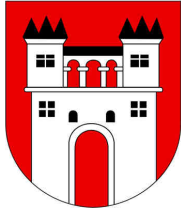
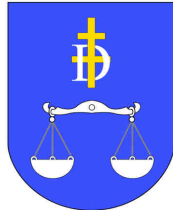




POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
INSTYTUT INŻYNIERII DROGOWEJ I KOLEJOWEJ
**KATEDRA SYSTEMÓW
KOMUNIKACYJNYCH**
31-155 KRAKÓW UL. WARSZAWSKA 24
Tel. (12) 628-21-78 Fax: 48-12-628-25-35 e-mail: l-2@transys.wil.pk.edu.pl



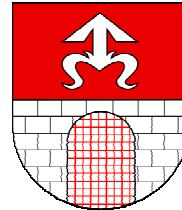
Chęciny



Daleszyce



Miasto Kielce



Górnó



Masów

**PROJEKT POLITYKI
TRANSPORTOWEJ ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU DLA MIASTA KIELCE
ORAZ KIELECKIEGO OBSZARU
METROPOLITARNEGO**

(I redakcja)



Miedziana
Góra



Morawica



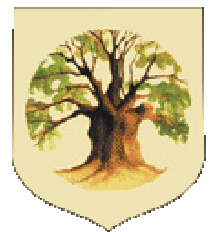
Piekoszów



Sitkówka-
Nowiny



Strawczyn



Zagnańsk

Zespół autorski:

prof. dr hab. inż. Andrzej Rudnicki – kierownik zespołu

dr inż. Mariusz Dudek

dr inż. Jan Gertz

mgr inż. Aleksandra Mirek

mgr inż. Katarzyna Studzińska

konsultacje - prof. dr hab. inż. Marian Tracz

Zlecniodawca:

Zarząd Transportu Miejskiego
Kielce, ul. Sienkiewicza 63

Kraków, lipiec 2006 r.

Spis treści

Numer rozdziału	Tytuł rozdziału	Strona
A.	PROJEKT UCHWAŁY RADY MIASTA KIELCE ORAZ POZOSTAŁYCH GMIN KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO W SPRAWIE POLITYKI TRANSPORTOWEJ.	A-1
	– TREŚĆ UCHWAŁY	A-2
	– ZAŁĄCZNIK DO UCHWAŁY	A-4
B.	MATERIAŁY UZASADNIAJĄCE I USZCZEGÓLAWIAJĄCE POLITYKĘ TRANSPORTOWĄ:	B-1
1.	CELOWOŚĆ OPRACOWANIA I UCHWALANIA POLITYKI TRANSPORTOWEJ.	B-2
2.	ANALIZA ELEMENTÓW POLITYKI TRANSPORTOWEJ ZAWARTYCH:	B-4
	2.1. DOKUMENTY SAMORZĄDOWE.	B-4
	2.2. POLITYKA TRANSPORTOWA PAŃSTWA.	B-23
	2.3. POLITYKA TRANSPORTOWA UNII EUROPEJSKIEJ.	B-28
3.	OKOLICZNOŚCI I UWARUNKOWANIA FORMUŁOWANIA POLITYKI (DIAGNOZA I OCENA STANU ISTNIEJĄCEGO):	B-32
	3.1. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA I GOSPODARCZA OBSZARU ANALIZY.	B-32
	3.2. SIEĆ I PRZEWOZY KOLEJOWE.	B-36
	3.3. SIEĆ DROGOWO-ULICZNA.	B-40
	3.4. PRZEWOZY PASAŻERSKIE.	B-56
	3.5. ANALIZA BUDŻETÓW SAMORZĄDÓW ORAZ PAŃSTWOWYCH I SAMORZĄDOWYCH JEDNOSTEK BUDŻETOWYCH.	B-65
4.	SCENARIUSZ OSTRZEGAWCZY.	B-67
5.	ISTOTA POLITYKI TRANSPORTOWEJ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU.	B-70
6.	CELE POLITYKI: TRANSPORTOWE I OGÓLNE; KRÓTKO-, ŚREDNIO- I DŁUGOTERMINOWE; POSZCZEGÓLNYCH PODSYSTEMÓW GAŁĘZIOWYCH (DROGOWY, MIEJSKI ZBIOROWY, KOLEJOWY ROWEROWY).	B-73
	6.1. CELE O CHARAKTERZE TRANSPORTOWYM.	B-73
	6.2. CELE O CHARAKTERZE POZATRANSPORTOWYM.	B-73

Numer rozdziału	Tytuł rozdziału	Strona
	6.3. CELE FORMUŁOWANE W ODNIESIENIU DO PODSYSTEMÓW GAŁĘZIOWYCH.	B-74
7.	INSTRUMENTARIUM REALIZACJI POLITYKI.	B-77
8.	OPCJE ROZWOJU UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGO.	B-80
9.	OPCJE ROZWOJU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ (W TYM KOLEJOWEJ).	B-82
10.	OPCJE ROZWOJU SIECI DRÓG ROWEROWYCH.	B-84
11.	OPCJE PODZIAŁU ZADAŃ PRZEWOZOWYCH.	B-87
12.	OPCJE POLITYKI PARKINGOWEJ.	B-90
	12.1. ZNACZENIE I ZAKRES POLITYKI PARKINGOWEJ.	B-90
	12.2. OPCJE POLITYKI PARKINGOWEJ.	B-90
13.	MODEL FUNKCJONALNY SYSTEMU TRANSPORTOWEGO KIELCKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO.	B-95
14.	ZAKRES OCENY STRATEGICZNEJ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO POLITYKI TRANSPORTOWEJ KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO.	B-98
15.	ZASADY ROZWOJU SYSTEMU (PRIORYTETY, ETAPY).	B-100
16.	UWARUNKOWANIA PRAWNO-ORGANIZACYJNE, W TYM W ZAKRESIE STRUKTUR ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTU.	B-107
	16.1. UPRAWNIENIA I ZADANIA SAMORZĄDÓW W ZAKRESIE ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ TRANSPORTOWĄ I PRZEWOZAMI.	B-107
	16.2. UWARUNKOWANIA PRAWNE ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO W POLSCE.	B-108
	16.3. OPCJE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM I DROGAMI W KIELCACH ORAZ W KIELECKIM OBSZARZE METROPOLITARNYM.	B-110
17.	UWARUNKOWANIA FINANSOWE.	B-113
18.	UWARUNKOWANIA I ZWIĄZKI Z POLITYKĄ ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA I STREFY PODMIEJSKIEJ.	B-116
19.	IDENTYFIKACJA DYLEMATÓW (PROBLEMÓW DECYZYJNYCH).	B-119
20.	IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ DLA REALIZACJI POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU.	B-122
21.	WYKAZ KONIECZNYCH OPRACOWAŃ SPECJALISTYCZNYCH.	B-124
	<u>ZAŁĄCZNIKI</u>	B-126
Z.3.1.	NATĘŻENIE RUCHU NA ULICACH KIELC	B-127

Numer rozdziału	Tytuł rozdziału	Strona
Z.3.2.	ZESTAWIENIE BUDŻETÓW GMIN ORAZ JEDNOSTEK BUDŻETOWYCH SAMORZĄDÓW, ZARZĄDZAJĄCYCH DROGAMI I TRANSPORTEM	B-129
Z.12.1.	WSKAŹNIKI PARKOWANIA WERSJA CYFROWA - CD	B-157

A. PROJEKT UCHWAŁY RADY MIASTA KIELCE ORAZ POZOSTAŁYCH GMIN KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO W SPRAWIE POLITYKI TRANSPORTOWEJ.

PROJEKT UCHWAŁY POLITYKI TRANSPORTOWEJ DLA MIASTA KIELCE ORAZ DLA KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO

Uchwała nr
Rady Miejskiej Kielc
z dnia

[Uchwała nr
Rady Gminy
Chęciny, Daleszyce, Górno, Kielce, Masłów, Miedziana Góra,
Morawica, Piekoszów, Sitkówka, Nowiny, Strawczyn, Zagnańsk
z dnia]

w sprawie przyjęcia polityki transportowej dla Miasta Kielce oraz dla Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego

Na podstawie art. 21 ust. 1 i art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym /tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591, zm.: z 2002 r. Nr 23 poz. 220, Nr 62 poz. 558, Nr 113 poz. 984/ oraz na podstawie Statutu Miasta Kielc [Statutu Gminy] opublikowanego dnia w Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego Nr , Rada Miejska [Gminy] uchwała, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się politykę transportową dla Miasta Kielce oraz dla Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego przedstawioną w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2.

Zobowiązuje się Prezydenta Miasta, [Burmistrza Miasta i Gminy Chęciny, Wójta Gminy] do:

- sporządzenia programu realizacji polityki transportowej w ramach prac nad: aktualizacją strategii rozwoju miasta [gminy], programami sektorowymi oraz planami miejscowymi;
- wprowadzenia procedur oceny zgodności budżetów miasta [gminy], opracowywanych planów miejscowych oraz projektów inwestycyjnych i organizacyjnych z przyjętą polityką transportową;
- sporządzenia i przedłożenia programów operacyjnych (polityk szczegółowych), w tym: program rozwoju transportu publicznego, program odnowy taboru, program rozwoju sieci drogowo-ulicznej, program poprawy bezpieczeństwa ruchu, program budowy infrastruktury rowerowej; program obsługi parkingowej;

- dokonania parametryzacji celów polityki transportowej, z optymalizacją horyzontów czasowych osiągania założonych standardów, z uwzględnieniem prognozy dostępności środków finansowych;
- monitorowania realizacji polityki;
- okresowej oceny polityki i jej aktualizacji.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Projekt - wersja wstępna

Załącznik do uchwały w sprawie

POLITYKI TRANSPORTOWEJ DLA MIASTA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO

Mającą na uwadze, że:

- zarządzanie systemem transportowym miasta jest jednym z podstawowych zadań władz samorządowych Miasta Kielc oraz gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego, wpływającym na standard życia mieszkańców oraz właściwy rozwój miasta i gmin ościennych;
- skutki gwałtownego rozwoju motoryzacji w ostatnich latach negatywnie oddziałują na środowisko naturalne i cywilizacyjne;
- narastające utrudnienia w ruchu stanowią istotne ograniczenia rozwoju gospodarczego i realizacji funkcji miasta i strefy podmiejskiej oraz przeszkodą w umacnianiu znaczenia województwa świętokrzyskiego;
- warunkiem podnoszenia atrakcyjności dla mieszkańców miasta i gmin ościennych, inwestorów i przyjezdnych jest sprawny system transportowy; w tym zapewniający dostępność Kielc w powiązaniach: metropolitalnych, regionalnych, krajowych, międzynarodowych;
- dobre przygotowanie inwestycji transportowych pozwala pełniej czerpać korzyści z procesu integracji europejskiej;
- efektywne zarządzanie planowaniem rozwoju, projektowaniem, budową i eksploatacją systemu transportowego wymaga prowadzenia stabilnej, konsekwentnej, długofalowej polityki transportowej:
 - odpowiadającej pozycji miasta i aspiracjom jego mieszkańców,
 - zgodnej ze strategią rozwoju Kielc, gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego i województwa świętokrzyskiego,
 - spójnej z polityką transportową państwa,
 - wpisującej się w politykę transportową Unii Europejskiej,

Rada Miasta Kielc oraz Rady Gminne: Chęciny, Daleszyc, Górno, Masłowa, Miedzianej Góry, Morawicy, Piekoszowa, Sitkówki, Nowin, Strawczyzna, Zagnańska przyjmują niniejszą politykę transportową jako podstawowy dokument określający strategię działania służb samorządowych w odniesieniu do planowania i organizacji transportu.

W programowanym rozwoju transportu zakłada się integralność strategii i celów dla Miasta Kielc oraz pozostałych miast i gmin powiatu kieleckiego, w tym tworzących Kielecki Obszar Metropolitalny. Osiągnięcie założonego celu będzie możliwe poprzez rozwiązanie problemu koordynacji i planowania rozwoju gospodarczego i przestrzennego oraz systemu transportowego w całym obszarze metropolitalnym.

Diagnoza stanu - problemy do rozwiązania

Generalną tendencją jest postępujący intensywny wzrost motoryzacji oraz pogłębiające się niedoinwestowanie sektora transportowego. Powstrzymanie negatywnych trendów, a wyjście na przeciw trendom pozytywnym wymaga rozwiązania wielu problemów, w tym przełamania barier, których część jest konsekwencją wielu lat zaniedbań w rozwoju sektora, przy braku polityki transportowej. Problemy te to:

- Brak znajomości pełnego i aktualnego obrazu podróży w Kielcach i na obszarze podmiejskim (w tych więźby ruchu tranzytowego oraz podziału zadań przewozowych na poszczególne środki lokomocji), a także brak ufnych prognoz ruchu uniemożliwia podejmowanie optymalnych decyzji eksploatacyjnych i rozwojowych.
- Postępująca dekoncentracja osadnictwa, objawiająca się przenoszeniem się mieszkańców do gmin ościennych, z utrzymaniem pracy i edukacji w Kielcach, wydłużająca podróże i zwiększająca pracę przewozową układu.
- Narastające utrudnienia w ruchu na ulicach Kielc w okresach szczytu porannego i popołudniowego, szczególnie na odcinkach śródmiejskich przebiegów dróg krajowych i wojewódzkich oraz na jednojezdniowych odcinkach dróg wlotowych i przejść przez miejscowości.
- Uciążliwości dla ruchu i środowiska wynikające z braku obejść drogowych Kielc na ciągach dróg krajowych nr 73 i 74.
- Brak obejść drogowych miejscowości (np. Morawica, Piekoszów, Tokarnia, Miedziana Góra).
- Brak bezpośredniego powiązania drogowego między sąsiednimi siedzibami gmin (Masłów – Zagnańsk, Zagnańsk – Miedziana Góra, Piekoszów – Chęciny, Morawica – Daleszyce, Górno – Masłów).
- Brak dogodnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy sołectwami, brak niektórych odcinków dróg gminnych.
- Brak pełnowartościowego powiązania drogowego po południowej stronie śródmieścia Kielc.
- Na drogach wyższych klas występuje nadmierna dostępność do otoczenia, wywołująca niedogodności dla ruchu i bezpieczeństwa użytkowników.
- Występujące wysokie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nadal zbyt duża liczba ofiar śmiertelnych w gminach ościennych, w tym wśród pieszych.
- Bardzo skromna sieć dróg rowerowych w Kielcach; niedostatek parkingów dla rowerów, skutkujące małym ruchem rowerowym.
- Brak chodników i ścieżek rowerowych wzdłuż dróg na przejściach przez miejscowości.
- Nadmierna penetracja ruchem samochodów osobowych centrum Kielc.
- Niezadawalający lub zły stan i postępująca dekapitalizacja istniejącej infrastruktury transportowej (nawierzchnie ulic, konstrukcje mostów i wiaduktów, brak odwodnienia oraz oświetlenia dróg na przejściach przez miejscowości,) oraz kolejowej (trasy i dworce), powiązaną z ograniczoną zdolnością samorządów do podejmowania modernizacji infrastrukturalnych.
- Niedostosowanie konstrukcji nawierzchni dróg i ulic oraz mostów i wiaduktów do ruchu samochodów ciężarowych o zwiększonej masie, często przekraczającej dopuszczalne wielkości.
- Brak obsługi kolejowej całego wschodniego obszaru metropolii kieleckiej. Spadek przewozów i zanikająca obsługa w regionalnym ruchu kolejowym i wycofywanie się kolei z obsługi tego ruchu. Niezadawalająca częstość kurowania pociągów w relacjach z Warszawą, Krakowem i Górnym Śląskiem.

- Niezadawalająca jakość transportu publicznego (w tym przepełnienie autobusów w godzinach szczytu) i stan techniczny jego infrastruktury, w tym środków transportowych, którymi dysponują przewoźnicy. Niewystarczająca obsługa komunikacyjna obszarów peryferyjnych Kielc oraz w strefy podmiejskiej.
- Brak pełnej integracji ponadlokalnego transportu zbiorowego w zakresie rozkładów jazdy i taryf (PKS, kolej regionalna, MPK, przewoźnicy prywatni).
- Stosunkowo słabe wykorzystanie możliwości stosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, głównie w podsystemach drogowym i kolejowym (zarządzanie ruchem, informacja parkingowa, systemy dynamicznej informacji pasażerskiej, itp.).
- Trudności z wykupem gruntów pod drogi, opóźniające a nawet blokujące przedsięwzięcia modernizacyjne i inwestycyjne.
- Rosnący negatywny wpływ ruchu drogowego na środowisko naturalne i cywilizacyjne oraz na warunki życia (szczególnie hałasu komunikacyjnego). Konflikty społeczne wokół tras o charakterze przelotowym, potencjalne konflikty przy zamiarze budowy nowych tras.
- Słabe wsparcie samorządu miejskiego ze strony administracji rządowej i samorządowej wojewódzkiej; w szczególności dotyczy to transportu zbiorowego, a zwłaszcza jego finansowania.
- Rozwiązywanie problemów transportowych hamowane jest zmianami organizacji sektora publicznego i niestabilnością prawnych instrumentów planowania i zarządzania oraz długotrwałością procesów realizacyjnych.

Powyższe problemy stają się coraz bardziej odczuwaną barierą racjonalnego rozwoju mobilności mieszkańców, rozwoju gospodarki, a także czynnikiem zwiększającym ryzyko dla życia i zdrowia oraz powodujące obciążenie środowiska naturalnego.

Cele polityki

Jako punkt wyjścia dla aktualizacji zasad polityki transportowej przyjmuje się założenie, że bezpośrednim celem dalszych przekształceń i rozwoju systemu transportu Kielc i Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego jest stworzenie warunków dla coraz bardziej sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Celem modernizacji i rozbudowy systemu transportu miasta i metropolii jest poprawa dostępności komunikacyjnej, poprawa warunków życia mieszkańców, stymulowanie rozwoju gospodarczego, poprawa ładu przestrzennego i spójności struktury miasta, ochrona środowiska naturalnego i cywilizacyjnego, zmniejszanie różnicowań w dostępności i rozwoju poszczególnych obszarów miasta i gmin, poprawa wizerunku Kielc oraz umacnianie jego roli w sieci osadniczej Polski.

Szczegółowe cele polityki stawiane systemowi transportu to:

- Zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji.
- Dalsze wzmacnianie rangi i poprawa jakości transportu zbiorowego.
- Utrzymanie drożności podstawowego układu komunikacyjnego poprzez inicjowanie i wspieranie budowy obwodnic drogowych.
- Powstrzymanie degradacji infrastruktury transportowej, w tym stanu nawierzchni dróg i ulic, zwłaszcza powiatowych i gminnych.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Poprawa warunków ruchu pieszego, szczególnie w centrum Kielc.
- Rozwój ruchu niezmotoryzowanego, a zwłaszcza rowerowego.

- Budowa systemu przewozu i dystrybucji ładunków.
- Uregulowanie warunków parkowania.
- Minimalizacja niekorzystnych oddziaływań transportu na środowisko.
- Poprawa ekonomicznej efektywności transportu, w tym wykorzystania istniejących zasobów.

Cele powyższe realizuje rekomendowana opcja zrównoważonego rozwoju transportu. Wymaga ona przyjęcia następujących opcji gałęziowych:

- opcji wysokiego udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego w podróżach,
- opcji selektywnego rozwoju sieci drogowo-ulicznej,
- opcji nieznacznie restrykcyjnej polityki parkingowej,
- opcji uprzywilejowania miejskiej komunikacji z zbiorowej w ruchu oraz utworzenia metropolitalnego przewozów w obrębie kieleckiego węzła kolejowego,
- opcji intensywnego rozwoju sieci dróg rowerowych (z priorytetem na ciągi wiążące ze śródmieściem Kielc),
- opcji przewozu ładunków w oparciu o system logistyki miejskiej.

Środki realizacji polityki

Dla realizacji polityki transportowej zapewniającej zrównoważony rozwój należy stosować następujące środki:

1. W zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta i gmin (planowanie miejscowe, polityka lokalizacyjna):
 - a) Stymulowanie koncentracji miejsc pracy, usług oraz budownictwa mieszkaniowego o dużej intensywności w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, przy istniejących i projektowanych przystankach transportu szynowego.
 - b) Zwiększenie liczby miejsc pracy w sektorach pozarolniczych w gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego. Zwiększenie autonomii gospodarczej i usługowej ośrodków gminnych.
 - c) Koordynacja polityki rozwoju przestrzennego Kielc z gminami ościennymi (z siecią transportową włącznie) w celu przeciwdziałania procesom dekoncentracji osadnictwa, wywołującym wzrost ruchu i przewozów, zwłaszcza realizowanych samochodem osobowym.
 - d) Stymulowanie przemieszania funkcji mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji w obrębie zespołów zabudowy w celu ograniczenia potrzeby podróżowania na większe odległości i stworzenia możliwości osiągnięcia celów dużej części podróży pieszo lub rowerem.
 - e) Wspomaganie przekształcania funkcji poszczególnych jednostek strukturalnych miasta w celu możliwe jak najlepszego lokalnego zbilansowania oferty miejsc pracy z liczbą zawodowo-czynnych mieszkańców.
 - f) Tworzenie lub przekształcanie struktury zespołów mieszkaniowych i usługowych w kierunku przyjaznym ruchowi pieszemu i rowerowemu oraz nakierowanych na dogodną obsługę komunikacją zbiorową, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do szkół oraz do przystanków.
 - g) Powiązanie uruchamiania działalności inwestycyjnej ze sprawnością układu transportowego. Wydawanie decyzji lokalizacyjnych nowych obiektów uwzględniających istniejącą lub możliwą do osiągnięcia dostępność komunikacyjną

samochodem osobowym (z zachowaniem sprawności funkcjonowania istniejącego lub projektowanego układu drogowego), a zwłaszcza transportem zbiorowym.

- h) Preferowanie rozwoju osadnictwa w tych strefach peryferyjnych i podmiejskich, które są dogodnie powiązane koleją z Kielcami.
- i) Wprowadzenie i egzekwowanie (przy wydawaniu pozwoleń na budowę) normatywu parkingowego, ustalającego maksymalną, a we wskazanych strefach - minimalną liczbę miejsc parkingowych jaką można dopuścić bądź, którą musi zapewnić na swoim terenie inwestor.
- j) Ustalenie i wprowadzenie sparametryzowanych standardów obsługi transportowej Kielc i jego obszaru metropolitalnego, z uwzględnieniem czasokresu ich osiągnięcia.
- k) Rezerwowanie w planach miejscowych pasów terenu na trasy komunikacyjne, dworce i pętle komunikacji miejskiej oraz na parkingi przesiadkowe w systemie „Park and Ride” (zaparkuj i jedź transportem publicznym). Zahamowanie procesu zabudowy rezerw komunikacyjnych.
- l) Opracowanie i uchwalanie korytarzowych planów miejscowych dla przeprowadzenia nowych odcinkowo przebiegów dróg i ulic. Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania ze względu na uciążliwość transportu.

2. W zakresie transportu zbiorowego:

- a) Dążenie do spójności systemów transportowych: lokalnego (miejskiego i podmiejskiego), regionalnego, krajowego i kontynentalnego, pozostających w zasięgu dostępności mieszkańców. Szczególna uwaga powinna być skierowana na rozwój powiązań metropolitalnych.
- b) Integracja przestrzenna i funkcjonalna całości systemu transportu zbiorowego. Integracja zostanie osiągnięta przez tworzenie: węzłów przesiadkowych, wspólnych rozkładów jazdy i jednolitego systemu taryfowego, z dążeniem do wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników obsługujących konurbację górnośląską.
- c) Integracja przestrzenna i funkcjonalna miejskiego podsystemu transportu zbiorowego z innymi podsystemami (np. parkingi przesiadkowe dla samochodów i rowerów oraz możliwość przewożenia rowerów środkami transportu zbiorowego).
- d) Rewitalizacja regionalnego ruchu pasażerskiego uzupełnienia o utworzenia kolei metropolitalnej; zapewnienie względnie wysokiej częstotliwości połączeń w powiązaniach w godzinach szczytu w takcie: półgodzinnym (metropolita), godzinny, (region), dwugodzinnym (Warszawa, Kraków, Górny Śląsk). Modernizację infrastruktury kolejowej, w szczególności obiektów i urządzeń obsługi podróżnych. Lokalizacja nowych przystanków kolejowych w miejscach bardziej dogodnych dla pasażerów.
- e) Racjonalizacja marszrut (układu linii) i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do aktualnych i potencjalnych potrzeb, uwzględniająca między innymi lepsze powiązania z transportem szynowym i eliminację konkurencyjności linii autobusowych z koleją (pokrywanie się na długich odcinkach).
- f) Kontynuacja wymiany taboru autobusowego, na pojazdy niskopodłogowe oraz wykorzystania taboru niskopojemnościowego na liniach peryferyjnych i pozamiejskich.
- g) Na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym (o dużych potokach pasażerskich i częstotliwościach) wydzielanie pasów dla ruchu

autobusów; wprowadzenie priorytetu w ruchu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną oraz stosowanie tzw. śluz przystankowych.

- h) Wprowadzanie systemu sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów komunikacji zbiorowej, z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej.
- i) Realizacja węzła kolejowego w Górkach Szczukowskich oraz układu linii łącznicowych pomiędzy istniejącym układem kolejowym, a planowanym na terenie gminy Miedziana Góra terminalem kontenerowym – Piekoszków – Sitkówka po północno – zachodniej stronie Szczukowic.
- j) Wykorzystanie linii LHS do przejęcia ruchu towarowego z samochodów ciężarowych.
- k) Wprowadzenie mechanizmów konkurencji regulowanej w obsłudze transportowej miasta. Włączanie przewoźników prywatnych (w tym dysponujących mikrobusami) w skoordynowany system obsługi pasażerskiej.
- l) Dostosowywanie systemu transportu zbiorowego do wymogów niepełnosprawnych użytkowników.
- m) Indywidualizacja transportu zbiorowego (pojazdy o małej pojemności, komunikacja zbiorowa na zamówienie telefoniczne, realizowana zarówno przez przewoźnika komunalnego, jak i przewoźników prywatnych, z możliwością wykorzystania taksówek jako komunikacji zbiorowej w nocy oraz w innych przypadkach małego potoku pasażerskiego.
- n) Rozwój systemu informowania pasażerów, w tym o aktualnych warunkach ruchu i o nadjeżdżających pojazdach.
- o) Zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pasażerów (monitorowanie pojazdów, dworców, przystanków).
- p) Artykulacja i obrona interesów klientów komunikacji zbiorowej poprzez zawiązanie Rady Pasażerów oraz wprowadzenie Karty Praw Pasażera.

W efekcie powyższych działań - uzyskanie zwiększonej atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez poprawę komfortu, niezawodności i bezpieczeństwa.

Postulowane standardy dotyczące napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej w godzinach szczytu:

Wielkość zapełnienia powierzchni miejsc stojących w pojazdach [m ² na pasażera]	Dopuszczalny procent przypadków z przekroczonymi założonymi wartościami napełnień			
	Stan istniejący	2010 (etap)	2015 (perspektywa)	2020 (kierunek)
0,25	?	2,0	1,5	1,0

Postulowane standardy w zakresie czasu podróży w ruchu wewnętrznym Kielc oraz metropolitalnym dla poszczególnych horyzontów czasowych będą określone po przeprowadzeniu kompleksowych badań ruchu.

3. W zakresie układu drogowego i organizacji ruchu:

- a) Poprawa reżimów utrzymaniowych konstrukcji nawierzchni i obiektów inżynierskich, modernizacji systemów odwodnienia korpusu drogowego.
- b) Poprawa wydajności istniejącego infrastruktury (zwłaszcza skrzyżowań) poprzez drobne modernizacje.
- c) Selektywna budowa nowych elementów sieci drogowo-ulicznej:

- Budowa w obszarze metropolitalnym drogi ekspresowej o nowym przebiegu, uwalniającym obecny ciąg drogi krajowej nr 74.
 - Budowa dodatkowych węzłów na drodze ekspresowej S-7 w ciągu istniejącego obejścia Kielc: z ul. Zagnańskiej oraz z drogą wojewódzką nr 786.
 - Budowa obejścia drogowego Kielc po stronie wschodniej miasta w ciągu drogi krajowej nr 73.
 - Budowa obejść miejscowości w gminach na drogach krajowych i wojewódzkich (Morawica, Tokarnia, Kajetanów, Piekoszycy, Miedziana Góra. Górno).
 - Utworzenie międzygminnej obwodnicy Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego jako ciągu drogi wojewódzkiej.
 - Budowa ulice i dróg lokalnych, zapewniających obsługę terenów nowej zabudowy.
- d) Instalowanie sygnalizacji świetlnej; budowa systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem zaawansowanych technologii informacyjnych i sterowania ruchem; wdrażanie i rozwój inteligentnych systemów transportowych. Uwzględnieniem w systemach sterowania oraz w rozwiązaniach organizacji ruchu wymogu priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego.
- e) Wprowadzenie systemu informowania o warunkach panujących w sieci drogowo-ulicznej.
- f) Propagowanie systemu grupowego korzystania z samochodu osobowego, w tym tworzenie zachęt do zwiększenia napelnienia samochodu.
- g) Rozszerzenie zasięgu stosowania stref ruchu uspokojonego i wolnego oraz tworzenie obszarów (ciągów) ruchu pieszego, wolnych od ruchu samochodowego; eliminacja utrudnień dla ruchu pieszego przez samochody (parkowanie na chodnikach).
- h) Organizacja ruchu samochodów ciężarowych:
- budowę systemu logistyki miejskiej (w tym terminali), umożliwiającej zaopatrzenie obiektów produkcji, usług i mieszkań w towary w oparciu o informatyczną bazę danych, organizację procesu magazynowania, przeładunku i przewozu pojazdami dostosowanymi do rodzaju ładunku oraz obsługiwanego obszaru,
 - ograniczenia wjazdu pojazdów o dużej ładowności w obszar centralny i wybrane obszary zabudowy mieszkaniowej;
 - kierowanie ciężarowego ruchu tranzytowego oraz ładunków niebezpiecznych na trasy obwodowe;
 - czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego i dostawczego (np. w dni świąteczne i w porze nocnej) na wybranych trasach i obszarach;
 - zapewnienie dostępności krawędzi załadowniczych i wyładowniczych dla samochodów ciężarowych i dostawczych.
- i) Budowa urządzeń dla przewozów kombinowanych oraz elementów sieci transportowej służących do powiązań z takimi urządzeniami.
- j) Budowa elementów infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo ruchu, jak: wysepki azylu dla pieszych, chodnik, wprowadzanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach oraz wzbudzonej przez pieszych na przejściach przez jezdnie, progi zwalniające, zmiany organizacji ruchu, przesunięcia przejść dla pieszych, oświetlenie, budowa skrzyżowań dwupoziomowych, radarowych mierników

prędkości, przebudowa skrzyżowań na małe ronda.

- k) Działania techniczne, organizacyjne, prewencyjne i propagandowo-wychowawcze na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- l) Intensyfikacja skuteczności działań policji i straży miejskiej na rzecz porządku na drogach i parkingach.

Postulowane standardy dotyczące stanu dróg i ulic w Kielcach:

	Dopuszczalny procent nawierzchni o stanie ocenianym jako zły lub niezadawalający			
	Stan istniejący 2006 r.	2010 r.	2015 r.	2020 r.
Wszystkie drogi i ulice na terenie Kielc	72	65	50	20

Procent dróg na terenie Kielc:	Stan istniejący 2005 r.	2010 r.	2015 r.	2020 r.
- o nawierzchni ulepszonej	58	62	76	87
- gruntowych	34	28	20	10

4. W zakresie parkowania:

- a) Wprowadzenie normatywu określającego dopuszczalną liczbę miejsc postojowych towarzyszących nowo wznoszonym obiektom. Liczba ta będzie limitowana ze względu na konieczność zachowania równowagi między pojemnością układu ulicznego i podażą miejsc parkingowych, z uwzględnieniem dostępności obszaru komunikacja zbiorową. Ograniczenie te nie dotyczą parkingów obsługujących funkcje mieszkaniową oraz gmin.
- b) Uzależnienie liczby miejsc postojowych dla dużych obiektów handlowych – niezależnie od przestrzegania dopuszczalnych wskaźników – od wyników specjalistycznego studium, analizującego wpływ parkingu na warunki ruchu w otaczającej sieci drogowo-ulicznej. Szczegółowe zasady wyznaczania stref polityki parkingowej określone będą w przewidywanym opracowaniu „Program obsługi parkingowej Kielc”.
- c) Wybudowaniu parkingów w śródmieściu Kielc powinna towarzyszyć eliminacja na przyległym obszarze postoju przyulicznego, zwłaszcza na chodnikach, co stworzy lepsze warunki dla pieszych oraz dla komunikacji publicznej.
- d) Budowa parkingów w centrum ośrodków gminnych.
- e) Budowa parkingów przesiadkowych („Park and Ride”) przy przystankach kolejowych oraz peryferyjnych pętlach komunikacji autobusowej.
- f) Budowa parkingów dla samochodów ciężarowych, w tym umożliwiających postój w okresach zakazu ruchu tych samochodów oraz w celu przeprowadzenia kontroli przez Inspekcję Transportu Samochodowego.
- g) Podjęcie działań zmierzających do uporządkowania parkowania w osiedlach mieszkaniowych w zakresie eliminacji parkowania niezgodnego z przepisami oraz łagodzenia skutków deficytu miejsc postojowych.

- h) Ustalenie następujących priorytetów zaspakajania potrzeb parkingowych na obszarach deficytu miejsc postojowych: 1) mieszkańcy, 2) klienci usług, 3) zatrudnieni.
 - i) Racjonalizacja wykorzystania istniejących miejsc parkingowych, w tym przez stosowanie w coraz szerszym zakresie opłat za parkowanie na terenach publicznych. Opłaty powinny uwzględniać parytet cen biletów komunikacji zbiorowej, wyraźnie zniechęcający do korzystania z samochodu zamiast komunikacji zbiorowej.
 - j) Stworzenie systemu informacji o wolnych miejscach parkingowych oraz o kierunkach dojazdu do parkingów.
5. W zakresie dróg rowerowych i ciągów pieszych oraz urządzeń dla osób niepełnosprawnych:
- a) Rozszerzanie zasięgu stosowania ciągów i stref ruchu pieszego, wolnych od ruchu samochodowego; eliminacja utrudnień dla ruchu pieszego przez samochody m.in. parkowania na chodnikach.
 - b) Wydzielenie ciągów pieszych i pieszo – rowerowych wzdłuż dróg w obszarach zainwestowania
 - c) Intensywna rozbudowa sieci dróg rowerowych
 - d) Intensywna rozbudowa sieci dróg rowerowych (w tempie ok. 10 km rocznie), w tym:
 - ścieżki rowerowe w obrębie pasa drogowego,
 - ulice przystosowane do wspólnego ruchu rowerzystów i pojazdów samochodowych, w tym ulice o ruchu uspokojonym,
 - samodzielne ścieżki rowerowe (tj. prowadzone niezależnie od układu ulic),
 - ścieżki leśne, w tym o funkcjach rekreacyjno-krajoznawczym, zgodnie z przyjętymi standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej. Należy kłaść nacisk na zapewnienie powiązań ze śródmieściem, centrami handlowymi, szkołami kampusami uczelnianymi, ośrodkami rekreacji, w tym powiązanie z ciągami w sąsiednich gminach oraz powiązanie sołectw w siedziba gminy.
 - e) Uwzględnienie w projektach budowy i modernizacji dróg, ulic i skrzyżowań, budowy elementów towarzyszącej infrastruktury dla rowerów.
 - f) Budowa miejsc postojowych dla rowerów, w tym parkingów chronionych.
 - g) Stworzenie systemu ogólnodostępnych, bezpłatnych rowerów miejskich.
 - h) Udostępnianie całych stref ruchu uspokojonego dla ruchu rowerowego.
 - i) Dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego na niektórych ulicach jednokierunkowych.
 - j) Zapewnienie czytelnego oznakowania dróg rowerowych.
 - k) Budowa kładek nad rzekami oraz i przejść podziemnych lub kładek nad liniami kolejowymi i drogami wysokich klas.
 - l) Zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników; utrzymanie dogodnej gęstości przejść dla pieszych. weryfikacja lokalizacji przejść dla pieszych pod względem widoczności;
 - m) Dbanie o stan i estetykę chodników, zieleni i inne urządzenia separujące ruch pieszy i rowerowy od bezpośredniego kontaktu z ruchem samochodowym.
 - n) Dostosowywanie sygnalizacji świetlnej do potrzeb ruchu pieszego i rowerowego.

- o) Budowane i modernizowane urządzenia infrastruktury dróg i ulic, parkingów, transportu zbiorowego, ich standard rozwiązań inżynierskich oraz systemy organizacji i sterowania ruchem oraz przewozów, a także rozwiązania taryfowe powinny uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

6. W zakresie organizacji i zarządzania:

- a) Utrzymanie oddzielania funkcji zarządzania od funkcji wykonawczych w całym sektorze transportowym.
- b) Rozważnie celowości utworzenia jednostki zintegrowanego zarządzania transportem miejskim (planowanie strategiczne transportu, drogi, ruch drogowy, przewozy) dla złości systemu transportowego Kielc.
- c) Rozważnie celowości utworzenia porozumienia międzygminnego w celu zarządzania transportem miejskim w mieście i w gminach ościennych, dla pełnej integracji z pozostałymi organizatorami komunikacji miejskiej i regionalnej, działającymi w na terenie Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.
- d) Dążenie do częściowej demonopolizacji rynku usług przewozowych, z przestrzeganiem reguł uczciwej konkurencji (w tym przetargi i koncesje regulujące podaż). Wykorzystanie powstających w ten sposób możliwości poprawy jakości i obniżki kosztów transportu zbiorowego.
- e) Stworzenie warunków stabilizujących pozycję usługodawców (zawieranie wieloletnich kontraktów o świadczenie usług przewozowych lub utrzymaniowych).
- f) Budowanie struktur poziomych, uwzględniających obecność czynników pozaurzędowych do wspomagania decyzji (np. przez tworzenie zespołów zadaniowych).
- g) Przygotowywanie dokumentacji uzasadniającej celowość realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych, w tym do wniosków o fundusze pomocowe Unii Europejskiej (m.in. studia wykonalności).
- h) Usprawnianie procesu przygotowania i realizacji transportowych inwestycji infrastrukturalnych, w tym skuteczności pozyskiwania gruntów, szczególnie dla potrzeb budowy elementów strategicznych systemu transportowego (podstawowy układ drogowo-uliczny, dworce, parkingi przesiadkowe, pętle komunikacji miejskiej.)
- i) Regulacja stanu prawnego gruntów pod drogami/
- j) Wprowadzenie do struktur zarządzania pro-efektywnościowych instrumentów (m.in. kontrakty menedżerskie).
- k) Przeprowadzanie audytu przedsięwzięć pod kątem ich zgodności z polityką transportową¹ oraz celami programów wewnątrz-sektorowych.
- l) Zarządzanie mobilnością poprzez tworzenie warunków przestrzennych, socjalnych i gospodarczych eliminujących niekonieczne podróże, realizowanie podróży

¹ Procedura oceny zgodności będzie obejmować: cele, instrumenty realizacji oraz postulowane wartości wskaźników i dotyczyć będzie następujących działań:

- programów operacyjnych dotyczących transportu;
- projektów budżetów miasta i gmin;
- projektów budżetów jednostek zarządzających transportem;
- planów miejscowych;
- koncepcji projektowych (w zakresie rozwiązań elementów systemu transportu oraz obiektów będących dużymi generatorami ruchu);
- decyzji „Warunków zabudowy i zagospodarowania terenu” oraz „Ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego” oraz projektów budowlanych;
- obszarowych projektów organizacji ruchu;
- projektów rozwiązań taryfowych;
- zakupów taborowych finansowanych z budżetu miasta.

„przyjaznymi” środkami lokomocji, bądź odbywania poza godzinami szczytów przewozowych. Wprowadzenia w większych zakładach pracy instytucji konsultanta mobilności.

- m) Utworzenie informatycznych transportowych baz danych.
- n) Ścisłe egzekwowanie przez służby porządkowe zasad ruchu drogowego (w tym usuwanie nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów), a także przepisów przewozowych.

6. W zakresie polityki ekonomiczno-finansowej i fiskalnej:

- a) Dostosowanie gospodarowania i zarządzania majątkiem infrastrukturalnym do zasad konkurencyjnej gospodarki rynkowej, z niezbędnymi regulacjami.
- b) Tworzenie i uchwalanie planów wieloletnich oraz wieloletnich planów kroczących, zapewniających środki finansowe dla tworzenie stabilnych warunków funkcjonowania i rozwoju transportu.
- c) Dążenie do utworzenie funduszu transportu miejskiego (lub metropolitalnego), integrującego wszystkie źródła zasilania, w tym środki rządowe, samorządu wojewódzkiego, powiatowego i samorządu miasta i gmin oraz dochody z transportu lokalnego (gdy uregulowania prawne umożliwią takie rozwiązanie).
- d) Intensyfikacja pozyskiwania środków zewnętrznych na cele transportowe (w tym poziom rządowy i samorządowy wojewódzki oraz inwestorzy obiektów komercyjnych); aktywne pozyskiwanie środków z funduszy Unii Europejskiej oraz tworzenie warunków dla absorpcji tych środków.
- e) Pozyskanie kapitału prywatnego do realizacji inwestycji publicznych (partnerstwo publiczno-prywatne).
- f) Komercjalizacja otoczenia węzłów komunikacyjnych.
- g) Zmiana proporcji nakładów finansowych na budowę oraz na remonty infrastruktury transportowej i bieżące utrzymanie, na korzyść dwóch ostatnich działań.
- h) Wsparcie finansowe zadań transportu zbiorowego (infrastruktura, przewozy).
- i) Zmiana proporcji nakładów finansowych na drogi oraz na transport zbiorowy, na korzyść tego ostatniego.
- j) Oparcie decyzji inwestycyjnych, modernizacyjnych i eksploatacyjnych na rachunku efektywności uwzględniającym m.in.:
 - koszty zewnętrzne wynikające z obciążenia środowiska;
 - korzyści wynikające z aktywizacji obszaru, ze stwarzania nowych miejsc pracy (w tym w infrastrukturze komunikacyjnej) oraz z dochodów z podatków.
- k) Rozszerzanie i egzekwowanie opłat np. za parkowanie. Polityka progresywnych opłat za parkowanie w obszarach z deficytem miejsc postojowych powinna zniechęcać do długotrwałego postoju i wymuszać jak najlepsze ich wykorzystanie, przy zachowaniu równowagi z przepustowością sieci ulic.
- l) Realizowanie polityki taryf i ulg zapewniającej osiągnięcie celów społecznych.

7. W zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców:

- a) Utrzymanie w realizowanych podróżach przynajmniej na obecnym poziomie udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego).
- b) Rozwój komunikacji o trakcji elektrycznej (kolej, ew. tramwaj dwusystemowy).
- c) Promowanie zakupu pojazdów czystych ekologicznie (silniki elektryczne, hybrydowe, napędzane gazem naturalnym, paliwa beziarkowe); ograniczenie prawa wjazdu do wybranych obszarów pojazdom nie spełniającym określonych wymagań ekologicznych.

- d) Wprowadzenie do formułowania i oceny scenariuszy (wariantów) rozwoju systemu transportowego Kielce oraz Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego kryterium ładunków krytycznych oraz oceny poziomu emisji hałasu i zanieczyszczeń.
 - e) Przenoszenie stanów zatłoczenia ruchem na obszary o mniejszej wrażliwości środowiskowej; poprawa płynności ruchu.
 - f) Wykonywanie dla wszystkich przedsięwzięć transportowych analiz oddziaływania na środowisko, wg procedur odpowiadającej fazie przygotowania inwestycji.
 - g) Stosowanie zabezpieczeń przeciw negatywnemu oddziaływaniu infrastruktury transportowej na środowisko, w tym środków ochrony akustycznej (np. ekrany).
 - h) Zwiększenie częstotliwości i skuteczność kontroli stanu pojazdów przez Policję, Straż Miejską oraz Inspekcje Transportu Samochodowego.
 - i) Promowanie działań zmierzających do wykorzystania w autobusach komunikacji miejskiej energii odnawialnej poprzez zastosowanie gazu ziemnego.
8. W zakresie monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami:
- a) Ustalenie procedury udziału społeczności lokalnej w konsultowaniu i opiniowaniu zamierzonych rozwiązań transportowych; poprawa przekazu informacji i komunikowania się ze społeczeństwem.
 - b) Monitorowanie zmian zachowań komunikacyjnych, wielkości ruchu drogowego oraz przewozów, zarówno w sposób cykliczny (kompleksowe badania ruchu) jak i permanentny.
 - c) Stworzenie intermodalnej platformy informacyjnej pozwalającej mieszkańcom na zindywidualizowanie planowania podróży.
 - d) Powołanie forum dyskusyjnego „okrągły stół transportowy”, skupiających reprezentantów władz państwowych i samorządowych oraz organizacji pozarządowych i środowisk lokalnych.
 - e) Promowanie poprzez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności”, o zachowaniach komunikacyjnych, przyjaznych miastu i środowisku; postaw skłaniających do korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i komunikacji zbiorowej oraz odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego.
 - f) Rozwój form edukacji i informacji o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Główne priorytetowe zadania polityki transportowej

- 1) Przeprowadzenie kompleksowych badań ruchu i podróży.
- 2) Poprawa bezpieczeństwa ruchu.
- 3) Poprawa standardu obsługi komunikacją zbiorową.
- 4) Przywrócenie pasażerskiego ruchu regionalnego w Kieleckim Węźle Kolejowym
- 5) Poprawa stanu dróg i ulic, zwłaszcza gminnych i powiatowych (nawierzchnie, obiekty, chodniki, odwodnienie, oświetlenie).
- 6) Rozbudowa sieci dróg rowerowych.
- 7) Budowa systemów sterowania ruchem indywidualnym i zbiorowym
- 8) Łagodzenie oddziaływania ruchu na otoczenie oraz związanych z tym konfliktów społecznych.

- 9) Ochrona rezerw terenowych (drogi wyższych klas, pętle komunikacji zbiorowej, parkingi przesiadkowe).
- 10) Rozwój układu drogowo-ulicznego:
 - eliminacja wąskich gardeł (obejście ronda Czarnkowska – IX Wieków Kielc - połączenia ul. Zagnańskiej z ul. Żelazną),
 - przedłużenie ul. Świętokrzyskiej do Cedzyny
 - spięcie W-Z po stronie południowej śródmieścia Kielc
 - obwodnice miejscowości na ciągach dróg krajowych

Ramowy harmonogram wdrażania polityki (ewentualnie)

1. CELOWOŚĆ OPRACOWANIA I UCHWALANIA POLITYKI TRANSPORTOWEJ DLA KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO

Kluczową rolę w zarządzaniu rozwojem i eksploatacją transportu w obszarach zurbanizowanych ma polityka transportowa, która stanowi drogowskaz dla wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za jej realizację. Bez takiej polityki nie jest możliwe świadome, trafne i skuteczne, m.in.: konstruowanie programu rozwoju systemu transportowego miasta i strefy podmiejskiej, sporządzanie szczegółowych projektów, zarządzanie funkcjonowaniem transportu. Zatem polityka taka sprzyja integracji działań zarządzających systemem transportowym (na poziomach: programowania, planowania, projektowania, budowy, eksploatacji). Polityka transportowa określająca hierarchię potrzeb i priorytety działań, jest wyrazem woli politycznej rządzących i probierzem zgodności ich systemu wartości z systemem wartości rządzonych (będących równocześnie elektoratem). Uchwalona polityka działa stabilizująco na decyzje w sytuacji potencjalnie możliwych zmian koalicji rządzących. Uzgodniony politycznie dokument chroni przed dowolnością działań, w tym interpretacji idei zrównoważonego rozwoju. Polityka identyfikuje dylematy decyzyjne i rozstrzyga wiele z nich. Polityka transportowa zawęża pole możliwych rozwiązań proponowanych w projektach inwestycyjnych i organizacji ruchu oraz dostarcza kryteriów dla oceny tych projektów.

Powodem uchwalania polityki transportowej jest przeciwdziałanie degradacji systemu komunikacji zbiorowej, dostarczając argumentów za dotacjami i priorytetami w ruchu. Jednym z elementów wiarygodności samorządów przy ubieganiu się o unijne środki pomocowe lub w międzynarodowych bankach o kredyty preferencyjne dla realizacji zamierzeń inwestycyjnych z zakresu transportu jest posiadanie przez gminę uchwalonej polityki transportowej. Unijne środki pomocowe mogą być kierowane na przedsięwzięcia nie tylko uzasadnione ekonomicznie, lecz przede wszystkim zgodne z politykami rozwojowymi, w tym polityką sektorową transportu na wszystkich szczeblach. Polityki gałęziowe, np. opracowywane zintegrowane programy rozwoju transportu zbiorowego wymagają odniesienia do ogólniejszej polityki transportowej miasta, obszaru metropolitarnego i regionu. Zatem zachodzi konieczność zharmonizowania polityki transportowej miasta z politykami wyższych szczebli. Realizowana polityka transportowa zapewnia - poprzez badanie zgodności przedsięwzięć z polityką – ciągłość, spójność i konsekwencję w działaniach.

Sporządzane tzw. studia wykonalności, w tym do programów strukturalnych oraz spójności powinny odwoływać się do uchwalonej polityki. Istotnym powodem pilności opracowania polityki jest przeciwdziałanie degradacji systemu komunikacji zbiorowej. Permanentnym, operacyjnym celem polityki transportowej jest przede wszystkim przeciwstawianie się niekorzystnym tendencjom w ruchu miejskim. Fakt uchwalenia polityki przez organ przedstawicielski mieszkańców oraz odwoływanie się do jej zapisów wpływa na kształtowanie opinii społecznej: pokazywania jakie działania są racjonalne, łagodzenie nadmiernej roszczeniowości (konieczność wyboru, ukierunkowanie na efekt globalny, zasada "coś za coś") oraz podkreślanie solidaryzmu międzypokoleniowego jako warunku trwałego rozwoju.

Ze względu na silne związki dużego miasta z otaczającymi gminami, w tym ze strefą podmiejską, najważniejsze jest opracowanie polityki transportowej dla całości obszaru metropolitarnego. Ułatwi to korelację rozwoju infrastruktury komunikacyjnej w relacjach międzygminnych oraz koordynację rozwoju przestrzennego i obsługi transportem zbiorowym. W rezultacie takiego podejścia uzyska się synergiczny efekt wszelkich działań na całym obszarze metropolitarne, co zapewni korzyści zarówno miastu jak i gminom ościennym. W ujęciu metropolitarne polityka transportowa zapewnia spójność celów i

działań ujmowanych w dokumentach samorządowych sąsiadujących gmin, powiatu oraz województwa (strategie, studia uwarunkowań, plany miejscowe, plany rozwoju, itp.). Zatem tak formułowana polityka transportowa - a zwłaszcza jej realizacja – będzie jednym z elementów kreującym Metropolię Kielecką.

Polityki transportowe uchwały rady kilku polskich miast, w szczególności: Kraków (1993)¹, Warszawa (1996)², Gdynia (1997), Białystok (1999)³, Wrocław (1999)⁴, Poznań (1999)⁵, Łódź (1999)⁶. Obecnie w Krakowie podjęta została procedura uchwalania aktualizacji polityki transportowej. Jednakże do tej pory nie podjęto w żadnym z polskich miast (poza Kielcami) opracowania i uchwalania polityki transportowej na poziomie metropolitalnym.

Brak polityki jest także polityką, z tym że skrajnie pasywną. Między innymi może to oznaczać poddawanie się żywiołowości zachodzących procesów i rezygnacja ze sterowania rozwojem i eksploatacją systemu transportu.

Powyższe argumenty wskazują na celowość i pilność opracowania oraz potrzebę uchwalenia polityki transportowej zrównoważonego rozwoju dla Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego przez Radę Miejską Kielc oraz Rady 10 gmin: Chęciny, Daleszyce, Górno, Kielce, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszków, Sitkówka, Nowiny, Strawczyn, Zagnańsk.

¹ Uchwała Nr LXX/468/93 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1993 r. w sprawie polityki transportowej dla Krakowa.

² Uchwała Nr XXVII/193/95 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 27 listopada 1995 r. w sprawie polityki transportowej dla m.st. Warszawy.

³ Uchwała Rady Miejskiej Białegostoku z 1996 r. w sprawie polityki transportowej dla Gminy Białystok.

⁴ Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia z 1999 r. w sprawie polityki transportowej dla Wrocławia.

⁵ Uchwała Nr XXIII/269/III/99 Rady Miejskiej Poznania z dnia 18 listopada 1999 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania.

⁶ Uchwała Rady Miejskiej Łodzi z 1999 r. w sprawie polityki transportowej dla Miasta Łodzi.

2. ANALIZA ELEMENTÓW POLITYKI TRANSPORTOWEJ ZAWARTYCH DOKUMENTACH

2.1. Dokumenty samorządowe

Dokumenty dotyczące Kielc

Elementy polityki komunikacyjnej zostały zawarte w „Strategii Rozwoju Miasta Kielce »Kielce 2015«”¹. Główne cele potwierdzone zostały w „Kierunkach i priorytetach rozwoju Miasta Kielce”² i znalazły właściwe odzwierciedlenie w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce³. Ponadto wyżej wymienione dokumenty określają funkcje miasta i perspektywy jego rozwoju, co ma istotne znaczenie na formowania spójnej i komplementarnej polityki transportowej.

Liczące obecnie niespełna 210 tys. mieszkańców Kielce, stanowią najważniejszy ośrodek miejski województwa świętokrzyskiego, jego centrum administracyjne i gospodarcze. Będąc jednocześnie jednym z 16 ośrodków wojewódzkich kraju oraz uznanym ośrodkiem metropolitalnym, położonym dodatkowo na skrzyżowaniu dwóch planowanych tras ekspresowych (S7 oraz S74) oraz magistralnej linii kolejowej Warszawa – Radom – Kielce – Kraków, należy przyjąć że w najbliższych latach Kielce utrwalą swą dominującą pozycję w regionie oraz rozwiną zainicjowane już procesy dynamicznego rozwoju najistotniejszych funkcji metropolitalnych. Należy tu wymienić w szczególności:

- funkcję ośrodka administracji o randze wojewódzkiej,
- funkcję centrum usługowego regionu, w tym usług wysokiego rzędu: kultury, lecznictwa specjalistycznego, oświaty i szkolnictwa wyższego,
- funkcję istotnego w skali kraju ośrodka targowego i konferencyjnego,
- funkcję głównego ośrodka docelowego oraz węzłowego w zakresie dystrybucji ruchu turystycznego w regionie Gór Świętokrzyskich i Niecki Nidy,
- funkcję węzła komunikacyjnego, w ramach której możliwy stanie się rozwój usług logistycznych o randze ogólnopolskiej oraz kreacja Kielc na regionalny ośrodek ruchu lotniczego.

Tak określone kierunki perspektywiczne rozwoju miasta stają się podstawą do prognozowania zatrzymania niekorzystnego trendu spadku liczby mieszkańców, który zarysował się na przestrzeni ostatnich lat oraz odpływu z miasta ludzi młodych i wykształconych. W przypadku jednak zagadnień ludnościowych można przewidywać realny wzrost liczby mieszkańców Kielc, liczony jednak w odniesieniu zespołu metropolitalnego, nie zaś samego miasta w jego granicach administracyjnych.

Z wyżej zarysowanych względów przyjąć należy istnienie realnych i uzasadnionych perspektyw w zakresie umacniania dominującej funkcji regionalnego ośrodka aktywności społeczno-ekonomicznej, a zatem także wzrostu skali wahadłowych dojazdów ludności terenów otaczających miasto do zlokalizowanych na jego terenie placówek handlowych, usługowych instytucji. Przyjęcie takiego założenia, wraz z postępującą poprawą estetyki miasta jako całości a jego śródmieścia w szczególności, pozwala wnioskować o wzroście częstotliwości odwiedzin centralnej części miasta, zarówno przez jego mieszkańców, jak i mieszkańców obszarów podmiejskich, a także rosnącej liczby turystów (EKKOM, 2006).

Jednym z celów Strategii Rozwoju Miasta² jest „Poprawa funkcjonalności obsługi komunikacyjnej miasta”. Zadania służące do jego realizacji są następujące:

¹ Strategia rozwoju Miasta Kielce „Kielce 2015”; uchwała nr 839/98 Rady Miejskiej w Kielcach z dn. 13.06.1998 wraz ze zmianami wprowadzonymi uchwałą nr 475 Rady Miejskiej w Kielcach z dn. 25.05.2000

² Kierunki i priorytety rozwoju Miasta Kielce; Urząd Miasta Kielce, 2003

³ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce; Uchwała Rady Miejskiej w Kielcach nr 580/2000 z dn. 26.10.2000

- Powstrzymanie degradacji stanu nawierzchni ulic.
- Utrzymanie drożności podstawowego układu komunikacyjnego poprzez inicjowanie i wspieranie budowy tras tranzytowych zwłaszcza w ciągach dróg krajowych nr 73 relacji Wiśniówka – Kielce – Tarnów – Pilzno – Jasło oraz nr 74 relacji Piotrków Trybunalski – Kielce – Tarnobrzeg – Lublin.

Ponadto innym celem strategicznym rozwoju miasta jest „utworzenie wielofunkcyjnego i atrakcyjnego centrum miasta”, który w dziedzinie transportu stawia zadanie „Poszerzenia strefy ruchu pieszego, tworzenie systemu parkingów i eliminowanie uciążliwego ruchu kołowego z Centrum”. Służyć temu mają takie działania jak: stopniowe wprowadzanie dalszego ograniczania ruchu pojazdów w Centrum oraz przekształcanie podstawowego układu komunikacyjnego miasta w sposób umożliwiający wyeliminowanie ruchu ciężkiego i tranzytowego z obrzeży Centrum.

Kompleksowy Program Rozwoju Sieci Drogowej Województwa Świętokrzyskiego⁴ określa następujące zadania mające na celu modernizację układu drogowego Kielc:

- Etapowa modernizacja drogi nr 74, dla uzyskania docelowych parametrów drogi ekspresowej S74 (inwestycja ta znajduje się na liście zamierzonych inwestycji rządowych i jest przewidywana do realizacji w latach 2005-2010) poprzez: dobudowę drugiej jezdni ul. Jesionowej, dobudowę drugiej jezdni ul. Łódzkiej od ul. Zagnańskiej do węzła „Niewachłów” (w ciągu drogi S7) oraz budowę dwujezdniowego odcinka od ul. Solidarności do Cedzyny (przedłużenie ul. Świętokrzyskiej)

Powyższy akapit wymaga skomentowania. Otóż trasa ta nie zapewni odpowiedniego dla drogi ekspresowej standardu (przebiega ona przez obszar zwartej zabudowy mieszkaniowej, z obsługą przyległego zainwestowania) i dlatego koniecznym jest poszukiwanie innego korytarza dla jej przeprowadzenia.

- Przedłużenie drogi wojewódzkiej 762 od dworca PKS do skrzyżowania z drogą S7 poprzez: realizację w pierwszym etapie węzła z ulicą 1 Maja i dowiązanie dwoma jezdniami ul. Żelaznej i Zagnańskiej do drogi nr 74, realizację drugiej jezdni ul. Zagnańskiej na dalszym odcinku oraz budowę węzła „Zagnańsk” dla utworzenia dodatkowego wlotu do miasta od strony północnej

Powyższy akapit wymaga skomentowania. Otóż zasadność budowy tego węzła musi być wnikliwie przeanalizowana, gdyż powoduje, że droga krajowa nr 7 nie spełnia wówczas jednego wymogu dla drogi ekspresowej – odległość do węzła w Wiśniówce wynosi wówczas ok. 2 km, wobec wymaganego minimum 3 km.

- Zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 786 poprzez realizację ulicy łączącej ul. Piekoszowską z ulicą Nowo-Malików (wzdłuż linii kolejowej do Częstochowy) do połączenia z ulicą łączącą dzielnicę zachodnią z centrum.
- Korekta przebiegu drogi nr 761 w rejonie Białogonu.
- Przełożenie drogi nr 764 z ul. Wrzosowej na ulicę łączącą się z ul. Wapiennikową.
- Realizację wschodniego obejścia Kielc w ciągu drogi nr 73 dla wyłączenia ruchu tranzytowego z obszarów zainwestowanych.

Dla realizacji celu „Poprawa funkcjonalności obsługi komunikacyjnej miasta” służyć ma zadanie „stworzenie funkcjonalnego systemu parkowania”. Działania umożliwiające jego realizację to: określenie zapotrzebowania na miejsca postojowe, budowa parkingów,

⁴ Kompleksowy Program Rozwoju Sieci Drogowej Województwa Świętokrzyskiego; Uchwała Nr XXXII/435/02 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 30.08.2002

w tym dla samochodów TIR oraz wprowadzanie zmian w organizacji parkowania w dostosowaniu do zmieniających się potrzeb (strefowanie).

Szczególna rola centrum Kielc wynika z faktu, że stanowi ono strefę najwyższej koncentracji aktywności społeczno-ekonomicznej na obszarze miasta oraz intensywności przemieszczeń ludności. Jednym z działań służących realizacji celu „utworzenie wielofunkcyjnego i atrakcyjnego centrum miasta” jest wskazywana w Strategii budowa parkingów wielopoziomowych. Jednakże zapis ten wymaga skomentowania, Otóż oddanie do użytku takiego parkingu należy warunkować jednoczesnym wprowadzeniem ograniczeń w parkowaniu na placach, ulicach i chodnikach w centrum miasta. Aby zmniejszyć ruch doprowadzający do centrum, należy wybudować na obrzeżach strefy intensywnego zainwestowania kilka parkingów strategicznych w systemie „Park and Ride”. Będą one miały na celu przejęcie przez komunikację zbiorową, ruchu zmotoryzowanego zmierzającego do centrum Kielc.

Zgodnie ze wskazanymi w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce” kierunkami rozwoju i rozbudowy systemów komunikacji („wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu kołowego w centrum”) oraz zapisami „Strategii rozwoju miasta Kielce – Kielce 2015”, która w zakresie celu strategicznego III (Utworzenie wielofunkcyjnego i atrakcyjnego centrum miasta) określa m.in. zadania:

- poszerzenie strefy ruchu pieszego, stworzenie systemu parkingów i eliminacja uciążliwego ruchu kołowego z Centrum (Zadanie 1),
- poprawa estetyki Centrum (Zadanie 3),
- modernizacja nawierzchni ulic Centrum (Zadanie 5).

Omawiane dokumenty niedoceniają rolę transportu zbiorowego. Wprawdzie wśród zadań odnoszących się do celu „Poprawa funkcjonalności obsługi komunikacyjnej miasta” znalazło się zapewnienie właściwego standardu obsługi komunikacją zbiorową, które zaliczono do priorytetowych przedsięwzięć miasta. Natomiast działania, jakie przewidziano do realizacji tego zadania są następujące:

- cykliczne analizowanie funkcjonalności systemu komunikacji zbiorowej,
- dostosowywanie systemu obsługi komunikacji zbiorowej do zmieniających się potrzeb,
- wprowadzenie ułatwień w ruchu drogowym dla komunikacji zbiorowej.

Działania te należy jednak ocenić jako niewystarczające.

DOKUMENTY DOTYCZĄCE GMIN KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO

Przyczynki odnoszące się do polityki transportowej na terenie gmin obszaru metropolitalnego zawarte są przede wszystkim w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, w strategiach rozwoju gminy lub w planach rozwoju lokalnego.

Gmina Chęciny

Szkielet sieci drogowa gminy Chęciny tworzy przebieg dróg: krajowej nr 7 oraz wojewódzkich nr 762 i 763, uzupełniony drogami powiatowymi i gminnymi. Powiązanie centralnych obszarów gminy z drogami nadrzędnymi jest dogodne, natomiast lecz wymaga poprawy dostępność komunikacyjna obszarów. odległych od centrum gminy.

Przez teren gminy Chęciny przebiega linia kolejowa nr 8 Warszawa – Kraków (kategoria linii pierwszorzędna, dwa tory szlakowe ze stacją Wolica), rozcinająca gminę na dwie części. Z uwagi na konieczność przekraczania torów kolejowych, część południowa gminy ma utrudnioną dostępność drogami. Według „Studium uwarunkowań i kierunków

zagospodarowania przestrzennego gminy Chęciny⁵ nie przewiduje się budowy lub przebudowy układu torowego (oprócz ewentualnego uruchomienia byłej bocznicy do „Prelbudu).

Według „Studium uwarunkowań Chęcin najważniejsze zadania to:

- rozwiązanie problemu komunikacyjnego gminy, jaki stanowi wywołujący uciążliwość przebieg drogi krajowej nr 7 przez Tokarnię. W dotychczasowych opracowaniach studialnych i koncepcyjnych wybrano północno-wschodni wariant obejścia Tokarni doliną Nidy. Występuje jednak konflikt pomiędzy chęcią ochrony krajobrazu a skalą problemów formalno-prawnych, ekonomicznych, technicznych i społecznych w przypadku wariantu południowo – zachodniego;
- występujące dysproporcje pomiędzy stanem technicznym dróg krajowych i wojewódzkich a powiatowych i gminnych. O ile stan dwóch pierwszych jest dobry, to pozostałe są w złym a nawet bardzo złym stanie. W Studium... przewiduje się konieczność poniesienia nakładów na modernizacje i remonty tych dróg, ponieważ podstawowym atutem gminy ma być rozwój turystyki, a to wymaga zapewnienia dróg o dobrej nawierzchni.

Dokumentem uzupełniającym dla Studium... jest „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy i Miasta Chęciny”⁶. Dla realizacji celu poprawy warunków komunikacyjnych przewidywane są następujące działania:

- budowa dróg gminnych: Jedlnica-Bolmin, Kresy – Bolmin, Kresy – do drogi wojewódzkiej, Zakościele – Nowiny, Zastodole – Bolmin, Wymysłów – do Ośrodka Wypoczynkowego w Żebieńcu, droga gminna w m. Milechowy; Charężowie, Lelusinie, Gościniac – Skiby, Murowaniec – Wolica, Tokarnia;
- budowa dróg powiatowych: Gościniac- Miedzianka, Polichno – Gałęzice – Piekoszków;
- remonty dróg powiatowych: Bolmin – Miechowy, Mosty – Jedlnica, Mosty – Chojny oraz w Wojkowcu;
- remonty dróg gminnych w Siedlcach Podgórzu, w Siedlcach Górki, w Siedlcach Chałupki, w Murowańcu, Siedlce – Wojkowiec oraz w Tokarni;
- modernizacja drogi przez wieś Skiby oraz odcinka Łukowa – Sobków;
- wykonanie oświetlenia ulicznego na drogach powiatowych;
- budowa chodników na terenie gminy;
- budowa wiat przystankowych na drodze wojewódzkiej Kielce – Małogoszcz;
- w miejscowości Chęciny – budowa dróg osiedla Północ, wykonanie chodników, oświetlenie ulic, położenie nawierzchni asfaltowej, wykonanie ulic i parkingów w obrębie osiedla Północ i Starego Miasta, budowa ścieżek rowerowych na terenie całej gminy, budowa drogi Sitkówka – Zelejowa;
- remont nawierzchni drogi wojewódzkiej w Radkowicach;
- budowa ścieżek rowerowych w Tokarni;
- budowa wiaduktu kolejowego w Wolicy.

