do ulgowych przejazdów autobusowych osób uprawnionych i/ lub którym marszałek województwa wydał zezwolenia na wykonywanie zarobkowych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Przewoźnicy otrzymali do wypełnienia 1 formularz w formie tabelarycznej (podzielony na części A i B). Odpowiedzi zwrotne przesyłane były drogą elektroniczną.

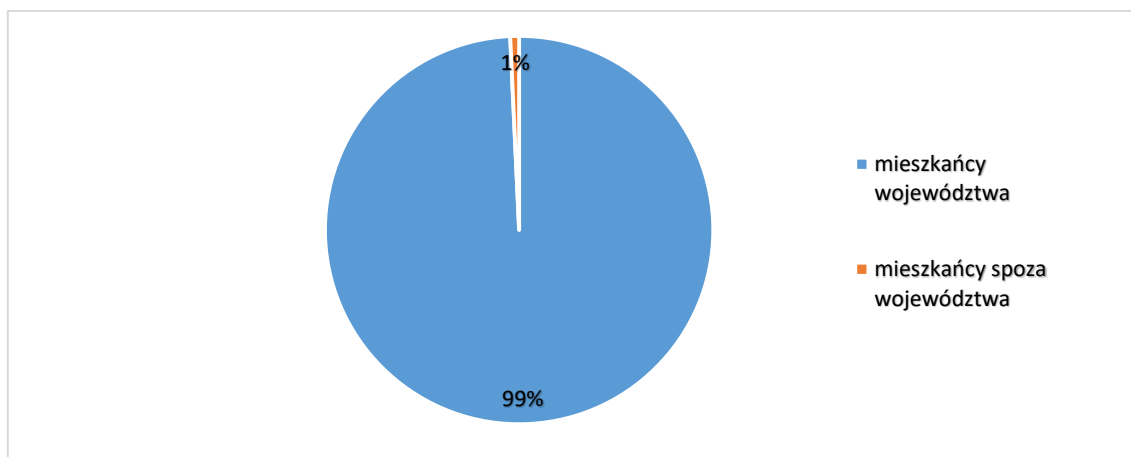
Dane do analizy pozyskano również od gmin i powiatów z terenu województwa świętokrzyskiego. Badaniem objęto 102 gminy i 13 powiatów województwa świętokrzyskiego (w tym 1 powiat grodzki).

3.1. Próba badawcza dot. preferencji przewozowych i jej charakterystyka

W badaniu dotyczącym **preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim** wzięło udział 136 respondentów.

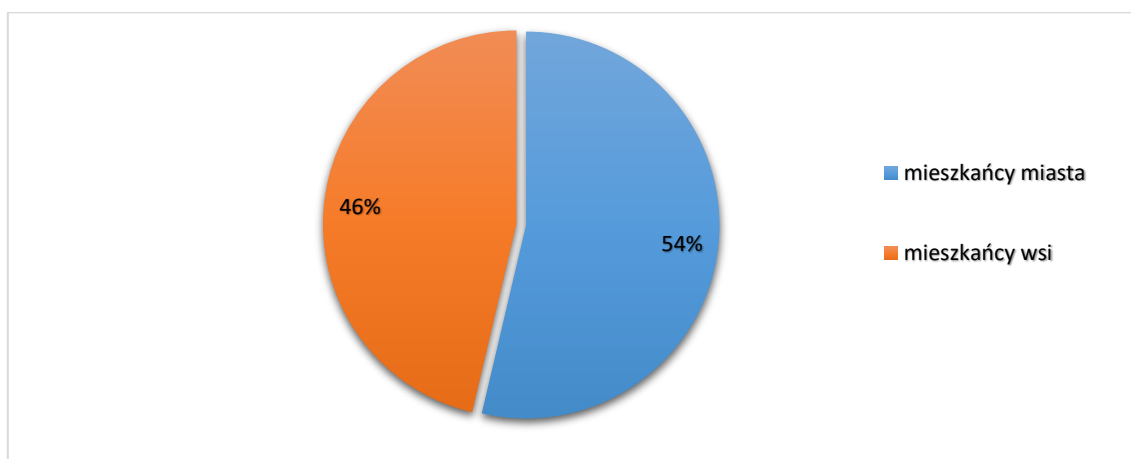
Zgodnie ze strukturą odpowiedzi, większość osób biorących udział w ankiecie to mieszkańcy województwa świętokrzyskiego zamieszkujący obszar miejski.

Wykres 5 Struktura respondentów według miejsca zamieszkania (mieszkańcy województwa i spoza)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

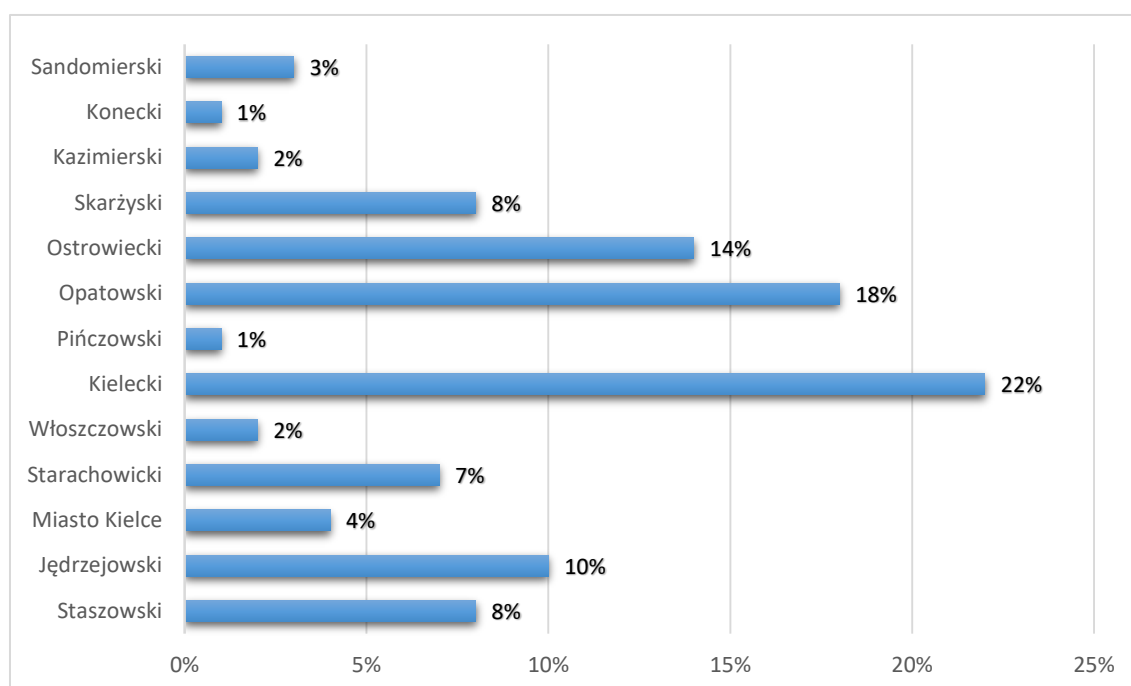
Wykres 6 Respondenci według miejsca zamieszkania (miast, wieś)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Najwięcej odpowiedzi zwrotnych wpłynęło od mieszkańców powiatu kieleckiego i powiatu opatowskiego.

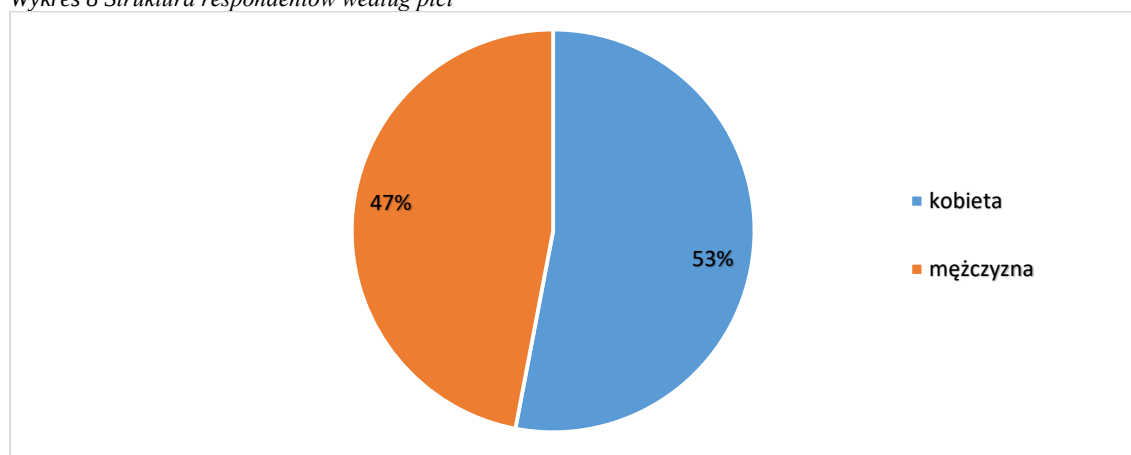
Wykres 7 Struktura respondentów według miejsca zamieszkania - powiat



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Większość ankietowanych, biorących udział w badaniu, stanowiły kobiety (72K i 64M). Ich przewaga liczebna nad mężczyznami jest wyższa o 16 %.

Wykres 8 Struktura respondentów według płci



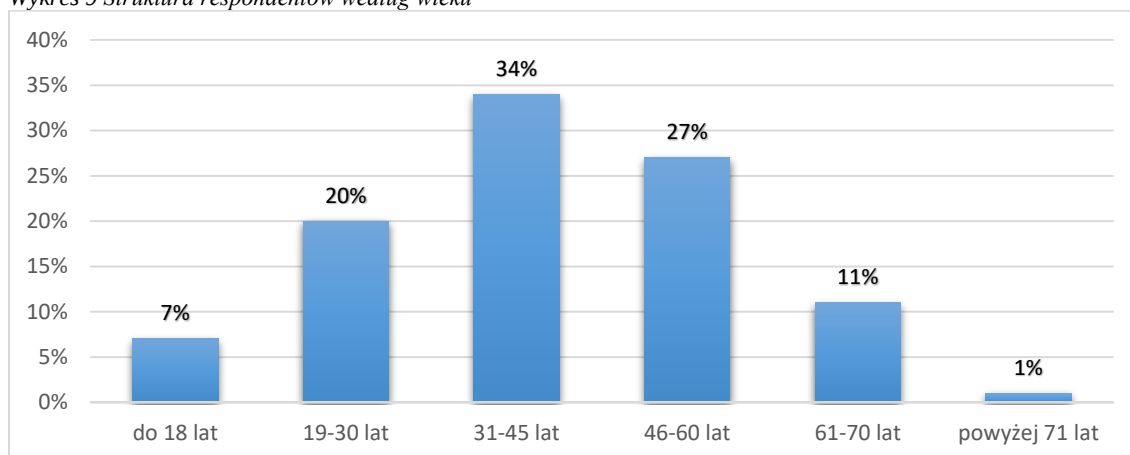
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

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.

Najliczniejszą grupę osób stanowią respondenci w wieku od 31 do 45 lat generujący 34% 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 wyniosła 7% natomiast grupa od 61 do 70 roku wynosi 11%. Odpowiedzi w grupie wiekowej powyżej 71 lat wynosi nieco powyżej 1%.

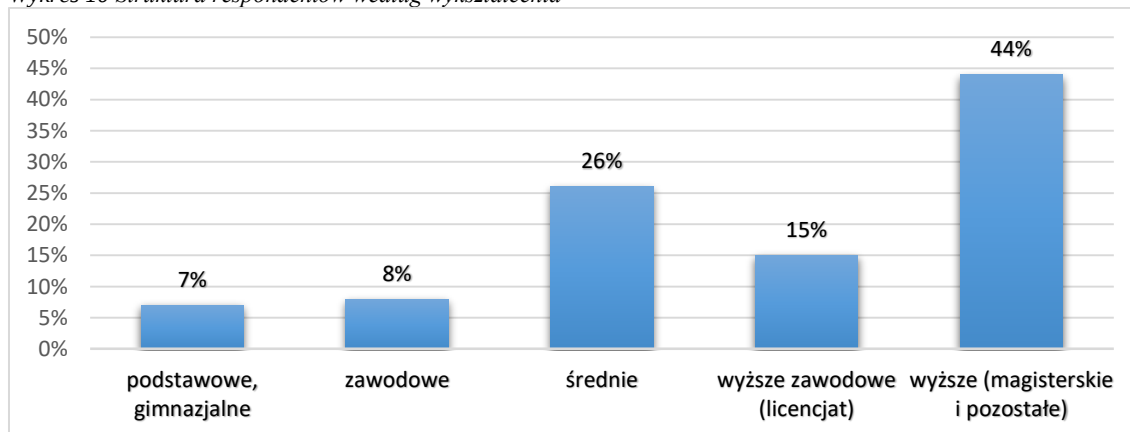
Wykres 9 Struktura respondentów według wieku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Poddając analizie strukturę wykształcenia najwięcej osób ankietowanych stanowiły osoby z wykształceniem wyższym magisterskim - 44% wszystkich, którzy wypełnili ankietę. Reprezentatywna była również grupa osób z wykształceniem średnim 26%. Najmniejszą ilość reprezentantów w badaniu stanowią osoby z wykształceniem podstawowym i zawodowym łącznie 15% respondentów.

Wykres 10 Struktura respondentów według wykształcenia



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Tabela 7 Liczbowe podsumowanie badań - stopa zwrotu

Nazwa badania	Udostępniono	Zwrot
Ankieta pn. Preferencje przewozowe pasażerów w województwie świętokrzyskim.	badanie otwarte	136 respondentów
Badanie potencjału przewoźnika uprawnionego do wykonywania regularnych przewozów drogowych.	123 przewoźnikom	73 przewoźników
Badanie skierowane do jednostek samorządu terytorialnego.	102 gminom	46 gmin

Źródło: Opracowanie własne.

4. Diagnoza istniejącego systemu komunikacji

4.1. Kolejowy transport publiczny

Pasażerski transport kolejowy na terenie województwa świętokrzyskiego w roku 2019 był świadczony przez jednego Operatora tj. POLREGIO sp. z o.o. Świętokrzyski Zakład w Kielcach na podstawie umowy zawartej w 2015 roku z organizatorem, tj. Województwem Świętokrzyskim.

Zgodnie z w/w umową transport kolejowy był realizowany w ramach dostępnych w budżecie Województwa Świętokrzyskiego środków finansowych, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb społecznych. Połączenia były uruchamiane na liniach kolejowych Nr 4, 8, 25, 61 i 62 oraz 73(sezon wakacyjny). Szczegółowy wykaz realizowanych w 2019 roku połączeń w ujęciu poszczególnych odcinków kolejowych zaprezentowano w tabeli poniżej:

Tabela 8 Wykaz kolejowych linii komunikacyjnych

Numer linii kolejowej	Odcinek na którym jest realizowane połączenie
4 i 61	▪ Kielce – Włoszczowa ▪ Włoszczowa – granica województwa – Częstochowa ▪ Kielce – granica województwa – Częstochowa ▪ Kielce – Włoszczowa – granica województwa – Katowice
8 i 25	▪ Kielce – Skarżysko Kamienna ▪ Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski ▪ Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski
8 i 62	▪ Kielce – granica województwa – Kraków ▪ Kielce – Sędziszów ▪ Sędziszów – granica województwa - Kraków ▪ Kielce – granica województwa – Katowice ▪ Sędziszów – granica województwa – Katowice
25	▪ Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz
73	▪ Kielce – Busko Zdrój

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

Województwo Świętokrzyskie, jako organizator transportu kolejowego w regionie od lat powierza świadczenie usług przewozowych spółce „POLREGIO”, na podstawie umowy zawartej w dniu 9 grudnia 2015 r. która obowiązuje do dnia 12 grudnia 2020 r. Zgodnie z w/w umową operator zobowiązany jest wykorzystywać do obsługi połączeń w pierwszej kolejności pojazdy organizatora (Województwa), natomiast pozostały tabor niezbędny do realizacji przewozów, w tym zabezpieczenia rezerwy taborowej zapewnia z własnego parku taborowego. W roku 2019 park taborowy Województwa Świętokrzyskiego składał się łącznie z 15 pojazdów. Najnowsze i najbardziej nowoczesne pojazdy województwa tj. **ED-78**, **EN64** oraz **EN63A** były skierowane do obsługi połączeń na najdłuższych relacjach i natężeniu potoku podróżnych. Do obsługi pozostałych linii, z taboru Województwa Świętokrzyskiego, skierowane zostały pojazdy wyprodukowane przed 2012 rokiem przy jednoczesnym zachowaniem wysokiego standardu jakościowego tj. cztery **EN96** z 2011 roku oraz dwa **EN81** z 2005 roku. Pozostałe pojazdy tj. dziesięć **EN57**, jeden **ED72Aa** który przeszedł generalną modernizację w roku 2009, oraz dwa zmodernizowane **AN57ALd** należą do spółki „POLREGIO”. Pojazd **EN63A** jest własnością Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w Katowicach. Pojazdy są wykorzystywane na podstawie umowy dzierżawy.

W roku 2019 do realizacji usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykorzystywano 27 pojazdów. Elektryczne zespoły trakcyjne **EN57** w ilości (10 szt.) były wykorzystywane przez Operatora przede wszystkim do obsługi połączeń na linii z Kielc przez Sędziszów do Katowic a także jako pojazdy zastępcze lub dodatkowe, uruchamiane w wyjątkowych sytuacjach. Zauważyć należy tutaj, iż pojazdy **EN57** nie posiadają udogodnień dla podróżnych które są dostępne w pojazdach najnowszej generacji.

Powyższe pojazdy (oprócz **EN57**) wyposażone są w system informacji pasażerskiej, klimatyzację oraz udogodnienia dla osób niepełnosprawnych. Jednocześnie część z nich wyposażona jest w dostęp do bezprzewodowej sieci WiFi oraz gniazdka elektryczne.

Poniższej szczegółowo opisano tabor wykorzystywany w codziennej eksploatacji przez POLREGIO Sp. z o.o. Świętokrzyski Zakład w Kielcach.

Tabela 9 Szczegółowe wyposażenie wykorzystywanego taboru kolejowego

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

		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	156	
			Stojące	120	
EN63A	1	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Wydierżawiane przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów	x		
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	156	
			Stojące	120	
EN81	2	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 niepełnosprawnych	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	120	
			Stojące	80	
EN64	1	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 niepełnosprawnych	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	156 + 15	
			Stojące	150	
ED72A	1	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Własność POLREGIO Sp. z o.o.
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów		x	
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	220	
			Stojące	372	
EN57	10	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej		x	Własność POLREGIO Sp. z o.o.: 2 szt. czynne, 1 szt. w naprawie rewizyjnej, 4 szt. oczekujące naprawy rewizyjnej, 4 szt. oczekujące naprawy
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów		x	
		System informacji pasażerskiej		x	

		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych		x	główniej, 4 szt. oczekujące skreślenia.
		Ilość miejsc	Siedzące	188	
			Stojące	468	
EN57	5	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej		x	
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów		x	
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych		x	
		Ilość miejsc	Siedzące	188	
			Stojące	468	
EN57 SPOT	6	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej		x	Własność POLREGIO Sp. z o.o. 6 szt. czynne
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów		x	
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	188	
			Stojące	468	
EN57 ALd	4	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Własność POLREGIO Sp. z o.o.
		Automaty biletowe		x	
		System zliczania pasażerów		x	
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	160 (+10 miejsc uchylnych)	
			Stojące	214	
ED78	2	Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	x		Wydzierżawiane przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego
		Automaty biletowe	x		
		System zliczania pasażerów	x		
		System informacji pasażerskiej	x		
		Przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	x		
		Ilość miejsc	Siedzące	200 (+8 miejsc uchylnych)	
			Stojące	200	

Źródło: Oddział Świętokrzyski POLREGIO Sp. z o.o.

Pociągi Spółki POLREGIO w 2019 roku zatrzymywały się na 54 stacjach i przystankach osobowych na terenie województwa świętokrzyskiego. Największe dworce oraz stacje przesiadkowe zlokalizowane były oprócz Kielc także w Skarżysku Kamiennej, Ostrowcu Świętokrzyskim, Jędrzejowie, Sędziszowie oraz Włoszczowie.

W tabeli poniższej przedstawiono szczegółowy wykaz stacji znajdujących się na terenie województwa świętokrzyskiego w podziale na obsługiwane linie kolejowe.

