

**Strategia
Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego
na lata 2014-2020**

Aktualizacja
luty 2016

Wydawca:

Urząd Miasta Kielce
Al. Solidarności 34, piętro 8
25-323 Kielce
tel. 41 36-76-553
www.um.kielce.pl

Projekt, skład druk i oprawa:

druk-24h.com.pl
DRUKARNIA CYFROWA

Białystok, ul. Zwycięstwa 10
tel. 85 653-78-04
e-mail: biuro@partnerpoligrafia.pl



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Organizacja i funkcjonowanie

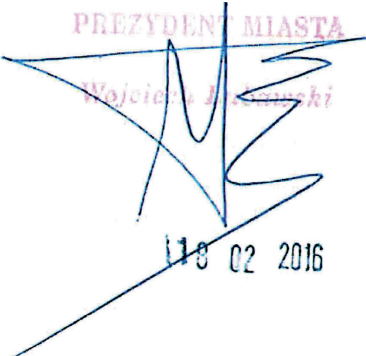
Biura Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020
Umowa o dotację nr DPT/BDG-II/POPT/113/15*

**Strategia
Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego
na lata 2014-2020**

Zatwierdzam

PREZYDENT MIASTA
Wojciech Kasprzak
17 02 2016



SPIS TREŚCI

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW	8
1. PODSTAWA PRAWNA STRATEGII ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO NA LATA 2014-2020.....	9
2. DELIMITACJA OBSZARU FUNKCJONALNEGO.....	10
3. SPÓJNOŚĆ Z KRAJOWYMI ORAZ UNIJNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI I PLANISTYCZNYMI	12
4. OBSZAR WSPARCIA STRATEGII ZIT KOF I WYMIAR TERYTORIALNY WSPARCIA ...	19
5. DIAGNOZA STRATEGICZNA	21
5.1. NOTA METODOLOGICZNA.....	21
5.2. POTENCJAŁ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY	22
5.2.1. Demografia.....	22
5.2.2. Bezrobocie	24
5.2.3. Pomoc Społeczna.....	28
5.2.4. Ochrona zdrowia	34
5.2.5. Edukacja	39
5.2.6. Gospodarka i przedsiębiorczość.....	45
5.3. POTENCJAŁ TURYSTYCZNY I PRZYRODNICZY.....	54
5.4. INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO.....	63
5.4.1. Gospodarka wodno-ściekowa	63
5.4.2. Dostępność transportowa.....	65
5.4.3. Gospodarka niskoemisyjna.....	76
5.4.4. Efektywność energetyczna i odnawialne źródła energii.....	84
5.5. SYTUACJA BUDŻETOWA GMIN WCHODZĄCYCH W SKŁAD POROZUMIENIA KOF.....	90
6. ANALIZA SWOT KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO. IDENTYFIKACJA WYZWAŃ STRATEGICZNYCH	96
6.1. WYZWANIA STRATEGICZNE W OPINII MIESZKAŃCÓW KOF	101
6.2. WYZWANIA STRATEGICZNE W OPINII PRZEDSIĘBIORCÓW Z OBSZARU KOF	102
6.3. WYZWANIA STRATEGICZNE W OPINII GMIN KOF.....	102
6.4. PODSUMOWANIE WYZWAŃ STRATEGICZNYCH – ANALIZA PROBLEMÓW KOF	104
7. MISJA I WIZJA ROZWOJU KOF DO 2020 ROKU	113
7.1. MISJA:	113
7.2. WIZJA ROZWOJU:	113

8. CELE STRATEGICZNE	114
8.1. OPIS SPOSOBU REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH	114
8.1.1. Cel 1. Poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości i tworzenia miejsc pracy	114
8.1.2. Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 1 współfinansowane z RPO (Oś 8 PI 8iv, 8vi, Oś 10 PI 8i, 8iii):	115
8.1.3. Cel 2: Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego	117
8.1.4. Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 2 współfinansowane z RPO (Oś.6, PI 7b. i 4e):.....	118
8.1.5. Cel 3: Rozwój oferty zdrowotnej, socjalnej i edukacyjnej, w tym poprawa jakości nauczania.....	121
8.1.6. Cel 4: Zwiększenie atrakcyjności turystycznej KOF.	123
8.1.7. Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 4 współfinansowane z RPO (Oś.6, PI 6d.):.....	124
8.1.8. Cel 5: Poprawa efektywności energetycznej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii.....	124
8.1.9. Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 5 współfinansowane z RPO (Oś.6 , PI 4c. i 4e.):.....	127
8.2. WSKAŹNIKI PRODUKTU	128
8.3. WSKAŹNIKI REZULTATU	128
9. TRYB WYBORU PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH PRZEWIDZIANYCH DO REALIZACJI W RAMACH ZIT KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO	129
10.SYSTEM MONITORINGU I EWALUACJI STRATEGII.....	141
10.1. WSKAŹNIKI KONTEKSTOWE, A WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH	143
10.2 WSKAŹNIKI REALIZACJI DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH	145
11.SYSTEM WDRAŻANIA STRATEGII ZIT KOF	147
12.ŹRÓDŁA FINANSOWANIA STRATEGII ZIT KOF	156
13.BIBLIOGRAFIA	164
14.SPIS TABEL	166
15.SPIS RYSUNKÓW	168
16.SPIS WYKRESÓW.....	169
ZAŁĄCZNIK NR 1: SZCZEGÓŁOWA LISTA PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH REALIZOWANYCH W FORMULE ZIT W TRYBIE POZAKONKURSOWYM	170
ZAŁĄCZNIK NR 2: LISTA PROJEKTÓW KOMPLEMENTARNYCH ZIDENTYFIKOWANYCH PRZEZ POROZUMIENIE ZIT PRZEWIDYWANYCH DO	



REALIZACJI W TRYBIE POZAKONKURSOWYM Z PROGRAMU OPERACYJNEGO POLSKA WSCHODNIA	233
ZAŁĄCZNIK NR 3: ALOKACJA NA PROJEKTY DOTYCZĄCE KOMPLEKSOWEJ MODERNIZACJI ENERGETYCZNEJ BUDYNKÓW MIESZKALNYCH NA TERENIE KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO MOŻLIWYCH DO REALIZACJI W TRYBIE KONKURSOWYM Z PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO	235
ZAŁĄCZNIK NR 4: SPRAWOZDANIE Z PRZEBIEGU PRAC NAD STRATEGIĄ ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH DLA KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO NA LATA 2014-2020 I ZAANGAŻOWANIA PARTNERÓW W JEJ OPRACOWANIE.....	236
ZAŁĄCZNIK NR 5: WSKAŹNIKI PRODUKTU	248
ZAŁĄCZNIK NR 6: WSKAŹNIKI REZULTATU	252
ZAŁĄCZNIK NR 7: KRYTERIA OCENY ZGODNOŚCI PROJEKTÓW WSPÓŁFINANSOWANYCH Z EFS ZE STRATEGIĄ ZIT	255
ZAŁĄCZNIK NR 8: DOKUMENTY DOTYCZĄCE TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA TERENIE GMIN KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO – OSOBNY TOM	257
ZAŁĄCZNIK NR 8A: KONCEPCJA ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO	257
ZAŁĄCZNIK NR 8B: PLAN TRANSPORTOWY GMINY KIELCE ORAZ GMIN PRZYLEGLYCH TWORZĄCYCH WSPÓLNĄ KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ.....	289
ZAŁĄCZNIK NR 8B.....	289
ZAŁĄCZNIK NR 8C: KOMPLEKSOWE BADANIE RUCHU KIELCE 2015 – RAPORT Z BADAŃ	382

WYKAZ STOSOWANYCH SKRÓTÓW

BDL GUS	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
CATI	Wspomagany komputerowo wywiad telefoniczny (Computer Assisted Telephone Interview)
DW EFRR	Departament Wdrażający EFRR w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Świętokrzyskiego
DW EFS	Departament Wdrażający EFS w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Świętokrzyskiego
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
GUS	Główny Urząd Statystyczny
ICT	Technologie informacyjne i komunikacyjne (Information and Communications Technology)
IP ZIT	Instytucja Pośrednicząca w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020
IZ RPOWŚ	Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020 – Zarząd Województwa Świętokrzyskiego
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KM	Komitet Monitorujący
KOF	Kielecki Obszar Funkcjonalny
KS	Komitet Sterujący
MIR	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (obecnie MR – Ministerstwo Rozwoju)
MOF OW	Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego
MRR	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
OKE	Okręgowa Komisja Egzaminacyjna
OZE	Odnawialne Źródła Energii
PO IiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020
POPT	Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2014 – 2020
POPW	Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014 - 2020
RPO WŚ	Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020
SZOOP	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych
TEN-T	Transeuropejskie Sieci Transportowe
UM WŚ	Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego
UP	Umowa Partnerstwa
WUP	Wojewódzki Urząd Pracy
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne



1. PODSTAWA PRAWNA STRATEGII ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO NA LATA 2014-2020

Planowanie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce przebiega zgodnie z Rozporządzeniami PE i R (UE) Nr 1301/2013 oraz 1303/2013, Umową Partnerstwa przyjętą przez Radę Ministrów w dniu 8.01.2014, ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 379) oraz dokumentem *Zasady Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce* z lipca 2013, zatwierdzonym przez Ministra Rozwoju Regionalnego. Podstawą prawną niniejszej strategii jest *Porozumienie z dnia 14 stycznia 2014 (z późniejszymi zmianami) określające zasady współpracy przy programowaniu i wdrażaniu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz jej współfinansowania i realizacji* podpisane przez Miasto Kielce, Gminę i Miasto Chęciny, Miasto i Gminę Chmielnik, Miasto i Gminę Daleszyce, Gminę Górno, Gminę Masłów, Gminę Miedziana Góra, Gminę Morawica, Gminę Piekoszów, Gminę Sitkówka-Nowiny, Gminę Strawczyn oraz Gminę Zagnańsk.

2. DELIMITACJA OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Kielecki Obszar Funkcjonalny (KOF) należy do mniejszych obszarów funkcjonalnych w kraju i składa się obecnie z 12 gmin. W roku 2012 liczba mieszkańców wg faktycznego miejsca zamieszkania KOF wynosiła 340 317 mieszkańców. Delimitacja KOF przebiegała w dwóch etapach: na podstawie delimitacji Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz dodatkowym badaniu i uwzględnieniu nowych przesłanek, ostatecznie liczebność gmin KOF została ustalona na 12.