Gmina Daleszyce

Problemami zasygnalizowanymi w „Studium uwarunkowań gminy Daleszce”⁷ są:

⁵ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Chęciny. Chęciny, 2000 r.

⁶ Plan Rozwoju Lokalnego gminy i miasta Chęciny.

⁷ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Daleszyce.

- ruch tranzytowy w Daleszycach, który nakładając się z ruchem lokalnym, powoduje utrudnienia w ruchu pojazdów i przemieszczenia piesze;
- brak jest większych powierzchni parkingowych w centrum Daleszyc – utrudnia to przy narastającym ruchu dostępność usług,
- brak dogodnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy sołectwami położonymi w północnej części gminy,
- niski standard dróg gminnych i niektórych odcinków dróg powiatowych.

Planowane działania zmierzające do poprawy sytuacji w gminie (zawarte w „Planie Rozwoju Lokalnego Gminy Daleszyce”⁸ na lata 2007 – 2013) obejmują:

- budowę dróg gminnych: Marzysz – Znój, Danków tzw. Górka, Borków – Słopiec, Suków – Papiernia, Niwy – Słopiec oraz w miejscowości Mówcza i Brzechów, Cisów;
- przebudowę dróg powiatowych: Suków – Modrzewie, Marzysz – Radomice, Komórki – Wojciechów, Marzysz – Kuby Młyny;
- przebudowę i modernizację dróg powiatowych Suków – Borków, Pierzchnica – Chmielnik, Borków – Daleszyce – Górno;
- przebudowę i odbudowę drogi powiatowej Daleszyce – Smyków – Napęków; Borków – Trzemosna;
- modernizację dróg powiatowych Radlin-Niestachów-Brzechów-Daleszyce; Komórki-Skrzelczyce; Łukawa-Widełki-Makoszyn;

Ze względu na zły stan techniczny dróg i niewystarczające połączenie z innymi sołectwami, właśnie powyższe zadania zostały uznane za priorytetowe.

Na terenie gminy Daleszyce nie występują linie kolejowe. Najbliższymi stacjami kolejowymi są stacje w Kielcach;

- dla ruchu osobowego Kielce Gł. oddalone od granic gminy ok. 8 km a od poszczególnych sołectw 8 -29 km,
- dla ruchu towarowego Kielce - Herby oddalone od granic gminy ok.10 km a od poszczególnych sołectw 10-31 km.

Stacje te są dostępne drogą wojewódzką nr 764 oraz drogami powiatowymi.

Gmina Górno

Gmina Górno położona jest w strefie podmiejskiej Kielce i obsługiwana jest poprzez drogę krajową numer 74 o znaczeniu międzyregionalnym Piotrków Trybunalski – Sulejów – Kielce – Kraśnik – Lublin. Podstawową sieć drogową stanowią także trzy drogi wojewódzkie: nr 752 Górno – Bodzentyn, nr 753 Wola Jachowa – Nowa Słupia i nr 754 Radlin – Leszczyny - Dąbrowa. Uzupełnienie sieci drogowej stanowią drogi powiatowe i gminne. Sieć dróg w gminie zapewnia sprawną komunikację między poszczególnymi sołectwami. Modernizacji, ze względu na stan nawierzchni, wymagają w większości drogi gminne i drogi powiatowe. W planach rozbudowy sieci drogowej konieczne jest uwzględnienie dróg dojazdowych do projektowanych nowych terenów budowlanych i rekreacyjnych.

Według „Strategii Rozwoju gminy Górno”⁹ głównym problemem jest węzeł drogowy w Górnio. Przecinają się tu droga krajowa nr 74 (Kielce – Opatów, dzieląca gminę na dwie części) z drogą wojewódzką nr 752 (Górno - Bodzentyn) i drogą Górno - Daleszyce. Ze względu na duże natężenie ruchu na drodze krajowej konieczna jest docelowa

⁸ Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Daleszyce.

⁹ Strategia Rozwoju Gminy Górno.

przebudowa tego węzła i umożliwienie swobodnej komunikacji między północną i południową częścią gminy.

Według „Planu Rozwoju Lokalnego Gminy Górno”¹⁰ w latach 2007 – 2013 przewiduje się:

- budowę drogi powiatowej Leszczyny – Krajno – Porąbki;
- budowę drogi gminnej w miejscowościach: Krajno Stara Wieś – Krajno Pogorzele, Radlin Ogrodzenie, Wola Jachowa, Górno - Górno Zawada;
- modernizację dróg powiatowych i gminnych.

Gmina Masłów

Gmina położona jest na obrzeżu kieleckiego węzła komunikacyjnego, który ma ważne znaczenie krajowe. Węzeł ten leży na przecięciu krajowych korytarzy transportowych łączących aglomerację warszawską z krakowską i aglomerację łódzką z rzeszowską. Przecinają się tutaj także korytarze transportowe o znaczeniu międzyregionalnym: Kielce – Tarnów i Kielce – Częstochowa. Teren gminy przecinają 3 drogi krajowe nr 7, nr 73 i nr 74, droga wojewódzka nr 745, liczne drogi powiatowe i gminne. Duża gęstość dróg zapewnia dobre warunki dostępności komunikacyjnej. Pilnego rozwiązania wymaga ustalenie nowego przebiegu dróg krajowych nr 73 Wiśniówka – Kielce – Tarnów i nr 74 Kielce – Lublin, z lokalizacją ich skrzyżowania z rejonie Domaszkowic, a także z realizacją węzła „Wiśniówka” w ciągu drogi krajowej nr 7 Warszawa – Kielce – Kraków oraz dostosowaniem przebiegu tych dróg do parametrów dróg ekspresowych. W „Studium uwarunkowań gminy”¹¹ przyjęto rezerwy terenowe pod budowę tras w/w dróg zgodne z ustaleniami obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego (w Studium... wskazano także rozwiązania alternatywne – pierwszy wg propozycji „Transprojektu” Warszawa, a drugi wg autorów Studium, uzyskujący najwyższą aprobatę społeczną. Ostateczne przebiegi planowanych tras oraz węzła na skrzyżowaniu tych dróg zostaną podjęte po wspólnych ustaleniach z GDDKiA (w tym w sprawie obejścia Kajetanowa w ciągu drogi nr 7) oraz władz samorządowych gmin Masłów i m. Kielce. Miejski Zarząd Dróg w Kielcach wskazuje na konieczność utrzymania przebiegu drogi krajowej nr 74 wg ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W Studium... zakłada się utrzymanie istniejącego układu sieci dróg powiatowych i gminnych oraz przeprowadzenie gruntownej modernizacji i sukcesywną przebudowę niektórych odcinków dróg. Studium... przewiduje przede wszystkim:

- modernizację dróg powiatowych i gminnych;
- rozbudowę lotniska sportowego w Masłowie dla potrzeb ograniczonego, regionalnego ruchu lotniczego wraz w zapewnieniem dobrej obsługi komunikacją zbiorową;

„Strategia zrównoważonego rozwoju gminy Masłów”¹² wskazuje na stan techniczny dróg na terenie gminy, a także na trudności w przyspieszeniu modernizacji i rozbudowy układu komunikacyjnego na pograniczu gminy i miasta Kielce. Główny problem stanowi brak w zgodności poglądów na docelowe rozwiązanie układu ponadregionalnych dróg. Strategia... przewiduje także opracowanie i realizację gminnego systemu ścieżek rowerowych w powiązaniu z układem miejskim. Przy zachodniej granicy gminy przechodzi trasa kolei pierwszorzędnej relacji Warszawa – Kielce o tranzytowym w stosunku do gminy charakterze, do której mieszkańcy gminy mają dostęp poprzez stację pasażerską w Kielcach.

¹⁰ Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Górno na lata 2004 – 2006 oraz na lata 2007-2013.

¹¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Masłów. Masłów, 2000 r.

¹² Strategia zrównoważonego rozwoju gminy Masłów. Masłów 2000r.

Gmina Miedziana Góra

Obszar gminy wyposażony jest w ważne elementy infrastruktury transportowej drogowej i kolejowej. Przez południową część gminy przebiega droga krajowa nr 7, realizująca także relacje międzynarodowe (Gdańsk – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne – granica państwa). Ponadto przez gminę przechodzi droga krajowa nr 74 w relacji Kielce – Łódź. Gminę obsługują także dwie drogi wojewódzkie nr 748 relacji Strawczyn – Miedziana Góra oraz nr 750 Lekomin – Zagnańsk – Ćmińsk. Drogowy układ uzupełniają drogi powiatowe i gminne.

Wzdłuż części wschodniej granicy gminy przebiega magistralna linia kolejowa relacji Śląsk – Strzemieszyce – Kielce – Dęblin. Przystanek w m. Kostomłoty i stacja towarowa Kielce – Herby stanowią jedyne punkty do obsługi handlowej ruchu pasażerskiego i towarowego.

Studium uwarunkowańgminy¹³ wskazuje na problem zwiany z przebiegiem drogi krajową nr 74:bardzo duże natężenie ruchu, przebieg przez obszary zabudowane, jej parametry techniczne i konieczność obsługi ruchu lokalnego – elementy te stwarzają poważne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu.

Do podstawowych celów przekształceń przestrzennych w zakresie transportu gmina zalicza przede wszystkim zaspokajanie wzrastających potrzeb transportowych z uwzględnieniem minimalizacji kosztów społecznych i środowiskowych, jakie wywołuje rozbudowa sieci transportowej. Dokument wskazuje następujące cele cząstkowe:

- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu;
- zwiększenie dostępności i osiągalności wszystkich rejonów gminy oraz minimalizacja czasu podróży;
- zapewnienie przepustowości w układzie sieci;
- zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców i środowiska.

W Studium... przewiduje się utrzymanie stosownej rezerwy na przebieg trasy ekspresowej, która na znacznej swej długości będzie wymagała realizacji w układzie obwodnicowym. Umożliwi to wyeliminowanie uciążliwości z obszarów centralnej gminy. Proponuje się etapową realizację przewidywanej trasy ekspresowej poprzez:

- przebudowę odcinka Kostomłoty I – Kostomłoty II na dwujezdniową;
- przebudowę odcinka drogi regionalnej nr 748;
- budowę jednojezdniowego odcinka drogi łączącego Laskową z Przyjmem;
- korektę łuków poziomych i pionowych w rejonie Raszówki;
- dobudowę drugiej jezdni na odcinku Miedziana Góra – granica gminy;
- realizację dróg lokalnych i gospodarczych przejmujących ruch miejscowy.

Dostępność do drogi ekspresowej zapewniałoby skrzyżowanie w Kostomłotach (węzeł z drogą ekspresową Gdańsk – Chyżne) oraz jednopoziomowe skrzyżowanie skanalizowane w pobliżu wsi Bugaj, Porzecza i Przyjma (droga krajowa nr 748).

Dokument Studium ... ten wskazuje także na konieczność utrzymania stosownej rezerwy terenu pod inwestycje kolejnictwa, tj. łącznicę kolejową w relacji Szczukowice – Kostomłoty, przeprowadzającą ruch tranzytowy z pominięciem stacji Kielce i Kielce Herby oraz obsługującą tereny przewidywanej stacji kontenerowej w okolicy skrzyżowania dróg krajowych nr 7 i nr 74.

¹³ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miedziana Góra.

Studium... wskazuje także na konieczność powstania tras rowerowych o charakterze turystyczno – rekreacyjnym.

W „Strategii rozwoju gminy Miedziana Góra”¹⁴ postuluje się budowę odcinków uzupełniających sieć dróg gminnych oraz poprawę dostępności do ciągów tranzytowych z każdej miejscowości gminy. Konieczne jest także stworzenie sieci szlaków rowerowych.

Gmina Morawica

Gmina Morawica stanowi węzeł komunikacyjny, w którym zbiegają się drogi do Kielc, Pińczowa, Kazimierzy Wielkiej, Buska Zdroju, Tarnowa, Chęcina oraz na Sitkówkę-Nowiny. Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 73 oraz dwie drogi wojewódzkie nr 763 i nr 766. Dopełnieniem układu drogowego są drogi powiatowe i gminne. Na terenie gminy znajdują się także linie kolejowe relacji: Kielce - Busko Zdrój – Połaniec; Kielce – Kraków.

„Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Morawica”¹⁵ wskazuje na uciążliwość dla mieszkańców gminy zagrożenia bezpieczeństwa ruchu powodowanego przez węzeł dróg: krajowej, wojewódzkich, powiatowych i dróg gminnych. Za konieczne uznano przedsięwzięcia modernizujące sieć drogową gminy:

- budowa drugiej jezdni drogi nr 73 wraz z obwodnicą miejscowości Morawica. Planowana obwodnica przebiegałaby po wschodniej stronie miejscowości, wzdłuż rzeki Morawka;
- budowę mostów w ciągach dróg: Kuby Młyny – Marzysz; Nida - Ostrów (Gołęciny); Obice – Lisów.
- budowa ulic w Morawicy;
- budowa dróg gminnych we wsiach: Zaborze, Bilcza, Piaseczna Górka, Lisów;
- modernizacja dróg powiatowych.

Budowa obwodnicy i inwestycje mostowe zaliczane są do działań. Stan techniczny dróg lokalnych jest średni i wiele wymaga pilnej modernizacji. Inwestycje drogowe powinny obejmować poza samą drogą także urządzenia ruchu pieszego i rowerowego, zapewniające podstawowe warunki bezpieczeństwa i funkcjonalności.

Konieczne jest także tworzenia szlaków rowerowych w celu zwiększenia znaczenia obszaru pod względem rekreacyjno – turystycznym.

Dokument „Zintegrowana Strategia rozwoju Obszarów Wiejskich”¹⁶ przedstawia podobny zakres planowanych projektów rozbudowy i modernizacji sieci drogowej na terenie gminy Morawica jak w „Planie Rozwoju Lokalnego Gminy Morawica”.

Gmina Piekoszów

Podstawowy układ drogowy w gminie Piekoszów stanowi droga krajowa nr 7 Gdańsk – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne (czyli międzynarodowa E77), droga wojewódzka nr 786 Kielce – Ruda Strawczyńska – Łopuszno i nr 761 Kielce – Białogon – Piekoszów. Gminę obsługują także drogi powiatowe i gminne. Przez teren gminy Piekoszów przebiegają także 2 linie kolejowe: Małogoszcz – Kielce – Warszawa oraz

¹⁴ Strategia rozwoju gminy Miedziana Góra.

¹⁵ Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Morawica.

¹⁶ Zintegrowana Strategia Rozwoju Obszarów Wiejskich.

Piekoszów – Sitkówka – Pińczów. W Piekoszowie znajduje się także przystanek kolejowy dla ruchu osobowego.

Najważniejszym elementem przekształconego układu sieci drogowej, według „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowanie przestrzennego gminy Piekoszów”¹⁷, na terenie gminy będzie droga krajowa nr 7. Dla tej drogi przewiduje się dobudowę od strony zachodniej. Ruch lokalny połączony będzie z drogą ekspresową do istniejących węzłów za pomocą planowanej sieci dróg zbiorczych. Droga ta oraz droga nr 74 stanowiąc będzie szkielet układu drogowego gminy. W celu poprawy standardów życia mieszkańców, jak również warunków ruchu tranzytowego przewiduje się wprowadzenie kilku zmian w sieci drogowej:

- przełożenie drogi nr 786 Kielce – Łopuszno na odcinku Szczukowice – Micigózd. Nowa trasa prowadzić będzie po północnej stronie obszaru zainwestowania Piekoszowa i po południowej stronie Micigozdu, po terenie dotychczas rezerwowanym w planie zagospodarowania przestrzennego gminy;
- poprowadzenie drogi nr 761 Kielce – Piekoszów śladem likwidowanej boczniczy kolejowej z ominięciem części wsi Jaworznia i centralnej części Piekoszowa;
- poprawa parametrów technicznych całej sieci drogowej na terenie gminy stosownie do funkcji realizowanej przez poszczególne odcinki;
- wydzielenie ciągów pieszych i pieszo – rowerowych wzdłuż dróg w obszarach zainwestowania.

W odniesieniu do układu kolejowego zakłada się adaptację i modernizację układu dróg kolejowych oraz modernizację infrastruktury kolejowej, w szczególności obiektów i urządzeń obsługi podróżnych. Przewiduje się realizację węzła kolejowego w Górkach Szczukowskich i realizację układu linii łącznicowych pomiędzy istniejącym układem kolejowym a planowanym na terenie gminy Miedziana Góra terminalem kontenerowym – Piekoszów – Sitkówka po północno – zachodniej stronie Szczukowic, poza obszarem planowanego zainwestowania. Zakłada się, że pozostałe planowane linie łącznicowe prowadzone będą po terenie rezerwowanym w planie miejscowym.

Według „Planu Rozwoju Lokalnego gminy Piekoszów”¹⁸ przewiduje się budowę i modernizację infrastruktury drogowej:

- budowa dróg: Skalka, Brynica – Ukraina, Micigózd – Górka, Wierna – Młynki, Lesica-Lasek – Jeżynów;
- przebudowa drogi wojewódzkiej Kielce – Piekoszów, odcinek w Jaworzni, drogi wojewódzkiej nr 786 w Micigózdzie, odc. Bobrza – Górki Szczukowskie, drogi powiatowej nr 0484T.

Gmina Sitkówka - Nowiny

Głównym elementem układu komunikacyjnego jest biegnąca z północy na południe droga krajowa nr 7 (międzynarodowa E-77) Gdańsk – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyże o charakterze tranzytowym oraz droga wojewódzka nr 762 Kielce - Chęciny - Małogoszcz. Dostyć gęsta lokalna sieć drogowa łączy poszczególne wsie z Sitkówką. Ważnym elementem infrastruktury komunikacyjnej jest linia kolejowa nr 8 relacji Warszawa – Kraków, stanowiąca jedno z najważniejszych połączeń kolejowych

¹⁷ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowanie przestrzennego gminy Piekoszów. Piekoszów 1999r.

¹⁸ Planu Rozwoju Lokalnego gminy Piekoszów.

województwa świętokrzyskiego. Ze stacji Sitkówka–Nowiny od linii magistralnej odgałęziają się: linia dwutorowa zelektryfikowana w kierunku Buska Zdroju oraz łącznica kolejowa Górek Szczukowskich położonych na linii Kielce – Częstochowa. Oprócz tego stacja ta obsługuje także zespół bocznic kolejowych.

Według „Studium uwarunkowań ...gminy¹⁹ droga nr 7 powinna być dwujezdniową drogą ekspresową (przynajmniej na niektórych odcinkach). Program modernizacji części drogi nr 7 stanowiącej obwodnicę Kielc, która przebiega przez gminę Sitkówka – Nowiny uwzględnia dobudowę drugiej jezdni.

Problemem na drodze wojewódzkiej nr 762, oprócz niedostosowania nawierzchni do obecnej kategorii obciążenia ruchem i złego stanu technicznego wiaduktu drogowego, są także przejścia dla pieszych na tej drodze. Poprawę bezpieczeństwa pieszych na tej rozwiązałyby sygnalizacja świetlna w miejscach o największym natężeniu ruchu pieszego np. na skrzyżowaniu przy zjeździe do Nowin.

W celu poprawy ich stanu technicznego dróg gminnych należy w pierwszej kolejności powstrzymać degradację konstrukcji dróg i obiektów inżynierskich, zwiększyć nośność nawierzchni dróg, przenoszących ruch ciężki i bardzo ciężki oraz dostosować sieć dróg do wymagań określonych standardów. Drogi na terenie gminy wymagają także kompleksowego rozwiązania systemu ich odwodnienia, którego brak wpływa niekorzystnie na funkcjonalność i stan techniczny dróg. Jedną z szans dla gminy może stać się rozwój terenów przyległych do drogi nr 7, w szczególności ich funkcji usługowej, co może mieć duże znaczenie w perspektywie znacznego, ponad dwukrotnego wzrostu ruchu komunikacyjnego na tej drodze.

Poza drogową siecią komunikacyjną przez gminę przebiegają także linie kolejowe. Najważniejszą z nich jest magistrala „północ – południe”. Jest to linia dwutorowa, zelektryfikowana relacji Śląsk – Kielce – Dęblin (Lublin – Warszawa). Na trasie kolei znajduje się stacja kolejowa Sitkówka – Nowiny. Z tej stacji, od w/w linii magistralnej odgałęziają się :

- linia dwutorowa zelektryfikowana w kierunku Buska Zdroju,
- łącznica kolejowa do Górek Szczukowskich położonych na linii Kielce – Częstochowa

Stacja kolejowa w Sitkówce Nowinach obsługuje ponadto zespół bocznic kolejowych z Cementowni Nowiny – Nowiny I i Nowiny II oraz z ZPW Truskawica poprzez trzy zespoły torów zdawczo – odbiorczych zlokalizowanych na terenie tych zakładów. Bocznicę prowadzone są na ogół w sposób bezkolizyjny (6 wiaduktów kolejowych i 6 przejazdów kolejowych). W obrębie stacji kolejowej znajduje się tunel dla pieszych o długości 60 m ułatwiający komunikację pomiędzy przeciwległymi terenami linii kolejowej. Pomimo to przebieg linii kolejowych stanowi utrudnienie dla funkcjonowania i rozwoju terenów przy niej przeciwległe położonych.

Według „Strategii Rozwoju Gminy Sitkówka – Nowiny”²⁰ najważniejsze zadania to modernizacja i remonty dróg na terenie gminy w celu poprawy ich stanu technicznego dróg oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu. Cele te realizowane będą poprzez poszerzenie jezdni i korony, na korekcie łuków poziomych i pionowych, przeprowadzenie przebudowy i modernizacji dróg lokalnych w gminie. Zachodzi również potrzeba modernizacji systemów odwodnienia korpusu drogowego. Według Strategii... do najważniejszych zadań należą:

- zabezpieczenie terenów pod budowę drugiej jezdni w ciągu drogi nr 7;

¹⁹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Sitkówka – Nowiny.

²⁰ Strategia Rozwoju Gminy Sitkówka – Nowiny.

- opracowanie i realizacja planu modernizacji i rozbudowy dróg powiatowych na terenie gminy;
- opracowanie i realizacja planu modernizacji i rozbudowy dróg gminnych.

Obecnie trwają prace nad przygotowaniem aktualnego „Planu Rozwoju Lokalnego Gminy Sitkówka – Nowiny”. W dokumencie tym przedstawione są następujące zamierzenia inwestycyjne na lata 2007 – 2013 dotyczące układu drogowego gminy:

- przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 762 z drogą powiatową nr 0378T i drogą gminną nr 254/2 wraz z budową sygnalizacji świetlnej w m. Zagórsko;
- przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 762 z ul. Chorzowska wraz z budową sygnalizacji świetlnej;
- budowa obwodnicy Kielc na odcinku Zagrody – Pośłowice (kierunek Kraków – Tarnów);
- przebudowa dróg powiatowych i gminnych

Gmina Strawczyn

Układ podstawowy sieci dróg gminy Strawczyn stanowią dwie drogi wojewódzkie nr 748 i nr 786. Znaczną rolę w połączeniach wewnątrzgminnych odgrywają drogi powiatowe i gminne. Kontynuowanie budowy i modernizacji dróg jest celem poprawy dostępności komunikacyjnej. Gmina Strawczyn ma dobrze rozwiniętą sieć komunikacyjną - charakteryzuje się dobrym stanem dróg wojewódzkich i powiatowych, jednak dróg utwardzonych gminnych jest za mało, a jakość istniejących jest często zła. W tej sytuacji zachodzi pilna potrzeba szybkiej ich rozbudowy i modernizacji. Finansowanie inwestycji spoczywać będzie głównie na samorządzie lokalnym, chociaż możliwe jest również uzyskanie dofinansowania ze źródeł zewnętrznych.

Gmina Zagnańsk

Podstawowy układ drogowy gminy Zagnańsk składa się z następujących dróg:

- droga krajowa nr 7 Gdańsk – Warszawa – Kraków – Chyżne;
- droga krajowa nr 73 Kielce – Tarnów;
- droga wojewódzka nr 750 Zagnańsk – Samsonów – Ćmińsk.

Uzupełniający układ dróg tworzą drogi powiatowe i gminne. Istniejący układ i stan techniczny dróg w gminie zapewnia sprawne połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami i ośrodkiem gminnym. Ze względu na duże kompleksy leśne zewnętrzne powiązania drogowe muszą być ograniczone do istniejących.

Przez gminę Zagnańsk przebiega dwutorowa, zelektryfikowana magistralna linia kolejowa, łącząca Śląsk z Kielcami, Radomiem, Warszawą i Lublinem. Stacja kolejowa klasy II znajduje się w miejscowości Zagnańsk i obsługuje ruch osobowy i towarowy. W miejscowości Tumlin – Węgle znajduje się przystanek dla obsługi ruchu pasażerskiego. Bocznice kolejowe obecnie nie odgrywają dużego znaczenia. Linia kolejowa przecina na terenie gminy wszystkie ważne ciągi drogowe, co powoduje znaczne utrudnienia w rozbudowie sieci drogowej.

Studium uwarunkowańgminy²¹ przedstawia następujące kierunki rozwoju komunikacyjnego gminy:

- przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów technicznych jak dla drogi ekspresowej;

²¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Zagnańsk.

- projektowane obejście Kajetanowa wraz z węzłem „Wiśniówka”;
- pełny dostęp wewnętrznej gminy poprzez włączenie drogi wojewódzkiej nr 750 oraz węzeł „Zagnańsk” w rejonie bocznic kolejowej;
- budowa wiaduktu nad linią kolejową E77 w ciągu drogi powiatowej i zachowanie jej połączenia z drogą krajową nr 73;
- modernizacja dróg powiatowym i gminnych.

Strategia rozwoju gminy Zagnańsk²² wskazuje na uciążliwość dla środowiska i dla bezpieczeństwa ruchu drogowego przebiegającej drogi krajowej nr 7 przez południowo – wschodnie tereny gminy. Na tym ciągu planowana jest:

- budowa obejścia wsi Kajetanów poprzez wykorzystanie korytarza istniejących dróg, z bezkolizyjnym węzłem drogowym „Wiśniówka” i wiaduktem;
- dobudowę drugiej jezdni na odcinku od węzła „Wiśniówka” do granic administracyjnych Kielc.

Projektowanym odcinkom drogi towarzyszyć będą na terenie gminy budowa wiaduktów nad drogą ekspresową, nad bocznicą kolejową i kładki dla pieszych pomiędzy

Dokumenty dotyczące powiatu kieleckiego

Do podstawowych dokumentów podejmujących problemy komunikacji w skali powiatu kieleckiego jest „Strategia rozwoju powiatu kieleckiego”²³ oraz dokumenty uzupełniające i odnoszące się do Strategii... takie jak „Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kieleckiego”²⁴ oraz program „Bezpieczny Powiat Kielecki”.

Analizując istniejący układ komunikacyjny w/w dokumenty stwierdzają, że zapewnia on dobre powiązanie wewnątrz powiatu kieleckiego, a także ze wszystkimi sąsiednimi powiatami. Dostępność wszystkich z analizowanych gmin oceniana jest jako bardzo dobra z uwagi na bezpośrednie ich połączenie z drogami krajowymi i wojewódzkimi we wszystkich kierunkach. Jedynie gmina Masłów odznacza się mniejszą dostępnością do układu nadrzędnego.

Do głównych problemów na terenie powiatu kieleckiego zaliczyć można przede wszystkim zły stan techniczny dróg, szczególnie dróg powiatowych i gminnych. Z tego względu w Strategii... wyznaczono cele programu operacyjnego mające za zadanie poprawić istniejącą sytuację, a są to:

- udrożnienie systemu komunikacyjnego dla powiatu kieleckiego;
- zapewnienie dobrego połączenia z siecią dróg nadrzędnych;
- analiza koncepcji rozwoju sieci dróg powiatowych;
- dostosowanie konstrukcji jezdni i obiektów inżynierskich do obowiązujących warunków technicznych;
- dążenie do optymalizacji układu drogowego powiatu kieleckiego;
- skrócenie czasu podróży w obrębie analizowanego obszaru;
- bezkolizyjne prowadzenie ruchu rowerowego i pieszego;
- zwiększenie bezpieczeństwa drogowego użytkowników ruchu;
- uszorstnienie odcinków dojazdowych do skrzyżowań;
- budowa zatok autobusowych;
- weryfikacja lokalizacji przejść dla pieszych pod względem widoczności;
- wprowadzenie nowej generacji oznakowania pionowego i poziomego;

²² Strategia rozwoju gminy Zagnańsk.

²³ Strategia Rozwoju Powiatu Kieleckiego (z aktualizacją). Kielce, 30 maja 2006.

²⁴ Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kieleckiego. Kielce, 2004r.

- budowa sygnalizacji świetlnych i progów zwalniających;
- zmniejszenie emisji spalin i hałasu;
- uporządkowanie systemu odwodnienia;
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej powiatu i rozwój działalności agroturystycznej;
- podniesienie atrakcyjności regionu dla celów inwestycyjnych i rozwoju gospodarczego.

Założone cele będą realizowane poprzez kompleksowe rozwiązania ważnych ciągów komunikacyjnych powiatu, które łączyć będą ważne ośrodki gminne i miejskie powiatu między sobą oraz wpływać na poprawę dostępności poprzez sieć dróg nadrzędnych. Według Strategii... przewiduje się zrealizować do roku 2013 - 2015 następujące zadania:

- modernizacja dróg powiatowych w ramach utworzenia „Pętli powiatowej Nr 1” obejmującej odcinek: Cedzyna – Porąbki – Huta Szklana – Św. Krzyż – (brak połączenia) – Nowa Słupia – Św. Krzyż – Huta Nowa – Czaplów – Makoszyn – Łukowa – Daleszyce – Radlin – Cedzyna;
- kompleksowa przebudowa ciągów komunikacyjnych na drogach powiatowych powiatu kieleckiego:
 - Ciąg Nr 1, w skład którego wchodzić będą następujące odcinki:
 - droga nr 15541 Suków – Borków – Pierzchnica – Chmielnik;
 - droga nr 15517 Górnio – Daleszyce – Borków;
 - droga nr 15124 Chmielnik – Stopnica na odcinku Chmielnik – granica powiatu;
 - Ciąg Nr 2: droga nr 15687 Mieczyn – Piekoszów na odcinku Gnieździska (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 728) – Piekoszów;
 - Ciąg Nr 3 w skład którego wchodzić będą odcinki:
 - droga nr 15657 Stąporków – Mniów – Ruda Strawczyńska na odcinku: granica powiatu – Ruda Strawczyńska;
 - droga nr 15616 Kuźniaki – Dobrzeszów – Sarbice – Mniów na odcinku Kuźniaki – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 15689;
 - droga nr 15689 Snochowice – Podewsie – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 15616;
- regulacja stanu prawnego gruntów pod drogami powiatowymi – pozwoli to na dostosować parametry jezdni i obiektów inżynierskich do warunków technicznych, o wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu i komfortu jazdy;
- poprawa systemu komunikacji drogowej na terenie powiatu kieleckiego co wpłynie na czytelność i bezpieczeństwo na sieci drogowej.

W Strategii... brak jest odniesienia do usprawnienia połączeń z gmin do miasta Kielce i pomiędzy gminami za pomocą komunikacji zbiorowej. Praktycznie połączenie pomiędzy analizowanymi obszarami gmin jest znikome i odbywa się jedynie tylko między nielicznymi miejscowościami. W dokumencie powinny znaleźć się rozwiązania zmierzające do usprawnienia połączeń komunikacją zbiorową wewnątrz analizowanego obszaru, uwzględniając zmieniające się potrzeby komunikacyjne wynikające z deklarowanej chęci rozwoju turystycznego w regionie.

Obszar powiatu kieleckiego obsługiwany jest także poprzez 3 linie kolejowe: Warszawa – Kraków; Kielce – Częstochowa; Kielce – Busko – Zdrój.

Najbardziej istotną linią jest połączenie Warszawa – Kraków obsługujące ruch pasażersko – towarowy. Umożliwia ona połączenie z kierunków południowych i północnych części Polski. Jednocześnie istniejące linie kolejowe stanowią obsługę

obszaru analizowanych gmin, jednak jej skala jest minimalna. Istnienie linii stanowi potencjalna szansę usprawnienie połączeń między Kielcami, a gminami położonymi wzdłuż linii. Przez powiat przebiega także linia LH-S – obsługująca jedynie ruch towarowy i łącząca tereny Polski z Ukrainą. Linia LH-S przebiega przez gminę Chmielnik, gdzie w przyszłości planuje się powstanie bazy TIR – ów i punktu przeładunkowego na wagony kolejowe w kierunku Ukrainy i Rosji. Rozwiązanie takie pozwoliłoby na zmniejszenie się ruchu tranzytowego samochodów ciężkich i efektywne wykorzystanie odcinka linii kolejowej.

Uzupełniającym dokumentem dla Strategii... jest „Plan rozwoju lokalnego powiatu kieleckiego”. Dokument ten zawiera dodatkowe elementy budowy i modernizacji infrastruktury drogowej na terenie gmin powiatu kieleckiego. Przewidziane działania mają docelowo wpłynąć na:

- poprawę parametrów technicznych i nośności dróg;
- podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- budowę dróg o nawierzchni asfaltobetonowej;
- budowę zatok autobusowych;
- budowę sygnalizacji świetlnej;
- wydzielenie ciągów pieszych i rowerowych poza pasem jezdni;
- kompleksowy program modernizacji wybranych odcinków sieci dróg powiatowych;
- rozbudowę systemu obsługi ruchu drogowego.

Plan wskazuje działania, które powinny być zrealizowane do roku 2013 i zaliczają się do nich:

- na terenie gminy Daleszyce: przebudowa dróg powiatowych Suków – Modrzewie – Marzysz – Radomice – Komórki – Wojciechów oraz Marzysz – Kuby Młyny;
- na terenie gminy Miedziana Góra: budowa chodnika wraz z modernizacją drogi powiatowej nr 0288T oraz nr 0290T;
- na terenie gminy Strawczyn: budowa i modernizacja krótkich odcinków dróg gminnych;
- na terenie gminy Zagnańsk: remont dróg powiatowy nr 0296T, 0298T oraz modernizacja drogi powiatowej nr 0303T;
- na terenie powiatu: przebudowa dróg powiatowych nr 0355T Suków – Borków – Pierzchnica – Chmielnik oraz nr 0332T Górno – Daleszyce – Borków.

Dokumenty dotyczące województwa świętokrzyskiego

Dokumentami odnoszącymi się do polityki gospodarczej i społecznej są:

- Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego z roku 2000²⁵
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego z roku 2002²⁶

Ten drugi dokument określa następujące cele polityki przestrzennej w dziedzinie transportu drogowego w skali Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego:

- powstrzymanie postępującej dekapitalizacji istniejącej sieci drogowej i obiektów mostowych oraz ich efektywne i racjonalne wykorzystanie;

²⁵ Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego; Uchwała nr XIV/225/2000 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 30.06.2000

²⁶ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego; Uchwała nr XXIX/399/02 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 26.04.2002

- dostosowanie istniejących tras do prognozowanego nasilenia ruchu i jego rodzaju, eliminacja lub ograniczenie ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych;
- poprawa dostępności obszarów o niskiej gęstości sieci drogowej, a zwłaszcza poprawa parametrów tras, w tym ulepszenie nawierzchni jezdni;
- aktywizacja terenów w pobliżu tras drogowych poprzez kształtowanie korytarzy i węzłów transportowych uwzględniające wymogi lokalizacyjne przedsiębiorczości;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach, ograniczanie jego uciążliwości dla mieszkańców i środowiska naturalnego;
- usprawnienie komunikacji (zwłaszcza publicznej) na obszarach miast;
- poprawa osiągalności ośrodków usługowych wszystkich szczebli, szczególnie Kielc dla obszarów położonych w największym oddaleniu

Realizacji powyższych celów służyć będą następujące zasady:

- spójny system komunikacyjny, obsługujący główne ośrodki osadnicze oraz wiążący te ośrodki między sobą i z systemem zewnętrznym;
- rezerwacja terenów dla niezbędnych obejść drogowych większych miejscowości;
- segregacja ruchu drogowego przez stworzenie odrębnych ciągów dla ruchu tranzytowego i lokalnego oraz izolacja ruchu samochodowego od rowerowego i pieszego;
- dbałość o ochronę środowiska naturalnego, zwłaszcza przy realizacji nowych tras dróg, „uspakajanie” ruchu w okresie braku wydzielonych tras samochodowych, na odcinkach zagrożonych wypadkami;
- „nieobudowywanie” dróg, pełniących podstawową funkcję tras tranzytowych, zabudową nie związaną bezpośrednio z ruchem,
- korzystne warunki dla realizacji obiektów zaplecza technicznego ruchu ciężarowego bezpośrednio przy trasach jego przebiegu, a także obiektów obsługi podróżnych przy trasach ruchu turystycznego.

Najważniejszymi elementami układu komunikacyjnego Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego są drogi krajowe:

- Numer 7 relacji Gdańsk – Warszawa – Kielce – Kraków – Rabka-Zabornia – przejście graniczne ze Słowacją w Chyżnem;
- Numer 73 relacji Wiśniówka – Kielce – Tarnów – Pilzno – Jasło;
- Numer 74 relacji Piotrków Trybunalski – Kielce – Opatów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – połączenie z drogą ekspresową S19 w kierunku Lublina.

Drogi krajowe nr 7 oraz 74 zostały zaliczone do sieci dróg ekspresowych²⁷. Droga krajowa nr 7 na odcinku obwodnicy Kielc już obecnie posiada parametry drogi ekspresowej jednojezdniowej. Jedynie jej odcinek na północ od węzła w Wiśniówce (z DK nr 73) wymaga modernizacji. Natomiast droga krajowa nr 74 ma wytyczony nowy przebieg równoległy do istniejącego: na zachód od Kielc przebiega ona na południe od istniejącej drogi, a na wschód od Kielc na północ od istniejącej drogi. W granicach administracyjnych Kielc Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego przewiduje

²⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26.08.2003 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obrotowym (Dz.U. 174, poz. 1683)

jej przebieg ulicami Łódzką – Jesionową – Świętokrzyską, które jednak niesłuchanie trudno będzie dostosować do parametrów drogi ekspresowej (częstość skrzyżowań, obsługa przyległego zainwestowania).

Droga krajowa nr 73 zostanie zmodernizowana poprzez wybudowanie obwodnicy Kielc wzdłuż wschodniej granicy miasta oraz wsi Morawica (po stronie północno-wschodniej). Umożliwi to osiągnięcie parametrów drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP).

Uzupełnienie sieci dróg krajowych stanowi sieć dróg wojewódzkich, która jest dość dobrze rozwinięta. Przez obszar analizy przebiegają następujące drogi wojewódzkie:

- Nr 745 Kielce – Masłów – Radlin,
- Nr 748 Miedziana Góra (DK 74) – Strawczyn,
- Nr 750 Lekomin (DK 7) – Zagnańsk – Ćmińsk Kościelny (DK 74),
- Nr 752 Górnio (DK 74) – Święta Katarzyna – Bodzentyn – Rzepin,
- Nr 761 Kielce (Białogon) – Piekoszów,
- Nr 762 Kielce – Chęciny – Małogoszcz,
- Nr 763 Chęciny – Morawica,
- Nr 764 Kielce – Daleszyce – Staszów,
- Nr 766 Morawica – Pińczów,
- Nr 786 Kielce – Piekoszów – Łopuszno.

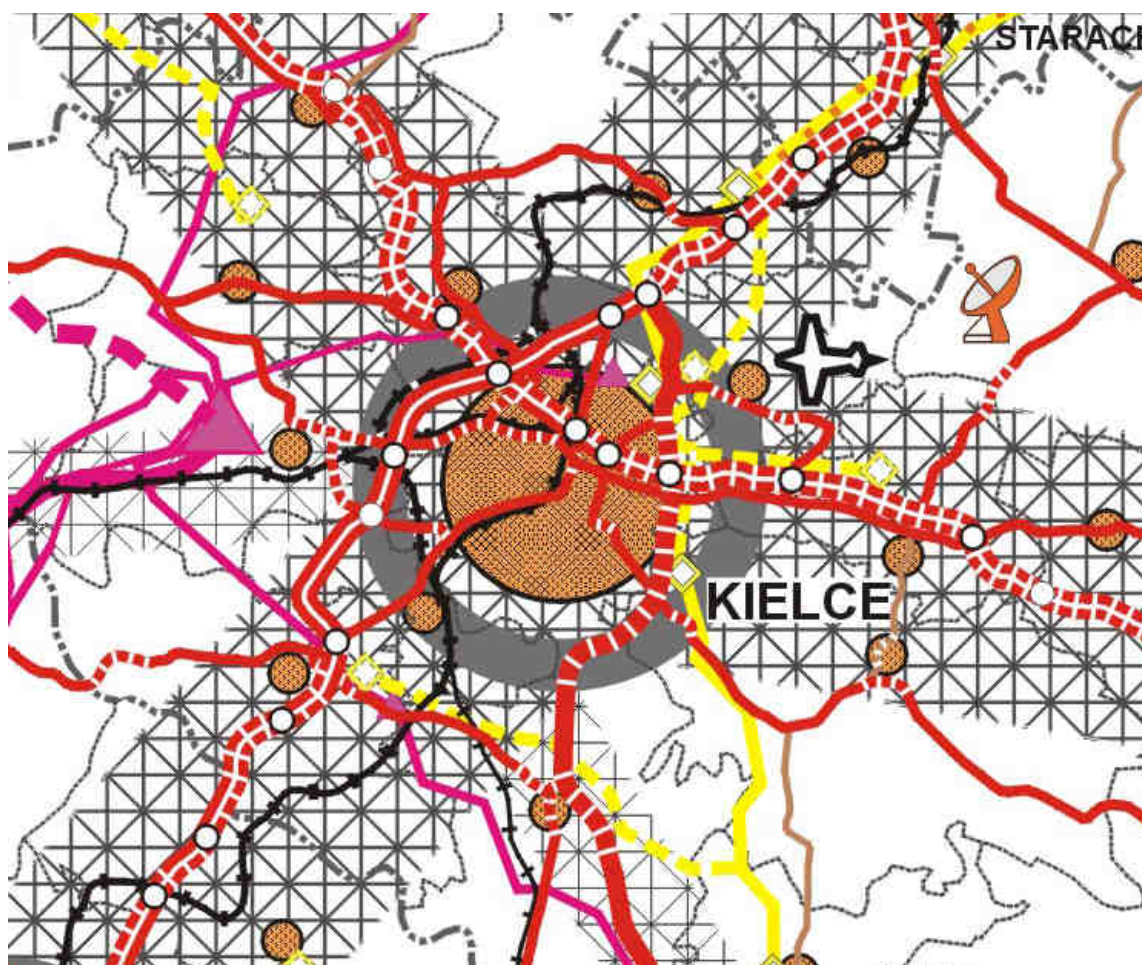
Spośród wyżej wymienionych dróg wojewódzkich przewiduje się modernizację następujących odcinków²⁸²⁹:

- Nr 745 – poprzez nowych odcinków w rejonie lotniska w sąsiedztwie wsi Masłów Pierwszy i Mąchocice Kapitulne (w związku z zamiarem lokalizacji lotniska na innym obszarze zasadnym wydaje się przeanalizowanie celowości tej inwestycji),
- Nr 750 – poprzez budowę wiaduktu w Zagnańsku-Chrustach nad linią kolejową Kielce - Radom,
- Nr 752 – poprzez budowę obwodnicy Świętej Katarzyny,
- Nr 761 – poprzez budowę obwodnicy miejscowości Jaworznia i Piekoszów wraz z nowym włączeniem do DW 786,
- Nr 763 – poprzez budowę nowego połączenia z DW 762 w celu obejścia Chęcin oraz realizację obwodnicy Morawicy i nowego połączenia z DW 766,
- Nr 764 – poprzez budowę obwodnicy Sukowa i Daleszyc,
- Nr 786 – poprzez budowę ulicy Nowo-Piekoszowskiej w Kielcach oraz obwodnicy Piekoszowa.

Po realizacji powyższych inwestycji uzyska się układ zapewniający bardzo sprawny dojazd do Kielc. Jednakże ze względu na brak elementów o charakterze obwodnicowym ruch tranzytowy względem Kielc w skali województwa będzie musiał odbywać się z wykorzystaniem układu komunikacyjnego stolicy regionu. Na rys.2-1 został przedstawiony fragment układu transportowego województwa świętokrzyskiego odnoszący się do Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.

²⁸ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego; Uchwała nr XXIX/399/02 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 26.04.2002

²⁹ Kompleksowy Program Rozwoju Sieci Drogowej Województwa Świętokrzyskiego; Uchwała Nr XXXII/435/02 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 30.08.2002



Rys. 2-1 Ustalony w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego przebieg dróg krajowych i wojewódzkich.

Transport lotniczy dla województwa świętokrzyskiego

Transport lotniczy jest obecnie najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu w Zjednoczonej Europie. Wprowadzenie zasady „otwartego nieba”, dynamiczny rozwój sektora tzw. tanich (niskokosztowych) linii lotniczych oraz popierany przez Unię program rozwoju regionalnych portów lotniczych, to argumenty za uwzględnieniem tej gałęzi transportu w formułowaniu polityki transportowej metropolii Kielc.

Kielce i Kielecki Obszar Metropolitalny mają obecnie ograniczony dostęp do transportu lotniczego. Województwo świętokrzyskie – jako jedno z czterech w kraju (podobnie jak lubelskie, opolskie i warmińsko-mazurskie) – nie posiada regionalnego portu lotniczego. Zlokalizowane w Masłowie (ok. 9 km na północny wschód od centrum Kielc) cywilne lotnisko lokalne – ze względu na swoje parametry techniczne i brak możliwości istotnej rozbudowy – może obsługiwać jedynie segment Civil Aviation oraz pełnić funkcję lotniska sportowego. Podmiotem zarządzającym tym lotniskiem jest Aeroklub Polski. Lotnisko posiada pas asfaltowy o wymiarach 900x300 m i pas trawiasty 900x250 m oraz wyposażone jest w światła podejścia, progów i krawężniowe. Zajmuje powierzchnię ca 72 ha. Lotnisko Masłów k/Kielc jest wpisane do państwowego rejestru lotnisk cywilnych pod numerem 24, jako lotnisko cywilne o kodzie referencyjnym 1B, kategorii ogólnego użytku, przeznaczone do startów i lądowań samolotów i szybowców, z drogą startową o nawierzchni sztucznej. Lotnisko oferuje możliwość lądowania małych statków powietrznych do 19 miejsc

Najbliższymi dla Kielc portami lotniczymi, obsługującymi regionalny ruch lotniczy, są w chwili obecnej (uporządkowane według liczby pasażerów odprawionych w I kwartale br.³⁰):

- Centralny Port Lotniczy Warszawa-Okęcie (1 542 507 pas.) – odległy od Kielc o ok. 175 km;
- Regionalny Port Lotniczy Kraków-Balice (387 492 pas.) – odległy od Kielc o ok. 120 km;
- Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice (227 736 pas.) – odległy od Kielc ok. 145 km;
- Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka (48 729 pas.) – odległy od Kielc o ok. 160 km;
- Port Lotniczy Łódź-Lublinek (30 399 pas.) – odległy od Kielc o ok. 140 km.

Jak wynika z powyższego zestawienia Kielce nie znajdują się w żadnej ze 100 kilometrowych stref obsługi³¹ wymienionych portów lotniczych, a najbliższym z nich jest – oddalony aż o ok. 120 km – port lotniczy w krakowskich Balicach, do którego dojazd z Kielc samochodem zajmuje ponad 2 godziny.

Warto również odnotować, że północno-wschodnia część świętokrzyskiego znajduje się w potencjalnym obszarze ciążenia projektowanego w województwie lubelskim (ok. 40 km na północ od Lublina) nowego portu regionalnego – Lublin-Niedźwiada³². Odległość z Kielc na to nowe lotnisko wynosiłaby jednak aż ok. 180 km.

³⁰ Na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego – www.ulc.gov.pl/

³¹ Obszar bezpośredniego oddziaływania o promieniu 100 km (co odpowiada czasowi dojazdu ok. 90 minut) przyjmuje się jako światowy standard w ocenie potencjalnego rynku pasażerskiego dla linii lotniczych korzystających z określonego lotniska.

³² Por.np. www.pllublin.pl/news.php



Rys. 2-2 Województwo świętokrzyskie - zasięg 100 km obszarami ciężenia do portów lotniczych, istniejących i planowanych.

Uwzględniając wskazane wyżej przesłanki zewnętrzne oraz biorąc pod uwagę potencjał Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego i całego regionu świętokrzyskiego wydaje się, że podjęta ostatnio decyzja o budowie regionalnego portu lotniczego w pobliżu Kielc jest w pełni uzasadniona. Według udostępnionego opracowania³³, rozpatrywane były dwie lokalizacje w gminach powiatu kieleckiego: Morawica oraz Piekoszów. Jak wynika z informacji uzyskanych bezpośrednio z Wydziału Projektów Strukturalnych i Strategii Miasta UM w Kielcach – ostatecznie zdecydowano, że nowy port będzie się mieścił w Obicach, na terenie gmin Morawica i Chmielnik, w odległości ok. 20 km na południe od centrum Kielc. Rozpoczęcie realizacji projektu przewidziane zostało na I kwartał 2008 roku, a zakończenie – na IV kwartał 2010 roku.

Projekt „Regionalny Port Lotniczy Kielce”³⁴ zakłada wybudowanie nowego lotniska (o kodzie referencyjnym 4D), umożliwiającego obsługę ruchu lotniczego przewoźników – głównie pasażerskich, średniego zasięgu, na liniach europejskich – operujących samolotami typu Boeing 737 lub Airbus 319/320. Całkowita powierzchnia lotniska (wraz z infrastrukturą towarzyszącą) ma wynosić 250÷300 ha a projekt przewiduje – między innymi – budowę drogi startowej o wymiarach 2500 x 60 m, dróg kołowania o łącznej długości 2880 m, płyty postoju samolotów o powierzchni 48 tys. m², terminala pasażerskiego, wieży kontrolnej, budynku cargo i budynków innych służb lotniskowych, świetlnych i radiowych pomocy radionawigacyjnych oraz całej niezbędnej infrastruktury towarzyszącej. Założono, że port obsługiwać będzie rocznie 350 tys. pasażerów (312 pas. w godzinie szczytu). Łączne koszty realizacji projektu oszacowano na poziomie 500 mln zł.

W obszarze obsługi nowego portu znajdują się:

- w promieniu do 50 km – Kielecki Obszar Metropolitalny oraz m.in. Busko i Solec Zdrój (uzdrowiska, do których co roku przyjeżdża ok. 30 tys. kuracjuszy), Staszów, Pińczów i Jędrzejów;
- w promieniu 50-100 km – m.in. Włoszczowa, Skarżysko-Kamienna, Starachowice, Szydłowiec, Ostrowiec Świętokrzyski i Sandomierz.

Proponowana lokalizacja portu umożliwi wyjątkowo sprawną obsługę komunikacyjną, wykorzystującą istniejący układ drogowy (drogi krajowe nr 73 i 78 oraz droga wojewódzka nr 766). Powstanie lotniska w Obicach stworzy również możliwość wykorzystania do jego obsługi przebiegającej w pobliżu linii kolejowej Kielce – Busko Zdrój. Włączenie kolei regionalnej (np. nowoczesne autobusy szynowe) do obsługi portu lotniczego daje szansę przywrócenia w tej relacji ruchu pasażerskiego, wstrzymanego w 2004 roku.

2.2. Polityka transportowa państwa

Poniżej zostaną przytoczone niektóre ustalenia rządowego dokumentu Polityka Transportowa Państwa (PTP)³⁵, z uwypukleniem problematyki obszarów zurbanizowanych.

W zakresie rozumienia zasady zrównoważonego rozwoju:

„Poprawa jakości systemu transportowego będzie decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy kraju i regionów. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między

³³ Koncepcja projektu „Regionalny Port Lotniczy Kielce” – Kielce, czerwiec 2006 r.

³⁴ Koncepcja projektu „Regionalny Port Lotniczy Kielce” – Kielce, czerwiec 2006 r.

³⁵ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r.

czynnikami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej w kraju członkowskim Unii Europejskiej, związanym celami, zadaniami i regułami Unii a także zobowiązaniami wynikającymi z potrzeb obronności państwa, w tym z członkostwa w NATO.

Czynnik **społeczny**, to głównie równoprawność mobilności (w tym łatwość dostępu do miejsc pracy, szkoły, usług i rekreacji) oraz dążenie do zmniejszenia zagrożenia społeczeństwa wypadkami i do ograniczania uciążliwości transportu dla mieszkańców i środowiska ich życia.

Czynnik **gospodarczy** ma dwa wymiary – pierwszy to zapewnienie warunków dla wzrostu gospodarczego w skali makro-ekonomicznej przez usuwanie barier i tworzenie nowych warunków tego rozwoju, drugi w skali sektorowej - rozwój transportu jako działu gospodarki, ochrona rynku i konkurencji.

Czynnik **przestrzenny** to koordynacja zagospodarowania przestrzennego i systemu transportu w celu ograniczenia tempa wzrostu generowanego ruchu i pracy przewozowej oraz lokalizowania obiektów transportowych w zgodzie z zasadami racjonalnego zagospodarowania terenu i uwarunkowaniami ładu przestrzennego.

Czynnik **ekologiczny** to szeroko rozumiany kierunek zrównoważonego rozwoju, którego istotą jest dążenie do zachowania równowagi między zaspokajaniem potrzeb człowieka i jego bezpieczeństwa, a zachowaniem walorów środowiska oraz jego nieodnawialnych zasobów.

Równoważenie powyższych czynników, realizowane w warunkach członkostwa w Unii Europejskiej, musi być podporządkowane kluczowym w tym zakresie zasadom Unii:

- wolnego, równego i niedyskryminacyjnego rynku, zarówno po stronie uczestników rynku przewozowego jak i podmiotów zarządzających i eksploatujących system transportowy,
- demokratycznego systemu podejmowania decyzji, w szczególności w zakresie planowania rozwoju,
- ochrony unikalnych walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego”.

W zakresie pasażerskiego transportu kolejowego:

„Dalsze reformowanie przewozów regionalnych, ze szczególnym uwzględnieniem:

- zakończenia procesu przejścia przez samorządy wojewódzkie roli organizatorów przewozów regionalnych,
- zwiększenie potencjału przewozowego PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. dzięki zakupom taboru przy wykorzystaniu środków z budżetu centralnego i budżetów regionalnych, a także środków zewnętrznych, w tym z programów UE,
- stworzenie warunków dla wejścia na rynek nowych operatorów,
- wdrażania regulowanej konkurencji, której podstawą będzie zawieranie wieloletnich kontraktów między samorządami wojewódzkimi i operatorami,
- wspierania integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi (tworzenie węzłów integracyjnych kolej – autobus, węzłów przesiadkowych Parkuj i Jedź, połączeń kolejowych do portów lotniczych, itp),
- wspieranie inicjatyw zmierzających do powołania partnerskich związków międzywojewódzkich i międzynarodowych w istniejących i nowych euroregionach.

Wspieranie rewitalizacji przewozów aglomeracyjnych przez:

- tworzenie zachęt do przejmowania infrastruktury i organizacji przewozów aglomeracyjnych przez samorządy lokalne;
- wspieranie finansowe samorządów aglomeracji w realizacji projektów modernizacji linii kolei aglomeracyjnej i zakupów taboru,
- wspieranie rozwoju rynku lokalnych przewoźników kolejowych”.

W zakresie rozwoju infrastruktury drogowej:

„W PTP przyjęto, jako założenie wyjściowe, dostosowanie sieci drogowej do potrzeb (w tym przez wzmocnienie konstrukcji nawierzchni i obiektów) z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to obszarów intensywnej zabudowy (gdzie stworzenie sieci dróg i parkingów umożliwiającej swobodne korzystanie z samochodu nie jest możliwe) oraz, że brane będą pod uwagę wymogi ochrony wybranych obszarów.

W najbliższym okresie zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej będą koncentrować się na:

- budowie wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych (z weryfikacją obecnego programu inwestycyjnego i koncentracją uwagi na odcinkach najbardziej istotnych dla systemu transportowego i najbardziej efektywnych ekonomicznie),
- programie wzmocnień konstrukcji nawierzchni dróg (głównie w korytarzach sieci transeuropejskiej oraz na pozostałych drogach obciążonych intensywnym ruchem samochodów ciężarowych),
- likwidacji zaległości w utrzymaniu istniejącej sieci drogowej,
- programie budowy obejść miejscowości, z zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed obudową nową zabudową;
- modernizacji odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez małe miejscowości,
- poprawianiu warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i ruchu źródłowo-docelowego w aglomeracjach miejskich.

W zakresie regionalnego transportu lotniczego:

„Akceptując widoczną aktywność samorządów wojewódzkich i miast metropolitalnych w Polsce w rozwijaniu portów regionalnych, co jest zgodne z tendencjami światowymi, w tym także w krajach UE, należy się liczyć z przyspieszonym wzrostem ich znaczenia. Taki kierunek rozwoju będzie popierany także dlatego, że przy wzroście ruchu i poprawie opłacalności linii do/z portów regionalnych nastąpi zmniejszenie konieczności przesiadek w porcie centralnym, co ograniczy zakres jego koniecznej rozbudowy i w efekcie poprzez ograniczenie wzrostu liczby startów i lądowań obniży wagę czynnika emisji uciążliwości dla środowiska.”

W zakresie rozwoju transportu w obszarach zurbanizowanych:

„Sytuacja transportowa w miastach polskich jest zróżnicowana pod względem poziomu motoryzacji, warunków ruchu, stanu infrastruktury technicznej, zasad organizacji przewozów transportem zbiorowym, stopnia przygotowania i realizacji polityk i programów rozwoju transportu. Najważniejsze problemy to:

- Rosnące zatłoczenie ulic i wpływ zatłoczenia na warunki ruchu, w tym funkcjonowania transportu miejskiego; spadek prędkości podróży obniża atrakcyjność transportu publicznego i podnosi koszty eksploatacji; zatłoczenie staje się problemem nie tylko w dużych, ale także średnich i małych miastach. W miastach małych dużą uciążliwość

stanowi ruch tranzytowy, będący przyczyną złego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i środowiska naturalnego.

- Brak w większości miast systematycznego planowania rozwoju systemów transportu powiązanego z planowaniem przestrzennym; rzadkością są regularne badania zachowań transportowych.
- Jakkolwiek rośnie liczba miast, których władze sformułowały politykę transportową przychylną dla transportu publicznego, to wdrażanie tej polityki odbywa się bardzo wolno; rzadko stosowane są rozwiązania zapewniające priorytet dla tramwajów i autobusów (wydzielone pasy ruchu, wydzielone jezdnie, wzbudzana sygnalizacja świetlna).
- Skąpe środki finansowe przeznaczane przez samorząd na lokalny transport publiczny z trudnością pokrywają różnicę między kosztami eksploatacji a wpływami ze sprzedaży biletów; sytuację pogarsza system planowania finansowego w postaci corocznie uchwalanych budżetów gminnych; brak stabilnych reguł polityki taryfowej oraz finansowania modernizacji i rozwoju transportu lokalnego powoduje, że zakres inwestowania i remontów jest niewystarczający, a w niektórych miastach inwestycje nie występują.
- W wyniku wprowadzenia w latach 2003 – 2004 nowych aktów prawnych organizowanie funkcjonowania transportu lokalnego zostało utrudnione, ponieważ nie wprowadzono, obowiązującej w UE, zasady służby publicznej. Dotyczy to zarówno transportu lokalnego jak i międzygminnego.
- Rynek usług przewozowych w transporcie zbiorowym zdominowany jest przez przewoźników komunalnych, chociaż w coraz szerszym stopniu postępuje jego demonopolizacja.
- Udział transportu zbiorowego w podróżach ulega zmniejszeniu, zwłaszcza w miastach średnich; w miastach dużych występuje tendencja do stabilizowania się wielkości przewozów w transporcie zbiorowym, głównie wskutek rosnącej ruchliwości mieszkańców. W miastach małych i niektórych średnich coraz większą rolę w przewozach zbiorowych odgrywa prywatna komunikacja mikrobusowa, funkcjonująca bez dotacji gminnych. W wielu przypadkach stanowi ona jedyną możliwość, wobec wycofywania się z obsługi przewoźników regionalnych, w tym kolei.
- Wzrasta pozytywny stosunek mieszkańców miast do tramwaju, chociaż nie dotyczy to wszystkich miast, w których istnieją systemy tramwajowe, a tempo realizacji projektów modernizacji jest powolne; główną przyczyną są wysokie koszty wymiany najczęściej przestarzałego taboru tramwajowego.
- Mimo rozwiniętej sieci infrastruktury rola kolei w obsłudze regionalnej i obszarów metropolitalnych maleje.
- Stan techniczny infrastruktury, w tym nawierzchni ulic, pomimo podejmowanych wysiłków remontowych i utrzymaniowych, jest zły. Skala realizowanych inwestycji drogowych w miastach jest bardzo zróżnicowana; na transport publiczny przeznaczane są niewielkie środki; wyjątkiem jest budowa metra w Warszawie.
- Nie są realizowane obszarowe systemy sterowania ruchem – inwestycje o najszybszych możliwych korzyściach dla płynności ruchu i ochrony przed jego uciążliwościami; te systemy mogłyby także przynieść wiele nowych możliwości w zastosowaniach zaawansowanych instrumentów zarządzania ruchem, informacji i bezpieczeństwa publicznego.
- Z trudem toruje sobie drogę proces budowy dróg rowerowych, choć nieliczne miasta mogą nawet się poszczycić spektakularnymi osiągnięciami.

- Małą wagę przywiązuje się do organizacji przewozu ładunków w miastach; rozwój centrów i terminali logistycznych odbywa się w sposób żywiołowy.
- Systemy transportowe miast z uwagi na swoją słabą integrację, nie sprzyjają rozpowszechnianiu się podróży multimodalnych (realizowanie podróży z wykorzystaniem kilku różnych środków lokomocji).

Na początku lat 90-tych państwo całkowicie wycofało się z opieki nad lokalnym transportem publicznym. Nie towarzyszyło temu odpowiednie do nowych zadań zwiększenie dochodów samorządów. Samorzady zostały zmuszone do podwyższenia cen biletów i ograniczenia środków finansowych na wymianę taboru i utrzymanie infrastruktury. Wzrost motoryzacji i zatłoczenia dróg miejskich spowodował spadek atrakcyjności transportu publicznego i pogorszenie regularności.

Decentralizacja oraz niska rentowność przewozów lokalnych spowodowały także dezintegrację transportu publicznego obsługującego aglomeracje. W najostrzejszej formie problem ten wystąpił w aglomeracjach: warszawskiej, górnośląskiej i gdańskiej. Próby tworzenia związków międzygminnych oraz porozumień z udziałem gmin, województw i ministerstwa skończyły się niepowodzeniem. Zaniedbania w tym zakresie są tym bardziej znaczące, że rozpoczął się proces „rozlewania się miast”. W połączeniu z rosnącą motoryzacją pogorszenie oferty przewozowej spowodowało odpływ pasażerów głównie z kolei. Powstała luka w pewnym stopniu wypełnili przewoźnicy prywatni (autobusy, mikrobusy) działający na zasadach półformalnych.

Ostatnio obserwowane są korzystne zmiany dla transportu publicznego. Nasiliły się proefektywnościowe zmiany w przedsiębiorstwach, nastąpiła rezygnacja z nieefektywnych form działalności ubocznej, itp. Rozpoczęto odnowę taboru autobusowego. W umowach o wykonywanie usług przewozowych pojawiły się kryteria jakości i wiązanie ich spełnienia z wysokością zapłaty za usługi. Nasilił się postęp w systemach taryfowych, oraz metodach nadzoru i sterowania ruchem. W kilku miastach zauważono szansę w postaci transportu tramwajowego, mniej podatnego na zakłócenia powodowane przez rosnący ruch samochodowy. Głównym zadaniem polityki transportowej państwa powinno więc być wsparcie samorządów miast w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju, odwrócenie niekorzystnych tendencji systemów w rozwoju systemów transportowych i podtrzymanie zmian korzystnych. Przyjmuje się następujące podstawowe instrumenty polityki państwa w odniesieniu do transportu w miastach:

- Wspieranie tworzenia polityk transportowych i strategii rozwoju systemu transportowego z uwzględnieniem zasady zrównoważenia systemu transportowego i spójności systemów lokalnego i krajowego przez szkolenia i wzorcowe opracowania.
- Promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych, w tym zachęcanie do tworzenia wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju przez szkolenia i publikacje.
- Promowanie i wspomaganie w dużych miastach roli transportu szynowego w tym w szczególności kolei i tramwaju, jako podstawowych środków transportu publicznego, poprzez współfinansowanie projektów modernizacji tras i wymiany taboru w ramach projektów rządowo – samorządowych oraz wsparcie środkami UE.
- Wspieranie demonopolizacji rynku usług przewozowych we wszystkich rodzajach transportu publicznego (kolej, autobus, tramwaj) i uruchamianie mechanizmów konkurencji przez wprowadzenie zasady „sterowanej konkurencji”.
- Promowanie i wspieranie działań technicznych, organizacyjnych, prewencyjnych i propagandowo-wychowawczych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- Promowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość ruchu ciężarowego (w tym dostawczego) przez:
 - wspieranie tworzenia systemów logistyki miejskiej, w tym stymulowanie rozwoju terminali i urządzeń dla przewozów kombinowanych oraz elementów sieci transportowej służących do powiązań z takimi urządzeniami,
 - stwarzanie warunków do eliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny intensywnego zainwestowania miejskiego, poprzez odpowiedni rozwój i modernizacje układu drogowego
 - obszarowe zarządzanie ruchem.
- Tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów.
- Promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do stosowania: systemów sterowania dyspozytorskiego dla pojazdów transportu publicznego z wykorzystaniem nawigacji satelitarnej, rozwijania systemów zarządzania ruchem, rozwijania dynamicznych systemu informowania pasażerów, itp.
- Podejmowanie inicjatyw legislacyjnych własnych oraz na wnioski samorządów lokalnych, w tym stworzenie regulacji prawnych dopuszczających wprowadzanie opłat za wjazd do wybranych obszarów miasta lub ogólnie – za korzystanie z infrastruktury. Należy również zwiększyć rolę straży miejskiej w egzekucji działań podejmowanych w ramach realizacji polityki transportowej miast, zaostrzenie przez samorzady wymogów w zakresie ograniczenia prawa wjazdu do obszarów śródmiejskich pojazdom nie spełniającym określonych wymagań ekologicznych.
- Tworzenie i upowszechnianie standardów technicznych (np. w zakresie: projektowania, utrzymania dróg i ulic w mieście, systemów informacji, systemów opłat, itp.) i promowanie dobrych rozwiązań technicznych.
- Wspieranie i upowszechnianie działań prowadzących do zarządzania mobilnością w sensie skłaniania do rezygnacji z niekoniecznych podróży samochodowych i realizowania ich „przyjaznymi” środowisku środkami podróżowania, bądź odbywania podróży poza godzinami szczytów przewozowych. Promowanie poprzez edukację społeczną, w tym kampanię informacyjno-reklamową „kultury mobilności”, tj. postaw skłaniających do korzystania z ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego) i komunikacji zbiorowej oraz postawy odpowiedzialnego, samoograniczającego się korzystania z samochodu osobowego.”