Tabela 10 Wykaz stacji kolejowych w podziale na poszczególne linie kolejowe

Linia 61 Kielce – Żeliszewice (kierunek Częstochowa)	Linia 8 Kielce – Klimontów (kierunek Kraków)	Linia 8 Kielce - Skarżysko Kamienna (kierunek Warszawa)	Linia 25 Skarżysko Kamienna – Sandomierz (kierunek Tarnobrzeg, Rzeszów)	Linia 73 Kielce – Busko Zdrój
Kielce Kielce Herbskie Kielce Czarnów Górki Szczukowskie Piekoszów Rykoszyn Wierna Rzeka Małogoszcz Bukowa Ludynia Ludynia Dwór Włoszczowa Czarnca Żeliszewice	Kielce Kielce Białogon Słowik Przystanek Sitkówka Nowiny Radkowice Wolica Sobków Miąsowa Jędrzejów Potok Krzcięcice Sędziszów Klimontów	Kielce Kielce Piaski Kostomłoty Tumlin Zagnańsk Łączna Berezów Suchedniów Suchedniów Północny Skarżysko Zachodnie Skarżysko Kamienna	Skarżysko Kamienna Skarżysko Kościelne Marcinków Wąchock Starachowice po. Starachowice Wschodnie Starachowice Michałów Styków Hłzecki Brody Hłzeckie Staw Kunowski Kunów Boksycka Ostrowiec Św. Ćmielów Dwikozy Jakubowice Sandomierz	Kielce Kielce Białogon Sitkówka Nowiny Kije Busko Zdrój

Źródło: Opracowanie własne.

W ciągu doby realizowanych było dwanaście połączeń kolejowych (po sześć w każdą stronę) na odcinku linii kolejowej nr 8 relacji Kielce – Kraków Główny – Kielce. Z czego dziewięć połączeń (pięć połączeń do Krakowa oraz cztery połączenia z Krakowa) miały wydłużoną relację przez stację Skarżysko-Kamienna do/z Ostrowca Świętokrzyskiego. Dodatkowo 1 pociąg kursował z Krakowa Gł. do stacji Sędziszów.

Z kolei w relacji Kielce – Częstochowa – Kielce przez Włoszczowę realizowanych było pięć par połączeń (po pięć w każdą stronę) oraz 3 pary z Kielc do stacji Włoszczowa.

Natomiast z Kielc do Katowic realizowanych było sześć połączeń (po trzy w każdą stronę), z czego cztery połączenia realizowane były przez Włoszczowę i Zawiercie oraz dwa (po jednym w każdą stronę) przez Jędrzejów i Sędziszów.

W poniższej tabeli przedstawiono dzienną liczbę połączeń między Kielcami a stolicami powiatów.

Tabela 11 Dzienna liczba połączeń między Kielcami a stolicami powiatów

Skąd	Dokąd	Połączenia (tam + powrót)
Kielce	Skarżysko-Kamienna	36
Kielce	Jędrzejów	24
Kielce	Włoszczowa	20
Kielce	Busko Zdrój	4 - sezonowe
Skarżysko-Kamienna	Ostrowiec Świętokrzyski	30
Ostrowiec Świętokrzyski	Sandomierz	2 - sezonowe

Źródło: Opracowanie własne.

Samorząd Województwa Świętokrzyskiego w roku 2019 na obsługę połączeń kolejowych wydał łącznie 35 366 685,40 zł. Pociągi wykonały 2 048 700 pociągów. Najwięcej pasażerów podróżowało w relacjach Kielce – Skarżysko Kamienna oraz Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz. Na wszystkich liniach w 2019 roku operator, tj. Zakład Świętokrzyski spółki POLREGIO przewiózł łącznie 2 258 086 pasażerów. Poniżej przedstawiono porównanie danych z roku 2019 do danych z roku 2018.

Tabela 12 Liczba przewiezionych pasażerów na liniach kolejowych w 2018 i 2019 roku

Linia kolejowa	Liczba pasażerów w 2018 roku	Liczba pasażerów w 2019 roku
61 / Kielce – Częstochowa 4 / Włoszczowa – Zawiercie	ponad 430 tysięcy	ponad 436 tysięcy
8 / Kielce – Skarżysko-Kamienna 25 / Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski - Sandomierz	ponad 1 mln 101 tysięcy	ponad 970 tysięcy
8 / Kielce – Jędrzejów – Kraków 62 / Sędziszów - Katowice	ponad 770 tysięcy	ponad 847 tysięcy
8/73 / Kielce – Busko-Zdrój	ponad 4,6 tysiąca	ponad 4,5 tysiąca

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

Z uruchomionego sezonowego połączenia w relacji Kielce – Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz skorzystało ponad 20,5 tys. pasażerów, natomiast z relacji Kielce – Busko Zdrój skorzystało ponad 4,5 tys. pasażerów.

Z oferty specjalnej „Bilet Świętokrzyski” można skorzystać w pociągach REGIO kursujących na terenie Województwa Świętokrzyskiego. Wg oferty specjalnej wydawane są bilety wg taryfy normalnej oraz z ulgą ustawową (dla dzieci, młodzieży, studentów, nauczycieli i doktorantów do ukończenia 35 roku życia, mających ważną Kartę Dużej Rodziny): jednorazowe oraz odcinkowe miesięczne imienne. Bilety można nabyć w kasach biletowych, u kierownika pociągu, w systemie sprzedaży biletów online bilety.polregio.pl oraz w serwisie internetowym biletyregionalne.pl.

Tabela 13 Ceny biletów jednorazowych i ulgowych w taryfie "BILET ŚWIĘTOKRZYSKI"

Odległość w km	Cena biletu (w zł) brutto w tym 8% VAT BILET ŚWIĘTOKRZYSKI			
	normalnego	z ulgą 33%	z ulgą 37%	z ulgą 51%
do 10	2,50	1,67	1,57	1,22
11 – 19	4,20	2,81	2,65	2,06
20 – 30	5,20	3,48	3,28	2,55
31 – 40	5,50	3,68	3,46	2,69
41 – 50	5,80	3,89	3,65	2,84
51 – 60	6,60	4,42	4,16	3,23
61 – 70	7,50	5,02	4,72	3,67
71 – 80	8,50	5,69	5,35	4,16
81 – 90	9,50	6,36	5,98	4,65
91 - 100	10,60	7,10	6,68	5,19
101 - 120	13,70	9,18	8,63	6,71
121 – 160	15,80	10,59	9,95	7,74
161 – 200	17,90	11,99	11,28	8,77
201 - 240	20,00	13,40	12,60	9,80

Źródło: Załącznik do pisma Nr PBHIf-8150—1.3/19 z dnia 22 stycznia 2019 r.

Tabela 14 Ceny biletów odcinkowych miesięcznych imiennych normalnych i ulgowych w taryfie "BILET ŚWIĘTOKRZYSKI"

1) w jedną stronę

Odległość w km	Cena biletu (w zł) brutto w tym 8% VAT BILET ŚWIĘTOKRZYSKI			
	normalnego	z ulgą 33%	z ulgą 37%	z ulgą 51%
do 10	35,00	23,45	17,85	17,15
11 – 19	55,50	37,18	28,30	27,19
20 – 30	65,00	43,55	33,15	31,85
31 – 40	70,00	46,90	35,70	34,30
41 – 50	77,50	51,92	39,52	37,97
51 – 60	83,00	55,61	42,33	40,67
61 – 70	88,50	59,29	45,13	43,36
71 – 80	90,00	60,30	45,90	44,10
81 – 90	97,00	64,99	49,47	47,53
91 - 100	101,00	67,67	51,51	49,49
101 - 120	110,50	74,03	56,35	54,14
121 – 160	118,50	79,39	60,43	58,06

2) tam i z powrotem

Odległość w km	Cena biletu (w zł) brutto w tym 8% VAT BILET ŚWIĘTOKRZYSKI			
	normalnego	z ulgą 33%	z ulgą 37%	z ulgą 51%
do 10	70,00	46,90	35,70	34,30
11 – 19	111,00	74,37	56,61	54,39
20 – 30	130,00	87,10	66,30	63,70
31 – 40	140,00	93,80	71,40	68,60
41 – 50	155,00	103,85	79,05	75,95
51 – 60	166,00	111,22	84,66	81,34
61 – 70	177,00	118,59	90,27	86,73
71 – 80	180,00	120,60	91,80	88,20
81 – 90	194,00	129,98	98,94	95,06
91 - 100	202,00	135,34	103,02	98,98
101 - 120	221,00	148,07	112,71	108,29
121 – 160	237,00	158,79	120,87	116,13

Źródło: Załącznik do pisma Nr PBH1f-8150-1.3/19 z dnia 22 stycznia 2019 r.

4.2. Drogowy transport publiczny

Marszałek Województwa Świętokrzyskiego w 2019 roku wydał łącznie 228 zezwoleń na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Szczegółową liczbę wydanych zezwoleń na przestrzeni ostatnich lat przedstawiono w tabeli poniżej:

Tabela 15 Obowiązujące w latach 2013-2019 zezwolenia na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydane przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego

Rok	Obowiązujące zezwolenia
2019	228
2018	262
2017	260
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 posiada tendencję spadkową, przy zauważalnej stabilizacji dla roku 2017 i 2018.

W poniższych tabelach przedstawiono liczbę wszystkich połączeń wykonywanych przez przewoźników na trasach miasto powiatowe – Kielce – miasto powiatowe, na których obowiązują zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym, a którym zezwolenia wydał Marszałek Województwa Świętokrzyskiego. Zastosowano podział na dni robocze (poniedziałek – piątek) oraz soboty, niedziele i święta. Dodatkowo zaznaczono kursy odbywające się w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.

Tabela 16 Połączenia Kielce- Sandomierz- Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce – Sandomierz	0	1	2	3	2	8
	Sandomierz - Kielce	3	1	4	1	0	9
Sobota - Niedziela	Kielce – Sandomierz	0	0	1	1	0	2
	Sandomierz - Kielce	1	0	1	0	0	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 17 Połączenia Kielce – Kazimierza Wielka – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce – Kazimierza Wielka	0	1	1	2	0	4
	Kazimierza Wielka - Kielce	1	1	2	1	0	5
Sobota - Niedziela	Kielce – Kazimierza Wielka	0	1	0	1	0	2
	Kazimierza Wielka - Kielce	1	0	1	2	0	4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 18 Połączenia Kielce – Końskie – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce – Końskie	0	2	5	8	2	17
	Końskie - Kielce	0	3	5	5	1	14
Sobota - Niedziela	Kielce – Końskie	0	0	2	3	1	6
	Końskie - Kielce	0	2	2	2	0	6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 19 Połączenia Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	0	5	8	9	4	26
	Ostrowiec Świętokrzyski - Kielce	1	7	6	9	1	24
Sobota - Niedziela	Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	0	0	0	1	1	2
	Ostrowiec Świętokrzyski - Kielce	0	0	0	1	0	1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 20 Połączenia Kielce – Pińczów – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce – Pińczów	1	8	14	14	6	43
	Pińczów - Kielce	5	11	14	14	3	47
Sobota - Niedziela	Kielce – Pińczów	0	3	5	1	0	9
	Pińczów - Kielce	3	4	1	4	0	12

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 21 Połączenia Kielce - Skarżysko-Kamienna – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce - Skarżysko-Kamienna	3	13	19	30	6	71
	Skarżysko-Kamienna - Kielce	5	18	23	24	3	73
Sobota - Niedziela	Kielce - Skarżysko-Kamienna		4	8	9	3	24
	Skarżysko-Kamienna - Kielce	1	7	7	8	2	25

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 22 Połączenia Kielce - Starachowice – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce – Starachowice	1	2	4	5	1	13
	Starachowice - Kielce	0	2	5	3	2	12
Sobota - Niedziela	Kielce – Starachowice	1	1	1	2	0	5
	Starachowice - Kielce	0	1	1	1	1	4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 23 Połączenia Kielce - Staszów – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce - Staszów	1	8	9	10	2	30
	Staszów - Kielce	2	8	9	12	1	32
Sobota - Niedziela	Kielce - Staszów	0	3	4	3	1	11
	Staszów - Kielce	1	3	3	3	0	10

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 24 Połączenia Kielce - Włoszczowa – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce - Włoszczowa	1	4	6	7	0	18
	Włoszczowa - Kielce	2	4	7	6	1	20
Sobota - Niedziela	Kielce - Włoszczowa	0	1	1	1	0	3
	Włoszczowa - Kielce	0	0	1	1	1	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 25 Połączenia Kielce – Busko Zdrój – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce – Busko Zdrój		3	8	7	4	22
	Busko Zdrój - Kielce	3	5	7	6	2	23
Sobota - Niedziela	Kielce – Busko Zdrój			3	3	4	10
	Busko Zdrój - Kielce	1	3	4	5	1	14

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 26 Połączenia Kielce - Jędrzejów – Kielce

		Do 6.00	6.00-9.00	9.00-13.00	13.00-18.00	Po 18.00	Ogółem
Poniedziałek - Piątek	Kielce - Jędrzejów	4	23	38	38	10	113
	Jędrzejów - Kielce	10	24	30	34	7	105
Sobota - Niedziela	Kielce - Jędrzejów		7	11	14	2	34
	Jędrzejów - Kielce	1	8	9	11	3	33

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Podjęta analiza cen biletów na poszczególnych relacjach wykazała, że najdrożej za bilet w jedną stronę zapłacili pasażerowie na trasie Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski od 13 zł do 14 zł oraz Kielce – Sandomierz, Kielce – Kazimierza Wielka gdzie bilet kosztował ok. 14 zł. Natomiast najmniej za przejazd płacili pasażerowie na trasie Kielce – Jędrzejów od 5 zł do 5,5 zł oraz pasażerowie relacji Kielce – Starachowice i Kielce – Skarżysko Kamienna 7 zł – 8 zł. Tu należy jednak zwrócić uwagę na fakt bogatej stosunkowo siatki połączeń kolejowych i największej liczby uruchamianych średnio w dobie pociągów.

Tabela 27 Ceny biletów na liniach komunikacyjnych łączących Kielce ze stolicami powiatów

Skąd - Dokąd	Cena biletu
Kielce – Busko Zdrój	8 zł – 9 zł
Kielce - Jędrzejów	5 zł – 5,5 zł
Kielce - Pińczów	8 zł – 9 zł
Kielce – Kazimierza Wielka	13 zł – 14 zł
Kielce - Włoszczowa	9 zł
Kielce - Końskie	12 zł
Kielce – Skarżysko Kamienna	8 zł
Kielce - Starachowice	7 zł
Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski	13 zł – 14 zł
Kielce - Sandomierz	14 zł
Kielce - Staszów	10 zł – 11 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy oraz cenników biletów.

4.2.1. Dopłaty do przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich w krajowym transporcie drogowym

Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są ze środków budżetu państwa.

Właściwość miejscową samorządu województwa ustala się według miejsca:

- a) zamieszkania lub siedziby przewoźnika - w przypadku przewozów realizowanych na trasach wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa;
- b) wykonywania przewozów - w przypadku przewozów niewykraczających poza obszar województwa.

Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nie uwzględniających ustawowych ulg, a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi.

Samorządy województw przekazują przewoźnikom wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie, dopłaty do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, na zasadach określonych w umowach. Warunkiem zawarcia takiej umowy z przewoźnikami przez samorządy województw, jest spełnianie wszystkich wymogów określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

W roku 2019, Samorząd Województwa Świętokrzyskiego miał zawartych łącznie 108 umów z przewoźnikami wykonującymi przewozy pasażerskie w krajowym transporcie drogowym.

W omawianym roku 2019 przewoźnicy sprzedali 1.085.357 biletów z ulgami ustawowymi. Z tego tytułu Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego wypłacił przewoźnikom z tytułu utraconych przychodów 27.367.627,73 zł. Kwota ta była jednocześnie ok. 10,5% większa niż w poprzedzającym roku 2018.

Zdecydowana większość dopłat do biletów ulgowych w ramach uprawnień ustawowych, konsumowana jest w ramach sprzedaży biletów miesięcznych – 24.384.344,95 zł stanowiąc jednocześnie 89,10 % całości dopłat.

Najczęściej z przysługujących ulg ustawowych korzystali uczniowie z ulgą ustawową 49% – ogółem 262.043 sprzedanych biletów miesięcznych kosztowało budżet państwa 22.950.044,15 zł, tj. 83,8% dedykowanych rocznie środków finansowych. Na drugim miejscu uplasowała się grupa studentów z ulgą 51% i kwotą na poziomie 944.200,17 zł przy ilości sprzedanych biletów miesięcznych na poziomie 8.311 szt.

W tym zakresie odnotowany jest w stosunku do roku 2018 zarówno spadek ilości sprzedanych biletów miesięcznych dla wskazanych grup, jak i zmniejszone kwoty dopłat:

- w przypadku uczniów spadek o 2.088 szt. i różnicy kwotowej na poziomie 2.217.485,17 zł;
- w przypadku studentów spadek o 1.261 szt. i różnicy na poziomie 71.997,92 zł.

W poniższej tabeli przedstawiono szczegółowe dane dotyczące sprzedaży biletów ulgowych oraz kwoty dopłat za 2019 rok.

Tabela 28 Rodzaj ulgi ustawowej wraz z liczbą sprzedanych biletów i wypłaconą łącznie dopłatą w 2019 roku

Lp.	Rodzaj uprawnienia	Ulga %	Należne dopłaty do ulg ustawowych zgodnie z wydrukami z kas rejestrujących za rok 2019	
			Ilość sztuk	Kwota dopłaty
1	2	3	4	5
BILETY JEDNORAZOWE				
1	<i>Straż graniczna – ochr. sk</i>	100%	0	0,00
2	Przewodnik niewidomego	95%	29 574	158 253,33
4	Opiekun inwalidy wojennego I gr.	95%	1 359	7 739,44
3	Opiekun osoby niesamodzielnej	95%	148 453	804 938,99
SUMA DOPLAT DO BILETÓW Z ULGĄ 95%			179 386	970 931,76
5	<i>Niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji – KZ</i>	93%	56 646	258 068,10
6	Dziecko do 4 lat – os. m	78%	19 130	72 944,68
7	Straż Graniczna – służba	78%	1	3,12
8	Celnik – służba	78%	1	3,12
9	Policjant – służba	78%	0	0,00
10	Żołnierz Żandarmerii Wojskowej	78%	5	60,06
11	Dziecko (młodzież) dotknięte inwalidztwem, niepełnosprawne	78%	44 615	259 358,06
12	Opiekun dziecka niepełnosprawnego	78%	31 681	168 389,31
13	Inwalida wojenny I grupy	78%	2 594	15 211,60
14	Żołnierz niezawodowy	78%	2 910	19 325,57
15	Cywilna niewidoma ofiara działań wojennych	78%	223	1 287,63
SUMA DOPLAT DO BILETÓW Z ULGĄ 78%			101 160	537 174,15
16	Niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji – KP	51%	1 791	17 059,17
17	Kombatant	51%	7 510	20 543,67
SUMA DOPLAT DO BILETÓW Z ULGĄ 51%			9 301	37 602,84
18	<i>Osoba niezdolna do sam. egzystencji – KZ</i>	49%	403 462	983 915,62
19	Dziecko od 4 lat do rozpoczęcia przygotowania przedszkolnego	37%	28 618	55 057,59
20	Osoba niewidoma lub ociemniała	37%	16 674	32 399,50
23	Osoba niezdolna do sam. egzystencji – KP	37%	17 160	103 504,46
21	Inwalida wojenny	37%	589	1 564,55
24	Weteran inwalida	37%	695	3 064,21
SUMA DOPLAT DO BILETÓW Z ULGĄ 37%			60 226	195 590,31
BILETY MIESIĘCZNE				
25	<i>Niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji – KZ</i>	93%	88	13 020,20
26	<i>Dziecko (młodzież) dotknięte inwalidztwem, niepełnosprawne</i>	78%	1 441	212 767,38
27	Niewidomy niezdolny do samodzielnej egzystencji – KP	51%	104	15 557,12
28	Student	51%	8 311	944 200,17
29	Doktorant	51%	47	5 745,50
SUMA DOPLAT DO BILETÓW Z ULGĄ 51%			8 462	965 502,79
30	Uczeń	49%	262 043	22 950 044,15
31	Uczeń zagraniczny	49%	3	185,54
SUMA DOPLAT DO BILETÓW Z ULGĄ 49%			262 046	22 950 229,69
32	<i>Osoba niewidoma lub ociemniała</i>	37%	959	113 747,13
33	Nauczyciel	33%	2 143	126 643,93
34	Nauczyciel zagraniczny	33%	2	94,79
35	Nauczyciel akademicki	33%	35	2 339,04
SUMA DOPLAT DO BILETÓW Z ULGĄ 33%			2 180	129 077,76
Razem			1 085 357	27 367 627,73

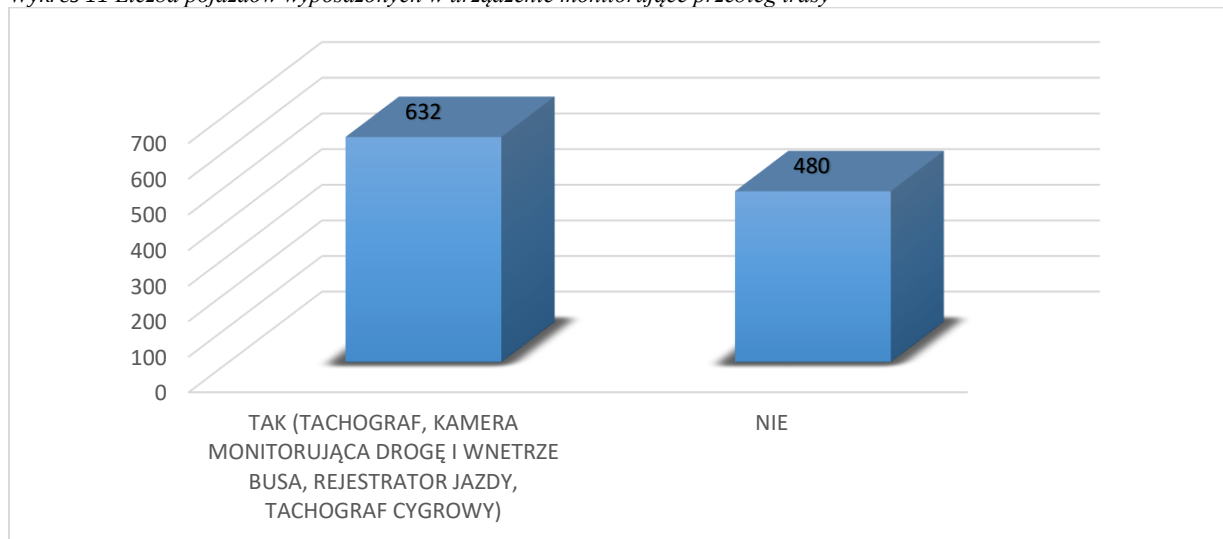
Źródło: Opracowanie własne na podstawie złożonych informacji przez przewoźników.