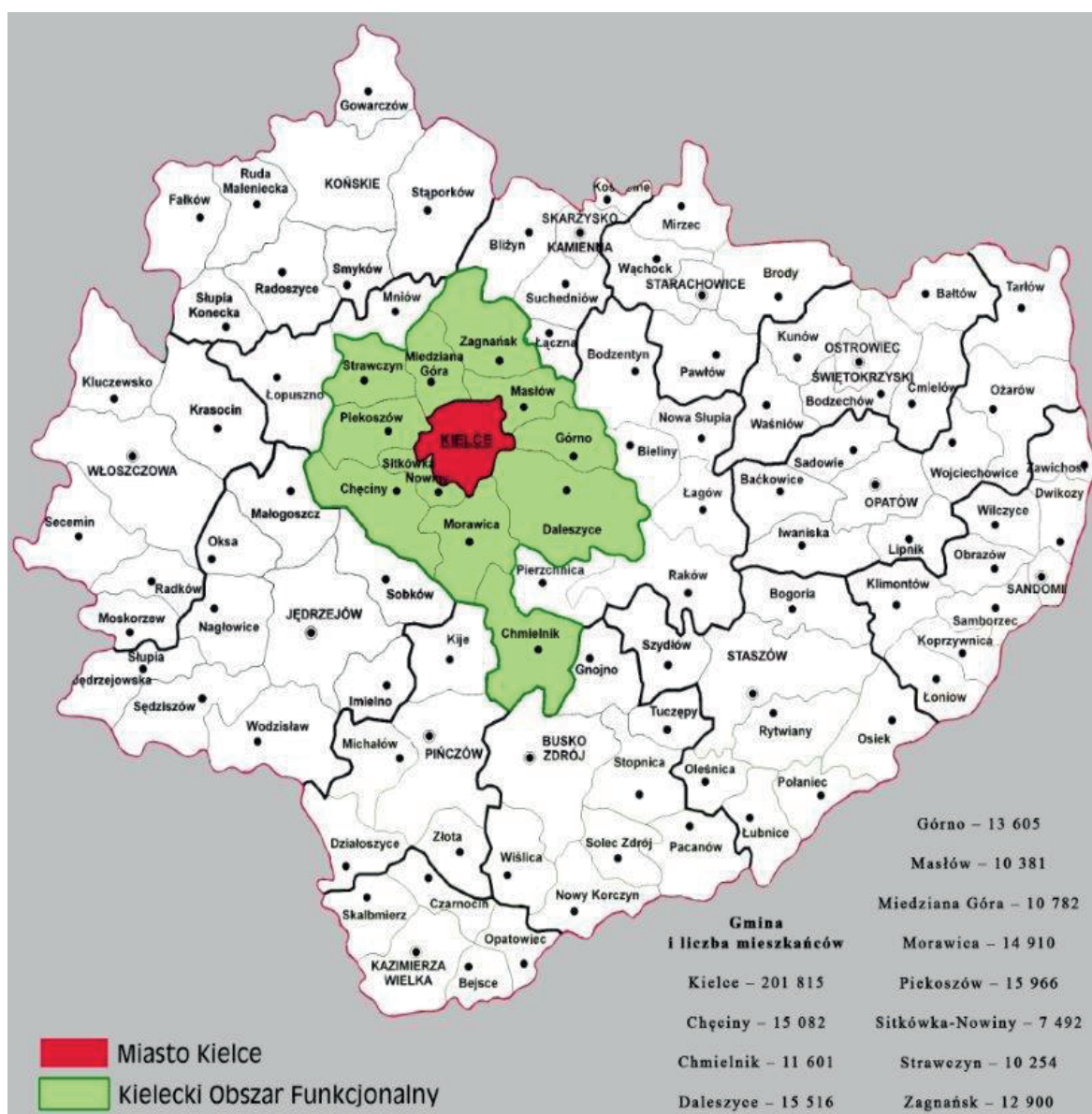
Delimitacja przeprowadzona w 2013 roku na potrzeby MRR została oparta na 7 wskaźnikach podzielonych na 3 grupy:¹

- Wskaźniki funkcjonalne
 - F1: liczba wyjeżdżających do pracy najmniej do rdzenia MOF na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym powyżej 50 (2006)
 - F2: liczba zameldowań z rdzenia MOF na 1000 mieszkańców powyżej 3 (2009)
- Wskaźniki społeczno-gospodarcze
 - S1: udział pracujących w zawodach pozarolniczych jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75% (2002)
 - S2: liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75% (2011)
 - S3: udział podmiotów gospodarczych w usługach wyższego rzędu w odniesieniu do analogicznego wskaźnika obliczonego dla rdzenia MOF powyżej 50% (2011)
- Wskaźniki morfologiczne
 - M1: gęstość zaludnienia (bez lasów i wód) w stosunku do średniej wojewódzkiej powyżej 50%
 - M2: liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 mieszkańców w latach 2002-2011 w stosunku do średniej wojewódzkiej powyżej 75%

Dodatkowo, w Planie Zagospodarowania Województwa, dokonano szczegółowej analizy ruchu budowlanego we wszystkich gminach województwa, ze szczególnym uwzględnieniem zasięgu zjawiska suburbanizacji. W tym celu wystąpiono do wszystkich Starostów w woj. świętokrzyskim z prośbą o udostępnienie wykazu pozwoleń na budowę budynków mieszkalnych wydanych w latach 2004-2012. Aby zwaloryzować ruch budowlany w otoczeniu Kielc wystąpiono z dodatkowym wnioskiem o wyodrębnienie w ogólnej liczbie wydanych pozwoleń - inwestorów z Kielc. Następnie przeliczono średnią liczbę pozwoleń wydanych dla inwestorów z Kielc w gminach pretendujących do Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego (obecna nazwa to Kielecki Obszar Funkcjonalny). Przeprowadzono także szczegółową analizę rozmieszczenia ruchu budowlanego wykorzystując zdjęcia satelitarne oraz mapy studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wszystkich gmin podkieleckich.

¹ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2013, *Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich*.

Rysunek 2.1 Kielecki Obszar Funkcjonalny



Źródło: Opracowanie własne

W efekcie wyznaczono Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego Kielce, który tworzą: miasto rdzeniowe – Kielce oraz 11 gmin tj.: Gmina Zagnańsk, Gmina Masłów, Gmina Górno, Miasto i Gmina Daleszyce, Gmina Morawica, Gmina Sitkówka – Nowiny, Miasto i Gmina Chęciny, Gmina Piekoszków, Gmina Miedziana Góra, Miasto i Gmina Chmielnik i Gmina Strawczyn (Rysunek 2.1 – bez gminy Suchedniów).

Zasięg Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego musiał uzyskać akceptację gmin, wchodzących w jego skład. Ostateczny kształt MOF OW został przyjęty na spotkaniu konsultacyjnym zorganizowanym w dniu 30 września 2013 r. przez Marszałka Województwa Świętokrzyskiego. Efektem tego spotkania było podpisanie Stanowiska w sprawie przyjęcia ostatecznego zasięgu MOF OW Kielce, przez przedstawicieli miasta Kielce oraz gmin włączonych w granice obszaru funkcjonalnego miasta Kielce.

3. SPÓJNOŚĆ Z KRAJOWYMI ORAZ UNIJNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI I PLANISTYCZNYMI

Strategia ZIT KOF jest spójna z dokumentami takimi jak:

- lokalne dokumenty strategiczne wszystkich JST Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego,
- regionalne dokumenty strategiczne w szczególności Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2020, Strategia rozwoju turystyki w województwie świętokrzyskim na lata 2014-2020, grudzień 2014 (projekt), Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego, Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020;
- krajowe dokumenty strategiczne i ich projekty, m.in. Średnio- i Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie; pakiet legislacyjny dla polityki spójności przyjęty przez PE i Radę UE 17 grudnia 2013, koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030; Założenia Krajowej Polityki Miejskiej; Umowa Partnerstwa przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 8.01.2014; projekty programów operacyjnych dotyczących polityki spójności, w tym Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020; Strategia Europa 2020.

W szczególności Strategia ZIT KOF jest zgodna z:

- obszarem *równoważenia potencjału rozwojowego regionów* realizującym cel główny Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju do roku 2030,
- celem III.3.2. Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju do roku 2020: *Wzmacnianie ośrodków wojewódzkich,*
- celem 1.1. Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: *Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych,*
- celem 1, 4 i 5 Krajowej Polityki Miejskiej (projekt): *Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia (cel 1); Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym skutkom niekontrolowanej suburbanizacji (cel 4); Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych (cel 5),*
- celem 4 Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020: *Koncentracja na zwiększeniu roli ośrodków miejskich w stymulowaniu rozwoju gospodarczego regionu,*
- celem 2.1.5. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego (z roku 2002): *Krajowy ośrodek równoważenia rozwoju — miasto wojewódzkie Kielce wraz z potencjalnym obszarem metropolitalnym,*

- celem strategicznym Świętokrzyskiej Strategii Badań i Innowacyjności: *Do roku 2020 w województwie świętokrzyskim zapanuje kultura sprzyjająca innowacjom, przedsiębiorczości i konkurencyjności, która pomoże stworzyć nowe i trwałe miejsca pracy dla wysoko wykwalifikowanych pracowników oraz wesprze wzrost gospodarczy, który będzie szybszy niż średnia krajowa,*
- celami operacyjnymi B, C, D Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014 – 2020 Krajowe ramy strategiczne: *Przeciwdziałanie negatywnym trendom demograficznym poprzez rozwój opieki nad matką i dzieckiem oraz osobami starszymi (Cel B); Poprawa efektywności i organizacji systemu opieki zdrowotnej w kontekście mieniającej się sytuacji demograficznej i epidemiologicznej oraz wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji w ochronie zdrowia (Cel C); Wsparcie systemu kształcenia kadr medycznych w kontekście dostosowania zasobów do zmieniających się potrzeb społecznych (Cel D).*

Jeżeli chodzi o zakres tematyczny Strategii ZIT, spójność ze Strategią Rozwoju Województwa, Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 oraz dokumentami krajowymi i europejskimi przedstawiono w Tabeli 3.1. Spójność z RPO i dokumentami wyższego rzędu poniżej.

Tabela 3.1. Spójność z RPO i dokumentami wyższego rzędu

Cel strategii ZIT	Cel tematyczny UE	Priorytet inwestycyjny RPO	Spójność z celami strategii wyższego rzędu ²
1. Poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości i tworzenia miejsc pracy	8. Promowanie trwałego wysokiej jakości zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników	8i. Dostęp do zatrudnienia dla osób poszukującym pracy i osób biernych zawodowo, w tym długotrwale bezrobotnych oraz oddalonych od rynku pracy, także poprzez lokalne inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników.	1. Europa 2020 – podkreśla się potrzebę podniesienia aktywności zawodowej oraz zatrudnienia (szczególnie kobiet i osób starszych) oraz wspierania gospodarki cechującej się wysokim poziomem zatrudnienia. 2. PP – zatrudnienie i spójność społeczna powinny pozostać dla Polski przedmiotem głównego zainteresowania. Inwestycje w dziedzinie zatrudnienia i włączenia społecznego powinny skupiać się na integracji najsłabszych grup społecznych na rynku pracy: osób starszych, kobiet, młodzieży oraz osób narażonych na ryzyko dyskryminacji i wykluczenia społecznego. 3. SRK 2020 – podkreśla konieczność podejmowania działań na rzecz wspierania podejmowania zatrudnienia i utrzymania aktywności zawodowej, upowszechnianie elastycznych form zatrudnienia. 4. SRWŚ 2020 - wskazuje na konieczność stymulowania rozwoju gospodarczego oraz tworzenia nowych miejsc pracy szczególnie w kontekście zachodzących zmian demograficznych oraz silnie zaznaczającego się w regionie bezrobocia.

² Na podstawie RPO WŚ.