2.3. Polityka transportowa Unii Europejskiej

Oficjalną polityką transportową UE jest tzw. “Biała Księga”³⁶. Z obszernego materiału przytoczone będą w części kwestie ogólne, ale mające związek z obszarami zurbanizowanymi, a w części – kwestie dotyczące specyfiki miast.

Transport jest kluczowym czynnikiem w nowoczesnej gospodarce. Jednakże ma miejsce permanentna sprzeczność pomiędzy społeczeństwem, wykazującym coraz większą mobilność a opinią publiczną, która staje się coraz bardziej nietolerancyjna na chroniczne stany zatłoczenia i opóźnień oraz kiepską jakość obsługi transportowej. W sytuacji, gdy popyt na transport staje się coraz większy, odpowiedzią społeczności nie może być budowa nowej infrastruktury i pobudzenie rynku transportowego. System transportowy

³⁶ White Paper: European Transport Policy for 2010: time to decide. European Commission, 2001.

potrzebuje być optymalizowany, aby sprostać popytowi zrównoważonemu ekonomicznie, społecznie oraz środowiskowo.

Kongestia jest efektem nierównowagi pomiędzy środkami lokomocji. Nierównomierny rozwój poszczególnych środków lokomocji jest odzwierciedleniem tego, że jedne środki lepiej, a inne gorzej adoptują się do nowoczesnej gospodarki. Wynika to z faktu, że nie wszystkie koszty zewnętrzne zostały włączone do ceny transportu oraz, że pewne regulacje socjalne i z zakresu bezpieczeństwa nie są respektowane, zwłaszcza w transporcie drogowym. Istnieje potrzeba stworzenia i realizowania **kompleksowej strategii**, która bierze pod uwagę:

- Politykę przestrzenną aby uniknąć zbędnego wzrostu mobilności wywołanej wydłużonym dystansem między domem a pracą,
- Politykę społeczną i edukacyjną, z lepszą organizacją modelu pracy oraz godzin nauki, tak aby uniknąć zatłoczenia dróg, szczególnie weekendowych wyjazdów i powrotów, kiedy wydarza się największa liczba wypadków.
- Politykę transportu miejskiego, aby dochodzić do równowagi pomiędzy unowocześnianym transportem publicznym i bardziej racjonalnym użyciem samochodu osobowego. Umożliwiłoby to spełnienie międzynarodowych porozumień ograniczających emisję CO₂ w miastach i na drogach.
- Politykę budżetową i fiskalną, aby osiągnąć pełną internalizację zewnętrznych kosztów transportu, w szczególności środowiskowych.
- Politykę konkurencji, aby zapewnić otwartość rynku przewozów - szczególnie w sektorze kolei. Przedsiębiorstwa już funkcjonujące na rynku przewozowym nie powinny przez swoją już dominującą pozycję powstrzymywać rozwoju konkurencji. Nie można przy tym dopuścić do pogorszenia się jakości usług przewozowych. Komisja Europejska proponuje otworzyć rynek przewozowy zapewniając przejrzystość, jakość funkcjonowania transportu zbiorowego poprzez regulowaną konkurencję.

Zasadnicze zadania proponowane w Białej Księdze a odnoszące się do obszarów zurbanizowanych to:

- Rewitalizacja kolei.
- Urzeczywistnienie postulatu intermodalności.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Polityka efektywnych opłat transportowych.
- Rozpoznanie praw i obowiązków użytkowników.
- Rozwój transportu miejskiego o wysokiej jakości.
- Kładzenie nacisku w badaniach i technologii na czysty i sprawny transport.
- Rozwój średnio i długoterminowych zadań pro-środowiskowych dla zrównoważonego systemu transportu.

Przedmiotem troski są problemy z funduszami, ze względu na: ograniczone budżety publiczne oraz potrzebę reasekuracji prywatnych inwestorów. Konieczne jest innowacyjne podejście, polegające na tworzeniu wspólnych prywatno - publicznych funduszy, gdyż dla wielu dużych projektów nie udaje się odzyskać - nawet w ciągu kilku dziesięcioleci - wyłożonych środków inwestycyjnych. Trudności te powinny być łagodzone przez proces stopniowego wprowadzania opłat za użycie infrastruktury.

Zmiana podejścia polega również na **usytuowaniu użytkownika systemu w centrum polityki transportowej**. Użytkownik ma prawo oczekiwać bardziej racjonalnego transportu w miastach, w tym systemu “z ludzka twarzą”.

“Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje metra, kolei, autobusów oraz

parkingi powinny być „zazębione”, tak aby przestrzeń w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała odpowiednie usługi (np. sklepy) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej. Zapewniając parkingi na peryferiach miasta w sąsiedztwie stacji metra, kolei, tramwaju czy autobusu, daje się możliwość zmotoryzowanym pozostawienia samochodu i dalszej podróży tymi środkami (ew. także taksówką).

Adaptując transport publiczny do przewożenia rowerów zachęca się do jednej z form intermodalności. Do sukcesu intermodalności może przyczynić się taksówka, której rola może wykraczać poza przewóz pasażerów i obejmować: doręczanie przesyłek ekspresowych, niewielkich ładunków, itp.

Rozwój inteligentnych systemów informujących pasażerów o warunkach podróży pozwoli zredukować straty czasu na przesiadanie się. Sukces intermodalności oczywiście zależy od łatwego dostępu do wszystkich środków transportu.

Zatłoczenie obejmuje nie tylko centra miast, lecz także jego obszary peryferyjne. Rosnący ruch i kongestia idą w parze z coraz większymi emisjami hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Realizowane w miastach częste, ale za to krótkie podróże samochodem powodują, że zimny silnik zużywa paliwo w stopniu 3 do 4 razy większym, a prędkość ruchu jest 3 do 4 razy mniejsza niż w warunkach optymalnych.

W miastach wytwarzanych jest 40% wszystkich emisji CO₂ pochodzących od pojazdów. CO₂ jest głównym sprawcą efektu cieplarnianego powodującego zmiany klimatu. Także inne zanieczyszczenia zawarte w spalinach powodują dolegliwości zdrowotne, w szczególności NO_x i pył zawieszony. Koszty leczenia chorób (zwłaszcza wśród dzieci i osób starszych) będące tego konsekwencją pochłaniają 1,7% produktu narodowego.

Wypadki drogowe są na drugim miejscu przyczyn nieszczęśliwych wypadków w miastach, szczególnie dotyczy to pieszych, rowerzystów i motocyklistów. Nie można ignorować niekorzystnej roli powyższych czynników na pogarszanie się jakości życia w mieście.

Zatem władze centralne i lokalne **powinny jak najszybciej rozwiązać problem samochodu w dużych miastach, którego rola musi być ograniczana**. Alternatywą jest promocja czystych pojazdów i dobrego jakościowo transportu publicznego. Oddziaływania poprzez wsparcie finansowe pozwala Unii Europejskiej inicjować i regulować dywersyfikację zużywanej w transporcie energii. Jednakże UE nie może narzucić miastom środków będących alternatywą do samochodu. Dlatego działania Komisji Europejskiej ograniczają się do promowania dobrych wzorców do naśladowania.

Dywersyfikacja energii w transporcie obejmuje w pierwszej kolejności autobusy. W coraz większej liczbie miast są one napędzane naturalnym gazem, biopaliwem lub paliwem bezsiarkowym. W przyszłości proces przechodzenia na paliwa alternatywne obejmie samochody osobowe oraz ciężarowe. Biopaliwa będą stosowane w perspektywie krótko- i średnio-terminowej, naturalny gaz - w horyzoncie średnio- i długofalowym, natomiast wodór - jako paliwo- w perspektywie odległej.

Celem UE zapisanym w Białej Księdze jest zastąpienie do 2020 roku 20% konwencjonalnych paliw przez ich substytuty. Komisja Europejska zaleca różnicować podatek od samochodów osobowych wg kryteriów środowiskowych. Będzie to stymulować zakupy i użytkowanie samochodów, które są bardziej przyjazne środowiskowo. Nowe technologie to pojazdy o napędzie elektrycznym hybrydowym.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem kongestii. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury (linie metra, tramwaje, ścieżki rowerowe, pasy ruchu z priorytetem dla komunikacji zbiorowej) jak i parametrów usługi (jakość, informacja). Komunikacja zbiorowa

powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczoną mobilnością.

Zmiany w zachowaniach społecznych powodują, że tradycyjny podział na okresy szczytu i okresy pozaszczytowe odchodzi w przeszłość. Budowa nowych osiedli mieszkaniowych oraz centrów handlowych na peryferiach miasta wymaga zmian w trasach i pojemnościach środków transportu dysponowanych przez przewoźników.

Pojazdy tzw. lekkich kolei, jeżdżące po wydzielonych trasach są bardzo cenione w wielu miastach, są środkiem transportu zarazem ekonomicznym jak i popularnym wśród pasażerów, zwłaszcza jeśli są to pojazdy o futurystycznej formie plastycznej. Są przykłady miast, które zahamowały użytkowanie samochodu poprzez inwestycje w transport niedrogowy i pokazały, że możliwa jest redukcja użycia samochodu rzędu 1% rocznie. Niektóre miasta przez zapisy prawne zrealizowały ścisłe normy dopuszczalnej liczby miejsc postojowych w nowobudowanych obiektach, czyniąc tym samym samochód mniej użyteczny.

Niektóre władze lokalne planują pasy specjalne, zapewniające priorytet dla pojazdów transportu publicznego (autobusy i taksówki) oraz dla tych samochodów osobowych, które przewożą większą liczbę podróżnych (“car pooling”). W ostatnich latach widać rozwój obiecujących innowacyjnych form mobilności, związanych ze wspólnym użytkowaniem samochodu (“car sharing”).

Wzrasta także liczba ciągów dla rowerzystów. W wielu miastach i konurbacjach przekonuje się duże firmy produkcyjne, usługowe lub administracyjne, aby pomagały swoim pracownikom organizować podróże, nawet płacąc im za korzystanie z transportu zbiorowego. Zmniejszenie kongestii oprócz rozwoju różnych form transportu zbiorowego można będzie osiągnąć przez wprowadzanie systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, czego najprostszą formą są opłaty za parkowanie.

Niezależnie od świadomości, że większość decyzji dotyczących rodzaju działań w sektorze transportu i ich finansowaniu pozostaje w jurysdykcji władz państwowych, regionalnych i lokalnych, to jednak Komisja Europejska zamierza:

- wspierać (wykorzystując unijne fundusze) miasta podejmujące pionierskie działania i inicjatywy, spełniające przy tym narodowe plany rozwoju;
- promować wzrost użytkowania czystych pojazdów i form transportu publicznego, dostępnego dla wszystkich użytkowników, włącznie z osobami o ograniczonej mobilności (szczególnie dla inwalidów i osób w podeszłym wieku);
- identyfikować i wdrażać najlepsze rozwiązania, włączając w to koleje miejskie i regionalne oraz wzorce w zarządzaniu infrastrukturą transportową.

3. OKOLICZNOŚCI I UWARUNKOWANIA FORMUŁOWANIA POLITYKI (DIAGNOZA I OCENA STANU ISTNIEJĄCEGO):

3.1. Charakterystyka demograficzna i gospodarcza obszaru analizy.

Obszar analizy składa się z miasta Kielce, pełniącego funkcję metropolitalną (zamieszkiwanego przez 63,8% mieszkańców obszaru) oraz 10 gmin sąsiadujących z miastem (Rys. 3-1). Potencjał demograficzny każdej z nich z osobna jest niewielki - zamieszkiwane są przez 2,1% (Masłów) ÷ 4,6% (Piekoszów) liczby mieszkańców obszaru metropolitalnego. Podstawowe dane demograficzne dla poszczególnych gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego zostały zestawione w tabelicy 3-1. Ogółem na tym obszarze mieszka obecnie ok. 330 tys. osób.



Rys. 3-1 Kielecki Obszar Metropolitalny

Tablica 3-1 Zestawienie podstawowych danych demograficznych¹:

	Liczba mieszkańców	Liczba urodzeń na 1000 mieszkańców	Liczba zgonów na 1000 mieszkańców	Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców
Kielce	209 455	8,3	7,8	0,5
Chęciny	14 676	9,5	7,8	1,7
Daleszyce	14 587	9,3	7,5	1,8
Górno	12 793	11,1	7,0	4,2
Masłów	9 442	10,9	8,2	2,7
Miedziana Góra	9 837	9,8	8,0	1,8
Morawica	13 046	8,7	7,6	1,2
Piekoszów	15 061	11,9	7,8	4,1
Sitkówka-Nowiny	6 909	11,4	7	4,4
Strawczyn	9 732	11,2	8,2	3,0
Zagnańsk	12 724	6,8	10,2	-3,4

Analizując powyższe dane można stwierdzić, że dość wysoki przyrost naturalny (rzędu 4,1 ÷ 4,4‰) ma miejsce w gminach Górno, Piekoszów oraz Sitkówka-Nowiny. Trochę niższy obserwuje się w Strawczynie (3,0‰), oraz Masławie (2,7‰). Niski przyrost naturalny (1,2 ÷ 1,8‰) utrzymuje się w gminach Chęciny, Daleszyce, Miedziana Góra i Morawica. Minimalny przyrost naturalny jest w Kielcach (0,5‰), natomiast ujemny przyrost naturalny obserwuje się w gminie Zagnańsk (-3,4‰).

Dodatkowo dla poszczególnych powiatów stanowiących obszar analizy, tzn. miasta Kielce i powiatu ziemskiego kieleckiego, można określić wielkość migracji ludności. Migracje wewnętrzne ludności dla całego powiatu kieleckiego ziemskiego wynoszą: napływ 2576 (w tym do miast – 124, a do wsi – 2452), a odpływ 1609 (z miast – 153, ze wsi – 1453). Saldo migracji wynosi 967. Dla samego miasta Kielce wielkości te wynoszą odpowiednio: napływ 1222, odpływ 2625, a w związku z tym saldo jest ujemne -1403.

Na podstawie obowiązujących prognoz opracowanych przez GUS² przewiduje się, że liczba mieszkańców Kielc będzie stopniowo malała, osiągając następujące wartości: w roku 2010 – 204,3 tys., w roku 2020 – 188,4 tys., a w roku 2030 – 165,0 tys. Natomiast dla powiatu kieleckiego ziemskiego przewiduje się wzrost liczby mieszkańców i przewiduje się, że wartości te będą dla poszczególnych horyzontów będą następujące: rok 2010 – 200,5 tys., rok 2020 – 206,7 tys., a w roku 2030 – 207,8 tys. Porównując liczby należy pamiętać, że wymienionych 10 gmin składających się na obszar analizy stanowi tylko część powiatu ziemskiego kieleckiego.

Kolejnym etapem analiz jest określenie struktury wiekowej mieszkańców. Wyodrębnione zostały trzy grupy wiekowe: wiek przedprodukcyjny, wiek produkcyjny oraz wiek poprodukcyjny. Dokładne wyniki przedstawiono w tablicy 3-2.

¹Rocznik statystyczny województwa świętokrzyskiego, GUS, 2005

²Prognoza demograficzna na lata 2003-2030, GUS, Warszawa 2004

Tablica 3-2 Zestawienie podstawowych danych o wieku mieszkańców³:

	Liczba mieszkańców ogółem	Liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym	Liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym	Liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym
Kielce	209 455	36 817	140 645	31 993
Chęciny	14 676	3 351	9 240	1 361
Daleszyce	14 587	3 791	8 910	1 886
Górno	12 793	3 567	7 830	1 396
Masłów	9 442	2 389	5 898	1 155
Miedziana Góra	9 837	2 403	6 257	1 177
Morawica	13 046	3 403	8 063	1 580
Piekoszów	15 061	3 884	9 271	1 906
Sitkówka-Nowiny	6 909	1 604	4 468	837
Strawczyn	9 732	2 658	5 864	1 210
Zagnańsk	12 724	2 794	7 879	2 051

W obszarze metropolitalnym Kielc struktura wiekowa przedstawia się następująco: 20,3% osób jest w wieku przedprodukcyjnym, 65,3% - w wieku produkcyjnym oraz 14,2% - w wieku poprodukcyjnym. Wielkości te różnią się dość istotnie dla Kielc i gmin ościennych. W mieście Kielce struktura wiekowa przedstawia się następująco: 17,6% osób jest w wieku przedprodukcyjnym, 67,1% - w wieku produkcyjnym oraz 15,3% - w wieku poprodukcyjnym. Dla gmin ościennych wielkości te są następujące: 25,1% osób jest w wieku przedprodukcyjnym (w zależności od gminy wielkość ta waha się w granicach 22% dla Zagnańska do 27,9% dla Górna), 62% - w wieku produkcyjnym (od 60,3% dla Strawczyna do 64,7% dla Sitkówki-Nowiny) oraz 12,3% - w wieku poprodukcyjnym (od 9,3% dla Chęcin do 16,1% dla Zagnańska).

Analiza zatrudnienia w podziale na sektory (publiczny i niepubliczny) oraz rodzaj działalności (przemysł i budownictwo, usługi rynkowe, usługi nierynkowe) została przedstawiona w tablica 3-3. Zestawiono także wielkość bezrobocia w poszczególnych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.

³ Rocznik statystyczny województwa świętokrzyskiego, GUS, 2005

Tablica 3-3 Zestawienie podstawowych danych o rodzaju zatrudnienia⁴:

	Pracujący ogółem	Sektor		Przemysł i budownictwo	Usługi rynkowe	Usługi nierynkowe	Bezrobocie
		Publ.	Niepubl.				
Kielce	66 002	29 313	36 689	20 322	24 473	20 971	16727 (11,9%)
Chęciny	1 641	1 168	473	336	268	985	1602 (17,3%)
Daleszyce	871	501	370	306	116	406	1723 (19,3%)
Górno	652	442	210	137	199	305	1425 (18,2%)
Masłów	543	244	299	244	128	162	868 (14,7%)
Miedziana Góra	530	367	163	234	104	174	1004 (16,0%)
Morawica	1 813	1 163	650	461	148	1125	1119 (13,9%)
Piekoszów	1 670	534	1 136	821	214	467	1575 (17,0%)
Sitkówka-Nowiny	2 382	672	1710	1 411	530	433	629 (14,1%)
Strawczyn	370	280	90	63	108	180	1010 (17,2%)
Zagnańsk	899	479	420	331	121	401	1275 (16,2%)

Na terenie Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego przeważa zatrudnienie w sektorze niepublicznym (54,6%). W Kielcach, gdzie pracuje ogromna większość osób (85,3% miejsc pracy całego obszaru) wielkość ta jest nieco większa i wynosi 55,6%. Analizując sytuację w poszczególnych gminach można stwierdzić, że wskaźnik ten przyjmuje wręcz skrajne wartości: od bardzo małych (28,2% w Sitkówce-Nowinach i 32% w Piekoszowie) do bardzo dużych (71,2% w Chęcinach i 75,7 w Strawczynie).

Analizując podział na sektory wytwórcze można stwierdzić, że udział poszczególnych sektorów jest bardzo równomierny: przemysłu i budownictwa – 31,9%, usług rynkowych – 34,1%, a usług nierynkowych – 33,1%. W samych Kielcach udział ten jest tylko nieznacznie zróżnicowany i wynosi: przemysłu i budownictwa – 30,8%, usług rynkowych – 37,1%, a usług nierynkowych – 31,8%. Znacznie większe zróżnicowanie obserwuje się w gminach ościennych, gdzie wartości przeciętne wynoszą: 38,2% - przemysł i budownictwo (od 17% w Strawczynie do 59,2% w Sitkówce-Nowinach), 17% - usługi rynkowe (od 8,2% w Morawicy do 30,5% w Górnie) oraz 40,8% - usługi nierynkowe (od 18,2% w Sitkówce-Nowinach do 62,1% w Morawicy).

Poważnym problemem jest bezrobocie. Dla całego Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego wskaźnik ten wynosi 13,5% (o około 3% niżej niż dla całego kraju), gdyż w samych Kielcach jest znacznie mniejszy i wynosi 11,9%. Jest to typowa sytuacja – w miastach dużych bezrobocie jest na znacznie niższym poziomie jak w gminach z nim sąsiadujących. W pozostałych gminach jest bardziej zróżnicowany i waha się w granicach: od 13,9% w Morawicy do 19,3% w Daleszycach.

⁴ Rocznik statystyczny województwa świętokrzyskiego, GUS, 2005

3.2 Sieć i przewozy kolejowe

Poniższy przegląd został opracowany na podstawie strategii rozwoju i studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego rozważanych gmin oraz miasta Kielce.

Sieć komunikacji kolejowej prowadzona jest przez miasto Kielce, ze stacją węzłową, oraz przez następujące gminy ościenne: Chęciny, Morawicę, Masłów, Miedzianą Górę, Piekoszów, Sitkówkę – Nowiny, Zagnańsk.

Sieć kolejową Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego tworzą:

- Linia nr 8: Warszawa (Zachodnia) - Kraków (Główny). Jest to pierwszorzędna, zelektryfikowana linia dwutorowa, na której wykonywane są przewozy pasażerskie i towarowe; na km 187+144 tej linii zlokalizowana jest stacja węzłowa Kielce.
- Linia nr 61: Kielce – Fosowskie. Jest to pierwszorzędna, zelektryfikowana linia dwutorowa, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy; na km I +806 tej linii znajduje się stacja manewrowa (rozrządowa) Kielce Herbskie.
- Linia nr 73: Sitkówka - Nowiny – Busko Zdrój. Jest to linia pierwszorzędna, dwutorowa (do Włoszczowic), na której obecnie jest prowadzony wyłącznie ruch towarowy.

W skład Kieleckiego Węzła Kolejowego wchodzi również dwie zelektryfikowane, pierwszorzędne łącznice, na których prowadzony jest wyłącznie ruch pociągów towarowych:

- Łącznica nr 567: Piaski (posterunek odgałęźny zlokalizowany na km 185+389 linii nr 8) - Kielce Herbskie, o długości 1780 m, umożliwiającą przejazd z kierunku Skarżyska Kamiennej bezpośrednio (bez zmiany kierunku jazdy) na stację Kielce Herbskie i w kierunku Koniecpola.
- Łącznica nr 568: Sitkówka Nowiny (stacja węzłowa na km 198+190 linii nr 8) Szczukowice (posterunek odgałęźny zlokalizowany na km 10+711 linii nr 61), o długości 10,06 km, umożliwiającą przejazd z kierunku Sędziszowa/Włoszczowic na linię 61 w kierunku Koniecpola z ominięciem stacji Kielce i Kielce Herbskie.

Przez teren gminy Chęciny przebiega linia kolejowa nr 8 Warszawa - Kraków. Rozcina ona gminę na dwie części. Część południowa znajduje się w widłach komunikacji kolejowej linii Warszawa - Kraków oraz Kielce – Busko, która przebiega poza granicami gminy Chęciny. Na terenie gminy Chęciny znajduje się stacja Wolica (przystanek osobowy, tory ogólne). W bezpośrednim sąsiedztwie granic gminy Chęciny na tej linii znajduje się posterunek odgałęźny Radkowie (przystanek osobowy, bocznicza kolejowa) oraz przystanki Sitkówka - Nowiny i Sobków. Dalej od granic gminy Chęciny na linii Kielce - Częstochowa zlokalizowany jest przystanek Rykoszyn.

Przez gminę Morawica przebiega linia kolejowa na Busko Zdrój. Na tym odcinku ruch pasażerski został wstrzymany. Występuje jedna łącznica linii kolejowej na Busko Zdrój z linią kolejową na Kraków.

Przez gminę Miedziana Góra przebiega magistralna dwutorowa, zelektryfikowana linia kolejowa wzdłuż części wschodniej granicy gminy (ok. 4,8 km). Jest to linia Kraków - Kielce - Warszawa. Poza przystankiem w m. Kostomłoty na terenie gminy nie występują istotne urządzenia obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego.

W gminie Piekoszów zakłada się adaptację i modernizację istniejącego układu dróg kolejowych oraz modernizację infrastruktury kolejowej, w szczególności obiektów i urządzeń obsługi podróżnych. Przewiduje się możliwość realizacji węzła kolejowego w Górkach Szczukowskich i realizację układu linii łącznicowych pomiędzy istniejącym układem kolejowym, a planowanym na terenie gminy Miedziana Góra terminalem kontenerowym oraz poprowadzenie łącznic w relacji: terminal kontenerowy - Piekoszów i

terminal kontenerowy - Sitkówka po północno - zachodniej stronie Szczukowic, poza obszarem planowanego zainwestowania.

Linia Kolejowa nr. 8 relacji Warszawa - Kraków stanowi jedno z najważniejszych połączeń kolejowych województwa świętokrzyskiego. Ze stacji Sitkówka - Nowiny od linii magistralnej odgałęziają się – linia dwutorowa zelektryfikowana w kierunku Buska Zdroju oraz łącznica kolejowa Górek Szczukowskich położonych na linii Kielce – Częstochowa. Stacja kolejowa w Sitkówce Nowinach obsługuje ponadto zespół bocznic kolejowych w Cementowni Nowiny - Nowiny I i Nowiny II oraz ZPW Trzuskawica poprzez trzy zespoły torów zdawczo - odbiorczych zlokalizowanych na terenie tych zakładów. Bocznice prowadzone są na ogół w sposób bezkolizyjny (6 wiaduktów kolejowych i 6 przejazdów kolejowych). W obrębie stacji kolejowej znajduje się tunel dla pieszych ułatwiający komunikację pomiędzy przeciwległymi terenami linii kolejowej.

Przez gminę Zagnańsk przebiega dwutorowa, zelektryfikowana magistralna linia kolejowa, łącząca Śląsk z Kielcami, Radomiem, Warszawą i Lublinem. Stacja kolejowa klasy II znajduje się w Zagnańsku i obsługuje ruch osobowy i towarowy. W miejscowości Tumlin - Węgłe znajduje się przystanek dla obsługi ruchu pasażerskiego. Bocznice kolejowe do kamieniołomów w Wiśniówce i do byłego Przedsiębiorstwa Przemysłu Drzewnego nie odgrywają obecnie dawnej roli w związku z likwidacją tych zakładów pracy. Linia kolejowa przecina na terenie gminy Zagnańsk wszystkie ważne drogi (z wyjątkiem krajowej nr 7), co powoduje utrudnienia i zagrożenia dla ruchu.

Na terenie gminy Daleszyce nie występują linie kolejowe. Najbliżej położone są stacje kolejowe w Kielcach, w węźle linii kolejowych normalnotorowych Warszawa-Kraków i Opole - Częstochowa – Kielce i są:

- dla ruchu osobowego Kielce Gł. oddalone od granic gminy ok. 8 km, a od poszczególnych sołectw 8 – 29 km,
- dla ruchu towarowego Kielce - Herby oddalone od granic gminy ok. 10 km, a od poszczególnych sołectw 10 – 31 km.

Stacje te są dostępne drogą wojewódzką nr 764 oraz drogami powiatowymi.

Gminy Strawczyn, Górnio podobnie jak gmina Daleszyce nie są obsługiwane przez linie kolejowe.

Lokalizację stacji kolejowych (przystanków) oraz przebieg linii kolejowej przez miasto Kielce i obszar metropolitalny Kielc przedstawia Rys. 3-2.



Rys. 3-2 Przebieg linii kolejowych w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym

Ruch kolejowy

W Kieleckim Węźle Kolejowym obsługiwany jest ruch pociągów pasażerskich i towarowych, z których część rozpoczyna lub kończy jazdę na stacji Kielce lub Kielce Herbskie, część zaś to pociągi tranzytujące różnych relacji. Niezależnie od tego, na stacjach i punktach ładunkowych wykonywana jest praca manewrowa.

Na linii: Kielce – Skarżysko-Kamienna ruch kolejowy przedstawia się następująco:

- Intercity – 1 pociąg (Nida – Kielce – Warszawa – Gdynia, kursy sezonowe od 1.07 – do 1.09)
- Dalekobieżne (pośpieszne) – 11 par stałych pociągów oraz 3 okresowe (Kielce – Suchedniów – Skarżysko Kamienna – Warszawa – Lublin – Białystok – Olsztyn)
- Regionalne (miejscowe) – 8 par pociągów (do Skarżyska Kamiennej) – zatrzymują się na każdej stacji.

Na linii: Kielce – Sitkówka - Jędrzejów ruch kolejowy przedstawia się następująco:

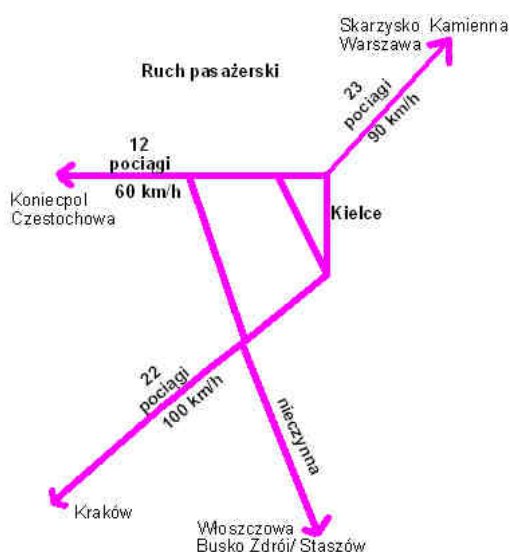
- Dalekobieżne: 10 par pociągów, w tym dwa sezonowe, jadące do Krakowa, Zakopanego Krynicy, Zagórza. Zatrzymują się w Jędrzejowie, Sędziszowie, Miechowie, Krakowie.

- Pociągi regionalne: 9 par, w tym 2 jadące do Katowic, 3 - do Krakowa, 1 - do Kozłowa, 3 -do Sędziszowa.

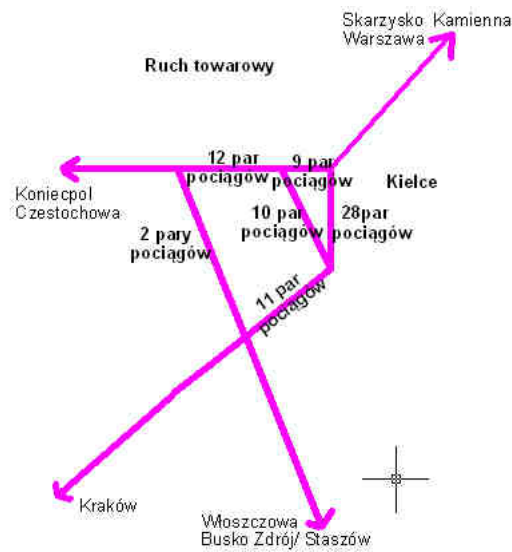
Na linii: Kielce – Koniecpol - Częstochowa ruch kolejowy przedstawia się następująco:

- Dalekobieżne: 4 pociągi stałe i 1 sezonowy, jadące do Wrocławia, Jeleniej Góry, Katowic, Bielska-Białej. Zatrzymują się w Bukowej, Włoszczowej, Koniecpolu.
- Pociągi regionalne: 7 par pociągów (3 jadące do Włoszczowej, 4 jadące do Częstochowy). Zatrzymują się na wszystkich stacjach.

Ruch pasażerski przedstawia Rys. 3-3 podający średnią liczbę pociągów na danym odcinku), natomiast ruch towarowy przedstawia Rys. 3-4 z podaną średnią liczbą pociągów na danym odcinku.



Rys.3-3 Ruch pasażerski w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym



Rys. 3-4 Ruch towarowy w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym

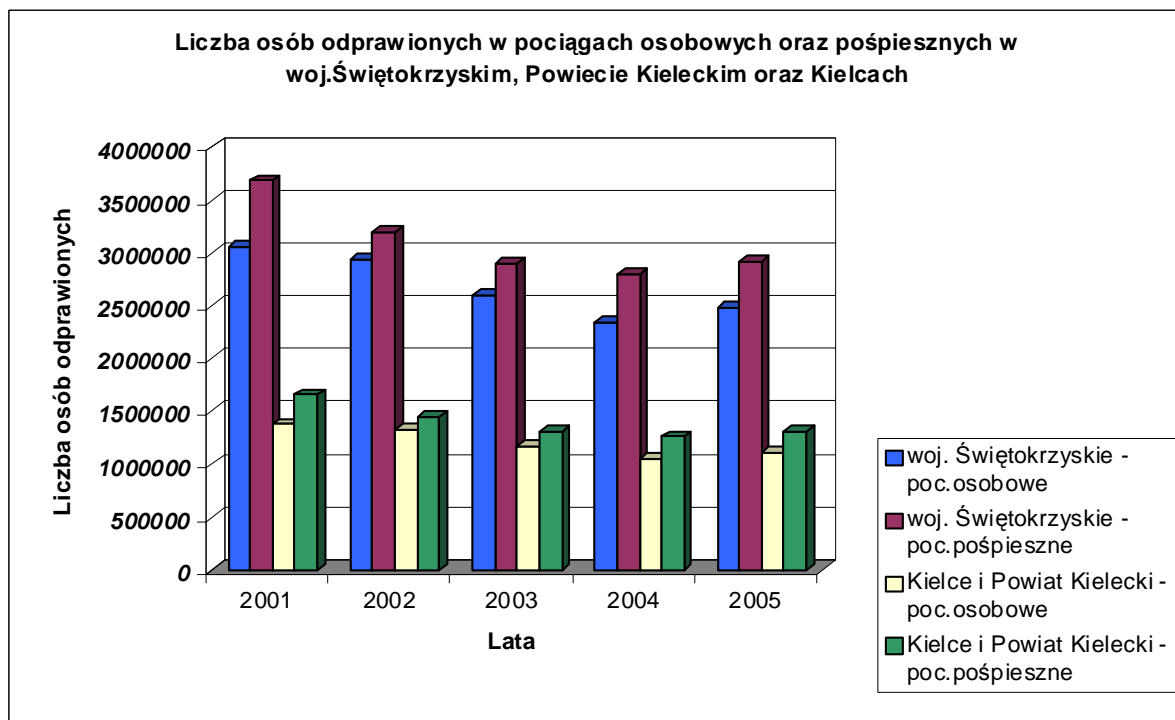
Przewozy kolejowe

Wielkości przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego, powiatu kieleckiego i Kielc przedstawia tablica 3-4.

Tablica 3-4 Liczba osób odprawionych w pociągach osobowych oraz pośpiesznych w województwie świętokrzyskim. W nawiasach oszacowano łączną liczbę osób odprawionych w Kielcach i w powiecie kieleckim.

Rok	Liczba osób odprawionych w pociągach osobowych	Liczba osób odprawionych w pociągach pośpiesznych
2001	3 060 227 (ok. 1 377 100)	3 680 008 (ok. 1 656 000)
2002	2 939 762 (ok. 1 322 890)	3 201 054 (ok. 1 440 470)
2003	2 600 101 (ok. 1 170 050)	2 899 773 (ok. 1 304 900)
2004	2 340 454 (ok. 1 053 200)	2 800 699 (ok. 1 260 320)
2005	2 477 701 (ok. 1 114 970)	2 922 067 (ok. 1 314 930)

Udział Kielc i Powiatu kieleckiego stanowi 45 % ogólnych przewozów na terenie województwa. Generalnie większa liczba osób korzysta z usług komunikacji kolejowej pospiesznej. Jednak liczba przewiezionych osób w latach od 2001 do 2004 z roku na rok spadała. Niewielki wzrost pasażerów można zaobserwować w 2005 roku (Rys. 3-5).



Rys. 3-5 Liczba osób odprawionych w pociągach osobowych oraz pośpiesznych w województwie świętokrzyskim, w powiecie kieleckim oraz w Kielcach.

Liczba osób podróżujących przez stację Sitkówka Nowiny wyniosła 3 350 w potoku regionalnym i 6 050 w potoku globalnym (dane ze strategii rozwoju gminy Sitkówka – Nowiny z 1999/2000). Liczba podróży kolejowych po spadku w latach 90-tych utrzymuje się na tym samym poziomie.

Zestawienie wyładunku i załadunku towarów na stacjach województwa świętokrzyskiego wykazuje, że największy ruch towarowy panuje na stacji Sitkówka – Nowiny. Wielkość masy załadunkowej wynosi 1 099 276 ton rocznie, a masy wyładunkowej 517 030 ton. Dla porównania - załadunek na stacji Kielce wynosi 73 871 ton, a wyładunek na stacji Ożarów Cementownia odpowiednio 488 436 i 78 0231 ton rocznie (dane według strategii rozwoju gminy Sitkówka - Nowiny z 1999/2000). Z pozostałych gmin brak danych.

Udział kolei w przewozach pasażerskich systematycznie spada (wynika to ze wzrostu motoryzacji indywidualnej), choć zarysowują się symptomy zatrzymania, a nawet odwrócenia tej niekorzystnej tendencji.

3.3. Sieć drogowo-uliczna

Podstawowy układ drogowo – uliczny miasta Kielce

Sieć drogową na terenie miasta składa się z dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych i wewnętrznych. Wszystkimi drogami publicznymi zarządza

Miejski Zarząd Dróg w Kielcach. Łączna długość sieci drogowo – ulicznej na terenie miasta wynosi 384 km i obejmuje:

- Drogi krajowe nr 73 i nr 74 przebiegające przez 9 ulic o łącznej długości 23,1 km;
- Drogi wojewódzkie nr 745, nr 786, nr 761, nr 762 i nr 764 przebiegające przez 17 ulic o łącznej długości 25,5 km;
- Drogi powiatowe, w skład których wchodzi 109 ulic o łącznej długości 114,9 km;
- Drogi gminne obejmujące 446 ulic o łącznej długości 220,9 km;

W skład dróg publicznych wchodzi także drogi wewnętrzne, położone na gruntach będących własnością Gminy Kielce. W skład tych dróg wchodzi 69 ulic o łącznej długości 19,6 km. Położone są głównie na terenie osiedli mieszkaniowych.

Nawierzchnię twardą ulepszoną (bitumiczną, betonową, z kostki prefabrykowanej) posiada 220,6 km dróg, co stanowi 57,5 % - są to wszystkie drogi krajowe i wojewódzkie oraz część dróg powiatowych i gminnych. Nawierzchnię twardą nieulepszoną (tłuczniową, żuźlową itp.) posiada 32,4 km dróg, co stanowi 8,4 %. Nawierzchnię gruntową posiada 131 km dróg stanowiąc 34,1 %⁵.

Na terenie miasta funkcjonuje około 60 ulic nie zakwalifikowanych do żadnej kategorii. Aktualnie trwają prace mające na celu zaliczenie przez Wojewodę większości z powyższych dróg do kategorii lokalnych miejskich lub też nadanie im charakteru dróg niepublicznych tzw. wewnętrznych.

Problemem jest stan prawny niektórych gruntów pod ulicami i drogami. Zdarza się, że w przypadku dróg nie zakwalifikowanych do żadnej z kategorii, występują przypadki ich przebiegu w całości lub w części po terenach prywatnych, spółdzielczych, lasów państwowych czy też na gruntach skarbu państwa lub gminy, lecz bez wydzielenia odrębnych działek pod pasy drogowe.

W ciągach dróg publicznych występują chodniki, których łączna długość wynosi 169,7 km, w tym przy drogach krajowych i wojewódzkich - 24,9 km, powiatowych - 71,3 km, gminnych - 73,5 km.⁶

Na terenie miasta Kielce znajdują się także oznakowane ścieżki rowerowe o łącznej długości 5,3 km.

Podstawowy układ komunikacyjny Kielc oparty jest na trzech drogach krajowych nr 7, nr 73 i nr 74. Drogi krajowe nr 73 i nr 74 tworzą główne i wzajemne prostopadłe przebiegi tras komunikacyjnych w mieście o kierunkach: północ – południe i wschód – zachód. Takie krzyżowanie się głównych ciągów komunikacyjnych pozwala na równomierne przejmowanie napływów potoku ruchu przez trasy równoległe, jakie stanowią drogi wojewódzkie i inne drogi publiczne. W układzie sieci drogowo – ulicznym można zauważyć obsługę kierunków przez następujące ulice główne:

- Relację wschód–zachód tworzą ciągi ulic: Łódzka – Jesionowa – Świętokrzyska, IX Wieków Kielc – Sandomierska, Grunwaldzka – Żytnia – Ogrodowa – Seminaryjska – Bohaterów Warszawy, Wrzosowa – Wojska Polskiego, Chorzowska – Posłowska – Leśniówka.
- Relację północ-południe obsługują ciągi ulic: Malików, Jagiellońska, Krakowska – Armii Krajowej – Żelazna, Zagnańska, Warszawska, Jana Pawła II-go – Ks. Piotra Ściegiennego, Radomska – Aleje Solidarności – Źródłowa – Tarnowska – Al. Ks. Jerzego Popiełuszki

⁵ www.mzd.kielce.pl

⁶ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce, Kielce 2000r.

Pozostałości tradycyjnego, promienistego układu stanowią ulice tworzące obecnie układ uzupełniający: ul. 1-go Maja (odcinek w centrum), ul. Warszawska, ul. Bodzentyńska, ul. Jana Pawła II-go, ul. Krakowska (odcinek śródmiejski), ul. Wojska Polskiego.

Podstawowy układ komunikacyjny Kielc jest skryształizowany, utrwalony i w ok. 80 % zrealizowany. Dopełnieniem rozwiązania układu sieci drogowo – ulicznej powinno być połączenia ul. Zagnańskiej z ul. Żelazną, przedłużenie ul. Świętokrzyskiej do wsi Cedzyny, rozwiązanie ul. Grunwaldzkiej jako jedynego połączenia centrum z dz. Kielce Zachód, na której doszło do wyczerpania przepustowości – brak tych rozwiązań jest bardzo odczuwalny w połączeniach między obszarami miasta.⁷

Tablica 3-5 przedstawia stan techniczny nawierzchni ulic w mieście Kielce. Niezadowolający i zły stan techniczny na terenie miasta posiada ok. 72 % dróg.

Tablica 3-5 Stan techniczny nawierzchni ulic w mieście Kielce.

Miasto	Procent [%] dróg w stanie			
	dobry	zadowolający	niezadowolający	zły
Kielce	10%	18%	19%	53%

Przy braku realizacji koniecznych zabiegów utrzymaniowych i remontów dróg, uwidaczniają się następujące problemy związane z degradacją dróg:

- Utrzymanie estetyki ulic (zniekształcone trawniki i pobocza, osuwanie się ziemi na jezdnię, trudności w zamiataniu nierównych powierzchni);
- Bezpieczeństwo ruchu (trudności w zmianie pasa ruchu przy głębokich koleinach szczególnie w warunkach zimowych, nagłe występowanie głębokich ubytków w nawierzchni, falowanie nawierzchni);
- Odkształcenie nawierzchni (np. koleiny);
- Odwodnienie ulic (zaleganie wody na jezdni, na granicy jezdni i pobocza, wyłączenie niektórych krtek ściekowych z funkcji w wyniku zmiany profilu nawierzchni);
- Zaleganie wody w rowach, zalewanie przyległych posesji itp.

Na obszarze miasta występują prawie wszystkie typy skrzyżowań: zwykłe, skanalizowane, z wyspą centralną, tzw. „małe ronda” oraz dwupoziomowe. Wszystkie skrzyżowania z wyspą centralną (zgodnie z zasadami inżynierii ruchu) są wyposażone w sygnalizację świetlną. 25 skrzyżowań wyposażonych jest w sygnalizację świetlną - 23 skrzyżowania funkcjonują jako dwufazowe i 2 skrzyżowania - jako tryfazowe; 16 sygnalizacji działających w okresie 5.00 - 22.00 oraz 9 sygnalizacji całodobowych. Ponadto zainstalowano 6 sygnalizacji typu wzbudzanego (tzw. aktywne przejście dla pieszych).⁸

Dostępność do głównych ciągów komunikacyjnych możliwa jest poprzez liczne skrzyżowania. Charakterystycznym elementem w sieci ulicznej miasta Kielce jest krzyżowanie się głównych ciągów komunikacyjnych w formie rond i skrzyżowań z wyspą centralną.

Stan istniejący dróg rowerowych

Miasto Kielce nie posiada wystarczającej sieci ścieżek rowerowych, które pozwalałyby na wygodny i bezpieczny ruch rowerowy, odseparowany od ruchu innych pojazdów. Na

⁷ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce, Kielce 2000r.

⁸ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce, Kielce 2000r.

terenie miasta istnieje obecnie tylko jedna wydzielona ścieżka rowerowa wybudowana w latach 1998 - 1999 o długości 6,2 km. Łączy ona północne części miasta z południowymi. Przebieg trasy przedstawia się następująco:

- Początek w okolicy „Zalewu Kieleckiego” – ciąg spacerowy wzdłuż rzeki Silnica – ciąg pomiędzy Al. IX Wieków Kielc a ul. Ogrodową poprzez Park Miejski – wzdłuż Skweru Harcerskiego – dalej ul. Gagarina i Alejami Legionów – ul. Szczepaniaka do ul. Marmurowej.

W pozostałym rejonach miasta ruch rowerowy odbywa się korzystając z istniejących ciągów drogowych, co stanowi zagrożenie bezpieczeństwa rowerzystów. Poważnym problemem w przypadku braku wydzielonych ścieżek rowerowych jest jazda po chodnikach wśród pieszych i przejeżdżanie wzdłuż przejścia dla pieszych. Tworzy to sytuacje zagrożenia potrącenia przez rowerzystów osób poruszających się po chodniku, szczególnie małych dzieci, a także potrącenia rowerzystów przez samochody na przejściach dla pieszych.

Na terenie analizowanych gmin istnieją również trasy rowerowe, prowadzące rowerzystów po okolicznych lasach i łąkach. Gminy Masłów, Miedziana Góra, Piekoszów i Strawczyn posiadają już trasy rowerowe, które z reguły prowadzone są po istniejących ulicach i drogach oraz ścieżkach leśnych i polnych.

Układ powiązań zewnętrznych miasta Kielce

Podstawowy układ powiązań zewnętrznych tworzą przede wszystkim drogi krajowe oraz drogi wojewódzkie przechodzące przez miasto Kielce oraz w jego obrębie. Należą do nich:

- Droga krajowa nr 7: Gdańsk - Warszawa - Kielce - Kraków - Chyżne stanowiąca obwodnicę zlokalizowaną od strony zachodniej miasta. Obwodnica przejmuję ruch tranzytowy na w/w kierunku oraz relacje skątne z kierunku tranzytowego wschód - zachód (Piotrków Trybunalski - Częstochowa);
- Droga krajowa Nr 73: Wiśniówka - Kielce - Tarnów i przebiega ulicami: Radomska – Aleje Solidarności - Źródłowa – Tarnowska - Al. Ks. Popiełuszki – Ściegienego; na większości przebiegu posiada przekrój dwujezdniowy 2x2;
- Droga krajowa Nr 74: (Piotrków Trybunalski) Sulejów - Kielce – Kraśnik. Trasa przebiega ulicami: Łódzka - Jesionowa - Świętokrzyska – Aleje Solidarności – Sandomierska; na terenie miasta Kielce przekrój częściowo jedno i dwujezdniowy o dobrym stanie nawierzchni; na ciągu tym występują problemy z bardzo dużą relacją skątą w kierunku centrum handlowego TESCO, która pomimo wydzielonych pasów powoduje zakłócenia w ruchu;
- Droga wojewódzka nr 745: Kielce - Masłów - Radlin (ul. Szybowcowa); przekrój jednojezdniowy o zadowalającym stanie nawierzchni;
- Droga wojewódzka nr 761: Kielce - Częstochowa (ul. Fabryczna - Za Walcownią - Łopuszniańska); przekrój jednojezdniowy na całej długości drogi;
- Droga wojewódzka nr 762: Kielce - Małogoszcz (ul. IX Wieków Kielc - ul. Czarnowska - Źelazna - Armii Krajowej – Krakowska); cały odcinek drogi na terenie miasta jest dwujezdniowy o zadowalającym stanie nawierzchni;
- Droga wojewódzka nr 764: Kielce - Staszów (ul. Wrzosowa - Wojska Polskiego); przekrój jednojezdniowy;
- Droga wojewódzka nr 786: Kielce - Piekoszów - Łopuszno (ul. Piekoszowska - Grunwaldzka - Źytunia - Ogrodowa - Seminaryjska); ul. Grunwaldzka o przekroju 2x2 z

wydzielonymi skrętami w lewo i wyspami azylu, stan nawierzchni dobry; ul. Piekoszowska o przekroju 1x2, o zadowalającym stanie nawierzchni.

Wszystkie wyżej wymienione drogi prowadzą ruch tranzytowy przez obszar miasta, którego wielkość ze względu na brak kompleksowych badań ruchu nie jest znana. Droga Nr 786 stanowi także, oprócz obsługi ruchu tranzytowego, połączenie dzielnicy Centrum z zachodnią, mieszkaniowo-przemysłową częścią miasta.

Układ powiązań zewnętrznych dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego przedstawia Rys. 3-6:



Rys. 3-6 Podstawowy układ drogowy w obszarze analizy.

Podstawowy układ drogowy i powiązania w obszarze metropolitalnego.

Na pozostałym obszarze Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego podstawowy układ drogowy tworzą:

- Droga krajowa nr 7 Gdańsk - Warszawa - Kielce - Kraków - Chyżne stanowiąca obwodnicę zlokalizowaną od strony zachodniej miasta. Jest to droga jednojezdniowa, miejscami o przekroju 1x3 z pobocznymi utwardzonymi. Planowana jest przebudowa drogi do przekroju dwujezdniowego, z pełnym dostosowaniem parametrów do drogi ekspresowej; stan nawierzchni dobry. We wsi Kajetanów znajduje się tzw. „czarny punkt”, co świadczy o poważnym zagrożeniu bezpieczeństwem ruchu drogowego; skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 750 jest słabo dostrzegalne.
- Droga krajowa Nr 73 Wiśniówka - Kielce - Tarnów; w części północnej i południowej powiatu jest to droga jednojezdniowa o dobrym stanie nawierzchni. Na przejściu przez miejscowość Morawica przebieg drogi jest uciążliwy dla mieszkańców, z uwagi na duży ruch tranzytowy; w północnym przebiegu drogi krajowej nr 73 na terenie gminy Masłów droga jest w stanie zadowalającym z utwardzonymi pobocznymi.
- Droga krajowa Nr 74 (Piotrków Trybunalski) Sulejów - Kielce – Kraśnik; droga jednojezdniowa, w obrębie powiatu kieleckiego z utwardzonymi pobocznymi, na przejściu przez miejscowości częściowo znajdują się chodniki jednostronne, dobry stan

nawierzchni. Droga ta charakteryzuje się zbyt dużą dostępnością do drogi (częste wjazdy do posesji oznaczone malowaniem poziomym), na drodze znajdują się dosyć gęsto zlokalizowane wyspy azylu dla pieszych oraz wydzielone pasy skrętu w lewo na skrzyżowaniach z drogami niższych klas.

- Droga wojewódzka nr 745 Kielce – Masłów - Radlin;
- Droga wojewódzka nr 748 Miedziana Góra - Strawczyn;
- Droga wojewódzka nr 750 Lekomin - Zagnańsk – Ćmińsk Kościelny;
- Droga wojewódzka nr 752 Górnó – Św. Katarzyna - Rzepin;
- Droga wojewódzka nr 753 Wola Jachowa – Nowa Słupia;
- Droga wojewódzka nr 761 Kielce – Piekoszów;
- Droga wojewódzka nr 762 Kielce – Chęciny – Małogoszcz;
- Droga wojewódzka nr 763 Morawica - Chęciny;
- Droga wojewódzka nr 764 Kielce – Daleszyce – Raków
- Droga wojewódzka nr 766 Morawica – Obice;
- Droga wojewódzka nr 786 Kielce – Piekoszów.

Uzupełnienie układu stanowią drogi powiatowe oraz drogi gminne. Długość wszystkich dróg, oraz rodzaj nawierzchni na terenie powiatu kieleckiego przedstawiają tablice 3-6 i 3-7.

Tablica 3-6. Wykaz długości poszczególnych dróg w powiecie kieleckim i w analizowanych gminach.

Drogi	Lokalizacja	Długość [km]	naw. bitumiczna [km]	naw. bitumiczna [%]
krajowe	obszar metropolitalny	106,000	106,000	100
wojewódzkie	obszar metropolitalny	133,000	133,000	100
powiatowe	obszar metropolitalny	575,200	525,300	91
gminne	Chęciny	38,162	14,083	37
	Daleszyce	47,400	26,290	55
	Górnó	55,000	27,000	49
	Masłów	14,360	5,780	40
	Miedziana Góra	12,960	8,980	69
	Morawica	52,300	44,200	85
	Piekoszów	30,864	18,444	60
	Sitkówka - Nowiny	20,100	13,100	65
	Strawczyn	77,146	38,109	49
Zagnańsk	12,470	9,170	74	
ogółem		1174,962	969,456	83

Tablica 3.7. Stan nawierzchni w sieci drogowo – ulicznej powiatu kieleckiego.

Drogi	Obszar	Długość	Procent długości dróg o nawierzchni w stanie [%]			
			dobrym	zadowalającym	niezadowalającym	złym
krajowe	obszar powiatu	116,000	-	-	-	-
	DK 7	28,047	67%	33%	-	-
	DK73	30,519	72%	23%	5%	-
	DK74	57,434	15%	63%	20%	2%
wojewódzkie	obszar powiatu	133,000	-	-	-	-
powiatowe	obszar powiatu	575,200	30%	60%		10%
gminne	Chęciny	38,162	-	-	-	-
	Daleszyce	47,400	-	-	-	-
	Górno	55,000	90%	-	-	10%
	Masłów	14,360	-	-	-	-
	Miedziana Góra	12,960	10%	39%	-	51%
	Morawica	52,300	stan zadowalający			
	Piekoszów	30,864	-	-	-	-
	Sitkówka - Nowiny	20,100	-	-	-	-
	Strawczyn	77,146	80%	20%		
Zagnańsk	12,470	-	-	-	-	

Stan techniczny nawierzchni na drogach krajowych z reguły jest dobry. Stan nawierzchni na drogach wojewódzkich jest dużo gorszy – 60 % dróg wymaga remontów lub modernizacji. Drogi gminne albo są w poszczególnych gminach w stanie bądź bardzo dobrym (wynika to z faktu corocznie dokonywanych remontów w obszarze dróg gminnych), bądź w stanie bardzo złym, gdzie środki na remonty i modernizacje dróg gminnych w budżecie są bardzo małe.

Powiązanie 10 gmin obszaru metropolitalnego z Kielcami odbywa się przede wszystkim drogami krajowymi i wojewódzkimi, które przebiegają przez każdą z analizowanych gmin. Najlepsze połączenie z Kielcami mają gminy: Chęciny, Górno, Miedziana Góra, Morawica – z uwagi na fakt, że są położone blisko Kielc przy drogach krajowych. Połączenie pomiędzy siedzibami sąsiednich gmin w obszarze metropolitalnego może być realizowane:

- Morawica – Daleszyce: drogą powiatową bądź gminną;
- Daleszyce – Górno: drogą powiatową bądź gminną;
- Górno – Masłów: drogą krajową nr 74 i drogą wojewódzką nr 745;
- Masłów – Zagnańsk: drogą wojewódzką nr 745, drogą krajową nr 73, drogą krajową nr 7; drogą wojewódzką nr 750;
- Zagnańsk – Miedziana Góra: drogą wojewódzką nr 750, drogą krajową nr 74, drogą powiatową bądź gminną;
- Miedziana Góra – Strawczyn: drogą wojewódzką nr 748;
- Strawczyn – Piekoszów: drogą wojewódzką nr 786;
- Piekoszów – Chęciny: drogą krajową nr 7; drogą wojewódzką nr 762;
- Chęciny – Sitkówka–Nowiny: drogą wojewódzką nr 762;
- Chęciny – Morawica: drogą wojewódzką nr 763.

Ruch drogowy

Obciążenie dobowych średnio-rocznym ruchem (SDR) [w poj./24h] podstawowego układu drogowo – ulicznego (na drogach krajowych) dla miasta Kielce i Kieleckiego

Obszaru Metropolitalnego, na podstawie Generalnych Pomiarów Ruchu przeprowadzonego w 2000 i 2005 zestawiono w tablica 3-8 i 3-9⁹:

Tablica 3-8 Natężenie ruchu na drogach krajowych nr 7, nr 73 i nr 74 (SDR 2000).

Numer drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy samochodowe ogółem	Samochody osobowe i mikrobusy	Samochody dostawcze	Samochody ciężarowe bez przyczep	Samochody ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ciągniki	Rowery	Motocykle
7	Suchedniów - Wiśniówka	14472	9827	2113	1042	1259	188	14	117	29
S7	Kielce /Objście A/	5026	3202	563	467	754	35	0	3	5
S7	Kielce /Objście B/	4986	3101	613	444	778	45	0	3	5
7	Chęciny /Wezeł/ - Podchojny	11071	7971	1273	709	930	155	22	92	11
73	Wiśniówka - Kielce	9179	6765	1313	514	395	174	9	27	9
73	Kielce - Morawica	10593	7795	1123	551	869	233	11	29	11
73	Morawica - Chmielnik	6325	4598	696	354	544	114	6	9	13
74	Ćmińsk - Kielce	16039	12174	1700	930	898	305	16	134	16
74	Kielce - Radlin	13480	10622	1227	553	661	391	13	94	13
74	Radlin - Wola Jachowa	9948	7342	856	527	905	288	20	55	10
74	Wola Jachowa - Łagów	4183	2853	460	314	452	75	21	18	8

Tablica 3-9 Natężenie ruchu na drogach krajowych nr 7, nr 73 i nr 74 (SDR 2005).

Numer drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy samochodowe ogółem	Samochody osobowe i mikrobusy	Samochody dostawcze	Samochody ciężarowe bez przyczep	Samochody ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ciągniki	Rowery	Motocykle
7	Suchedniów - Wiśniówka	15915	10122	1910	1289	2260	318	0	22	16
S7	Kielce /Objście A/	7100	4203	845	568	1427	50	0	2	7
S7	Kielce /Objście B/	7686	4634	776	569	1645	54	0	3	8
7	Chęciny /Wezeł/ - Podchojny	12306	8565	1132	738	1674	185	0	8	12
73	Wiśniówka - Kielce	12714	10019	1030	740	788	381	13	45	13
73	Kielce - Morawica	12718	9806	992	610	852	445	0	27	13
73	Morawica /Przejście/	14401	11090	1080	662	1066	475	14	139	14
73	Morawica - Chmielnik	7488	5572	741	344	659	165	0	15	7
74	Ćmińsk - Kielce	18112	13457	1684	779	1540	634	0	74	18
74	Kielce - Radlin	16516	12683	1470	595	1057	694	0	55	17
74	Radlin - Wola Jachowa	11480	8794	930	528	735	471	11	58	11
74	Wola Jachowa - Łagów	5772	3590	698	317	970	162	23	20	12

Analizując obciążenie ruchem dróg krajowych układu drogowo – ulicznego miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego można zaobserwować największe natężenie ruchu na drodze krajowej nr 74, w 2005 r. na wlotach do Kielc: zachodnim 18,1 tys. [P/24h] i wschodnim 16,5 tys. [P/24h], z dużym udziałem ruchu ciężarowego. Nieco niższe obciążenie sieci drogowej występuje dla relacji północ – południe na drodze krajowej nr 7. Wlot z kierunku Warszawy - 15,9 tys. [P/24h], jest bardziej obciążony niż z kierunku Krakowa 12,3 tys. [P/24h]; na obejściu drogowym Kielce, na drodze krajowej nr 7 – S7. ruch spada prawie do połowy. Wysokie natężenie ruchu występuje także na przejściu przez centrum miejscowości Morawica – 14,5 tys. [P/24h]. Można zaobserwować stosunkowo duży ruch rowerowy na drodze krajowej w miejscowości Morawica.

Porównując wielkości natężeń z SDR 2000 i 2005 można zauważyć, że wielkości natężenia ruchu najbardziej wzrosła na drodze krajowej nr 73 w miejscowości Wiśniówka, przy połączeniu z drogą krajową nr 7 – prawie ok. 65%. Z tego względu konieczna jest w tym miejscu budowa węzła bezkolizyjnego „Wiśniówka”, co jest planowane. Na obejściu Kielc w ciągu drogi nr 7 ruch w ostatnim pięcioleciu wzrósł o 40-50 %. W związku z tym przewiduje się na obejściu dobudowę drugiej jezdni i dostosowanie do parametrów technicznych drogi ekspresowej.

Obciążenie dobowych średnio-rocznym ruchem (SDR) podstawowego układu drogowo – ulicznego (na drogach wojewódzkich) dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru

⁹ Generalny Pomiar Ruchu – Transprojekt Warszawa, Warszawa 2000 i 2005.

Metropolitalnego, na podstawie Generalnych Pomiarów Ruchu przeprowadzonego w 2000 i 2005 r. (pojazdy rzeczywiste/dobę) przedstawiają tablica 3.10¹⁰:

Tablica 3-10a. Natężenie ruchu (SDR) na drogach wojewódzkich w 2000 r.

Numer drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy samochodowe ogółem	Samochody osobowe i mikrobusy	Samochody dostawcze	Samochody ciężarowe bez przyczep	Samochody ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ciągniki	Motocykle
745	Dąbrowa - Masłów	2865	2203	352	189	32	37	37	14
745	Masłów - Radlin	655	447	64	60	24	37	14	10
748	Strawczyn - Kostomłoty	1925	1609	167	54	44	27	13	10
750	Ćmińsk (DK77) - Zagnańsk	822	662	58	41	15	4	16	26
750	Zagnańsk - DK 7	1313	1092	106	53	20	20	5	17
752	Górno - Św. Katarzyna	2333	1929	149	100	49	75	26	5
753	Wola Jachowa - Huta Nowa	3238	2011	291	311	337	217	65	6
761	Kielce - Piekoszów	1734	1281	139	137	108	40	19	10
762	Kielce - Węzeł Drogowy w Chęcinach	13327	10835	1079	586	586	227	0	13
762	Węzeł drogowy w Chęcinach - Małogoszcz	2578	2047	113	77	278	49	8	5
763	Chęciny (DK 7) - Morawica	2516	1857	201	221	186	23	10	18
764	Kielce - Suków	5348	4578	428	160	37	123	16	5
764	Suków - Daleszyce	2891	2480	208	84	32	49	26	12
764	Daleszyce - Raków	1468	1057	179	81	57	29	41	23
766	Morawica - Kije	2832	2342	224	119	62	5	11	8
786	Kielce - Piekoszów	3514	221	40	162	60	158	46	7
786	Piekoszów - Ruda Strawczyńska	2787	2152	209	15	64	153	42	11

Tablica 3-10b. Natężenie ruchu (SDR) na drogach wojewódzkich w 2005 r.

Numer drogi	Nazwa odcinka	Pojazdy samochodowe ogółem	Samochody osobowe i mikrobusy	Samochody dostawcze	Samochody ciężarowe bez przyczep	Samochody ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ciągniki	Motocykle
745	Dąbrowa - Masłów	4097	3712	217	74	37	37	8	12
745	Masłów - Radlin	753	513	73	69	27	42	17	12
748	Strawczyn - Kostomłoty	2698	2205	229	54	54	132	16	8
750	Ćmińsk (DK74) - Zagnańsk	945	761	67	47	17	5	18	30
750	Zagnańsk - DK 7	2852	2325	265	88	68	83	9	14
752	Górno - Bodzentyn	2593	2174	215	75	52	41	26	10
753	Wola Jachowa - Nowa Słupia	3947	3448	182	87	91	111	20	8
761	Kielce - Piekoszów	2177	1591	213	128	192	35	7	11
762	Kielce - Węzeł Drogowy w Chęcinach	14003	11399	938	350	686	616	0	14
762	Węzeł drogowy w Chęcinach - Małogoszcz	3600	2761	281	90	266	184	7	11
763	Chęciny (DK 7) - Morawica	3345	2394	335	191	351	54	7	13
764	Kielce - Daleszyce	6621	5581	616	106	93	199	13	13
764	Daleszyce - Raków	3177	2672	241	73	89	83	3	16
766	Morawica - Kije	3744	3119	240	105	127	142	4	4
786	Kielce - Piekoszów	3689	2914	291	136	89	218	30	11
786	Piekoszów - Ruda Strawczyńska	3646	2796	339	128	102	252	18	11

Analizując pomiary ruchu z 2005 roku można zauważyć największe wartości natężeń ruchu na drodze wojewódzkiej nr 762 z kierunku Kielc w okolicach węzła Chęciny – 11,4 tys. [P/24h]. Jest to wynikiem prowadzenia relacji z kierunku Krakowa do Kielc. Na tej występuje stosunkowo duży udział samochodów ciężarowych i autobusów. Niższe obciążenia ruchem dróg wojewódzkich występują na DW 745 – Dąbrowa – Masłów, która łączy się z DK nr 73. Wyraźnie niższe – 5,6 tys. [P/24h]. Na większości pozostałych dróg wojewódzkich natężenia ruchu są rzędu 2÷3 tys. [P/24h]. Najniższe obciążenie ruchem drogowym – poniżej 1000 [P/24h] - wykazuje powiązanie gminy Zagnańsk i Masłów z droga krajową nr 74.

Porównując pomiary ruchu przeprowadzone w roku 2000 i 2005 na drogach wojewódzkich można zaobserwować bardzo duży wzrost ruchu, ponad dwukrotny (co budzi wątpliwość wydaje się na drodze nr 750 odcinek Zagnańsk – DK7, oraz na drodze nr 764 (odcinek Kielce – Daleszyce – Raków).

¹⁰ Generalny Pomiar Ruchu – Transprojekt Warszawa 2000 i 2005.

W tablicach 3-11 i 3-12 przedstawiono wyniki pomiarów ruchu przeprowadzonych na niektórych drogach powiatowych w powiecie kieleckim.

Tablica 3-11 Natężenie ruchu na drogach powiatowych w 2000 roku.

Numer drogi (stara numeracja)	Nazwa odcinka	SDR [P/24h]
15470	Samsonów - Miedziana Góra	2272
15478	Kielce - Zagnańsk	2802
15517	Borków - Daleszyce - Górno	1719
15564	Bilcza - Sitkówka	1494
15494	Masłów - Ciekoty	2199
15495	Masłów - Domaszowice	965

Tablica 3-12 Natężenie ruchu na drogach powiatowych w 2005 roku.