4.2.2. Tabor drogowy

Samochody wykorzystywane do realizacji usług transportowych o których mowa w poniższym podrozdziale można charakteryzować następująco:

57% pojazdów nie posiada zamontowanego urządzenia monitorującego przebieg trasy, czas pracy, czy czas zatrzymań.

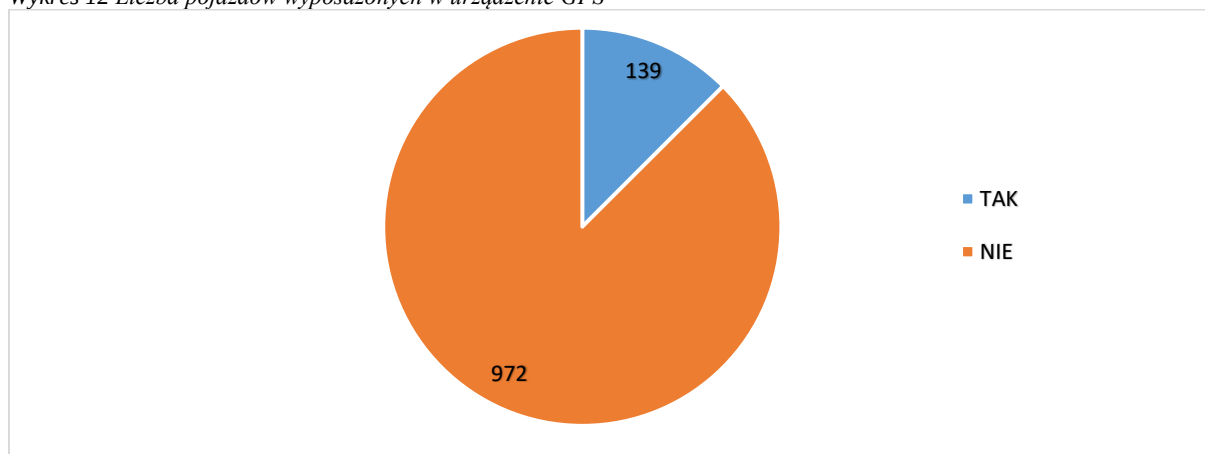
Wykres 11 Liczba pojazdów wyposażonych w urządzenie monitorujące przebieg trasy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie otrzymanych danych.

87 % pojazdów nie jest wyposażona w urządzenie GPS:

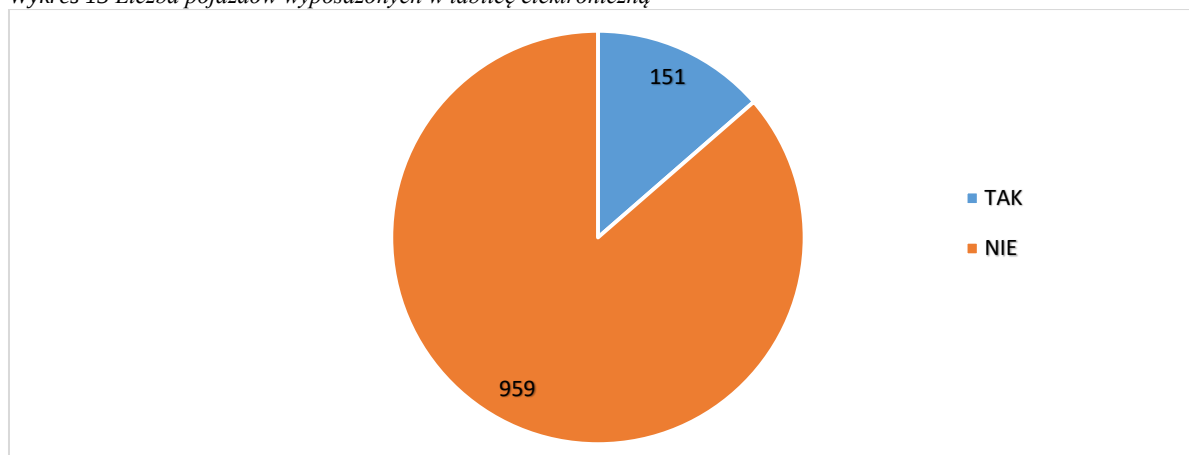
Wykres 12 Liczba pojazdów wyposażonych w urządzenie GPS



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

86% pojazdów nie posiada tablicy elektronicznej wyświetlającej kierunek jazdy:

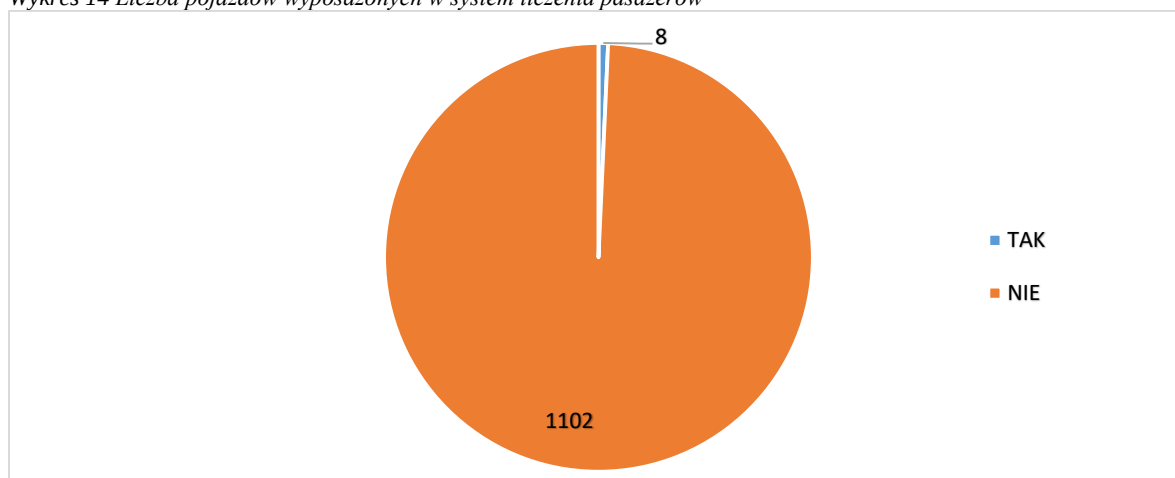
Wykres 13 Liczba pojazdów wyposażonych w tablicę elektroniczną



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

99% pojazdów nie posiada systemu liczenia pasażerów

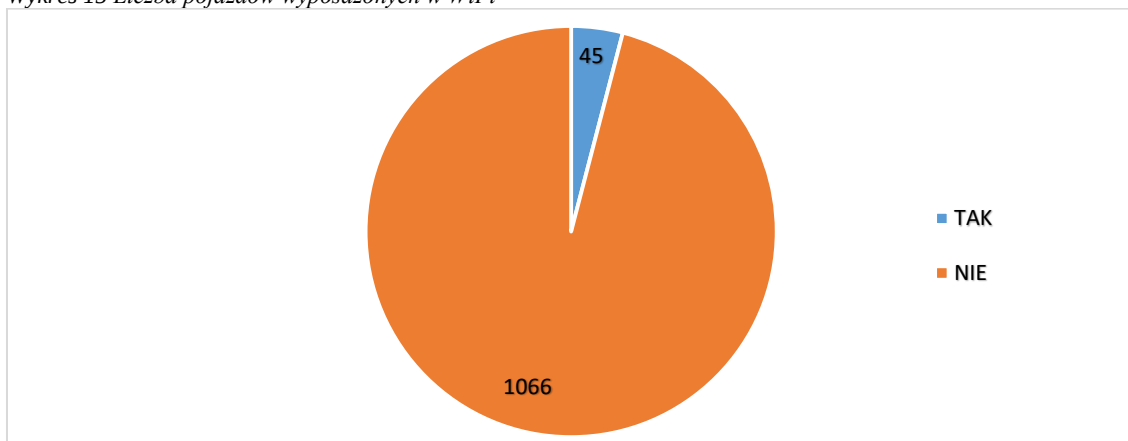
Wykres 14 Liczba pojazdów wyposażonych w system liczenia pasażerów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

96% pojazdów nie posiada systemu WiFi:

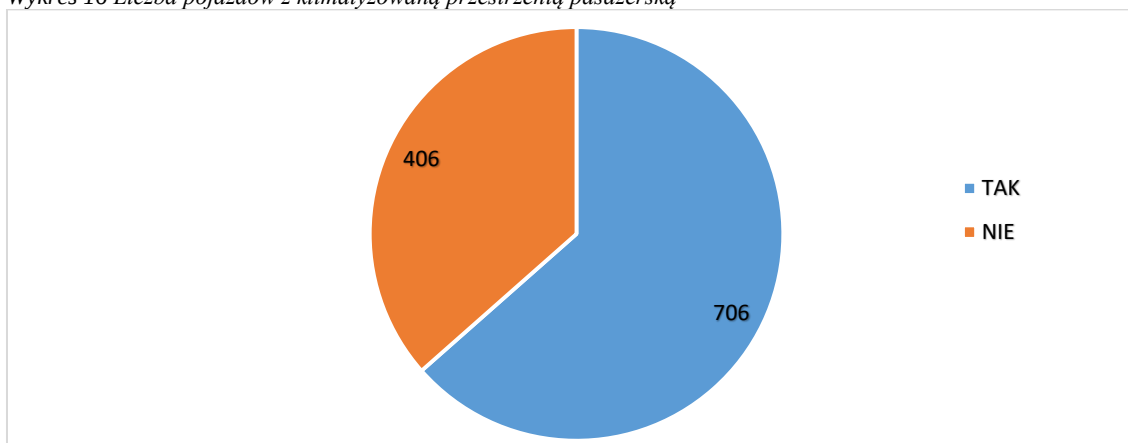
Wykres 15 Liczba pojazdów wyposażonych w WiFi



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

63% pojazdów nie posiada klimatyzowanej przestrzeni pasażerskiej:

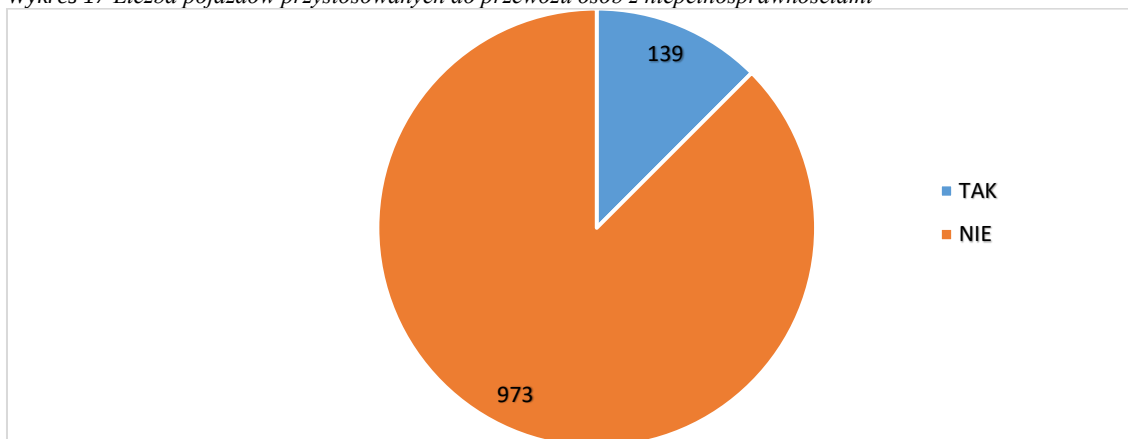
Wykres 16 Liczba pojazdów z klimatyzowaną przestrzenią pasażerską



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

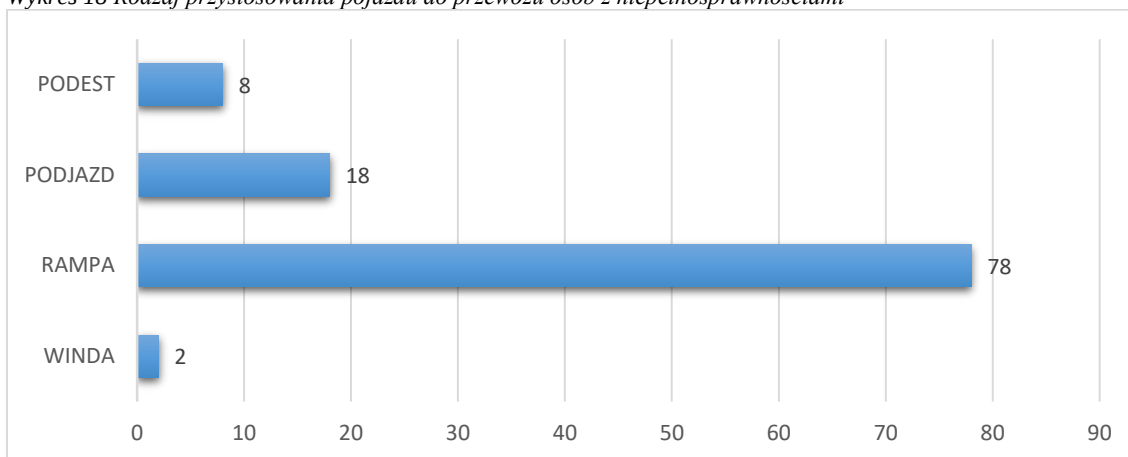
87,5% pojazdów nie jest przystosowana do przewozu osób z niepełnosprawnościami, natomiast w pozostałych przypadkach wyposażenie taboru jest różnorodne:

Wykres 17 Liczba pojazdów przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

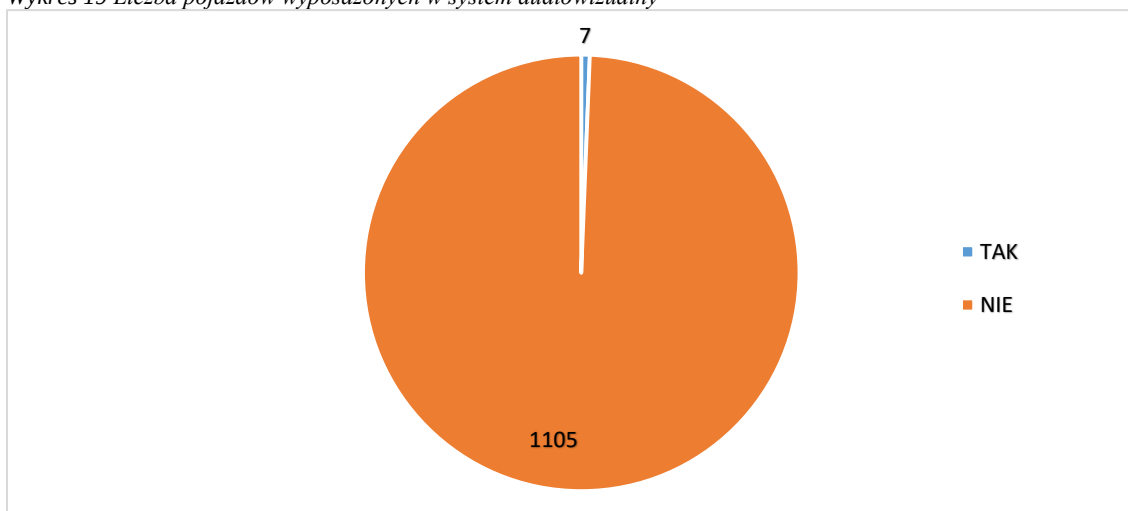
Wykres 18 Rodzaj przystosowania pojazdu do przewozu osób z niepełnosprawnościami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

99 % pojazdów nie posiada systemu informacji audiowizualnej ułatwiającej korzystanie z transportu osobom niewidzącym i niedosłyszącym:

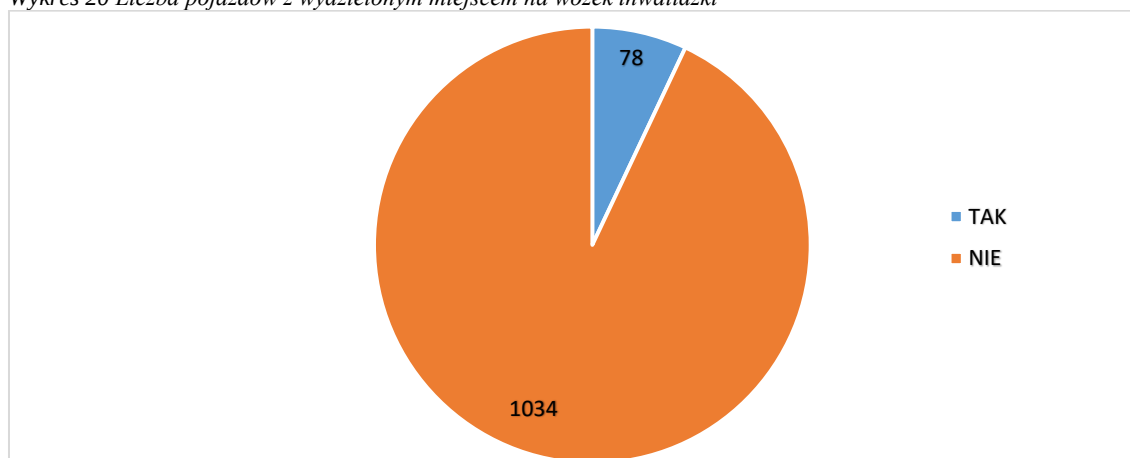
Wykres 19 Liczba pojazdów wyposażonych w system audiowizualny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

93% pojazdów nie posiada wydzielonego miejsca na wózek inwalidzki:

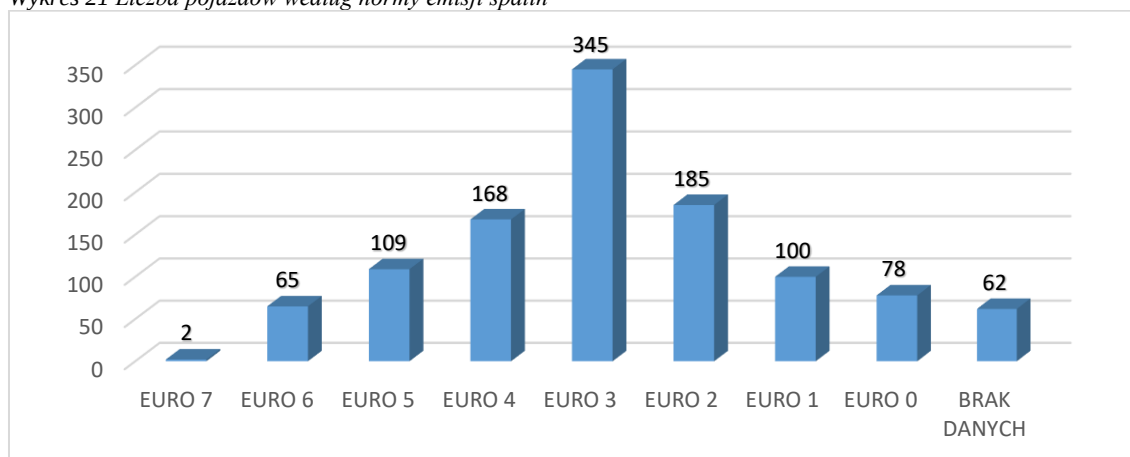
Wykres 20 Liczba pojazdów z wydzielonym miejscem na wózek inwalidzki



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Najmniej pojazdów (1 %) spełnia normę emisji spalin EURO 7, najwięcej ok. 31% to pojazdy z normą emisji EURO 3, zaś 7% to samochody EURO 0.