	<p>8iii. Praca na własny rachunek, przedsiębiorczość i tworzenie przedsiębiorstw, w tym innowacyjnych mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.</p>	<p>1. Europa 2020 podkreśla konieczność podejmowania działań na rzecz wspierania wysokiego poziomu zatrudnienia i podnoszenia aktywności zawodowej społeczeństwa.</p> <p>2. PP – wskazuje konieczność działań służących uwolnieniu potencjału przedsiębiorczości, promowaniu samozatrudnienia, włączając w te działania również badaczy i pracowników akademickich; wspierania tworzenia nowych źródeł zatrudnienia dla osób odchodzących z rolnictwa oraz priorytetowego traktowania osób w najgorszej sytuacji na rynku pracy.</p> <p>3. SRK 2020 wskazuje na konieczność podejmowania działań na rzecz wspierania podejmowania zatrudnienia, w tym poprzez likwidację barier związanych z założeniem, prowadzeniem oraz rozwijaniem własnej działalności gospodarczej.</p> <p>4. SRWŚ 2020 wskazuje konieczność stymulowania rozwoju gospodarczego oraz tworzenia nowych miejsc pracy szczególnie w kontekście zachodzących zmian demograficznych oraz silnie zaznaczającego się bezrobocia. Podkreśla znaczenie sektora MŚP w rozwoju gospodarki regionalnej.</p>
	<p>8iv. Równość mężczyzn i kobiet we wszystkich dziedzinach, w tym dostęp do zatrudnienia, rozwój kariery, godzenie życia zawodowego i prywatnego oraz promowanie równości wynagrodzeń za taką samą pracę.</p>	<p>1. Europa 2020 – działania na rzecz równouprawnienia płci wskazuje jako niezbędny czynnik do osiągnięcia spójności społecznej i rozwoju oraz podniesienia aktywności zawodowej.</p> <p>2. PP wskazuje, że udział kobiet w rynku pracy powinien się znacząco zwiększyć, a promowanie równości mężczyzn i kobiet oraz godzenia życia zawodowego i prywatnego powinny stać się priorytetem w ramach WRS.</p> <p>3. KPR wskazuje na potrzebę wsparcia działań na rzecz godzenia ról rodzinnych i zawodowych kobiet i mężczyzn.</p> <p>4. SRK 2020 wskazuje na konieczność podjęcia działań na rzecz godzenia życia zawodowego i rodzinnego, m.in. zwiększanie dostępności różnych form instytucjonalnej opieki nad dziećmi oraz osobami niesamodzielnymi i w podeszłym wieku.</p> <p>5. SRWŚ 2020 wskazuje na konieczność stymulowania rozwoju gospodarczego oraz tworzenia nowych miejsc pracy szczególnie w kontekście zachodzących zmian demograficznych oraz silnie zaznaczającego się bezrobocia, w tym godzenie życia zawodowego i prywatnego.</p>
	<p>8vi. Aktywne i zdrowe starzenie się</p>	<p>1. Europa 2020 podkreśla konieczność wspierania zdrowia i aktywności osób starszych.</p> <p>2. PP – wskazuje osoby starsze jako jedną z najsłabszych grup na rynku pracy. Wskaźnik zatrudnienia starszych pracowników należy do najniższych w Europie. Należy wspierać działania na rzecz</p>

			<p>aktywnego i zdrowego starzenia się, zwiększać wskaźnik zatrudnienia starszych pracowników i poprawiać ich zdolność do zatrudnienia.</p> <p>3. SRK 2020 – należy wydłużać aktywność zawodową społeczeństwa, w tym poprzez podnoszenie świadomości wśród pracodawców.</p> <p>4. KPR – podkreśla konieczność realizacji działań na rzecz podnoszenia aktywności zawodowej osób starszych.</p> <p>5. Aktywne i zdrowe starzenie się jest ponadto przedmiotem Rządowego Programu na rzecz Aktywności Społecznej Osób Starszych na 2012 – 2013, Wojewódzkiego Programu Przeciwdziałania Wykluczeniu Społecznemu na 2012-2017 oraz Świętokrzyskiego Programu Pomocy Społecznej na 2012-2017.</p>
2. Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4e. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	<p>1. Interwencja związana z gospodarką niskoemisyjną wpisuje się w realizację polityki klimatycznej UE – polityki ograniczania emisji gazów cieplarnianych. Głównym celem gospodarki niskoemisyjnej jest ograniczenie emisji CO₂, który w dużej mierze generowany jest przez transport w obrębie aglomeracji miejskich.</p> <p>2. SRWŚ 2020 wskazuje, iż należy dążyć do osiągnięcia korzystnych rezultatów ekonomicznych, przy jednoczesnym odciążeniu środowiska naturalnego. Osiągnięciu tego celu mają służyć m.in. działania ukierunkowane na wsparcie gospodarki niskoemisyjnej: rozwój niskoemisyjnych źródeł energii.</p>
	7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniach najważniejszych infrastruktur sieciowych	7 b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	<p>1. SRWŚ 2020 wskazuje na konieczność poprawy infrastruktury regionalnej, w tym: m. in. infrastruktury transportowej.</p> <p>2. W Strategii Europa 2020 jednoznacznie wskazano na konieczność działań w celu zapewnienia, by sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłu w Unii skuteczny dostęp do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych</p> <p>3. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 realizacja interwencji w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej – drogowej, kolejowej oraz zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, kolejowego etc.</p> <p>4. Dokument KE Stanowisko służb komisji w sprawie opracowania umowy o partnerstwie i programów w Polsce na lata 2014 – 2020 zwraca uwagę na niwelowanie znaczących niedoborów w infrastrukturze transportowej, będące poważną barierą wzrostu gospodarczego.</p>

<p>3. Rozwój oferty zdrowotnej, społecznej i edukacyjnej, w tym poprawa jakości nauczania</p>	<p>9. Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją</p>	<p>9iv. ułatwianie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług społecznych świadczonych w interesie ogólnym</p>	<p>1. Europa 2020 – rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu jest jednym z trzech głównych priorytetów Strategii.</p> <p>2. PP – podkreśla potrzebę zwiększenia wysokiej jakości świadczeń zdrowotnych.</p> <p>3. KPPUiWS – podkreśla konieczność przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu dzieci i młodzieży (Priorytet I), wspierania aktywnej integracji w społeczności lokalnej (Priorytet III), oraz zapobiegania niepewności mieszkaniowej (Priorytet V).</p> <p>4. SRK 2020 – wskazuje na konieczność wzmocnienia spójności społecznej i terytorialnej oraz integracji społecznej w tym zapewnienie dostępu i określonych standardów usług publicznych.</p> <p>5. KPR – w zakresie przeciwdziałania ubóstwu wymienia podniesienie jakości usług integracji i pomocy społecznej.</p> <p>6. SRWŚ 2020, wskazuje na konieczność przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu i poprawę dostępu i jakości do usług publicznych szczególnie na terenach wiejskich.</p> <p>7. Interwencja zgodna z Wieloletnim regionalnym planem działań na rzecz ekonomii społecznej w WŚ do roku 2020.</p>
	<p>10. Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie</p>	<p>10a. inwestycje w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej</p> <p>10i. Ograniczenie i zapobieganie i przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego, z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i poza formalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia.</p>	<p>1. PP wskazuje na konieczność poprawy jakości edukacji, zwłaszcza w zakresie kształcenia zawodowego i szkolnictwa wyższego wraz ze wsparciem infrastruktury, promowania równego dostępu do wysokiej jakości edukacji wczesnoszkolnej oraz inwestycje w infrastrukturę przedszkolną szczególnie na obszarach miejskich gdzie liczba placówek jest niewystarczająca.</p> <p>2. SRWŚ 2020 wskazuje na konieczność poprawy jakości kształcenia na wszystkich poziomach edukacji, poprawy dostępności i wzrost efektywności kształcenia ustawicznego; podniesienia prestiżu uczelni regionalnych, umiejętnego profilowania wykształcenia, z naciskiem na kierunki ściśle oraz uczynienia ze sfery edukacji zasadniczego czynnika rozwoju regionu.</p> <p>1. Europa 2020 – wskazuje na konieczność przeciwdziałania przedwczesnemu kończeniu nauki.</p> <p>2. PP wskazuje konieczność poprawy jakości edukacji, dostosowania kształcenia do potrzeb rynku pracy; promowania równego dostępu do wysokiej jakości edukacji wczesnoszkolnej oraz inwestycje w infrastrukturę przedszkolną.</p> <p>3. KPR – wskazuje na potrzebę zwiększania jakości edukacji, w tym poprawy dostępu do edukacji przedszkolnej oraz dopasowania kształcenia do potrzeb rynku pracy.</p>

			<p>4. SRK 2020 – wskazuje, że wiedza, kwalifikacje i umiejętności zawodowe są najważniejszymi cechami kapitału ludzkiego zwiększającymi zdolność do zatrudnienia.</p> <p>5. SRWŚ 2020 wskazuje potrzebę zwiększenia dostępu do wysokiej jakości edukacji, dopasowanej do potrzeb regionu, w tym dla osób o utrudnionym dostępie do edukacji oraz zwiększenia dostępności do miejsc przedszkolnych.</p> <p>6. Interwencja priorytetu jest też zgodna z SRKL, Strategią Rozwoju Kapitału Społecznego oraz Perspektywą uczenia się przez całe życie.</p>
		<p>10iii. Wyrównywanie dostępu do uczenia się przez całe życie o charakterze formalnym, nieformalnym i poza formalnym wszystkich grup wiekowych, poszerzanie wiedzy, podnoszenie umiejętności i kompetencji siły roboczej oraz promowanie elastycznych ścieżek kształcenia, w tym poprzez doradztwo zawodowe i potwierdzanie nabytych kompetencji</p>	<p>1. KPR wskazuje na konieczność podjęcie działań w zakresie upowszechnienia polityki uczenia się przez całe życie, ze szczególnym uwzględnieniem upowszechniania uczenia się dorosłych.</p> <p>2. SRK 2020 wskazuje, że wiedza staje się podstawowym czynnikiem rozwoju. Dlatego też szczególnie ważne jest upowszechnienie uczenia się dorosłych.</p> <p>3. Zakres interwencji priorytetu jest zgodny również ze Strategią Rozwoju Kapitału Ludzkiego oraz Perspektywą uczenia się przez całe życie.</p>
		<p>10iv. Lepsze dopasowywanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmocnienie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami</p>	<p>1. KPR postuluje zmiany w obszarze szkolnictwa zawodowego w celu podniesienia jakości i efektywności kształcenia zawodowego i ustawicznego w kontekście rynku pracy.</p> <p>2. SRWŚ 2020 postuluje konieczność poprawy jakości kształcenia na wszystkich poziomach edukacji, poprawy dostępności i wzrost efektywności kształcenia ustawicznego; podniesienia prestiżu uczelni regionalnych, umiejętnego profilowania wykształcenia, z naciskiem na kierunki ścisłe oraz uczynienia ze sfery edukacji zasadniczego czynnika rozwoju regionu.</p> <p>3. Zakres interwencji priorytetu jest zgodny również ze Strategią Rozwoju Kapitału Ludzkiego.</p>
<p>4. Zwiększenie atrakcyjności turystycznej KOF</p>	<p>6. Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami</p>	<p>6d. Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program „Natura 2000” i zieloną infrastrukturę</p>	<p>1. PP – ochrona zasobów naturalnych (powietrza, wody i gleby) oraz zabezpieczenie bioróżnorodności stanowią ciągłe wyzwania dla Polski.</p> <p>2. Konieczność realizacji działań w zakresie polityki ochrony bioróżnorodności zawarta została SRWŚ 2020, Cel szczegółowy - Energia versus emisja, czyli próba rozwiązania dylematu, jak nie szkodzić jednocześnie środowisku i gospodarce.</p> <p>3. Interwencja priorytetu jest zgodna z Programem Ochrony Środowiska dla Województwa Świętokrzyskiego - Cel średniookresowy do 2019 r.: Zachowanie i wzmocnienie różnorodności biologicznej i krajobrazowej województwa.</p>