Numer drogi	Nazwa odcinka	SDR [P/24]
0296T	Kielce - Zagnańsk	2101
0378T	Zgórsko - Nowiny	3176
0484T	Rykoszyn - Piekoszów	1462
0334T	Daleszyce - Napęków	93
0381T	Sitkówka - Bolechowice	114

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów można stwierdzić, że natężenia ruchu na przedstawionych drogach powiatowych nie jest duże, co może wynikać z faktu, że większa część ruchu odbywa się na terenie powiatu kieleckiego bogatą siecią dróg krajowych i wojewódzkich.

Obciążenie ruchem samochodowym na drogach miejskich Kielc jest bardzo duże. Dotyczy to szczególnie dróg układu podstawowego. Tablice 3-13 i 3-14 przedstawiają największe natężenia ruchu na ulicach jedno- i dwujezdniowych¹¹:

Tablica 3-13 Natężenie ruchu na ulicach jednojezdniowych w Kielcach.

Nazwa odcinka	SDR [P/24h]
1-go Maja (Czarnowska - Pawia)	25232
1-go Maja (Pawia - Łódzka)	21296
Jagiellońska (1-go Maja - Grunwaldzka)	22640
Jesionowa (Klonowa - Zagnańska)	26704
Łódzka (Zagnańska - Skrzetlewska)	23488
Łódzka (Skrzetlewska - 1-go Maja)	28184
Łódzka (1-go Maja - granica miasta)	35992
Aleje Solidarności (Świętokrzyska - Radomska)	24528
Ogrodowa	27128
Paderewskiego	22880
Seminaryjska	26192

¹¹ www.um.kielce.pl:

Opracowanie: Hałas w Kielcach - ekspertyza uciążliwości akustycznych tras komunikacyjnych na wytypowanych odcinkach ulic w Kielcach wraz z analizą możliwości ich ograniczenia. EKKOM, listopad 2005

Tablica 3-14 Natężenie ruchu na ulicach dwujezdniowych w Kielcach.

Nazwa odcinka	SDR [P/24h]
Czarnowska	32288
Grunwaldzka (Szajnowicza-Iwanowa - Podklasztorna)	21680
Grunwaldzka (Podklasztorna - Jagiellońska)	28432
Grunwaldzka (Jagiellońska - Armii Krajowej)	39120
IX Wieków Kielc (Paderewskiego - Nowy Świat)	37112
IX Wieków Kielc (Nowy Świat - Warszawska)	33440
IX Wieków Kielc (Warszawska - Źródłowa)	31664
Jagiellońska (Grunwaldzka - Karczówkowska)	25072
Jagiellońska (Karczówkowska - Krakowska)	23064
Jesionowa (Warszawska - Klonowa)	21872
Krakowska (Mielczarskiego - Jagiellońska)	22264
Krakowska (Jagiellońska - Fabryczna)	24896
Aleje Solidarności (Sandomierska - Tysiąclecia Państwa Polskiego)	38344
Aleje Solidarności (Tysiąclecia Państwa Polskiego - Świętokrzyska)	33456
Sandomierska (Źródłowa - Radlińska)	28864
Tarnowska (Zagórska - Seminaryjska)	39784
Tarnowska (Seminaryjska - Wapiennikowa)	33256
Tarnowska (Wapiennikowa - Wrzosowa)	27480
Warszawska (IX Wieków Kielc - Jesionowa)	25800
Warszawska (Jesionowa - Orkana)	25776
Zagnańska (Jesionowa - Okrzei)	20512
Źródłowa	38852
Żelazna (Żytunia - Czarnowska)	26008
Żytunia	26096

Największe utrudnienia w ruchu w przekrojach jednojezdniowych występują na ulicach: Łódzkiej, Ogrodowej i Seminaryjskiej. Ul. Łódzka stanowi północny wylot z miasta w kierunku Piotrkowa Trybunalskiego. Ul. Ogrodowa i Seminaryjska stanowi dojazd do ścisłego Centrum miasta. Na ulicach tych występują bardzo poważne utrudnienia w ruchu szczególnie w godzinach szczytu porannego i popołudniowego – wielkość natężenia 23000 – 35000 [P/24h]. Na przekrojach dwujezdniowych największe natężenia ruchu występują na ulicach Źródłowa, Aleje Solidarności, Aleje IX Wieków Kielc i Grunwaldzka. Tarnowska, na których natężenia ruchu sięgają 40 tys. [P/24h]. Natężenia ruchu na innych ulicach zawarte są w Załączniku Z.3.1.

Na podstawie informacji uzyskanych z ZDM, odcinkami, na których natężenie sięga lub przekracza przepustowość w okresach szczytu porannego i popołudniowego to¹²:

- Przekroczenie przepustowości – ul. Łódzka, ul. Jesionowa, ul. Czarnowska, Al. IX Wieków Kielc, Aleje Solidarności, ul. Źródłowa, ul. Grunwaldzka, ul. Żytunia, ul. Ogrodowa;
- Na granicy przepustowości – ul. 1 Maja, ul. Jagiellońska, ul. T. Kościuszki, ul. Sandomierska, ul. Poleska, ul. Seminaryjska, ul. Żeromskiego, ul. Domaszewska, Aleje Tysiąclecia Państwa Polskiego, ul. Pakosz, ul. Husarska, ul. Tarnowska, ul. Wrzosowa, ul. Krasickiego.

Najnowszym źródłem danych o ruchu są pomiary wykonane dla potrzeb opracowania „Organizacja ruchu w centrum miasta Kielce – strefa ruchu uspokojonego. Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM: czerwiec 2006.

¹² Materiały Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach.

Pomiary te zostały przeprowadzone od godz. 6.00 do godz. 18.00 (w dzień tygodnia – czwartek) na 11 skrzyżowaniach (w tym 2 rondach) obwodnicy śródmieścia oraz na jednym skrzyżowaniu wewnątrz obszaru śródmieścia, a także w 8 przekrojach poprzecznych ulic wewnętrznych.

Całkowite natężenia ruchu prawie na wszystkich skrzyżowaniach cechuje duża równomierność – praktycznie bez wyraźnych szczytów w okresie obserwacji. Tylko na skrzyżowaniu ulic: Bohaterów Warszawy – Tarnowska – Seminaryjska występują istotnie wyraźne szczyty. Dużo większa nierównomierność można zaobserwować analizując kwadransową zmienność natężeń ruchu, zwłaszcza dotyczy to najmniej obciążonych wlotów skrzyżowań.

Najbardziej obciążone jest skrzyżowanie ulic: IX Wieków Kielc – Al. Solidarności – Sandomierska – Źródłowa: blisko 5000 poj./h w szczycie porannym i blisko 5 200 poj./h w szczycie popołudniowym.

Drugie w kolejności obciążenia jest skrzyżowanie ulic: Żelazna – Żytnia – Armii Krajowej – Grunwaldzka: 4200 poj./h w szczycie popołudniowym i 3600 poj./h w szczycie porannym.

Rondo Herlinga-Grudzińskiego obciążone jest ruchem 3800 poj./h w szczycie porannym.

Natężenia ruchu rzędu 3500 poj./h występują na skrzyżowaniach ulic:

- IX Wieków Kielc – Warszawska (w szczycie popołudniowym);
- Zagórska – Tarnowska (w szczycie popołudniowym);
- Ogrodowa – Jana Pawła II (w szczycie porannym);
- Bohaterów Warszawy – Tarnowska – Seminaryjska (w szczycie porannym i popołudniowym).

Przez Rondo Giedroycia przejeżdża 3300 poj./h w szczycie popołudniowym.

Najbardziej obciążony ruchem jest wlot ul. Źródłowej - ponad 1800 poj./h w szczycie porannym oraz ul. Grunwaldzka - blisko 1800 poj./h w szczycie popołudniowym.

Największe potoki pieszych występują w Kielcach na ul. Sienkiewicza na moście na Silnicy – ok. 3400 osób/h.

Parkowanie w śródmieściu Kielc

Wg opracowania „Organizacja ruchu w centrum miasta Kielce – strefa ruchu uspokojonego (EKKOM, czerwiec 2006) na obszarze śródmieścia znajduje się ogółem 2851 miejsc postojowych, z czego zajętych jest 2211, czyli rezerwa wynosi 640. Liczba parkujących w okresie od godz. 9.00 do 18.15) do wynosi ok. 9000, zatem współczynnik rotacji wynosi 4.1. Większość parkowań, bo 69% jest krótkotrwała (do 45 min), 15 % - w przedziale od 45 do 90 minut. Parkowanie długoterminowe (powyżej 7,5 godz.) - tylko 2 %. Znajduje się stosunkowo dużo miejsc parkingowych niewykorzystanych przez użytkowników ze względu na dość duże odległości do potencjalnych celów podróży. Stopień obciążenia dostępnej powierzchni parkingowej jest praktycznie stały w ciągu dnia.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Dane dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2005 przedstawiono w tablicach 3-15 i 3-16¹³:

¹³ Materiały Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach..

Tablica 3-15 Statystyka ilości zdarzeń drogowych – 2005 rok.

Statystyka ilości zdarzeń	Wypadki			Zabici			Ranni			Kolizje		
	ogółem	[%]	2004=100	ogółem	[%]	2004=100	ogółem	[%]	2004=100	ogółem	[%]	2004=100
Województwo Kielce	1020	53,4	98,2	91	39,9	119,7	1446	55,9	109,0	4514	38,1	88,2
Miasto Kielce	468	45,9	93,4	18	19,8	105,9	653	45,2	107,2	3251	72,0	88,9
Chęciny	50	4,9	98,0	8	8,8	133,3	86	5,9	121,1	131	2,9	89,1
Daleszyce	43	4,2	82,7	5	5,5	125,0	62	4,3	88,6	99	2,2	97,1
Górno	40	3,9	97,6	6	6,6	75,0	64	4,4	110,3	93	2,1	79,5
Mastów	35	3,4	116,7	2	2,2	100,0	54	3,7	145,9	63	1,4	79,7
Miedziana Góra	45	4,4	118,4	6	6,6	120,0	58	4,0	116,0	96	2,1	78,0
Morawica	51	5,0	113,3	6	6,6	200,0	75	5,2	119,0	117	2,6	92,9
Piekoszów	32	3,1	80,0	6	6,6	200,0	39	2,7	78,0	87	1,9	81,3
Sitkówka - Nowiny	18	1,8	163,6	1	1,1	-	21	1,5	131,3	51	1,1	72,9
Strawczyn	28	2,7	121,7	1	1,1	50,0	37	2,6	100,0	49	1,1	98,0
Zagnańsk	36	3,5	105,9	3	3,3	75,0	51	3,5	113,3	98	2,2	87,5

Tablica 3-16 Zdarzenia drogowe na skrzyżowaniach na ulicach miasta Kielce – 2005 rok.

Miasto	Ogółem				Skrzyżowania							
	W	Z	R	K	W	[%]	Z	[%]	R	[%]	K	[%]
Kielce	468	18	653	3251	222	47,4	8	44,4	332	50,8	1373	42,4

W – wypadki, Z – zabici, R – ranni, K – kolizje

Z analizy danych wynika, że w analizowanym 2005 roku, w mieście Kielce i gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego wydarzyło się 6243 zdarzenia w tym 846 wypadków i 4135 kolizji. W wypadkach śmierć poniosło 62 osoby, a 1200 zostało rannych. W porównaniu z rokiem 2004, na terenie gmin Mastów, Miedziana Góra, Morawica, Sitkówka - Nowiny, Strawczyn i Zagnańsk liczba wypadków wzrosła, najbardziej w gminie Sitkówka - Nowiny – o ponad 60%. Największe zmniejszenie się liczby wypadków zaobserwować można na drogach gminy Piekoszów – o 20%. Jednak największy wzrost liczby zabitych występuje w gminach Morawica i Piekoszów – w porównaniu z rokiem 2004 liczba wypadków śmiertelnych w 2005 r. podwoiła się. Największy wzrost liczby osób rannych wystąpił w gminie Mastów - o ok. 45%. Natomiast liczba kolizji w roku 2005 w analizowanym obszarze spadła średnio o 10 – 20% w porównaniu z rokiem 2004. Najwięcej zdarzeń drogowych, w tym wypadków, kolizji z ofiarami śmiertelnymi i rannymi zanotowano w gminie Chęciny, na co ma wpływ przebieg drogi krajowej nr 7 oraz dwóch dróg wojewódzkich nr 762 i 763, które prowadzą bardzo duże potoki ruchu.

W samym mieście Kielce liczba wypadków i kolizji spadła o średnio 10%, jednak liczba zabitych i rannych na ulicach miasta wzrosła o 7%. Na samych skrzyżowaniach ulic liczba zdarzeń i ofiar w porównaniu z rokiem 2004 spadła o ponad połowę po przeprowadzeniu przedsięwzięć związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu na ulicach miasta.

W latach 1999- 2004 na obszarze śródmieścia Kielc miało miejsce 5615 kolizji oraz 691 wypadków, w których zginęło 28 osób, a zostało rannych 827. Po spadku liczby ofiar w 2001 r., w następnych latach liczba ta ma tendencję rosnącą.

Analiza zdarzeń drogowych¹⁴ z udziałem rowerzystów w 2004 roku na terenie podległym Komendzie Miejskiej Policji w Kielcach wskazuje na 106 zdarzeń drogowych z rowerzystami (co stanowi 7,6 % ogólnej liczby wypadków), w których 5 z nich poniosło śmierć a 101 zostało rannych. W I półroczu 2005 roku na terenie podległym Komendzie

¹⁴ www.um.kielce.pl

Miejskiej Policji w Kielcach zaistniały 45 zdarzenia drogowe z rowerzystami (co stanowi 6.7 % ogólnej liczby wypadków), w których 4 osoby poniosły śmierć a 41 zostało rannych. Wszystkie wypadki z rowerzystami w 2004 roku miały miejsce w okresie od miesiąca kwietnia do października, natomiast w I półroczu 2005 roku - w okresie: marzec - czerwiec.

Wykorzystanie istniejących ścieżek rowerowych i bezpieczeństwo ich użytkowników w dużej mierze zależy od przebiegu istniejących ścieżek, przejazdów przez skrzyżowania, obniżek krawężników i rozwiązań prowadzących ścieżkę w obrębie przystanków autobusowych. Utrudnienie dla rowerzystów stanowi stan techniczny ulicy (nawierzchni, ścieków, krawężnika), szczególnie przy krawężniach jezdni, gdzie rowerzyści się poruszają. Istotną rolę w wygodzie i bezpieczeństwie ruchu rowerzystów odgrywa utrzymanie drogi i ulicy, w tym częstość czyszczenia krawędzi jezdni oraz ścieków z zanieczyszczeń i części porzuconych elementów pojazdów, które mogą okazać się niebezpieczne dla kół roweru.

W mieście Kielce w roku 2005 przeprowadzono następujące prace związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego¹⁵:

- Umieszczenie progów zwalniających na ul. Radiowej, ul. Naruszewicza, ul. Jurajskiej, ul. Triasowej i ul. M. C. Skłodowskiej;
- Zamiana organizacji ruchu – skrzyżowanie ulic Żeromskiego i Seminaryjskiej oraz ulic Kościuszki i Al. IX Wieków Kielc;
- Założenie słupków blokujących – na Placu Wolności, Rondzie Herlinga Gruzickiego, ul. Seminaryjskiej, ul. Bodzentyńskiej, ul. IX Wieków Kielc;
- Przebudowa ul. Żelaznej i ul. Grunwaldzkiej, głównie przesunięcie przejść dla pieszych, korekta chodników i pasów ruchu, prace przy zatokach autobusowych;
- Budowa oświetlenia na ulicach.

W roku 2006 do najważniejszych prac związanych ze zwiększeniem bezpieczeństwa ruchu w Kielcach będą:

- Przebudowa ul. Jagiellońskiej na odcinku od ul. Piekoszowskiej do ul. Młodej (budowa 5 azyli bezpieczeństwa ruchu dla pieszych i 3 zatok autobusowych);
- Budowa chodnika i azylu dla pieszych na ul. Radomskiej w rejonie Dąbrowy;
- Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach ulic: Szajnowicza – Massalskiego;
- Wymiana ok. 6 sztuk przestarzałych sterowników sygnalizacji świetlnej;
- Budowa 3 azyli bezpieczeństwa dla pieszych na ul. Szajnowicza i Żeromskiego;
- Budowa ok. 14 progów zwalniających na ulicach miasta;
- Budowa i modernizacja oświetlenia na 11 ulicach miasta.

Miejski Zarząd Dróg w Kielcach planuje także szereg zamierzeń związanych z przebudową skrzyżowań i poprawą warunków ruchu w sieci drogowo - ulicznej miasta w latach 2006 - 2013¹⁶:

- Budowa skrzyżowania dwupoziomowego drogi wojewódzkiej nr 762 (ul. Armii Krajowej, ul. Żelazna) z drogą wojewódzką nr 786 (ul. Grunwaldzka, ul. Żytnia);
- Budowa ul. Nowomalików na odcinku od terenów PKP do ul. Szajnowicza wraz z przebudową skrzyżowania i części ul. Szajnowicza;
- Przebudowa skrzyżowania ul. Wrzosowej z ul. Czachowskiego;
- Budowa skrzyżowania dwupoziomowego drogi krajowej nr 73 (ul. Źródłowa i Al. Solidarności) z drogą krajową nr 74 (ul. Sandomierska) i z drogą wojewódzką nr 786 (Al. IX Wieków Kielc).

¹⁵ Materiały Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach.

¹⁶ Materiały Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach.

Na drogach krajowych Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach prowadzi szereg działań zmierzających do uzyskania odczuwalnej przez wszystkich użytkowników dróg poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również komfortu jazdy. Założone cele w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg krajowych realizowane są poprzez¹⁷:

- Monitorowanie, gromadzenie i analizowanie danych o zdarzeniach drogowych oraz wprowadzenie na tej podstawie zmian w organizacji ruchu;
- Stałą współpracę z Policją, pozostałymi zarządcami dróg oraz lokalnymi samorządami;
- Wprowadzenie nowych rozwiązań zmierzających do wyeliminowania niebezpiecznych zdarzeń drogowych;
- Opiniowanie projektów budowlanych pod kątem spełnienia wymogów wynikających z bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonano w ostatnich latach:

- Uspokojenia ruchu w m. Podzamcze (DK 7); m. Morawica – Wola Morawicka (DK 73); m. Radlin, m. Miedziana Góra – Kostomłoty, m. Ćmińsk (DK 74);
- Wprowadzenie radarowych mierników prędkości w ciągu DR 74 w m. Ćmińsk.

W latach 2006 - 2013 planowane są następujące działania, które poprawią bezpieczeństwo ruchu na drogach krajowych na przejściach przez miejscowości, także poprzez redukcję wielkości ruchu w wyniku przełożenie ruchu tranzytowego na obejścia drogowe:

- Droga nr 74 - Cedzyna - I etap - budowa azyli przy 2 przejściach dla pieszych;
- Rozbudowa DK 73 na odc. Kielce-Morawica wraz z budową obwodnicy m. Morawica, Wola Morawicka (klas GP);
- Rozbudowa obwodnicy Kielc w ciągu DK 7- dobudowa drugiej jezdni od miejscowości Wiśniówka do Chęciny;
- Powiązanie drogi ekspresowej nr S7 i oraz krajowej nr 73 w postaci bezkolizyjnego węzła „Wiśniówka”;
- Budowa obwodnicy drogi krajowej nr 73 po zachodzie Kielc oraz dobudowa drugiej jezdni na odcinku Wiśniówka – Chęciny wzdłuż istniejącej trasy;
- Prace przygotowawcze w celu powstania południowej obwodnicy Kielc (Chęciny/Podzamcze – Radlin/Wola Jachowa);
- Budowa nowego wylotu z Kielc kierunku wschodnim jako ciąg drogi nr 74, z budową obwodnicy m. Domaszowice i Cedzyna;
- Budowa nowego wylotu z Kielc kierunku zachodnim jako ciąg drogi nr 74, z budową obwodnic m. Mniów, Miedziana Góra i Kostomłoty.

Na drogach krajowych w obrębie analizowanego obszaru występują cztery miejsca szczególnie niebezpieczne. tzw. „czarne punkty”¹⁸:

- Droga nr 7, m. Barcza: statystyka wypadkowości: 16 wypadków, 3 zabitych, 21 rannych;
- Droga nr 7, m. Gózd: statystyka wypadkowości: 1 zabitych, 16 rannych;
- Droga nr 73, m. Lisów: statystyka wypadkowości: 20 wypadków, 6 zabitych, 38 rannych;
- Droga nr 74, m. Cedzyna: statystyka wypadkowości: 15 wypadków, 2 zabitych, 24 rannych;

W ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach w roku 2006 przewiduje następujące zadania¹⁹:

¹⁷ Materiały GDDKiA w Kielcach.

¹⁸ Portal internetowy www.gddkia.gov.pl.

- Przebudowę skrzyżowań drogi nr 762 z drogą powiatową w m. Sitkówka i m. Słowik;
- Przebudowę skrzyżowania drogi nr 764 z drogą powiatową do m. Górno i Radlin w m. Daleszyce;
- Budowa ciągów pieszo - jezdnych w m. Zagrody na odcinku drogi wojewódzkiej nr 762 od ul. Kubusia Puchatka do rzeki Bobrza wraz z odwodnieniem;
- Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 762 Kielce - Małogoszcz z drogą powiatową nr 0274T Korzecko - Podzamcze - Chęciny na skrzyżowanie typu "małe rondo";
- Uzupełnienie i wymiana oznakowania pionowego, konserwacja sygnalizacji świetlnej, odnowa oznakowania poziomego, projekty organizacji ruchu; uzupełnienie słupków hektometrowych;

Na drogach powiatowych zarządca tych dróg wraz z gminami przewiduje w latach 2007 – 2013: modernizacje i budowy chodników na terenach gmin, remonty i modernizacje skrzyżowań, poprawę oznakowania pionowego i poziomego, poprawę oznakowania przejść dla pieszych w okolicach szkół, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁰:

- Chęciny – modernizacja drogi powiatowej nr 0275T wraz z budową chodnika;
- Górno – budowa chodnika przy drodze wojewódzkiej nr 745 i drodze powiatowej nr 0316T;
- Miedziana Góra - budowa chodnika wraz z modernizacją drogi powiatowej nr 0292T i 0288T;
- Morawica – remont drogi powiatowej nr 0369T Morawica – Radomice i nr 0353T Wola Morawicka wraz z chodnikami;
- Sitkówka – Nowiny – remont skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 762 Kielce – Małogoszcz z drogą powiatową nr 0378T i drogą osiedlową (gminną) nr 254/2 wraz z budową sygnalizacji świetlnej;
- Zagnańsk – budowa chodnika wzdłuż drogi powiatowej nr 0294T.

Na drogach gminnych na lata 2007 – 2013 przewiduje się następujące zadania w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, wynikające z wieloletnich planów i programów inwestycyjnych²¹:

- Gmina Chęciny: budowa oświetlenia ulic;
- Gmina Daleszyce: budowa i modernizacja chodników;
- Gmina Górno: budowa chodników w ciągu drogi krajowej nr 74, wojewódzkich nr 752, nr 753 i nr 745, oraz powiatowych i gminnych;
- W gminie Miedziana Góra: budowa chodników w ciągu dróg powiatowych nr 0290T, 0288T, 0291T, 0286T oraz odcinka chodnika wzdłuż drogi krajowej nr 74;
- Gmina Morawica: modernizacja i budowa odcinków chodników wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych;
- Gmina Piekoszów: budowa chodników w ciągu dróg gminnych i wojewódzkich;
- W gminie Sitkówka – Nowiny przewiduje się:
 - Przebudowę ul. Olkuskiej z budową chodników i rozbudową oświetlenia ulicznego w m. Sitkówka;
 - Przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 762 z drogą powiatową nr 0378T i drogą gminną nr 254/2 wraz z budową sygnalizacji świetlnej w m. Zagórsko;

¹⁹ Materiały Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach.

²⁰ Materiały Powiatowego Zarządu Dróg w Kielcach.

²¹ Dla gmin Chęciny, Górno, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Sitkówka – Nowiny, Strawczyn i Zagnańsk:

Wieloletni plan inwestycyjny 2007 - 2013.

Wieloletnie programy inwestycyjne 2007 - 2013.

Zamierzenia inwestycyjne 2007 - 2013.

- Przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 762 z ul. Chorzowską wraz z budową sygnalizacji świetlnej w m. Słowik;
- Budowę obwodnicy Kielc na odcinku Zagrody Pośłowice (kier. Kraków – Tarnów).
- Gmina Strawczyn: budowa i modernizacja chodników;
- Gmina Zagnańsk: rozbudowa systemu oświetlenia dróg, budowa i modernizacja chodników.

3.4 Przewozy pasażerskie

Przewozy transportem komunalnym

22 lipca 1951 r. na podstawie Uchwały Prezydenta Miejskiej Rady Narodowej w Kielcach powstał Wydział Komunikacji Miejskiej, a następnie Zakład Komunikacji Miejskiej w ramach Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Kielcach.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK) Sp. z o.o. działa na podstawie umowy podpisanej z Zarządem Transportu Miejskiego (ZTM) na obsługę komunikacji miejskiej w Kielcach. Przewozy pasażerskie w Kielcach zlecane przez ZTM Kielce, wykonywane są tylko autobusami. Komunikacja miejska funkcjonuje na terenie miasta Kielce i 9 gmin ościennych, na podstawie podpisanych porozumień. Obecnie (stan na czerwiec 2006) MPK Sp. z o.o. dysponuje 171 autobusami, a jego charakterystykę przedstawiono w tabelicy 3-17.

Tablica 3-17 Stan taboru MPK Sp. z o.o. w Kielcach (czerwiec 2006)²²

Typ Autobusu	Rok produkcji	Ilość pojazdów
Ikarus 280	1984 – 1986	5
Ikarus 280.70	1994-1995	23
Ikarus 280.70E	1997	20
Neoplan N4016	1998	10
Solaris Urbino 12	1999-2000	20
Man NL 202	1992 – 1994	9
Jelcz PR – 110M	1987 – 1991	24
Jelcz M - 11	1987	1
Jelcz 120M	1992-1998	47
Jelcz PR – 110M	1991-2002	4
Jelcz L081MB	2002	5
Jelcz PR-110D turystyczny	1987-1989	3
suma		171

Eksplloatowany tabor został w większości wyprodukowany w latach 1994 – 1998.

MPK Sp. z o.o. dysponuje dwoma zajezdniami:

- Zajezdnia przy ul. Jagiellońskiej (zlokalizowane są główne obiekty zaplecza technicznego i administracji).
- Zajezdnia przy ul. Pakosz (baza postojowa dla autobusów).

Na terenie miasta i gmin jest zlokalizowanych około 1100 przystanków. Przy wielu przystankach na terenie gmin brakuje zatok autobusowych. Przystanki nie mają odpowiedniego wyposażenia technicznego są niezadaszone oraz brakuje przy nich miejsc siedzących, co jest bardzo uciążliwe dla pasażerów oczekujących na pojazd.

Obecnie kursuje 52 regularnych linii autobusowych: 33 na terenie miasta (w tym jedna linia nocna) oraz 19 podmiejskich²³.

²² Źródło: Materiały uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

²³ Materiały uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

Ilość wykonywanych kursów przedstawia się następująco (w skali dnia) w dni:

- robocze (powszednie): 2762
- soboty: 1528
- niedziele: 1203

Planowana roczna ilość kilometrów, na podstawie umowy z przewoźnikiem wynosi:

- linie miejskie: 8,6 mln.km
- linie podmiejskie: 1,4 mln.km²⁴

Liczbę wykonywanych dziennie i miesięcznie km. na liniach miejskich i podmiejskich ukazuje tablica 3-18.

Tablica 3-18 Zestawienie km wykonywanych dziennie i miesięcznie na liniach miejskich i podmiejskich²⁵

Rodzaj linii	Dzienne wykonywanie kilometrów	Miesięczne wykonywanie kilometrów
Linie miejskie	ok. 24,1 tys.km	720 tys.km
Linie podmiejskie	ok. 3,9 tys.km	117 tys.km
Razem	28 tys.km	837 tys.km

Średnie wykonanie kilometrów przez jeden autobus (w skali dnia) wynosi ok. 198 km.

Liczba pasażerów korzystających ze środków komunikacji miejskiej (dane szacunkowe):

- dziennie: ok. 100 tys. osób;
- miesięcznie: ok. 2,8 mln osób;
- rocznie: ok. 33 mln osób.

Długość tras linii autobusowych na terenie miasta, oraz gmin powiatu, oraz miesięczne wykonanie km w poszczególnych gminach ukazuje tablica 3-19.

Tablica 3-19 Długość tras na terenie miasta, gmin (w powiecie). Miesięczne wykonanie kilometrów²⁶.

Lp.	miasto/gmina	Długość trasy (w km)	Miesięczne wykonanie kilometrów w poszczególnych gminach
	Miasto Kielce	205,8	
	Gminy:	256,6	
1.	Chęciny	17,5	3 484,8
2.	Daleszyce	32,0	13 241,0
3.	Górno	36,5	17 962,4
4.	Masłów	35,8	30 756,4
5.	Miedziana Góra	26,0	13 403,6
6.	Morawica	29,5	9 614,6
7.	Piekoszów	37,0	12 642,0
8.	Sitkówka - Nowiny	21,8	12 257,2
9.	Zagnańsk	20,5	7 853,6
	Razem	462,4	Razem: 121 215,6

Długość eksploatowanych tras autobusowych wynosi 462,4 km (205,8 – miasto, 256,6 - gminy).

²⁴ Materiały uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

²⁵ Źródło: Materiały uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

²⁶ Źródło: Materiały uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

Wskaźnik pokrycia, czyli gęstości tras linii autobusowych (MPK) wynosi dla miasta Kielce: $205,8 / 109,45 = 1,9$ km/km². Porównanie wskaźnika pokrycia w Kielcach z innymi miastami przedstawia tablica 3-20.

	Jednostka	Kielce	Kraków	Poznań	Tychy	Katowice
Liczba mieszkańców	tys.	210,31	738	577	133	311
Powierzchnia miasta	km ²	109,45	327	261	82	164
Gęstość tras linii autobusowych	km/km ²	1,9	1,51	1,0	1,45	1,1

Liczba oferowanych miejsc przez MPK wynosi 14 364 miejsc. Liczba przewiezionych pasażerów w typowym dniu roboczym wynosi ok. 100 000 osób. Liczba pasażerów na 1 oferowane miejsce wynosi 6,96.

Na liniach wybiegowych z miasta najwięcej kursów jest wykonywanych do gmin: Masłów oraz Sitkówka–Nowiny (tablica 3-21). Tylko jedna linia obsługuje gminę Chęciny.

Tablica 3-21 Ilość wykonywanych kilometrów i kursów w poszczególnych gminach: (wartości w skali 1 dnia)
wyciążenie za m-c kwiecień 2006 r.²⁷

Gmina	Nr linii	Kursy			Kilometry		
		dni powszednie	soboty	niedziele	dni powszednie	soboty	niedziele
Chęciny	31	22	10	-	164,7	71,10	-
Daleszyce	14	18	8	6	180,0	80,0	60,0
	16	24	-	-	132,0	-	-
	8	18	8	8	43,2	19,2	19,2
	16bis	18	20	14	207,0	182,0	113,0
Górno	10	24	18	14	84,0	416,0	220,6
	43	26	16	14	416,0	256,0	224,0
	47	26	12	10	220,6	103,2	87,0
Masłów	7	36	28	22	115,2	89,6	70,4
	10	24	18	14	295,2	221,4	221,4
	12	40	26	22	400,2	247,0	200,6
	38	38	26	22	389,6	237,4	170,2
Miedziana Góra	9	26	12	10	265,2	122,4	102,0
	32	32	12	10	315,2	115,2	96,0
Morawica	29	17	14	11	52,7	43,4	34,1
	27	17	14	12	52,7	43,4	37,2
	45	24	8	10	274,2	81,0	99,4
	2	20	10	10	22,0	11,0	11,0
Piekoszów	18	40	26	22	280,2	184,4	184,4
	28	50	24	22	206,6	92,0	86,6
Sitkówka -Nowiny	29	17	14	11	95,2	78,4	61,6
	31	22	14	-	52,8	33,6	-
	19	38	22	20	252,2	145,2	132,0
	27	17	14	12	95,2	78,4	67,2
Zagnańsk	32	32	12	10	160,0	60,0	50,0
	7	36	28	22	164,0	110,8	90,6

Przewozy Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS)

W 1945 r. powołano Państwową Komunikację Samochodową z Okręgową Bazą w Kielcach. W 1984 r. został oddany do użytku Dworzec PKS w Kielcach. Dnia 1 lipca 1990 PKS stał się samodzielną jednostką - przedsiębiorstwem w ramach PKS. Dnia 1 sierpnia 2001 r. Przedsiębiorstwo PKS w Kielcach - w procesie restrukturyzacji - zostało przekształcone w Spółkę Akcyjną Skarbu Państwa. Obecnie prowadzi regularną komunikację pasażerską (dalekobieżną oraz międzynarodową). Przedsiębiorstwa PKS wykonują najczęściej przewozy lokalne zgodnie z Urzędowym Rozkładem Jazdy, na zlecenie władz gmin, powiatów i urzędów marszałkowskich. Podstawową działalnością

²⁷ Źródło: Materiały uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

PKS w Kielcach są usługi w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych. Zasięg terytorialny przewozów regularnych obejmuje przede wszystkim województwo świętokrzyskie. Wykonywane są też kursy regularne poza macierzyste województwo (Rys. 3-7²⁸)



Rys. 3-7. Sieć autobusowa PKS w Kielcach

PKS w Kielcach dysponuje 84 autobusami, których typy przedstawia tablica 3-22. PKS w Kielcach oferuje 4 446 miejsc (siedzących + stojących), korzysta z 571 przystanków na obsługiwany obszarze. Liczba wykonywanych kursów wynosi 290 dziennie. Liczba przewiezionych pasażerów w 2005 roku wynosi 2 873 936 (tablica 3-23).

Tablica 3-22 Wykaz pojazdów samochodowych, którymi PKS w Kielcach S.A. wykonuje przewóz osób w krajowym transporcie drogowym²⁹.

Typ Autobusu	Ilość pojazdów	Ilość miejsc siedzących + stojących (1 pojazd)
Autosan H9-21	37	51
Autosan H10-11	1	63
Autosan H9-20	3	51
Autosan H10-12.16	2	47
Autosan H10-10.02	4	43
Autosan H10-11.01	1	43
Autosan A10-12T	3	47
Jelcz L-11	2	90
Jelcz PR 110DL	12	46
Jelcz T-120	2	50
Jelcz PR 110D	9	50
Ikarus IK 160 P	2	145
Neoplan 316 SHD	5	54
Volvo 9700H	1	51
Razem	84	

²⁸ strona internetowa [www.pks.kielce.pl/?page\[0\]=firma&page\[1\]=firma_prawa](http://www.pks.kielce.pl/?page[0]=firma&page[1]=firma_prawa)

²⁹ Źródło: Materiały uzyskane z PKS w Kielcach S.A. - dział przewozów

Tablica 3-23 Liczba Przewiezionych pasażerów oraz wykonanych kilometrów w 2005 roku przez PKS w Kielcach S.A.³⁰.

Miesiąc	Liczba przewiezionych pasażerów w 2005 r.	Liczba wykonanych kilometrów w 2005 r.
1	274 918	571 340
2	281 198	506 764
3	276 712	548 830
4	261 629	564 352
5	273 403	571 548
6	246 131	599 693
7	134 433	610 880
8	156 430	610 399
9	247 789	613 117
10	258 059	581 299
11	239 439	540 641
12	223 795	523 747
Razem	2 873 936	6 842 610

Ilość kursów z dworca PKS w Kielcach do poszczególnych gmin obszaru metropolitalnego Kielc przedstawia tablica 3-24: Porównując analizowane gminy obszaru metropolitalnego najwięcej kursów jest wykonywanych do Gminy Morawicy, Daleszyc i Górna.

Tablica 3-24: Liczba kursów z dworca PKS w Kielcach do analizowanych gmin³¹.

Gmina	Ilość kursów
Chęciny	7
Daleszyce	15
Górno	13
Morawica	24
Piekoszów	10
Strawczyn	5
Zagnańsk	8

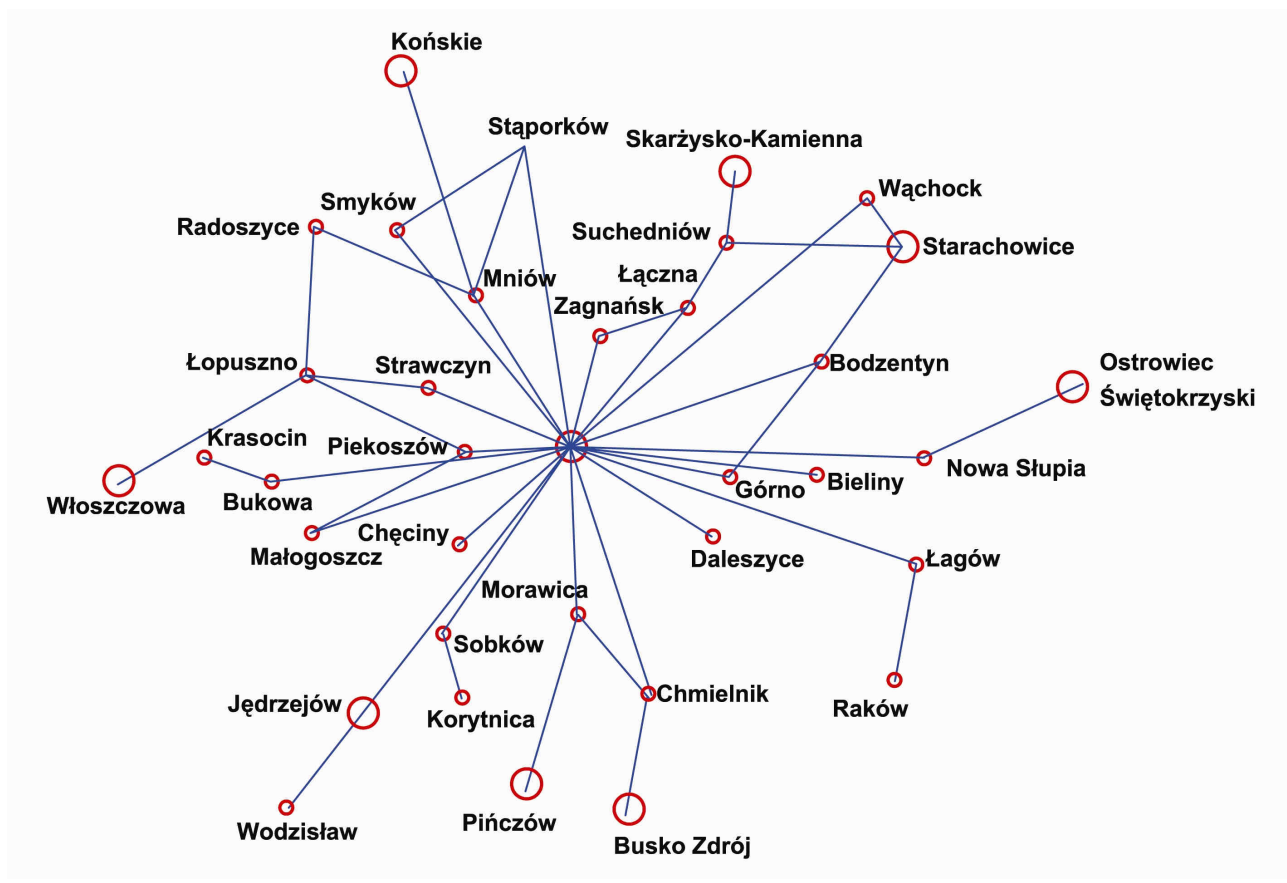
Komunikacja prywatna

W Kielcach w ostatnich latach intensywnie rozwijają się indywidualne usługi przewozowe. Kursy dalekobieżne obsługiwane są przez minibusy należące w większości do Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług. Jednak wielu przewoźników prywatnych działa niezależnie od w/w zrzeszenia. Dworzec, z którego wykonywane są kursy prywatnych przewoźników zlokalizowany jest przy ulicy Żelaznej 18. Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług funkcjonujące od 1974 roku jest samodzielną i samorządną organizacją społeczno-zawodową podmiotów gospodarczych, które świadczy różne usługi w tym transportowe w zakresie: przewozu osób autobusami i taksówkami, przewozu towarów. Celem działalności Zrzeszenia jest ochrona interesów zawodowych i socjalnych członków w ramach obowiązującego porządku prawnego. Oferuje: przewóz autobusami, przewóz taksówkami, pogotowie techniczne, reklamę. Członkowie Świętokrzyskiego Zrzeszenia Transportu i Usług prowadzą przewóz osób autobusami na terenie województwa świętokrzyskiego oraz województw ościennych. Realizowane kursy na terenie Kielc jak i gmin przedstawia Rys. 3-8³²:

³⁰ Źródło: Materiały uzyskane z PKS w Kielcach S.A.- Dział Przewozów

³¹ Źródło: Internetowy rozkład jazdy www.pks.kielce.pl

³² Strona internetowa www.sztpt.kie.pl



Rys. 3-8 Gminy, do których wykonywane są kursy przez Świętokrzyskiego Zrzeszenia Transportu i Usług

Liczbę kursów wykonywanych przez mikrobusy 77 prywatnych przewoźników na terenie poszczególnych gmin ościennych Kielc przedstawia tabela 3-25. Prywatni przewoźnicy nie realizują kursów tylko na obszarze Kielc. Najwięcej kursów jest wykonywanych do Chęciny, Strawczyna, oraz Daleszyc. Rocznie prywatni przewoźnicy realizują łączny przebieg 11 040 000 km., z czego najwięcej, bo 19% do Gminy Chęciny.

Tabela:3-25 Ilość wykonywanych kursów (dziennie) przez prywatnych przewoźników na terenie poszczególnych gmin ościennych oraz praca przewozowa³³.

Gmina	Kursy łącznie (kierunek Kielce - Gmina i Gmina - Kielce)	Ilość przewoźników w Gminie	Ilość taboru (szt)	Ilość miejsc dla pasażerów pojazdach	Roczna ilość wykonywanych kilometrów
Chęciny	507	18	30	626	2 124 000
Daleszyce	307	10	23	488	1 980 000
Górno	126	5	9	211	865 000
Masłów	50	2	4	108	267 000
Miedziana Góra	126	5	14	360	608 000
Morawica	222	9	18	489	1 548 000
Piekoszków	163	7	11	229	842 000
Sitkówka - Nowiny	22	1	2	40	131 000
Strawczyn	308	11	23	425	1 985 000
Zagnańsk	182	9	16	320	690 000
RAZEM:	2013	77	150	3 296	11 040 000

³³ Źródło: Informacje uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego, stan na dzień 30.06.2006

Charakterystyka obsługi komunikacją zbiorową poszczególnych gmin

9 z 10 gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego (Chęciny, Daleszyce, Górnio, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Sitkówka-Nowiny, Zagnańsk) jest obsługiwanych przez MPK i PKS w Kielcach oraz przez przewoźników prywatnych. Gminę Strawszczyń nie obsługuje MPK w Kielcach Oprócz przewoźnika PKS w Kielcach gminy ościenne korzystają z usług obcych przedsiębiorstw (PKS). Komunikację autobusową uzupełnia w powiązaniach regionalnych i aglomeracyjnych komunikacja kolejowa, która występuje w Kielcach oraz następujących gminach: Chęciny, Morawicę, Masłów, Miedzianą Górę, Piekoszów, Sitkówkę – Nowiny, Zagnańsk. Jednakże tylko trzy siedziby gmin, tj. Piekoszów, Sitkówka – Nowiny, Zagnańsk posiadają stacje i przystanki kolejowe.

Gmina Chęciny

Teren gminy jest obsługiwany przez: MPK w Kielcach (linia 31 – w dni powszednie 22 kursy, soboty 10 kursów, niedziele – 0 kursów), PKS w Kielcach (4 linie) – o innych przedsiębiorstwach PKS – brak danych, przewoźnicy prywatni: 18 przewoźników – 507 kursów dziennie), PKP. Na terenie gminy Chęciny jest około 10 przystanków (w obydwie strony).

Gmina Daleszyce

Obszar gminy obsługiwany jest przez PKS Kielce, Tarnobrzeg, Staszów, Stalowa Wola, Kraków, i Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, oraz przez prywatne minibusy. Daleszyce połączone są autobusami z Krakowem, Łodzią, Stalową Wolą, Piotrkowem Trybunalskim, Buskiem-Zdrojem i Starachowicami. Daleszyce mają połączenia z licznymi miejscowościami w województwie świętokrzyskim, m.in. z Bodzentynem, Chmielnikiem, Cedzyna, Kazimierzą Wielką, Końskimi i Świętą Katarzyną. Lokalne linie autobusowe PKS i ZTM łączą Kielce z obszarem gminy, poprzez Daleszyce lub z ich pominięciem.

Linie podmiejskie MPK (nr 8, 14, 16, 16bis) łączą okolice dworców PKP i PKS z:

- Niestachowem przez Radlin,
- Mójczą przez ul. Zagórską,
- Sukowem -Babie przez Bukówkę,
- Daleszycami i Słopcem przez Suków i Kranów³⁴

Przystanki autobusowe są skromnie wyposażone.

W ostatnich latach rozwój inicjatywy prywatnej w dziedzinie komunikacji spowodował znaczne udogodnienia w podróżach do i z gminy oraz wewnątrz gminy. Z Kielc praktycznie do wielu sołectw w gminie można bezpośrednio dojechać minibusem. Do samych Daleszyc kursy odbywają się średnio z częstotliwością półgodzinną. Liczba kursów minibusów w dzień powszedni do Daleszyc wynosi 307. Liczba powiązań komunikacją zbiorową z Kielcami jest zatem wystarczająca.

Gmina Górnio

Obszar gminy obsługiwany jest przez: PKS w Kielcach (brak informacji o pozostałych PKS-ach), MPK w Kielcach (3 linie: 10,43,47 - 76 kursów w dni powszednie), oraz przez prywatnych przewoźników (5 przewoźników, 126 kursów dziennie).

³⁴ Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Daleszyce

Gmina Masłów

Obszar gminy obsługiwany jest przez PKS w Kielcach (brak informacji o pozostałych PKS-ach), MPK w Kielcach (4 linie autobusowe nr 7,10,12, 38, 138-kursów w dzień powszedni), PKP oraz przez prywatnych przewoźników (2 przewoźników, 50 kursów dziennie). Powiązania komunikacją zbiorową gminy z Kielcami jest raczej dobra.

Gmina Miedziana Góra

Obszar gminy obsługiwany jest przez: PKS w Kielcach (brak informacji o pozostałych PKS-ach), MPK w Kielcach (2 linie autobusowe nr 9, 32; 58-kursów w dzień powszedni), PKP oraz przez prywatnych przewoźników (5 przewoźników, 126- kursów dziennie). Mała jest liczba kursów w niedziele i święta – tylko 20.

Gmina Morawica

Obszar gminy obsługiwany jest przez w Kielcach (brak informacji o pozostałych PKS-ach), MPK w Kielcach (4 linie autobusowe nr 2, 29, 27,45; liczba kursów w dzień powszedni wynosi 78) oraz przez prywatnych przewoźników (9 przewoźników, 222 kursy dziennie).

Powiązanie gminy komunikacją zbiorową z Kielcami i wewnątrz gminy są dobre. Lokalizacja przystanków jest dogodna (sondaże przeprowadzone przez Urząd Gminy wśród mieszkańców gminy). W gminie jest bardzo duża popularność korzystania z komunikacji prywatnej (PKS zrezygnowano z obsługi gminy w godzinach popołudniowych na rzecz komunikacji prywatnej).

Gmina Piekoszów

Podstawowym środkiem podróżowania w Gminie Piekoszów jest autobus, uzupełniany przez komunikację kolejową. Postuluje się zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów i pociągów, koordynację rozkładów jazdy oraz przebiegu linii w celu skrócenia czasów oczekiwania w relacjach przesiadkowych, modernizację zaplecza (wiat przystankowych, zatok autobusowych, urządzeń obsługi pasażerów na stacjach i przystankach kolejowych).

Z uwagi na stosunkowo niewielkie potoki ruchu pasażerskiego na trasach kolejowych, postuluje się stopniową wymianę taboru obsługującego linie lokalne na tabor małej pojemności, przy jednoczesnym zwiększeniu - w miarę możliwości ekonomicznych - częstotliwości kursowania pociągów.

Poprawa dostępności środków transportu zbiorowego może zostać uzyskana poprzez stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju sieci połączeń mikrobusowych. Większa elastyczność tego środka przewozowego w dostosowywaniu się do zmieniających się potrzeb przewozowych, mniejsze wymagania w zakresie parametrów technicznych tras drogowych, a także niskie koszty eksploatacyjne pozwalają na obsługę terenów położonych poza zasięgiem obsługi standardowych linii autobusowych³⁵.

Obszar gminy obsługiwany jest przez w Kielcach (brak informacji o pozostałych PKS-ach), MPK w Kielcach (2 linie autobusowe nr 18, 28; 90 kursów w dzień powszedni), ponadto przez PKP oraz prywatnych przewoźników (7 przewoźników, 163 kursy).

³⁵ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Piekoszów – 1998r.

Gmina Sitkówka – Nowiny

Obszar gminy obsługiwany jest przez w Kielcach (brak informacji o pozostałych PKS-ach), MPK w Kielcach (4 linie autobusowe nr 29, 31, 19, 27; 94 kursy w dzień powszedni), a ponadto przez PKP oraz prywatnego przewoźnika (22 kursy). Powiązania komunikacyjne Gminy z innymi gminami, Kielcami i wewnątrz gminy są wystarczające. Nie ma potrzeby zmiany lokalizacji przystanków autobusowych, ponieważ obecna jest dogodna dla mieszkańców.

Gmina Strawczyn

Obszar Gminy Strawczyn jest obsługiwany przez przedsiębiorstwa PKS w Kielcach, Włoszczowie, przez linie dalekobieżne i komunikację prywatną (11 przewoźników, 308 kursów dziennie). W gminie brakuje połączeń z miejscowościami: Korczyn, Małogoskie, Oblęgów, Strawczynek.

Gmina Zagnańsk

Obszar Gminy Zagnańsk jest obsługiwany przez w Kielcach (brak informacji o pozostałych PKS-ach), MPK w Kielcach (2 linie nr 32, 36; 68a kursów w dzień powszedni) a ponadto przez PKP oraz komunikację prywatną (9 przewoźników, 182 kursów dziennie). Istniejący układ tras autobusowych zapewnia względnie dobre połączenia komunikacyjne na terenie gminy i z Kielcami. Poprawa standardu obsługi pasażerów wiąże się ze zwiększeniem częstotliwości kursowania autobusów oraz poprawą stanu technicznego przystanków³⁶.

3.5. Analiza budżetów samorządów oraz państwowych i samorządowych jednostek budżetowych

Niniejszy punkt ma charakter podsumowania bardziej szczegółowych zestawień i analiz, które są zawarte w załączniku Z.3.2.

Dotacje Miasta Kielce do transportu publicznego planowane na 2006 r. wynoszą 12,7 mln. zł, co stanowi 2,2% wydatków budżetowych, W budżecie Zarządu Transportu Miejskiego wydatki wynoszą 44,0 mln. zł, a wpływu z ze sprzedaży biletów 29,1 mln. zł. Zatem pokrycie kosztów z biletów stanowi 65%, a zatem udział dotacji wnoszonej przez Miasto Kielce i gminy wynosi 35%. Stawka dotacji wynosi przeciętnie 1,5 zł na wozokm. Minimalny wymiar w budżecie ZTM mają wydatki inwestycyjne (ok. 1 mln. zł.)

Miasto Kielce zaplanowało na 2006 r. 10,6 mln. zł na utrzymanie dróg gminnych oraz 60,0 zł. na inwestycje, co łącznie stanowi 17% wydatków na wszystkie zadania Gminy. Proporcje wydatków Gminy na utrzymanie dróg oraz inwestycje drogowe wynoszą 14 : 86.

Zwraca uwagę postępujący wzrost wydatków na drogi zarządzane przez Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, z ok. 30 mln. zł w 2002 r. do ok. 54 mln. zł w 2005 r. Wieloletni plan inwestycyjny MZD przewiduje bardzo szybki wzrost nakładów do kwoty 139 mln. zł w 2010 r.

Wydatki z budżetu Powiatu Kieleckiego planowane w 2006 r. na zadania związane z transportem i drogami publicznymi wynoszą 23,1 mln. zł, stanowią 31% całego budżetu wydatków. Na wydatki inwestycyjne przeznaczono 75% budżetu wydatków, na wydatki bieżące – 25 %.

³⁶ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Zagnańsk

Porównanie wydatków budżetowych na transport zbiorowy i drogi gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego przedstawia tablica 3-26.

Tablica 3-26 Struktura środków przekazywanych na transport z budżetów gmin (plan 2006 r.)

Gmina	Liczba mieszkańców tys.	Wydatki budżetowe ogółem [mln zł]	Wydatki na transport zbiorowy [mln zł] (% budżetu)	Wydatki na drogi [mln zł] (% budżetu)
Chęciny	14,7	27,8	0,1 (0,3)	4,9 (17,6)
Daleszyce	14,6	29,3	0,4 (1,3)	0,8 (2,7)
Górno	12,8	25,8	0,4 (1,6)	1,4 (5,4)
Masłów	9,4	20,4	0,7 (3,4)	2,1 (10,3)
Miedziana Góra	9,8	15,6	0,3 (2,0)	1,3 (8,3)
Morawica	13,0	30,7	0,3 (1,0)	1,3 (4,2)
Piekoszków	15,1	28,7 ^{x)}	Brak danych	Brak danych
Sitkówka – Nowiny	6,9	31,7	0,3 (1,0)	2,5 (7,9)
Strawczyn	9,7	20,0	Brak danych	2,4 (12,0)
Zagnańsk	12,7	20,4	0,2 (1,0)	2,1 (10,3)
Przeciętnie			(1,8)	(8,7)

x) 2005 r.

Wydatki na drogi są niestabilne - zmieniają się bardzo znacznie z roku na rok.

Najwięcej na dział Transport i Łączność przeznaczają gminy: Chęciny oraz Morawica. Korzystne, że sporządzane są plany wieloletnie plany inwestycyjne (w tym dla dróg) związane z okresami budżetowania Unii Europejskiej, jednakże zwraca uwagę wielka nierównomierność środków planowanych w poszczególnych latach. Dotyczy to zarówno Kielc jak i gmin ościennych.

Zwraca uwagę dynamiczny wzrost rocznych wydatków Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich z ok. 25 mln. zł w latach 2003 – 2005 do ponad 100 mln. zł w 2006 i ok. 320 mln. zł w latach 2009 i 2010.

Nastąpiła w dwóch ostatnich latach bardzo istotna zmiana w proporcji wydatków Świętokrzyskiego Urzędu Marszałkowskiego na regionalne przewozy pasażerskie oraz na drogi regionalne, z 65:35 w 2005 r. do 23:77, tzn. bardzo wyraźnie na niekorzyść transportu publicznego. Bezwzględny spadek wydatków w wielkim stopniu dotknął kolej - z 22 do 10 mln zł.

Celem zwiększenia efektywności wykorzystania środków na cele inwestycyjne jak i eksploatacyjne transportu, zasadnym byłoby doprowadzenie we wszystkich gminach obszaru metropolitalnego do ujednoczenia sposobu zapisu budżetu, zarówno na etapie planu jak i wykonania. Celowym również byłoby stworzenie wspólnej statystyki wydatków dla wszystkich gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego. Dla poprawy racjonalnego spożytkowania środków celowym by było stworzenie jednolitej struktury budżetu (np. związek metropolitalny), gdzie byłyby wzajemnie konsultowane i harmonizowane budżety gmin (struktura pozioma). Mogłoby to być przydatne przy staraniu się do dofinansowania kosztów rozwoju systemu transportowego ze środków pomocowych UE.

4. SCENARIUSZ OSTRZEGAWCZY.

Warunki ruchu na sieci drogowo-ulicznej Kielc ulegają stopniowemu pogarszaniu. Stany zatłoczenia motoryzacyjnego obejmują w godzinach szczytu coraz większe obszary, Obecnie stany te są dotkliwe na przebiegach dróg krajowych i wojewódzkich przez Kielce, szczególnie w pobliżu w otoczeniu centrum oraz na jednojezdniowych odcinkach wlotowych do miasta. W gminach wiejskich warunki ruchu można uznać za względnie dobre w porównaniu z miastami, to jednak pojawiają się symptomy pogarszania, np. w na przebiegach dróg wyższych klas przez centra gmin (np, Miedziana Góra, Górno, Morawica, Piekoszów). Wzrastająca liczba samochodów przy słabnącej atrakcyjności komunikacji zbiorowej, zwłaszcza kolei regionalnej powodować będzie dalszy wzrost natężeń ruchu drogowego. Brak konkurencyjnej oferty kolei w powiązaniach Kielc z miejscowościami regionu, wyrażająca się niską częstotliwością kursowania pociągów oraz niedogodną, lokalizacją stacji i przystanków w wielu miejscowościach położonych wzdłuż linii, potęgować będzie zainteresowanie powiązaniami wyłącznie drogowymi (samochodów wykorzystaniem samochodów osobowych, autobusów i mikrobusów), których przepustowość jest już obecnie na wyczerpaniu.

Pojawiające się i nasilające tendencje do ograniczenia dotowania transportu zbiorowego (czy dowodem jest zmniejszenie przez samorząd wojewódzki do połowy dotacji do kolei w 2006 r., w porównaniu z 2005 r.) i brak zdecydowanych działań przeciwdziałających pogarszaniu się jego funkcjonowania na skutek rosnącego ruchu drogowego, będą powodować rezygnację z tego środka lokomocji na rzecz samochodu. W korkach samochodowych będą grzęznąć autobusy i mikrobusy, co uczyni ten rodzaj komunikacji zbiorowej coraz mniej konkurencyjny w stosunku do samochodu osobowego. Wynikający z tego wzrost kosztów eksploatacji komunikacji zbiorowej będzie prowadził do samoograniczenia jej oferty przewozowej, przy równoczesnym podnoszeniu taryf, co będzie powodować postępującą ucieczkę od niej pasażerów posiadających samochody. Degradujący się i tracący pasażerów system transportu zbiorowego może utracić osłonę polityczną swojego bytu. Natomiast wzmacniać się będzie nacisk na rozwiązywanie zaostrejających się trudności komunikacyjnych tylko z punktu widzenia potrzeb ruchu samochodów osobowych i ciężarowych.

Oczekiwania zmotoryzowanych dotyczące poprawy warunków ruchu będą starały się wymuszać nowe – zwłaszcza duże - inwestycje drogowe. Niestety, realnie oceniane możliwości ekonomiczne miasta, gmin i powiatu i budżetu centralnego (którego ewentualny udział jest jednak ograniczony do finansowania budowy i utrzymania dróg krajowych) – mimo, że ulegają z roku na rok intensywnemu zwiększaniu - będą niewystarczające do zrealizowania programu rozbudowy sieci drogowej i parkingów na skalę konieczną dla stworzenia akceptowalnych warunków ruchu samochodowego i parkowania. Dotyczy to w szczególności budowy pełnego obejścia w ciągu drogi krajowej nr 73 oraz budowy drogi ekspresowej w ciągu DK nr 74, odciążający obecny przebieg tej drogi przez Kielce. Podejmowane dużym wysiłkiem budżetu miasta i gmin inwestycje drogowe pozwolą na uzyskanie przejściowej poprawy standardu w ruchu samochodowym natomiast zachęcą do odbywania podróży samochodem – dotąd zaniechanych lub nowych podróży i to na ogół na większą odległość, a także mogą stanowić zachętę na nabywania kolejnego samochodu w rodzinie. To wszystko będzie zwiększać pracę przewozową układu. Ujawnione rezerwy przepustowości zostaną wykorzystane i po przejściowej poprawie nastąpi pogorszenie warunków ruchu. W konsekwencji zatłoczenie dróg i ulic będzie obejmować coraz większy obszar i rozciągać się w czasie na coraz dłuższą część dnia, przy czym stopień użytkowania samochodu będzie regulowany długością korka. Pozbawiona osłony i nie korzystająca z uprzywilejowań w ruchu

komunikacja zbiorowa coraz bardziej byłaby paraliżowana przez ruch samochodowy i sukcesywnie degradowana, co pogłębiałoby dalszy odpływ pasażerów, potęgując przy tym trudności finansowe przewoźników. Zmarginalizowana rola kolei w powiązaniach metropolitarnych i regionalnych nie będzie w stanie odwrócić tych niekorzystnych trendów.

Ewentualne zaniedbania w rozwoju sieci dróg rowerowych oraz w budowaniu strefy w ruchu pieszego w śródmieściu mogłyby osłabiać rolę ruchu niezmotoryzowanego w obsłudze Kielc i kreowania zintegrowanego systemu transportowego oraz tworzenia przestrzeni publicznej. Niepodejmowanie – w lęku przed presją zmotoryzowanych-działań ograniczających ruch w obszarach konfliktowych mogłoby prowadzić do degradowania przestrzeni publicznej. (Korzystnie, że istnieje silna wola polityczna wprowadzenia strefy ruchu uspokojonego i rozszerzenia strefy ruchu pieszego w śródmieściu Kielc, co oddala powyższe zagrożenie).

Zaniechanie działań poprawiających funkcjonowanie transportu zbiorowego, a choćby tylko utrzymujący jej stan obecny będzie - zwłaszcza przy skierowaniu całego wysiłku inwestycyjnego na rozbudowę układu drogowo-ulicznego – pobudzać rozwój motoryzacji do poziomu 500 do 600 samochodów na 1000 mieszkańców, w pierwszej kolejności w Kielcach a dalszej – w gminach ościennych, co z kolei spowoduje dalsze eskalowanie trudności komunikacyjnych. Nastąpiłby wówczas dalszy wzrost zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Pogorszyłyby się znacznie warunki życia w Kielcach mieście oraz w ośrodkach gminnych metropolii, położonych wzdłuż dróg wyższych klas, warunki ruchu dla pieszych i rowerzystów, zwiększyłoby się zagrożenie wypadkowe tych użytkowników dróg, a także użytkowników samochodów. Nasilać się będą tendencje rozpraszania celów podróży, wpływające na dekoncentrację nowej zabudowy, zwłaszcza tendencje do jej lokalizowania w strefie podmiejskiej. Wydłuży to odległości podróży i zwiększy transportochłonność układu, a przede wszystkim zwiększy uzależnianie się mieszkańców od samochodu osobowego. Procesy te będą się pogłębiać, w przypadku nienadążania za potrzebą wzrostu liczby miejsc pracy i atrakcyjnej oferty usługowej w gminach. Wymusi to zwiększoną liczbę dojazdów mieszkańców ościennych gmin do Kielc. Tendencja do lokalizowania nowych inwestycji (zwłaszcza będących dużymi generatorami ruchu) przy drogach wysokich klas, potęgować będzie konflikt pomiędzy obsługą ruchu dojazdowego a tranzytowego. Coraz trudniej będzie utrzymać kontrolę bezpośredniej dostępności zabudowy z dróg wyższych klas, co skutkować będzie pogarszaniem płynności ruchu oraz zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu.

Powyższe zarysowane tendencje doprowadziłyby to do pogłębiającego się rozcięcia więzi funkcjonalnych, degradacji środowiska miejskiego oraz relokacji celów podróży i dezintegracji miasta. Tym samym może spaść atrakcyjność niektórych obszarów dla inwestorów oraz dla zamieszkania ze względu na pogarszającą się dostępność komunikacyjną i rosnące uciążliwości środowiskowe (hałas, spaliny). W poszukiwaniu dogodniejszych warunków środowiskowych do zamieszkania obecni mieszkańcy Kielc będą przenosić się do gmin ościennych, zachowując miejsca pracy i edukacji w Kielcach. Zwiększać to będzie ich uzależnienie od samochodu i w konsekwencji - poprzez wydłużenie długości podróży – powodować większe obciążenie ruchem sieci dróg i ulic.

Hipotetyczna duża skala inwestycji drogowych finansowanych z budżetów samorządowych mogłaby stanowić zagrożenie w przeznaczaniu środków na utrzymanie i remonty nawierzchni dróg i ulic, a także na zakupy i remonty taboru i urządzeń zaplecza komunikacji zbiorowej. Rozproszenie robót na wiele zadań, w tym działań doraźnych (w wyniku nacisku polityków powiązanych ze swoimi środowiskami lokalnymi) może sprawić, że - przy ograniczonych środkach – że nie uzyska się efektów w skali makro.

Powyższy scenariusz stał się faktem w wielu miastach krajów zachodnich, w których poddano się żywiołowości zachodzących procesów. Wyraźne symptomy tych zjawisk można obserwować już obecnie w większości dużych polskich miast. Aby powstrzymać te niekorzystne trendy, władze samorządowe gmin miejskich i wiejskich Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego oraz województwa świętokrzyskiego muszą podjąć przemyślane działania, w tym określone w polityce transportowej zrównoważonego rozwoju.

5. ISTOTA POLITYKI TRANSPORTOWEJ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU.

Polityka transportowa jest¹ szczególnym rodzajem polityki gospodarczej i społecznej. Z szerokiego przeglądu pojęcia polityki transportowej jaki dostępny jest w literaturze wynika, że jest ona formą oddziaływania uprawnionych podmiotów (np. państwa i występujących w jego imieniu organów, publiczno – prawnych organizacji i instytucji) na przedmiot oddziaływania (np. na proces przewozowy, na sprawne funkcjonowanie i rozwój transportu), po to by osiągnąć cel (np. zachowanie jedności transportu, osiągnięcie określonych korzyści ekonomicznych lub pozaekonomicznych). Prowadzenie polityki transportowej polega więc na świadomym oddziaływaniu, tak by spowodować ukierunkowane zachowania konkretnych instytucji, przedsiębiorstw czy użytkowników transportu na realizację celu. Realizacja celów polityki transportowej powodowana jest występującymi problemami o różnym charakterze (nie chodzi tu jedynie o sytuacje awaryjne, negatywne, ale przede wszystkim o prognostyczne problemy związane z rozwojem, przyszłym kształtem transportu, osiągnięciem stanu równowagi systemu, itp.). Realizowane cele i podporządkowane im działania służą właśnie rozwiązaniu tych problemów, które utrudniają lub nawet uniemożliwiają rozwój transportu lub jego konkretnego obszaru. Aby skutecznie realizować cele, podmioty polityki transportowej, stosując określone zasady, posługują się konkretnymi instrumentami. Stosowanie pojedynczego instrumentu nie rozwiąże problemów, dlatego skuteczne tworzenie wartości dla interesariusza transportu miejskiego wymaga stosowania starannie dobranego zestawu instrumentów oddziaływania.