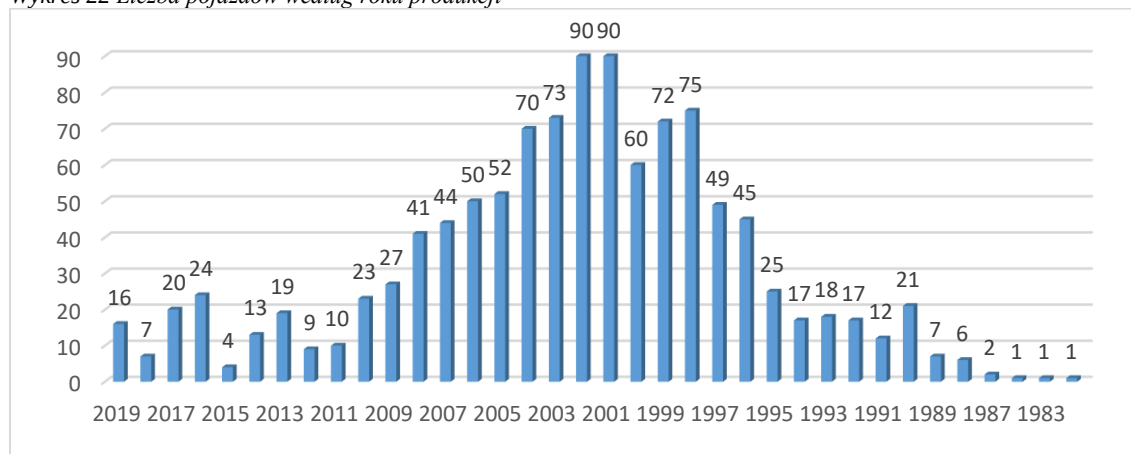
Wykres 21 Liczba pojazdów według normy emisji spalin



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Współczynnik wieku taboru przewoźników w latach 2010-2019 kształtuje się na poziomie 13%, w latach 2000-2009 wynosi 54%. Natomiast w latach 1990-1999 to 31%, najmniej jest pojazdów najstarszych produkowanych w latach 1980-1989 bo tylko 2%.

Wykres 22 Liczba pojazdów według roku produkcji



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

4.2.3. Dostępność infrastruktury przystankowej drogowej

W województwie świętokrzyskim strefa największej dostępności przystankowej skupiona jest w dużych miastach powiatowych oraz rozłożona w miarę równomiernie wzdłuż głównych dróg krajowych i wojewódzkich. Gęste usytuowanie sieci przystankowej oraz największą liczbę przystanków w przeliczeniu na km² można odnotować na obszarze powiatu skarżyskiego, ostrowieckiego czy starachowickiego. Obszary o dobrej dostępności do infrastruktury przystankowej występują w Kielcach oraz w promieniu kilkunastu kilometrów wokół miasta jak również w powiecie kazimierskim oraz buskim.

Tabela 29 Infrastruktura przystankowa według powiatów

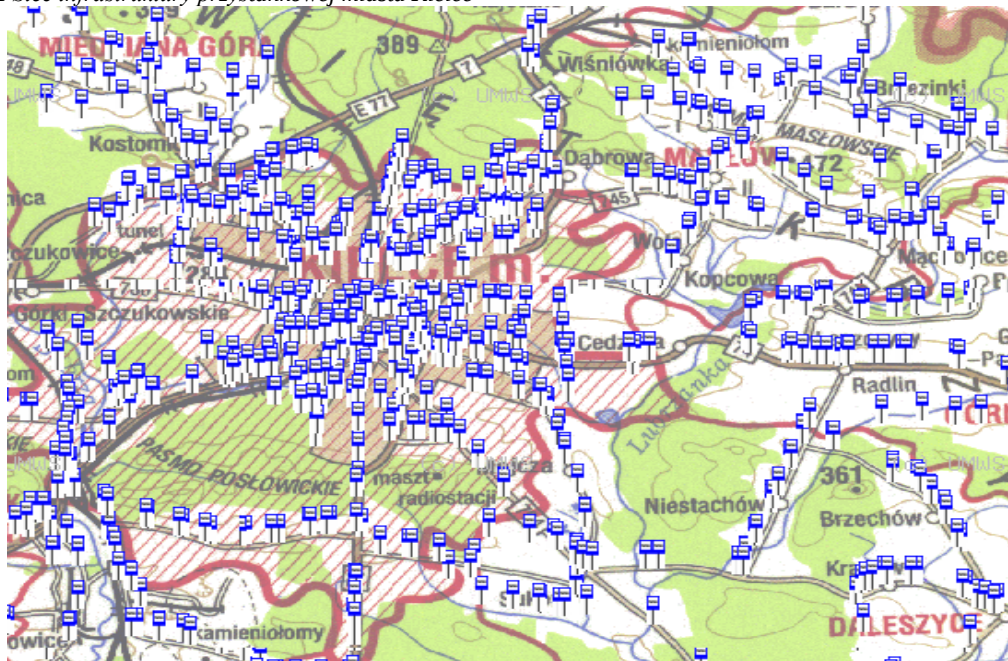
Lp.	Powiat	Liczba przystanków	Liczba mieszkańców	Liczba mieszkańców w przeliczeniu na 1 przystanek	Powierzchnia	Liczba przystanków na km ²
1.	buski	1043	71 596	69	968	0,93
2.	jędrzejowski	1004	85 379	86	1257	1,25
3.	kazimierski	541	33 619	62	422	0,78
4.	kielecki	2474	211 259	85	2246	0,91
5.	konecki	730	79 858	110	1140	1,56
6.	opatowski	915	52 089	57	911	1,0
7.	ostrowiecki	896	1080964	123	617	0,69
8.	pińczowski	505	38 926	78	613	1,21
9.	sandomierski	756	77 017	103	676	0,89

Lp.	Powiat	Liczba przystanków	Liczba mieszkańców	Liczba mieszkańców w przeliczeniu na 1 przystanek	Powierzchnia	Liczba przystanków na km ²
10.	skarżyski	499	73 991	150	395	0,79
11.	starachowicki	697	89 576	130	523	0,75
12.	staszowski	840	71 776	86	925	1,10
13.	włoszczowski	639	45 059	71	908	1,42

Źródło: Opracowanie własne na podstawie dostępnych danych oraz danych własnych.

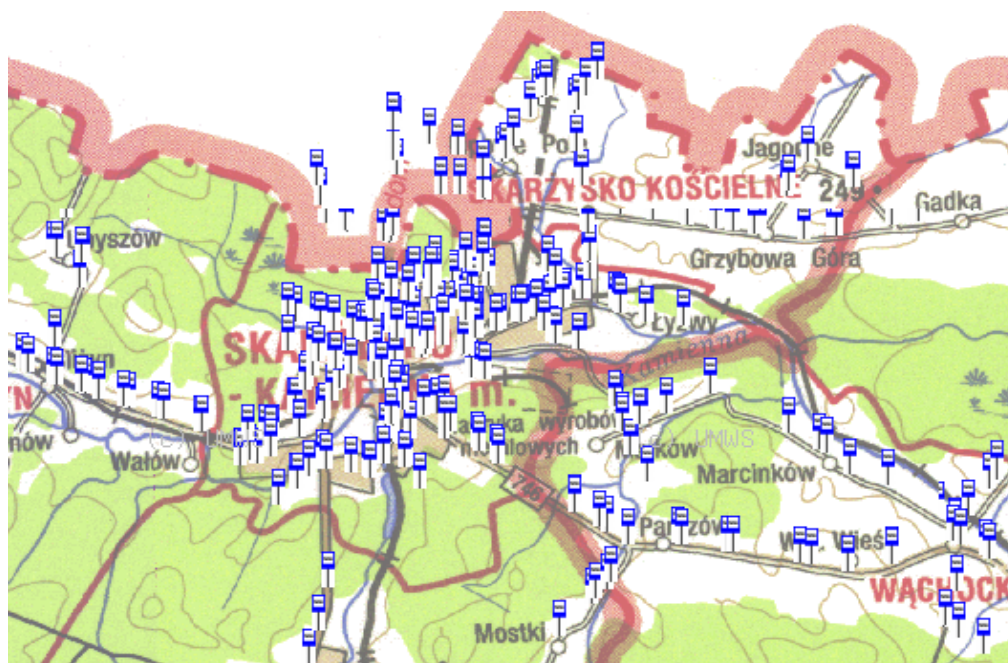
Sieć infrastruktury przystankowej zgodnie z danymi graficznymi zaczerpniętymi z [portalu Wrota Świętokrzyskie](#). Gęste usytuowanie przystanków zaprezentowano na mapach poniżej dla miast Kielce, Skarżysko Kamienna, Ostrowiec Świętokrzyski oraz Starachowice.

Rysunek 1 Sieć infrastruktury przystankowej miasta Kielce



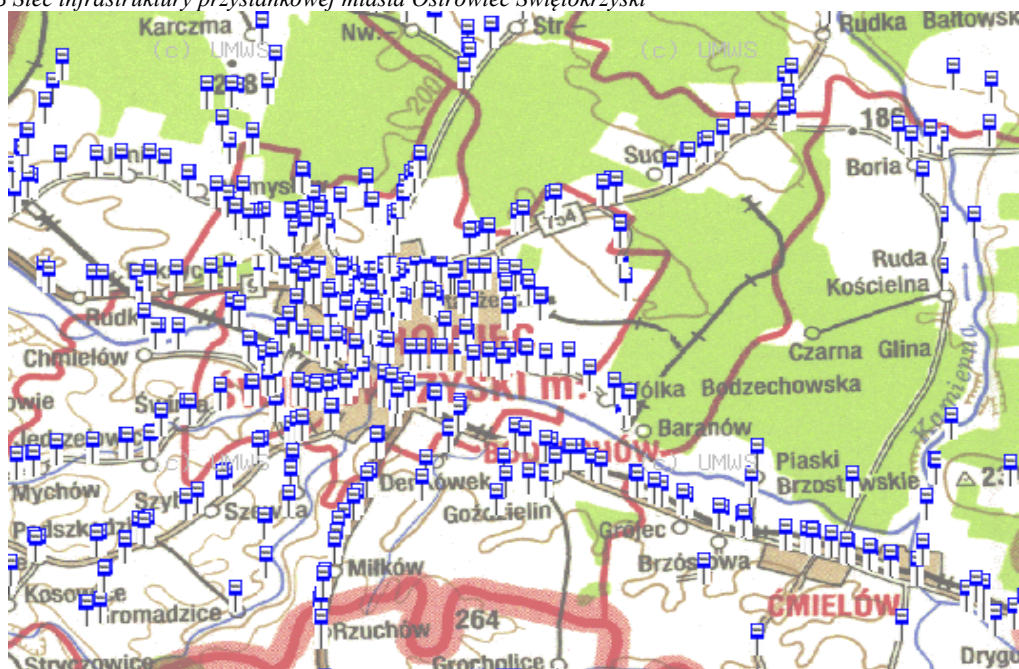
Źródło: <http://map.wrota-swietokrzyskie.pl/wrotasw/>

Rysunek 2 Sieć infrastruktury przystankowej miasta Skarżysko - Kamienna



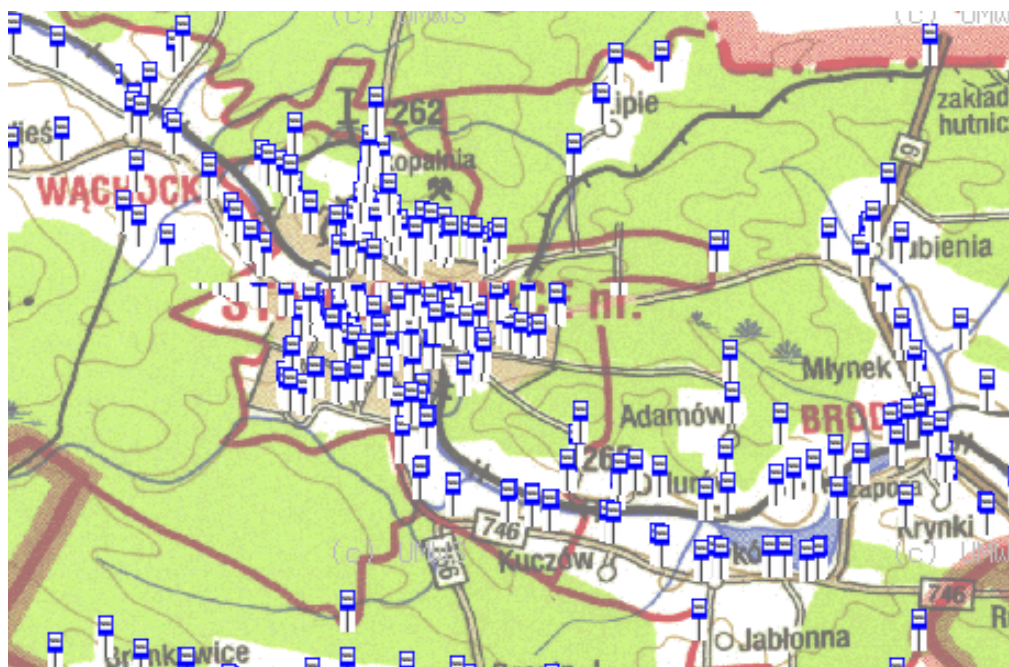
Źródło: <http://map.wrota-swietokrzyskie.pl/wrotasw/>

Rysunek 3 Sieć infrastruktury przystankowej miasta Ostrowiec Świętokrzyski



Źródło: <http://map.wrota-swietokrzyskie.pl/wrotasw/>

Rysunek 4 Sieć infrastruktury przystankowej miasta Starachowice



Źródło: <http://map.wrota-swietokrzyskie.pl/wrotasw/>

Stan przystanków dla których zarządcą jest gmina określany jest w większości przypadków na 3 (w skali od 1 do 4, gdzie 4 wskazuje na stan bardzo dobry).

4.2.4. Przystosowanie dworców do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności poruszania się

Tabela 30 Przystosowanie dworców do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności poruszania się w transporcie kolejowym

Lp.	Nazwa dworca/ Miejscowość	Elementy wyposażenia/przystosowania dworca
1.	Kielce	- parking /miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami - podjazdy/pochylnie - kasa wyposażona we wzmacniacz głosu (intercom) - toaleta dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami
2.	Jędrzejów	- parking /miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami - pochylnia - toaleta dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami
3.	Sędziszów	- oznakowania poziome dla osób niewidomych i niedowidzących - toaleta dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami
4.	Skarżysko-Kamienna	- parking /miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami - pochylnia - kasa wyposażona we wzmacniacz głosu (intercom) - toaleta dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami
5.	Suchedniów	- pochylnia - toaleta dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami
6.	Włoszczowa	- podjazdy/pochylnie - toaleta dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 31 Przystosowanie dworców do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności poruszania się w transporcie drogowym

Lp.	Nazwa dworca/ Miejscowość	Elementy wyposażenia/przystosowania dworca
1.	Dworzec Autobusowy w Ostrowcu Świętokrzyskim	- parking /miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami - urządzenia wspomagające poruszanie się osób o ograniczonej mobilności - kasa wyposażona we wzmacniacz głosu (intercom) - kasa dostosowana dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, posiadających obniżone okienko - toaleta dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności - po wcześniejszym zgłoszeniu usługa asysty - brak przeszkód przezroczystych
2.	Dworzec Autobusowy w Opatowie	- parking /miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami - urządzenia wspomagające poruszanie się osób o ograniczonej mobilności - kasa wyposażona we wzmacniacz głosu (intercom) - kasa dostosowana dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, posiadających obniżone okienko - toaleta dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności - po wcześniejszym zgłoszeniu usługa asysty - brak przeszkód przezroczystych
3.	Dworzec Autobusowy w Ożarowie	- parking /miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami - toaleta dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności
4.	Dworzec Autobusowy w Busku Zdroju	- parking /miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami - kasa wyposażona we wzmacniacz głosu (intercom) - toaleta dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności - kasa dostosowana dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, posiadających obniżone okienko

Źródło: Opracowanie własne.

5. Preferencje przewozowe pasażerów w województwie świętokrzyskim

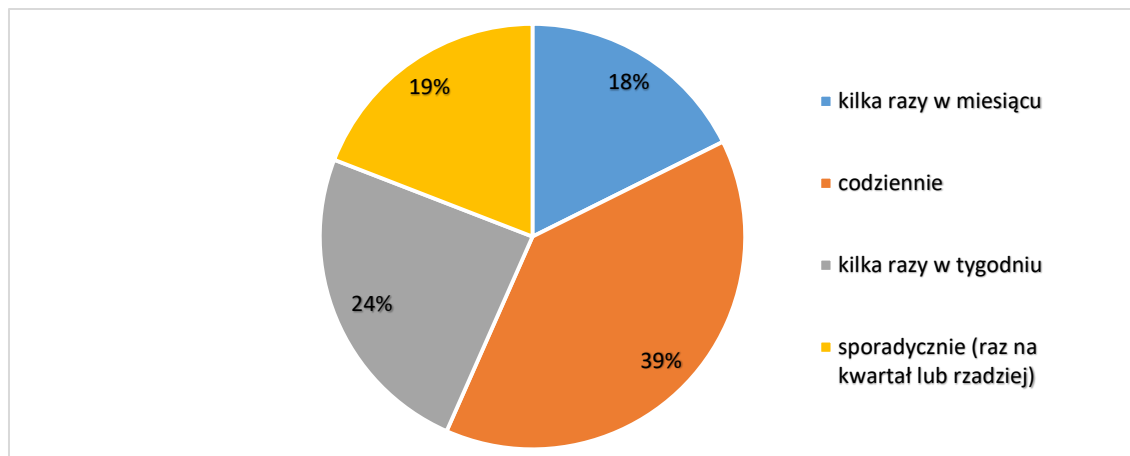
Wyniki badania dot. preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim kształtują się w sposób następujący:

– Częstotliwość korzystania z publicznego transportu zbiorowego:

Na pytanie dotyczące częstotliwości korzystania z publicznego transportu zbiorowego prawie 1/4 ankietowanych odpowiedziało, iż korzysta z w/w usług kilka razy w tygodniu. Około 1/5 badanych wskazała na odpowiedź: kilka razy w miesiącu lub sporadycznie. Na uwagę zasługuje

jednak fakt, iż prawie 1/3 biorących udział w ankiecie podróżuje codziennie wykorzystując jako podstawę podróży właśnie transport publiczny.

Wykres 23 Jak często korzysta Pani/Pan z publicznego transportu zbiorowego?

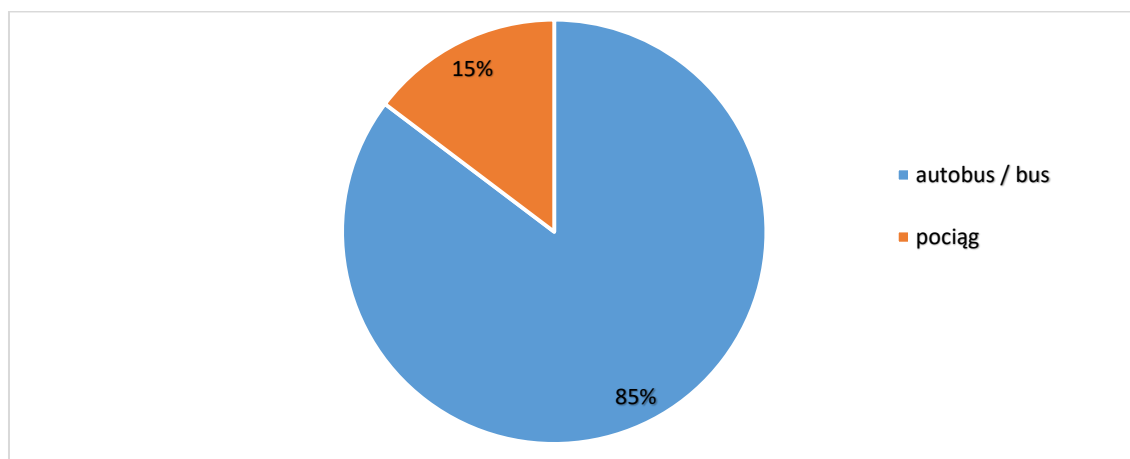


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

– Określenie najczęściej wybieranego środka transportu:

Najczęściej wybieranym przez uczestników ankiety środkiem transportu był bus lub autobus (85% respondentów). Natomiast tylko dla 15% badanych respondentów pociąg okazał się preferowanym środkiem lokomocji.