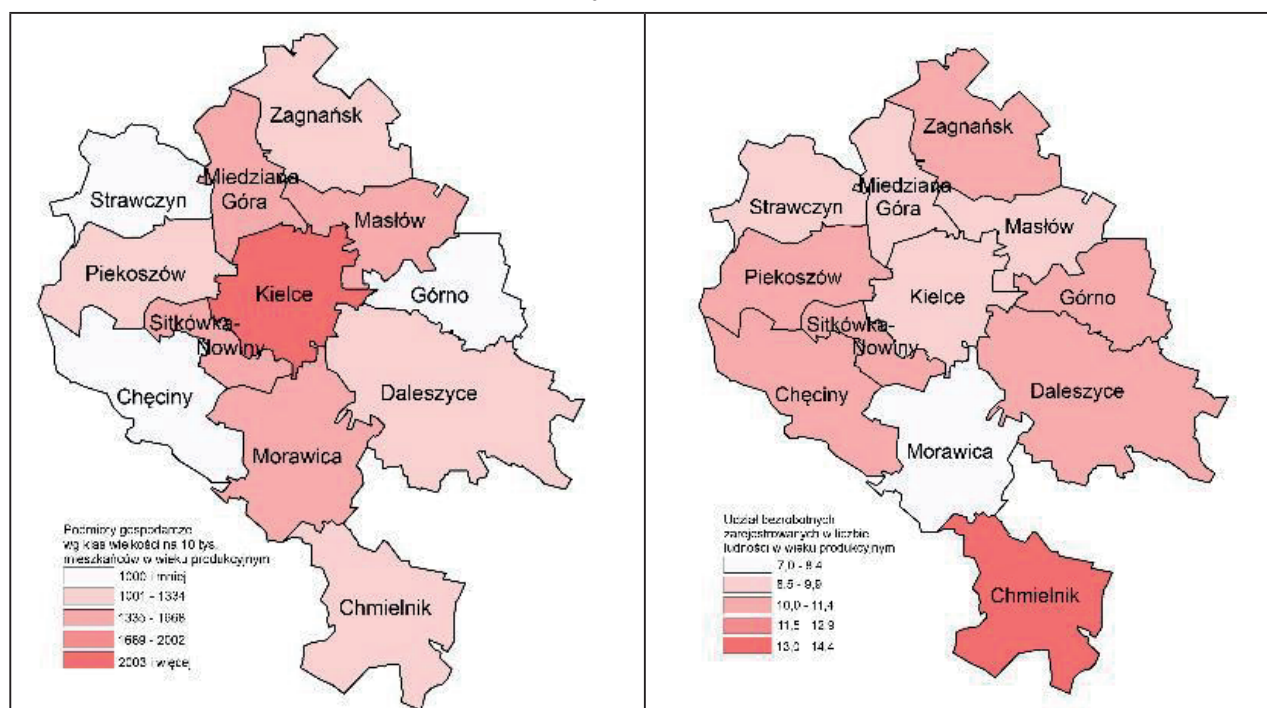
5. Poprawa efektywności energetycznej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4c. Wspieranie efektywności energetycznej inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym	1. Europa 2020, DSRK, SRK 2020, określają konieczność zwiększenia efektywności energetycznej, zwiększenia produkcji i wykorzystania OZE oraz zmniejszenia emisji CO ₂ , a także poprawy jakości powietrza.
		4e. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	1. Interwencja związana z gospodarką niskoemisyjną wpisuje się w realizację polityki klimatycznej UE – polityki ograniczania emisji gazów cieplarnianych. Głównym celem gospodarki niskoemisyjnej jest ograniczenie emisji CO ₂ , który w dużej mierze generowany jest przez transport w obrębie aglomeracji miejskich. 2. SRWŚ 2020 wskazuje, iż należy dążyć do osiągnięcia korzystnych rezultatów ekonomicznych, przy jednoczesnym odciążeniu środowiska naturalnego. Osiągnięciu tego celu mają służyć m.in. działania ukierunkowane na wsparcie gospodarki niskoemisyjnej: rozwój niskoemisyjnych źródeł energii; wprowadzenie nowoczesnych, innowacyjnych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie RPO WŚ

4. OBSZAR WSPARCIA STRATEGII ZIT KOF I WYMIAR TERYTORIALNY WSPARCIA

Obszarem wsparcia Strategii ZIT KOF są wszystkie gminy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego zgodnie z delimitacją przedstawioną w rozdziale 2. W szczególności, dla działań związanych z rozwojem rynku pracy, koncentracja wsparcia powinna zostać ukierunkowana na gminy Chmielnik, Daleszyce, Górno, Zagnańsk, Chęciny, Sitkówka-Nowiny i Piekoszów, gdzie występuje najwyższy udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym.

Rysunek 4.1 Obszar koncentracji wsparcia w zakresie rozwoju przedsiębiorczości i rynku pracy



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

Działania ukierunkowane na wspieranie przedsiębiorczości, powinny być realizowane na całym obszarze KOF, ponieważ wskaźnik przedsiębiorczości mierzony liczbą podmiotów gospodarczych na 10 000 mieszkańców jest niższy niż średnia krajowa we wszystkich gminach z wyjątkiem Kielc (Rysunek 4.1). Jednocześnie na całym obszarze KOF powinny być realizowane działania związane z inwestycjami w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej, jako że stanowią podstawę do rozwoju kapitału ludzkiego i społecznego w gospodarce opartej na wiedzy.

Dla działań z zakresu pomocy społecznej terenem wsparcia jest cały obszar KOF, ze szczególnym uwzględnieniem gmin Chmielnik, Górno oraz Miedziana Góra, w których udział ludności korzystającej z pomocy jest najwyższy.



Również działania w zakresie opieki nad dziećmi i osobami starszymi oraz wszelkie aktywności podejmowane w zakresie ochrony zdrowia realizowane będą na obszarze całego KOF.

Dla działań związanych z:

- wspieraniem efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, oraz
- promowaniem strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu,

obszarem wsparcia jest cały obszar KOF do tej pory w większości gmin KOF były prowadzone działania z tego zakresu, niemniej jednak stanowią one jedynie niewielki procent tego, co jest zarówno wymagane (dokumenty strategiczne, prawodawstwo PL i UE) jak i oczekiwane (badanie ankietowe gmin i proponowane działania).

Dla działań związanych z ochroną i przywróceniem różnorodności biologicznej, ochroną i rekultywacją gleby oraz promowaniem usług ekosystemowych, w tym programu Natura 2000 oraz zielonej infrastruktury, terenem wsparcia jest cały obszar KOF, ze szczególnym uwzględnieniem gmin o wyższym niż średnia KOF udziale terenów chronionych - Morawicy, Chęciny, Zagnańska, Chmielnika i Daleszyc (patrz część diagnostyczna) oraz terenów o walorach przyrodniczych z pomnikami przyrody, z których 45% występuje na terenie gminy Kielce, 37% łącznie na terenie gmin Daleszyc i Zagnańsk, natomiast 18% w pozostałych gminach KOF.

Działania związane ze zwiększaniem mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi, powinny być realizowane na całym obszarze KOF, ze względu na stosunkowo niską dostępność przestrzenną tego terenu (patrz część diagnostyczna).

5. DIAGNOZA STRATEGICZNA

5.1. Nota metodologiczna

Diagnoza strategiczna KOF została przeprowadzona na podstawie danych pierwotnych i wtórnych. Dane pierwotne pozyskano na podstawie badań własnych zrealizowanych w okresie styczeń-marzec 2014 przez Konsorcjum firm: Lider Projekt Sp. z o.o. z Poznania, Instytut Badawczy IPC Sp. z o.o. z Wrocławia oraz BSPR Sp. z o.o. z Poznania. Badania objęły mieszkańców i przedsiębiorców z obszaru KOF i zostały uzupełnione danymi wtórnymi pochodzącymi z GUS oraz przekazanymi przez samorządy gminne.

Analiza danych statystycznych została przeprowadzona na podstawie BDL GUS na najniższym możliwym poziomie dostępnych danych (w niektórych przypadkach wyłącznie na poziomie powiatu). Podstawowym celem analizy statystycznej była identyfikacja różnic i podobieństw poszczególnych gmin tworzących KOF, a następnie zestawienie ich z wynikami badań mieszkańców i przedsiębiorców.

Aktualizacja diagnozy strategicznej KOF została przeprowadzona w kwietniu 2015 przez firmę EPRD Biuro Polityki Gospodarczej i Rozwoju Regionalnego Sp. z o.o. z Kielc.

Głównym celem badania mieszkańców było przeprowadzenie diagnozy społecznej obejmującej kwestie oceny sytuacji gospodarczej, kierunków poruszania się po wskazanym obszarze oraz oceny jakości usług publicznych tak, aby określić powiązania między poszczególnymi miastami i gminami KOF. Badanie zostało zrealizowane techniką PAPI (ang. *Pen and Pencil Interview*), czyli osobistej, bezpośredniej (twarzą w twarz) rozmowie z respondentem, przeprowadzanej przez ankietera przy użyciu specjalnie przygotowanego formularza – ustrukturalizowanego kwestionariusza, zawierającego wystandaryzowane pytania dotyczące określonego problemu lub zagadnienia, uporządkowane w odpowiedniej kolejności i pogrupowane w pewne bloki tematyczne.

Głównym celem badania przedsiębiorców było natomiast uzyskanie opinii przedsiębiorców na temat warunków prowadzenia działalności gospodarczej i powiązań gospodarczych na terenie KOF. Badanie zostało zrealizowane techniką CATI (Computer Assisted Telephone Interview). W trakcie wywiadu telefonicznego przeprowadzono rozmowy z odpowiednio dobranymi respondentami, korzystając z wsparcia komputera.

Dodatkowo, przeprowadzono także badanie ankietowe samorządów gmin KOF, pogłębione wywiady grupowe z mieszkańcami oraz indywidualne wywiady eksperckie z władzami i przedstawicielami kluczowych aktorów lokalnych. W części diagnostycznej poniżej przedstawiono skrócone wyniki analiz statystycznych.

5.2. Potencjał społeczno-gospodarczy

5.2.1. Demografia

Biorąc pod uwagę liczbę ludności wg faktycznego miejsca zamieszkania, stan ludności na terenie KOF w latach 2009-2012 był stabilny (tabela poniżej). W 2009 roku liczba mieszkańców KOF wynosiła 339 711 osób, a w 2012 nieznacznie wzrosła osiągając 340 317 mieszkańców. Wynik ten należy uznać za pozytywny na tle wysokiego ujemnego salda migracji w województwie świętokrzyskim – w niekorzystnej sytuacji demograficznej regionu, obszar funkcjonalny Kielce zachował stabilną liczbę mieszkańców, nie udało się jednak przyciągnąć wielu nowych mieszkańców spoza KOF, co w dłuższej perspektywie może stanowić zagrożenie dla tego rejonu.

W większości gmin KOF w badanym okresie liczba mieszkańców minimalnie wzrastała. Wyjątkiem była gmina Chmielnik, gdzie w 2012 roku liczba mieszkańców nieznacznie spadła oraz miasto Kielce, które zanotowało największy ubytek mieszkańców: 3 897 osób w badanym okresie. Prawdopodobnie, większość mieszkańców przeprowadziła się na tereny podmiejskie, do innych gmin KOF. Trend ten jest dość naturalny dla obszarów, na których występują procesy aglomeracyjne, powinien jednak prowadzić do rozpoczęcia realizacji polityki zatrzymywania mieszkańców w obszarze rdzeniowym tak, aby nie doprowadzić do wyludnienia i zapaści społeczno-gospodarczej centrum miasta.