Celem generalnym polityki transportowej – niezależnie od szczebla terytorialnego jej formułowania – jest osiągnięcie zrównoważenia systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym, środowiskowym i instytucjonalnym. Aspekty te zostały zarysowane w rządowej polityce transportowej² (por. rozdz. 2 niniejszego raportu). Przez równoważenie wymienionych elementów rozumiana jest polityka oddziaływania na zachowania użytkowników systemu, w wyniku czego dochodzi do ukształtowania mobilności i podziału ruchu pomiędzy gałęzie transportu oraz ruchu w sieciach transportowych na poziomie, który generuje ruch w sieciach nie naruszającym ograniczeń z punktu widzenia wymienionych czynników, a przy tym pozwala realizować potrzeby przemieszczania się ludzi i ładunków. Celem racjonalnej polityki transportowej powinno być zatem sprzyjanie kreowaniu zrównoważonego systemu transportowego. Postulat zrównoważenia ma dwa aspekty:

- aspekt wewnętrzny: zapewnienie strukturze gałęziowej systemu stanu równowagi (motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niemotoryzowanej);
- aspekt zewnętrzny: utrzymanie harmonii z otoczeniem (środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym).

Idea i zasady zrównoważonego trwałego rozwoju to filozofia tworzenia harmonijnego rozwoju i odpowiedzialnego myślenia dla dobra człowieka i przyrody, dla obecnych i przyszłych pokoleń.

W rekomendowanej strategii zrównoważonego rozwoju zakłada się, że zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji powinno nastąpić przez wzmocnienie roli i zasięgu transportu zbiorowego, którego rozwój powinien uczynić go konkurencyjnym w stosunku do indywidualnego oraz umożliwić pełnienie funkcji substytucyjnych wobec samochodu w strefach z ograniczeniami ruchu. Sprawność

¹ Downar W.: Polityka transportowa jako umiejętność identyfikacji barier, definiowania celów oraz doboru instrumentów. Transport Miejski i Regionalny, 2005, nr 4.

² Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r.

transportu zbiorowego i jego atrakcyjność powinna być taka, aby powstrzymać i odwrócić proces przenoszenia się pasażerów z transportu zbiorowego do indywidualnego. Równocześnie powinny być stworzone warunki dla rozwoju mobilności niezmotoryzowanej przez rozszerzanie stref ruchu pieszego oraz przez szybką i intensywną rozbudowę sieci dróg rowerowych.

Konieczna jest przy tym zmiana zachowań komunikacyjnych. Zmotoryzowani powinni wykazać gotowość do rezygnacji z użycia samochodu w przypadku, gdy to jest niekonieczne, tzn. gdy istnieje alternatywa odbycia zaplanowanej podróży środkami transportu zbiorowego. Oznacza to oczekiwanie postawy odpowiedzialnego korzystania z samochodu osobowego. Potrzeby użytkowników samochodów osobowych nie powinny być ignorowane, lecz ograniczane w stopniu zależnym od położenia obszaru i gęstości zabudowy (intensywności użytkowania), stanu infrastruktury transportowej i warunków ruchu. Oddziaływanie na rynek potrzeb pozwala racjonalizować wielkość potrzebnych usług publicznych. Może to być ważnym instrumentem równoważenia systemu transportowego i w konsekwencji prowadzić do racjonalizowania wydatków publicznych.

W ostatnich latach pojawiła się na Zachodzie tendencja do łączenia problemów zarządzania popytem z tzw. „kulturą mobilności”, lub „kulturą motoryzacji”. Kultura motoryzacyjna to klucz do lepszego spożytkowania infrastruktury transportu. Podstawą takiej polityki jest oddziaływanie na podróżujących lub ogólniej na „generatorów” przewozów poprzez włączanie ich w procesy kształtowania polityki miejskiej, tak, aby ogół poczuwał się do rozwiązywania problemów, a nie tylko przysłowiowi „ONI”. W ten sposób do działalności planistów transportu wkraczają mechanizmy demokracji lokalnej w pełnym tego słowa znaczeniu.

Uchwalone polityki transportowej w miastach polskich (m.in. w Białymstoku, Krakowie, Gdyni, Poznaniu, Łodzi, Warszawie, Wrocławiu) uwzględniają zasady zrównoważonego rozwoju, polegającą na wspomnianym kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska. Podstawowe zasady tej polityki, to³:

- priorytet dla transportu zbiorowego oraz dla ruchu pieszego i rowerowego; ograniczona swoboda korzystania z samochodu w niektórych strefach (zwłaszcza centrum miasta i inne intensywnie zabudowane obszary); ważnym narzędziem realizacji tej zasady jest polityka parkingowa: płatne parkowanie, ograniczenie liczby parkingów w przeciążonych obszarach, aby dostosować ją do przepustowości sieci ulicznej;
- nacisk - zwłaszcza w pierwszym etapie - na rehabilitację i bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury (drogi, tramwaje, koleje) i jej modernizację;
- ułatwienie funkcjonowania transportu zbiorowego w warunkach rosnącego zatłoczenia ulic przez stosowanie rozwiązań zapewniających priorytet w ruchu, takich jak: wydzielone pasy ruchu, sygnalizacja świetlna reagująca na pojawienie się tramwaju/autobusu itp.; towarzyszyć temu powinna restrukturyzacja przedsiębiorstw komunikacji miejskiej prowadząca do poprawy jej jakości i efektywności ekonomicznej;
- oparcie planów modernizacji i rozwoju systemu transportu na analizie ekonomicznej efektywności rozważanych przedsięwzięć oraz na realistycznej koncepcji finansowania z uwzględnieniem nowych modeli finansowania;

³ Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju”, przyjęta przez Radę Ministrów w październiku 2001 roku.

- rozszerzanie zakresu stosowania instrumentów fiskalnych: w pierwszej fazie opłat za parkowanie i korzystanie z pasa drogowego, w przyszłości - opłat za korzystanie z dróg w najbardziej zatłoczonych rejonach miasta.

6. CELE POLITYKI TRANSPORTOWEJ

6.1. Cele o charakterze transportowym:

- Zapewnienie możliwości dojazdu/dojścia, w tym - przy ewentualnych ograniczeniach - za pomocą samochodu osobowego; zapewnienie dotarcia pomocy.
- Poprawa osiągalności transportowej Kielc w powiązaniach podmiejskich, metropolitalnych, regionalnych, krajowych i międzynarodowych.
- Poprawa osiągalności transportowej ośrodków gminnych Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.
- Zapewnienie osobom niepełnosprawnym pełnej dostępności do systemu transportowego.
- Poprawa standardów podróży (obniżenie czasu i poprawa warunków podróży, w tym płynności przepływu ruchu).
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu, w tym niezmotoryzowanego, zwłaszcza na odcinkach przebiegu dróg wysokich klas przez miejscowości.
- Kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców w kierunku racjonalizacji ruchliwości, a zwłaszcza zmniejszania pracy przewozowej; oddziaływanie na wybór środka lokomocji, w tym zmniejszanie udziału samochodu osobowego w podróżach; zwiększenie napełnienia samochodu; promowanie komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszego, rowerowego).
- Łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów Kielc oraz gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.
- Dostosowaniem stanu infrastruktury transportowej - szczególnie dróg - do normatywnych wymagań (standardów) technicznych.
- Dostosowywanie systemu transportowego do wymogów gospodarki rynkowej.
- Racjonalność kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych
- Pobudzenie aktywności podmiotów gospodarczych działających w sferze transportu (głównie przewoźników).

6.2. Cele o charakterze pozatransportowym:

- 1) Umożliwienie mieszkańcom Kielc oraz Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego partycypacji w różnych formach aktywności, poprzez zapewnienie dostępności celów podróży.
- 2) Wzmacnianie więzi metropolitalnych całego funkcji metropolitalnych Kielc, wzrost znaczenia miasta w skali regionalnej i krajowej i międzynarodowej.
- 3) Stymulowanie rozwoju i konkurencyjności gospodarki Kielc oraz jego obszaru metropolitalnego. Przyciąganie inwestorów poprzez oferowanie terenów z dobrą dostępnością komunikacyjną.
- 4) Integrowanie społeczności mieszkańców Kielc i metropolii, w tym ułatwienie integracji z miastem w szczególności mieszkańców bardziej odległych od centrum osiedli peryferyjnych z także gmin ościennych.
- 5) Stymulowanie rozwoju funkcji rekreacji i turystyki na całym obszarze metropolitalnym. Zwiększenie atrakcyjności turystycznej i rozwój działalności agroturystycznej.
- 6) Zwiększanie dochodów z przestrzeni transportowej i z jej bezpośredniego otoczenia.
- 7) Dostosowanie systemu transportowego do warunków współpracy gospodarczej w Europie.
- 8) Stymulowanie rozwoju przestrzennego i współtworzenie ładu przestrzennego oraz racjonalność zajmowania terenów na cele transportowe.
- 9) Ochrona interesów narodowych, w tym w sferze obronności.

- 10) Oszczędność energii; zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii.
- 11) Poprawa stanu środowiska; ochrona wartości naturalnych i kulturowych (w tym zabytkowych układów dróg i placów oraz zespołów ruralistycznych).
- 12) Redukcja oddziaływań hałasu, emisji spalin, niedogodności funkcjonalnych z tytułu zatłoczenia, efektu bariery oraz rozcięcia więzi sąsiedzkich.
- 13) Ochrona zdrowia i życia mieszkańców.
- 14) Stworzenie warunków dla partycypacji społecznej w kształtowaniu polityki komunikacyjnej i rozwiązań systemu transportowego.
- 15) Podnoszenie jakości zarządzania zadaniami publicznymi.

Realizacja celów polityki transportowej napotyka na ograniczenia finansowe i czasowe. Dlatego też konieczne jest ustalenie priorytetów celów. Pierwotnym i przez to najważniejszym celem jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej (możliwości dojazdu w ogóle), nie stawiając jeszcze wymogów w zakresie poprawy standardów. Pomimo ograniczonych środków budżetowych państwa i samorządów nie powinno się dopuścić do dekapitalizacji infrastruktury dróg i komunikacji zbiorowej oraz pogarszania się standardu obsługi pasażerów.

6.3. Cele formułowane w odniesieniu do podsystemów gałęziowych:

Cele rozbudowy i modernizacji sieci dróg i ulic:

- Poprawa funkcjonalności i niezawodności sieci, przeciwdziałanie zatłoczeniu motoryzacyjnemu.
- Przeciwdziałanie dekapitalizacji infrastruktury drogowej; poprawa stanu dróg i obiektów inżynierskich, zwłaszcza na drogach gminnych najniższych klas.
- Poprawa powiązania układu dróg miejskich z układem dróg zewnętrznych; zapewnienie dobrego połączenia dróg gminnych z siecią dróg nadrzędnych.
- Uwolnienie zwartych obszarów zabudowy od ruchu tranzytowego, w tym od ruchu pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne.
- Poprawa hierarchiczności struktury sieci drogowej oraz kontrola dostępności do dróg i ulic wyższych klas.
- Dostosowanie konstrukcji jezdni i drogowych obiektów inżynierskich do obowiązujących warunków technicznych; w tym nośności nawierzchni drogowych do wymogów traktatu akcesyjnego do UE.
- Zapewnienie dostępności terenów rozwojowych.
- Zapewnienie warunków dla obsługi poszczególnych obszarów miasta i gmin komunikacją zbiorową.
- Poprawa integralność systemu transportowego - zapewnienie dostępności:
 - stacji i przystanków kolejowych,
 - dworców autobusowych,
 - terminali kontenerowych i centrów logistycznych,
 - parkingów strategicznych („Park and Ride”).
- Poprawa czytelności układu drogowo-ulicznego.
- Realizacja drogowych powiązań międzydzielnicowych w Kielcach poza obszarem śródmiejskim.
- Poprawa warunków dla ruchu niezmotoryzowanego.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu, zwłaszcza pieszych i rowerzystów.
- Stworzenie warunków dla uspokojenia ruchu w obszarach konfliktowych.
- Podnoszenie standardu ulic (nawierzchnia utwardzona, odwodnienie, oświetlenie).
- Tworzenie tolerowanych warunków dla ruchu samochodów.

Najważniejsze, priorytetowe cele to poprawa stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwolnienie zwartych obszarów zabudowy od intensywnego ruchu tranzytowego.

Cele rozwoju komunikacji zbiorowej:

- Integrująca rola w funkcjonowaniu całego systemu transportu osób.
- Jak najlepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury szynowej, w tym dla ruchu regionalnego pasażerskiego.
- Tworzenie alternatywnych (wielo-modalnych i wielokorytarzowych) powiązań z Kielc z jego obszarem metropolitalnym, regionem i krajem.
- Utrzymanie lub poprawa standardu usług, aby były one na satysfakcjonującym poziomie dla stałych użytkowników, a także stały się one konkurencyjne w stosunku do samochodu (zachęcenie do korzystania przez osoby zmotoryzowane).
- Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego i osobistego podróży.
- Pełnienie funkcji socjalnej dla niezmotoryzowanych i niepełnosprawnych mieszkańców (dostępność do różnych celów podróży po akceptowalnej cenie).
- Stworzenie realnej konkurencji w stosunku do samochodu; przeciwstawienie się masowemu użytkowaniu samochodu - wzrost udziału komunikacji zbiorowej w podróżach.
- Pełnienie funkcji substytucyjnych wobec samochodu w strefach z ograniczeniami ruchu (w tym w śródmieściu Kielc).
- Oszczędność środków inwestycyjnych (ograniczenie skali nakładów na rozbudowę układu drogowo-parkingowego).
- Oszczędność terenów miejskich zwłaszcza położonych w śródmieściu, a więc o najwyższej wartości.
- Oszczędność środowiska naturalnego i kulturowego.
- Poprawa warunków środowiska miejskiego.
- Oszczędności energii i surowców.
- Przeciwdziałanie stanom kongestii ruchu samochodowego.
- Obniżka lub przynajmniej utrzymanie jednostkowych kosztów eksploatacji komunalnych przedsiębiorstw przewozowych.

Główne dwa cele to utrzymanie wysokiego udziału komunikacji zbiorowej w podróżach, szczególnie na obszarze Kielc oraz podnoszenie standardu obsługi.

Cele budowy sieci dróg rowerowych:

- Oddziaływanie na proekologiczne zachowania mieszkańców.
- Zapewnienie chętnym do korzystania z roweru, poruszania się bezpiecznie w dogodnych warunkach środowiskowych.
- Ułatwienie dostępu do centrum Kielc i ośrodków gminnych, innych skupisk miejsc pracy i usług oraz terenów rekreacyjnych w mieście i poza miastem.
- Uczynienie z roweru silnie konkurencyjnego środka lokomocji, szczególnie w stosunku do samochodu.
- Stworzenie alternatywy w warunkach nakładanych ograniczeń dla ruchu samochodów oraz niesatysfakcjonującej oferty komunikacji zbiorowej.
- Poprawa warunków dla ruchu samochodowego (w wyniku wyprowadzenia z jezdni ruchu rowerowego).
- Poprawa warunków środowiskowych w mieście i w gminach.

Cele rozwoju ciągów i stref ruchu pieszego:

- Stworzenie dogodnych, krótkich powiązań dla pieszych, w tym poza ciągami drogowymi.
- Zapewnienie dostępności przystanków i dworców komunikacji zbiorowej
- Eliminacja (na ciągach o intensywnym ruchu pieszym) kolizji i uciążliwości funkcjonalnych pochodzących od samochodów.
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych.
- Stworzenie warunków dla rozwoju funkcji centrum ogólnomiejskich, dzielnicowych, osiedlowych i gminnych.

Znaczenie ruchu pieszego wynika z jego naturalności, przyjazności środowiskowej, efektywności wykorzystania przestrzeni oraz taniaści.

Cele rozwoju transportu kolejowego:

- Rozwój – poprzez zwiększenie szybkości i częstotliwości kursowania - powiązań Kielc o zasięgu:
 - metropolitalnym i regionalnym,
 - krajowym (dotyczy w szczególności powiązań z Warszawą, Krakowem, Górnym Śląskiem, Lublinem);
 - europejskim; w myśl umów AGC i AGTC, zwłaszcza z Czechami, Słowacją i Ukrainą;
- Wykorzystanie układu kolejowego do obsługi pasażerskiej miasta i strefy podmiejskiej.
- Zwiększenie udziału kolei w obsłudze towarowej stref przemysłowych oraz zaopatrzenia miasta.
- Stworzenie warunków dla kombinowanego (bimodalnego) transportu towarów.
- Eliminacja przewozu kolejną ładunków niebezpiecznych przez tereny intensywnego zainwestowania miejskiego.

Głównym celem jest przywrócenie godziwego standardu w regionalnych ruchu pasażerskim oraz skrócenie czasu dojazdu do Warszawy.

Cele rozwoju transportu lotniczego:

Budowa nowego lotniska dla Kielc powinna realizować następujące cele:

- Zapewnienie w powiązaniach międzynarodowych oraz krajowych dalszego zasięgu, lepszej dostępności Kielc i województwa świętokrzyskiego, w tym dla obsługi funkcji ponadregionalnych, m.in. targowych, uzdrowiskowych, turystycznych.
- Wzmacnianie wielo- oraz intermodalności systemu transportowego regionu.
- Podniesienie atrakcyjności regionu w prowadzeniu biznesu, w tym w pozyskiwaniu inwestorów.
- Aktywizacja gospodarcza terenów w sąsiedztwie lotniska, w tym zmniejszanie bezrobocia.
- Wzrost dochodów podatkowych gmin, na terenie których planuje się zlokalizowanie lotniska.

Ogólnym celem krótkoterminowym polityki transportowej jest powstrzymanie niekorzystnych tendencji w funkcjonowaniu transportu („ma się nie pogarszać”); celem średnioterminowym – odwrócenie tendencji w kierunku poprawy; celem długoterminowym – istotna poprawa jakości funkcjonowania systemu transportowego.

7. INSTRUMENTARIUM REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ.

Fundamentalne znaczenie w polityce transportowej mają zastosowane środki zmierzające do jej urzeczywistnienia, a w szczególności parametryzacja instrumentów (w tym żądane standardy), powiązana z horyzontami czasowymi osiągnięcia. Dlatego uznano, że instrumenty realizacji polityki transportowej będą zasadniczą treścią projektu uchwały Rady Miejskiej Kielce Rady Gmin: Chęciny, Daleszyce, Górnio, Kielce, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszków, Sitkówka, Nowiny, Strawczyn, Zagnańsk. Zestawiony repertuar liczy blisko 100 rekomendowanych środków działania. Dla czytelności instrumenty zostały uporządkowane w grupy obejmujące kwestie:

- planowania rozwoju przestrzennego miasta i metropolii (planowanie miejscowe, polityka lokalizacyjna, projektowanie urbanistyczne);
- transportu zbiorowego;
- układu drogowego i organizacji ruchu;
- parkowania;
- dróg rowerowych i ciągów pieszych oraz urządzeń dla osób niepełnosprawnych:
- organizacji i zarządzania;
- polityki ekonomiczno-finansowej i fiskalnej;
- ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców;
- monitorowania podróży;
- oddziaływania na zachowania transportowe;
- komunikowania się z mieszkańcami.

Duża liczba instrumentów i różne aspekty jakie obejmują wskazuje, że sukces realizacji polityki wymaga działań na wielu polach, przy czym działani prowadzone równolegle mnoga dać efekt synergiczny. Efekty niektórych działań są niemal natychmiastowy (np. z zakresu organizacji ruchu), inne - trwały efekt długofalowy (np. z zakresu planowania przestrzennego). Oczywiście nie oznacza to, że bez stosowania wszystkich wymienionych instrumentów nie osiągnie się efektu w postaci zrównoważonego systemu transportu. Jednakże im szerszy zakres uruchamianych działań, tym szybciej daje się uzyskać poprawę funkcjonowania systemu.

Większość działań ma charakter permanentny. Wprowadzenie określonego środka nie oznacza, że kwestia została ostatecznie rozwiązana (np. optymalizacja marszrut komunikacji zbiorowej). Jeśli zmienią się uwarunkowania, co ma miejsce (np., zmiana rozmieszczenia aktywności w mieście i w obszarze metropolitalnym) zadanie optymalizacji powinno być po pewnym czasie powtórzone.

Szeroki wieloaspektowy zakres instrumentów polityki oznacza, że zadania stawiane są nie tylko przez służbami związanymi z sektorem transportowym, ale także z innych dziedzin zarządzania gospodarką miejską. Podmiotami decyzji i realizacji są:

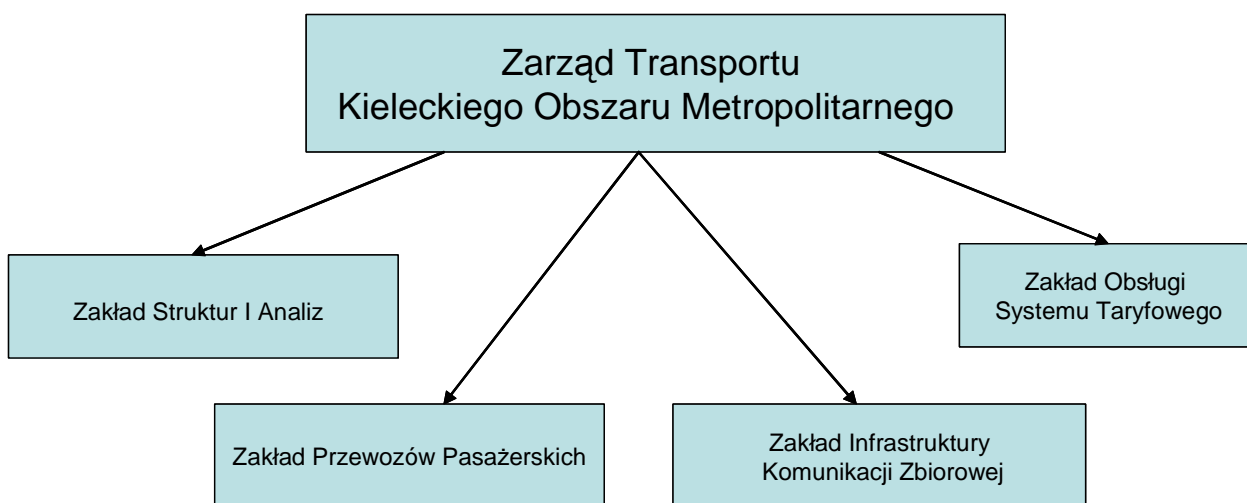
- Rada Miejska Kielce i jej komisje problemowe,
- Prezydent i jego zastępcy,
- Dyrektorzy wydziałów merytorycznych Urzędu Miejskiego,
- Rady i Urzędy Gmin w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym oraz ich burmistrzowie i wójtowie,
- Zarządcy infrastruktury transportowej i przewozów.

Istotną rolę w realizacji polityki mają społeczności lokalne. Część działań pozostaje w sferze decyzji krajowych i regionalnych zarządców dróg oraz kolei oraz samorządu wojewódzkiego. Wówczas rola samorządu miejskiego i samorządów gminnych polegać

będzie na inicjowaniu działań oraz tworzeniu lobbingu, a także partycypacji finansowej w realizacji przedsięwzięcia.

Określenie parametrów dla instrumentów polityki (np. żądanych standardów obsługi komunikacji zbiorowej) wymaga wzięcia pod uwagę wielu czynników (np. potencjalnie dostępne środki budżetowe) i dysponowania bazą danych (np. parametry stanu obecnego, więźba podróży, itp.). Jest to oddzielne, niekiedy trudne i złożone zadanie. W pewnych kwestiach (np. zasady limitowania miejsc postojowych) graniczne lub pożądane wartości parametrów mogą być przyjmowane arbitralnie, jednakże w zgodzie z celami i pryncypiami polityki transportowej zrównoważonego rozwoju.

Celowym byłoby utworzenie Zarządu Transportu Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego (Rys. 7-1)



Rys. 7-1 Proponowana struktura zarządzania przewozami w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym

W skład proponowanego Zarządu wchodziłyby 4 zakłady:

- Zakład Struktur i Analiz
- Zakład Przewozów Pasażerskich
- Zakład Infrastruktury Komunikacji Zbiorowej
- Zakład Obsługi Systemu Taryfowego

Zarząd Transportu Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego powinien mieć charakter międzygminny.

Zakład Struktur i Analiz byłby odpowiedzialny za m.in. za ocenę, pomiary, analizy ruchu, planowanie (np. w zakresie organizacji przystanków), opiniowanie projektów pod kątem użyteczności transportu miejskiego, przyjmowanie wniosków w zakresie przewozów jak i infrastruktury, współpraca z rządcami dróg, przetargi na wykonywanie usług. Ogólnie Zakład byłby odpowiedzialny za zadania na poziomie planowania.

Zakład Przewozów Pasażerskich byłby odpowiedzialny za zadania wykonywane na poziomie organizacji i zarządzania. Zakład byłby odpowiedzialny m.in. za zlecenie zadań przewoźnikom, negocjacje z przewoźnikami, podpisywanie z nimi umów na wykonywanie usług – wydawanie zezwoleń, koordynacja tras i rozkładów jazdy przewoźników wykonujących usługi na Kieleckim obszarze Metropolitalnym. W przypadku Kielc byłyby to umowy z MPK S.A. w Kielcach, PKS w Kielcach, prywatnymi przewoźnikami jak również

warto rozważyć wariant porozumienia z Świętokrzyskim Zakładem Przewozów Regionalnych.

Zakład Infrastruktury Komunikacji Zbiorowej byłby odpowiedzialny za zadania na poziomie – zarządzania i organizacji infrastruktury komunikacji zbiorowej – zarządzaniem i organizacją przystanków, dworców komunikacji zbiorowej, torowisk tramwajowych – jeśli powstaną, punkty informacji.

Zakład Obsługi Systemu Taryfowego byłby odpowiedzialny za kontrolę biletową, dystrybucję biletów, informację. Celowe byłoby stworzenie jednego wspólnego biletu transportowego na wszystkie środki komunikacji zbiorowej na Kieleckim Obszarze Metropolitalnym (stworzenie zintegrowanego systemu taryfowego).

B. MATERIAŁY UZASADNIAJĄCE I USZCZEGÓŁAWIAJĄCE POLITYKĘ TRANSPORTOWĄ:

8. OPCJE ROZWOJU UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGO

Dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego formułuje się wstępnie zarysowane 3 opcje rozwoju (DU/1 – DU/3), a jako odniesienie przyjmuje się standardowo opcję bezinwestycyjną DU/0.

Opcja DU/0 „nic nie robić”

Sieć ulic bez zmian w sensie gęstości i przekrojów poprzecznych (z ew. dokończeniem rozpoczętych inwestycji).

Opcja DU/1– wg Studium

Sieć drogowo-uliczna zgodna ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Kielc, m.in. przewidująca obwodnica w ciągu drogi krajowej nr 73 oraz na fragmencie nowy wlot od wschodu drogi krajowej nr 74. Sieć ulic wewnątrz śródmieścia Kielc posiada ograniczoną dostępność wg koncepcji uspokojenia ruchu w centrum. Rozwój sieci dróg w gminach zgodna ze Studium uwarunkowań.... tych gmin, m.in. przewiduje budowę kilku obejść miejscowości na drogach krajowych i wojewódzkich.

Opcja DU/2 – rozwijająca Studium

Opcja wzmacnia wewnętrzną spójność sieci zarówno w powiązaniach wewnętrznych jak i zewnętrznych, w tym przewiduje utworzenie międzygminnej obwodnicy Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego jako ciągu drogi wojewódzkiej oraz wprowadzenie dodatkowych węzłów na drodze ekspresowej S-7. Opcja przesuwa na północne granice Kielc korytarz przebiegu drogi ekspresowej (ciąg DK nr 74). Poza tym sieć drogowo-uliczna Kielc i gmin ościennych jest zgodna ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. ”. Sieć ulic wewnątrz śródmieścia Kielc posiada ograniczoną dostępność wg koncepcji uspokojenia ruchu w centrum. Szerzej sieć drogowo-uliczna metropolii wg tej opcji została opisana w punkcie 13 „Model funkcjonalny systemu transportu Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego”.

Opcja DU/3 „rozkalibrowana”

Opcja bazująca na kształcie sieci dróg ulic jak w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Kielc i gmin ościennych, jednakże z dużym zakresem poszerzeń przekrojów istniejących i projektowanych dróg ulic (do przekrojów cztero- i sześciopasowych), w tym na kierunkach promienistych do śródmieścia Kielc oraz wprowadzaniem dużej liczby wielu węzłów wielopoziomowych. Opcja zapewnia względnie wysoką dostępność samochodem śródmieścia Kielc, jednakże wiąże się to z mniejszą niż w poprzednich opcjach skalą uspokojenia ruchu wewnątrz tego obszaru.

Kryteria selekcji opcji:

- Koszt rozbudowy
- Koszty ruchu
- Dogodność dla ruchu tranzytowego
- Dogodność dla ruchu wewnętrznego
- Dogodność dla powiązań metropolitalnych (w tym dla integralności obszaru)
- Dogodność dla komunikacji zbiorowej
- Wpływ na strukturę przestrzenną (utrzymanie zwarteści miasta)
- Uciążliwości dla środowiska

Spełnienie kryteriów oceny opcji rozwoju sieci drogowo-ulicznej Kieleckiego Obszaru Metropolitarne przedstawia tablica 8-1.

Tablica 8-1. Stopień spełnienia kryteriów oceny poszczególnych opcji rozwoju sieci drogowo-ulicznej Kieleckiego Obszaru Metropolitarne

KRYTERIA	OPCJE	DU/0 „nic nie robić”	DU/1 wg Studium uwarunk.	DU/2 rozwijająca Studium uwarunk.	DU/3 „rozkali- browana”
Koszt rozbudowy		+++	-	--	---
Koszty ruchu		--	+	++	++
Dogodność dla ruchu tranzytowego		--	+	++	++
Dogodność dla ruchu wewnętrznego		-	++	+	++
Dogodność dla powiązań metropolitarnych		o	++	+++	++
Dogodność dla komunikacji zbiorowej		o	+	++	+
Wpływ na strukturę przestrzenną		-	+	++	-
Uciążliwości dla środowiska		o	++	++	-
Ogółem (saldo ocen)		3-	9+	12+	6+

Proponuje się:

- zdecydowanie odrzucić opcję DU/0 („nic nie robić”) oraz nie analizować bliżej opcji DU/3;
- wstępnie rekomendować opcję DU/2 (będącą rozwinięciem układu zapisanego w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Kielc oraz gmin ościennych) jako podstawę konstrukcji modelu systemu transportowego Kieleckiego Obszaru Metropolitarne.
- Zarówno opcję DU/1 jak i DU/2 można uznać za opcję harmonijnego rozwoju układu drogowo-ulicznego o umiarkowanej skali rozbudowy, zapewniającego jeszcze warunki rozwoju zrównoważonego. Przewiduje się uspokojenie ruchu w strefach konfliktowych jak: centrum metropolitarne, osiedla mieszkaniowe, strefy rekreacyjne, kompleksy zabytkowe.

Przekonujący wybór opcji powinien być poprzedzony bliższym określeniem przebiegu tras oraz skali rozbudowy skrzyżowań (np. węzły wielopoziomowe), oszacowaniem kosztów rozbudowy, przeprowadzeniem prognoz ruchu oraz wyznaczeniem wskaźnika efektywności ekonomicznej. Jednakże wynik takiej pełnej analizy będzie prawdopodobnie zgodny z podanym wyżej rankingiem opcji.

9. OPCJE ROZWOJU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Opcja KZ/0 „nic nie robić”

Opcja obejmuje obecny środek przewozowy, tj. autobus oraz ogólnie nie zmienioną strukturę sieci i przewozów. Znaczenie kolei w obsłudze zespołu metropolitalnego byłoby jak obecnie, czyli marginalne.

Opcja KZ/1 „autobusowa z uprzywilejowaniem”

Na ciągach i relatywnie dużej intensywności kursowania autobusów oraz na ulicach zatłoczonych ruchem pojazdów przewiduje się wprowadzenie pasów specjalnych dla autobusów, a także priorytety na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Obszar śródmiejski o ruchu uspokojonym nie wymagałby specjalnych pasów. Alternatywą dla pasów dla autobusów w jezdniach byłyby torowisko specjalne dla autobusów, wybudowane w pasie rozdzielającym jezdnie.

Opcja KZ/2 „autobusowo-kolejowa”

Autobusy posiadałyby uprzywilejowanie w ruchu tak jak w opcji KZ/1. Regionalny ruch kolejowy (w tym o funkcjach metropolitalnych) funkcjonowałby jako autobus szynowy w relacjach: Skarżysko-Kamienna – Kielce – Jędrzejów; Kielce – Włoszczowa oraz Kielce – Busko Zdrój/Pinczów. Zagęszczeniu uległyby przystanki kolejowe, w tym nowy przystanek w sąsiedztwie planowanego lotniska regionalnego w Obicach.

Opcja KZ/3 „autobusowo-tramwajowo-kolejowa”

Opcja przewiduje wprowadzenie dwóch linii tramwajowych o kierunkach wschód – zachód oraz północ – południe krzyżujących się w rejonie dworców PKP i PKS. Nastąpiłaby eliminacja większości miejskich linii autobusowych na ciągach obsługiwanych przez tramwaje. Układ zewnętrznych linii autobusowych, zwłaszcza podmiejskich, a także część linii wiążących Kielce w gminami ościennymi byłby przeorientowany na powiązania z pętlami lub peryferyjnymi przystankami tramwajowymi. Regionalny ruch kolejowy (w tym o funkcjach metropolitalnych) funkcjonowałby na zasadach jak w opcji KZ/2.

Opcja KZ/4 „autobusowo-tramwajowa (dwusystemowa)”

Układ linii tramwajowych oraz autobusowych jak w opcji KZ/3. Natomiast zamiast kolei metropolitalnej wprowadzony byłby na tory kolejowe tramwaj dwusystemowy, przy czym sieć tramwajowa z kolejową łączyłby się w rejonie dworca PKP oraz stacji Kielce - Czarnów. Tramwaj dwusystemowy obsługiwałby po torowiskach kolejowych relacje: Kielce Główne – Słowik z odgałęzieniem (z wykorzystaniem istniejącej bocznicy towarowej) do Chęcina oraz (nowy tor) – do centrum Morawicy; Kielce Główne – Kostomłoty z odgałęzieniem (nowy tor) do Miedzianej Góry; Kielce-Czarnów – Piekoszów. Dla tramwaju dwusystemowego na przebiegu po trasach kolejowych zapewniono by wysoką gęstość przystanków.

Kryteria selekcji opcji:

- Koszt budowy
- Koszt eksploatacji
- Stopień wydzielenia z ruchu
- Przeciwdziałanie zatłoczeniu dróg i ulic
- Atrakcyjność dla pasażerów

- Obsługa powiązań zewnętrznych (metropolitalnych, regionalnych, międzyregionalnych)
- Walory środowiskowe
- Stopień kolizji z istniejącym zainwestowaniem
- Wpływ na strukturę przestrzenną
- Czas realizacji

Spełnienie kryteriów oceny opcji rozwoju sieci komunikacji zbiorowej przedstawia Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego przedstawia tablica 9-1.

Tablica 9-1 Stopień spełnienia kryteriów oceny poszczególnych opcji rozwoju sieci komunikacji zbiorowej Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego

OPCJE	KZ/0 nic nie robić	KZ/1 autob. uprzywil.	KZ/2 autob./ kolej	KZ/3 autob./ tram./kolej	KZ/4 autob./ tram.dwusyst.
KRYTERIA					
Koszt budowy tras i zakupu taboru	+++	++	0	--	---
Koszt eksploatacji	-	+	+	+	++
Stopień wydzielenia z ruchu	--	++	++	+++	+++
Przeciwdziałanie zatłoczeniu dróg i ulic	--	+	+	++	++
Atrakcyjność dla pasażerów	-	+	+	++	++
Obsługa powiązań zewnętrznych	+	+	++	++	+++
Walory środowiskowe	-	0	++	+++	+++
Stopień kolizji z istniejącym zainwestowaniem	+++	-	-	--	---
Wpływ na strukturę przestrzenną	-	0	+	+	++
Czas realizacji	+++	++	0	--	---
Ogółem (saldo ocen)	1,,+”	9,,+”	9,,+”	8,,+”	8,,+”

Wynik tej wstępnej analizy skłania do konkluzji:

- odrzucić zdecydowanie opcję KZ/0;
- ze względu na prawie identyczne sumaryczne oceny wstępne nie ma podstaw do rekomendowania określonej opcji. Wybór opcji będzie dopiero możliwy po szczegółowej analizie opcji KZ/1 KZ/2, KZ/3 KZ/4. Ze względu na najniższe koszty inwestycyjne najkorzystniej wypada opcja KZ/2. Ze względu na walory funkcjonalno-środowiskowe najkorzystniejsza jest opcja KZ/4.

Przekonujący wybór opcji powinien być poprzedzony bliższym określeniem rozwiązań w ramach każdej z opcji, oszacowaniem kosztów rozbudowy, przeprowadzeniem prognoz ruchu pasażerskiego oraz wyznaczeniem wskaźnika efektywności ekonomicznej. Przesądającym uwarunkowaniem będzie prawdopodobnie dostępność kapitału inwestycyjnego.

10. OPCJE ROZWOJU SIECI DRÓG ROWEROWYCH

W odniesieniu do obszaru Kielc opcje można formować ze względu na: sposób prowadzenia ciągów rowerowych, dominujący kierunek realizowanych powiązań oraz na skalę rozbudowy sieci.

Ze względu na sposób prowadzenia ciągów rowerowych (charakter korytarza i jego bezpośredniego otoczenia) można wyróżnić następujące podejścia (opcje):

Opcja RP/G:

Drogi rowerowe o dominującym przebiegu wzdłuż ulic układu podstawowego (głównych i zbiorczych).

Opcja RP/E:

Drogi rowerowe o dominującym przebiegu na obszarach zainwestowania ciągami ekologicznymi (tereny zielone, ciekły), ulicami układu uzupełniającego (lokalne, dojazdowe) lub przez strefy ruchu uspokojonego, po których odbywa się ruch mieszany samochodowo – rowerowy z ograniczoną prędkością do maksimum 30 km/h.

Opcja RP/M:

Drogi rowerowe wykorzystujące w porównywalnym stopniu przebiegi wzdłuż ulic układu podstawowego jak i ciągi ekologiczne, ulice układu uzupełniającego oraz strefy ruchu uspokojonego,

Wszystkie opcje zezwalają na użytkowanie rowerów na całości strefy ruchu pieszego.

Na obszarze gmin Metropolii Kieleckiej rozpatruje się dwie możliwości:

- Ruch rowerowych prowadzony głównie trasami turystycznymi, w tym łączącymi się ze ścieżkami rekreacyjnymi Kielc.
- Ruch rowerowych prowadzony głównie wzdłuż dróg: głównych o ruchu przyspieszonym, głównych i zbiorczych na wydzielonych ścieżkach, drogami lokalnymi i dojazdowymi – na jezdniach.

Koncepcja sieci dróg rowerowych przyjęta w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce” jest bliska modelowi RP/G. Przewiduje ona różne typy ścieżek rowerowych jedno – lub dwukierunkowych, w tym wydzielonych ścieżek rowerowych, pasów dla rowerów, ciągów pieszo – rowerowych. Na odcinkach dróg zamiejskich – wylotach z miasta, na których nie ma utwardzonych poszerzonych poboczy bitumicznych postuluje się budowę ciągów pieszo – rowerowych, gdyż jest to bezpieczniejsze rozwiązania dla pieszych i rowerzystów.

Ze względu na dominujący kierunek realizowanych powiązań można wyróżnić następujące podejście (opcje):

Opcja RK/C:

Układ dróg rowerowych zorientowany przede wszystkim na powiązania z centrum i poprzez śródmieście.

Opcja RK/R:

Układ dróg rowerowych zorientowany przede wszystkim na osiągnięcie celów rekreacyjnych, głównie w południowej i zachodniej części Kielc (Park Kultury i Wypoczynku, Chęcińsko-Kielecki Park Krajobrazowy, rezerwat Krajobrazowy Tarczówka) oraz poza miastem.

Opcja RK/P:

Układ dróg rowerowych zorientowany przede wszystkim na powiązania ze strefą przemysłową (głównie w zachodniej i północnej części miasta).

Opcja RK/L:

Układ dróg rowerowych zorientowany przede wszystkim na osiągnięcie celów lokalnych (głównie wewnątrzsiedlowe).

Opcja RK/M:

Układ w którym przypisuje się jednakową rolę powiązaniom: ze śródmieściem, z obszarami rekreacyjnymi, ze strefą przemysłową oraz wewnątrzsiedlowym, jednakże z uwypukleniem roli dróg rowerowych prowadzącym do centrum Kielc.

Rekomenduje się opcję RK/M, ze względu na fakt, że prawie wszystkie rodzaje celów są dostępne ze względu stosunkowo niewielkie dystanse potencjalnych podróży (do 8 km), a więc podatne do przejęcia przez rower. Ze względu na relatywne krótkie odległości podróży do centrum (nie przekraczające 4 km) dobrze z rozwinięta sieć dróg rowerowych w powiązaniach ze śródmieściem w najwyższym stopniu oddziaływałyby w codziennych podróżach na zmianę zachowań komunikacyjnych w kierunku zachowań proekologicznych.

Układ wg „Studium uwarunkowań ...” oraz projekt „Urbike Kielce” są spójne i komplementarne, odpowiadają tym samym modelowi RK/M. Rekomenduje się układ o szczegółowych przebiegach określonych w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce” oraz w projekcie „Urbike Kielce” opisanych w p.10.2 „Koncepcje rozwoju sieci dróg rowerowych zawarte w dokumentach i projektach”. Rozwój tras rowerowych powinien łączyć wszystkie gminy Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.

Ze względu na skalę rozbudowy sieci można rozpatrywać opcje:

Opcja RS/0,

tj. obecny stan rozwoju sieci.

Opcja RS/1

minimalna (sieć o ogólnej długości rzędu 50 km).

Opcja RS/2

umiarkowana (sieć o ogólnej długości rzędu 120 km), tj. o skali określonej w Studium uwarunkowań ... Kielc oraz projektu Urbike.

Opcja RS/3

maksymalna (sieć o ogólnej długości rzędu 200 km), tj. uwzględniająca całość sieci studium dróg rowerowych IGPIK oraz projektu Urbike.

Opcje RS/) i RS/1

należy zdecydowanie odrzucić, gdyż nie zapewniają możliwości rozwoju ruchu rowerowego w Kielcach. Oczekiwane cele oraz pożądane funkcje realizuje już opcja RS/2.

Generalnie rekomenduje się model sieci dróg rowerowych będący złożeniem (koniunkcją) opcji RP/M, RK/M RS/2. Model taki jest warunkiem koniecznym realizacji zasady zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Kielc i jego Obszaru Metropolitalnego.

Poważnym dylematem jest decyzja o dopuszczeniu ruchu rowerowego na niektórych ulicach strefy ruchu pieszego centrum Kielc (Sienkiewicza, Duża, Mała, Zamkowa). W uzgodnionej z Władzami Kielc opracowaniu Biura Projektów Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM: „Organizacja ruchu w centrum miasta Kielce – strefa ruchu uspokojonego” (czerwiec 2006) wymienione ulice są wyłączone z ruchu rowerowego, a korzystanie z ruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych dopuszczalne jest tylko we wyznaczonym kierunku. W przypadku niedostępności dla rowerów tych najbardziej atrakcyjnych ciągów ulic centrum - ten środek lokomocji będzie miał ograniczone możliwości rozwoju w podróży do i przez centrum. Cała strefa ruchu uspokojonego powinna być dostępna dla rowerów. Należałoby ponadto rozważyć dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego na niektórych ulicach jednokierunkowych.

Ścieżki rowerowe prowadzone wzdłuż dróg i ulic układu podstawowego muszą być niezależne od układu jezdni (oddzielone od ruchu samochodowego, prowadzone równoległe do chodnika), aby ich przebieg zapewniał bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego.

Na terenie miasta i gmin powiatu kieleckiego rozwojowi układu ścieżek rowerowych sprzyja charakter terenu wraz z dużą ilością zieleni i atrakcyjnych miejsc pod względem turystyczno-krajoznawczym. Konieczne jest poprowadzenie tras rowerowych w głąb przyległych gmin, korzystając z istniejących już na tych terenach ścieżek i tras rowerowych. Tereny powiatu kieleckiego odznaczają się dużą ilością zbiorników wodnych i pięknych tras turystycznych, które stałyby się bardziej dostępne, gdyby zapewnić dogodny i dobrze oznakowany układ tras i ścieżek dla mieszkańców i turystów, wykazujących chęć i gotowość skorzystania z roweru.

Rozwojowi układu ścieżek rowerowych powinny towarzyszyć działania o charakterze promocyjnym, w tym akcje w prasie, radiu i telewizji, aby mieszkańcy dowiedzieli się o istniejących, a także o nowych realizowanych i planowanych inwestycjach w infrastrukturze rowerowej, a także działania edukacyjne wśród dzieci i młodzieży (popularyzacja przepisów ruchu drogowego i egzaminy na kartę rowerową wśród dzieci i młodzieży), celem kształtowania poprawnych zachowań w aspekcie brd.

11. OPCJE PODZIAŁU ZADAŃ PRZEWOZOWYCH

W kształtowaniu polityki komunikacyjnej kluczowe znaczenie ma sterowanie podziałem zadań przewozowych w podróżach osób w mieście. Z pośród możliwych do rozważenia opcji odrzuca się już na wstępie dwie opcje skrajne:

Opcja skrajnie pro-samochodowa - PZP/1

Zakłada pełną swobodę korzystania z samochodu we wszystkich relacjach i w każdej porze dnia. Podział zadań przewozowych w ruchu pieszym wyniósłby:

- na obszarze Kielc: udział samochodu osobowego ok. 80%, udział komunikacji zbiorowej - 20%,
- w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego: udział samochodu osobowego ok. 90%, udział komunikacji zbiorowej – zaledwie 10%,

Opcja skrajnie anty-samochodowa PZP/4

Zakłada w praktyce zakaz użytkowania samochodu prywatnego wewnątrz miasta i zapewnienie pełnej obsługi miasta przez komunikację zbiorową. Podział zadań przewozowych w ruchu pieszym wyniósłby:

- na obszarze Kielc: udział samochodu osobowego ok. 5%, udział komunikacji zbiorowej - 95%,
- w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego: udział samochodu osobowego ok. 15%, udział komunikacji zbiorowej - 85%,

Odrzucenie opcji PZP/1 wynika z ogromnych kosztów inwestycyjnych, jakie musiałaby ponieść samorządy oraz z uwagi na skutki - umożliwiające realizację tej opcji - skali rozbudowy infrastruktury drogowej (nowe trasy, poszerzenie istniejących dróg i ulic, wielopoziomowe węzły i parkingi, dewastacja środowiska naturalnego i cywilizacyjnego). Wykluczenie opcji PZP/4 wynika z jej politycznej nierealistyczności, odrzucającej użyteczność samochodu w podróżach na obszarze metropolii.

Za zbliżone do filozofii zrównoważonego rozwoju można by uznać dwie przytoczone poniżej opcje PZP/2 i PZP/3.

Opcja o ogólnie nieznacznym ograniczeniach w użytkowaniu samochodu PZP/2

Opcja zakłada ogólnie nieznaczące ograniczenia, jednak zróżnicowane przestrzennie: duże ograniczenia w centrum metropolii, nieznaczące - w strefach pośrednich, w praktyce brak ograniczeń w strefach peryferyjnych i w gminach wiejskich. Opcja PZP/2 posiada następujące cechy:

- Udział podróży pieszych w całości podróży: na obszarze Kielc - minimum 25%, w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego – minimum 35 %
- Udział podróży rowerowych w całości podróży: na obszarze Kielc - minimum 7%, w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego – minimum 10%.
- Udział samochodów w podróżach pieszych (zmotoryzowanych): na obszarze Kielc - 35%, w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego – 50%.
- Udział komunikacji zbiorowej w podróżach pieszych): na obszarze Kielc - 65%, w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego – 50% (w tym kolei - minimum 8%).

- Konieczne strefowe ograniczenia dla ruchu samochodów, zwłaszcza w śródmieściu.
- Rozbudowa sieci drogowo-ulicznej zorientowana na obsługę ruchów docelowo-źródłowych i tranzytowych (obwodnice) i wzmocnienie powiązań międzygminnych oraz na udostępnienia terenów rozwojowych i potrzeby komunikacji autobusowej.
- Niewielkie ograniczenia w programie budowy parkingów dla funkcji usługowych i miejsc pracy.
- Dość intensywne inwestowanie w transport zbiorowy (infrastruktura tras, dworców oraz taboru), poprawa atrakcyjności komunikacji zbiorowej poprzez umiarkowaną skalę realizowanych priorytetów w ruchu oraz wzmocnienie ruchu kolejowego regionalnego i zawiązki ruchu metropolitarnego.
- Niezbyt dotkliwy rozmiar zatłoczenia motoryzacyjnego, występujący głównie na trasach śródmiejskich oraz odcinkach przelotowych dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze Kielc i ościennych gmin.
- Akceptowane ogólnie warunki środowiskowe, za wyjątkiem występowania bardziej uciążliwych warunków trasach wylotowych z miasta i przejściach przez miejscowości dróg wyższych klas .

Opcja o ogólnie umiarkowanych ograniczeniach w użytkowaniu samochodu PZP/3

Opcja przewiduje ogólnie umiarkowane ograniczenia, jednak przestrzennie zróżnicowane: bardzo duże ograniczenia w centrum metropolii, umiarkowane - w strefach pośrednich, nieznaczne lub w praktyce ograniczeń w strefach peryferyjnych i w gminach wiejskich.

Opcja PZP/3 posiada cechy:

- Udział podróży pieszych w całości podróży: na obszarze Kielc - minimum 30%, w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego – minimum 40 %.
- Udział podróży rowerowych w całości podróży: na obszarze Kielc - minimum 10%, w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego – minimum 15%.
- Udział samochodów w podróżach niepieszych (zmotoryzowanych): na obszarze Kielc - 30%, w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego – 40%.
- Udział komunikacji zbiorowej w podróżach niepieszych): na obszarze Kielc - 70%, w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego – 60% (w tym kolei - minimum 12%).
- Skala rozbudowy sieci drogowo-ulicznej ograniczona do przeprowadzenia tras dla ruchu tranzytowego i nowych powiązań międzygminnych oraz dla obsługi terenów rozwojowych i tras dla komunikacji zbiorowej.
- Umiarkowana skala budowa parkingów dla funkcji usługowych i miejsc pracy.
- Bardzo intensywne inwestowanie w transport zbiorowy (infrastruktura tras, dworców, przystanków, zaplecza oraz taboru), poprawa atrakcyjności komunikacji zbiorowej poprzez duży zakres realizowanych priorytetów w ruchu oraz wzmocnienie ruchu kolejowego regionalnego i metropolitarnego.
- Niewielki zasięg obszarowy zatłoczenia motoryzacyjnego, występujący głównie na w śródmieściu Kielc oraz na przelotowych odcinkach dróg wyższych klas przez miejscowości.

- Na ogół korzystne warunki środowiskowe, w związku z czym opcję tę można by uznać jako bliższą postulowanej zasady ekorozwoju.

Jako opcja (PZP/3) wysokiego udziału komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego w podróżach powinna znaleźć potwierdzenie jako zalecana w załączniku do uchwały w sprawie polityki transportowej dla Kielc i gminach Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego. Ogólny postulat zamrożenia obecnego udziału samochodu osobowego w ruchu pieszym mógłby stanowić etap do przejścia do opcji o znaczniejszych ograniczeniach w ruchu samochodowego.

Ze względu na brak kompleksowych badań ruchu dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego nie sposób oszacować jak obecny podział zadań przewozowych jest odległy od rekomendowanej opcji. Prawdopodobnie udział ruchu samochodowego jest wyższy niż w opcji PZP/2. Oznacza to, że przyjmując opcję proekologiczną, udział ten musiałby ulec obniżeniu, co w warunkach nadal rosnącej motoryzacji może okazać się zadaniem trudnym politycznie i społecznie.

Układ komunikacyjny Miasta Kielce (w tym jego poszczególne podsystemy, a zwłaszcza drogowo-parkingowy i komunikacji zbiorowej) powinien być wymiarowany na opcję o umiarkowanych ograniczeniach w użytkowaniu samochodu. Konieczna jest zmiana podejścia, w którym dotychczas podstawą wymiarowania układu drogowego był wskaźnik motoryzacji i mobilność samochodu. Posługiwanie się w dalszym ciągu tym wskaźnikiem dla celów prognostycznych może doprowadzić do punktowego przewymiarowania elementów sieci ulicznej (przekroje, węzły). Przy braku możliwości przebudowy całości układu, niewydolność wielu elementów sieci sprawi, że będzie niewykorzystana przepustowość elementów przewymiarowanych.

12. OPCJE POLITYKI PARKINGOWEJ.

12.1. Znaczenie i zakres polityki parkingowej

Niezwykle istotnym środkiem realizacji polityki komunikacyjnej w obszarach zurbanizowanych jest polityka parkingowa, będąca równocześnie jednym z podstawowych instrumentów regulacji dostępności obszarów miasta samochodem. Przyjęta polityka parkingowa ma wpływ na mobilność samochodu, rzutującą na warunki ruchu (w szczególności na stopień zatłoczenia motoryzacyjnego), a z drugiej – na skalę i proporcje podejmowanych zadań inwestycyjnych w infrastrukturze drogowej i w transporcie zbiorowym. Waga polityki parkingowej sprawia, że niekiedy jest ona wyodrębniana z całości polityki transportowej. Polityka parkingowa jest w sensie operacyjnym określana przez:

- Normatywy projektowania geometrycznego i konstrukcyjnego.
- Normatywy lokalizacyjne.
- Wskazanie obszarów, na których parkingi są jednym z użytkowań podstawowych.
- Wskazanie obszarów, w których dopuszcza się budowę parkingów w ramach innej funkcji podstawowej.
- Dopuszczalne lub zalecane wskaźniki parkowania w wyodrębnionych korytarzach transportowych i w strefach intensywności zabudowy.
- Wyznaczone strefy ograniczonego oraz płatnego parkowania; w tym struktura i wysokość taryf.
- Wyznaczone lokalizacje parkingów strategicznych (Park and Ride).
- Sposób i struktury zarządzania parkingami.

Podstawowy dylemat polityki parkingowej odnosi się do celowości i możliwości pełnego zaspokojenia potrzeb parkingowych. Zróżnicowanie w podejściu do rozstrzygania tego dylematu wynika z funkcji obiektu i charakteru obszaru. Inaczej należy rozwiązywać problemy parkowania na terenach o funkcjach mieszkaniowych, a inaczej – na terenach o innych funkcjach. Inaczej na obszarach zainwestowania miejskiego, a inaczej na obszarach wiejskich. Opcje są kreowane zatem w odniesieniu do stopnia pokrycia potrzeb parkingowych. Odnoszą się one obsługi parkingowej obiektów o funkcjach innych niż mieszkanie i mają zastosowanie do obszarów zurbanizowanych.

12.2. Opcje polityki parkingowej

Istotą polityki parkingowej jest stosunek do relacji „popyt na miejsca postojowe – podaż miejsc postojowych”. Dlatego można wyodrębnić 2 podejścia:

- 1) Liczba miejsc postojowych nie podlega ograniczaniu do góry, tzn. ich liczba może być dostosowana do potrzeb zmotoryzowanych. Jest to zatem opcja dostosowująca podaż na miejsca postojowe do popytu tworzonego przez oczekiwania użytkowników .
- 2) Liczba miejsc postojowych ograniczana jest od góry, tzn. liczba ta nie może przekroczyć zadanej wartości, wynikającej z możliwości funkcjonalnych całości systemu komunikacyjnego (zwłaszcza przepustowości sieci ulic). Jest to zatem opcja dostosowująca popyt na miejsca postojowe do podaży jaką może zaoferować system

Wpływ polityki parkingowej na zachowania komunikacyjne i warunki ruchu (w tym ruchliwość z wykorzystaniem samochodu) wynika z następujących okoliczności

- Możliwość postoju u celu podróży warunkuje użycie samochodu.
- Trudność w zaparkowaniu (zdobycia miejsca na postój) lub wysoka opłata za parkowanie powstrzymuje lub ogranicza użycie samochodu.

- Rezygnacja przez część zmotoryzowanych z wykorzystania samochodu do podróży zwiększa liczbę pasażerów komunikacji zbiorowej, co zwiększa częstotliwość jej kursowania, w konsekwencji atrakcyjność komunikacji zbiorowej. Przyciąga to nowych pasażerów, itd.

Mniejszy popyt na podróże samochodowe łagodzi stany zatłoczenia motoryzacyjnego, co powstrzymuje proces pogarszania się warunków ruchu i w konsekwencji przynosi korzyści podróżującym samochodami (mniejsze „korki”) jak również transportem publicznym, gdyż staje się on atrakcyjniejszy dla użytkownika. Natomiast brak jakichkolwiek regulacji, tj. nieograniczona oferta miejsc postojowych, bezpłatnych lub tanich pobudza ruchliwość samochodu co: zwiększa natężenia ruchu, potęguje kongestię, pogarsza warunki funkcjonowania i ofertę transportu zbiorowego, odciąga od niej pasażerów, zwiększa liczbę korzystających z samochodu co z kolei lawinowo potęguje kongestię, itd.

Można stwierdzić, że w kręgu specjalistów istnieje zgodność co do nieuchronności ograniczania (w stosunku do potrzeb) liczby miejsc postojowych w obszarach o zwartej zabudowie. Dostosowanie popytu do podaży oznacza wprowadzenie ograniczeń, które jednak nie odnoszą się do realizacji podróży w ogólności, lecz do podróży odbywanych samochodem osobowym. Bierze się przy tym pod uwagę fakt komplementarności i substytucyjności komunikacji zbiorowej względem indywidualnej oraz efektywność stosowania obu sposobów podróżowania w różnych strefach miasta.

Różnica poglądów specjalistów dotyczy kwestii, czy zasadę liczby miejsc postojowych rozciągać na obszary zewnętrzne (peryferyjne), z tym że ograniczenia te byłyby tam najmniejsze, w porównaniu z obszarami położonymi bliżej centrum. Zatem dla obszarów poza zwartą zabudową miejską zarysowują się dwie opcje parkingowe:

- Opcja pełnej podaży miejsc parkingowych „P”, która zakłada pełną swobodę uzyskania miejsca postojowego, tzn. dąży do dostosowanie podaży parkingów i przepustowości układu drogowego do potrzeb wynikających z prognozy motoryzacyjnej.
- Opcja ograniczonej podaży miejsc parkingowych „O”, polega na nierównoważeniu popytu przez podaż, czyli zakłada programowy deficyt miejsc parkingowych.

Zalety opcji „P” pełnej podaży miejsc postojowych, to:

- Spełnienie (przynajmniej z założenia) oczekiwań zmotoryzowanych dotyczących swobody używania samochodu w odniesieniu do źródeł i celów zlokalizowanych w rozważanym obszarze; dogodność dokonywania przez mieszkańców zakupów w ilościach półhurtowych.
- Bodziec do aktywizacji terenów dziś mało intensywnie zagospodarowanych, w tym ściągnięcie kapitału dla realizacji takich inwestycji jak np. supermarkety, funkcjonujących w oparciu o prawie wyłączną dostępność samochodem.
- Nie występuje parkowanie na jezdni lub chodniku (powodujące uciążliwości funkcjonalne dla ruchu pojazdów i pieszych), a zwłaszcza w miejscach do tego zupełnie nie przeznaczonych (np. tereny zieleni).

Wady opcji „P”, pełnej podaży miejsc to:

- Wyprowadzenie aktywności, zwłaszcza obiektów handlowych z obszarów centrum; tendencje do degradowania obszaru śródmieścia przez fakt trudności w znalezieniu miejsca do zaparkowania na tym obszarze, przy pełnej dostępności miejsc postojowych w strefach peryferyjnych.

- Silna intensyfikacja ruchu w obszarach peryferyjnych, i w konsekwencji - potęgujące się tam stany kongestii. Przy ogólnym wzroście mobilności samochodu przeciążane są także pozostałe obszary miasta.
- Poprzez względną swobodę korzystania z samochodu w relacjach do peryferii miasta, komunikacja zbiorowa traci klientów i w konsekwencji staje się mniej atrakcyjna i kosztowna. Może to doprowadzić do wycofania się gminy i przewoźników z obsługi obszarów peryferyjnych, uzależniając całkowicie od samochodu posiadaczy tego środka lokomocji i pozbawiając obsługi osoby niezmotoryzowane. Nie zmienia tej tendencji obsługa hipermarketów przez bezpłatne autobusy uruchamiane przez duże sieci handlowe.
- Strefy chronione np. ze względów na ochronę walorów przyrodniczych przed nadmiernym zainwestowaniem nie będą w stanie obronić się przed aktywizacją ze względu na ich „atrakcyjność parkingową”.
- Sprzyjanie tendencji do rozpraszania zabudowy oraz zwiększanie ekspansji terytorialnej miasta i pracy przewozowej wykonywanej przez samochody osobowe.

Dla opcji „O” (ograniczana podaż miejsc), wady opcji „P” (nie ograniczana podaż miejsc) stają się jej zaletami, a zalety - na odwrót - wadami.

Porównanie zalet i wad obu opcji wskazuje na przewagę opcji „O” nad opcją „P”, czyli że należy rekomendować opcję „O” także poza centrum miasta, a zwłaszcza dla obszarów położonych na obrzeżu śródmieścia, a przynajmniej uznać ją tam za równoprawną z opcją „P”. Ograniczenia w opcji „O” nie odnoszą się jednak do parkingów strategicznych w systemie Park + Ride (zaparkuj i jedź transportem publicznym) oraz do parkingów związanych z funkcją mieszkalnictwa.

Ograniczanie liczby miejsc parkingowych w stosunku do potrzeb jest trudną i niepopularną decyzją polityczną. Jednakże restrykcyjna polityka parkingowa jest uzasadniona gdyż:

- równoważy chłonność parkingową z przepustowością sieci ulic, z uwzględnieniem komplementarności komunikacji zbiorowej,
- powstrzymuje tempo pogarszania się warunków ruchu

Polityka parkingowa powinna w miastach być zatem przestrzennie zróżnicowana, a to ze względu na:

- makrostrefy intensywności: wielkomiejskiej, miejskiej, podmiejskiej;
- jakość oferowanego transportu pasażerskiego.

W korytarzach o dogodnym transporcie zbiorowym (tzn. wysoka częstotliwość kursowania i prędkość komunikacyjna, bliskie dojście do przystanków), ograniczenia w podaży miejsc postojowych byłyby największe. Na obszarach słabo obsłużonych przez transport zbiorowy restrykcje parkingowe byłyby nieznaczne. W odniesieniu do stref intensywności zabudowy największe ograniczenia obejmowałyby obszary wielkomiejskie, najmniejsze obszaru o podmiejskim charakterze zabudowy. Rekomendacje opcji „O” polityki parkingowej wiąże się z wyznaczeniem na obszarze miasta stref polityki (tablica12-1) powiązanych z nimi wskaźnikami dopuszczalnej liczby miejsc postojowych (tablica12-2).

Tablica 12-1 Strefy polityki parkingowej dla Kielc rekomendowane dla określonego charakteru zabudowy i stopnia dostępności komunikacją indywidualną i zbiorową

Charakter zabudowy - dostępność komunikacją indywidualną (samochodem osobowym)	Dostępność komunikacją zbiorową (suma czasów dojazdu i oczekiwania na przystanku w okresach szczytu)		
	< 10 min	10÷20 min	> 20 min
Centrum	A		
Pozostałe obszary o zwartej i intensywnej zabudowie: - zła dostępność samochodem - względnie dobra dostępność samochodem	A B	B B	B C
Inne obszary: - zła dostępność samochodem - względnie dobra dostępność samochodem	B C	C C	C C

Tablica 12-2 Powiązanie stref polityki parkingowej ze wskaźnikami dopuszczalnej liczby miejsc postojowych dla Kielc oraz z zalecaną funkcją i intensywnością zabudowy

Strefa polityki parkingowej	Maksymalny wskaźnik miejsc postojowych związany:		Rekomendowana:	
	z pracą - na 100 zatrudnionych	z usługami - na 1000 m ² pow. użytkow.	funkcja zabudowy	Intensywność zabudowy
A	10	8	przewaga usług	bardzo wysoka
B	15	12	mieszana, z przewagą usług	wysoka
C	35 lub bez ograniczeń	25 lub bez ograniczeń	mieszana, z przewagą zakładów produkcyjnych	średnia lub niska

Rekomenduje się opcje z limitowaniem od góry liczby miejsc parkingowych także w strefie C. Powyższe ograniczenia nie obejmują parkingów strategicznych w systemie Park + Ride oraz do parkingów dla mieszkańców.

W konsekwencji należałoby – wychodząc z powyższych wskaźników – oszacować ile miejsc parkingowych pozwala zbudować program urbanistyczny Kielc i przeprowadzić bilans przepustowości sieci ulic i chłonności parkingowej.

Do czasu dokładnego wyznaczenia na obszarze całego miasta szczegółowego zasięgu stref A, B, C można by politykę limitowania miejsc postojowych odnieść do zagregowanych stref strukturalnych Kielc, obejmujących np.:

- obszar wielkomiejską,
- strefę miejską,
- strefę przedmieść

Tablica 12-3 przedstawia propozycje wskaźników dla zagregowanych obszaru zainwestowania Kielc.

Tablica 12-3 Wskaźniki parkingowe dla poszczególnych funkcji terenów i stref Kielc

Rodzaj terenu	Jednostka odniesienia	Strefa wielkomiejska		Strefa miejska		Strefa przedmieść	
		zalecane	maksymalne	zalecane	maksymalne	zalecane	maksymalne
Tereny zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności	1 mieszkanie	0,5÷0,7	1,0	0,6÷0,9	1,2	-	-
Tereny zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności	1 mieszkanie 1 dom	- -	- -	0,8÷1,2 1	1,5 -	1,0÷1,2 2	1,5 -
Tereny usług publicznych	1000 m ² pow.uż. 100 zatrudnion.	- -	8 12	5÷8 10÷15	10 20	8÷12 15÷20	25 35
Tereny usług komercyjnych	1000 m ² pow.uż. 100 zatrudnion.	- -	5 8	6÷9 10÷12	12 15	10÷15 12÷16	30 35
Tereny produkcji	100 zatrudnionych	-	10	10÷12	15	15÷20	35

Na obszarach deficytu miejsc postojowych ustala się następujący priorytet zaspakajanie potrzeb parkingowych: 1) mieszkańcy, 2) klienci usług, 3) zatrudnieni.

Dla obszarów zabudowy gmin wiejskich można generalnie stosować politykę parkingową dostosowaną do potrzeb przyjmując wskaźniki parkowania jak w załączniku Z.12.1 Jednakże w strefach zwartej zabudowy celowe ograniczeń od góry.

13. MODEL FUNKCJONALNY SYSTEMU TRANSPORTU KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO

Model został przedstawiony dwóch wariantach, ze względu na rozważenie dwóch opcji rozwoju komunikacji zbiorowej. Układ drogowy w obu wariantach jest identyczny. Rys. 13-1. pokazuje model z koleją regionalną, Rys. 13-2. - model z tramwajem dwusystemowym.