Wykres 24 Który ze środków transportu zbiorowego wybiera Pani/Pan najczęściej?

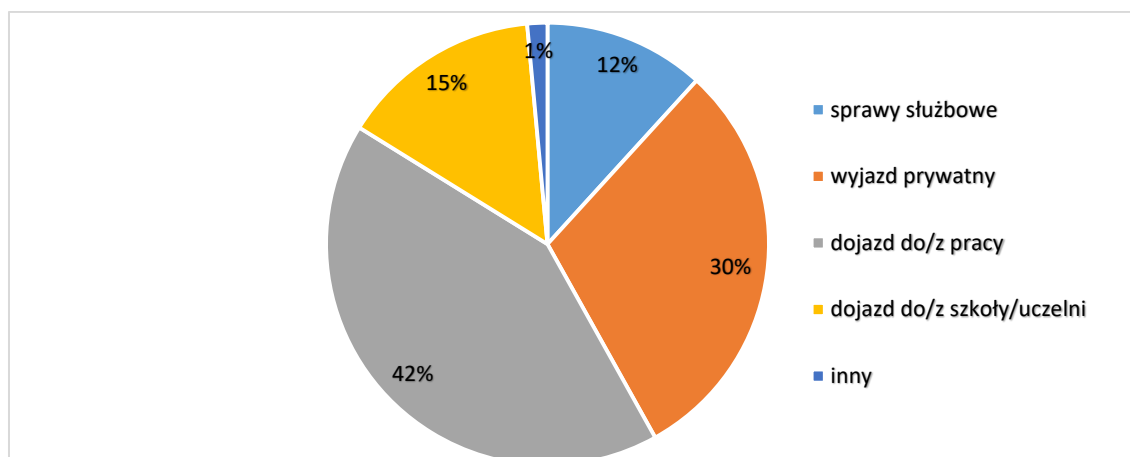


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

– Określenie najczęstszego celu podróży transportem publicznym:

Najczęstszym celem podróży transportem publicznym, zgodnie z wynikami ankiety, był dojazd do/z pracy. Odpowiedź taka została udzielona przez ponad 40% biorących udział w ankiecie, w dalszej kolejności jako przyczynę podróży podawano wyjazd prywatny, dojazd do/z szkoły czy uczeni oraz wyjazd w sprawach urzędowych.

Wykres 25 Jaki jest Pani/Pana najczęstszy cel podróży transportem publicznym?

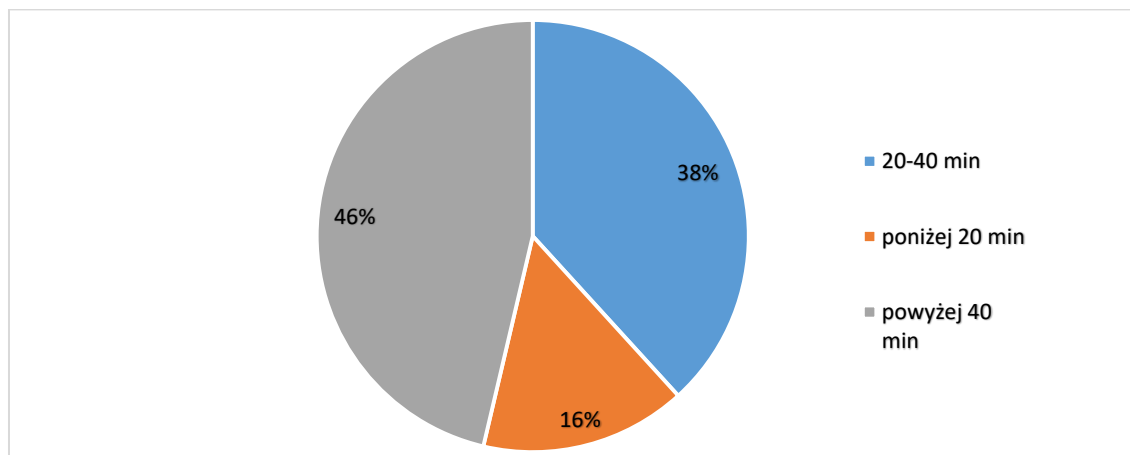


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

- Określenie czasu dotarcia do wyznaczonego celu podróży:

Prawie połowa badanych wskazała, iż podróżuje powyżej 40 minut, natomiast 38% respondentów potrzebuje na dotarcie do celu podróży powyżej 20 minut, ale mniej niż 40 min. Mniej niż 1/5 badanych potrzebuje mniej niż 20 minut aby dotrzeć do wyznaczonego celu podróży.

Wykres 26 Ile czasu zabiera Pani/Panu dotarcie komunikacją zbiorową do wyznaczonego celu podróży?

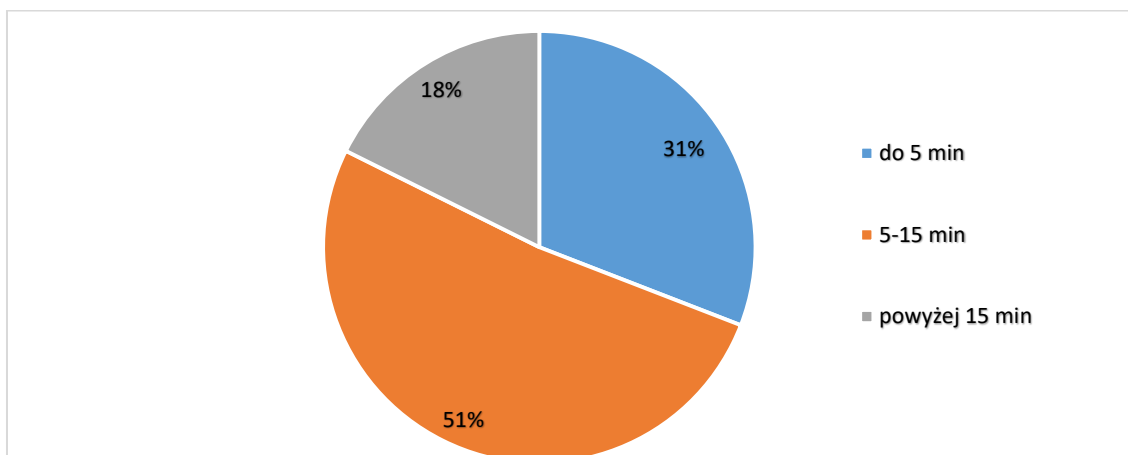


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

– Określenie czasu dotarcia do przystanek/dworzec komunikacji pasażerskiej:

51% ankietowanych odpowiedziało, iż czas potrzebny na dotarcie na przystanek lub dworzec wynosi od 5 do 10 min. 1/3 badanych wskazuje na odpowiedź do 5 minut.

Wykres 27 Ile czasu zabiera Pani/Panu dotarcie na przystanek/dworzec komunikacji publicznej?

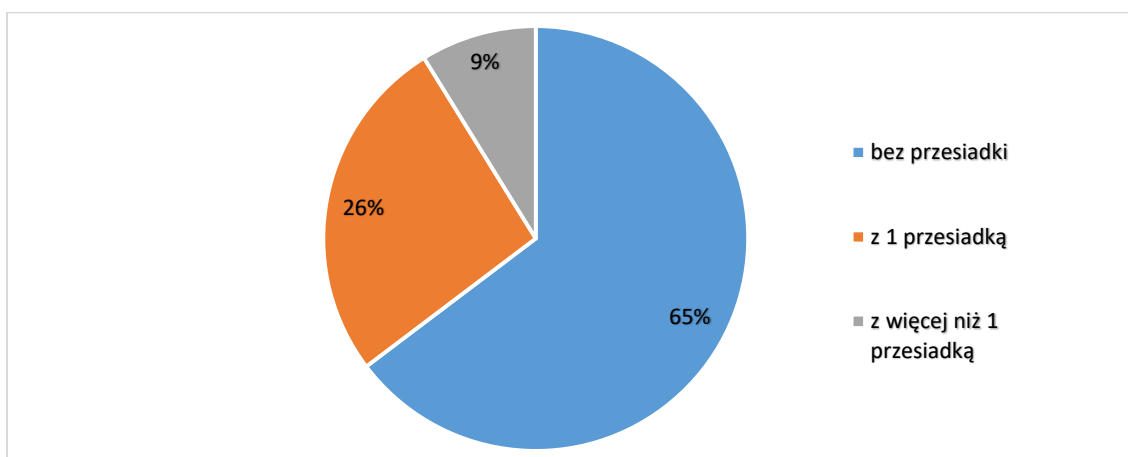


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

– **Identyfikacja ilości przesiadek na trasie przejazdu do wyznaczonego celu:**

65% badanych odbywa swoją podróż bez przesiadek, a tylko 9% ankietowanych podróżuje z więcej niż 1 przesiadką.

Wykres 28 Czy Pani/Pana podróż, aby dotrzeć do miejsca docelowego odbywa się?

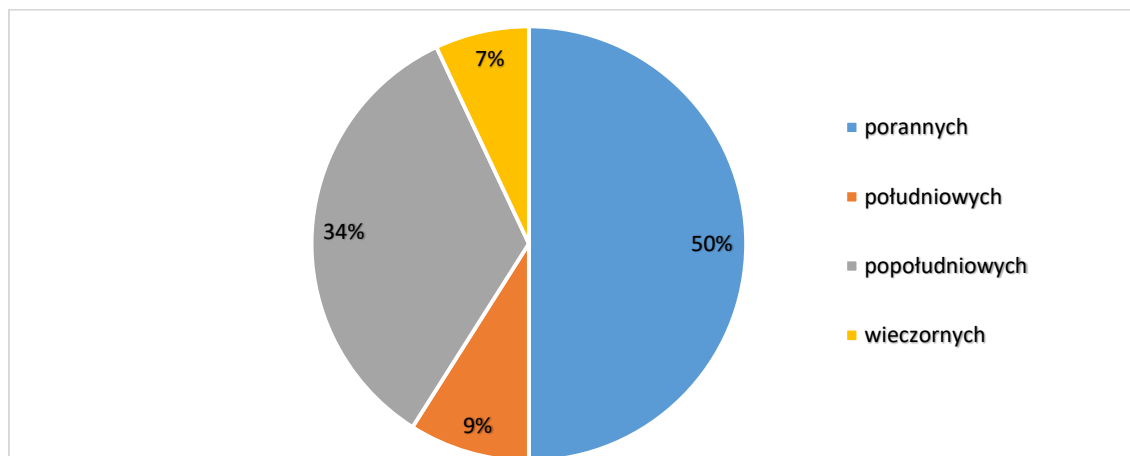


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

– **Identyfikacja pory dnia w której pasażer korzysta najczęściej z usług publicznego transportu zbiorowego:**

Jak wynika z diagramu największa liczba ankietowanych (ponad 80% odpowiedzi) korzysta z komunikacji publicznej w godzinach porannych oraz w godzinach popołudniowych, tylko 1/5 badanych przemieszcza się w godzinach wieczornych i południowych.

Wykres 29 W jakich godzinach korzysta Pani/Pan najczęściej z usług publicznego transportu zbiorowego?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

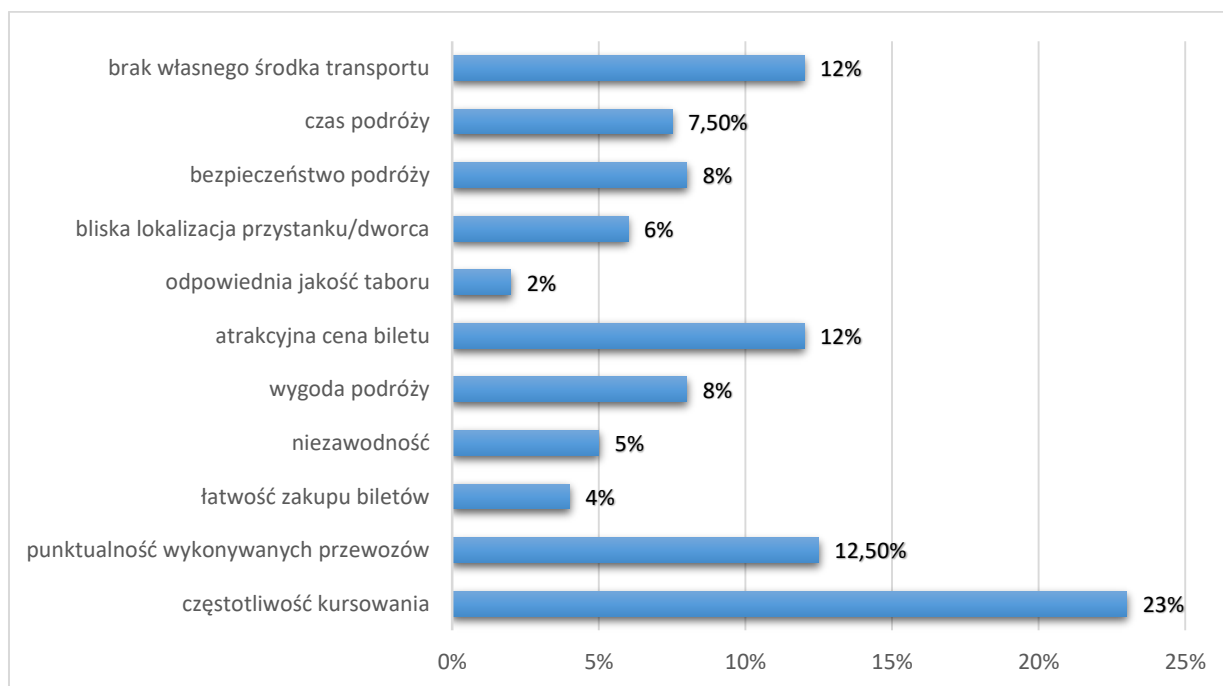
– **Określenie czynników przemawiających za wyborem transportu publicznego:**

Ankietowani na pytanie dotyczące powodów przemawiających za wyborem transportu publicznego, najczęściej wskazywali częstotliwość kursowania (23% wszystkich odpowiedzi). W dalszej kolejności na podjęcie decyzji wpływa:

- atrakcyjna cena biletu,
- punktualność wykonywanych przewozów,
- bezpieczeństwo i wygoda podróży.

Warto odnotować, iż tylko dla 12% osób znaczenie przy dokonaniu wyboru środka transportu ma brak własnego środka transportu.

Wykres 30 Co według Pani/Pana decyduje o wyborze publicznego transportu zbiorowego?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

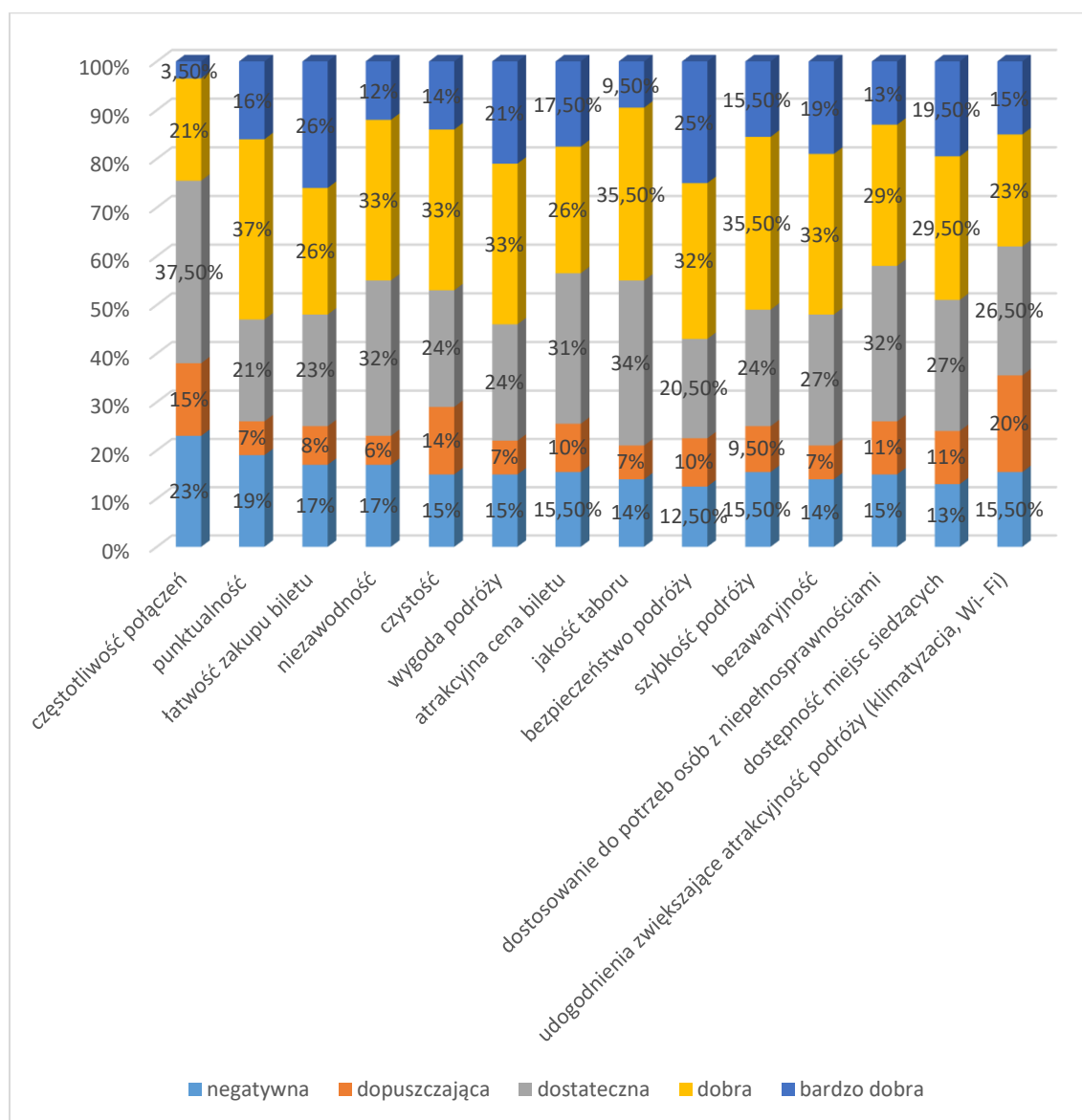
– **Ocena jakości świadczonych usług w transporcie kolejowym:**

Tabela 32 Transport kolejowy w ocenie respondentów ankiety

L.p.	Czynnik podlegający ocenie	Ocena łączna- średnia ważona (w skali od 1 do 5)	Największa liczba respondentów przyznała ocenę
1	częstotliwość połączeń	2,67	dostateczna
2	punktualność	2,72	dobra
3	łatwość zakupu biletu	3,78	dobra/ bardzo dobra
4	niezawodność	3,02	dobra
5	czystość	3,02	dobra
6	wygoda podróży	3,09	dobra
7	atrakcyjna cena biletu	3,24	dostateczna
8	jakość taboru	2,83	dobra
9	bezpieczeństwo podróży	3,16	dobra
10	szybkość podróży	2,83	dobra
11	bezawaryjność	3,02	dobra
12	dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	3,09	dostateczna
13	dostępność miejsc siedzących	3,40	dobra
14	udogodnienia zwiększające atrakcyjność podróży (klimatyzacja, Wi-Fi)	3,78	dostateczna

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 31 Jak ocenia Pani/Pan jakość usług przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