Tabela 5.1. Ludność gmin należących do KOF w latach 2011-2013

	2011	2012	2013
Chęciny	15 082	15 136	15 082
Chmielnik	11 601	11 572	11 566
Daleszyce	15 516	15 534	15 556
Górno	13 605	13 710	13 770
Masłów	10 381	10 468	10 468
Miedziana Góra	10 782	10 949	11 074
Morawica	14 910	15 129	15 373
Piekoszów	15 966	16 146	16 284
Sitkówka-Nowiny	7 492	7 531	7 587
Strawczyn	10 254	10 288	10 346
Zagnańsk	12 900	12 916	12 993
Kielce	201 815	200 938	199 870

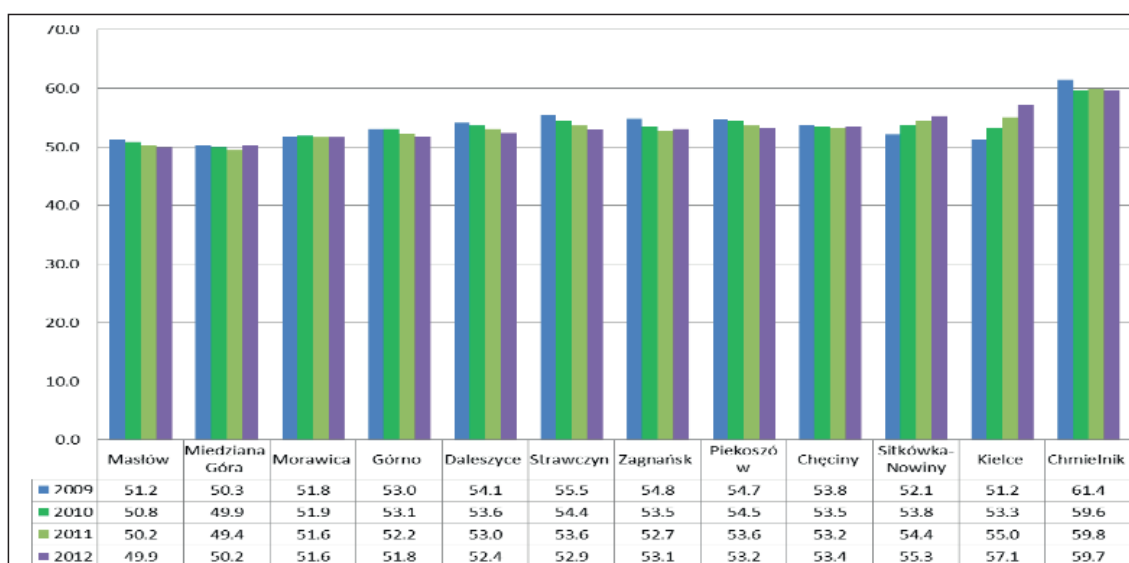
Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

Porównanie gmin KOF pod względem potencjału demograficznego (wyłączając Kielce, które jako miasto rdzeniowe mają przeważającą liczbę mieszkańców) wskazuje, że do gmin większych, o liczbie ludności powyżej średniej (wynoszącej 12 671 osób w gminie) dla całego obszaru można zaliczyć gminy: Zagnańsk, Górno, Morawicę, Chęciny, Daleszyce oraz Piekoszów. Najmniejszą gminą KOF jest Sitkówka-Nowiny z liczbą mieszkańców nieco powyżej

7 500. Liczba mieszkańców pozostałych, mniejszych gmin waha się na poziomie od 10 000 do ponad 11 500 osób.

Wskaźnik obciążenia demograficznego w gminach KOF (liczba osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym) w latach 2009-2012 ulegał nieznacznym wahaniom na terenie poszczególnych gmin KOF (szczegółowe dane przedstawiono na poniższym wykresie). W gminach Masłów, Morawica, Górno, Daleszyce, Strawczyn i Piekoszów stopniowo nieznacznie spadał. W tym samym okresie w gminach Miedziana Góra, Zagnańsk, Chęciny i Chmielnik zaobserwowano nierównomierne wahania tego wskaźnika, a w gminach Kielce i Sitkówka-Nowiny jego stały wzrost.

Wykres 5.1. Wskaźnik obciążenia demograficznego w latach 2009-2012



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

W 2012 roku średnia wartość wskaźnika obciążenia demograficznego dla kraju wynosiła 56,6, a w województwie świętokrzyskim 58,2. Wśród gmin KOF tylko w dwóch (Kielce i Chmielnik) wskaźnik ten był wyższy niż średnia krajowa, a w Chmielniku przewyższał on również średnią dla województwa. W tych gminach sytuacja demograficzna jest więc niekorzystna. Powyżej średniej dla KOF pod względem wskaźnika obciążenia demograficznego, znajdują się gminy Sitkówka-Nowiny, Chmielnik i Kielce.

Dane te można porównać z udziałem osób w wieku poprodukcyjnym w liczbie ludności. W 2012 roku dla Polski średni udział tej grupy ekonomicznej wynosił 17,8%, podczas gdy dla województwa świętokrzyskiego było to aż 19,2%. Wśród gmin KOF najbardziej niekorzystną strukturę demograficzną mają Kielce, gdzie udział ludności w wieku poprodukcyjnym wynosi aż 20,7%, czyli o 1,5% przekracza średnią województwa. Wysokim udziałem tej grupy ekonomicznej charakteryzuje się również Chmielnik (18,1%). Gminy o najniższym udziale liczby ludności w wieku poprodukcyjnym to Górno (11,8%) i Morawica (12,2%).

Tabela 5.2. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem

Jednostka terytorialna	w wieku przedprodukcyjnym	w wieku produkcyjnym	w wieku poprodukcyjnym
	2012	2012	2012
POLSKA	18,3	63,9	17,8
ŚWIĘTOKRZYSKIE	17,6	63,2	19,2
Chęciny	19,0	65,2	15,8
Chmielnik	19,3	62,6	18,1
Daleszyce	20,5	65,6	13,8
Górno	22,3	65,9	11,8
Masłów	20,3	66,7	13,0
Miedziana Góra	20,3	66,6	13,2
Morawica	21,8	66,0	12,2
Piekoszów	21,3	65,3	13,5
Sitkówka-Nowiny	19,9	64,4	15,7
Strawczyn	22,1	65,4	12,5
Zagnańsk	16,9	65,3	17,7
Kielce	15,6	63,7	20,7

Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

Analiza struktury demograficznej KOF na tle kraju wskazuje, że tylko w sześciu gminach KOF liczba ludności w wieku produkcyjnym jest wyższa od przeciętnej. W Kielcach wyższa od przeciętnej jest liczba ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym, a w pozostałych gminach w wieku przedprodukcyjnym. Sytuację tę należy uznać za niepokojącą, szczególnie, że jest ona także niekorzystna w pozostałej części województwa, jako że nawet w przypadku uruchomienia impulsów rozwoju gospodarczego, gminy KOF mogą mierzyć się z brakiem rąk do pracy. W prognozie demograficznej do roku 2030 przewidywany jest jednak wzrost liczby ludności KOF, z wyłączeniem Kielc, które będą dotknięte zarówno dalszym spadkiem liczby ludności, jak i pogorszeniem się struktury demograficznej. Konieczne jest zatem podjęcie pilnych działań interwencyjnych w mieście Kielce, którego pozycja jako obszaru rdzeniowego województwa może szybko ulegać osłabieniu.

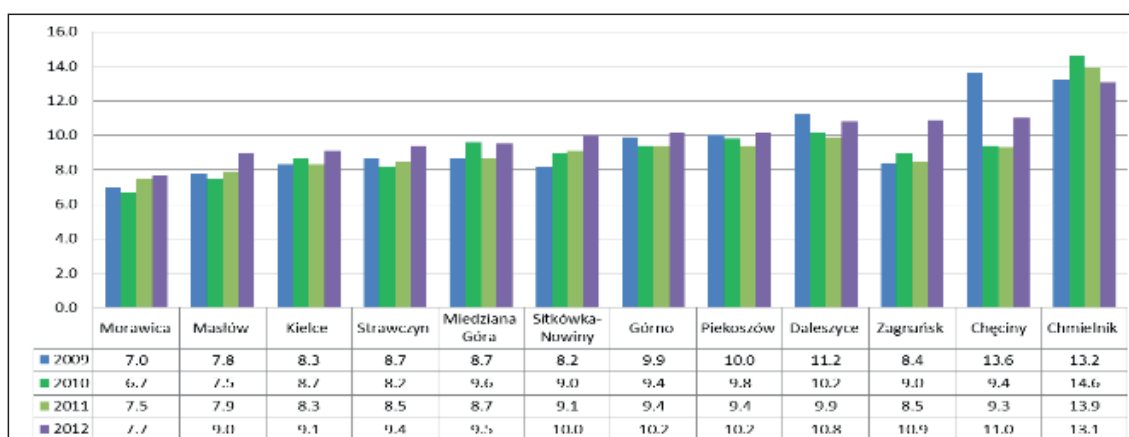
5.2.2. Bezrobocie

Średni poziom bezrobocia obliczony dla województwa wynosi 15,9% i kształtuje się na poziomie wyższym niż średnia krajowa (13%). Na poziomie powiatów, w których leży KOF, w powiecie miasto Kielce stopa bezrobocia nie przekracza 12% jest stosunkowo niska i znajduje się poniżej średniej krajowej (13%). Natomiast w powiecie kieleckim, gdzie leżą pozostałe gminy KOF, stopa bezrobocia jest dość wysoka (17,1-22%), co znacznie przekracza średni poziom bezrobocia w województwie.

Na poziomie gmin, dostępne dane obejmują udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym (wskaźnik osiągający zazwyczaj niższe wartości niż stopa bezrobocia ze względu na metodykę obliczania). Analizując poziom tego wskaźnika w latach 2009-2012 w gminach KOF, można stwierdzić, że udział bezrobotnych był najwyższy

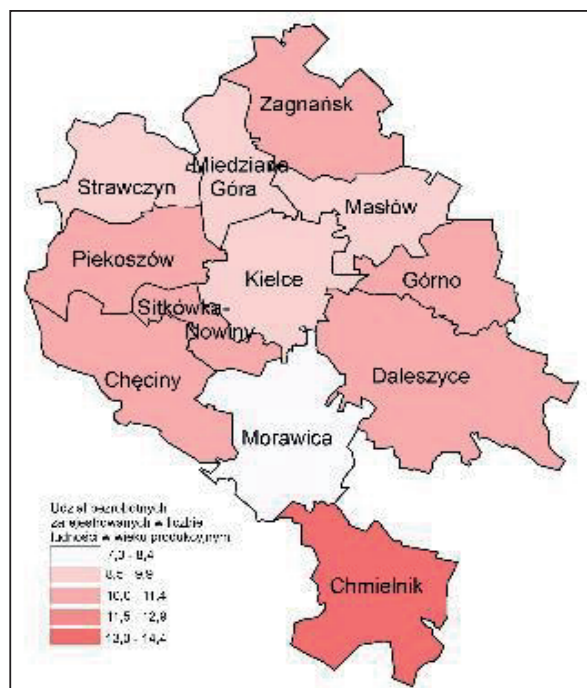
w gminach Chmielnik (13,1%), Chęciny (11%), Zagnańsk (10,9%) i Daleszyce (10,8%). Gminą o najniższym udziale bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w KOF była Morawica, gdzie wskaźnik ten osiągnął 7,7% (na wykresie i rysunku poniżej przedstawiono szczegółowe dane).