W układzie drogowym zostały pokazane schematycznie najbardziej charakterystyczne elementy, które nawiązują do opcji DU/2 rozwoju układu drogowo-ulicznego, rozwijającą ustalenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Kielc”. Sieć drogowo-uliczna jest generalnie zgodna ze Studium, m.in. przewiduje obwodnicę wschodnią Kielc w ciągu drogi krajowej nr 73 oraz (na fragmencie) nowy wlot od wschodu drogi krajowej nr 74 (przedłużenie ul. Świętokrzyskiej). Jedną istotną różnicą w stosunku do Studium jest wprowadzenie nowego korytarza przebiegu drogi ekspresowej Lublin – Łódź (ciąg DK nr 74) po północnej granicy administracyjnej Kielc. Korytarz ten nie był badany i wymaga szczegółowego rozpoznania. Wyprowadzenie tego przebiegu z rezerwowanego w Studium ulicami: Świętokrzyska – Jesionowa - Łódzka pozwoli uniknąć kolizji jakie wynikałyby z koniecznego ograniczenia dostępności, a także z uciążliwości dla otoczenia trasy ulicy ekspresowej, która na długim odcinku w/w ulic musiałaby być prowadzona na estakadzie. Model wprowadza dodatkowe dwa węzły na drodze ekspresowej S-7 w ciągu istniejącego obejścia Kielc: z ul. Zagnańską oraz z drogą wojewódzką nr 786 na odcinku jej planowanego fragmentu obejścia w rejonie m. Szczukowskie Góry.

Sieć ulic wewnątrz śródmieścia Kielc posiada ograniczoną dostępność wg koncepcji uspokojenia ruchu w centrum¹. Uzupełniającym elementem sieci ulic na tym obszarze jest planowane połączenie ul. Żelaznej z ul. Zagnańską, z węzłem z ul. 1 Maja. Rozwiązanie organizacji ruchu w śródmieściu Kielc, będące bardzo istotnym elementem modelu zapewnia eliminację ruchu tranzytowego przez ten obszar; poważnie ogranicza ruch kołowy na obszarze Starego Miasta (rejon Rynku) oraz Wzgórza Zamkowego; eliminuje ruch kołowy z ulic Dużej i Małej, łączących miasto średniowieczne ze Wzgórzem Zamkowym; tworzy logiczny pod względem funkcjonalnym i typologicznym system przestrzeni publicznych z priorytetowym ruchem pieszym, z uwzględnieniem historycznych placów (Pl. Panny Marii, Pl. Moniuszki, Pl. Wolności, Skwer Kapitulna) oraz istniejących zielonych terenów rekreacyjnych. Planowana rozszerzona strefa ruchu pieszego w centrum Kielc obejmuje trzy osie kompozycyjne: oś reprezentacyjną – którą tworzy ul. Sienkiewicza przebudowana ostatnio na nowoczesny ciąg pieszy; oś kulturową – łącząca Wzgórze Katedralne poprzez Plac Panny Marii, ulice Długą i Małą z Rynkiem oraz oś rekreacyjną – ciągnąca się doliną Silnicy. Elementami wzbogacanymi ciągu piesze będą ścieżki edukacyjne: Miejski Szlak Turystyczny, „Kieleckie Zielone Kolo”, Szlak Historii Rozwoju Kielc.

Rozwój sieci dróg w gminach jest zgodna ze Studium uwarunkowań.... tych gmin, m.in. przewiduje budowę kilku obejść miejscowości na drogach krajowych i wojewódzkich (np. Morawica, Tokarnia, Kajetanów, Piekoszyce, Miedziana Góra. Górno). W modelu nowym elementem, nie występującym w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego jest utworzona międzygminnej obwodnica Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego jako ciągu drogi wojewódzkiej. Wykorzystuje ona istniejące fragmenty dróg wojewódzkich i powiatowych, ale też przewiduje nowe przebiegi na brakujących

¹ Organizacja ruchu w centrum miasta Kielce – strefa ruchu uspokojonego. EKKOM w Krakowie, czerwiec 2006.

relacjach między sąsiadującymi siedzibami urzędów gmin. Tego typu obwodnica wzmacnia wewnętrzną spójność sieci, zarówno w powiązaniach wewnętrznych jak i zewnętrznych.

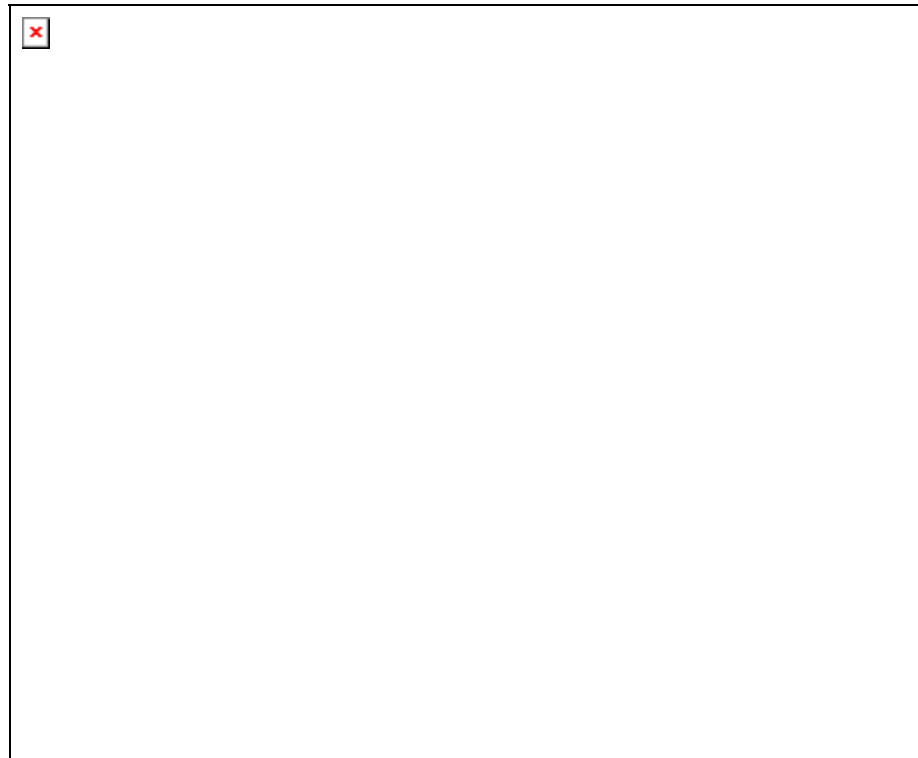
Pierwszy w wariantów modelu (Rys. 13-1.) uwzględnia zasadę rozwiązania komunikacji zbiorowej jak w opcji KZ/2 zwanej „autobusowo-kolejową”. Na ciągach o relatywnie dużej intensywności kursowania autobusów oraz na ulicach zatłoczonych ruchem pojazdów przewiduje się wprowadzenie pasów specjalnych dla autobusów, a także priorytety na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Obszar śródmiejski o ruchu uspokojonym nie wymagałby specjalnych pasów. Alternatywą dla pasów dla autobusów w jezdniach byłyby torowisko specjalne dla autobusów, wybudowane w pasie rozdzielającym jezdnie. Regionalny ruch kolejowy (w tym o zasięgu metropolitalnym) funkcjonowałby jako autobus szynowy w relacjach: Skarżysko-Kamienna – Kielce – Jędrzejów; Kielce – Włoszczowa oraz Kielce – Busko Zdrój/Pinczów. Zagęszczeniu uległyby przystanki kolejowe, w tym nowy przystanek w sąsiedztwie planowanego lotniska regionalnego w Obicach. Lotnisko to będzie nowym, niezmiernie istotnym elementem systemu transportowego Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.

Drugi z wariantów (Rys. 13-2.) uwzględnia zasadę rozwiązania komunikacji zbiorowej jak w opcji KZ/4 zwanej „autobusowo-tramwajową (dwusystemową)”. Model przewiduje wprowadzenie dwóch linii tramwajowych o kierunkach wschód – zachód oraz północ – południe krzyżujących się w rejonie dworców PKP i PKS. Szczegółowy przebieg wymaga przebadania, ale można wstępnie wykorzystać dotychczasowe opracowania studialne nad wprowadzeniem tramwaju w Kielcach. Linia wschód – zachód prowadziłyby ulicami: Sandomierska (ew. Zagórska) – Al. IX Wieków Kielc – Czarnowska – wiadukt nad torami kolejowym do ul. Piekoszowskiej (alternatywa ul. Żelazna i Grunwaldzką) i dalej przez zachodnie osiedla mieszkaniowe, tramwaj wprowadzony byłby do linii kolejowej na odcinku pomiędzy stacją Kielce-Czarnów, a przystankiem Górki Szczukowskie. Druga linia tramwajowa na terenie Kielc prowadziłyby od północno wschodnich osiedli mieszkaniowych ulicami Sikorskiego i Warszawską do połączenia z linią tramwajową w Al. IX Wieków Kielc. Można rozważyć przedłużenie linii na południe przez Stare Miasto (tunelem?) i dalej ul. Ks. Ściegiennego do południowych osiedli mieszkaniowych.

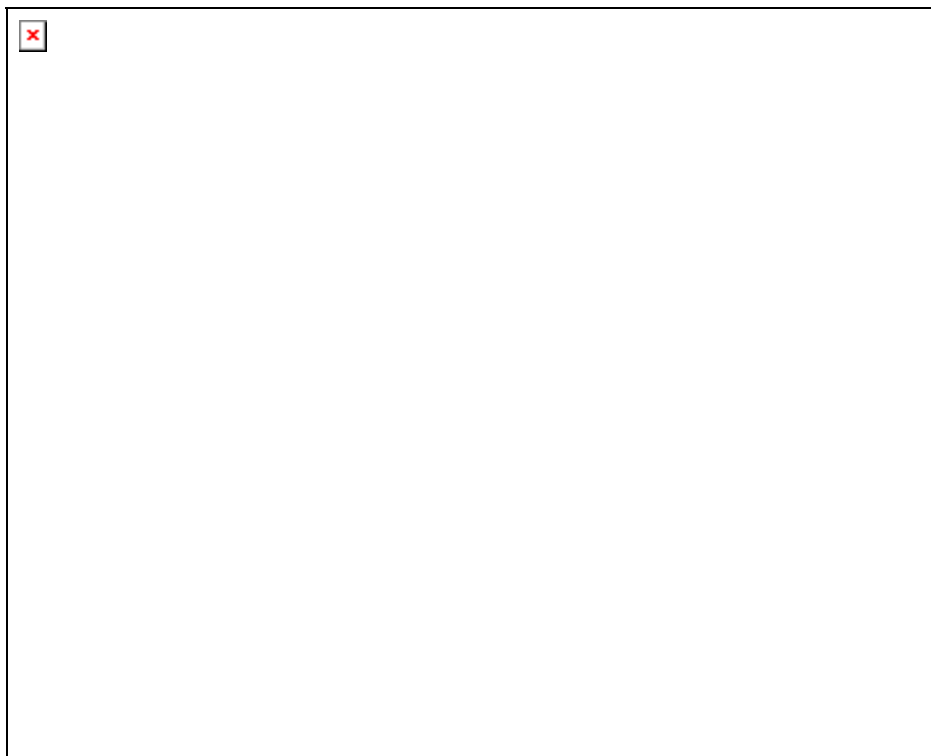
Sieć tramwaju dwusystemowego łączyłyby się z siecią kolejową w rejonie dworca PKP oraz stacji Kielce - Czarnów. Tramwaj dwusystemowy obsługiwałyby po torowiskach kolejowych relacje: Kielce Główne – Słowik z odgałęzieniem (ew. z wykorzystaniem istniejącej bocznicy towarowej) do Chęcin oraz (nowy tor) – do centrum Morawicy; Kielce Główne – Kostomłoty, z odgałęzieniem (nowy tor) do Miedzianej Góry; Kielce-Czarnów – Piekoszów. Dla tramwaju dwusystemowego na przebiegu po trasach kolejowych zapewniono by wysoką gęstość przystanków. Nastąpiłaby eliminacja większości miejskich linii autobusowych na ciągach obsługiwanych przez tramwaje. Układ zewnętrznych linii autobusowych, zwłaszcza podmiejskich, a także część linii wiążących Kielce w gminami ościennymi byłby przeorientowany na powiązania z pętlami lub peryferyjnymi przystankami tramwajowymi. Do lotniska w Obicach prowadziłyby kolej regionalna.

Parkingi przesiadkowe „Park & Ride” lokalizowane byłyby przy większości stacji i przystanków kolejowych oraz przystanków tramwaju dwusystemowego na zewnątrz miasta (Rys. 13-1. i 13-2.). Wszystkie lokalizacje parkingów przesiadkowych wymagają dobrej dostępności układem drogowym.

Model uzupełnia układ dróg rowerowych o szczegółowych przebiegach określonych w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce” oraz w takiego rodzaju dokumentach gmin ościennych, a także obejmuje sieć ujętą w projekcie „Urbike Kielce”.



Rys. 13-1. Model struktury systemu transportowego Kieleckiego Zespołu Metropolitarnego – opcja z koleją regionalną



Rys. 13-2. Model struktury systemu transportowego Kieleckiego Zespołu Metropolitarnego – opcja z tramwajem dwusystemowym

14. ZAKRES OCENY STRATEGICZNEJ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO POLITYKI TRANSPORTOWEJ KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU METROPOLITARNEGO

Zgodnie z dyrektywami Unii Europejskiej opracowywane programy, plany, strategie i polityki transportowe powinny być poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, zwanej w skrócie SOOS w Unii Europejskiej SEA. Potrzeba wykonania oceny strategicznej wynika z tego, że transport powoduje największe negatywne oddziaływania na środowisko człowieka i środowisko przyrodnicze. Jego optymalne ukształtowanie przy wzięciu pod uwagę również kryteriów środowiskowych może te negatywne oddziaływania znacznie ograniczyć. Oprócz tego celu SOOS umożliwia identyfikację efektów synergicznych oraz realizację celów ekologicznych.

Ogólnym celem strategicznej oceny polityki transportowej powinno być określenie na ile polityka transportowa przyczyni się do zrównoważonego rozwoju Kielc i obszarów podmiejskich. Zatem ocena strategiczna powinna uwzględniać następujące cele cząstkowe:

- Ocenę stopnia uwzględnienia kryteriów ochrony środowiska w: założeniach do polityki, w poszczególnych środkach i metodach jej realizacji oraz w poszczególnych projektach rozwoju i przekształceń, a także w stosunku do poszczególnych części miasta i obszaru metropolitarnego;
- Ocenę przewidywanych skutków oddziaływania na środowisko zastosowanych środków realizacji polityki, w tym w drodze monitoringu;
- Możliwa realizacja celów ekologicznych;
- Przygotowanie zaleceń dla udoskonalenia polityki i sposobu stosowania środków jej realizacji;

Zakres prac w ocenie strategicznej do polityki komunikacyjnej powinien obejmować:

- a) Ocenę założeń w świetle zrównoważonego rozwoju oraz dokumentów Unii Europejskiej i ECMT;
- b) Sformułowanie listy kryteriów oceny realizacji celów ekologicznych;
- c) Ocena wariantu zerowego, czyli rozwoju i przebudowy systemu transportu w Kielcach bez polityki transportowej;
- d) Ocena przewidywanych do zastosowania środków w świetle ustalonych kryteriów;
- e) Prezentacja wyników pkt.d władzom miasta i gmin dla weryfikacji sformułowanej polityki transportowej;
- f) Określenie uwarunkowań skutecznego wdrażania efektów SEA w odniesieniu do Kielc i obszarów podmiejskich;

Zakres merytoryczny oceny strategicznej zależy w dużej mierze od możliwości uzyskania danych do oceny. Zaleca się uwzględnienie w SEA, co najmniej następujących wskaźników:

- Praca systemu transportu przy obecnym i pożądanym wg polityki transportowej rozdziale potoków ruchu na środki podróżowania (z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego)
- Imisje i emisje środków transportu do powietrza (CO₂, NO₂),
- Zużycie energii,
- Uciążliwość hałasu w odniesieniu do mieszkańców, terenów rekreacyjnych i innych miejsc wrażliwych (np. szkoły, szpitale),
- Bezpieczeństwa ruchu; liczby wypadków, kolizji, wskaźniki wypadkowe,
- Zajęcie terenu przez transport (ruch, parkowanie, dworce, itp.),
- Fragmentacja terenów miejskich przez trasy o ograniczonej dostępności (S, GP),

- Możliwy wpływ na zdrowie mieszkańców,

Ocena strategiczna powinna także uwzględniać wpływ przekształceń transportowych na krajobraz miejski i podmiejski. W ocenie należy uwzględnić spełnienie kryterium ładunków krytycznych dla sektora transportowego, co jest istotne z punktu widzenia wprowadzanej zasady handlu emisjami.

Należy zwrócić uwagę, że trudno jest wykonać ocenę strategiczną bez danych o ruchu istniejącym i prognozowanym. W ocenie można wykorzystać wyniki prowadzonych badań oddziaływań hałasu przy drogach krajowych i wojewódzkich oraz w mieście, a także doraźnych pomiarów stanu powietrza atmosferycznego.

Pełna oceny strategiczna oddziaływania na środowisko przyjętej polityki transportowej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego wymagać będzie przeprowadzenia obszernych, specjalistycznych analiz, możliwych do wykonania dopiero po uszczegółowieniu koncepcji wynikających z przyjętego modelu oraz po uzyskaniu parametrów ruchowych systemu transportowego, w tym wynikających z planowanych do wykonania kompleksowych badań ruchu. Przeprowadzane analizy i oceny powinny nawiązywać do dokumentów:

- Raport o stanie środowiska w Kielcach w 2003 roku¹.
- Program ochrony środowiska (lipiec 2004)².
- Dane statystyczne nt. ochrony środowiska w Kielcach (2004 rok)³.
Wstępna ocena analizowanych w niniejszym raporcie opcji wskazuje, że:
- im większy jest udział ruchu zmotoryzowanego w podróżach (pieszego i rowerowego) oraz komunikacji zbiorowej, zwłaszcza szynowej, tym jest korzystniej ze względów środowiskowych;
- im w większym stopniu ograniczany jest ruch samochodowy (w tym przez tworzenie stref ruchu uspokojonego), tym korzystniej dla środowiska;
- Opcje prowadzące ruch w większym stopniu obwodnicami i bardziej zewnętrznymi przebiegami w stosunku do miasta są korzystniejsze środowiskowo, choć mogą się ujawnić kolizje, ze względu na duże kompleksy leśne na zewnątrz Kielc. Zatem w pewnych obszarach powiązania drogowe muszą być ograniczone do istniejących przebiegów.

Przyjęte w modelu struktury systemu transportowego Kielc i dla Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego opcje rozwojowe podsystemów realizują w wysokim stopniu powyższe postulaty. Niestety, transport lotniczy jest niekorzystnie oceniamy ze względu na hałas i wysokie zużycie energii.

¹ http://www.um.kielce.pl/pl/raport_o_stanie_srodowiska/

² http://www.um.kielce.pl/pl/program_ochrony_srodowiska/

³ http://www.stat.gov.pl/bdr/bdrap.dane_cechter.generuj?p_zest_id=20179&p_typ=HTML&p_dalej=1

15. ZASADY ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Wg Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego z roku 2000, osiągnięciu postawionych celów służyć będą następujące zasady:

- spójny system komunikacyjny, obsługujący główne ośrodki osadnicze oraz wiążący te ośrodki między sobą i z systemem zewnętrznym;
- rezerwacja terenów dla niezbędnych odcinków drogowych większych miejscowości;
- segregacja ruchu drogowego przez stworzenie odrębnych ciągów dla ruchu tranzytowego i lokalnego oraz izolacja ruchu samochodowego od rowerowego i pieszego;
- dbałość o ochronę środowiska naturalnego, zwłaszcza przy realizacji nowych tras dróg, „uspakajanie” ruchu w okresie braku wydzielonych tras samochodowych, na odcinkach zagrożonych wypadkami;
- „nieobudowywanie” dróg, pełniących podstawową funkcję tras tranzytowych, zabudową nie związaną bezpośrednio z ruchem,
- korzystne warunki dla realizacji obiektów zaplecza technicznego ruchu ciężarowego bezpośrednio przy trasach jego przebiegu, a także obiektów obsługi podróżnych przy trasach ruchu turystycznego.

Nieodzwone jest jak najszybsze przejście od scenariusza kontynuacji dotychczasowego trendów do scenariusza zrównoważonego rozwoju. Wprawdzie wymaga to pewnego czasu, lecz równocześnie opóźnienie tej reorientacji spowoduje pogłębianie się niekorzystnych zjawisk. Oznacza to pewne implikacje czasowo-przestrzenne w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu Kielce oraz dla Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego. Przy kształtowaniu rozwoju systemu transportowego całej metropolii celowe posiłkowanie się poniższymi zasadami:

- 1) Warunki ruchu samochodów w Kielcach ulegają pogorszeniu. Głoszony postulat poprawy warunków ruchu dla samochodów osobowych jest politycznie nośny, ale jak uczą doświadczenia zachodnie – nie jest możliwe osiągnięcie trwałego stanu poprawy. Natomiast działania (głównie inwestycyjne) ukierunkowane na poprawę sytuacji są konfliktogenne i kosztowne dla budżetów. Mogą dać efekt w postaci zwiększenia liczby dojeżdżających samochodem, ale nie zapewnią trwałej poprawy warunków dojazdu.
- 2) Rozbudowa sieci ulic nie jest w stanie uwolnić jej w sposób trwały od zjawiska kongestii. Poprawa warunków, wskutek wybudowania nowego ciągu lub zmodernizowanie istniejącego zwiększa przepustowość, co pobudza ruchliwość już istniejących samochodów (będzie się jeździć częściej i dalej), a także zachęci do zakupu nowych samochodów. Zwiększony ruch samochodowy „zagospodaruje” powstałe rezerwy przepustowości i kongestia ruchu powróci do poprzedniego poziomu. Z powodu zatorów, straty czasu dozna większa niż poprzednio liczba użytkowników, a przy tym wrosną uciążliwości środowiskowe. Iluzoryczne jest oczekiwanie samoczynnego odciążenia jednych ciągów w wyniku budowy nowych.
- 3) Niesłuszne jest zatem założenie o możliwości nadążania z rozwojem układu ulicznego za potrzebami ruchu, wynikającego z rosnącej motoryzacji. Takie postępowanie może doprowadzić do rozwiązań wyniszczających strukturę przestrzenną miasta, nie prowadząc do oczekiwanej trwałej poprawy warunków ruchu. Aby temu przeciwdziałać należy intensywnie rozbudować system komunikacji zbiorowej i równolegle podejmować działania ograniczających wielkość ruchu samochodowego. Wprowadzane priorytety dla ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej, kosztem ruchu i postojów pojazdów samochodowych nie muszą być rekompensowane

poprawą standardów dla tych pojazdów w innym miejscu (np. budową nowej ulicy w pobliżu).

- 4) Brak satysfakcjonujących efektów rozbudowy sieci ulic nie może oznaczać decyzję zaniechania tego typu inwestycji, ponieważ nowe ulice są potrzebne dla udostępniania obszarów rozwojowych miasta i równoważenia układu (w tym łagodzenia uciążliwości w korytarzach wrażliwych środowiskowo), dla przeprowadzenia ruchu tranzytowego (obwodnice), a także dla komunikacji autobusowej. Dla określenia roli i udziału inwestycji drogowych nie bez znaczenia jest okoliczność, że pewna część budżetów publicznych jest tworzona poprzez wysokie opodatkowanie motoryzacji indywidualnej.
- 5) Natomiast w gminach wiejskich celowe jest zwiększenie gęstości sieci drogowej dla poprawy dostępności siedziby gminy z poszczególnych sołectw i lepszego powiązania sąsiednich gmin między sobą.
- 6) Konieczna jest zmiana podejścia, gdyż dotychczas podstawą wymiarowania układu drogowego był wskaźnik motoryzacji i mobilność samochodu. Rola wskaźnika motoryzacji jako parametru programującego rozwój sieci drogowo-ulicznej w miastach będzie maleć i sprowadzać się do określenia stopnia swobody wyboru samochodu jako środka lokomocji. Czyli wielkość wskaźnika motoryzacji będzie mieć wpływ na to, jaki procent posiadaczy samochodu będzie mogła mieć (w szczególności w godzinach szczytu) zapewnione godziwe warunki ruchu.
- 7) Opieranie prognoz na prognostycznych, bardzo wysokich wskaźnikach motoryzacji może doprowadzić do punktowego przewymiarowania elementów sieci ulicznej (przekroje, węzły). Przy braku możliwości przebudowy całości układu, niewydolność wielu elementów sieci sprawi, że będzie niewykorzystana przepustowość elementów przewymiarowanych. Traci też na znaczeniu ustalenie projektowych poziomów swobody ruchu, gdyż większość ciągów będzie mieć tendencję do permanentnych stanów zatłoczenia. Jednakże kryterium przepustowości (ściślej poziomów swobody ruchu) będzie przydatne dla wskazania najslabszych elementów sieci i dla postulowania kolejności poprawy sytuacji.
- 8) Prognozy ruchu samochodowego obciążone są zwyczajowym, lecz nierealistycznym założeniem, że ruchliwość samochodu nie zależy od stopnia rozwoju sieci drogowo-ulicznej. W rzeczywistości w wariantach lepiej rozwiniętych praca przewozowa sieci będzie większa, a średnia prędkość podróży mniejsza niż to wynikałoby z obliczeń symulowanego przepływu ruchu, a w wariantach najslabiej rozwiniętych – odwrotnie.
- 9) Skalę budowy węzłów wielopoziomowych należałoby sprowadzić do rozsądnych wymiarów, a w obszarach zwartej zabudowy stosować te rozwiązania w wyjątkowych przypadkach.
- 10) Sieć ulic Kielc powinna być modernizowana i przekształcana, ale nie tyle z myślą o zwiększeniu przepustowości, lecz raczej dla zmiany rozkładu ruchu w sieci (w tym dla wyprowadzenia za zewnątrz relacji tranzytowych) oraz podnoszenia standardów urbanistycznych i środowiskowych.
- 11) Rozwój sieci ulic nie może zniszczyć relikwów sieci drożnych dawnych układów osadniczych, wchłanianych przez rozbudowujące się miasto.
- 12) Renowacja przestrzeni ulic powinna mieć także na celu pozyskiwanie powierzchni dla dotąd niedocenianych a nawet zaniedbanych, form transportu miejskiego (komunikacja zbiorowa, ruch pieszy i rowerowy). Należy dbać o wysoką użyteczność funkcjonalną i estetyczną rozwiązań drogowych, z uwzględnieniem oczekiwań użytkowników, w tym

kierowców. Konieczna jest współpraca z psychologami transportu oraz z architektami krajobrazu.

- 13) Słusznie postrzega się położenie Kielc na osiach ważnych powiązań drogowych (krajowych i międzynarodowych) jako bardzo ważnego strukturotwórczego stymulatora rozwoju, jednak powinno się również dostrzegać zagrożenia z tego płynące. Należy z dużą ostrożnością podchodzić do oferowania usług przez miasto temu ruchowi. Należy chronić nowe korytarze tych dróg przed obudową, a zwłaszcza przed nadmierną bezpośrednią dostępnością.
- 14) Poprawy wymaga utrzymanie infrastruktury transportowej i jej stopniowa modernizacja w celu niedopuszczenia do dekapitalizacji (w tym nawierzchni ulic). Priorytetem powinno być jak najlepsze wykorzystanie stanu istniejącego, z uruchomieniem rezerw tkwiących w obecnym układzie.
- 15) W stosunku do zaspakajania potrzeb ruchu samochodowego zaleca się stosować powściągliwą politykę inwestycyjną. Kierowanie całości środków na rozbudowę sieci ulic może zahamować niezbędne utrzymanie i renowację istniejących ulic, z optymalizacją ich wykorzystania przez odpowiednią organizację ruchu i parkowania. Należy zadbać, aby wzrost standardów komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego postępował wyprzedzająco w stosunku do standardów w ruchu samochodowym.
- 16) Rozwój sieci powinien być selektywny, ostrożny i rozważny. Budowa węzłów w obszarach zurbanizowanych powinna stanowić raczej wyjątek niż regułę.
- 17) Należy pogodzić się z faktem, że rozbudowa sieci ulic to proces długotrwały; realnie oceniając, to układ przedstawiony w „Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego Kielce” realizowany będzie przez okres rządu 30 lat. Zwrócić należy uwagę na efektywność rozwiązań etapowych, nie gubiąc z pola widzenia zgodności z racjonalną polityką transportową. Ze względu na prawdopodobne do uzyskania środki finansowe w najbliższym dziesięcioleciu, listę priorytetów należałoby ograniczyć do kilku większych zadań, których wytypowanie powinno wynikać zarówno z rachunku efektywności ekonomicznej oraz ze zgodności z zasadami polityki.
- 18) W podejmowaniu decyzji inwestycyjnych i modernizacyjnych lub zmian w organizacji funkcjonowania transportu należy wykorzystywać standardowy rachunek efektywności, uwzględniający oprócz kosztów budowy i ruchu, także koszty zewnętrzne wynikające z obciążenia środowiska i korzyści: z aktywizacji obszaru, ze stwarzania nowych miejsc pracy (w tym w obsłudze infrastruktury komunikacyjnej) oraz dochody z podatków. Istotne będzie porównanie wielkości ponoszonych nakładów na rozwój systemu transportu, z osiąganą poprawą standardów.
- 19) Celowe jest wdrażanie programu drobnych modernizacji, poprzez poprawę geometrii ulic i skrzyżowań oraz wzmocnienia nośności nawierzchni i obiektów. Nie zawsze jednak punktowe działania inwestycyjne mogą przynieść spodziewane efekty. Pełny efekt funkcjonalny może dać dopiero budowa całej trasy.
- 20) Niekorzystne zjawisko pogłębiającej się kongestii motoryzacyjnej może powstrzymać zmiana wielkości i formuły płacenia za korzystanie z drogi: nie jak obecnie - w formie ryczałtowej (w tym część podatku akcyzowego od paliw), lecz w formie zróżnicowanej w zależności od położenia źródeł i celów ruchu w konurbacji, od strefy miasta i pory dnia. Najwięcej płaćliby się w obszarach o deficycie przestrzeni komunikacyjnej, dotkniętych kongestią i uciążliwościami motoryzacji dla otoczenia, najmniej - w strefach peryferyjnych i w porze nocnej. Wysoki poziom tak skonstruowanego systemu opłat

pozwoiłby na równoważeniu popytu i podaży. Należy jednak z rozwagą sięgać po ten środek m.in. z uwagi na spodziewany społeczny opór. Ponadto obecne akty prawne uniemożliwiają wprowadzenie takiego rozwiązania.

- 21) Parkingi – za wyjątkiem parkingów przesiadkowych oraz buforowych i parkingów dla samochodów ciężarowych (do wykorzystania w dniach zakazu ruchu dla tych pojazdów oraz przeprowadzenia kontroli) - nie powinny być na ogół budowane ze środków publicznych. Strefy parkowania płatnego – tworzone i rozszerzane w miarę ujawnianych potrzeb – będą istotnym elementem utrzymującej w równowadze popyt i podaż miejsc postojowych dla samochodów.
- 22) Dla łagodzenia konfliktów pomiędzy ruchem samochodowym a komunikacją zbiorową, ruchem niezmotoryzowanym oraz mieszkańcami i innymi użytkownikami ulicy należy wprowadzać środki uspokojenia ruchu. Generalnie polega ono na uporządkowaniu i dostosowaniu sposobu komunikacyjnej obsługi obszaru do podstawowych funkcji i charakteru zagospodarowania obszaru, uwarunkowań użytkowych, kulturowych, ekologicznych i ekonomicznych. Repertuar środków uspokojenia ruchu ma za zadanie odebrać samochodowi w obszarach konfliktowych przede wszystkim takie cechy jak: duża prędkość ruchu oraz nieposzanowanie praw innych użytkowników ulicy.
- 23) Ponieważ realizacja uspokojenia ruchu środkami budowlanymi jest dość kosztowna, dlatego instrumentarium organizacji ruchu stanowi możliwość - niekiedy jedynie dostępną - rozwiązania konfliktów w warunkach deficytu przestrzeni komunikacyjnej i środków finansowych. Utrudnieniom dla samochodów powinno towarzyszyć równoczesne uatrakcyjnienie komunikacji zbiorowej (bliski, bezpośredni i możliwie mało kolizyjny dostęp do przystanków, zwiększenie prędkości podróży oraz podniesienie komfortu jazdy).
- 24) Przyjęcie restrykcyjnej polityki parkingowej będzie wpływać na poprawę warunków ruchu na sieci ulic (a przynajmniej powstrzymać tempo pogarszania się warunków ruchu w mieście). Istota ograniczeń (doprecyzowanych w uszczegółowionej polityce parkingowej) polegać powinna na dostosowaniu popytu do podaży w ruchu i postoju samochodów osobowych. Będzie się przy tym brać pod uwagę komplementarną i substytucyjną rolę komunikacji zbiorowej względem indywidualnej oraz zróżnicowaną efektywność stosowania obu sposobów podróżowania w różnych strefach miasta. Im lepiej jest rozwinięta na danym obszarze (ściślej w korytarzu obsługi) komunikacja zbiorowa oraz im większe jest zatłoczenie ruchem pojazdów i większa jest intensywność użytkowania terenu, tym ostrzej będzie limitowana dopuszczalna liczba miejsc postojowych. Limitowanie to nie będzie obejmować postoju samochodów mieszkańców oraz parkingów przesiadkowych.
- 25) Istotne znaczenie w procesie integracji systemu i obniżenia liczby jazd samochodowych w skali Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego będzie urządzenie parkingów przesiadkowych w sąsiedztwie przystanków kolejowej, peryferyjnych pętli autobusowych (także przystanków tramwajowych, w przypadku rozważenia takiego środka transportu). Lokalizacje takich parkingów te powinny być jednoznacznie wyznaczone w planach miejscowych. Należy uruchomić instrumenty chroniące te lokalizacje przed przejściem na inne cele, w tym transportowe (np. na stacje benzynowe).
- 26) Wybudowanie parkingu wielopoziomowego w centrum powinno wiązać się generalnie z likwidacją parkowania na sąsiednich ulicach, a zwłaszcza chodnikach, dla utrzymania określonego w polityce parkingowej bilansu publicznych miejsc parkingowych, co także jest wymagane przez inwestora parkingu.

- 27) Dla tworzenia atrakcyjnej przestrzeni dla pieszych ważną rolę odgrywa zachowanie oraz możliwość odtwarzania terenów zieleni towarzyszącej pieszemu, sprzyjającej edukacji i związanej z codzienną rekreacją (pobudzenia uczucia tożsamości przyrodniczo-kulturowej). Ponadto dla podtrzymania dużego udziału ruchu pieszego jest zapewnienie odpowiedniego standardu ulic lokalnych i dojazdowych, w tym przynajmniej zapewnienie nawierzchni utwardzonej i odwodnienia.
- 28) Rozwój sieci dróg rowerowych powinien obejmować zarówno ciągi biegnące wzdłuż ulic komunikacyjnych jak i ciągi ekologiczne, prowadzone: ulicami o ruchu uspokojonym, parkami, wzdłuż cieków wodnych, wnętrzem osiedli. Dopełnieniem sieci dróg rowerowych powinny być ciągi turystyczne. Szczegółowy przebieg tras rowerowych – zwłaszcza o znaczeniu ogólnomiejskim powinien być ustalany w planach miejscowych. W każdym przypadku modernizacji lub budowy ulicy należy rozważyć zasadność budowy ścieżki rowerowej.
- 29) Proces budowy dróg rowerowych powinien zapewnić sukcesywną realizację całości układu w okresie 10 lat. Oprócz oczywistych ekologicznych aspektów, ważne są względy bezpieczeństwa rowerzystów i płynności ruchu samochodowego. To przyspieszenie uzasadniają koszty budowy, które są relatywnie niskie w porównaniu z innymi inwestycjami transportowymi (procentowo niższe od spodziewanego udziału rowerów w podróżach).
- 30) Zarządzania inwestycjami transportowymi powinno być nakierowane na osiągnięcie zakładanych w polityce transportowej efektów funkcjonalnych i dotrzymanie podstawowych założeń w trakcie realizacji inwestycji. Oznacza to, że dwa etapy procesu inwestycyjnego powinny być szczególnie wzmocnione: przygotowanie założeń inwestycji oraz nadzór nad jej przebiegiem i osiągnięcie założonych parametrów, w tym – nadzór nad kosztami. Drogą do osiągnięcia tych efektów jest powierzenie procesu inwestycyjnego wyspecjalizowanym podmiotom (szczególnie w skomplikowanych i dużych inwestycjach) z dążeniem do przeniesienia na te podmioty części ryzyka.
- 31) Usprawnienia wymaga organizacja procesu pozyskiwania nieruchomości dla potrzeb prowadzenia inwestycji. Ze względu na znaczne ryzyko opóźnień z tego powodu, koncentracja wysiłków służb miasta oraz zatrudnianie wyspecjalizowanych agencji powinno być szeroko stosowane.
- 32) Ważnym instrumentem wdrażania polityki jest uzyskiwanie consensusu politycznego i społecznego dla prowadzonych działań oraz współpraca pomiędzy różnymi jednostkami administracji publicznej i z sektorem prywatnym. Projekty rozbudowy sieci drogowo-ulicznej są z reguły źródłem konfliktów lokalnych. Niezmiernie ważna jest zatem umiejętność łagodzenia konfliktów, wywołujących opór społeczności lokalnych przeciw budowie nowych ulic lub modernizacji istniejących. Można ten problem rozwiązać poprzez wciągnięcie takich grup do procesu planowania i projektowania, poprzez działania “public relations”, w tym poprzez odpowiednią informację medialną.
- 33) Niezmiernie ważną sprawą jest egzekwowanie zasad przyjętej polityki komunikacyjnej. Zaniechanie egzekwowania tych zasad może doprowadzić do wypaczenia, a nawet do totalnej negacji uchwalonej polityki. Racjonalne instrumenty wdrażania polityki, np. uspokojenie ruchu, inteligentne systemy sterowania - nie mogą (poprzez ich złe wprowadzanie lub niekonsekwentne realizowanie) podważać sensowności przyjętej polityki. Musi być prowadzona – przed tym starannie przygotowana – akcja informacyjno-propagandowa o zamierzonych nowych, zwłaszcza kontrowersyjnych rozwiązaniach.

- 34) Istnieje pilna potrzeba tworzenia systemu obserwacji (monitoringu) lokalnego rynku transportowego, pozwalającego prowadzić ewidencję i analizę zjawisk w pełnej ich dynamice w celu dostrzegania powstających problemów i szybkiego podejmowania racjonalnych działań. System ten powinien między innymi obejmować następujące elementy:
- badanie potrzeb transportowych (źródeł i celów ruchu, ich rozkładu w czasie i przestrzeni, podziału zadań przewozowych) w podróżach osób i przewozach ładunków;
 - śledzenie i analizowanie wzrostu motoryzacji;
 - liczba i statut firm w poszczególnych gałęziach, ich wielkość i potencjał przewozowy, wielkość oraz struktura zatrudnienia i płac;
 - pomiary natężeń ruchu i potoków pasażerskich;
 - rejestracja miejsc występowania kongestii transportowej (w tym w wyniku niewystarczającej przepustowości skrzyżowań) i niewystarczającej podaży miejsc w pojazdach komunikacji zbiorowej;
 - ewidencja infrastruktury komunikacyjnej, z uwzględnieniem danych majątkowych (wartość brutto i netto, stopień zużycia / zamortyzowania) oraz ocena jej stanu;
 - koszty infrastruktury transportowej (nakłady wydatkowane na rozwój i utrzymanie, przez państwo, samorzady, firmy przewozowe);
 - poziom emisji spalin i hałasu;
 - rejestracja wypadków komunikacyjnych (straty osobowe i materialne) wg miejsc i przyczyn ich występowania;
 - stopień dostosowania urządzeń i taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych;
 - otoczenie systemu transportowego (w tym rozmieszczenie zaludnienia i zatrudnienia).

Kryteria pilności inwestycji

Wpływ na rekomendację inwestycji jako pilnych (w sensie priorytetów ich realizacji) powinny mieć następujące kryteria dla poszczególnych przedsięwzięć, jeśli:

- są zgodne z zasadami i ogólnymi priorytetami polityki transportowej (np. dotyczącej roli transportu publicznego);
- dają się szybko przygotować i uzgodnić administracyjnie, politycznie i społecznie;
- angażują możliwe niewielkie środki i osiągają wysoką efektywność ekonomiczną;
- łagodzą konflikty społeczne;
- dopełniają niedokończone zamierzenia inwestycyjne (np. brakujący węzeł, odcinek obwodnicy, itp.);
- dają efekt możliwie na dużym obszarze miasta i dla jak największej liczby mieszkańców;
- wpływają na poprawę stanu środowiska;
- pozwalają osiągnąć efekt propagandowy („wiara w sukces”);
- łagodzą stopień nierównomierności w dostępie do infrastruktury (np. obszary peryferyjne, osoby niepełnosprawne);
- powstrzymują proces dekapitalizacji majątku transportowego (nieruchomości i ruchomości), co ma wpływ na oszczędność kosztów eksploatacji oraz wizerunek systemu, a także z uwagi na uniknięcie sytuacji powodującej w przyszłości konieczność ponoszenia o wiele większych i skondensowanych w czasie środków na odbudowę (tabor, nawierzchnie dróg i ulic);
- poprawiają stopień zintegrowania systemu;
- umożliwiają osiągnięcie stanu równoważenia układu (np. usunięcie - poprzez modernizację lub rozbudowę układu drogowego - punktu kongestii, w tym tzw. „wąskich

garden, co pozwoli wykorzystać przepustowość innych, zwłaszcza sąsiednich elementów układu);

- nie dopuszczają do nieprawidłowego kierunku rozwoju układu (np. inwestowanie wyłącznie w układ uliczny w śródmieściu, mogło by doprowadzić do trwałego zmniejszenia roli transportu zbiorowego w mieście i w metropolii).

Etapowanie rozwoju układu transportowego powinno uwzględniać następujące postulaty:

- 1) Inwestowanie w transport zbiorowy i urządzenia dla ruchu niezmotoryzowanego powinno wyprzedzać inwestowanie w układ drogowo-uliczny.
- 2) W większym stopniu należy wydatkować środki na miękkie technologie Inteligentnych Systemów Transportowych (w tym na systemy sterowania ruchem indywidualnym i zbiorowym) niż na ciężką infrastrukturę budowlaną (węzły wielopoziomowe).
- 3) Układ drogowo-uliczny powinien rozwijać się od zewnątrz do wewnątrz, z budową w pierwszej kolejności elementów obwodnicowych.
- 4) Priorytet powinny mieć inwestycje wzmacniające integrację systemu (dworce, węzły przesiadkowe, Park & Ride, łącznice, drogi dojazdowe).

16. UWARUNKOWANIA PRAWNO-ORGANIZACYJNE, W TYM W ZAKRESIE STRUKTUR ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTU

16.1. Uprawnienia i zadania samorządów w zakresie zarządzania infrastrukturą transportową i przewozami.

Prawo daje samorządowi w zasadzie pełną swobodę decydowania o wyborze formy organizacyjnej i prawnej struktur zarządzania i realizacji zadań publicznych. Gmina jest podmiotem prawa cywilnego, lecz część decyzji organu wykonawczego może być podjęta tylko za zgodą Rady Miasta bądź Gminy. Gmina jako właściciel przedsiębiorstw (np. przewozowych, bądź utrzymujących infrastrukturę) musi pełnić równocześnie rolę właściciela „biznesu” i „klienta” tego „biznesu” (np. zamawiającego usługę komunikacji zbiorowej) oraz regulatora rynku i organu w wielu decyzjach administracyjnych. Rozwikłanie tych dylematów „wielopostaciowości” można oprzeć na stosownej regulacji wewnętrznej (statutowej), która rozdziela:

- działania właścicielskie, np. w jednostce urzędu dbającej o formalną stronę funkcji właścicielskich i składanie stosownych planów, sprawozdań i rozliczeń;
- działania zamawiającego usługę, np. w jednostce zarządzającej transportem miejskim;
- działalność regulatora, np. w jednostce wydającym koncesje;
- działalność inwestorską, np. w jednostce odpowiedzialnej za rozwój miasta i metropolii.

Nowym wyzwaniem dla struktur samorządowych, związanym z wstąpieniem do Unii Europejskiej jest udział gmin miejskich i w wiejskich w programach rozwoju regionalnego oraz współdziałanie w przedsięwzięciach centralnych dotyczących transportu. Zgodnie z regułami UE i zobowiązaniami Rządu RP programy rozwoju regionalnego, dla których samorząd będzie ubiegał się o wsparcie z funduszy Unii będą zarządzane poprzez Sejmik Wojewódzki w ramach strategii rozwoju województwa. Niezbędne jest więc, aby Miasto Kielce oraz Gminy Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego podjęły w tej sprawie ścisłą współpracę z Urzędem Marszałkowskim Województwa Świętokrzyskiego. Drugim uwarunkowaniem jest przystawalność strategii województwa z rządowymi strategiami jak: Strategia Rozwoju Kraju, Narodową Strategią Spójności 2007÷2013, a także z Planami Rozwoju Regionalnego, Rozwoju Transportu oraz Ochrony Środowiska.

Szczególną rolę dla Kielc odegra Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW), który obejmuje m.in. województwo świętokrzyskie. Priorytety w ramach PO RPW to nowoczesna gospodarka przekładająca się na realizację celu: zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej województw Polski Wschodniej oraz promowanie wojewódzkich ośrodków wzrostu w celu rozwoju wybranych funkcji metropolitalnych miast wojewódzkich. Natomiast obszary wsparcia w programie PO RPW to m.in. system miejskiego transportu zbiorowego oraz Infrastruktura drogowa, w celu poprawy dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych województw Polski Wschodniej, obejmująca projekty z zakresu budowy i modernizacji dróg wojewódzkich, obwodnic w ciągach dróg krajowych oraz przebudowy i modernizacji dróg powiatowych.

Uszczegółowieniem tych dokumentów są Regionalne Programy Operacyjne oraz programy sektorowe jak Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”, Sektorowy Program Operacyjny „Transport”. Te strategie, plany i programy bądź zostały już opracowane bądź są w toku opracowania i stanowią przedmiot szerokiej dyskusji. Podmioty samorządowe Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego powinny być w tym procesie aktywne dla zabezpieczenia swoich żywotnych interesów. Trzeba dodać, że Komisja Europejska będzie wymagała, aby poszczególne programy i przedsięwzięcia były zgodne z wspólnotową polityką transportową – proponowana polityka transportowa która

będzie przedmiotem obrad Rady Miasta Kielce oraz 10 Rad Gmin jest z tymi zasadami zgodna.

Konieczna jest sukcesywna poprawa efektywności zarządzania, poprzez:

- Poszerzenie roli samorządów i wzmocnienie jego struktur oraz zapewnienie integralności zarządzania.
- Wprowadzanie pro-efektywnościowych instrumentów zarządzania, w tym poprzez kontrakty menedżerskie.
- Zapewnienie przejrzystości procedur przetargowych na projekty i wykonawstwo robót drogowych oraz na utrzymanie dróg.
- Wprowadzanie partnerstwa publiczno-prywatnego w proces finansowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych.
- Dokonanie przekształceń prawno-własnościowych (restrukturyzacja i prywatyzacja firm budowlanych oraz utrzymaniowych).
- Zaangażowanie środowisk naukowo-technicznych w rozwiązywanie szczególnie złożonych problemów drogownictwa i transportu miejskiego.
- Poprawa poziomu kadr poprzez rozwój szkolenia (studia podyplomowe, kursy).
- Zapewnienie partycypacji społecznej w decyzjach dotyczących budowy lub modernizacji ulic, wymaganej procedurami Unii Europejskiej.

Szczególnym wymogiem poprawy efektywności zarządzania jest skuteczność postępowania przy pozyskiwaniu gruntów pod inwestycje. Jest to obecnie jedna z najtrudniejszych faz przygotowania inwestycji. Rekomenduje się stosowanie metod właściwych dla sektora prywatnego, gdzie inwestorzy zlecają pozyskiwanie gruntów wyspecjalizowanym agencjom. Sektor publiczny musi wprowadzić właściwe zabezpieczenia ze względu na przepisy o gospodarce nieruchomościami, niemniej takie podejście pozwala na zdecydowane podniesienie skuteczności działań.

16.2. Uwarunkowania prawne rozwoju transportu zbiorowego w Polsce.

Uwarunkowania prawne dotyczą stworzenia możliwości (lub choćby tylko dopuszczalności) takich rozwiązań jak:

- Pobieranie opłaty za wjazd do miast lub do jego centrum (zgodnie z obowiązującym prawem, polskie miasta nie mogą pobierać od kierowców żadnych opłat za wjazd do centrum, oprócz opłat parkingowych);
- Obligatoryjności tworzenia związków komunalnych w celu koordynacji rozwiązań przestrzennych i transportowych;
- Określenie roli transportu publicznego (w formie oddzielnej ustawy).

Jednakże najistotniejsze na poziomie lokalnym jest utworzenie takich ram organizacyjnych dla struktur zarządzania, które zapewnią sprawność i efektywność rozwoju systemu transportu.

W dziedzinie transportu zbiorowego system prawny w Polsce nie nosi charakteru spójnej koncepcji, prowadzącej do realizacji określonej polityki Państwa i poszczególnych miast i gmin. Lokalny transport zbiorowy jest zadaniem własnym gminy (ustawa o samorządzie gminnym), wykonywanym w ramach form, jakie przewiduje ustawa o gospodarce komunalnej. O formie tej działalności decyduje rada gminy.

Ustawa o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów publicznego transportu zbiorowego przewiduje zasady wspierania ulgowych przejazdów przez Państwo, lecz mimo, że także dotyczy lokalnego transportu zbiorowego – nie przewiduje refundowania przewoźnikowi miejskiemu utraconych przychodów z tytułu ulg ustawowych

(w odróżnieniu od przewoźników kolejowych i autobusowych pozamiejskich, którym te kwoty są refundowane).

Ustawa prawo zamówień publicznych przewiduje ogólne zasady zamawiania przez samorząd usług. W nowym prawie pojawiły się pewne zapisy dotyczące zamawiania usług o charakterze usługi publicznej, jaką jest obsługa sieci transportowej, lecz nie jest jasne czy dotyczą one podmiotów świadczących usługi, czy „organizatorów” tych usług, jakimi są w tym zakresie samorządy. Jest poza dyskusją, iż omawiane zagadnienie należy do kategorii zamówienia publicznego z powodu rodzaju pomiotów zaangażowanych w realizację zadania oraz zaangażowania w nie środków publicznych. Nadal jednak wiele ograniczeń ustawy powoduje, że stosowanie reguł unijnych będzie niezwykle utrudnione (np. ograniczenie zamówień sektorowych do 3 lat, wyjątkowo do 5 lat, co dla wielu przedsięwzięć jest równoznaczne z nieopłacalnością zaangażowania się w duże zadania).

Działalność przewozowa jest wolną działalnością gospodarczą, poddaną regulacji w ramach ustawy o transporcie drogowym oraz zasadom ogólnym, zawartym w prawie przewozowym i w ogólnych regulacjach ustawy o działalności gospodarczej. W zakresie sieci kolei aglomeracyjnych zastosowanie ma ustawa o transporcie kolejowym, która nie wyróżnia tego typu przewozów w jakiś szczególny sposób, stąd są one poddane w całości zasadom kolejowym.

Według ustawy o transporcie drogowym udzielenie zgody na prowadzenie działalności przewozowej nie jest uzależnione od zawarcia umowy z organem samorządowym o świadczenie tej usługi, będącej wynikiem procedury zamówienia publicznego. Nie ma także żadnych zapisów co do trasowania linii czy tworzenia rozkładów jazdy. W zasadzie każdy może świadczyć usługi bez zawierania żadnej umowy z samorządem i w wielu miastach takie przypadki występują. Warunkiem świadczenia usług jest uzyskanie zezwolenia gospodarczego, które może otrzymać każdy, kto spełni określone wymagania prawne. Odmowa jest wydawana w formie decyzji administracyjnej, podlegającej zaskarżeniu. Samorząd ma prowadzić analizy rynku, na których podstawie będzie oceniał „dostosowanie istniejących usług do potrzeb społecznych”. Równocześnie ustawa nie przewiduje udziału samorządu w finansowaniu usług. Wspomniana nowelizacja wprowadziła w art. 18a możliwość zawarcia umowy o wypłatę przewoźnikowi „zwrotu kosztów stosowania ulg”. Umowa jest zawierana pomiędzy podmiotem udzielającym ulg z przewoźnikiem, świadczącym usługi. Przepis ten oznacza, że podmiot udzielający ulg nie może wybrać innego przewoźnika, któremu zwraca koszty stosowania ulg, niż tego, który posiada stosowną umowę. Nie ma tu miejsca dla procedury zamówienia publicznego innej niż z wolnej ręki i zmusza samorząd do zaakceptowania potencjalnie uciążliwych warunków finansowych.

Reasumując stan prawny w Polsce jest niejednorodny i nie zorientowany na osiągnięcie celów polityki transportowej. Jest on dostosowany raczej do sieci pozamiejskich, chroni przewoźników już działających, niezwykle utrudnia zmiany rozkładów jazdy, nie uwzględnia możliwości optymalizacji sieci, czynników efektywności gospodarowania (koordynacji działań przewoźników), kosztów świadczenia usług w warunkach aglomeracji miejskich. Czyli pozbawia zarządcę systemu transportowego funkcji organizatora przewozów, jest systemem regulatora, dopuszczającego lub odmawiającego dopuszczenia do świadczenia usług, lecz z pewnymi elementami „zarządzania przez negację”.

16.3. Opcje zarządzania transportem i drogami w Kielcach oraz w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym.

Gmina Kielce posiada obecnie ustabilizowane struktury zarządzania transportem, rozwarstwione pomiędzy merytoryczne wydziały Urzędu Miejskiego i wyspecjalizowane jednostki budżetowe: Miejski Zarząd Dróg oraz Zarząd Transportu Miejskiego. Jest to jednakże jedna z możliwych opcji. Zatem celowe byłoby zarysowanie i rozważenie innych możliwości stworzenia silnej jednostki zarządzającej eksploatacją i rozwojem całością transportu (infrastruktury i przewozów) w Kielcach, w tym realizującej funkcje planowania strategicznego. Jednostka ta o roboczej nazwie Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego mogłaby mieć następującą strukturę trójczłonową i przypisane główne funkcje:

Wydział Planowania Strategicznego:

- Badanie potrzeb przewozowych.
- Formułowanie strategii rozwoju systemu transportowego.
- Sporządzenie planów wieloletnich.
- Pozyskiwanie, gromadzenie i dyspozycja środkami finansowymi dla potrzeb transportu miejskiego.
- Opracowywanie studiów wykonalności dla przedsięwzięć.
- Określenie priorytetów inwestycyjnych.
- Tworzenie i prowadzenie systemu informatycznego transportowej bazy danych.
- Wykonywanie ocen oddziaływania na środowisko.

Zarząd Transportu Publicznego:

- Optymalizacja sieci.
- Przygotowywanie i realizacja budżetu.
- Utrzymanie infrastruktury komunikacji publicznej.
- Ustalenie zadań przewozowych dla komunikacji zbiorowej i kontrola wykonania zamówionych usług.
- Zawieranie umów formalno-prawnych o świadczenie usług przewozowych oraz kontraktów na zarządzanie firmami komunalnymi.
- Zlecanie, kontrola i rozliczanie robót inwestycyjnych i utrzymaniowych.

Zarząd Dróg:

- Przygotowywanie i realizacja budżetu.
- Utrzymanie infrastruktury drogowej.
- Zarządzanie ruchem.
- Sterowanie ruchem.
- Zarządzanie parkingami.
- Bezpieczeństwo ruchu.
- Zlecanie, kontrola i rozliczanie robót drogowych.

Organ zarządzający transportem musi mieć wpływ na decyzje lokalizacyjne i plany urbanistyczne z następujących punktów widzenia:

- zgodności z polityką komunikacyjną,
- zgodności z zasadami ekonomiki transportu,
- oceny trafności rozwiązywania podstawowych konfliktów komunikacyjnych,
- zgodności z programami rozwoju transportu i planem sieci transportowej.

Powyższa opcja jest wynikiem zasady integracji międzysektorowej. Inną możliwością utworzenia struktury zarządzania jest integracja terytorialna w ramach sektora pasażerskiego transportu publicznego. Warunkowane jest to postulatem poprawy systemu

prawnego oraz skuteczności zarządzania. Dotyczy to przede wszystkim planowania rozwoju systemów transportu w skali aglomeracji, a nie jak to ma obecnie miejsce, tylko w skali lokalnej oraz przełamanie impasu w funkcjonalnym zintegrowaniu transportu międzygminnego (w tym kolejowego) i lokalnego w obsłudze aglomeracji mono- i policentrycznych. Racjonalnym rozwiązaniem wydaje się tworzenie komunalnych związków gmin i aglomeracyjnych zarządów transportu.

Do podstawowych funkcji i zadań instytucji zarządzającej transportem w aglomeracji zaliczyć należy¹):

- badania rynku usług transportowych, w tym preferencji i zachowań komunikacyjnych ludności,
- opracowanie studiów, projektów, ekspertyz itp. dotyczących eksploatacji i rozwoju systemu transportowego,
- organizacja przewozów pasażerskich,
- projektowanie tras, linii, przystanków, węzłów przesiadkowych i rozkładów jazdy na zasadach koordynacji przestrzennej i czasowej dla wszystkich środków transportu,
- przygotowanie systemu taryfowo – biletowego, druk i dystrybucja biletów na zasadach wyłączności,
- przeprowadzanie procedur udzielania zamówień publicznych na realizację przewozów pasażerskich,
- przygotowywanie i podpisywanie umów z przewoźnikami na świadczenie usług przewozowych,
- przygotowywanie informacji o funkcjonowaniu systemu transportowego (rozkłady jazdy, plany linii, mapy, foldery) łącznie z jednolitym oznakowaniem i informacją przystankową w całym obszarze działania,
- organizacja awaryjnych przewozów pasażerskich,
- kontrola przewozów,
- kontrola realizacji umów na świadczenie usług przewozowych – jakość i ilość przewozów,
- kontrola biletów,
- dysponowanie środkami finansowymi ze sprzedaży biletów i egzekucji należności za przejazdy bez ważnego biletu,
- dysponowanie środkami finansowymi z dotacji budżetowych gmin na realizację przewozów pasażerskich oraz współdziałanie z dysponentami dotacji innych budżetów do tych przewozów,
- realizacja płatności za świadczone usługi przewozowe wg warunków umów z przewoźnikami,
- określenie wymaganego poziomu dotacji do usług transportowych,
- badania efektywności ekonomicznej systemu oraz jego elementów składowych,
- inne funkcje związane z realizacją polityki transportowej:
- oddziaływanie na rozwiązania w zakresie modernizacji i inwestycji infrastruktury transportu, z zachowaniem wymogów transportu pasażerskiego,
- oddziaływanie na kształtowanie nowoczesnych, proekologicznych technologii transportu pasażerskiego (rozwój transportu szynowego, odnawianie taboru itp.),
- promocja i sprzedaż usług publicznego transportu pasażerskiego,
- opracowanie koncepcji systemu elektronicznego wsparcia zarządzania transportem publicznym, w tym wprowadzenie biletu elektronicznego ważnego na obszarze całej metropolii.

¹ Projekt instytucji koordynującej i zarządzającej transportem zbiorowym w województwie katowickim. Katowickie Przedsiębiorstwo Inżynierskie „System” Sp. z o.o. Katowice 1997.

Na powyższej zasadzie mógłby być utworzony – jako kolejna opcja do rozważenia - Zarząd Transportu Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego (ZTKOM) o charakterze międzygminnym. W skład ZTKOM wchodziłyby 4 zakłady:

- 1) Zakład Struktur I Analiz.
- 2) Zakład Przewozów Pasażerskich.
- 3) Zakład Infrastruktury Komunikacji Zbiorowej.
- 4) Zakład Obsługi Systemu Taryfowego.

Zakład Struktur I Analiz byłby odpowiedzialny za m.in. za, pomiary, analizy i ocenę usług przewozowych, planowanie (w tym zakresie przebiegu linii i lokalizacji przystanków), koordynacja tras i rozkładów jazdy przewoźników wykonujących usługi na obszarze Metropolii Kieleckiej.

Zakład Przewozów Pasażerskich byłby odpowiedzialny m.in. za negocjacje z przewoźnikami, za przetargi na wykonywanie usług przewozowych, za zlecenie zadań przewoźnikom, za podpisywanie z nimi umów na wykonywanie usług. W przypadku Kielc byłyby to umowy z MPK S.A. w Kielcach, z PKS w Kielcach, ze Świętokrzyskim Zakładem Przewozów Regionalnych oraz z prywatnymi przewoźnikami.

Zakład Infrastruktury Komunikacji Zbiorowej byłby odpowiedzialny za budowę i eksploatację dworców, pętli, przystanków, wydzielonych torowisk autobusowych bądź torowisk tramwajowych – jeśli takie powstały - oraz punktów informacji dla pasażerów. Ponadto zadaniem tego Zakładu byłoby opiniowanie projektów infrastrukturalnych (drogowych i innych) pod kątem dogodności dla transportu zbiorowego, a także współpraca z zarządcami dróg.

Zakład Obsługi Systemu Taryfowego miałby za zadanie stworzenie jednolitego zintegrowanego systemu taryfowego dla Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego, w tym wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji zbiorowej oraz byłby odpowiedzialny za dystrybucję biletów, kontrolę biletową i informację taryfową.

Konsekwencją powstania Zarządu Transportu Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego byłoby przejęcie części kompetencji zarządczych z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego.

Szczególnym problemem, wymagającym pilnego rozwiązania, mającym istotny wpływ na sprawność systemu transportowego Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego jest przejęcie przez samorząd województwa świętokrzyskiego przewozów regionalnych, obecnie pozostających w gestii PKP. Jest to warunek pozwalający - bez obaw o marnowanie środków – na hojniejsze niż dotąd finansowanie przewozów przez samorząd wojewódzki, a także pozwoliłoby na efektywniejszą obsługę transportową regionu, w tym tworzenie zintegrowanego systemu przewozów pasażerskich, z przesiadkami w relacji „kolej – autobus”.

17. UWARUNKOWANIA FINANSOWE

Lista potencjalnych źródeł zasilania przedsięwzięć transportowych w środki finansowe:

- Podatek od sprzedaży paliw (określona ustawowo część podatku paliwowego odprowadzona na cele budowy infrastruktury transportowej).
- Podatek od środków transportu, w tym opłaty za przejazdy po drogach publicznych pojazdów o gabarycie i ciężarze przekraczającym dopuszczalne normy.
- Opłaty parkingowe.
- Opłaty za korzystanie z drogi (obecnie możliwe tylko na drogach ruchu szybkiego).
- Opłaty za zajęcie pasa drogowego oraz za umieszczanie urządzeń obcych (w tym reklam).
- Opłaty za wjazd do miasta lub jego centrum (obecnie ustawowo nie przewidziane).
- Opłaty za koncesje na budowę i eksploatację zlokalizowanych przy drogach miejsc obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek.
- Opłaty adiacenckie (wynikające ze zwiększenia wartości nieruchomości wskutek zapewnienia lub poprawy jej dostępności komunikacyjnej).
- Opłaty z reklam umieszczanych na i w pojazdach transportu zbiorowego.
- Opłaty za korzystanie z infrastruktury transportu publicznego (przystanki, dworce, końcówki, punkty informacji).
- Opłaty z tytułu zezwoleń na wykonywanie przewozów w międzynarodowym ruchu drogowym.
- Opłaty z kar oraz wypłat odszkodowań.
- Dochody ze sprzedaży usług przewozowych.
- Dochody ze sprzedaży mediów i usług gospodarki komunalnej i energetyki (woda, ścieki, gaz, ciepło, prąd elektryczny) zaoszczędzone w wyniku tworzenia holdingów komunalnych.
- Środki objęte interwencjonizmem Państwa.
- Kontrakty wojewódzkie, współfinansowane z budżetu krajowego
- Dotacje przedmiotowe i podmiotowe (jako redystrybucja podatku ogólnego i lokalnego).
- Refundacja ulg taryfowych.
- Obligacje gminne.
- Partycypacje we wspólnych zamierzeniach inwestycyjnych (np. obiekty handlowe powiązane z parkingami Park and Ride, z węzłami przesiadkowymi, z przejściami podziemnymi), w tym z udziałem kapitału prywatnego.
- Środki celowe, w tym wynikające z zadań zleconych; dotacje celowe z budżetu Państwa.
- Środki z Krajowego Funduszu Drogowego (na drogi krajowe).
- Środki celowe na ochronę środowiska.
- Środki pozyskiwane z oprocentowania kapitału.
- Środki pochodzące z funduszy strukturalnych i funduszu spójności Unii Europejskiej, w tym w ramach programów przedakcesyjnych i akcesyjnych, w tym dla wybranych regionów (np. dostępny dla województwa świętokrzyskiego Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej).
- Środki z funduszy na prefinansowanie do zadań ZPORR.
- Środki uzyskane od kapitału prywatnego, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.
- Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (na urządzenia poprawiające dostęp do systemu transportowego dla osób niepełnosprawnych).
- Fundusz dla bezrobotnych, uruchamiany na roboty publiczne.

- Pożyczki w komunalnych instytucjach kredytowych, wkłady kapitałów zagranicznych, w tym Banku Światowego, Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Celowe byłoby utworzenie funduszu transportowego na poziomie gminy lub związku międzygminnego (Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego), integrującego wszystkie źródła zasilania, w tym dotacje i subwencje rządowe, środki samorządu gminnego, powiatowego i wojewódzkiego, dochody z transportu lokalnego, itp.).

Samorządy powinny przejawiać szczególną aktywność w pozyskiwaniu środków z programów na rozbudowę i modernizację infrastruktury drogowej służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionu oraz programów rozwoju obszarów wiejskich (PHARE i ISPA, ZPORR, SAPARD, SAPARD, PAOW i inne).

Podana lista potencjalnych źródeł finansowania przedsięwzięć transportowych powinna być traktowana jako zbiór możliwości z ewentualnymi ograniczeniami determinowanymi stanem bieżącym prawa i jego zmianami w przyszłości. Istotnym elementem polityki transportowej są wieloletnie plany finansowe i rzeczowe w drogownictwie i transporcie komunalnym.