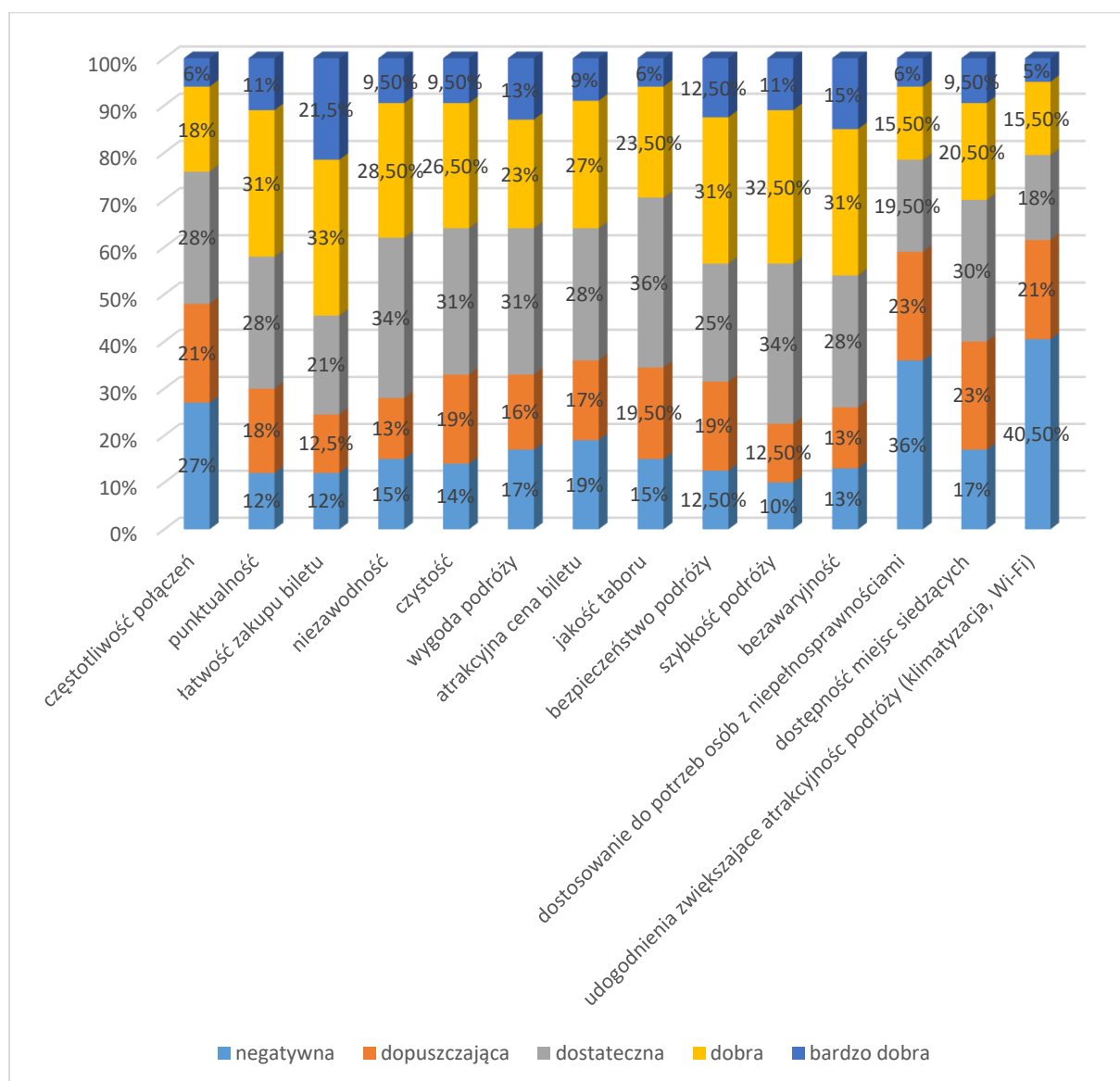
– Ocena jakości usług w transporcie drogowym:

Tabela 33 Transport drogowy w ocenie respondentów ankiety

L.p.	Czynnik podlegający ocenie	Ocena łączna- średnia ważona (w skali od 1 do 5)	Największa liczba respondentów przyznała ocenę
1	częstotliwość połączeń	3,58	dostateczna
2	punktualność	3,16	dobra
3	łatwość zakupu biletu	3,02	dobra
4	niezawodność	2,96	dostateczna
5	czystość	3,16	dostateczna
6	wygoda podróży	3,16	dostateczna
7	atrakcyjna cena biletu	3,49	dostateczna
8	jakość taboru	2,76	dostateczna
9	bezpieczeństwo podróży	3,16	dobra
10	szybkość podróży	2,96	dostateczna
11	bezawaryjność	3,58	dostateczna
12	dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	2,78	negatywna
13	dostępność miejsc siedzących	3,32	dostateczna
14	udogodnienia zwiększające atrakcyjność podróży (klimatyzacja, Wi-Fi)	2,47	negatywna

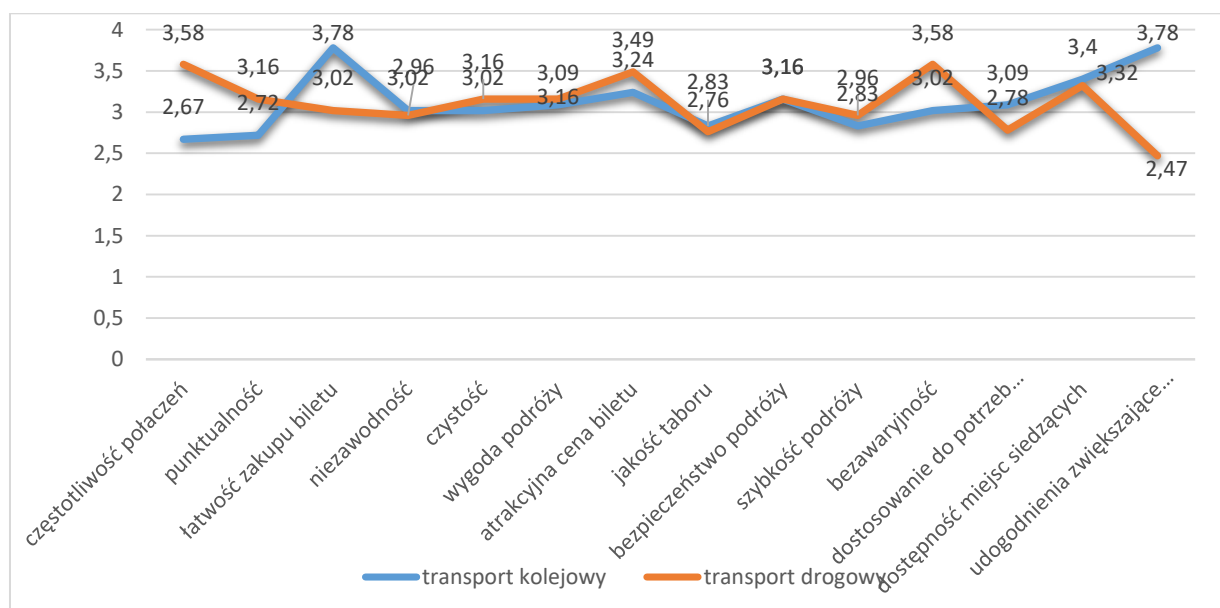
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 32 Jak ocenia Pani/Pan jakość usług przewozów pasażerskich w transporcie drogowym?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wykres 33 Porównanie jakości usług transportu kolejowego oraz drogowego na podstawie średniej oceny



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

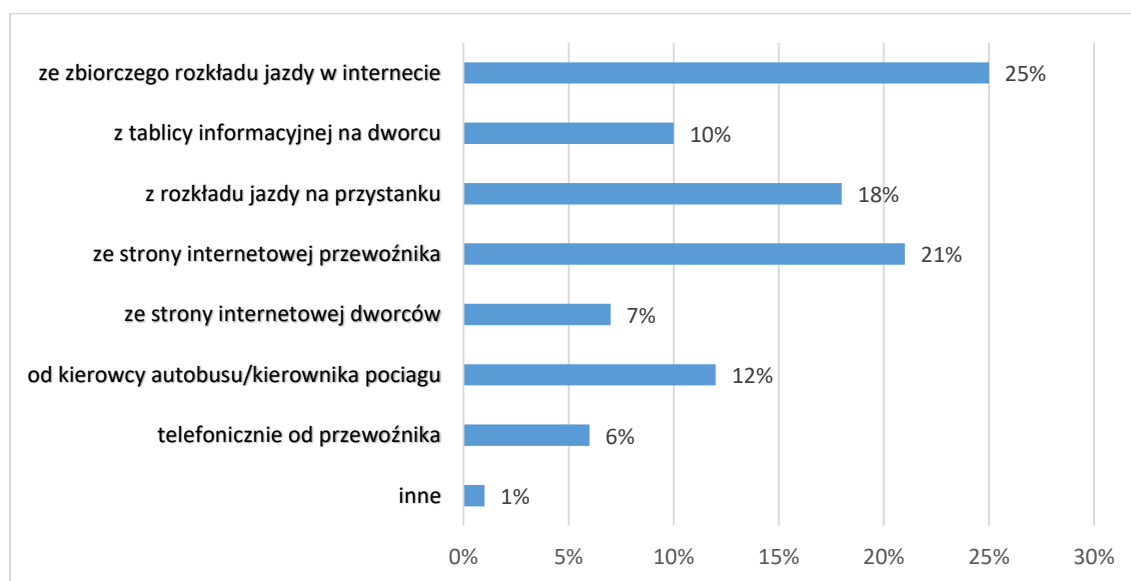
– Ustalenie źródła informacji pasażerskiej dotyczącej kursowania autobusów/busów:

Informacje dotyczące kursowania najczęściej (ponad 60% odpowiedzi) pozyskiwane są przez ankietowanych ze:

- zbiorczych rozkładów jazdy,
- rozkładów jazdy zamieszczonych na przystankach,
- strony internetowej przewoźnika.

Rzadko korzystano natomiast z informacji uzyskiwanych telefonicznie od przewoźnika, oraz ze strony internetowej dworców.

Wykres 34 Skąd czerpie Pani/Pan informację dotyczącą kursowania publicznego transportu zbiorowego?

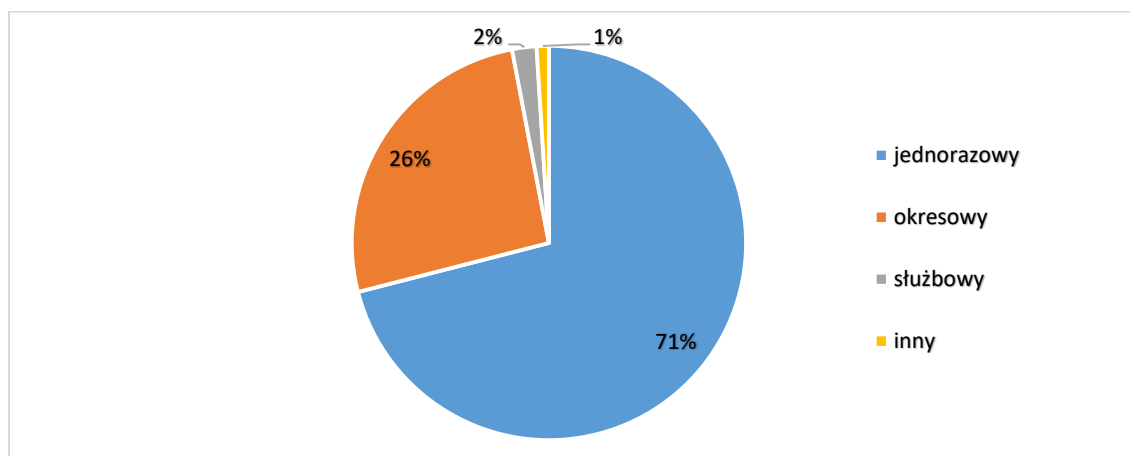


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

– **Weryfikacja rodzaju kupowanego biletu:**

3/5 osób biorących udział w badaniu korzysta z biletów jednorazowych, a 1/3 ankietowanych kupuje bilety okresowe.

Wykres 35 Podróżując komunikacją zbiorową jaki bilet Pani/Pan najczęściej kupuje?

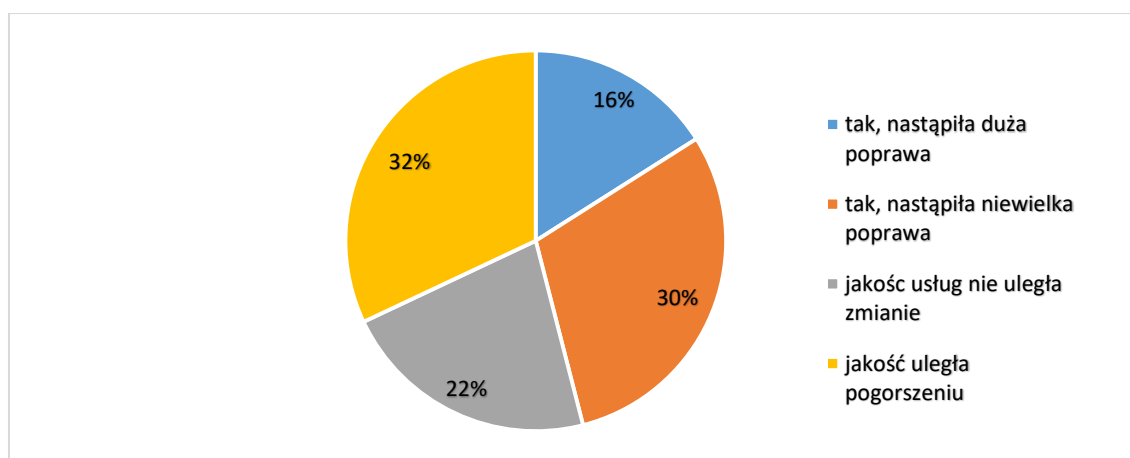


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

– **Opinia ankietowanych na temat funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:**

W opinii ankietowanych transport publiczny jest oceniany raczej pozytywnie (46 % jest zadowolona z funkcjonowania transportu zbiorowego zauważając dużą lub niewielką poprawę w przeciągu ostatnich 2-3 lat). Niestety ponad 1/3 ankietowanych uważa, iż jakość świadczonych usług uległa pogorszeniu, pozostała część badanych nie zauważa żadnej zmiany w realizacji usług transportu publicznego.

Wykres 36 Czy według Pani/Pana w ostatnich 2-3 latach nastąpiła zmiana w zakresie realizacji usług publicznego transportu zbiorowego?



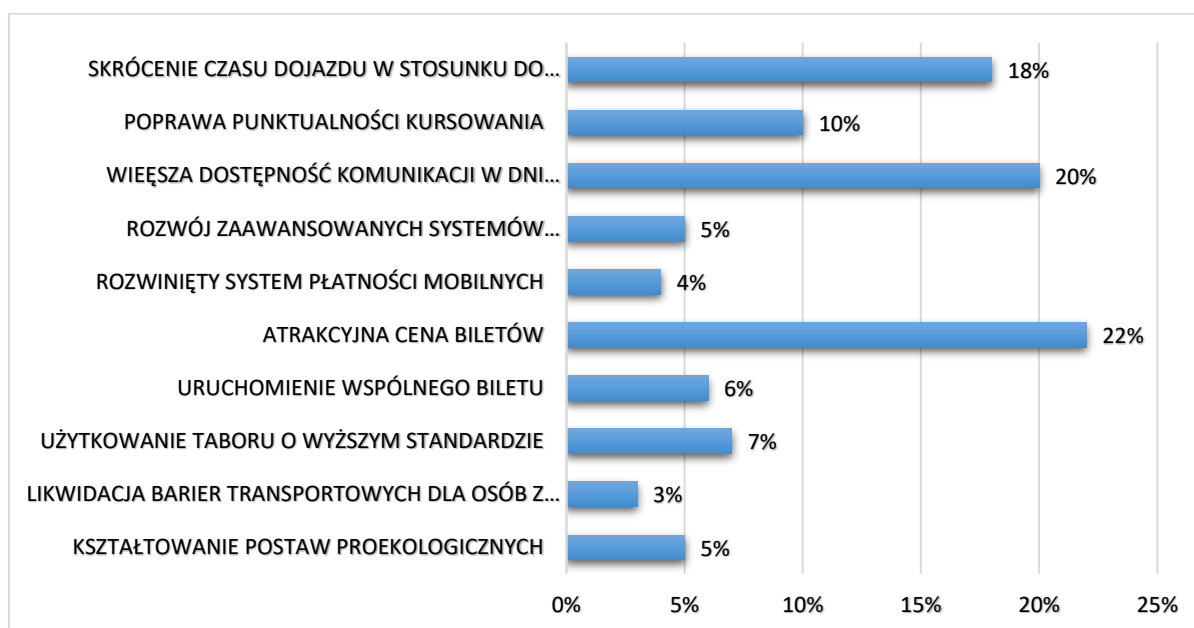
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

– **Identyfikacja czynników skutkujących zamianą samochodu na rzecz transportu publicznego:**

Najwięcej wskazań (ponad 20%) dotyczyło atrakcyjnej ceny biletów. Równie ważne okazało się skrócenie czasu dojazdu, większa dostępności komunikacji w dni świąteczne oraz poprawa punktualności kursowania.

Najmniej wskazań odnotowano dla odpowiedzi typu: likwidacja barier transportowych dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności, rozwinięty system płatności mobilnych czy podejście proekologiczne.

Wykres 37 Które z poniższych elementów według Pani/Pana mogą zdecydować o zmianie użytkowania samochodu na rzecz publicznego transportu zbiorowego?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

6. Wywiązywanie się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf

6.1. Kontrole samorządowe

W 2019 roku inspektorzy Wojewódzkiego Zarządu Transportu/ Departamentu Transportu i Komunikacji (obecnie: Departamentu Infrastruktury, Transportu i Komunikacji) Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego przeprowadzili 207 kontroli drogowych w zakresie sposobu wykonywania przewozu zgodnie z zezwoleniem wydanym przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego.

W wyniku przeprowadzonych czynności kontrolnych najczęściej stwierdzano:

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

Przeprowadzono 12 kontroli w siedzibie przedsiębiorcy w zakresie zawartej z Samorządem Województwa Świętokrzyskiego umowy oraz w zakresie w zakresie dokumentów potwierdzających spełnianie wymogów będących podstawą do wydania zezwoleń. W wyniku przeprowadzonych czynności kontrolnych najczęściej stwierdzano sprzedaż biletów jednorazowych i miesięcznych niezgodnie z obowiązującymi cennikami.

Przeprowadzono 79 kontroli w zakresie spełniania obowiązku określonego art. 18 b ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym, art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe oraz § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy. W wyniku przeprowadzonych czynności kontrolnych najczęściej stwierdzano:

- brak informacji o obowiązującym rozkładzie jazdy na przystanku,
- nieaktualne informacje o obowiązującym rozkładzie jazdy,
- zamieszczona informacja nie spełnia wymogów określonych w rozporządzeniu.

W wyniku przeprowadzonych natomiast 14 kontroli sposobu wykonywania przewozu drogowego osób zgodnie z zawartą z Samorządem Województwa Świętokrzyskiego umową określającą zakres oraz szczegółowe zasady przekazywania przewoźnikowi dopłat do ulgowych przejazdów autobusowych osób uprawnionych, najczęściej stwierdzano:

- brak w autobusie regulaminu przewozu, cenników biletów jednorazowych i miesięcznych oraz wykazu ulg ustawowych,
- brak w autobusie kasy rejestrującej,
- wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dotyczących godzin odjazdu 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 nie wydanie pasażerowi wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd przed rozpoczęciem kursu z wyłączeniem taksówki,
- sprzedaż biletów ulgowych bez weryfikacji czy pasażer posiada dokument uprawniający do ulgi,
- ewidencjonowanie biletów ulgowych bez pasażerów.

6.2. Kontrole Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego

W 2019 roku do Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Kielcach wpłynęło łącznie 51 informacji o nieprawidłowościach dotyczących przewoźników wykonujących

regularne oraz regularne specjalne przewozy drogowe osób, składane zarówno przez pasażerów, jak i inne podmioty, w szczególności innych przewoźników.

Tematyka obejmowała wykonywanie przewozu regularnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu lub zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego dotyczących:

- godzin odjazdu i przyjazdu,
- ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków,
- wykonywanie transportu pojazdem niesprawnym technicznie lub który nie spełnia warunków technicznych ze względu na rodzaj wykonywanego przewozu regularnego,
- niewydanie pasażerowi biletu,
- przekroczenie dopuszczalnej prędkości,
- brak oznakowania tablicą czołową/boczną/ przewóz dzieci,
- przewóz większej liczby pasażerów niż określona w dowodzie rejestracyjnym,
- wykonywanie przewozu pojazdem, który nie został zgłoszony do licencji / zezwolenia,
- zaniżona masa własna pojazdu,
- nieprawidłowa ilość miejsc siedzących.

6.3. Skargi pasażerów wpływające do przewoźników

Z informacji złożonych przez przewoźników i operatora kolejowego wynika, iż w roku 2019 skargi oraz reklamacje od pasażerów wpłynęły do sześciu podmiotów/przedsiębiorców. Łącznie złożono ponad 45 skarg oraz 5 reklamacji.