Wykres 5.2. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w latach 2009-2012



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

Rysunek 5.1. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w podziale na gminy

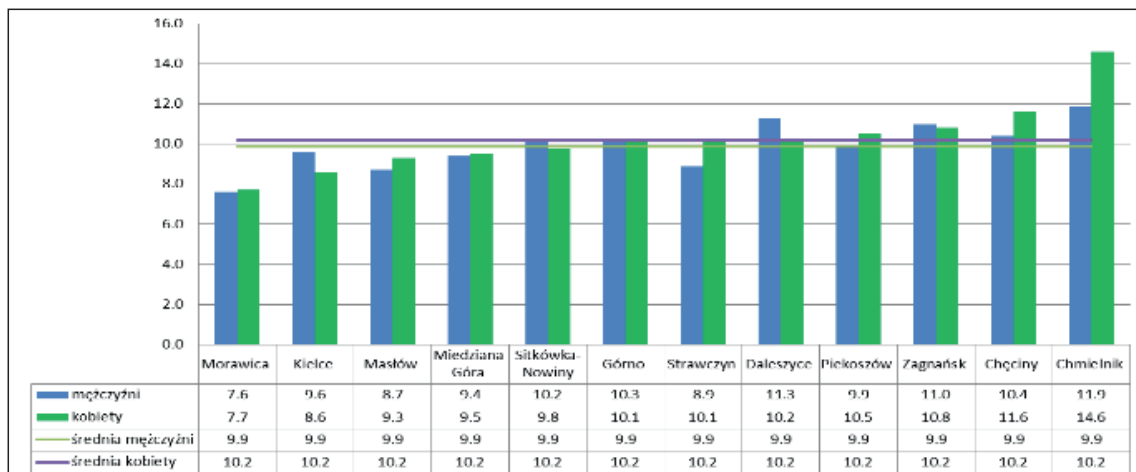


Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

W porównaniu z rokiem 2011, we wszystkich gminach KOF z wyjątkiem Chmielnika, udział bezrobotnych wzrósł, szczególnie w gminach Chęciny i Zagnańsk. W poprzednich latach (od

2009 roku) wskaźnik ulegał wahaniom, nieprzerwany wzrost notując jedynie w gminie Sitkówka-Nowiny. Gminy KOF, w których udział bezrobotnych przekracza średnią dla obszaru funkcjonalnego to Górnio, Piekoszów, Daleszyce, Zagnańsk, Chęciny i Chmielnik. W gminach tych należy podjąć szczególnie intensywne działania w zakresie walki z bezrobociem.

Wykres 5.3. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w gminach województwa świętokrzyskiego w roku 2012



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

W podziale bezrobotnych na płeć, sytuacja w gminach KOF jest zróżnicowana. W gminach Chmielnik, Chęciny, Piekoszów, Strawczyn, Miedziana Góra, Masłów i Morawica udział bezrobotnych płci żeńskiej jest wyższy niż płci męskiej, w najwyższym stopniu w Chmielniku i Chęcinach (wykres powyżej). W pozostałych gminach przeważa udział bezrobotnych płci męskiej, w najwyższym stopniu w gminach Daleszyce i Kielce.

Jeżeli chodzi o strukturę wiekową bezrobotnych, dane dostępne są na poziomie powiatów. W powiecie miasto Kielce, wśród bezrobotnych płci żeńskiej w 2012 roku ponad 1/3 stanowiły osoby w wieku 25-34 lata, czyli w wieku po ukończeniu studiów magisterskich. Prawie 1/5 bezrobotnych płci żeńskiej była w wieku 35-44 lata, a ponad 1/4 w wieku 45-54 lata. Są to grupy docelowe, na które należy skierować szczególnie intensywne działania interwencyjne. Struktura wiekowa wśród bezrobotnych kobiet i mężczyzn kształtuje się podobnie. Największe różnice można zaobserwować w grupie wiekowej 24 i mniej, gdzie udział bezrobotnych płci męskiej jest o 7% wyższy niż płci żeńskiej, co może oznaczać, że mężczyźni w powiecie miasto Kielce szybciej kończą edukację i trafiają na rynek pracy. Równocześnie, udział bezrobotnych płci męskiej w grupie wiekowej 25-34 lata jest o 6% niższy niż wśród kobiet, co potwierdza ten wniosek.

W powiecie kieleckim można zaobserwować odmienną sytuację, jeśli chodzi o strukturę wiekową bezrobotnych według płci. Wśród kobiet, udział grupy wiekowej 25-34 lata wzrasta aż do 36%, podczas gdy udział grup wiekowych 35-44 i 45-54 jest podobny do występującego w powiecie miasto Kielce. Bardzo niski jest natomiast udział grupy wiekowej 55 i więcej – wynosi on 5% w porównaniu z 11% w powiecie miasto Kielce. Wśród bezrobotnych płci

męskiej w powiecie kieleckim przeważają bezrobotni w wieku 25-34 lata, ale udział grupy wiekowej 24 lata i mniej jest również wysoki, aż o 9% wyższy niż w powiecie miasto Kielce. O 6% mniejszy jest natomiast udział grupy 55 i więcej. W powiecie miasto Kielce, największą, 8-procentową różnicę w strukturze bezrobotnych według płci można zaobserwować w grupie wiekowej 25-34 lata.

Bezrobocie ma także ścisły związek z udzielaniem pomocy społecznej, która szerzej została opisana w kolejnym podrozdziale. Poniższa tabela, przedstawia liczbę rodzin w gminach KOF, którym udzielane jest wsparcie ze względu na brak pracy. Szczególnie duży wzrost między rokiem 2011, a 2013 nastąpił w gminach Masłów (o 33%), Kielce (o 26%) i Piekoszów (o 25%). Spadek liczby rodzin, którym udzielana jest pomoc ze względu na bezrobocie nastąpił jedynie w gminie Chmielnik (o 11%).

Tabela 5.3. Liczba rodzin w gminach KOF, którym udzielone zostało wsparcie w latach 2011-2012 ze względu na brak pracy .

	2011	2012	2013
Chęciny	384	420	409
Chmielnik	261	251	234
Daleszyce	558	582	608
Górno	316	357	356
Kielce	3 540	4 069	4 829
Masłów	145	176	217
Miedziana Góra	164	151	155
Morawica	143	135	170
Piekoszów	166	190	224
Sitkówka Nowiny	207	220	262
Strawczyn	103	99	109
Zagnańsk	243	274	263

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych Regionalnego Ośrodka Pomocy Społecznej

Złą sytuację w zakresie bezrobocia potwierdzają wyniki uzyskane w badaniu mieszkańców, w którym respondenci zostali poproszeni o ocenę możliwości znalezienia pracy na terenie gminy, której są mieszkańcami. Oceny te dokonywane były na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało *bardzo trudno*, zaś 5 – *bardzo łatwo*. Oceny sformułowane przez mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego okazały się bardzo negatywne – średnia ocen dla całej badanej populacji wynosiła jedynie 1,56. Najtrudniejsza sytuacja występuje w gminach Masłów i Zagnańsk – niemal wszyscy mieszkańcy tych gmin uczestniczący w badaniu uznali, iż znalezienie zatrudnienia na terenie ich gmin jest bardzo trudne (średnie 1,06 oraz 1,1). Co ciekawe, trudności w znalezieniu pracy wykazywali również mieszkańcy stolicy województwa świętokrzyskiego – w Kielcach możliwość znalezienia zatrudnienia oceniono zaledwie na 1,59. Najwyższe oceny uzyskano wśród mieszkańców gminy Sitkówka-Nowiny – była to jedyna gmina, w której średnie ocen możliwości znalezienia pracy przekroczyły poziom 2,0 (średnia 2,23), choć należy podkreślić, że nadal jest to ocena negatywna. Powyższe dane wskazują wyraźnie, iż sytuacja

na rynku pracy w obszarze KOF jest trudna, a mieszkańcy mają bardzo ograniczoną możliwość znalezienia pracy w swoich gminach.

Do zmiany obecnych, niezbyt przychylnych uwarunkowań, niezbędne jest podjęcie działań zaplanowanych w długiej perspektywie, które ukierunkowane będą na podniesienie poziomu integracji społecznej oraz kształtowanie pożądanych postaw: aktywności społecznej i zawodowej, współpracy, zaufania, zaradności oraz innowacyjności. Działania te powinny koncentrować się na poziomie społeczności lokalnych poszczególnych gmin, by dotrzeć do jak najszerszego grona odbiorców. Poniesienie skuteczności powinno zostać oparte o współpracę wielu typów podmiotów i intensyfikację działań.

Ponadto należy zwrócić uwagę na innych aspekt w zjawisku bezrobocia. Pracodawcy poszukują pracowników o określonych umiejętnościach, dobrze przygotowanych do wykonywania konkretnych, praktycznych zadań. Istnieje zatem konieczność modernizacji systemu edukacji oraz powiązania kierunków kształcenia i doszkalania z wymogami, które niosą ze sobą rozwój gospodarczy oraz przekazywania osobom kształcącym się i podnoszącym/zmieniającym swoje kwalifikacje wiedzy i kompetencji zarówno o charakterze praktycznym i ogólnym.

5.2.3. Pomoc Społeczna

Pomoc społeczna

Powody korzystania z pomocy i wsparcia

Pomoc społeczna stanowi jeden z elementów systemu zabezpieczenia społecznego i należy do zadań własnych gminy. Zakres świadczenia usług z zakresu pomocy społecznej na każdym szczeblu administracji publicznej (w tym dla gmin), został szczegółowo wskazany w Ustawie z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej. (Dz. U. z 2009r. Nr 175 poz. 1362 ze zm.).

Działania podjęte przez gminę w obszarze pomocy społecznej mają na celu przede wszystkim: zaspokajanie niezbędnych potrzeb życiowych osób i rodzin, umożliwienie im funkcjonowania w warunkach odpowiadających godności człowieka, a także doprowadzenie w miarę możliwości do życiowego usamodzielnienia osób i rodzin oraz do ich integracji ze środowiskiem. Istotnym obszarem zadań stawianych pomocy społecznej, są działania profilaktyczne mające na celu zapobieganie powstawaniu trudnych sytuacji życiowych, których nie są w stanie sami rozwiązać.³

Na terenie gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego łącznie ponad 28 500 osób korzystało ze świadczeń pomocy społecznej w 2013r. Należy zauważyć, że na przestrzeni lat 2011-2013 odnotowuje się stały wzrost liczby mieszkańców korzystających z pomocy. Należy także podkreślić, że w październiku w 2012r. zmieniły się kryteria dochodowe uprawniające do świadczeń z pomocy społecznej, co automatycznie zwiększyło możliwość ubiegania się o świadczenia z pomocy społecznej szerszej liczbie mieszkańców.

³ Świętokrzyski Program Pomocy Społecznej na lata 2012 – 2017, Samorząd Województwa Świętokrzyskiego regionalny Ośrodek Polityki Społecznej lipiec 2012

Tabela 5.4. Liczba osób korzystających z pomocy społecznej w gminach należących do obszaru KOF w latach 2011-2013

	2011	2012	2013
Chęciny	1028	1167	1045
Chmielnik	2042	1940	1991
Daleszyce	1134	1172	1233
Górno	2320	2326	2499
Kielce	13060	13386	15386
Masłów	505	592	681
Miedziana Góra	1276	1588	1817
Morawica	1260	1297	1244
Piekoszów	1200	1037	716
Sitkówka Nowiny	533	651	927
Strawczyn	764	594	588
Zagnańsk	440	458	405
Razem	25 562	26 208	28 532

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o. o. na podstawie danych z Regionalnego Ośrodka Polityki Społecznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego

Odniesienie ilości osób korzystających z pomocy społecznej do ogólnej liczby mieszkańców danej gminy, pozwala na pozyskanie informacji o stopniu zubożenia społeczeństwa. Z poniższej tabeli wynika, że największy odsetek osób korzystających z opieki w stosunku do ogółu mieszkańców występuje na terenie gmin Chmielnik, Górno oraz Miedziana Góra, co świadczy o wysokim stopniu zubożenia społeczeństwa w tych regionach. Należy jednak podkreślić, że w większości gmin obszaru KOF w latach 2011-2013 odnotowano wzrost udziału osób korzystających z pomocy społecznej w odniesieniu do ogółu mieszkańców, co wskazuje na pogorszenie sytuacji życiowej mieszkańców regionu.