Przyciągnięcie kapitału prywatnego do transportowych inwestycji infrastrukturalnych w dużym stopniu zależy również od stworzenia odpowiednich rozwiązań organizacyjno-prawnych. Istnieje kilka modeli¹ dotyczących organizacyjno-prawnych form gromadzenia funduszy na tego typu inwestycje:

- model funduszowy, polegający na tworzeniu specjalnych funduszy kapitałowych na sfinansowanie inwestycji,
- model leasingowy, w którym budowa jest finansowana przez kapitał prywatny krajowy i zagraniczny, a obiekty są udostępniane na zasadach leasingu odpowiednim podmiotom,
- model kooperacyjny, polegający na tworzeniu spółek i towarzystw kapitałowych o kapitale mieszanym (państwowym, prywatnym, komunalnym) w celu realizacji określonych obiektów,
- model polegający na przekazaniu w dzierżawę istniejących obiektów z przeniesieniem określonych praw i obowiązków w zakresie inwestowania,
- model oparty na tworzeniu konsorcjów, które gromadzą kapitał prywatny na finansowanie infrastruktury (idea konsorcjów została pomyślana w celu zmniejszenia ryzyka poszczególnych udziałowców),
- model koncesyjny, gdy spółka prywatna otrzymuje koncesję na realizację i finansowanie projektu (lub również jego utrzymanie), po zrealizowaniu zaś inwestycji państwo (lub samorząd) płaci koncesjonariuszowi raty najmu przez ustalony w umowie okres.

Ogólne zasady dystrybucji środków na cele transportowe, to:

- Przekazywać więcej niż dotychczas środków na remonty i utrzymanie dróg i ulic, nawet kosztem ograniczenia inwestycji.
- Dotować komunalny transport publiczny przynajmniej na poziomie 40% całkowitych kosztów eksploatacyjnych i inwestycyjnych funkcjonowania systemu.
- Przeznaczać więcej niż dotychczas środków na transport zbiorowy (komunalny, regionalny, w tym kolejowy) oraz na urządzenia dla ruchu niezmotoryzowanego (ciągi piesze, ścieżki rowerowe), kosztem inwestycji drogowych.
- Przeznaczać więcej niż dotychczas środków na rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (w tym na systemy obszarowego sterowania ruchem, systemu

¹ Borys G.: Modele finansowania rozwoju infrastruktury drogowej z udziałem sektora prywatnego. Przegląd Komunikacyjny, 1995, nr 8-9.

sterowania dyspozytorskiego), nawet kosztem ograniczenia skali inwestycji budowlanych.

- Angażować część środków finansowych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

18. UWARUNKOWANIA I ZWIĄZKI Z POLITYKĄ ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA I STREFY PODMIEJSKIEJ

Konieczne jest skoordynowanie polityki transportowej z polityką rozwoju przestrzennego, tak aby uzyskać: jak najlepszą przystawalność czynnika transportowego oraz programu urbanistycznego i ruralistycznego, poprawę funkcjonalności i zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska, jak również obniżenie transportochłonności układu miejskiego. Niewłaściwe decyzje co do lokalizacji oraz rodzaju i intensywności użytkowania terenów mogą zniweczyć wysiłek podejmowany dla usprawnienia systemu transportowego. Właściwe sterowanie rozwojem przestrzennym ma w szczególności na celu:

- zapewnienie dostępności transportowej, szczególnie ważnej dla działalności gospodarczej, i to zarówno w skali lokalnej, jak regionalnej i szerszej;
- oddziaływanie na obniżenie ruchliwości i długość podróży, a w konsekwencji - na zmniejszenie pracy przewozowej struktur przestrzennych;
- oddziaływanie na wybór środka lokomocji, z preferencją dla ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej;
- łagodzenie konfliktu pomiędzy realizowaną funkcją transportu, a otoczeniem naturalnym i cywilizacyjnym (w tym kulturowym) oraz łagodzenie uciążliwości dla samego transportu (stany kongestii motoryzacyjnej);
- efektywność pracy układu, w tym wpływ na kondycję finansową komunalnych przewoźników, kolei i ponadlokalnych przewoźników autobusowych,
- tworzenie przestrzeni miejskiej oraz wiejskiej, przyjaznej mieszkańcom i przybyszom.

Zatem powyższe cele są w większości tożsame z podstawowymi celami racjonalnej polityki transportowej w obszarach zurbanizowanych. Głównymi działaniami prowadzącymi do ich osiągnięcia powinny być:

- Przekształcanie struktur urbanistycznych z monofunkcyjnych, wielkoskalowych (typowe blokowiska zabudowy mieszkaniowej bez miejsc pracy) na wielofunkcyjne, drobnoziarniste. Podstawą oceny jest stopień zbilansowania w jednostce strukturalnej, w tym dzielnicy, liczby miejsc pracy i oferty usługowej z liczbą mieszkańców. Optymalny (tzn. zapewniający minimalizację podróży na zewnątrz jednostki) zakres dla stosunku miejsc pracy do liczby mieszkańców jednostki wynosi od 0,3 do 0,5. W przypadku odchylenia od tego zakresu - zwłaszcza w dół - powinny być podjęte (z natury długofalowe) działania poprawiające strukturę jednostki urbanistycznej. Wyraźnie wyższą wartością od zalecanej charakteryzuje się obszar śródmiejski, co jest naturalne, jednak należy przeciwdziałać zmniejszaniu się liczby mieszkańców w tym obszarze.
- Utrzymanie wysokiej zwartości struktury miasta, w tym także poprzez dogęszczania istniejących struktur; powstrzymywanie procesów dekoncentracji osadnictwa, zwłaszcza jego przenoszenia na obszary, które nie będą mogły zostać efektywnie obsłużone przez komunikację zbiorową.
- Przeciwdziałanie degradacji ulic handlowo-mieszkaniowych obciążonych dużym ruchem samochodowym, poprzez: integrację przestrzenno-funkcjonalną, w tym redystrybucję przestrzeni transportowej na rzecz niezmotoryzowanych i parkowania, kosztem przestrzeni dla ruchu samochodów, jak również przez usprawnienia regulacji ruchu, poprawę wystroju ulicy i podniesienia jej atrakcyjności dla pieszych.

- Przeciwdziałanie pogłębianiu się zależności miast i gmin satelickich od ośrodka metropolitalnego.
- Kształtowanie struktury jednostek osadniczych w sposób wzmagający rolę powiązań lokalnych, przyjaznych ruchowi pieszemu i rowerowemu oraz nakierowanych na dogodną obsługę komunikacją zbiorową. Polega to między innymi na tworzeniu w dzielnicach, osiedlach, ośrodkach gminnych centrów lokalnych (usługowo-administracyjnych), dobrze powiązanych ciągami pieszymi i rowerowymi z obszarem ciągnięcia, z możliwością tworzenia wolnych od ruchu pojazdów stref ruchu pieszego.
- Wzmocnienie funkcji usługowych osiedli peryferyjnych i stref przemysłowych Kielc oraz wsi Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.
- Polityka lokalizacyjna nowych obiektów, zwłaszcza silnie ruchotwórczych powinna uwzględniać istniejącą lub możliwą do osiągnięcia w przyszłości dostępność komunikacyjną. Powinno się wymuszać utrzymanie wysokiej intensywności wykorzystania terenu w korytarzach o dogodnej obsłudze transportem komunalnym (zarówno wzdłuż istniejących jak i planowanych tras) i kolejowym, z polaryzacją zabudowy w rejonach stacji i przystanków. Należy preferować rozwój osadnictwa w tych strefach peryferyjnych Kielc oraz obszarów podmiejskich i zamiejskich, które są dogodnie powiązane koleją, z lokalizacją nowych przystanków jako centrów nowych gniazd suburbanizacji. Dotyczy to w szczególności linii Kielce – Włoszczowa.
- Zachowanie dużej ostrożności w lokalizowaniu nowego programu urbanistycznego w obszarach (korytarzach transportowych) objętych już zatłoczeniem motoryzacyjnym pojazdami, bez możliwości efektywnego udostępnienia tych obszarów komunikacją zbiorową. W szczególności dotyczy to lokalizacji obiektów szkolnictwa wyższego, które usadowiły się w na obszarach źle obsługiwanych komunikacją zbiorową.
- Nasycenie - wzdłuż relacji więźby ruchu o dużych potokach podróży i odległych źródłach i celach ruchu - programem o konkurencyjnej ofercie, w celu przechwycenia potencjalnego klienta, obecnie podróżującego dalej do określonego programu urbanistycznego. Dotyczy to w szczególności osi układu urbanistycznego Kielc o kierunkach: północny-zachód – wschód oraz południowy-zachód – północny-wschód.
- Zwiększanie intensywności użytkowania terenu wzdłuż ciągów, na których przewiduje się usprawnienie komunikacji autobusowej (np. budowa wydzielonych jezdni) bądź w przypadku gdyby została wprowadzona komunikacja tramwajowa (np. ciąg ul. Warszawskiej, ciąg poprzeczny do stacji Kielce), a zwłaszcza korytarzy wzdłuż kolei, przystosowywanej do obsługi powiązań metropolitalnych i regionalnych. Zwiększanie intensywności jest procesem długotrwałym, wymagającym pobudzenia zarówno instrumentami administracyjnymi (jak np. wymuszający zapis w WZiZT) jak i rynkowymi (zysk z efektywnego wykorzystania terenu). Niska gęstość zaludnienia generuje wysokie koszty jednostkowe transportu publicznego i skutkuje niskimi standardami obsługi. Doświadczenia amerykańskie pouczają, że niska gęstość zaludnienia i przestrzenna ekspansja przedmieść wywołuje wzrost pracy przewozowej i zapotrzebowania na przestrzeń dla ruchu. Ta spirala ekspansji ruchu i motoryzacji wywołuje narastający kryzys energetyczny, środowiskowy i motoryzacyjny.
- Przyjęcie racjonalnej polityki parkingowej, której naczelną zasadą byłoby uzależnienie w obszarach zurbanizowanych dopuszczalnej liczby miejsc postojowych w zależności od: lokalizacji parkingu (strefy miasta), rodzaju i intensywności użytkowania terenu, dostępności komunikacją zbiorową oraz ograniczeń w ruchu (wynikających ze stopnia zatłoczenia ruchem lub z decyzji politycznej, ograniczających ten ruch).

- Zapewnienie rezerw terenowych na lokalizację urządzeń mających istotny wpływ na integrację systemu (węzły przesiadkowe, w tym parkingi strategiczne, pętle i dworce komunikacji zbiorowej). Lokalizacja tych urządzeń powinna być zdecydowana i jednoznacznie określona w planach miejscowych.
- Strefowanie funkcji i struktury zabudowy w celu łagodzenia uciążliwości hałasu komunikacyjnego. Lokalizowanie nowych obiektów lub przekształcanie funkcji istniejących, tak aby funkcje wrażliwe (np. mieszkalnictwo, szkolnictwo, obiekty służby zdrowia) znalazły się jak najdalej od tras drogowych o intensywnym ruchu samochodów, natomiast funkcje niewrażliwe lub mało wrażliwe (np. parkingi kubaturowe, hurtownie, handel) celowym jest lokalizować w pobliżu tych tras; ponadto obiekty te pełniłyby rolę ekranów dla budynków położonych w głębi (tj. dalej od ruchliwej arterii).
- Istotnym elementem poprawy wizerunku kolei jest poprawa ładu przestrzennego w korytarzu obsługi oraz usprawnienia dostępności do stacji i przystanków kolejowych. Wymaga to dbałości o stan techniczny i estetyczny: budynków dworcowych, przejść podziemnych, peronów oraz budowa w sąsiedztwie kolei obiektów o wysokich walorach architektonicznych. Działania te powinny doprowadzić do podniesienia atrakcyjności kolei oraz poczucia bezpieczeństwa i komfortu wśród pasażerów, i w efekcie - doprowadzić do znaczącego wzrostu przewozów koleją.
- Tworzenie obszarów ograniczonego użytkowania ze względu na uciążliwość transportu.
- Tworzenie korytarzowych planów miejscowych, uwzględniających nie tylko trasę komunikacyjną, lecz również tę część jej otoczenia urbanistycznego, która pozostaje w ścisłych związkach przestrzennych z trasą. Ma to szczególne znaczenie przy formowaniu przebiegu tras drogowych wysokich klas, wymagających kontroli dostępności (zakaz wjazdu do posesji, duże odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami), a zatem konieczność zaplanowania wzdłuż tych tras, dróg serwisowych dla bezpośredniej obsługi zabudowy.
- Należy stworzyć instrumenty wiążące uruchomienie działalności inwestycyjnej na określonym obszarze z dostępnością komunikacyjną, istniejącą lub możliwą do uzyskania w bliskiej perspektywie czasowej; wymaga to sterowania w układzie przestrzenno - czasowym procesami rozwoju miasta i strefy podmiejskiej.

Skuteczne sterowanie rozwojem przestrzennym Kielc oraz gmin da efekty, jeżeli obejmie to także gminy ościenne Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego, a szczególnie obszary części będące strefami podmiejskimi Kielc. Należy oferować gminom ościennym rozwiązania przestrzenno - komunikacyjne (tereny rozwojowe - kolej - autobusy - wloty drogowe - terminale przeładunkowe i „Park and Ride”) jako spójny system obsługi całej metropolii.

19. IDENTYFIKACJA DYLEMATÓW (PROBLEMÓW DECYZYJNYCH)

Formułując koncepcje rozwoju i funkcjonowania transportu miejskiego, napotyka się na problemy decyzyjne o charakterze dylematów. Część z nich ma charakter uniwersalny, tzn. że pojawia się w większości polskich dużych miast i aglomeracji; część jest specyficzna dla określonego miasta. Najbardziej typowe dylematy ogólne to:

- 1) Czy możliwe jest rozbudowywanie układu drogowo-uliczny po to, aby eliminować uciążliwości funkcjonalne (kongestia), i tym samym środowiskowe, a równocześnie nie zwiększać mobilności samochodowej?
- 2) Jaka skala rozbudowy sieci drogowo-ulicznej jest uzasadniona (od ograniczonej, przez umiarkowaną do skrajnie ekspansywnej).
- 3) Jaki powinien być racjonalny (dopuszczalny?, społecznie akceptowalny?) udział samochodów osobowych w realizacji podróży pieszych? Jak dalece powinna obowiązywać zasada ograniczania dostępności poszczególnych obszarów miasta samochodem? Czy strefowanie dostępności samochodem powinno być obszarowe czy korytarzowo - obszarowe?
- 4) Czy należy iść bardziej w kierunku poprawy realizacji powiązań transportowych bliskiego zasięgu (lokalnych, wewnątrz dzielnicowych) czy dalszego zasięgu (ogólnomiejskich, metropolitalnych, regionalnych)?
- 5) Czy rozbudowywać sieć ulic od wewnątrz do zewnątrz czy raczej odwrotnie?
- 6) Jaki powinien być związek rozbudowy sieci drogowo-ulicznej z realizowaną polityką parkingową?
- 7) Skoro następuje pogarszanie standardów, to czy celem krótkoterminowym nie powinno być powstrzymanie pogarszania się standardów, a poprawy należy oczekiwać dopiero w dalszej perspektywie? Czy w ogóle możliwa jest trwała poprawa standardów w ruchu samochodów?
- 8) Czy celowe i możliwe jest zaspokajanie potrzeb parkingowych? Czy w pełni uzasadnione i realne do przestrzegania jest wprowadzanie maksymalnej dopuszczalnej liczby miejsc postojowych na poszczególnych obszarach miasta?
- 9) Czy realne jest wprowadzenie priorytetów w ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej kosztem utrudnień w ruchu pozostałych pojazdów?
- 10) Czy jest uzasadnienie dla rozwoju sieci dróg rowerowych?
- 11) Podstawą oceny i kształtowania systemu transportowego miasta jest co najmniej potrójna rola systemu miejskiego: węzła systemu krajowego, węzła systemu regionalnego, węzła systemu metropolitalnego, samoistnego systemu transportowego. Z tego wynika zasadniczy dylemat polityki miasta i gestorów sieci krajowych lub regionalnych, który oni wszyscy wspólnie muszą rozwiązać: czy elementy sieci krajowej i regionalnej muszą / mogą / nie mogą pełnić funkcji lokalnych, obok funkcji krajowej lub regionalnej?

Specyficzne dylematy polityki transportowej miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego

- Przebieg drogi ekspresowej S-74 (w korytarzu ulic Łódzka – Jesionowa – Świętokrzyska czy też po północnych granicach miasta)

- Celowość (i dopuszczalność) budowy dodatkowych węzłów z drogą ekspresową S-7 stanowiącą zewnętrzną obwodnicę Kielc, w miejscu przecięcia z drogą wojewódzką nr 786 (obecnie ulica Piekoszowska) oraz z ul. Zagnańską.
- Czy uzasadnione (i możliwe) jest stworzenie obwodnicy drogowej Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego (jako ciągu dróg wojewódzkich), łączącej ośrodki wszystkich gmin ościennych ?
- Zasada rozwoju sieci dróg rowerowych (preferować budowę ścieżek o charakterze rekreacyjnym, czy też zapewniających powiązanie z centrum)
- Czy są szanse na rewitalizację przewozów pasażerskich w kieleckim węźle kolejowym i jakie uwarunkowania muszą być spełnione? (Celowość wprowadzenia równoodstępowego ruchu regionalnego i metropolitalnego).
- Celowość wprowadzania na peryferiach Kielc oraz w gminach ościennych systemu „Park and Ride” w powiązaniu z przystankami kolejowymi i autobusowymi.
- Zasadność wprowadzenia komunikacji tramwajowej w Kielcach (w tym jako rozwiązania dwusystemowego).
- Skala uspokojenia ruchu w Kielc (w tym: zasięg strefy ruchu pieszego; skala ograniczeń ruchu na ul. Czarnowskiej).
- Dopuszczalność prowadzenia ruchu rowerowego w niektórych ulicach strefy ruchu pieszego centrum Kielc (Sienkiewicza, Duża, Mała).
- Stopień penetracji komunikacją zbiorową obszaru śródmiejskiego Kielc, w tym strefy ruchu uspokojonego.
- Wprowadzenia ograniczenia liczby miejsc parkingowych w centrum Kielc, zamiast zaspokajania narastających potrzeb.
- Struktura stawek odpłatności za parkowanie w centrum, w tym wprowadzenie ograniczeń czasowych na postój.
- Skala priorytetów dla komunikacji zbiorowej.
- Skala dotowania komunikacji zbiorowej.
- Jak powinna być racjonalna relacja pomiędzy nakładami na budowę oraz remonty i utrzymanie dróg i ulic?.
- Jaka powinna (i możliwa ?) być optymalna struktura zarządzania transportem ? Czy obecna, rozkładająca kompetencje na Miejski Zarząd Dróg i Zarząd Transportu Miejskiego oraz merytoryczne wydziały Urzędu Miasta - czy jeden podmiot w postaci np. Zarządu Transportu i Dróg Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego?

Przed tymi i innymi dylematami i problemami decyzyjnymi stoją władze samorządowe Kielc, województwa świętokrzyskiego, powiatu kieleckiego oraz poszczególnych gmin wchodzących w skład Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.

Dylematy dotyczące struktury dokumentu uchwały w sprawie polityki transportowej dla Gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego:

- Czy słuszne jest tak silne jak w projekcie polityki eksponowanie instrumentów realizacji polityki?
- Czy zapisy polityki powinny być bardziej ogólne (zatem łatwiejsze do uchwalenia), czy bardziej szczegółowe (o większej wartości operacyjnej)?

- Jak daleko w ustaleniach powinien sięgać stopień parametryzacji polityki?
- Jaki jest dopuszczalny stopień arbitralności ustaleń, w tym parametrów dla instrumentów polityki?
- Czy właściwe jest samo-zobowiązanie się władz Kielc i Gmin Metropolii do realizacji podanego harmonogramu wdrażania polityki?

W sprawie wszystkich dylematów niniejsze opracowanie zajmuje stanowisko; w części - w ramach projektu uchwały dotyczącej polityki transportowej, a w części - w obszernym materiale uzasadniającym.

20. IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ DLA REALIZACJI POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Potencjalne możliwe zagrożenia dla polityki zrównoważonego rozwoju transportu to:

- Niewystarczająca polityczna determinacja władz państwowych i samorządowych w dotrzymywaniu obietnic zawartych w programach rozwoju infrastruktury transportowej.
- Spowolnienie tempa rozwoju gospodarczego, wywołującego słabą dynamikę wzrostu przychodów państwa, województwa świętokrzyskiego, powiatu kieleckiego, Gminy Kielce oraz gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.
- Brak rozwiązań legislacyjnych umożliwiających relację instrumentów wspomagających zrównoważony rozwój transportu (np. opłaty za wjazd do centrum miasta, opodatkowanie użytkownika samochodu, zwłaszcza o niskich parametrach ekologicznych).
- Niepójność polskiego systemu prawnego, np. rozwiązań legislacyjnych dotyczących, uprawnień z zakresie regulacji przewozów, dopłat do ulg ustawowych.
- Brak rozwiązań systemowych, uniemożliwiająca wygospodarowanie środków na sfinansowanie udziału własnego w inwestycjach transportowych wspieranych przez Unię Europejską, bądź brak możliwości zaciągania pożyczek w tym celu jako wkład własny Gminy do projektów UE, na skutek wysokiego zadłużenia Gminy. Brak skuteczności w pozyskiwaniu i wykorzystywaniu środków pomocowych.
- Partykularyzm sektorowy (np. pomiędzy administracją drogową krajową a powiatową), prowadzący do arbitralnych jednostronnych rozwiązań, nie zapewniających całościowych korzyści.
- Niepójność decyzji i działań władz samorządowych Miasta Kielce oraz gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego; niezrozumienie przez urzędników istoty i zasad zrównoważonego transportu.
- Wycofywanie się władz samorządowych z decyzji wywołującej o części społeczeństwa i ośrodków opiniotwórczych głosy sprzeciwu (np. w zakresie uspokojenie ruchu, tworzenia systemu przesiadkowego).
- Możliwe sytuacje podważania decyzji poprzedników w przypadku zmiany koalicji władz samorządowych i państwowych; trudności w uzgadnianiu spójnych decyzji w przypadku różnic w układach politycznych władz miast, gmin, powiatu, województwa, państwa.
- Społeczna i medialna presja na realizację (i w konsekwencji na otwieranie) spektakularnych wielkoskalowych inwestycji (syndrom „przecięcia wstęgi”) uszczuplających środki finansowe na mniej kosztowne, choć bardziej efektywne przedsięwzięcia, w tym remontowe.
- Wiara, że da się nadażyć za rosnącym popytem zmotoryzowanych na przestrzeń drogową, przekładająca się na przeznaczanie całości środków na rozbudowę infrastruktury dla samochodów (drogi, parkingi).
- Rezygnacja z rozbudowy infrastruktury dla komunikacji zbiorowej oraz ruchu rowerowego, a nawet ograniczanie obsługi - zwłaszcza kolejną - w przypadku występującego niewielkiego popytu i ruchu.
- Rezygnacja z zarządzania popytem, w tym oddziaływania na zachowania podróżnych, zmierzające do samoograniczenia użytkownika samochodu.

- Roszczeniowe - nadmierne w stosunku do możliwości państwa i samorządów - oczekiwania użytkowników dróg i transportu zbiorowego.
- Opór grup pracowniczych przeciw przekształceniom organizacyjno-własnościowym firm przewozowych (np. przed przejmowaniem kolei regionalnych przez samorzady).
- Niezrozumienie przez mas-media ich pozytywnej roli w promowaniu zasad rozwoju zrównoważonego; podburzenie opinii społecznej przeciw wprowadzeniu kontrowersyjnych rozwiązań, mających jednakże na celu zrównoważony rozwój transportu.
- Złe przygotowanie i niewłaściwe prowadzenie inwestycji transportowych, powodujące zakłócenia w ich realizacji, a w konsekwencji – kształtujące negatywne opinie społeczne oraz polityczne.
- Niespójność z polityką przestrzenną rozwoju Kielc oraz gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego, w tym niewłaściwe decyzje lokalizacyjne (np. dopuszczenie do obudowy dróg i ulic wysokich klas, lokalizacja hipermarketów podwiązywanych do już przeciążonych dróg i ulic, brak kontroli nad tendencjami do dekoncentracji osadnictwa).
- Deficyt kadr do obsługi prawnej, zarządzania projektami (w tym Unii Europejskiej) i finansami; niezadawalający poziom znajomości języków obcych.

21. WYKAZ KONIECZNYCH OPRACOWAŃ SPECJALISTYCZNYCH

W celu uzyskania bazy danych o ruchu oraz informacji w celu ustalenia procedur postępowania, dokonania rozstrzygnięć dotyczących planowania miejscowego oraz programowania inwestycji transportowych w Kielcach i w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym niezbędne wydaje się podjęcie m.in. następujących opracowań:

- Przeprowadzenie i opracowanie kompleksowych badań podróży i ruchu dla Kielc, a najlepiej dla całości Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.
- Opracowanie modelu komputerowego do prognozowania ruchu pojazdów oraz potoków pasażerów komunikacji zbiorowej na obszarze Kielc i jego metropolii.
- Studium celowości i możliwości wprowadzenia dodatkowych dwóch węzłów na drodze ekspresowej S-7, w ciągu istniejącego obejścia Kielc: z ul. Zagnańskiej oraz z drogą wojewódzką nr 786 na odcinku jej planowanego fragmentu obejścia w rejonie m. Szczukowskie Górki.
- Wariantowe studium przebiegu planowanej drogi ekspresowej w ciągu DK nr 74 w aglomeracji kieleckiej, w tym wariant przebiegu prowadzący po północnej granicy administracyjnej Kielc.
- Studium optymalizacji sieci drogowej powiatu kieleckiego, w tym studium celowości utworzenia i przebiegu obwodnicy Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego, łączącej poszczególne ośrodki gminne sąsiadujące z Kielcami.
- Koncepcja systemu obszarowego sterowania ruchem drogowym w Kielcach.
- Studium obsługi parkingowej miasta, wraz z wyznaczeniem stref dostępności. Wykonanie opracowania pilotażowego, wpisującego ustalenie polityki w zakresie dopuszczalnej liczby miejsc postojowych do sporządzanego planu miejscowego.
- Koncepcja systemu parkingów przesiadkowych „Park and Ride”.
- Koncepcja programowa dla kolei metropolitalnej wraz z określeniem strategii jej integracji ze strukturą przestrzenno-użytkową Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego, w tym wyznaczenie obszarów dla intensywnego zainwestowania wokół istniejących i nowych przystanków.
- Studia trasowe dla tramwaju w Kielcach (w tym rozważanego w formule tramwaju dwusystemowego) oraz pełne studium jego wykonalności, w tym celowości budowy.
- Program wprowadzania priorytetów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej w Kielcach.
- Program wprowadzenia komputerowego systemu sterowania dyspozytorskiego w komunikacji autobusowej w Kielcach (w tym nowoczesnego systemu łączności).
- Opracowanie systemu monitorowania i kompleksowej oceny jakości funkcjonowania komunikacji zbiorowej.
- Projekt wykonawczy dla nowej organizacji ruchu w centrum Kielc.
- Opracowanie programów operacyjnych wraz z ich uzasadnieniem, w tym: program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, program rozbudowy infrastruktury rowerowej.
- Procedury budowy wieloletnich planów finansowych i rzeczowych w transporcie miejskim.
- Optymalizacja podziału środków na inwestycje oraz na remonty dróg i ulic. Optymalizacja procesu poprawy stanu nawierzchni dróg i ulic na terenie Kielc i gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego.
- Parametryzacja celów polityki transportowej, z optymalizacją horyzontów czasowych osiągnięcia założonych standardów, z uwzględnieniem prognozy dostępności środków finansowych oraz wyniku rachunku efektywności ekonomicznej (w tym kosztów zewnętrznych).

- Opracowanie szczegółowej procedury badania zgodności podejmowanych przedsięwzięć z zapisami polityki transportowej.
- Uszczegółowienie zadań dla instytucji realizujących politykę transportową w Kielcach i w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym.
- Opracowanie zasad powołania i działania Rady Pasażerów, reprezentującej interesy klientów komunikacji zbiorowej. Opracowanie „Karty praw pasażerów transportu publicznego”.

Ponadto należy rozważyć celowość podjęcia wykonania lub zaktualizowania studiów trasowych, wraz analizą wykonalności następujących planowanych ciągów dróg i ulic w Kielcach:

- Przedłużenie ul. Żelaznej do ul. Zagnańskim, z węzłem z ul. 1 Maja.
- Ciąg ulic Husarska – Marmurowa wraz z węzłem „Pakosz” z ul. Armii Krajowej.
- Połączenie ul. Wojska Polskiego (od ronda Czwartaków) z ul. Armii Ludowej (skrzyżowanie z ul. Popiełuszki).
- Połączenie ul. Szajnowicza-Iwanowa z ul. 1 Maja
- Nowy przebieg ul. Piekoszowskiej na odcinku od ul. Białogórskiej do granic miasta (odcinek od ul. Grunwaldzkiej od ul. Białogórskiej objęty został miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Piekoszowska II)
- Przedłużenie ul. Szajnowicza-Iwanowa w kierunku wschodnim do skrzyżowania z planowanym nowym przebiegiem ul. Piekoszowskiej.
- Połączenie ul. Piekoszowskiej z ul. 1 Maja po południowej stronie torów kolejowych
- Przedłużenie ul. Malików do ul. Łódzkiej (zmiana przebiegu ul. Malików na południe od ul. Kolejarzy objęta została miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Malików w Kielcach).
- Obwodnica drogi krajowej nr 73 na kierunku północ – południe biegnąca wzdłuż wschodniej granicy miasta.
- Rejon węzła dróg krajowych 7 i 74 (rezerwa terenu pod przyszłą rozbudowę istniejącego węzła do węzła bezkolizyjnego w związku z modernizacją ul. Łódzkiej do parametrów drogi ekspresowej).
- Ul. Nowo-Posłowska.

Bardzo pilnym jest opracowanie korytarzowych planów miejscowych, uwzględniających przewidywane trasy komunikacyjne wraz z ich otoczeniem. Ma to na celu nie tylko zapewnienie odpowiedniej szerokości pasa drogowego, ale także kontrolę dostępności oraz rodzaj i odległość zabudowy. Tego rodzaju plany powinny obejmować w szczególności trasy o wysokiej klasie technicznej, przenoszące duży ruch samochodowy a zatem uciążliwe środowiskowo. Przykładem takiego planu jest korytarz obejmujący przedłużenie ul. Świętokrzyskiej. Wprawdzie na tę inwestycję drogową wydana została decyzja WZiZT, ale z powodu konieczności kontroli dostępności i przewidywanej dużej uciążliwości trasy ekspresowej, koniecznej jest odpowiednie zagospodarowanie obszarów wzdłuż planowanej trasy. Ze względu na atrakcyjne jej położenie (bliskość centrum, łatwy dojazd samochodem zwłaszcza w sytuacji odciążenia ul. Sandomierskiej) można przewidzieć duże zainteresowanie potencjalnych inwestorów, chcących także wykorzystać planowaną trasę do poprawy dostępności budowanych obiektów.

ZAŁĄCZNIKI

Z.3.1. NATĘŻENIE RUCHU NA ULICACH KIELC

Tablica Z.3.1-1 Natężenie ruchu na ulicach miasta Kielce [P/h].

Odcinek drogi	Natężenie ruchu [P/h]
1 - go Maja: od ul. Łódzkiej do Pawiej	1324
1 - go Maja: od ul. Pawiej do Czarnowskiej	1592
Armii Krajowej (DW 762)	733
Bohaterów Warszawy	636
Czarnowska (DW 762)	2014
Fabryczna - Za Walcownią - Łopuszniańska (DW 761)	314
Grunwaldzka - od ul. Żelaznej do Piekoszowskiej (DW 786)	1329
Al. IX Wieków Kielc (DW 762)	2397
Jagiellońska: od ul. 1-go Maja do Grunwaldzkiej	1440
Jagiellońska: od Grunwaldzkiej do Krakowskiej	1316
Jana Pawła II: od ul. Krakowskiej do Ogrodowej	1396
Jesionowa (DK 74)	1860
Krakowska: od ul. Ściegiennego do Armii Krajowej	699
Krakowska: od ul. Armii Krajowej do Fabrycznej (DW 762)	1758
Krakowska: od ul. Fabrycznej do granicy miasta (DW 762)	1281
Łódzka (DK 74)	1265
Al. Solidarności: od Sandomierskiej do Radomskiej (DK 73 i 74)	1978
Ogrodowa (DW786)	2958
Okrzei	1175
Paderewskiego	1427
Piekoszowska: od ul. Jagiellońskiej do granic miasta (DW 786)	392
Radomska: od Al. Solidarności do Sikorskiego (DK 73)	438
Radomska: od ul. Sikorskiego do granic miasta (DK 73)	416
Sandomierska: od ul. Źródłowej do Szczecińskiej (DK 74)	1484
Sandomierska: od ul. Szczecińskiej do granic miasta (DK 74)	1161
Seminaryjska (DW786)	2038
Szczecińska	776
Ściegiennego: od ul. Krakowskiej do Tarnowskiej	661
Ściegiennego: od ul. Tarnowskiej do granic miasta (DK 73)	1154
Świętokrzyska (DK 74)	1320
Tarnowska (DK 73)	1539
Warszawska: od ul. Sikorskiego do Jesionowej	1224
Warszawska: od ul. Jesionowej do al. IX Wieków Kielc	1795
Wojska Polskiego: od ul. Wrzosowej do granic miasta (DW 764)	422
Wrzosowa (DW 764)	804
Zagnańska: od ul. Jesionowej do Witosa	1337
Źródłowa (DK 73)	2396
Żelazna (DW 762)	1708
Żytnia (DW 786)	1750
DK 7: od granicy lasu do ul. Iglastej	348

Tablica Z.3.1-2 Natężenie ruchu na ulicach miasta Kielce [P/24h].

Odcinek drogi	SDR [P/24h]
1-go Maja (Czarnowska - Pawia)	25232
1-go Maja (Pawia - Łódzka)	21296
Armii Krajowej	11240
Batalionów Chłopskich (1-go Maja - Miedziana)	5616
Bohaterów Warszawy	13304
Czarnowska	32288
Fabryczna	6512
Grunwaldzka (Szajnowicza-Iwanowa - Podklasztorna)	21680
Grunwaldzka (Podklasztorna - Jagiellońska)	28432
Grunwaldzka (Jagiellońska - Armii Krajowej)	39120
IX Wieków Kielc (Paderewskiego - Nowy Świat)	37112
IX Wieków Kielc (Nowy Świat - Warszawska)	33440
IX Wieków Kielc (Warszawska - Źródłowa)	31664
Jagiellońska (1-go Maja - Grunwaldzka)	22640
Jagiellońska (Grunwaldzka - Karczówkowska)	25072
Jagiellońska (Karczówkowska - Krakowska)	23064
Jana Pawła II (Krakowska - Seminaryjska)	19048
Jesionowa (Warszawska - Klonowa)	21872
Jesionowa (Klonowa - Zagnańska)	26704
Klonowa (Orkana - Jesionowa)	7864
Krakowska (Ściegiennego - Kaczmarka)	9856
Krakowska (Kaczmarka - Mielczarskiego)	12616
Krakowska (Mielczarskiego - Jagiellońska)	22264
Krakowska (Jagiellońska - Fabryczna)	24896
Krakowska (Fabryczna - granica miasta)	17456
Łódzka (Zagnańska - Skrzetlewska)	23488
Łódzka (Skrzetlewska - 1-go Maja)	28184
Łódzka (1-go Maja - granica miasta)	35992
Manifestu Lipcowego (Sandomierska - Tysiąclecia Państwa Polskiego)	38344
Manifestu Lipcowego (Tysiąclecia Państwa Polskiego - Świątokrzyska)	33456
Manifestu Lipcowego (Świątokrzyska - Radomska)	24528
Manifestu Lipcowego (Radomska - Sikorskiego)	4864
Malików	3608
Ogrodowa	27128
Okrzei	18864
Orkana	7568
Paderewskiego	22880
Piekoszowska (Mielczarskiego - Grunwaldzka)	4992
Piekoszowska (Grunwaldzka - granica miasta)	6784
Radomska (Manifestu Lipcowego - Wschodnia)	13984
Radomska (Wschodnia - granica miasta)	11384
Sandomierska (Źródłowa - Radlińska)	28864
Sandomierska (Radlińska - granica miasta)	21336
Seminaryjska	26192
Szczecińska	12456
Ściegiennego (Krakowska - Husarska)	11368
Ściegiennego (Husarska - Tarnowska)	10000
Ściegiennego (Tarnowska - granica miasta)	18584
Świątokrzyska (Warszawska - Manifestu Lipcowego)	19592
Tarnowska (Zagórska - Seminaryjska)	39784
Tarnowska (Seminaryjska - Wapiennikowa)	33256
Tarnowska (Wapiennikowa - Wrzosowa)	27480
Tarnowska (Wrzosowa - Ściegiennego)	15672
Wapiennikowa	14136
Warszawska (Rynek - IX Wieków Kielc)	7152
Warszawska (IX Wieków Kielc - Jesionowa)	25800
Warszawska (Jesionowa - Orkana)	25776
Warszawska (Orkana - Sikorskiego)	14760
Warszawska (Sikorskiego - granica miasta)	9664
Witosa	7304
Wojska Polskiego (Wesoła - Tarnowska)	5400
Wojska Polskiego (Tarnowska - Wrzosowa)	2256
Wojska Polskiego (Wrzosowa - Klecka)	8416
Wojska Polskiego (Klecka - granica miasta)	5376
Wrzosowa (Tarnowska - Żołnierzy Radzieckich)	18448
Wrzosowa (Żołnierzy Radzieckich - Wojska Polskiego)	13216
Zagnańska (Witosa - Jesionowa)	16872
Zagnańska (Jesionowa - Okrzei)	20512
Źródłowa	38852
Żelazna (Żytunia - Czarnowska)	26008
Żytunia	26096

Z.3.2 ZESTAWIENIE BUDŻETÓW GMIN ORAZ JEDNOSTEK BUDŻETOWYCH SAMORZĄDÓW, ZARZĄDZAJĄCYCH DROGAMI I TRANSPORTEM

Budżety gmin

GMINA CHĘCINY

Budżet gminy w zakresie Transportu i Łączności w Chęcinach na rok 2006 przedstawiono w tabelicy Z.3.2-1. Wydatki na dział Transport i Łączność stanowią 18% wszystkich wydatków gminy.

Tablica Z.3.2-1 Budżet Gminy Chęciny z zakresu działu Transportu i Łączności na 2006 rok¹

Chęciny	Ogółem budżet dochodów i wydatków	Ogółem na dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2006 wydatki	27 861 044	5 010 810	86 652	120 000	530 421	4 273 737	
2006 dochody	24 938 596	2 112 271			9 346	2 100 225	2 700

Zestawienie rzeczowo-finansowe zadań przeznaczonych do realizacji w ramach Planu Rozwoju Lokalnego w latach 2004 – 2006 przedstawia tablica Z.3.2-2.

Tablica Z.3.2-2 Zestawienie rzeczowo-finansowe zadań przeznaczonych do realizacji w ramach Planu Rozwoju Lokalnego w latach 2004 – 2006²

Zadanie: Budowa przebudowa remonty dróg oraz infrastruktury drogowej						
Wartość zadania (projektu)	2004 w PLN		2005 w PLN		2006 w PLN	
	Budżet gminy	ogółem	Budżet gminy	ogółem	Budżet gminy	ogółem
25 240 890	328 765	328 765	1 813 859	15 131 125	1 158 150	9 781 000

Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne w gminie Chęciny przedstawia tablica Z.3.2-3. Nakłady finansowe na programy inwestycyjne z działu „Transport i Łączność” stanowią 36% wszystkich nakładów na programy inwestycyjne w gminie Chęciny.

Tablica Z.3.2-3 Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne³

Jednostka organizacyjno-realizująca	Dział Transportu i Łączności	Pozostałe działy	Razem
	UGiM	UGiM	
Okres realizacji programów inwestycyjnych	2002 - 2008	1994 - 2008	
Łączne nakłady finansowe na programy inwestycyjne	4 284 384	7 702 120	11 986 504
Wydatki poniesione do 31.12.2005	442 724	1 866 278	2 309 002
Wysokość wydatków w roku budżetowym 2006	3 274 787	1 328 193	4 602 980
Źródła finansowania	597 944 - dochody własne 47 085 - dotacje 576 617 - kredyty i pożyczki 1 853 140 - inne	268 109 – dochody własne 22 139 – dotacje 871 901 - kredyty i pożyczki 166 043 - inne	866 053 – dochody własne 269 224 – dotacje 1 448 518 – kredyty i pożyczki 2 019 183 - inne
Wysokość wydatków na 2007	12 086	2 667 970	2 680 056
Wysokość wydatków na 2008	554 787	1 839 679	2 394 466

¹ Informacje uzyskane z Urzędu Gminy w Chęcinach

² Plan Rozwoju Lokalnego Gminy i Miasta Chęciny

³ Załącznik do uchwały nr 319/XXX/II/06 Rady Miejskiej w Chęcinach z dnia 13.01.2006r.

GMINA DALESZYCE

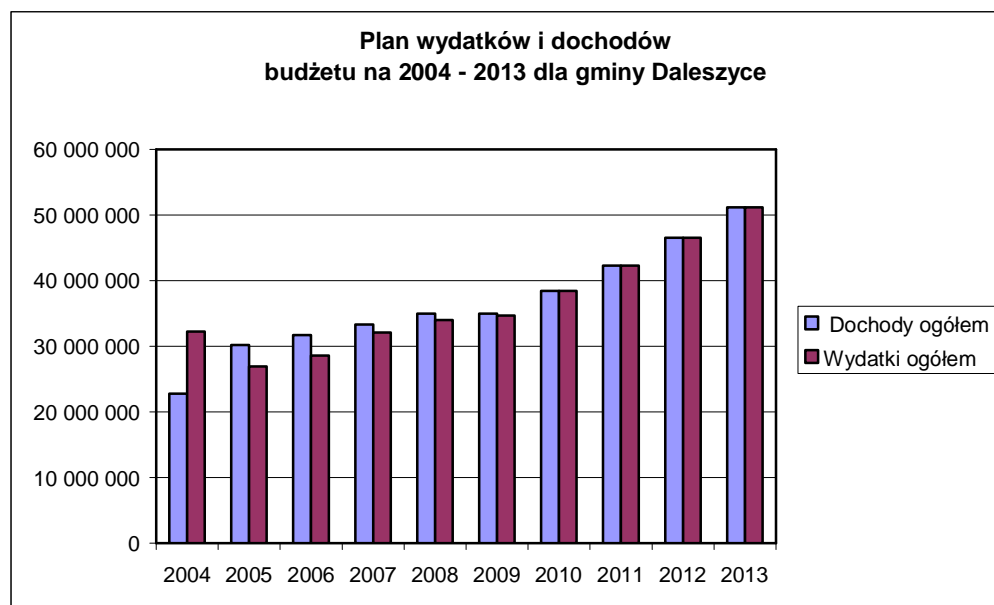
Wydatki i dochody gminy Daleszyce w sektorze „Transport i Łączność” na 2006 rok na podstawie Planu Rozwoju Gminy oraz Uchwały nr XXXV/15/06 Rady Gminy z dnia 22 marca 2006 roku przedstawia tabela Z.3.2-4. Wydatki te stanowią około 4,2% wszystkich wydatków Gminy. Natomiast wydatki inwestycyjne w sektorze transportu w roku budżetowym 2006 stanowią 40% całości wydatków inwestycyjnych Gminy.

Tabela Z.3.2-4 Wydatki i dochody gminy Daleszyce na 2006 rok.⁴

Daleszyce	Ogółem wydatki, dochody	Ogółem na dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2006 wydatki	29 345 179	1 244 166	359 278	20 000	340 092	452 796	72 000
2006 dochody	33 004 853	50 000					
Wydatki na zadania przejęte przez jednostki samorządu terytorialnego		360 092		20 000	340 092		
Wydatki inwestycyjne na okres roku budżetowego 2006	1 729 508	684 888-		20 000	340 092	324 796	
Źródło finansowania		Dochody własne		Dochody własne	Dochody własne	Dochody własne	

Strukturę wydatków i dochodów budżetu gminy Daleszyce w latach 2004 -2013 według danych z Planu Rozwoju Lokalnego Gminy Daleszyce przedstawia Rys.Z.3.2-1. W roku 2004 wydatki znacznie przewyższyły dochody gminy. W następnych latach sytuacja się poprawia i dochody przewyższają lub są prawie na tym samym poziomie jak wydatki gminy.

⁴ Plan Rozwoju Gminy Daleszyce oraz Uchwały nr XXXV/15/06 Rady Gminy Daleszyce z dnia 22 marca 2006



Rys.Z 3.2-1: Struktura wydatków i dochodów ogółem na lata 2004 – 2013⁵

Zadania inwestycyjne w zakresie transportu i łączności realizowane w latach 2004-2006 w Gminie Daleszyce przedstawia tablica Z.3.2-5.

Tablica Z.3.2-5 Zadania inwestycyjne planowane do realizacji na lata 2004-2006 w Gminie Daleszyce⁶

Daleszyce	Koszt projektu, zadania	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA				
		Budżet gminy	Środki UE	Budżet powiatu / województwa	Budżet państwa	Inne
2004-2006						
Transport i łączność	9 683 735	32%	64%	3%	2%	0%
2007 -2013						
Transport i łączność	39 380 000	Brak danych				

Źródła finansowania Planu Rozwoju Lokalnego w latach 2004 – 2006 z zakresu Transportu i Łączności przedstawia tablica Z.3.2-6.

Tablica Z.3.2-6 Źródła finansowania Planu Rozwoju Lokalnego w latach 2004 - 2006 z zakresu Transportu i Łączności⁷

Lata	2002 -2006	2004	2005	2006
ogółem	6 952 073	1 764 131	1 310 000	1 450 000
Budżet gminy	2 337 948	471 032	485 000	306 250
Środki UE	3 341 525	468 099	825 000	1 143 750
Inne źródła finansowania	1 272 600	825 000	0	0

Zadania do realizacji wszystkich inwestycji w okresie programowania 2007 - 2013 szacowane są na 6,8 mln zł.

⁵ Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Daleszyce

⁶ Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Daleszyce

⁷ Plan Rozwoju Lokalnego gminy Daleszyce

GMINA GÓRNO

Wydatki i dochody budżetu gminy Górno przedstawia tablica Z.3.2-7. Udział wydatków budżetu w 2005 r. na dział Transport i Łączność w Gminie Górno stanowi 11,2 % wydatków, natomiast udział wydatków inwestycyjnych na ten dział stanowi 42,7% wydatków inwestycyjnych gminy. W 2006 r. zaplanowany udział wydatków na Transport i Łączność stanowi 6,7% budżetu gminy, a wydatki inwestycyjne w sektorze transportu i łączności stanowią 72% wszystkich wydatków inwestycyjnych gminy.

Tablica Z.3.2-7 Wydatki i dochody (PLN) budżetu gminy Górno⁸

Górno	Ogółem wydatki i dochody gminy	Ogółem dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2005 wydatki	28 121 197 wykonanie 21 358 142	3 232 200 wykonanie 2 403 063	344 000 wykonanie 316 742	150 000 wykonanie 140 607	2 457 700 wykonanie 1 707 847	280 500 wykonanie 237 867
2005 dochody	24 553 059 wykonanie 21 434 387	604 824 wykonanie 604 824				
Wydatki inwestycyjne	9 214 456 wykonanie 3 479 642	2 266 700 wykonanie 1 485 461				
2006 wydatki	25 845 371	1 725 000	365 000	100 000	810 000	450 000
2006 dochody	23 793 825	0	0	0	0	0
Wykaz zadań inwestycyjnych na 2006 r. (z wyłączeniem wydatków na inwestycje wieloletnie)	1 590 000	1 150 000		100 000	610 000	440 000

Wydatki na programy i projekty realizowane ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych i funduszu spójności Unii Europejskiej na 2006 rok przedstawia tablica Z.3.2-8.

Tablica Z.3.2-8 Wydatki na programy i projekty realizowane ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych i funduszu spójności Unii Europejskiej na 2006rok⁹

Źródła finansowania	Wydatki w roku budżetowym 2006	Planowane wydatki budżetowe na realizację zadań programu w latach 2007 - 2008		
		2007 rok	2008 rok	Razem
środki z budżetu j.s.t.	717 500	221 833	184 333	406 166
środki z budżetu krajowego, funduszy celowych	102 145			
środki z UE, w tym środki z pożyczki na prefinansowanie	2 458 935	112 500		112 500
Razem wydatki	3 278 580	334 333	184 333	518 666

⁸ http://www.biuletyn.net/nt-bin/submenu_podmiotowe.asp?typ=menu&menu=119&id=119&str=1⁹ http://www.biuletyn.net/nt-bin/menu_podmiotowe.asp

GMINA MASŁÓW

Wydatki z budżetu gminy Masłów w zakresie działu Transport i Łączność przedstawia tablica Z.3.2-9. W roku 2005 na ten udział w całości budżetu stanowił 11,8%, natomiast w roku 2006 – 10,8%.

Tablica Z.3.2-9 Dochody i wydatki budżetu w Gminie Masłów¹⁰

Masłów	Ogółem budżet dochodów i wydatków	Ogółem dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2005 wydatki	19 402 850	2 380 208zł, wykonanie 2 305 173 zł	471 922		158 563	526 773	1 147 915 w tym wydatki inwestycyjne 1 126 781
2005 dochody	16 399 796 wykonanie 16 830 218	190 941 wykonanie: 191 017	78				190 939
Źródło finansowania (wydatki inwestycyjne)		kredyt: 367 495, środki własne gminy: 747 666, dochody własne gminy: 11 620					
2006 wydatki	20 426 670	2 218 108	702 208	30 000	569 000	1 456 000	
2006 dochody	17 937 278	90 000			90 000		
Wydatki na zadania przejęte przez jednostki samorządu terytorialnego		599 000		30 000	569 000		

Wydatki na programy i projekty realizowane ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej oraz innych źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi na 2006 rok przedstawia tablica Z.3.2-10

Tablica Z.3.2-10 Wydatki na programy i projekty realizowane ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej oraz innych źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi na 2006 rok.¹¹

Źródła finansowania	Wydatki w roku budżetowym 2006	Planowane wydatki budżetowe na realizację zadań programu w latach 2007 – 2008		
		2007 rok	2008 rok	Razem
środki z budżetu j.s.t.	645 878	101 246	0	101 246
środki z: budżetu krajowego, funduszy celowych	204 144	67 376	0	67 376
środki z UE w tym środki z pożyczki na prefinansowanie	1 253 114 w tym 803 114 środków z pożyczki na prefinansowanie	403 696	0	403 696
Razem wydatki	2 103 136	572 318	0	572 318

Szacunkowa wartość zadań do realizacji w latach 2007 – 2013 – wynosi 17 047 500 – beneficjentem jest Gmina Masłów – zadania dotyczą przebudowy i budowy dróg na terenie gminy.

¹⁰ <http://maslow.bipgov.pl/bip/uklad/informacje/finanse?idPodmiotu=3404&czyStrukturaOrganizacyjna=T>

¹¹ Informacje uzyskane z Urzędu Gminy w Masławie

GMINA MIEDZIANA GÓRA

Wydatki z budżetu na rok 2006 w sektorze „Transport i Łączność” przedstawia tablica Z.3.2-11. Udział tego sektora stanowi 9,8% wszystkich wydatków.

Tablica Z.3.2-11 Budżet wydatków na rok 2006 w gminie Miedziana Góra¹²

Miedziana Góra	Ogółem wydatki	Ogółem na dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne krajowe	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2005 wydatki	15 989 019	678 912	Brak danych					
Wydatki inwestycyjne	8 758 000	663 000 w tym 99 450 dochody własne						
2006 wydatki	15 615 217	1 545 000	250 000	300 000	200 000	260 000	525 000	10 000
2006 dochody	16 922 454	Brak informacji						

Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne w gminie Miedziana Góra przedstawia tablica.Z.3.2-12.

Tablica Z.3.2-12 Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne w gminie Miedziana Góra¹³

	Dział Transportu i Łączności
Jednostka organizacyjna realizująca	Urząd gminy
Okres realizacji	2006 – 2007
Łączne nakłady finansowe	1 156 000
Wydatki poniesione do 31.12.2005	-
Wysokość wydatków w roku budżetowym	50 000
Źródła finansowania	50 000 dochody własne
Wysokość wydatków na 2007	380 000
Wysokość wydatków na 2008	476 000

¹² Uchwała Nr XXXI / 252 / 06 Rady Gminy w Miedzianej Górze z dnia 15 marca 2006 roku,
http://www.miedzianagora.eobip.pl/bip_miedzianagora/a/index.jsp?place=bip_leftmenu&news_cat_id=80

¹³ www.miedzianagora.eobip.pl

GMINA MORAWICA

Wydatki na sektor Transport i Łączność w roku 2006 (tablica Z.3.2-13) stanowią 15%, całego budżetu gminy, natomiast udział tego sektora w całości wydatków inwestycyjnych - 33%.

Tablica Z.3.2-13 Wydatki budżetu gminy Morawica¹⁴.

Morawica	Ogółem wydatki, dochody gminy	Ogółem dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne krajowe	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2005 Wydatki	28 447 359	1 693 878						
2005 Dochody	30 052 278	3 386 192						
2006 Wydatki	30 662 411	4 743 802	208 802		50 000	363 500	3 976 500	145 000
2006 dochody	29 700 741	49 425		1 533		44 202	3 690	
Wydatki inwestycyjne	11 735 013	3 856 500			50 000	300 000	3 361 500	145 000

Wydatki majątkowe na programy i projekty realizowane ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych i funduszu spójności Unii Europejskiej na 2006 rok (odnośnie dróg i transportu): Program: ZPORR, projekt: Budowa ulicy Szkolnej w Morawicy oraz ulicy wapiennej w Woli Morawskiej - wartość zadania 1 820 000 (273 000 środki z budżetu j.s.t, 182 000 środki z budżetu krajowego, 1 365 000 środki z UE).

Wartość inwestycji realizowanych w gminie Morawica współfinansowanych przez Unię Europejską 2002-2003: budowa dróg gminnych: wartość wszystkich inwestycji – 2 135 969 zł (w tym dofinansowanie SAPARD – 568850 zł, PHARE ODBUDOWA 2001 – 473110 zł, PAOW – 425 142 zł)

Plan wydatków inwestycyjnych na rok 2006 – łącznie 4 421 660 zł (w tym finansowanie 4 341 660 zł z dochodów własnych gminy). Dział Transport i Łączność absorbuje 8,8% nakładów. Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne przedstawia tablica Z.3.2-14.

Tablica Z.3.2-14 Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne w gminie Morawica¹⁵

	Dział Transportu i Łączności	Pozostałe działy
Jednostka organizacyjna realizująca	Urząd Gminy	Urząd Gminy
Okres realizacji	2004 - 2006	2004 - 2008
Łączne nakłady finansowe	2 127 296	24 081 988
Wydatki poniesione Do 31.12.2005	7 296	492 028
Wysokość wydatków w roku budżetowym 2006	2 120 000	5 065 353
Źródła finansowania	573 000 dochody własne 1 547 000 inne	3 415 353 – dochody własne 1 200 000 - dotacje 450 000 - inne
Wysokość wydatków na 2007		11 124 535,79
Wysokość wydatków na 2008		7 400 0 71

¹⁴ Informacje uzyskane z Urzędu Gminy Morawica – skarbnik gminy; Maria Adach – Morawica 2006-06-05, http://www.morawica.eobip.pl/bip_morawica/a/index.jsp?place=bip_leftmenu&news_cat_id=349, załącznik nr 1,2 do Uchwały nr II/12/06 Rady Gminy Morawscy z dnia 17 marca 2006r

¹⁵ Według informacji uzyskanych w Urzędzie Gminy Morawica według danych z załącznika nr 4 do Uchwały Nr. II–12-06 Rady Gminy z dnia 17 marca 2006r.

GMINA PIEKOSZÓW

Udział wydatków na dział Transport i Łączność w roku 2005 w gminie Piekoszów stanowi 3% wszystkich wydatków (tablica Z.3.2-15).

Tablica Z.3.2-15 Wydatki i dochody gminy w 2005 r.¹⁶

Piekoszów	Ogółem budżet dochodów i wydatków	Ogółem dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2005 wydatki	28 661 066	860 334	Brak danych				
2005 dochody	27 883 262	30 000					
2006	Brak danych						

Wydatki inwestycyjne gminy Piekoszów na 2005 r. i 2006 r. przedstawia tablica 3.2-16. Nakłady inwestycyjne na Transport i Łączność stanowią w 2005 r. - 81% wszystkich nakładów inwestycyjnych, natomiast w 2006 r. – około 83%.

Tabela Z.3.2-16 Wydatki inwestycyjne oraz wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne¹⁷

	Wydatki inwestycyjne na okres roku budżetowego				Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne		
	Łączne nakłady finansowe w 2005 r.	Środki z innych źródeł-obligacje kom.	Łączne nakłady finansowe w 2006 r.	Środki z innych źródeł-obligacje kom.	Łączne nakłady finansowe 2006 r.	Wysokość wydatków w roku budżetowym 2006	Środki z innych źródeł-obligacje, kredyty
Transport i Łączność	1 7 01 300	1 7 01 300	2 064 394 w tym 1 038 000 dochodów własnych	1 026 394	530 032	524 527 w tym 294 827 dochodów własnych	229 700
Pozostałe działy	398 000, w tym 224 300 dochodów własnych	173 700	398 962, w tym 190 000 dochodów własnych	208 962	10 195 345	4 500 744, w tym 455 391 dochodów własnych	4 045 353
Ogółem wydatki gminy	2 099 300 w tym 224 300 dochodów własnych	1 875 000	2 463 356 w tym 1 228 000 dochodów własnych	1 235 356	10 725 377	5 025 271 w tym 750 218 dochodów własnych	4 275 053

Jednym z celów operacyjnych gminy Piekoszów jest cel: „Nowoczesny system dróg w gminie” – w ramach tego celu przewidziano do realizacji 7 zadań. Okres realizacji zadań lata 1999 – 2010, a szacunkowy koszt - 5,7 mln zł.

¹⁶ www.bip.piekoszow.pl

¹⁷ Załącznik nr 4 do uchwały Rady Gminy w Piekoszowie Nr XXVII/269/2005 z dnia 17 marca 2005

GMINA SITKÓWKA – NOWINY

Wydatki budżetu gminy Sitkówka - Nowiny przedstawia tablica Z.3.2-17. Udział wydatków na dział Transport i Łączność stanowi 8,6% wydatków gminy. Wydatki inwestycyjne na ten dział stanowią 31% wydatków inwestycyjnych.

Tablica Z.3.2-17 Wydatki budżetu gminy Sitkówka – Nowiny¹⁸

Sitkówka - Nowiny	Ogółem wydatki i dochody gminy	Ogółem dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2006 wydatki	31 671 266	2 752 000	303 602	592 000	645 000	1 211 398	
Wydatki na realizację zadań wynikających z porozumień między j.s.t.		1 262 000		592 000	645 000	25 000	
2006 dochody	26 467 678						
Wydatki inwestycyjne	2 320 364	723 368	5 368			718 000 dochody własne	

Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne w Gminie Sitkówka – Nowiny przedstawia tablica Z.3.2-18.

Tablica Z.3.2-18 Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne w Gminie Sitkówka – Nowiny¹⁹

	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne
Jednostka organizacyjna realizująca	Urząd gminy	Urząd gminy	Urząd gminy
Okres realizacji	2004-2008	2005 -2007	2005-2008
Łączne nakłady finansowe	647 000	315 438	4 609 500
Wydatki poniesione do 31.12.2005	27 000	27 938	14 150
Wysokość wydatków w roku budżetowym	570 000	100 000	163 500
Źródła finansowania	Dochody własne	Dochody własne	Dochody własne
	570 000	100 000	163 500
Wysokość wydatków na 2007	50 000	100 000	2 630 000
Wysokość wydatków na 2008	0	87 500	1 801 850

Zamierzenia inwestycyjne na lata 2007 – 2013 przedstawia tablica Z.3.2-19

Tablica Z.3.2-19 Zamierzenia inwestycyjne na lata 2007 -2013²⁰

Obszar województwa	Typ projektu	Szacunkowa wartość wszystkich projektów związanych z drogami	Fundusz/Program w ramach, którego będzie realizowany projekt	Lata realizacji
Powiat Kielecki Gmina Sitkówka - Nowiny	Drogi	36 550 000	EFRR/RPO	2006 - 2013
Powiat Kielecki Gmina Sitkówka- Nowiny	Edukacyjne, rewitalizacyjne, ochrona środowiska, inf. Sportowa, informatyka, gazyfikacja	57 850 000	EFRR/RPO	2006 -2013

¹⁸ Załącznik nr 2 do uchwały nr RG-XXXIX/290/05 Rady Gminy Sitkówka Nowiny z dnia 28 grudnia 2005r¹⁹ Załącznik nr 2 do uchwały nr RG-XLIV/324/06 Rady Gminy Sitkówka-Nowiny z dnia 12 czerwca 2006r²⁰ Informacje uzyskane z Gminy Sitkówka-Nowiny (dane z 17 stycznia 2006 r.)

GMINA STRAWCZYN

Wydatki na Transport i Łączność w gminie Strawczyn przedstawiają tablice Z.3.2-20 i Z.3.2-21. Porównując wydatki na drogi widać, że najczęściej wydatków gmina poniosła na drogi gminne i wojewódzkie. Ogółem na drogi w latach 2003 – 2006 gmina przeznaczyła 8 231 752 zł, w tym najczęściej w 2006 oraz 2004 r. Procentowy udział wydatków na dział Transport i Łączność stanowi 11,8% wydatków gminy w 2005 roku, natomiast 11% w 2006 r.

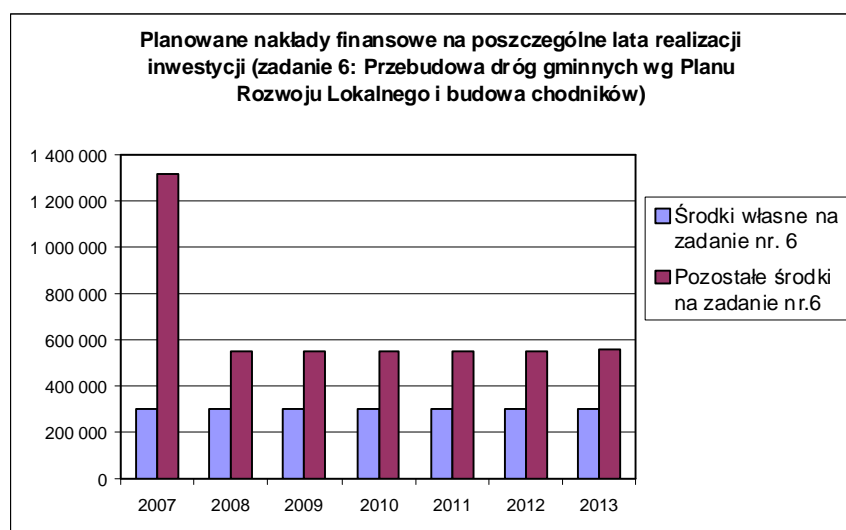
Tablica Z.3.2-20 Budżet wydatków na dział Transport i Łączność w Gminie Strawczyn²¹

	2003	2004	2005	2006
Drogi wojewódzkie	117 776	326 692	325 962	404 100
Drogi powiatowe	168 292	124 976	125 700	268 910
Drogi gminne	776 039	2 264 780	1 557 779	1 770 746
Razem	1 062 107	2 716 448	2 009 441	2 443 756

Tablica Z.3.2-21 Budżet wydatków i dochodów w Gminie Strawczyn (2005, 2006 r.)²²

	Ogółem wydatki i dochody gminy	Ogółem dział Transport i Łączność
2005 Wydatki	16 972 258	2 009 441
2005 Dochody	19 746 835	Brak danych
2006 Wydatki	22 031 203	2 443 756
2006 Dochody	21 286 961	Brak danych

Planowane nakłady finansowe na poszczególne lata realizacji inwestycji, określone w wieloletnim planie inwestycyjnym i finansowym gminy Strawczyn w okresie 2007-2013 przedstawia Rys. Z.3.2-2. Łączna środki przeznaczona na wszystkie planowane inwestycje wynosi 59 457 182 zł. Natomiast na zadania związane z transportem i drogami publicznymi, tj przebudowa dróg gminnych (wg Planu Rozwoju Lokalnego) i budowa chodników wynosi 6 765 600zł, co stanowi 11% łącznej wartości przeznaczanej na wszystkie planowane zadania.

Rys. Z.3.2-2 Planowane nakłady finansowe na poszczególne lata realizacji inwestycji w określonych w wieloletnim planie inwestycyjnym i finansowym gminy Strawczyn 2007-2013.²³²¹ Informacje uzyskane z Urzędu Gminy Strawczyn²² Informacje uzyskane z Urzędu Gminy Strawczyn

GMINA ZAGNAŃSK

Wydatki i dochody budżetu gminy Zagnańsk przedstawia tablica Z.3.2-22. Procentowy udział wydatków na dział Transport i Łączność stanowi 7,7% wydatków gminy.