Skargi złożone przez pasażerów dotyczyły między innymi znacznego opóźnienia w kursowaniu, niepoinformowania pasażerów o zmianie trasy przez kierowcę w związku z objazdem na drodze (kierowca został pouczony), zniszczenia telefonu komórkowego który wypadł pasażerce i został zgnieciony przez otwierające się drzwi a w przypadku jednego przewoźnika skarga dotyczyła całego zakresu prowadzonej działalności.

We wszystkich przypadkach skargi oraz reklamacje zostały rozpatrzone oraz udzielono odpowiedzi. W kilku przypadkach pasażerowie otrzymali rekompensatę w łącznej wysokości 7 800,00 zł. W przypadku ośmiu skarg pasażerom zostały zaproponowane inne terminy przewozu lub kupon wartościowy do wykorzystania, zaś płatność za kolejny przejazd została zafiskalizowana.

7. Podsumowanie dla roku 2019 wraz z uwzględnieniem przewidywanych zmian w natężeniu przewozu podróźnych

Wykonywanie przewozu osób w krajowym transporcie drogowym wymaga zezwolenia – w zależności od zasięgu przewozów – udzielanego przez uprawniony organ na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym.

Zgodnie z ww. ustawą marszałek jest uprawniony do wydania zezwolenia w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa. Marszałek jest również wskazany jako właściwy do wydania zezwolenia, dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa. Wykonując powyższe, Marszałek Województwa Świętokrzyskiego na wniosek przewoźników drogowych wydał 228 zezwoleń (stan na koniec 2019 roku).

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

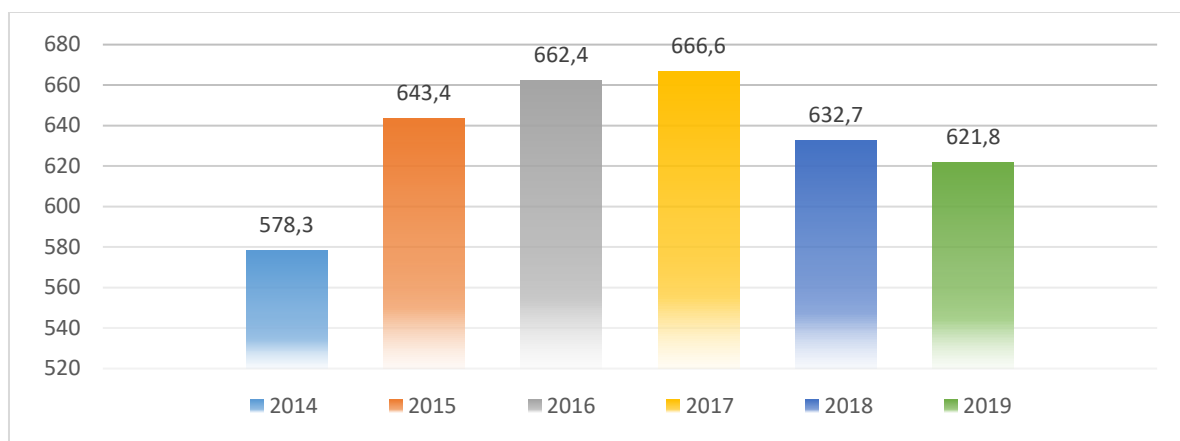
✓ Zmian demograficznych oraz ruchów migracyjnych w województwie świętokrzyskim.

Zgodnie z częścią analityczną przedmiotowego opracowania w roku 2019 województwo świętokrzyskie pozostaje w trudnej sytuacji demograficznej. Niesprzyjające procesy notowane są od lat, powodując ich przyspieszenie i zauważalne osłabienie potencjału demograficznego województwa na tle pozostałych. Liczba ludności zmniejsza się corocznie, zarówno w wyniku strat naturalnych, jak i migracyjnych. Tendencje te, ze zmiennym natężeniem, obserwowane są prawie we wszystkich powiatach województwa.

✓ Realizacja przewozów innymi środkami transportu – prywatne samochody osobowe.

Jak wynika z danych dotyczących rynku samochodowego w Polsce produkcja samochodów osobowych w roku 2019 wyniosła 621,8 tys. i zmalała o 1,7% w stosunku do roku 2018. Rok wcześniej spadek wyniósł 5,4%.

Wykres 38 Produkcja samochodów osobowych w tysiącach sztuk

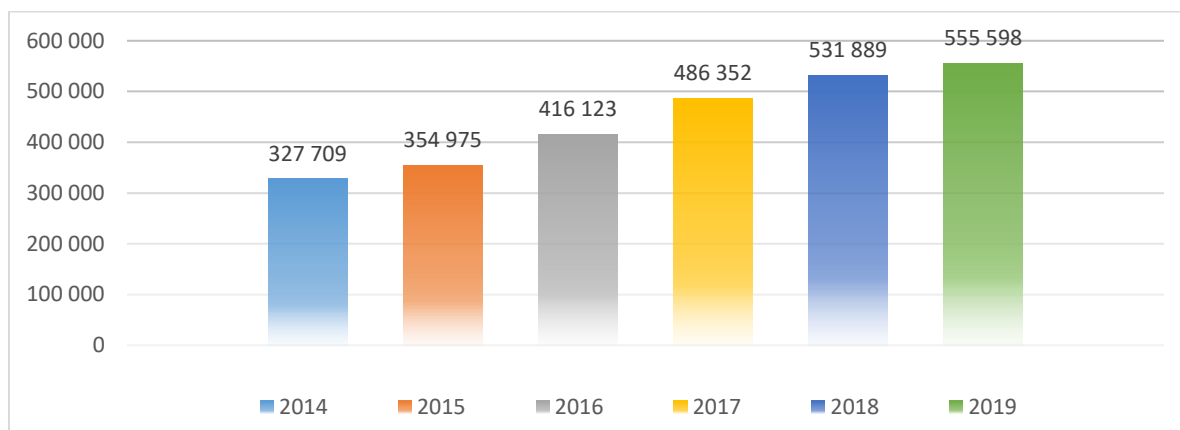


Źródło: Opracowanie na podstawie danych zawartych na stronie Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Z danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika iż w 2019 roku zarejestrowano 625 470 nowych samochodów osobowych i dostawczych do 3,5t. Jest to wynik wyższy o 4,1% niż w roku ubiegłym. Osiągnięty wzrost był o 5,7 punktów proc. Niższy niż w 2018 roku.

W grupie samochodów osobowych liczba rejestracji na koniec 2019 roku wyniosła 555 598 i była o 4,5% większa niż w poprzednim roku.

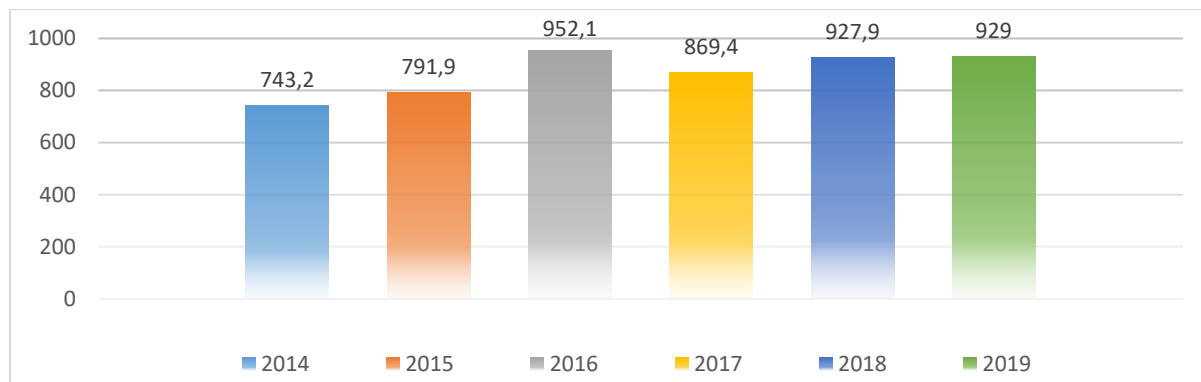
Wykres 39 Pierwsze rejestracje nowych samochodów osobowych (w sztukach)



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

Tendencję rosnącą odnotował udział nabywanych aut na rynku wtórnym. W 2019 roku w Polsce zarejestrowano 929 tys. używanych aut osobowych sprowadzonych z zagranicy (o 0,1% więcej niż w 2018 roku). Sprowadzanych aut używanych jest blisko 2 razy więcej od zarejestrowanych nowych aut.

Wykres 40 Rejestracja używanych sprowadzonych zza granicy samochodów osobowych w tysiącach sztuk



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

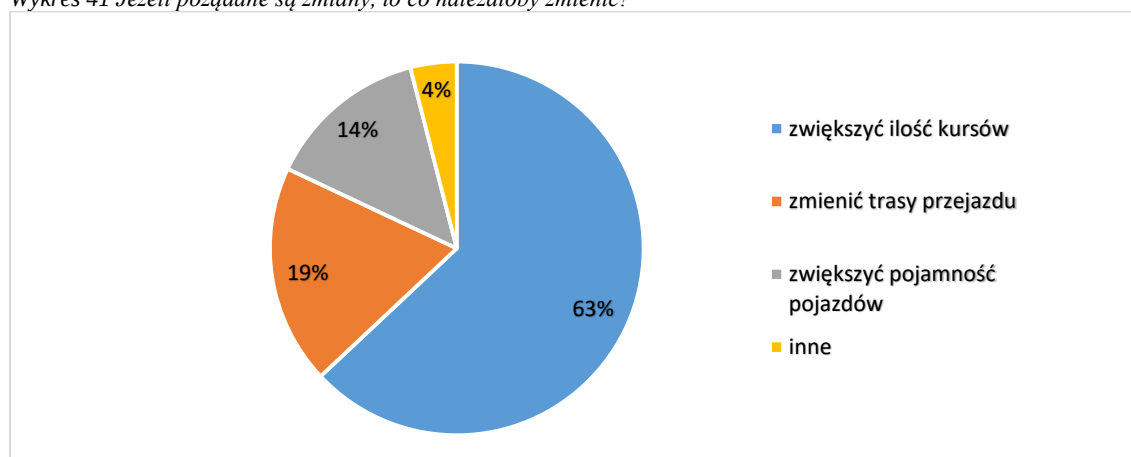
Przedstawione dane wskazują, że Polacy chętnie korzystają z możliwości sprowadzenia używanych samochodów osobowych. W 2019 roku zarejestrowano ich 929 tys. i był to drugi po 2016 roku wynik.

Powyższe informacje i statystyki potwierdzają, że pasażerowie 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.

Wykres 41 Jeżeli pożądaną są zmiany, to co należałoby zmienić?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Jak wynika z przeprowadzonego badania preferencji przewoźnych pasażerów na pytanie dotyczące pożądaných zmian w transporcie publicznym ponad połowa ankietowanych

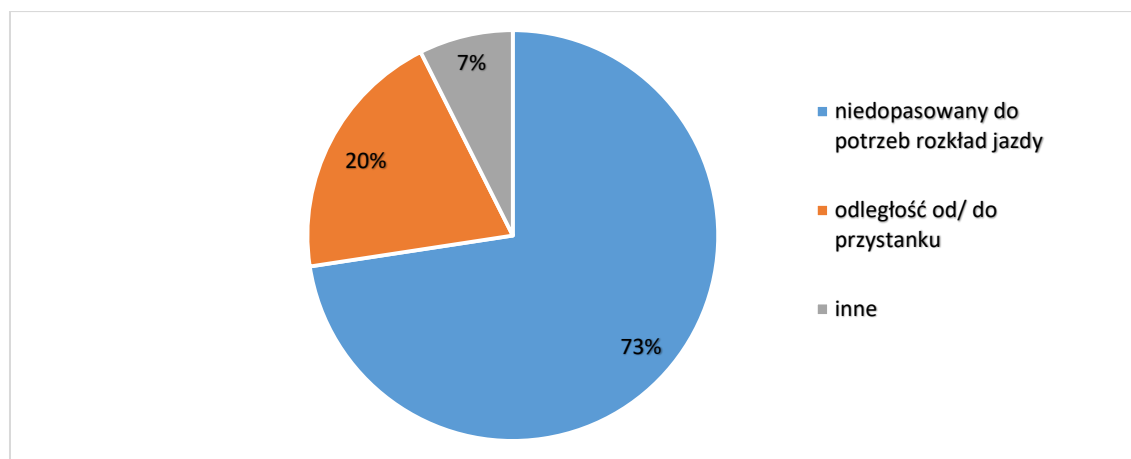
odpowiedziała, iż należałoby zwiększyć ilość kursów. Około 20% ankietowanych wskazało na potrzebę zmiany trasy przejazdu.

Niewątpliwie należy uznać, iż częstotliwość kursów jest jednym z ważniejszych czynników mających wpływ na wybór publicznego transportu zbiorowego.

Należy wziąć pod uwagę wymagania poszczególnych grup, takich jak uczniów oraz osób pracujących. Zapotrzebowanie na transport publiczny zwiększa się w godzinach 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.

Wykres 42 Co ogranicza dostęp do komunikacji publicznej?



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Ponadto, ponad 70% ankietowanych wskazało, iż niedopasowany do potrzeb rozkład jazdy ogranicza dostęp do komunikacji publicznej.

✓ Popyt na transport publiczny

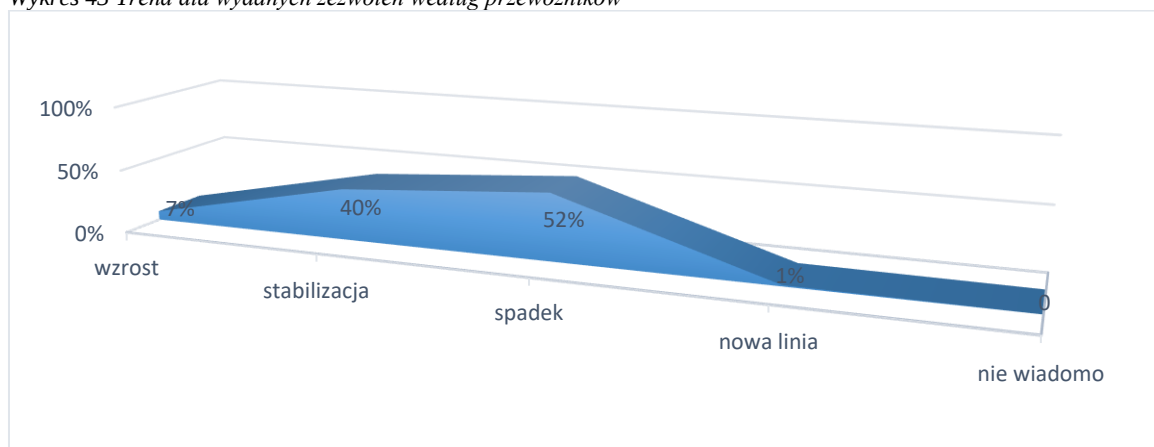
Jak wynika z przeprowadzonego badania potencjału przewoźników uprawnionych do wykonywania regularnych przewozów drogowych zdecydowana większość przedsiębiorców prognozuje, że należy spodziewać się spadku natężenia przewozu osób. Nieco mniej uważa, iż należy spodziewać się stabilizacji w transporcie drogowym. Znikoma liczba przewoźników uważa, że w 2019 roku nastąpi wzrost w natężeniu przewozu osób.

Tabela 34 Trend dla wydanych zezwoleń według przewoźników

Lp.	Określenie trendu	Liczba
1.	wzrost	45
2.	stabilizacja	263
3.	spadek	348
4.	nowa linia	5
5.	nie wiadomo	-

Źródło: Opracowanie własne na podstawie dostępnych danych.

Wykres 43 Trend dla wydanych zezwoleń według przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie dostępnych danych.

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

Do czego dążymy:

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO	POŻĄDANA CECHA	PRZEJAW REALIZACJI	KOMPLEMENTARNOŚĆ POŻĄDANYCH CECH Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI
	INFORMACJA PASAŻERSKA	zintegrowana informacja na przystankach autobusowych i stacjach kolejowych lokalizowanych na trasach linii użyteczności publicznej; utworzenie centrum zarządzania informacją; wprowadzenie zintegrowanej dynamicznej informacji o usługach transportu miejskiego i regionalnego na zintegrowanych przystankach węzłowych (dworzec autobusowy i kolejowy) oraz w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych); informacja w pojazdach, uwzględniająca informację o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów oraz zapowiedzi głosowe przystanków.	BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. 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. 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. Strategia Europa 2020 – europejska agenda cyfrowa Potrzeba
	CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA	czasookres funkcjonowania dla każdej z linii publicznego transportu zbiorowego obejmujący co najmniej okres porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego; zapewnienie dojazdu do pracy i do szkoły jak i powrotu do domu jak największej liczby osób; dostosowanie częstotliwości kursowania do zapotrzebowania na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkim publicznym transporcie zbiorowym; przeprowadzanie analiz sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób, celem dostosowania oferty do potrzeb rynku oraz konsultacje z innymi organizatorami.	

	<i>DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO</i>	zakłada się utrzymanie co najmniej obecnego wskaźnika gęstości przystanków; nie zaleca się likwidacji istniejących przystanków, dopuszczalna jest natomiast zmiana ich lokalizacji; zaleca się lokalizowanie nowych przystanków możliwe najbliżej największych generatorów ruchu lub szczególnie ważnych obiektów; lokalizowanie przystanków w pobliżu miejsc koncentracji podróży osób niepełnosprawnych; wyposażenie nowo zakupionego lub modernizowanego taboru autobusowego i kolejowego oraz infrastruktury przystankowej w odniesieniu przynajmniej do węzłów przesiadkowych oraz dworców w informację audiowizualną; standard przystanków w odniesieniu przynajmniej do węzłów przesiadkowych oraz dworców powinien umożliwić korzystanie z nich osobom o różnych rodzajach i stopniach niepełnosprawności; rozmieszczenie wyposażenia i elementów małej architektury przystanków nie powinno powodować utrudnień w poruszaniu się na przystanku oraz stanowić niebezpieczeństwa; wszystkie pojazdy w przewozach kolejowych w ramach wojewódzkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej muszą być dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych; przewozy wykonywane będą z wykorzystaniem pojazdów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych.	odpowiedniego wykorzystania dużych zbiorów danych jest siłą napędową innowacji w dziedzinie technologii, opracowywania nowych narzędzi oraz rozwijania nowych umiejętności. Sensowne wykorzystanie danych może otworzyć nowe perspektywy przed bardziej tradycyjnymi sektorami, np. transportem. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 Polityka regionalna zostanie ukierunkowana na pobudzanie procesów rozwojowych, m.in. poprzez zapewnienie lepszej dostępności komunikacyjnej. Na obszarach wiejskich realizowane będą działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe) oraz rozwoju usług i środków transportu zbiorowego. Podejmowane działania skutkować będą poprawą dostępności na obszarach zmarginalizowanych, zapewniające lepsze powiązanie między obszarami wiejskimi, a ośrodkami dostarczającymi podstawowe usługi publiczne oraz ułatwiające dostęp do kluczowych dla regionu ośrodków miejskich.
--	--	--	---

	<i>KOSZTY PODRÓŻY TRANSPORTEM PUBLICZNYM</i>	rekomendowane utrzymanie dotychczasowych relacji cen biletów okresowych do jednorazowych; rekomendowane jest wprowadzenie wspólnego biletu zintegrowanego.	Kontynuowane będą również inwestycje służące stworzeniu nowoczesnego systemu transportowego, który pozwoli sprostać potrzebom wynikających ze wzrostu wymiany towarowej oraz mobilności mieszkańców, a także wykorzystać w pełni potencjał gospodarczy regionu. W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu nisko- i zeroemisyjnych środków transportu wykorzystujących napędy i paliwa alternatywne, w tym elektromobilności. Zwiększenie wykorzystania takiego taboru przyczyni się do poprawy efektywności energetycznej przewozu oraz jakości komponentów środowiska w miastach i ich otoczeniu, ograniczając emisję zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych, a także hałasu. Realizowane będą także inwestycje dostosowujące dworce kolejowe do
	<i>NIEZAWODNOŚĆ</i>	uzyskanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów, na poziomie powyżej 95% - zarówno w transporcie kolejowym jak i autobusowym; poprawa współpracy służb drogowych i organizatora transportu publicznego w zakresie przeciwdziałania zakłóceniom w funkcjonowaniu drogowego transportu publicznego, spowodowanymi np. anomaliami pogodowymi.	
	<i>PRĘDKOŚĆ KOMUNIKACYJNA</i>	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.	