Tabela 5.5. Udział osób korzystających z pomocy społecznej w odniesieniu do ogółu mieszkańców

	2011	2012	2013
Chęciny	6,82%	7,71%	6,93%
Chmielnik	17,60%	16,76%	17,21%
Daleszyce	7,31%	7,54%	7,93%
Górno	17,05%	16,97%	18,15%
Kielce	6,47%	6,66%	7,70%
Masłów	4,86%	5,66%	6,51%
Miedziana Góra	11,83%	14,50%	16,41%
Morawica	8,45%	8,57%	8,09%
Piekoszów	7,52%	6,42%	4,40%
Sitkówka Nowiny	7,11%	8,64%	12,22%
Strawczyn	7,45%	5,77%	5,68%
Zagnańsk	3,41%	3,55%	3,12%
Razem	7,5%	7,7%	8,4%

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych Regionalnego Ośrodka Polityki Społecznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego oraz BDL GUS

Szczególnie istotnym jest także wskazanie powodów ubiegania się o pomoc społeczną na terenie gmin objętych Kieleckim Obszarem Funkcjonalnym. Najczęściej podawane przyczyny trudnej sytuacji uprawniającej do uzyskania świadczenia z pomocy społecznej przedstawiono poniżej:

Tabela 5.6. Liczba osób korzystających z pomocy na terenie KOF według powodów dzielenia wsparcia

	2011	2012	2013
bezrobocie	6230	6924	7836
niepełnosprawność	5770	5893	6632
długotrwała lub ciężka choroba	5699	6504	6990
bezradność (problemy)	741	1967	2103
alkoholizm	724	894	977
potrzeba ochrony macierzyństwa	658	655	705
bezdomność	455	483	710
klęski żywiołowe i ekologiczne	115	131	582
opuszczenie zakładu karnego	220	238	210
zdarzenia losowe	64	39	92
sieroctwo	197	213	58
narkomania	22	40	30

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych Regionalnego Ośrodka Polityki Społecznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego

Z analizy powyższych danych wynika, że problemy bezrobocia (problem bezrobocia opisano szerzej w poprzednim podrozdziale), niepełnosprawności oraz długotrwałej lub ciężkiej choroby należą do najczęstszych przyczyn ubiegania się o pomoc na terenie KOF, co wskazuje, iż są to jedne z największych problemów społecznych regionu. Samorząd powinien zatem podjąć działania zarówno aktywizujące bezrobotnych, jak i prowadzić programy umożliwiające poprawę zdrowia mieszkańców, w tym zapewnić dostępność do rehabilitacji społecznej i zdrowotnej.

Należy także zauważyć, że w latach 2011-2013 na terenie gmin obszaru KOF odnotowano znaczny wzrost liczby udzielonych świadczeń z tytułu bezradności. Bezradność przejawia się trudnościami w prawidłowym wypełnianiu ról społecznych przez poszczególnych członków rodziny. Wszelka pomoc w takim wypadku powinna zmierzać do udzielania rodzinie wsparcia w odbudowie prawidłowych relacji i umacniania właściwych postaw rodzicielskich. Zjawisko bezradności polega na utwierdzaniu siebie i państwa, że w wyniku nierówności szans bądź z innej istotnej przyczyny jednostka nie może samodzielnie sobie radzić (np. na rynku pracy), a więc potrzebuje opieki państwa (m.in. przez pomoc socjalną). Kolejnym negatywnym zjawiskiem jest wzrost liczby osób korzystających z pomocy z tytułu problemów alkoholowych. Uzależnienie od alkoholu i innych substancji odurzających często uniemożliwia pełne uczestnictwo w życiu społecznym.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że gminy należące do terenu KOF powinny podjąć szereg działań, które pozwolą na przeciwdziałanie tym zjawiskom.⁴

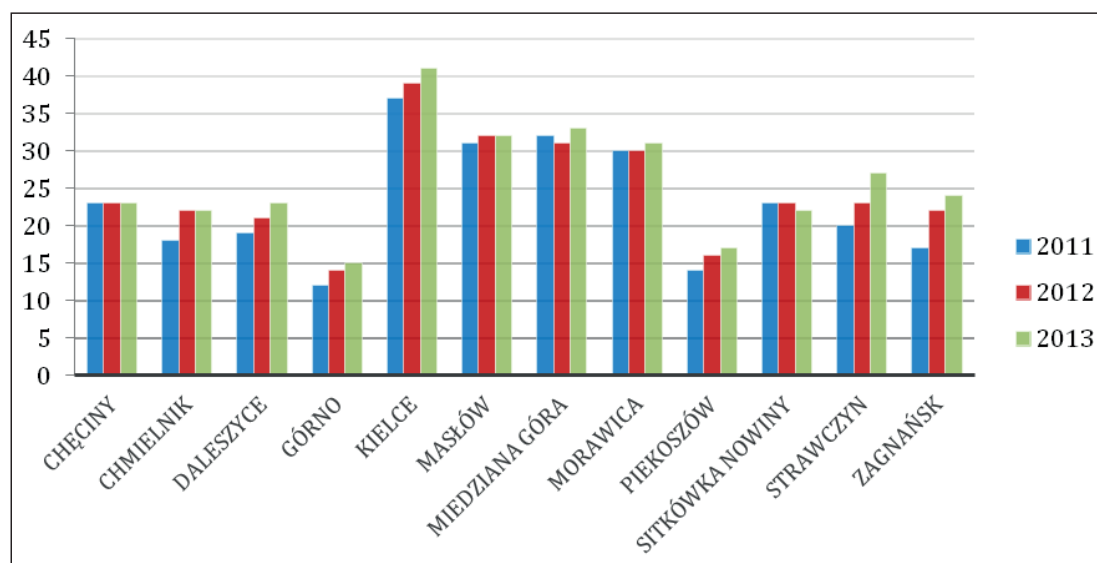
Aktywizacja mieszkańców - Współpraca samorządu terytorialnego z organizacjami pozarządowymi

Pod względem zaangażowania społecznego mierzonego liczbą fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych na 10 000 mieszkańców w obszarze KOF dominuje miasto Kielce, z liczbą 41 organizacji non-profit na 10 000 w 2013 roku mieszkańców, co przekracza zarówno średnią dla województwa świętokrzyskiego (29), jak i średnią krajową (32). Ogólnie gminy KOF można podzielić na 3 grupy:

- gminy, w których funkcjonuje do 20 organizacji na 10 000 mieszkańców, do których należą Górno i Piekoszów;
- od 20 do 29 organizacji, do których należą Daleszyce, Chmielnik, Zagnańsk, Chęciny, Sitkówka-Nowiny i Strawczyn;
- oraz 30 i powyżej organizacji, do których należą Morawica, Miedziana Góra, Masłów i Kielce.

Powyżej średniej dla KOF (26 organizacji na 10 000 mieszkańców) znalazły się wyłącznie gminy z trzeciej grupy, które można uznać za najaktywniejsze społecznie. W latach 2011-2013 w większości gmin zaobserwowano wzrost wskaźnika aktywności społecznej, mierzonego liczbą organizacji pozarządowych na 10 000 mieszkańców (dane przedstawiono na poniższym wykresie).

Wykres 5.4. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tysięcy mieszkańców w latach 2011-2013



Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

⁴ Rozdział opracowano w oparciu o materiały i informacje przygotowane przez Regionalnego Ośrodka Polityki Społecznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego.

Współpraca gmin z organizacjami społecznymi jest niezwykle istotna z punktu widzenia mieszkańców. Ramy ich współdziałania zostały określone w ustawie z dnia 24 kwietnia 2003r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie. Jednym z podstawowych zadań samorządu jest obowiązek prowadzenia działalności w sferze zadań publicznych, we współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego, wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy. Współdziałanie gmin i organizacji pozarządowych może dotyczyć przede wszystkim: pomocy społecznej, w tym pomocy rodzinom i osobom w trudnej sytuacji życiowej oraz wyrównywania szans tych rodzin i osób, wspierania rodziny, działalności na rzecz integracji i reintegracji zawodowej i społecznej osób zagrożonych wykluczeniem społecznym, ochrony i promocji zdrowia.

Działania te mają na celu: tworzenie warunków dla powstawania inicjatyw i struktur funkcjonujących na rzecz społeczności lokalnych, zwiększenie udziału podmiotów pozarządowych w realizację zadań publicznych służące lepszemu zaspokajaniu potrzeb społecznych i poprawie życia mieszkańców, wzmocnienie potencjału ludzkiego, organizacyjnego, wizerunkowego i kooperacyjnego – sektora pozarządowego służące lepszej realizacji zadań publicznych i rozwoju społeczeństwa obywatelskiego.⁵

Z analizy powyższych danych wynika, że gminy obszaru KOF posiadają szereg zdiagnozowanych problemów społecznych takich jak bezradność społeczna, alkoholizm, bezdomność, których rozwiązywanie może być realizowane we współpracy z organizacjami pozarządowymi. Każda z gmin posiada odpowiedni potencjał w postaci fundacji, stowarzyszeń i organizacji pozarządowych, które mogą przyczynić się do zwiększenia zaangażowania społecznego, oraz przeciwdziałania problemom społecznym występującym na terenie gmin KOF.

Dodatkowo należy wskazać, że na terenie większości gmin funkcjonują ośrodki kultury, kluby, świetlice oraz ośrodki wsparcia, z których mogą korzystać mieszkańcy. Jest to potencjał samorządów, który może zostać wykorzystany celem rozwijania pasji młodych ludzi, ich zainteresowań, pomocy w nauce, czy też kultywowania tradycji lokalnych. Świetlice gminne i ośrodki wsparcia mogą pełnić zarówno funkcje wychowawcze, kulturotwórcze, dydaktyczne, jak i opiekuńcze. Rozbudowa działań z tego zakresu może wspomóc poprawę aktywności mieszkańców w tym minimalizację ich problemów osobistych, co przyczyni się do minimalizacji wykluczenia społecznego w regionie.

Opieka nad dziećmi do lat 3

Kolejnym problemem występującym na terenie gmin KOF jest ograniczony dostęp do usług opiekuńczych nad dziećmi w wieku do lat 3, co utrudnia powrót rodziców na rynek pracy. Poniżej przedstawiono liczbę dzieci w wieku do lat 3 oraz liczbę miejsc w żłobkach w gminach objętych terenem KOF.

⁵ Program Współpracy Samorządu Województwa Świętokrzyskiego z Organizacjami Pozarządowymi na 2013r.