Tablica Z.3.2-22: Wydatki i dochody budżetu gminy Zagnańsk²⁴

Zagnańsk	Ogółem wydatki i dochody gminy	Ogółem dział Transport i Łączność	Transport zbiorowy	Drogi publiczne wojewódzkie	Drogi publiczne powiatowe	Drogi publiczne gminne	Pozostała działalność
2006 wydatki	29 388 394	2 267 617	191 217	300 000	784 000	992 400	
2006 dochody	23 866 175	178 023			120 000	58 023	

Źródła finansowania i harmonogram realizacji projektów inwestycyjnych w ramach zadania 2 dotyczącego budowy, przebudowy, remontów dróg oraz infrastruktury drogowej latach 2004-2013:

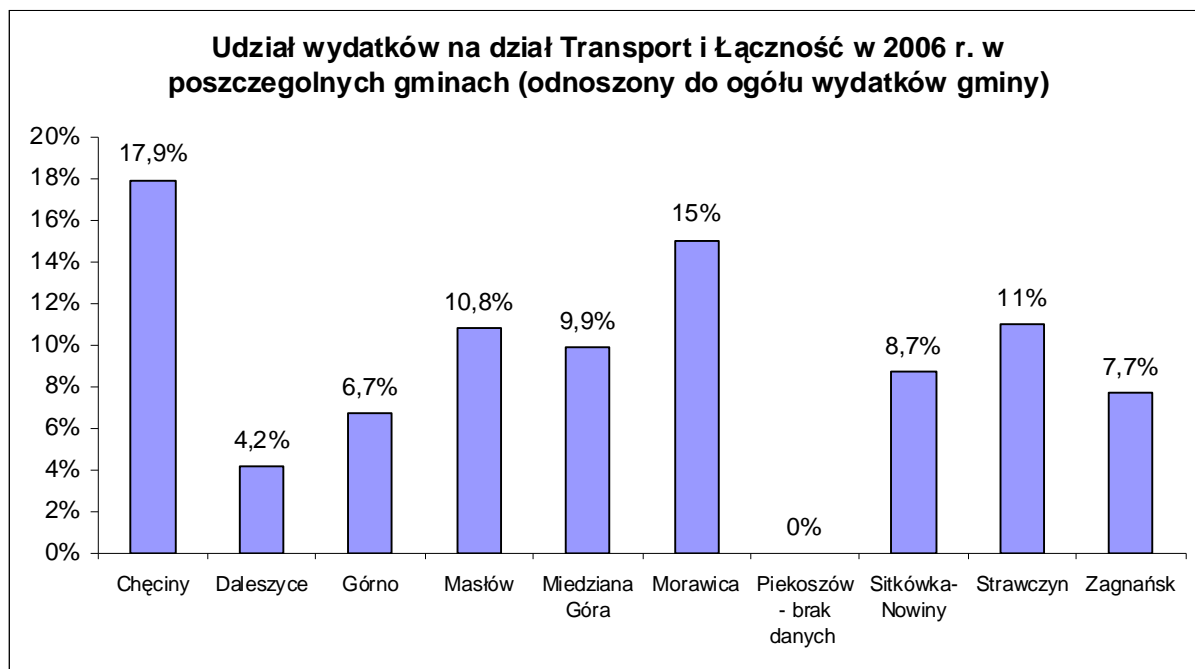
- Na budowę, przebudowę, remont dróg oraz infrastruktury drogowej na lata 2004-2006 przeznaczono 7 764 000 zł, w tym:
 - w 2004 r. – 5 928 000 zł. w tym 2 638 500 zł. z budżetu gminy, 3 289 500 zł.– inne środki;
 - w 2005 r. – 886 000 zł., w tym 301 750 zł. z budżetu gminy, 66 000 zł. z budżetu państwa, 495 000 zł. z EFRR, 3 289 500 zł. – inne środki;
 - w 2006 r. – 950 000 zł., w tym 123 750 zł z budżetu gminy, 95 000 zł z budżetu państwa, 712 500 zł z EFRR, 18 750 zł. - inne środki.
- Na budowę, przebudowę, remont dróg oraz infrastruktury drogowej na lata 2007-2009 planowane nakłady: 14 450 000 zł, w tym:
 - w 2007 r. – 5 550 000 zł., w tym 532 500 zł z budżetu gminy, 555 000 zł. z budżetu państwa, 4 162 500 zł z EFRR, 300 000 zł – inne środki;
 - w 2008 r. – 7 400 000 zł, w tym 811 500 zł z budżetu gminy, 740 000 zł z budżetu państwa, 5 550 000 zł z EFRR, 298 500 zł. – inne środki;
 - w 2009 r. - 1 500 000 zł, w tym 165 000 zł z budżetu gminy, 150 000 zł z budżetu państwa, 1 125 000 zł z EFRR, 60 000 zł – inne środki.
- Na budowę, przebudowę, remont dróg oraz infrastruktury drogowej na lata 2010-2013 przeznaczono 10 800 000 zł, w tym:
 - w 2010 r. – 3 750 000 zł, w tym 476 250 zł z budżetu gminy, 375 000 zł z budżetu państwa, 2 812 500 zł z EFRR, 86 250 zł – inne środki;
 - w 2011 r. – 2 900 000 zł, w tym 381 000 zł z budżetu gminy, 290 000 zł z budżetu państwa, 2 175 000 zł z EFRR, 54 000 zł – inne środki;
 - w 2012 r. – 3 150 000 zł, w tym 228 750 zł z budżetu gminy, 315 000 zł z budżetu państwa, 2 362 500 zł z EFRR, 243 750 zł – inne środki;
 - w 2013 r. – 1 000 000 zł, w tym 75 000 zł z budżetu gminy, 100 000 zł z budżetu państwa, 750 000 zł z EFRR, 75 000 zł - inne środki.

Nakłady na zadania i projekty drogowe realizowane w latach 2004 -2013 w gminie Zagnańsk planuje się ogółem w wysokości 33 014 000 zł.

²³ Materiały uzyskane z Urzędu gminy w Strawczynie

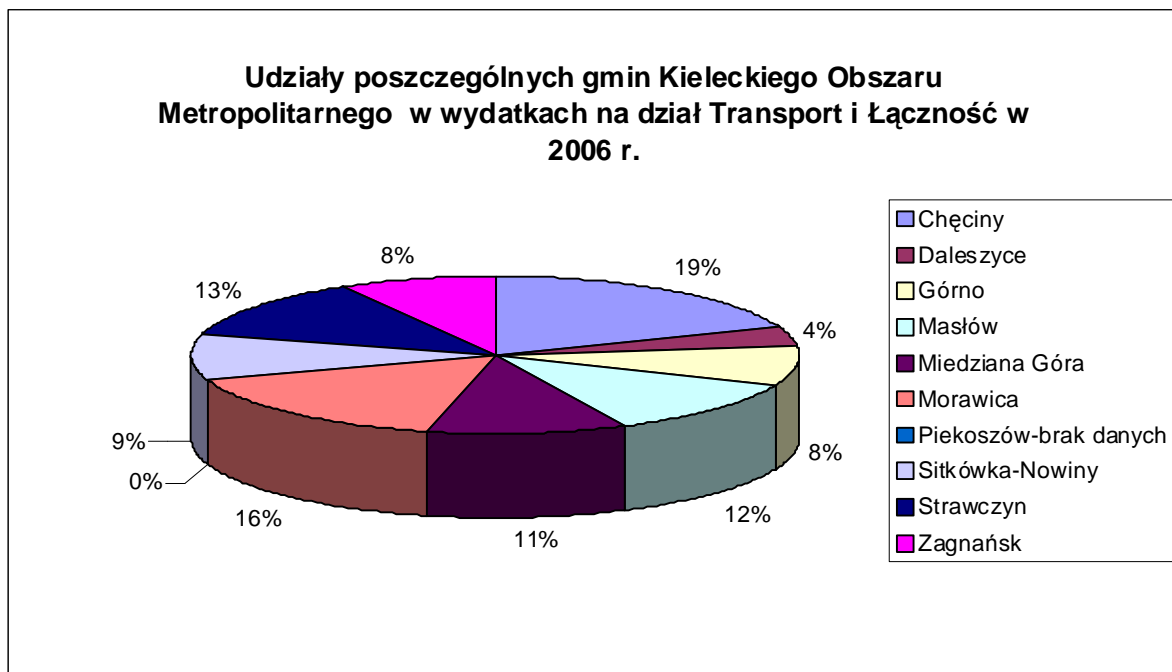
²⁴ Informacje uzyskane z Urzędu Gminy Zagnańsk oraz www.bip.zagnansk.pl

Porównanie udziału wydatków gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego na dział Transport i Łączność w 2006 r. przedstawia rys. Z.3.2-3.



Rys. Z.3.2-3: Udział wydatków na dział Transport i Łączność w poszczególnych gminach w ogólnych wydatkach gminy

Porównanie wydatków gmin na dział Transport i Łączność (w skali analizowanych gmin) w 2006 r. przedstawia rys. Z.3.2-4. Najwięcej na dział Transport i Łączność przeznaczają gminy: Chęciny oraz Morawica.



Schemat Z.3.2-4. Wielkość wydatków w poszczególnych gminach na dział Transport i Łączność w 2006 r.

Budżet Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach

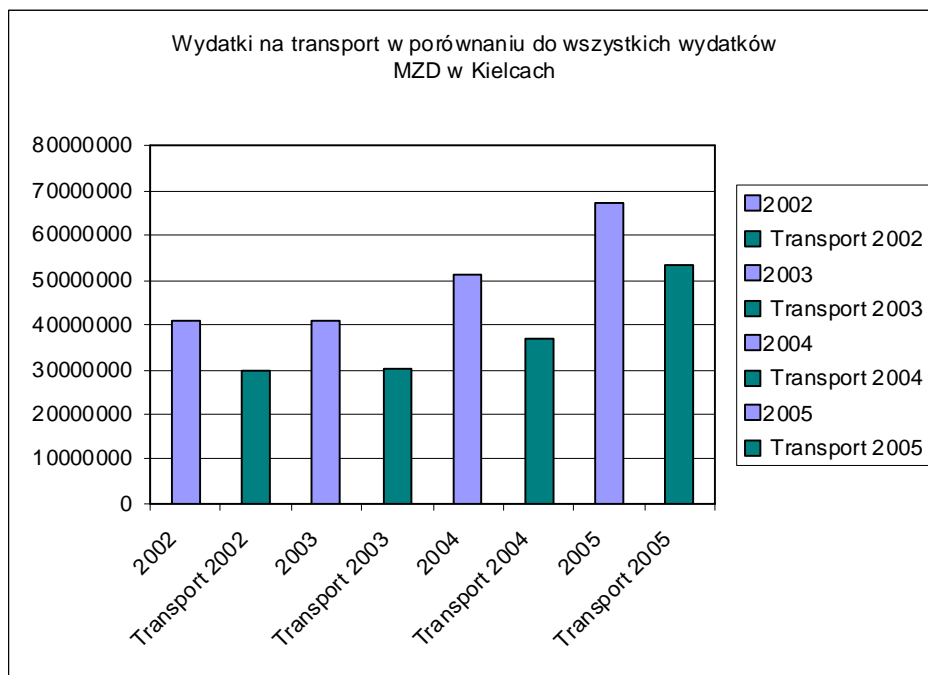
Budżety Miejskiego Zarządu Dróg w okresie 2002 -2005 przedstawia tablica Z.3.2-23.

Tablica Z.3.2-23: Budżet Miejski Zarządu Dróg w Kielcach²⁵

		Ogółem- wszystkie działy	Ogółem na transport i łączność	Drogi publiczne krajowe	Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu	Drogi publiczne gminne
2002 wydatki	Zadania gminy (zadania własne)	41 160 819 wykonanie	22 307 458 wykonanie 22 033 265		4 074 023	18 233 435 wykonanie 17 959 243
	Zadania powiatu (zadania własne)	40 884 664	7 507 931		7 507 931	
2002 dochody	Zadania gminy (zadania własne)	3 207 233 wykonanie 3 260 793	648 435 wykonanie 704 092			648 435 wykonanie 704 092
2003 wydatki	Zadania gminy (zadania własne)	44 264 820 wykonanie 40 713 510	26 383 933 wykonanie 22 836 506	1 500 000	4 857 807 wykonanie 3 299 825 (67,9%)	20 026 126 wykonanie 18 036 681
	Zadania powiatu (zadania własne)		7 607 633		7 607 633	
2003 dochody	Zadania gminy (zadania własne)	3 846 877 wykonanie 3 898 769	1 907 600 wykonanie 1 960 630	1 500 000	397 600	10 000 wykonanie 63 030
2004 wydatki	Zadania gminy (zadania własne)	64 211 078 wykonanie 51 183 256	44 426 603 wykonanie 31 972 754		7 159 515 wykonanie 6 558 313	37 267 088 wykonanie 25 414 441
	Zadania powiatu (zadania własne)		4 700 000 wykonanie 4 699 996		4 700 000 wykonanie 4 699 996	
2004 dochody	Zadania gminy (zadania własne)	655 154 wykonanie 1 457 236	14 000 wykonanie 815 593		446 648	14 000 wykonanie 368 945
2005 wydatki	Zadania gminy (zadania własne)	67 004 512	47 051 504		1 588 080	45 463 424
	Zadania powiatu (zadania własne)		6 579 114		6 579 114	
2005 dochody	Zadania gminy (zadania własne)	4 899 338	4 627 000			4 627 000
	Zadania powiatu (zadania własne)		94 000		94 000	

²⁵ Informacje uzyskane z Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach

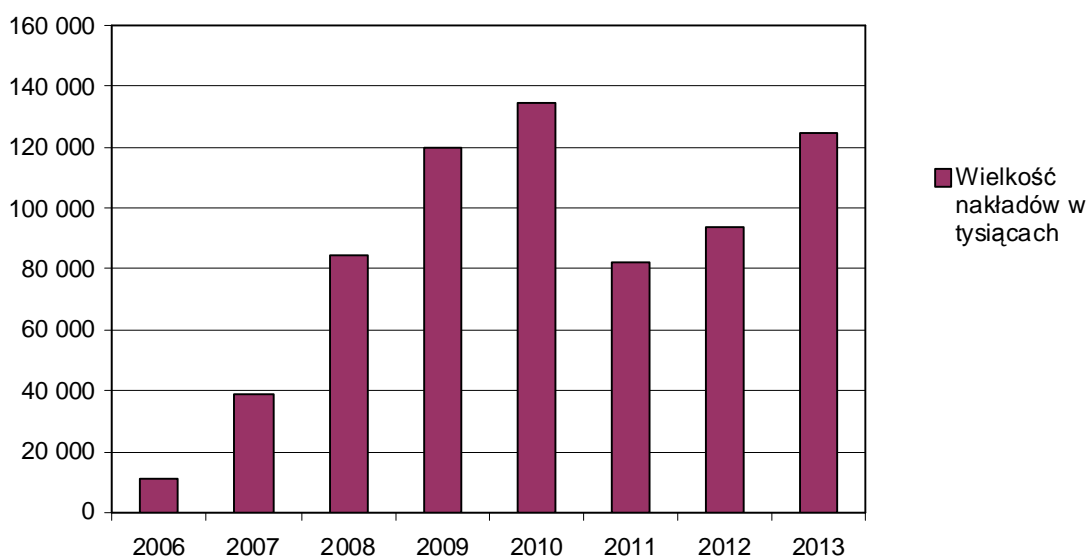
Postępujący wzrost wydatków na drogi z ok. 30 mln zł w 2002 r. do ok. 54 mln zł w 2005 r. można zaobserwować na Rys. Z.3.2-5. Szczególnie znaczny wzrost miał miejsce w 2005 r.



Rys. Z.3.2-5: Wydatki (zł) na transport w latach 2002-2005 na tle ogólnych wydatków MZD²⁶

Wieloletni plan inwestycyjny dla zadań dotyczących dróg przedstawia rys. Z.3.2-6. Najwięcej nakładów na wieloletnie programy inwestycyjne jest przewidziane na lata 2010 i 2009 (rzędu 120 do 139 mln rocznie), natomiast znikome - na 2006 r.

Planowane nakłady na wieloletnie programy inwestycyjne (zadania konieczne, priorytetu 1 oraz priorytetu 2)

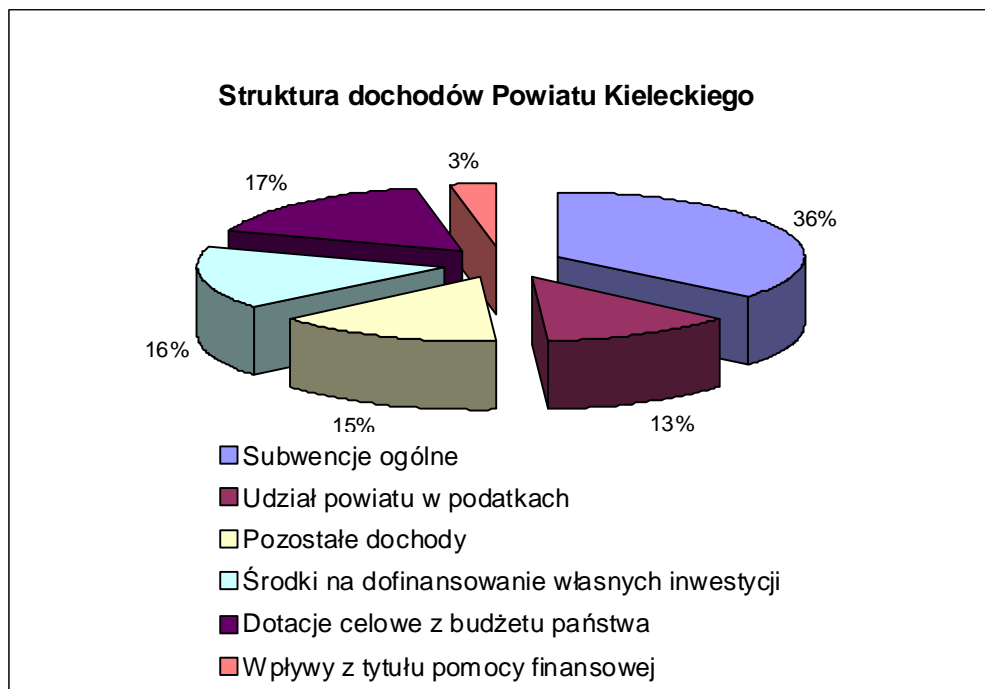


Rys. Z.3.2-6: Nakłady na wieloletnie programy inwestycyjne dróg MZD²⁷

²⁶ Informacje uzyskane z Miejskiego Zarządu Dróg w Kielcach

Budżet Powiatu Kieleckiego

Planowane dochody budżetu Powiatu Kieleckiego w 2006 r. według danych uzyskanych z Starostwa Powiatowego wynoszą 71,3 mln zł. Strukturę poszczególnych źródeł dochodów w 2006 r. przedstawia Rys. Z.3.2-7



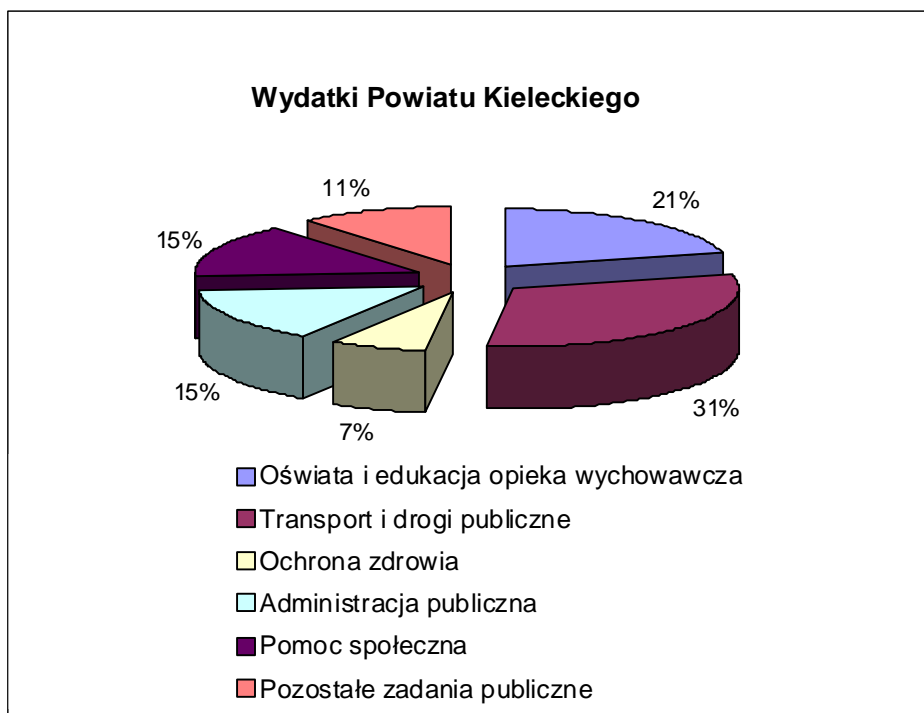
Rys. Z.3.2-7. Struktura poszczególnych źródeł dochodów powiatu kieleckiego na 2006 r.²⁸

Środki na dofinansowanie własnych inwestycji powiatów (związków powiatów), pozyskane z innych źródeł wynoszą 11 366 400 zł. Środki pozyskane z programów ZPORR, SAPARD na rozbudowę i modernizację infrastruktury drogowej służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionu, w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu wynoszą 58 zł.

Planowane wydatki budżetu Powiatu Kieleckiego na 2006 r. wynoszą: 59,6 mln zł. Strukturę poszczególnych źródeł dochodów na 2006 r. przedstawia poniższy Rys. Z.3.2-8.

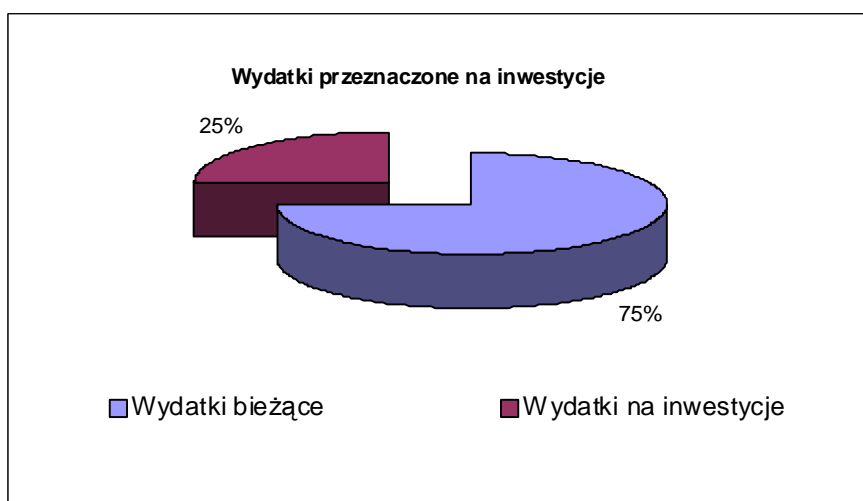
²⁷ www.mzd.kielce.pl

²⁸ Informacje uzyskane ze Starostwa powiatowego w Kielcach – informator budżetowy dla mieszkańców pt. "Skąd mamy pieniądze i na co je wydajemy czyli budżet powiatu kieleckiego"



Rys. Z.3.2-8 Planowane wydatki Powiatu Kieleckiego w 2006 r.²⁹.

Wydatki budżetu planowane w 2006 r. na zadania związane z transportem i drogami publicznymi wynoszą 23,1 mln zł, a w przeliczeniu na jednego mieszkańca powiatu - 119 zł. W ramach tego zadania są finansowane m.in. inwestycje drogowe współfinansowane z gminami, bieżące utrzymanie około 1200 km dróg powiatowych, zimowe utrzymanie dróg, oznakowanie, remonty dróg i sprzętu oraz koszty działalności Powiatowego Zarządu Dróg. Wydatki na transport i drogi publiczne stanowią 31% całego budżetu wydatków. Na wydatki inwestycyjne przeznaczono 75% budżetu wydatków, na wydatki bieżące – 25 % budżetu wydatków (Rys.Z.3.2-9).



Rys. Z.3.2-9 Wydatki przeznaczone na inwestycje³⁰

²⁹ Informacje uzyskane ze Starostwa Powiatowego w Kielcach – informator budżetowy dla mieszkańców pt. "Skąd mamy pieniądze i na co je wydajemy, czyli budżet powiatu kieleckiego"

³⁰ Informacje uzyskane ze Starostwa Powiatowego w Kielcach – informator budżetowy dla mieszkańców pt. "Skąd mamy pieniądze i na co je wydajemy, czyli budżet powiatu kieleckiego"

Budżet Powiatowego Zarządu Dróg

Projekty z Planu Rozwoju Lokalnego przewidziane na lata 2004 -2006 przedstawia tablica Z.3.2-24, natomiast projekty Planu Rozwoju Lokalnego (dotyczące remontów, modernizacji oraz budowy dróg lub chodników) przewidziane na lata 2007 -2013 przedstawia tablica Z.3.2-25.

Tablica Z.3.2-24: Projekty z Planu Rozwoju Lokalnego przewidziane na lata 2004 -2006

Gmina	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Źródła finansowania w PLN				Razem
		Budżet gminy	Budżet powiatu	Budżet państwa	Środki UE	
Chęciny	Gmina i Miasto Chęciny, Powiat Kielecki	125 000	138 393	0	0	263 393
Daleszyce	Niestachów, Dodzechów, Daleszyce	132 037	132 037	0	0	264 076
Miedziana Góra	Powiat Kielecki, Gmina Miedziana Góra	224 123	224 123	0	1 038 366	1 486 612
Morawica	Powiat Kielecki, Gmina Morawica	289 581	348 104	99 304 PAOW ^{x)}	0	736 990
Sitkówka-Nowiny	PZD Gmina Sitkówka-Nowiny	0	111 589			111 589
Zagnańsk	Gmina Zagnańsk, Powiat Kielecki	40 150	40 150	0	0	80 301

x) Program Aktywności Obszarów Wiejskich

Tablica Z.3.2-25: Projekty Planu Rozwoju Lokalnego przewidziane na lata 2007 -2013

Gmina	Instytucje i podmioty uczestniczące we wdrażaniu	Źródła finansowania w PLN				Razem
		Budżet gminy	Budżet powiatu	Budżet państwa	Środki UE	
Łopuszno Strawczyn 2007-2010	Powiat Kielecki gminy Łopuszno, Strawczyn	1 068 000	1 068 000	1 424 000	10 680 000	14 240 000
Bieliny Daleszyce 2010 - 2013	Powiat Kielecki, Gminy Bieliny i Daleszyce	450 000	450 000	600 000	4 500 000	6 000 000
Zagnańsk Miedziana Góra 2007 – 2010	Powiat Kielecki, gminy Zagnańsk i Miedziana Góra	414 000	414 000	552 000	4 140 000	5 520 000
Zagnańsk 2007 – 2010	Powiat Kielecki Gmina Zagnańsk	648 000	648 000	864 000	6 480 000	8 640 000
Masłów Bodzentyn 2007 – 2013	Powiat Kielecki gminy Masłów i Bodzentyn	414 000	414 000	552 000	4 140 000	5 520 000
Piekoszów 2007 – 2010	Powiat Kielecki Gmina Piekoszów	24 600	24 600	32 800	246 000	328 000

Budżet Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

Zadania inwestycyjno-remontowe w 2002 r. Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich zrealizował do wysokości planowanych środków finansowych tj. 29 835 206 zł (remonty dróg, budowy chodników, remonty chodników).

W 2003 r. wydatki na zadania inwestycyjne, remontowe, utrzymaniowe i inne zadania statutowe Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich wyniosły 26 426 222 zł (tablica Z.3.2-26). Podział wydatków na remonty i bieżące utrzymanie oraz na inwestycje wynosił jak 43 do 57. Uzupelnieniem środków budżetowych w 2003 r. stanowiły fundusze pozyskane przez ŚZDW z funduszy Phare Odbudowa 2001 (1 378 085 zł), oraz ze współpracy z samorządami gminnymi i powiatowymi (1 768 257 zł).

Tablica Z.3.2-26 Wydatki Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich na zrealizowane zadania w 2003 r.³¹

Wyszczególnienie	Wykonanie finansowe
Roboty z zakresu bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich	8 020 050
Roboty remontowe dróg i mostów	544 084
Zadania inwestycyjne	11 250 086
Wydatki związane z utrzymaniem ŚZDW	5 527 316
Wydatki związane z usuwaniem skutków powodzi	864 736
Pozostała działalność	219 950
Razem	26 426 222

W 2004 r. ŚZDW zrealizował zadania rzeczowe do wysokości planowanych środków finansowych tj. 27 820 000 zł. Podział wydatków na remonty i bieżące utrzymanie oraz na inwestycje wynosił jak 44 do 56. Ponadto w ramach współpracy z gminami województwa Świętokrzyskiego zrealizowane były 34 zadania dotyczące głównie remontów i budowy ciągów pieszych. Kwota ze środków przekazanych przez gminy na drogi wojewódzkie w 2004 r. wyniosła 2 651 565 zł.(tablica Z.3.2-27).

Tablica Z.3.2-27 Wydatki Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich na zrealizowane zadania inwestycyjne w 2004 r.³²

Wyszczególnienie	Wykonanie finansowe
Roboty z zakresu bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich	8 474 564
Roboty remontowe dróg i mostów	620 000
Zadania inwestycyjne	11 606 133
Wydatki związane z utrzymaniem ŚZDW	5 984 703
Wydatki związane z usuwaniem skutków powodzi	1 134 600
Razem	27 820 000

ŚZDW w Kielcach w 2005 roku zrealizował zadania rzeczowe na kwotę wysokości 27 847 488 zł w tym

- w ramach budżetu własnego: 24 268 852 zł
- w ramach pozyskanych środków z samorządów gminnych: 3 578 636 zł (tablica Z.3.2-28)

Tablica Z.3.2-28 Wydatki Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich na zrealizowane zadania inwestycyjne w 2005 r.³³

Wyszczególnienie	Wykonanie finansowe
Roboty z zakresu bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich	9 859 651
Roboty remontowe dróg i mostów	1 865 288
Zadania inwestycyjne	6 338 839
Wydatki związane z utrzymaniem ŚZDW	6 205 074
Razem	24 268 852

³¹ Informacja o zrealizowanych zadaniach inwestycyjno-remontowych na drogach wojewódzkich w latach 2002-2006

³² Informacja o zrealizowanych zadaniach inwestycyjno-remontowych na drogach wojewódzkich w latach 2002-2006

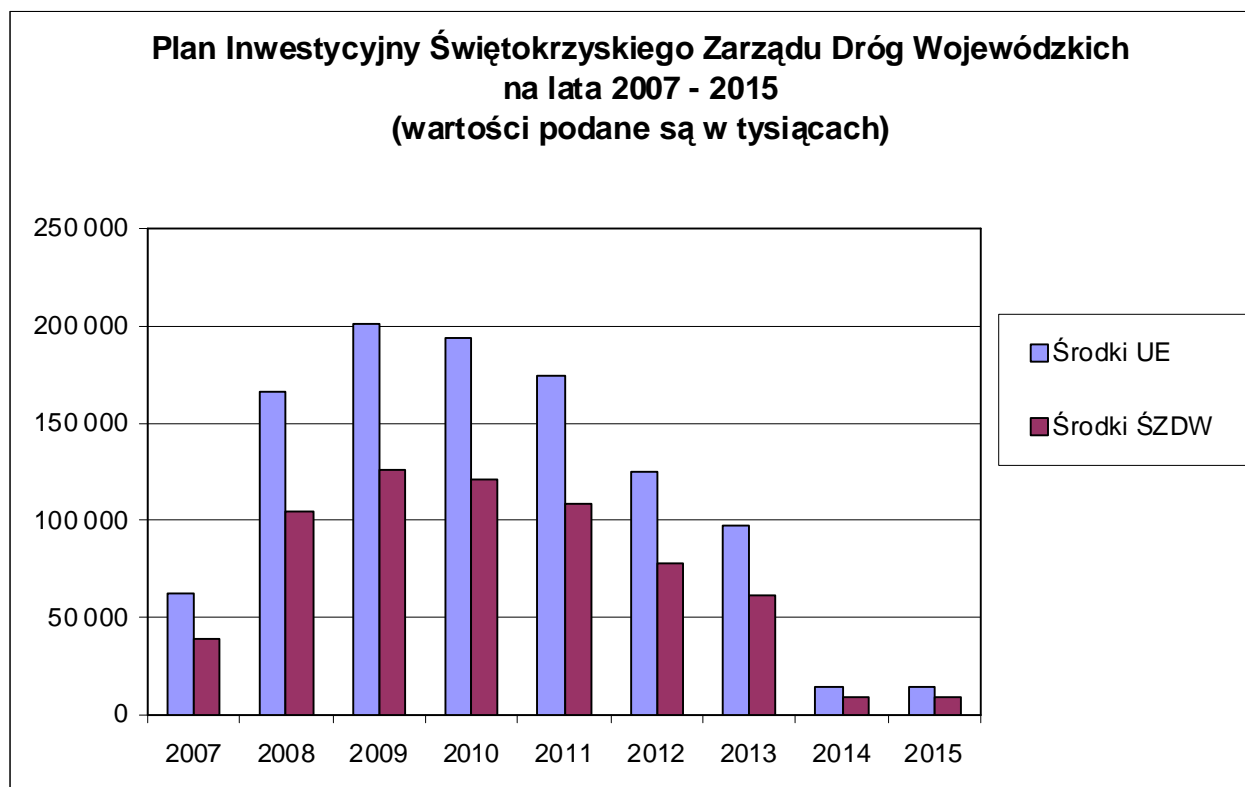
³³ Informacja o zrealizowanych zadaniach inwestycyjno-remontowych na drogach wojewódzkich w latach 2002-2006

Na zadania inwestycyjno - remontowe realizowane w 2006 ŚZDW zaplanował wydatki na kwotę w wysokości 104 913 924 zł.(tablica Z.3.2-29)

Tablica Z.3.2-29 Wydatki Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich na planowane zadania inwestycyjne w 2006 r.³⁴

Wyszczególnienie	Wykonanie finansowe
Roboty z zakresu bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich	11 198 000
Roboty remontowe dróg i mostów	4 580 000
Zadania inwestycyjne	34 510 000
Prefinansowanie do zadań ZPORR	48 030 000
Wydatki związane z utrzymaniem ŚZDW	6 595 924
Razem	104 913 924 zł

Plan inwestycyjny Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich na lata 2007 - 2015 przedstawia Rys. Z.3.2-10.



Rys. Z.3.2-10. Plan inwestycyjny Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich na lata 2007 – 2015³⁵

Zwraca uwagę dynamiczny wzrost wydatków rocznych z ok. 25 mln zł w latach 2003 – 2005 do ponad 100 mln zł w 2006 i ok. 320 mln zł w latach 2009 i 2010. W latach 2014 oraz 2015 widoczny jest znaczny spadek środków inwestycyjnych ponieważ różny jest okres zakończenia zadań (w większości z nich czas zakończenia planowany jest w 2008, 2009 oraz 2012 roku).

³⁴ Informacja o zrealizowanych zdaniach inwestycyjno-remontowych na drogach wojewódzkich w latach 2002-2006

³⁵ załącznik do Uchwały nr XL/468/06 z dnia 12.06.2006r

Budżet Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych, Oddział w Kielcach

Nakłady na drogi krajowe na obszarze województwa świętokrzyskiego na rok 2005 wyniosły: 175,4 mln zł.

Plan finansowy na terenie województwa świętokrzyskiego w 2005 r. przedstawiał się następująco:

- budowa nowych odcinków – 80,7 mln zł (bez zadań inwestycyjnych BRD)
- roboty poprawiające stan techniczny nawierzchni na sieci dróg krajowych o wartości 65,7 mln zł (łącznie z inwestycjami BRD i budową chodników)
- odnowa obiektów mostowych o łącznej wartości 2,4 mln zł
- wykupy gruntów i nieruchomości o wartości 1,7 mln zł

Na bezpieczeństwo ruchu drogowego w ramach „wydatków majątkowych” zrealizowano zadania w łącznej wysokości 3,2 mln zł.

Zadania dotyczące budowy chodników są realizowane we współpracy z zainteresowanymi gminami, przy ich udziale w kosztach budowy w wysokości 50%. Udział środków finansowych Oddziału GDDKiA w Kielcach wyniósł w 2005 r. - 1 394,3 tys zł .

W ramach programu Rehabilitacja Nawierzchni – współfinansowanego z pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego rozpoczęto realizację zadania dot. drogi krajowej nr 73 - odc. Słupia Pacanowska – Szczucin - realizacja w latach 2005 – 2006, wykonanie za 2005 r. -5 746,2 tys zł (plan na 2006 r. – 7 329,6 tys zł).

Wydatki bieżące w 2005 r. - na odnowę nawierzchni drogowej przeznaczono kwotę 49 540,3 tys zł (środki budżetowe oraz pożyczki Banku Światowego). Na odnowy obiektów mostowych przeznaczono ok. 2 401,3 tys zł. (w tym most przez rzekę Lubrzankę w miejscowości Cedzyna w ciągu drogi nr 74).

W zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wydano 1325,2 tys zł.

Na terenie Powiatu Kieleckiego w 2005 r. zrealizowano zadania inwestycyjne:

- droga nr 74 – m. Mińsk - uspokojenie ruchu na przejściu przez miejscowość, przebudowa, wzmocnienie nawierzchni na wartość zadania 3 004,4 tys zł.
- na budowę chodników przy drodze nr 73 m. Brzeziny, nr 74 Łągów oraz Mińsk przeznaczono około 406 tys zł. w tym udział GDDKiA – 248,9 tys zł.

Na odnowy nawierzchni drogowej przeznaczono 4000 tys zł (środki budżetowe oraz pożyczki Banku Światowego).

W roku 2006 przewidziano nakłady inwestycyjne: w ramach zadania dotyczącego budowy węzła Kielce–Północ w ciągu drogi krajowej nr 7 (odc. Występa – Wiśniówka) – 20 mln zł; na budowę chodników – 385,1 tys zł, w tym udział GDDKiA – 50%; na odnowę obiektów mostowych – 1100 tys zł.

Budżet Urzędu Miejskiego w Kielcach

Dochody i wydatki budżetu Urzędu Miasta w latach 2005 i 2006 przedstawia tablica Z.3.2-30.

W 2005 r. Urząd Miasta przeznaczył 12,2% na dział Transport i Łączność 12,2% swoich wydatków budżetowych, natomiast w 2006 r. planuje przeznaczyć aż 17% na ten dział.

Tablica Z.3.2-30 Budżet Urzędu Miasta w Kielcach³⁶

		Ogółem-wszystkie działy	Ogółem na dział Transport i Łączność
2005 wydatki	Zadania gminy (zadania własne)	548 106 995 (w tym 7 200 040 na zadania realizowane na podstawie porozumień)	60 235 820
	Zadania powiatu (zadania własne)		6 579 114
2005 dochody	Zadania gminy (zadania własne)	507 603 183 (w tym 7 275 318 na zadania realizowane na podstawie porozumień)	7 314 596
	Zadania powiatu (zadania własne)		94 000
2006 Wydatki	Zadania gminy	584 182 522	91 683 017
	Zadania powiatu		7 853 970
2006 Dochody	Zadania gminy	529 873 805	19 505 890
	Zadania powiatu		0

Ogólna kwota planowanych wydatków budżetu w 2006 roku wynosi 584 182 522 zł, z tego na :

- zadania Gminy – 432 047 670 zł,
- zadania Powiatu – 152 134 852 zł

Główne pozycje wydatków na zadania Gminy obejmują finansowanie takich zadań jak³⁷:

1) oświata i wychowanie oraz edukacyjna opieka wychowawcza	129 574 673 zł
2) pomoc i polityka społeczna	82 041 097 zł
3) <u>transport i łączność</u>	91 683 017 zł
w tym :	
– dotacja dla zakładu budżetowego – Zarząd Transportu Miejskiego na dopłatę do każdego wykonanego kilometra przez autobusy lokalnego transportu zbiorowego	11 743 420 zł
– utrzymanie bieżące dróg	10 611 292 zł
– inwestycje drogowe	63 033 664 zł
– inne	6 294 641 zł
4) gospodarka komunalna i ochrona środowiska	21 700 581 zł
5) administracja publiczna	34 256 764 zł
6) kultura fizyczna i sport	26 393 018 zł
7) gospodarka mieszkaniowa	9 801 830 zł
8) działalność usługowa	2 921 710 zł
9) kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	9 286 474 zł
10) koszty obsługi długu	10 038 550 zł
11) ochrona zdrowia	8 122 280 zł
12) bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	4 067 330 zł

Główne pozycje wydatków Powiatu to finansowanie:

1) oświaty i wychowania oraz edukacyjnej opieki wychowawczej	88 812 193 zł
2) pomocy i polityki społecznej	32 961 674 zł
3) ochrony przeciwpożarowej	11 005 000 zł
4) <u>transportu i łączności</u>	7 853 970 zł

³⁶ Strona internetowa <http://www.um.kielce.pl/pl/finanse/>

³⁷ Strona internetowa http://www.um.kielce.pl/gfx/kielce/files/budzet_2006/lv_1036_2005_opis.rtf

- 5) kultury i ochrony dziedzictwa narodowego 3 574 157 zł
6) administracji publicznej 1 839 000 zł

Zadania realizowane na podstawie porozumień między jednostkami samorządu terytorialnego - plan dochodów i wydatków obejmuje wysokość dotacji celowych z ościennych gmin, innych powiatów oraz Samorządu Województwa Świętokrzyskiego w łącznej kwocie **4 655 095 zł**. W ramach tych środków realizowane będą wydatki przez ³⁸:

- a) Zarząd Transportu Miejskiego - usługi transportowe na terenie ościennych gmin 2 581 920 zł
b) placówki opiekuńczo-wychowawcze 1 796 904 zł
c) Izbę Wytrzeźwień 122 280 zł
d) Urząd Miasta 153 991 zł

Środki na zadania własne ze źródeł pozabudżetowych³⁹ 17 423 970 zł
- w tym na Transport i Łączność 16 923 970 zł

Ustalone dotacje na 2006 r. wynoszą 75 041 307 zł, w tym na Zarząd Transportu Miejskiego 9 161 500. Zbiorcze zestawienie dotacji przedstawia tablica Z.3.2-31.

Tablica Z.3.2-31 Dotacje budżetu Miasta Kielce planowane na 2006 r.⁴⁰

	Planowana kwota dotacji			Ogółem
	Przedmiotowa	Podmiotowa	Celowa	
Ogółem	16 871 138	28 517 262	29 652 907	75 041 307
zadania gminy	16 871 138	11 948 876	25 511 583	54 331 597
1. wydatki na zadania własne	14 166 938	11 948 876	25 338 583	51 454 397
Zarząd Transportu Miejskiego	9 143 500	0	18 000	9 161 500
- inne	5 023 438	11 948 876	25 320 583	42 292 897
2. Wydatki na zadania z zakresu administracji rządowej zlecone ustawami	0	0	173 000	173 000
3. Wydatki na zadania realizowane na podstawie porozumień między jednostkami samorządu terytorialnego	2 704 200	0	0	2 704 200
- Zarząd Transportu Miejskiego	2 581 920	0	0	2 581 920
-Inne	122 280	0	0	122 280
Zadania powiatu	0	16 568 386	4 141 324	20 709 710
1. Wydatki na zadania własne	0	16 568 386	4 141 324	20 709 710

³⁸ http://www.um.kielce.pl/gfx/kielce/files/budzet_2006/lv_1036_2005_opis.rtf

³⁹ http://www.um.kielce.pl/gfx/kielce/files/budzet_2006/lv_1036_2005_zal02.rtf

⁴⁰ http://www.um.kielce.pl/gfx/kielce/files/budzet_2006/lv_1036_2005_zal18b.rtf

Wydatki na wieloletnie programy inwestycyjne przedstawia tablica Z.3.2-32.

Tablica Z.3.2-32: Wieloletnie programy inwestycyjne Miasta Kielce ⁴¹							
Projekty	Okres realizacji	Planowane łączne nakłady finansowe	Planowana wysokość wydatków w roku 2006	Planowana wysokość wydatków w 2007r	Planowana wysokość wydatków w 2008r	Suma nakładów w latach 2006-2008	Wydatki do poniesienia po 2008r.
<u>Ogółem na projekty</u>		425 124 105	104 617 389	32 888 679	34 050 000	171 556 068	161 448 661
-środki z budżetu miasta		388 101 936	87 193 419	21 981 736	34 050 000	143 225 155	161 558 661
-środki z UE		23 023 226	16 923 970	0	0	16 923 970	0
-środki inne		13 908 943	500 000	10 906 943	0	11 406 943	0
A. Projekty realizowane przez Urząd Miasta i podległe jednostki budżetowe:		353 603 105	83 411 389	32 888 679	34 050 000	150 350 068	161 448 661
1. Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska	2004-2012	37 136 203	2 427 725	14 988 679	1 450 000	18 866 404	17 113 989
2. Wydział Gospodarki Przestrzennej i Administracji Budowlanej	2005-2011	28 700 000	4 700 000	5 000 000	4 500 000	14 200 000	14 200 000
3. Wydział realizacji inwestycji	2004 -2006	20 780 000	12 790 000	0	0	12 790 000	0
4. Miejski Ośrodek Pomocy rodzinie	2005 -2006	2 042 000	1 700 000	0	0	1 700 000	0
5. Miejski Zarząd Dróg	2004 – 2014	264 449 902	61 723 664	12 900 000	28 100 000	102 723 664	130 134 672
6. Komenda Straży Miejskiej	2004-2006	495 000	70 000	0	0	70 000	0
B. Projekty realizowane w ramach dotacji celowych przydzielonych z budżetu Miasta		71 521 000	21 206 000	0	0	21 206 000	0
1. Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji	2003-2006	71 036 000	21 006 000	0	0	21 006 000	0
2. Województwo Świętokrzyskie	2004-2006	485 000	200 000	0	0	200 000	0

⁴¹ http://www.um.kielce.pl/gfx/kielce/files/budzet_2006/lv_1036_2005_zal08.rtf

Budżet Zarządu Transportu Miejskiego

Plan finansowy Zarządu Transportu Miejskiego jako zakładu budżetowego na 2006 r. – przychody (zadania gminy własne dział 600 rozdział 60004 – Lokalny transport zbiorowy) przedstawia tablica Z.3.2-33

Tablica Z.3-33: Plan finansowy Zakładu Budżetowego na 2006r.⁴²

Wyszczególnienie	Plan
1. Stan środków obrotowych na początek roku	0
2. Przychody ogółem	44 904 427
- przychody własne zakładu	29 188 461 (28 552 000 – wpływy z usług)
- dotacje:	15 605 966
Ogółem dotacja przedmiotowa z budżetu otrzymana przez zakład budżetowy w tym: dotacja przedmiotowa – Miasto 12 704 072, gminy ościenne – 2 741 954	15 446 026
Dotacje celowe otrzymane z budżetu na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych zakładów budżetowych	159 940
- Inne zwiększenia- pokrycie amortyzacji	110 000
3. Wydatki ogółem z podatkami dochodowym	44 904 427
- wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń	2 206 550
- pozostałe wydatki	42 494 937
- wydatki majątkowe ogółem (Z dotacji celowej - wydatki inwestycyjne zakładów budżetowych -142 000, wydatki na zakupy inwestycyjne zakładów budżetowych 17 940)	159 940
4. Inne zmniejszenia	-
5. Podatek dochodowy od osób prawnych	43 000
6. Wpłata do budżetu nadwyżki środków obrotowych	-
7. Stan środków obrotowych na koniec roku	0

Porównanie przychodów 2005 z 2006 ZTM w Kielcach przedstawia tablica Z.3.2-34 (dział 600 – rozdział 60004 – Lokalny transport zbiorowy)

Tablica Z.3.2-34 Przychody ZTM w Kielcach⁴³

	2005	2006 (za okres od początku roku do dnia 30 czerwca 2006)
Wpływy z usług	29 151 413	14 117 387 (plan: 28 552 000)
Pozostałe odsetki	72 062	16 809 (plan: 64 500)
Grzywny i inne kary pieniężne od osób prawnych i jednostek organizacyjnych	72 181	111 500 (plan: 115 000)
Wpływy z różnych dochodów	315 802	131 752 (plan: 456 961)
Dotacja przedmiotowa z budżetu dla zakładu budżetowego	10 434 972	5 552 259 (plan: 14 435 538)
Pokrycia amortyzacji	108 407	31 165 (plan 110 000)
Inne zwiększenia	3 028	21 285
Razem	40 157 870,24	19 982 159 (plan: 43 733 999)

Strukturę kosztów ZTM w Kielcach w latach 2005 i 2006 przedstawia tablica Z.3.2-35 (dział 600 – rozdział 60004 – Lokalny transport zbiorowy).

⁴² Informacje uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

⁴³ Informacje uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

Tablica Z.3.2-35 Koszty i inne obciążenia ZTM w Kielcach⁴⁴

	2005	2006 (za okres od początku roku do dnia 30 czerwca 2006)
Wynagrodzenia osobowe	1 616 779	697 061 (plan 1 650 720)
Dodatkowe wynagrodzenia roczne	122 341	0 (plan 135 220)
Składki na ubezpieczenia społeczne	299 578	121 639 (plan 314 220)
Składki na fundusz pracy	40 319	165 000 (plan 42 290)
Wynagrodzenia bezosobowe	140 977	43 504 (plan 163 800)
Odpisy na zakładowy fundusz	39 735	38 212 (plan 38 700)
Nagrody i wydatki osobowe nie zaliczone do wynagrodzeń, w których planowane były nagrody pieniężne na ten cel	8 541,37	9 918,65 (plan 20 500)
Wpłaty na państwowy fundusz rehabilitacji osób niepełnosprawnych	16 890	11 211 (plan 25 660)
Zakup materiałów i wyposażenie	223 290	123 814,84 (plan 283 000)
Zakup energii	24 975	12 764,02 (plan 30 000)
Zakup usług remontowych	5 869,	3 520,48 (plan 10 000)
Zakup usług pozostałych	37 418 593	18 581 185,9 (plan 40 931 077)
Opłaty za usługi internetowe	3 050	1 939,42 (plan 4 500)
Krajowe podróże służbowe	7 716,	4 078,45 (plan 10 000)
Różne opłaty i składki	10 384	6 859,4 (plan 16 000)
Podatek od nieruchomości	7 474	2 404,8 (plan 3 600)
Podatek od towarów i usług	150	283 (plan 1 512)
Odsetki od nieterminowych wpłat z tytułu podatków i opłat	152,6	-
Wydatki na zakupy inwestycyjne zakładów budżetowych	4 989	-
Zwrot dotacji wykorzystanych niezgodnie z przeznaczeniem lub pobranych w nadmiernej wysokości	93 537	-
Opłaty amortyzacji	108 407	31 165 (plan 110 000)
Inne zmniejszenia	1 242	-
Razem	40 194 999	19 705 964 (plan 43 690 999)

Finansowanie inwestycji zakładu budżetowego przedstawia tablica Z.3.2-36

Tablica Z.3-36: Finansowanie inwestycji zakładu budżetowego⁴⁵

wyszczególnienie	2005	2006
Wydatki inwestycyjne	4 989	108 000 (wykonanie 17 940)
Źródła finansowania wydatków inwestycyjnych	4 989 (środki własne)	108 000 (wykonanie 17 940) – dotacje celowe
Zobowiązania dotyczące inwestycji	-	-
Zobowiązania wobec budżetu z tytułu zwrotu dotacji	-	-

Koszty przewoźnika za cały 2005 rok w kwocie netto wynosi 37 216 551 zł.

⁴⁴ Informacje uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

⁴⁵ Informacje uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

Rozliczenie wykonanych kilometrów w rozbiciu na Gminy (tablica Z.3.2-37)

Tablica Z.3.2-37 Rozliczenie wykonanych kilometrów w rozbiciu na Gminy w 2005 r.⁴⁶

Gmina	Plan 2005 Ilość km	Stawka dotacji w 2005 r. w zł/km	Kwota przekazanej dotacji 2005 r. w zł	Ilość wykonanych km w 2005 r.	Km niewykonane	Kwota dotacji nałejnej za 2005r.
Chęciny	45 366	1.6	72 588	45 201	164,4	72 322
Daleszyce	168 199	1.5	252 298	16 8021	178	252 031
Górno	198 398	1.5	297 597	198 063	334,5	297 095
Masłów	317 453	1.4	444 434	316 913	539,2	443 679
Miedziana Góra	17 1116	1.5	256 674	170 662	453,2	255 994
Morawica	11 6006	1.4	161 008	114 758	247,5	160 661
Piekoszów	153 022	1.55	237 184	153 012,8	9,2	23 769
Sitkówka –Nowiny	158 175	1.6	253 080	158 174,4	0,6	253 079
Zagnańsk	99 289	1.6	158 862	99 091,2	197,8	158 545
Razem	1 426 024		2 133 723	1 423 899,6	2 124,4	2 130 579

Średnia stawka dotacji w 2005 roku z Gmin ościennych wyniosła 1,5 zł/km.

Rozliczenie dotacji przedmiotowej za 2005 r. przedstawia tablica Z.3.2-38

Tablica Z.3-38 Rozliczenie dotacji przedmiotowej dla gmin Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego za 2005 r.

Gmina	Ilość wykonanych km w 2005	Stawka dotacji w 2005 r. w zł/km	Kwota dotacji nałejnej za 2005 w zł	Kwota dotacji wplaconej za 2005 r. w zł
Chęciny	45 201,6	1.6	72 322	72 786
Daleszyce	168 021	1.5	25 2031	252 298
Górno	198 063,5	1.5	297 095	297 597
Masłów	316 913,8	1.4	443 679	444 434
Miedziana Góra	170 662,8	1.5	255 994	256 674
Morawica	114 758,5	1.4	160 661	161 008
Piekoszów	153 012,8	1.55	237 169	237 184
Sitkówka–Nowiny	158 174,4	1.6	253 079	253 080
Zagnańsk	99 091,2	1.6	158 545	158 862
Razem gminy	1 423 899,6	-	2 130 579	2 133 723
Miasto Kielce	8 513 907,4	1.0502	8 941 305	9 031 700
Ogółem	9 937 807	-	11 071 885	11 165 423

⁴⁶ Informacje uzyskane z Zarządu Transportu Miejskiego

Budżet Świętokrzyskiego Urzędu Marszałkowskiego

Dochody budżetu Urzędu Marszałkowskiego na rok 2005 przedstawia tablica Z.3.2-39. W 2005 roku Urząd Marszałkowski przeznaczył na Transport i Łączność 40% wszystkich wydatków, natomiast na 2006 r. planuje się wzrost do 57% (ta wartość może ulec zmianie, ponieważ wprowadzanych jest wiele zmian do budżetu na 2006 r.)

Tablica Z.3.2-39 Budżet Świętokrzyskiego Urzędu Marszałkowskiego⁴⁷

	Ogółem-wszystkie działy	Ogółem na dział Transport i Łączność
2005 Wydatki	171 647 698	68 224 751
2005 Dochody	172 628 316	12 915 846
2006 Wydatki	243 854 188	138 898 424
2006 Dochody	186 692 088	138 000

Prawie cały wzrost wydatków budżetowych wynika z podwojenia wydatków w latach 2005 i 2006 w dziale Transport i Łączność (z 68 do 139 mln zł, prawie w całości przypadającego na drogi).

Wydatki i dochody na dział Transport i Łączność Urzędu Marszałkowskiego przedstawia tablica Z.3.2-40.

Tablica Z.3.2-40 Wydatki i dochody w dziale Transport i Łączność- Świętokrzyskiego Urzędu Marszałkowskiego⁴⁸

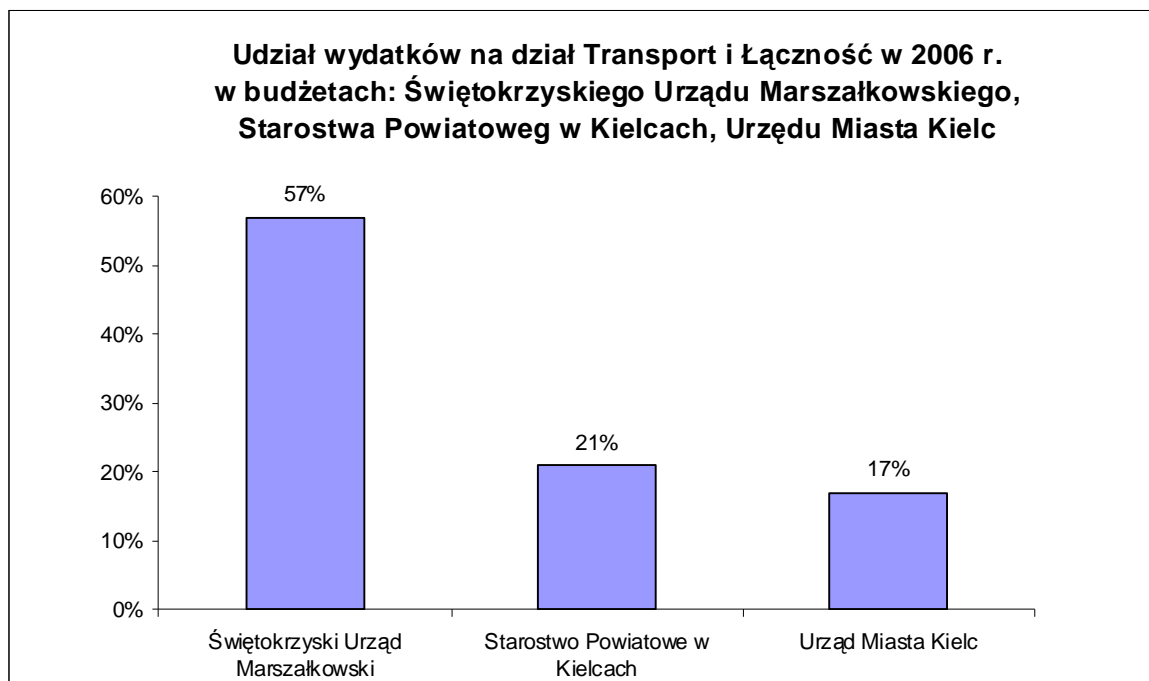
	Ogółem na dział Transport i Łączność	Krajowe pasażerskie przewozy kolejowe	Krajowe pasażerskie przewozy autobusowe	Drogi publiczne wojewódzkie	Inne
2005 wydatki	68 224 751	21 809 234	22 045 764	24 092 146	277 607
2005 Dochody	12 915 846	12 480 234	-	294 250	141 362
2006 wydatki	138 898 424	10 152 000	22 100 000	104 913 924	1 732 500
2006 dochody	138 000	-	-	138 000	-

Nastąpiła w dwóch ostatnich latach bardzo istotna zmiana w proporcji wydatków na regionalne przewozy pasażerskie oraz na drogi regionalne z 65 : 35 w 2005 r. do 23 : 77, tzn. bardzo wyraźnie na niekorzyść transportu publicznego. Bezwzględny spadek wydatków w wielkim stopniu dotknął kolej - z 22 do 10 mln zł.

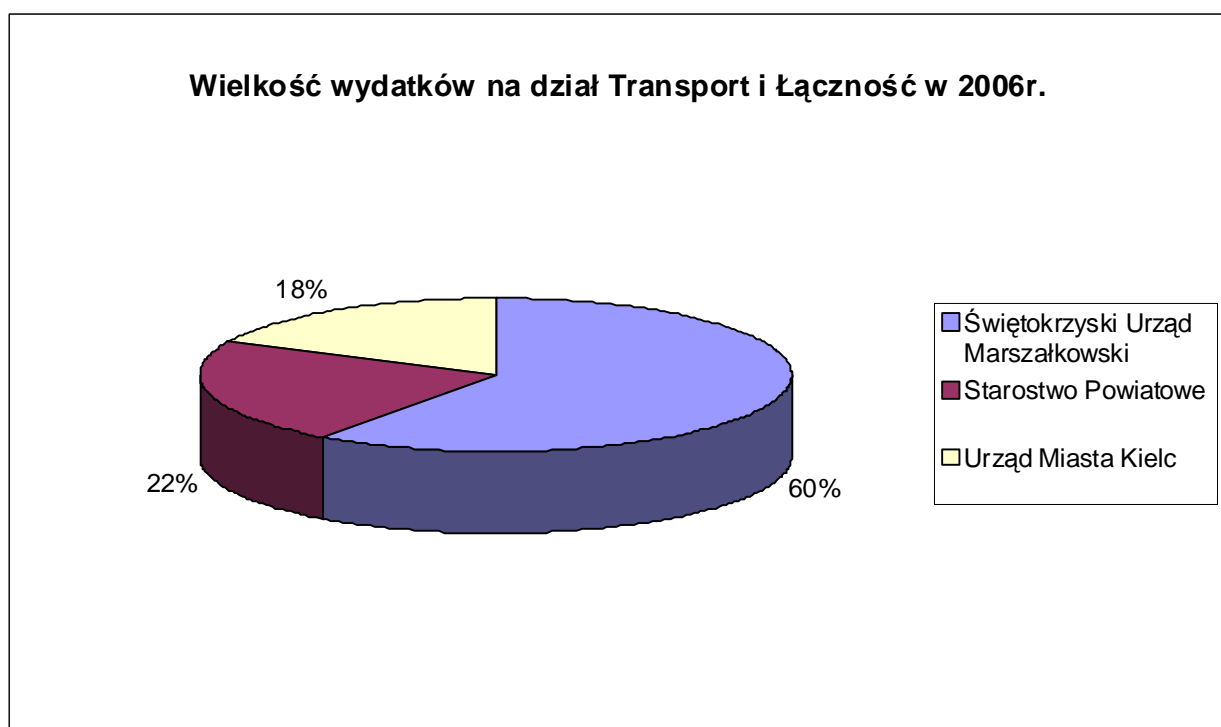
Porównanie planowanych wydatków na dział Transport i Łączność na 2006 rok w budżetach Świętokrzyskiego Urzędu Marszałkowskiego, Starostwa Powiatowego oraz Urzędu Miasta Kielc (w stosunku do całkowitych wydatków danej jednostki samorządu terytorialnego) przedstawia rys. Z.3.2-11 a rys. Z.3.2-12 przedstawia udziały tych jednostek w sumarycznych wydatkach w dziale Transport i Łączność.

⁴⁷ http://bip.sejmik.kielce.pl/bip_admin/zdjecia_art/1878/uchwala.nr.1414.2006.pdf
http://bip.sejmik.kielce.pl/bip_admin/zdjecia_art/1518/uchwala.nr.XXXIV.392.05.pdf

⁴⁸ http://bip.sejmik.kielce.pl/bip_admin/zdjecia_art/1878/uchwala.nr.1414.2006.pdf
http://bip.sejmik.kielce.pl/bip_admin/zdjecia_art/1518/uchwala.nr.XXXIV.392.05.pdf



Rys. Z.3.2-11 Wydatki na dział Transport i Łączność w 2006r. w Świętokrzyskim Urzędzie Marszałkowskim, Starostwie Powiatowym oraz Urzędzie Miasta Kielc



Rys. Z.3.2-12 Wielkość wydatków na dział Transport i Łączność w 2006 r (Świętokrzyskiego Urząd Marszałkowski, Starostwo Powiatowe, Urząd Miasta w Kielcach)

Z.12.1 WSKAŹNIKI PARKOWANIA

Tablica Z.12.1-1 Wartości wskaźników potrzeb parkingowych wg przepisów niemieckich

Źródło ruchu	Wskaźnik odniesienia	Wskaźnik liczby miejsc postojowych	Minimalna liczba miejsc dla obiektu	Z czego [%] dla odwiedzających
Budynki mieszkalne:				
Domy jednorodzinne	1 dom	1-2	-	-
Domy wielorodzinne	1 mieszkanie	1-1,5	-	10
Mieszkania z osobami w podeszłym wieku	1 mieszkanie	0,20	-	20
Domy letnie oraz weekendowe	1 dom	1	-	-
Internaty	1 łóżko	0,05-0,10	2	75
Domy studenckie	1 łóżko	0,33-0,50	-	10
Domy pielęgniarek	1 łóżko	0,20-0,33	3	10
Hotele pracownicze	1 łóżko	0,25-0,50	3	20
Domy pogodnej jesieni	1 łóżko	0,07-0,12	3	75
Budynki biurowe i adminis.				
Budynki biurowe ogólnego przeznaczenia	100 m ² pow. użytkowej	2,5-3,3	-	20
Budynki ze znacznym ruchem odwiedzających (urzędy, gabinety, sale obrad, itp.)	j.w.	3,3-5,0	3	70
Obiekty handlowe:				
Sklepy	100 m ² handlowej powierzchni użytkowej	2,5-3,3	2	75
Sklepy o niewielkiej frekwencji klientów	j.w.	2	-	75
Duże obiekty handlu spożywczego (markety)	j.w.	5-10	-	90
Miejsca zgromadzeń, kościoły:				
Obiekty o ponadlokalnym znaczeniu (np., teatr, sale koncertowe, hale wielofunkcyjne)	1 miejsce siedzące	0,2		90
Pozostałe obiekty (np. aule, audytoria)	j.w.	0,10-0,20		90
Kościół parafialne	j.w.	0,03-0,05		90
Kościół o ponadlokalnym znaczeniu	j.w.	0,05-0,10		90

Tablica Z.12.1-1 Wartości wskaźników potrzeb parkingowych wg przepisów niemieckich – (ciąg dalszy)

Źródło ruchu	Wskaźnik odniesienia	Wskaźnik liczby miejsc postojowych	Minimalna liczba miejsc dla obiektu	Z czego [%] dla odwiedzających
Obiekty sportowe:				
Place sportowe bez widzów (np. boiska treningowe)	1000 m ² powierzchni sportowej	4	-	
Place sportowe z widzami (stadiony)	j.w. 100 widzów	4 0,07-0,10	-	
Hale sportowe bez widzów	1000 m ² powierzchni hali	20	-	
Hale sportowe z widzami	j.w. 100 widzów	20 0,07-0,10	-	
Kąpieliska, baseny otwarte	1000 m ² powierzchni działki	3,3-5,0	-	
Pływalnie bez widzów	1 miejsce w szatni	0,1-0,2	-	
Pływalnie z widzami	j.w. 100 widzów	0,1-0,2	-	
Korty tenisowe bez widzów	1 kort	4	-	
Korty tenisowe z widzami	j.w. 100 widzów	4 0,07-0,10	-	
Boiska golfowe	1 urządzenie golfowe	6	-	
Kręgielnie	1 tor	4	-	
Przystań wodna	1 łódka	2-5	-	
Restauracje; obiekty noclegowe:				
Restauracje lokalnego znaczenia	1 miejsce konsumpcyjne	0,08-0,12	-	75
Restauracje ponadlokalnego znaczenia	j.w.	0,12-0,25	-	75
Hotele, pensjonaty	1 łóżko	0,17-0,50	-	75
Schroniska młodzieżowe	1 łóżko	0,10	-	75
Obiekty służby zdrowia:				
Kliniki uniwersyteckie	1 łóżko	0,33-0,50	-	50
Szpitala, prywatne kliniki	1 łóżko	0,25-0,33	-	60
Ośrodki zdrowia	1 łóżko	0,16-0,25	-	60
Sanatoria	1 łóżko	0,25-0,50	-	25
Hospicja	1 łóżko	0,10-0,16	-	75

Tablica Z.12.1-1 Wartości wskaźników potrzeb parkingowych wg przepisów niemieckich – (ciąg dalszy)

Źródło ruchu	Wskaźnik odniesienia	Wskaźnik liczby miejsc postojowych	Minimalna liczba miejsc dla obiektu	Z czego [%] dla odwiedzających
Obiekty oświatowe:				
Szkoły podstawowe, gimnazja	1 uczeń	0,03	-	-
Licea	1 uczeń 1 uczeń pow. 18 lat	0,04 0,10-0,20	-	-
Szkoły dla niepełnosprawnych	1 uczeń	0,07	-	-
Szkoły wyższe	1 student	0,25-0,50	-	-
Przedszkola	1 dziecko	0,03-0,05	2	-
Świetlice dla młodzieży, dyskoteki, itp.	1 odwiedzający	0,07	-	-
Obiekty produkcyjne i obsługi pojazdów:				
Zakłady przemysłowe i rzemieślnicze	100 m ² powierzchni użytkowej lub 1 zatrudniony	1,5-2,0 0,33	-	10-30
Magazyny, place składowe, targowiska	j.w.	1,0-1,2 0,33	-	-
Zajeżdnie, stacje obsługi	1 miejsce postoiu lub obsługi	0,17	-	-
Stacje benzynowe	1 stacja	10	-	-
Myjnie mechaniczne	1 urządzenie myjące	5	-	-
Myjnie samoobsługowe	1 myjnia	3	-	-
Inne obiekty:				
Ogródki działkowe	1 działka	0,33	-	-
Cmentarze	1000 m ² powierzchni	0,5	10	-
Salony gier automatycznych	100 m ² powierzchni	5	3	-

Przy bilansowaniu potrzeb parkingowych w skali większego obszaru należy uwzględnić wymiennosc miejsc postojowych ze wzgledu na funkcje (mieszkańcy, zatrudnieni, użytkownicy usług).