	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); zakłada się stworzenie systemu służącego zarówno celom kontrolnym jak i informacyjnym; (dotyczy linii użyteczności publicznej).	wymagań pasażerów korzystających z usług transportu kolejowego, także w zakresie udogodnień multimodalnych, jak „parkuj i jedź”. Strategia Zrównoważonego Transportu do 2030 roku Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa efektywności sektora transportowego i bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Kierunki interwencji: <u>1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce:</u> * rozbudowa i rewitalizacja linii kolejowych oraz bocznic; * zwiększone możliwości wyboru przez użytkownika form transportu publicznego m.in. w miastach, logistyka miejska; * budowa systemów pasażerskiego transportu wojewódzkiego i międzywojewódzkiego zapewniających bezpośrednie
	WYGODA	obniżenie przeciętnego wieku taboru autobusowego obsługującego linie użyteczności publicznej do poziomu max. 10 lat; dotatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania eliminacja linii obsługiwanych wyłącznie taboru nieprzystosowanym do obsługi osób o zmniejszonej mobilności ruchowej.	
	BEZPIECZEŃSTWO	posiadanie przez operatora wdrożonych i certyfikowanych procedur gwarantujących systemowe podejście do kwestii bezpieczeństwa świadczonych usług przewozowych. (na liniach użyteczności).	

	OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	zakłada się w terminie 2 lat liczonym od daty organizacji linii użyteczności publicznej w transporcie drogowym osiągnięcie całkowitej pracy przewozowej z wykorzystaniem autobusów spełniających normę EURO 5	połączenia ze stolicami województw oraz pomiędzy miastami wojewódzkimi, najważniejszymi ośrodkami w regionach i obszarami turystycznymi; * rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych. <u>2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym:</u> * wdrażanie procesów ściślejszej integracji transportu kolejowego z innymi gałęziami w ramach transportu intermodalnego; * stworzenie warunków dla rzeczywistej integracji przewozów pasażerskich na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym; * budowa w ścisłej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników systemu efektywnego i bezpiecznego transportu publicznego, w celu zmniejszenia udziału transportu indywidualnego; * zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym również dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. <u>3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności:</u> * stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnością; * rozwój systemów autonomicznych w transporcie miejskim; * wdrożenie zmian w systemie podatkowym premiujących zakup, posiadanie i użytkowanie pojazdów charakteryzujących
--	--	--	--

			się mniejszą presją na środowisko naturalne. <u>4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów:</u> * budowa systemu nadzoru ruchu i zapobiegania zderzeniom i wykolejeniom pociągów; * poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach dróg kolejowych z innymi drogami kołowymi i ciągami pieszymi – w tym radykalne zwiększenie poziomu separacji ruchu, automatyzacji przejazdów i egzekwowania przepisów; * budowa nowych przejść przez tory kolejowe, w szczególności wielopoziomowych w miejscach szczególnie niebezpiecznych. <u>5. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko:</u> * wspieranie rozwiązań powodujących zmniejszenie transportochłonności gospodarki; * promowanie niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii; * promowanie elektryfikacji transportu drogowego poprzez wprowadzenie (jako obowiązującego standardu) infrastruktury szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych. <u>6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe:</u> * poszukiwanie efektywnych kosztowo rozwiązań systemowych i operacyjnych w zakresie długookresowego utrzymania infrastruktury
--	--	--	---

			Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 zgodność w zakresie: Celu strategicznego 1. Koncentracja na poprawie infrastruktury regionalnej. W zakresie: 1.2 Poprawa infrastruktury społecznej i usług publicznych, czyli wzrost kapitału społecznego, wsparcie zatrudnienia i wyższa jakość życia w Regionie.
--	--	--	---

9. Spis tabel, rysunków oraz wykresów

Tabela 1 Województwo świętokrzyskie na tle kraju	4
Tabela 2 Zmiany demograficzne w poszczególnych powiatach województwa świętokrzyskiego	6
Tabela 3 Liczba bezrobotnych oraz stopa bezrobocia według powiatów w latach 2018 - 2019.....	7
Tabela 4 Drogi publiczne według kategorii dróg (w km)	11
Tabela 5 Drogi publiczne o twardej nawierzchni (w km)	12
Tabela 6 Linie kolejowe eksploatacyjne	12
Tabela 7 Liczbowe podsumowanie badań - stopa zwrotu.....	23
Tabela 8 Wykaz kolejowych linii komunikacyjnych	23
Tabela 9 Szczegółowe wyposażenie wykorzystywanego taboru kolejowego.....	24
Tabela 10 Wykaz stacji kolejowych w podziale na poszczególne linie kolejowe	27
Tabela 11 Dzienna liczba połączeń między Kielcami a stolicami powiatów.....	28
Tabela 12 Liczba przewiezionych pasażerów na liniach kolejowych w 2018 i 2019 roku.....	28
Tabela 13 Ceny biletów jednorazowych i ulgowych w taryfie "BILET ŚWIĘTOKRZYSKI"	29
Tabela 14 Ceny biletów odcinkowych miesięcznych imiennych normalnych i ulgowych w taryfie "BILET ŚWIĘTOKRZYSKI"	29
Tabela 15 Obowiązujące w latach 2013-2019 zezwolenia na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydane przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego	30
Tabela 16 Połączenia Kielce- Sandomierz- Kielce	31
Tabela 17 Połączenia Kielce – Kazimierza Wielka – Kielce	31
Tabela 18 Połączenia Kielce – Końskie – Kielce.....	31
Tabela 19 Połączenia Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce.....	31
Tabela 20 Połączenia Kielce – Pińczów – Kielce	32
Tabela 21 Połączenia Kielce - Skarżysko-Kamienna – Kielce	32
Tabela 22 Połączenia Kielce - Starachowice – Kielce	32
Tabela 23 Połączenia Kielce - Staszów – Kielce	32
Tabela 24 Połączenia Kielce - Włoszczowa – Kielce	32
Tabela 25 Połączenia Kielce – Busko Zdrój – Kielce	33
Tabela 26 Połączenia Kielce - Jędrzejów – Kielce.....	33
Tabela 27 Ceny biletów na liniach komunikacyjnych łączących Kielce ze stolicami powiatów.....	33
Tabela 28 Rodzaj ulgi ustawowej wraz z liczbą sprzedanych biletów i wypłaconą łącznie dopłatą w 2019 roku.....	35
Tabela 29 Infrastruktura przystankowa według powiatów.....	41
Tabela 30 Przystosowanie dworców do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności poruszania się w transporcie kolejowym.....	45
Tabela 31 Przystosowanie dworców do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności poruszania się w transporcie drogowym.....	46
Tabela 32 Transport kolejowy w ocenie respondentów ankiety	51
Tabela 33 Transport drogowy w ocenie respondentów ankiety	53
Tabela 34 Trend dla wydanych zezwoleń według przewoźników	64
Rysunek 2 Sieć infrastruktury przystankowej miasta Kielce	42
Rysunek 3 Sieć infrastruktury przystankowej miasta Skarżysko - Kamienna	43
Rysunek 4 Sieć infrastruktury przystankowej miasta Ostrowiec Świętokrzyski	43
Rysunek 5 Sieć infrastruktury przystankowej miasta Starachowice	44
Wykres 1 Przyrost naturalny w powiatach województwa świętokrzyskiego w 2019 roku.....	5
Wykres 2 Liczba bezrobotnych w województwie świętokrzyskim w 2019 roku	8

Wykres 3 Struktura bezrobotnych według poziomu wykształcenia.....	9
Wykres 4 Struktura bezrobotnych na wsi i w miastach według czasu pozostawania bez pracy (stan na koniec 2019 r.).....	9
Wykres 5 Struktura respondentów według miejsca zamieszkania (mieszkańcy województwa i spoza)	20
Wykres 6 Respondenci według miejsca zamieszkania (miast, wieś).....	20
Wykres 7 Struktura respondentów według miejsca zamieszkania - powiat.....	21
Wykres 8 struktura respondentów według płci	21
Wykres 9 Struktura respondentów według wieku	22
Wykres 10 Struktura respondentów według wykształcenia	22
Wykres 11 Liczba pojazdów wyposażonych w urządzenie monitorujące przebieg trasy	36
Wykres 12 Liczba pojazdów wyposażonych w urządzenie GPS	36
Wykres 13 Liczba pojazdów wyposażonych w tablicę elektroniczną.....	37
Wykres 14 Liczba pojazdów wyposażonych w system liczenia pasażerów	37
Wykres 15 Liczba pojazdów wyposażonych w WiFi	38
Wykres 16 Liczba pojazdów z klimatyzowaną przestrzenią pasażerską.....	38
Wykres 17 Liczba pojazdów przystosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami	39
Wykres 18 Rodzaj przystosowania pojazdu do przewozu osób z niepełnosprawnościami	39
Wykres 19 Liczba pojazdów wyposażonych w system audiowizualny	39
Wykres 20 Liczba pojazdów z wydzielonym miejscem na wózek inwalidzki	40
Wykres 21 Liczba pojazdów według normy emisji spalin.....	40
Wykres 22 Liczba pojazdów według roku produkcji.....	41
Wykres 23 jak często korzysta Pani/Pan z publicznego transportu zbiorowego?	47
Wykres 24 Który ze środków transportu zbiorowego wybiera Pani/Pan najczęściej?.....	47
Wykres 25 Jaki jest Pani/Pana najczęstszy cel podróży transportem publicznym?	48
Wykres 26 Ile czasu zabiera Pani/Panu dotarcie komunikacją zbiorową do wyznaczonego celu podróży?	48
Wykres 27 Ile czasu zabiera Pani/Panu dotarcie na przystanek/dworzec komunikacji publicznej?	49
Wykres 28 Czy Pani/Pana podróż, aby dotrzeć do miejsca docelowego odbywa się?	49
Wykres 29 W jakich godzinach korzysta Pani/Pan najczęściej z usług publicznego transportu zbiorowego?	50
Wykres 30 Co według Pani/Pana decyduje o wyborze publicznego transportu zbiorowego?	50
Wykres 31 Jak ocenia Pani/Pan jakość usług przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym?	52
Wykres 32 Jak ocenia Pani/Pan jakość usług przewozów pasażerskich w transporcie drogowym?	54
Wykres 33 Porównanie jakości usług transportu kolejowego oraz drogowego na podstawie średniej oceny	55
Wykres 34 Skąd czerpie Pani/Pan informację dotyczącą kursowania publicznego transportu zbiorowego?	55
Wykres 35 Podróżując komunikacją zbiorową jaki bilet Pani/Pan najczęściej kupuje?	56
Wykres 36 Czy według Pani/Pana w ostatnich 2-3 latach nastąpiła zmiana w zakresie realizacji usług publicznego transportu zbiorowego?.....	56
Wykres 37 Które z poniższych elementów według Pani/Pana mogą zdecydować o zmianie użytkowania samochodu na rzecz publicznego transportu zbiorowego?	57
Wykres 38 Produkcja samochodów osobowych w tysiącach sztuk	61
Wykres 39 Pierwsze rejestracje nowych samochodów osobowych (w sztukach)	61
Wykres 40 Rejestracja używanych sprowadzonych zza granicy samochodów osobowych w tysiącach sztuk	62
Wykres 41 Jeżeli pożądaną są zmiany, to co należałoby zmienić?	62
Wykres 42 Co ogranicza dostęp do komunikacji publicznej?.....	63
Wykres 43 Trend dla wydanych zezwoleń według przewoźników	64

10. Załącznik nr 1 – Ankieta preferencji przewozowych pasażerów w województwie świętokrzyskim

1. Ja często korzystam Pani/Pan z publicznego transportu zbiorowego? (proszę wybrać jedną odpowiedź)

- a) codziennie ☐
- b) kilka razy w tygodniu ☐
- c) kilka razy w miesiącu..... ☐
- d) sporadycznie (raz na kwartał lub rzadziej)..... ☐

2. Który ze środków publicznego transportu zbiorowego wybiera Pani/Pan najczęściej (proszę wybrać jedną odpowiedź)

- a) autobus / bus..... ☐
- b) pociąg..... ☐

3. Jaki jest Pani/Pana najczęstszy cel podróży transportem publicznym? (proszę wybrać jedną odpowiedź)

- a) dojazd do/z pracy..... ☐
- b) dojazd do/z szkoły/uczelni..... ☐
- c) sprawy służbowe..... ☐
- d) wyjazd prywatny..... ☐
- e) inne ☐

4. Ile czasu zabiera Pani/Panu dotarcie komunikacją zbiorową do wyznaczonego celu podróży (proszę wybrać jedną odpowiedź)

- a) poniżej 20 min..... ☐
- b) 20-40 min..... ☐
- c) powyżej 40 min..... ☐

5. Ile czasu zabiera Pani/Panu dotarcie na przystanek komunikacji publicznej (proszę wybrać jedną odpowiedź)

- a) do 5 min ☐
- b) 5-15 min..... ☐
- c) powyżej 15 min..... ☐

6. Czy Pani/Pana podróż aby dotrzeć do miejsca docelowego odbywa się (proszę wybrać jedną odpowiedź)

- d) bez przesiadki ☐
- e) z 1 przesiadką..... ☐
- f) z więcej niż 1 przesiadką..... ☐

7. W jakich godzinach korzysta Pani/Pan najczęściej z usług publicznego transportu zbiorowego? (proszę wybrać maksymalnie 2 odpowiedzi)

- a) porannych..... ☐
- b) południowych..... ☐
- c) popołudniowych..... ☐
- d) wieczornych..... ☐

8. Co ma dla Pani/Pana największe znaczenie przy wyborze publicznego transportu zbiorowego? (proszę wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi)

- a) częstotliwość kursowania..... ☐

- b) punktualność wykonywanych przewozów.....☐
- c) łatwość zakupu biletu.....☐
- d) niezawodność.....☐
- e) wygoda podróży☐
- f) atrakcyjna cena biletu.....☐
- g) odpowiednia jakość taboru.....☐
- h) bliska lokalizacja przystanku / dworca.....☐
- i) bezpieczeństwo podróży.....☐
- j) czas podróży.....☐
- k) brak własnego środka transportu.....☐

9. Jak ocenia Pani jakość usług przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym (w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza ocenę negatywną, 2-dopuszczającą, 3-dostateczną, 4-dobłą, a 5 ocenę bardzo dobrą)

	1	2	3	4	5
częstotliwość połączeń	☐	☐	☐	☐	☐
punktualność	☐	☐	☐	☐	☐
łatwość zakupu biletu	☐	☐	☐	☐	☐
niezawodność	☐	☐	☐	☐	☐
czystość	☐	☐	☐	☐	☐
wygoda podróży	☐	☐	☐	☐	☐
atrakcyjna cena biletu	☐	☐	☐	☐	☐
jakość taboru	☐	☐	☐	☐	☐
bezpieczeństwo podróży	☐	☐	☐	☐	☐
szybkość podróży	☐	☐	☐	☐	☐

	1	2	3	4	5
bezawaryjność	☐	☐	☐	☐	☐
dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	☐	☐	☐	☐	☐
dostępność miejsc siedzących	☐	☐	☐	☐	☐
udogodnienia zwiększające atrakcyjność podróży (klimatyzacja, Wi-Fi)	☐	☐	☐	☐	☐

10. Jak ocenia Pani jakość usług przewozów pasażerskich w transporcie drogowym (w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza ocenę negatywną, 2-dopuszczającą, 3-dostateczną, 4-dobłą, a 5 ocenę bardzo dobrą).

	1	2	3	4	5
częstotliwość połączeń	☐	☐	☐	☐	☐
punktualność	☐	☐	☐	☐	☐
łatwość zakupu biletu	☐	☐	☐	☐	☐
niezawodność	☐	☐	☐	☐	☐
czystość	☐	☐	☐	☐	☐
wygoda podróży	☐	☐	☐	☐	☐
atrakcyjna cena biletu	☐	☐	☐	☐	☐
jakość taboru	☐	☐	☐	☐	☐
bezpieczeństwo podróży	☐	☐	☐	☐	☐
szybkość podróży	☐	☐	☐	☐	☐
bezawaryjność	☐	☐	☐	☐	☐
dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami	☐	☐	☐	☐	☐
dostępność miejsc siedzących	☐	☐	☐	☐	☐

	1	2	3	4	5
udogodnienia zwiększające atrakcyjność podróży (klimatyzacja, Wi-Fi)	☐	☐	☐	☐	☐

11. Skąd czerpie Pani/Pan informację dotyczącą kursowania publicznego transportu zbiorowego?

(proszę wybrać dowolną ilość odpowiedzi)

- a) ze zbiorczego rozkładu jazdy w Internecie.....☐
- b) z tablicy informacyjnej na dworcu.....☐
- c) z rozkładu jazdy na przystanku.....☐
- d) ze strony internetowej przewoźnika.....☐
- e) ze strony internetowej dworców.....☐
- f) od kierowcy autobusu/kierownika pociągu.....☐
- g) telefonicznie od przewoźnika.....☐
- h) z innej formy.....☐

12. Podróżując komunikacją zbiorową jaki bilet Pani/Pan najczęściej kupuje?

- a) jednorazowy.....☐
- b) okresowy.....☐
- c) służbowy.....☐
- d) inny.....☐

13. Czy przebieg istniejących linii komunikacyjnych jest właściwy:

- a) tak.....☐
- b) nie.....☐

14. Jeżeli pożądane są zmiany, to należałoby zmienić:

- a) Zwiększyć ilość kursów.....☐
- b) Zmienić trasy przejazdu.....☐
- c) Zwiększyć pojemność pojazdów.....☐
- d) Inne zmiany, jakie?.....☐

15. Proszę wpisać na jakiej trasie możliwości dojazdu są utrudnione?

- a) Kierunek zdoprzezw godz.....
- b) Kierunek zdoprzezw godz.....

Na czym te utrudnienia polegają:.....

16. Co Pani/Pana zdaniem ogranicza dostęp do komunikacji publicznej:

- a) Niedopasowany do potrzeb rozkład jazdy.....☐
- b) Odległość od/do przystanku.....☐
- c) Inne.....☐

Jakie.....

17. Czy według Pani/Pana w ostatnich 2-3 latach nastąpiła zmiana w zakresie realizacji usług publicznego transportu publicznego

- a) tak, nastąpiła duża poprawa..... ☐
- b) tak, nastąpiła niewielka poprawa..... ☐
- c) jakość usług nie uległa zmianie..... ☐
- d) jakość uległa pogorszeniu..... ☐

18. Które z poniższych elementów według Pani/Pana mogą zdecydować o zamianie użytkowania samochodu na rzecz publicznego transportu zbiorowego? (proszę wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi)

- a) skrócenie czasu dojazdu w stosunku do dojazdu samochodem ☐
- b) poprawa punktualności kursowania..... ☐
- c) większa dostępność komunikacji w dni świąteczne..... ☐
- d) rozwój zaawansowanych systemów informowania pasażera..... ☐
- e) rozwinięty system płatności mobilnych..... ☐
- f) atrakcyjna cena biletów..... ☐
- g) uruchomienie wspólnego biletu..... ☐
- h) użytkowanie taboru o wyższym standardzie..... ☐
- i) likwidacja barier transportowych dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności poruszania się..... ☐
- j) kształtowanie postaw proekologicznych..... ☐

Metryczka respondenta
(obowiązkowa do wypełnienia)

PŁEĆ

- ☐ kobieta
- ☐ mężczyzna

WIEK

- ☐ do 18
- ☐ 19-30
- ☐ 31-45
- ☐ 46-60
- ☐ 61-70
- ☐ 71 i więcej

WYKSZTAŁCENIE

- ☐ podstawowe, gimnazjalne
- ☐ zawodowe
- ☐ średnie
- ☐ wyższe zawodowe (licencjat)
- ☐ wyższe (magisterskie i pozostałe)

STATUS

- ☐ osoba pracująca
- ☐ osoba bezrobotna

- ☐ emeryt/rencista
- ☐ student
- ☐ uczeń

MIESZKANIEC WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

- ☐ tak ☐ nie

MIESZKANIEC POWIATU (wypełnić w przypadku mieszkańca województwa świętokrzyskiego)

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ buskiego | ☐ jędrzejowskiego | ☐ kazimierskiego |
| ☐ kieleckiego | ☐ miasta Kielce | ☐ koneckiego |
| ☐ opatowskiego | ☐ ostrowieckiego | ☐ pińczowskiego |
| ☐ sandomierskiego | ☐ skarżyskiego | ☐ starachowickiego |
| ☐ staszowskiego | ☐ włoszczowskiego | |

MIEJSCE ZAMIESZKANIA

- ☐ miasto ☐ wieś