Tabela 5.7. Liczba dzieci do lat 3 oraz liczba dzieci objętych opieką w żłobkach w gminach KOF w latach 2011-2013

Gmina	Liczba dzieci do lat 3			Liczba dzieci objętych opieką w żłobkach		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Chęciny	407	413	420	0	0	0
Chmielnik	376	371	352	0	0	0
Daleszyce	551	492	465	0	0	0
Górno	503	506	472	0	0	0
Kielce	6049	5849	5596	515	581	752
Masłów	317	281	248	0	0	0
Miedziana Góra	343	367	373	0	0	0
Morawica	528	505	475	0	0	0
Piekoszów	525	507	523	0	0	26
Sitkówka Nowiny	237	207	207	0	30	29
Strawczyn	370	348	324	0	0	0
Zagnańsk	352	349	345	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

Analizując sytuację w zakresie zapewnienia opieki nad dziećmi do lat 3 w poszczególnych gminach, należy stwierdzić, że jedynie na terenie 3 gmin tj. Kielce, Piekoszów i Strawczyn część dzieci do lat 3 objętych jest opieką w żłobkach. Dodatkowo należy wskazać, że na terenie gminy Morawica w 2014r. oddano do użytkowania żłobek, w którym zapewniono opiekę dla 24 dzieci.⁶

Uwzględniając powyższe dane należy stwierdzić, iż istnieje znaczny niedobór w zakresie zapewnienia opieki nad dziećmi do lat 3. W większości gmin w ogóle nie zostały stworzone żłobki, natomiast w gminach, gdzie zapewniono częściową opiekę nad dziećmi, liczba uprawnionych do korzystania z opieki w żłobkach znacznie przekracza liczbę miejsc przez nich oferowaną. Dodatkowo należy podkreślić, że zwiększenie dostępu do opieki nad dziećmi w wieku do 3 lat, wpływa także pozytywnie na rynek pracy – obecnie brak zapewnionej opieki nad dziećmi powoduje znaczne trudności w powrocie do pracy rodziców.

Opieka nad osobami starszymi

Istotnym aspektem społecznym jest także opieka nad osobami starszymi. W statystyce polskiej przyjmuje się, że osoby starsze, to osoby powyżej 65 lat (według kryterium biologicznego). Zarówno w Polsce, jak i w regionie Świętokrzyskim (w tym na terenie KOF) występuje obecnie niekorzystne zjawisko demograficzne, jakim jest „starzenie się społeczeństwa” tj. wzrost udziału osób starszych w ogóle populacji. W poniższej tabeli przedstawiono udział osób starszych w ogóle ludności gmin obszaru KOF w latach 2011-2013.

⁶ Informacja pobrana ze strony internetowej Gminy Morawica.

Tabela 5.8. Udział osób starszych w ogóle ludności gmin KOF

	2011	2012	2013
Udział osób starszych w ogóle ludności KOF	13,74%	14,28%	14,88%

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

Powyższe dane jednoznacznie potwierdzają występowanie rosnącego zjawiska „starzenia się społeczeństwa”. O niekorzystnych tendencjach w strukturze wiekowej społeczeństwa regionu świadczy także zwiększająca się liczba udzielonych porad geriatrycznych. Istotny wpływ na sytuację tej grupy wiekowej ma przede wszystkim niska pozycja ekonomiczna (świadczenia społeczne zbyt niskie w stosunku do rosnących potrzeb), oraz postawy społeczne wobec ludzi starszych.

Zmieniająca się sytuacja osób starszych wskazuje, że istnieje zapotrzebowanie na wypracowanie i wsparcie realizacji lokalnych programów pomocowych skierowanych do osób starszych. Korzystnym będzie także prowadzenie szkoleń z zakresu opieki nad osoby starszymi, oraz akcji uaktywniających społeczeństwo, w tym osoby starsze.⁷

5.2.4. Ochrona zdrowia

Podstawowa opieka zdrowotna jest zadaniem publicznym o znaczeniu lokalnym leżącym w gestii samorządu gminnego. **Ochrona zdrowia** w myśl art. 7 ust. 1 pkt 5 Ustawy o samorządzie gminnym (Dz. U. 1990 nr 16 poz. 95), służy zaspokajaniu potrzeb wspólnoty samorządowej i jest jednym z istotnych zadań własnych gminy.

Na gruncie obowiązującego ustawodawstwa nie znajdziemy definicji pojęcia opieki zdrowotnej, można ją jednak rozumieć jako ogół środków mających na celu zapobieganie i leczenie chorób. Podstawą do realizacji systemu opieki zdrowotnej w Polsce jest Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 164, poz. 1027 z późn. zm.). W art. 6 ww. Ustawy sformułowano katalog zadań władz publicznych w zakresie zapewnienia równego dostępu do świadczeń opieki zdrowotnej, które obejmują w szczególności:

- 1) tworzenie warunków funkcjonowania systemu ochrony zdrowia,
- 2) analizę i ocenę potrzeb zdrowotnych oraz czynników powodujących ich zmiany,
- 3) promocję zdrowia i profilaktykę, mające na celu tworzenie warunków sprzyjających zdrowiu,
- 4) finansowanie w trybie i na zasadach określonych ustawą świadczeń opieki zdrowotnej.

Programy profilaktyczne

Poprzez profilaktykę zdrowotną należy rozumieć wszelkie działania mające na celu zapobieganie niekorzystnym zjawiskom w obszarze zdrowia. Program zdrowotny to zespół

⁷ Opracowano na podstawie dokumentu O sytuacji ludzi starszych, Warszawa 2012.

zaplanowanych i zamierzonych działań z zakresu opieki zdrowotnej ocenianych jako skuteczne, bezpieczne i uzasadnione, umożliwiające w określonym terminie osiągnięcie założonych celów, polegające na wykrywaniu i zrealizowaniu określonych potrzeb zdrowotnych oraz poprawy stanu zdrowia określonej grupy świadczeniobiorców. Programy profilaktyczne odgrywają istotną rolę w działaniach służby zdrowia w myśl zasady „lepiej zapobiegać niż leczyć”.

Oceniając aktywność w zakresie realizacji programów profilaktycznych wśród mieszkańców gmin należących do KOF należy stwierdzić, że w latach 2011-2013 był to aspekt na bieżąco realizowany, przynoszący wymierne korzyści dla zdrowia mieszkańców regionu. Tematyka przeprowadzanych programów profilaktycznych na terenie gmin KOF dotyczyła m.in. chorób zakaźnych, chorób oczu, słuchu, wad postawy, chorób reumatycznych, chorób układu krążenia itp. Mieszkańcy korzystali także z innych programów profilaktycznych realizowanych na terenie całego województwa. Główną tematykę zrealizowanych programów w poszczególnych gminach przedstawiono w poniższej tabeli:

Tabela 5.9. Najważniejsze programy zdrowotne zrealizowane w latach 2011-2012 na terenie gmin z obszaru KOF

Gmina	Nazwa programu
Chęciny	Program profilaktyki raka szyjki macicy
	Program profilaktyki raka piersi
	Profilaktyka cukrzycy
	Program profilaktyki wad słuchu
	Profilaktyka wad wzroku
	Program profilaktyki chorób układu krążenia
	Profilaktyka osteoporozy
Kielce	Program profilaktyki zakażeń pneumokokowych
	Program profilaktyki zakażeń meningokokowych
	Program profilaktyki zakażeń wirusem brodawczaka ludzkiego HPV
	Program profilaktyki zakażeń wirusem grypy
Masłów	Program profilaktyki zakażeń meningokokowych
	Program profilaktyki zakażeń pneumokokowych
Miedziana Góra	Program profilaktyki raka piersi
	Program profilaktyki chorób układu krążenia
	Zapobieganie chorobom zakaźnym
	Program profilaktyki zapalenia opon mózgowych
	Profilaktyka cukrzycy
	Profilaktyka fluorkowa
	Program profilaktyki zakażeń wirusem grypy
	Program profilaktyki chorób układu krążenia
Sitkówka Nowiny	Program profilaktyki zakażeń meningokokowych
	Program profilaktyki zakażeń wirusem grypy
	Program profilaktyki wad postawy
	Program zapobiegania otyłości i jej powikłań
	Program profilaktyki zakażeń wirusem brodawczaka ludzkiego HPV
	Program profilaktyki zakażeń pneumokokowych

Gmina	Nazwa programu
Zagnańsk	Program profilaktyki zakażeń meningokokowych
	Program profilaktyki zakażeń wirusem grypy
	Program profilaktyki zakażeń wirusem brodawczaka ludzkiego HPV
Daleszyce	Program profilaktyki raka szyjki macicy
	Program profilaktyki chorób układu krążenia
	Profilaktyka cukrzycy
	Profilaktyka chorób zakaźnych
	Program profilaktyki chorób układu krążenia
	Program profilaktyki zakażeń wirusem grypy
Piekoszów	Profilaktyka fluorkowa
	Program profilaktyki chorób układu krążenia
	Profilaktyka chorób gruźlicy
	Program pierwszej pomocy przedmedycznej
	Program profilaktyki zakażeń wirusem grypy

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie Informacja o programach zdrowotnych realizowanych w Województwie Świętokrzyskim w latach 2011-2012.

Efektom zrealizowanych programów zdrowotnych było prowadzenie profilaktyki różnych chorób w tym zakaźnych. Programami zostało objęte łącznie ponad sto tysięcy osób, w tym mężczyźni, kobiety, dzieci, młodzież i osoby starsze w różnej grupie wiekowej, w zależności od tematyki zdrowotnego programu. Jednostkami wdrażającymi i realizującymi programy były gminy województwa świętokrzyskiego.

Tworzenie programów zdrowotnych jest zadaniem dość złożonym, ale przynoszącym wiele korzyści społecznych. Istotnym jest jednak, by tworzone programy odpowiadały na potrzeby mieszkańców. Realizacja programu powinna się bowiem przekładać na poprawę jakości życia osób biorących w nim udział. Koniecznym jest zatem przeanalizowanie obecnych problemów społecznych i zdrowotnych na danym obszarze.

Uwzględniając powody korzystania z pomocy (szczegółowo przedstawiono je w podrozdziale dotyczącym pomocy społecznej) należy stwierdzić, że znaczna część osób korzysta ze wsparcia z powodów związanych z problemami o podłożu zdrowotnym lub psychicznym. Ponad połowa udzielanych świadczeń przyznawanych jest z tytułu niepełnosprawności lub ciężkiej choroby. Świadczy to o znacznym zapotrzebowaniu na prowadzenie profilaktyki związanej z różnymi rodzajami niepełnosprawności, realizację programów zdrowotnych związanych z rehabilitacją medyczną i usprawnianiem narządów ruchu, oraz programów profilaktycznych mających na celu zmniejszenie ryzyka wystąpienia niepełnosprawności lub zachorowań (w tym ograniczenie ryzyka wystąpienia chorób zawodowych). Istotna jest również intensyfikacja działań w zakresie promocji aktywności ruchowej oraz prowadzenia zdrowego stylu życia.

Z informacji przedstawionych w raporcie Ocena stanu zdrowia mieszkańców Województwa Świętokrzyskiego (grudzień 2014r.) wynika, że realizacja programów profilaktycznych o szerokim zasięgu przyczynia się do zwiększenia wiedzy i świadomości zdrowotnej mieszkańców. Jednocześnie należy podkreślić fakt, iż oczekiwania społeczeństwa są zdecydowanie większe

od ilości obecnie realizowanych różnego rodzaju programów i akcji profilaktycznych. Dodatkowo koniecznym jest stałe podnoszenie kwalifikacji osób świadczących usługi zdrowotne, by posiadali oni odpowiednią wiedzę pozwalającą na odpowiednio wczesne wykrycie jednostki chorobowej i rozpoczęcie odpowiedniego leczenia u chorego.

Realizacja programu szczepień ochronnych oraz badań przesiewowych

Zapobieganie chorobom na terenie KOF znajduje odzwierciedlenie przede wszystkim w realizacji szczepień ochronnych zgodnie z obowiązującym kalendarzem szczepień. Należy podkreślić, że wykonawstwo obowiązkowych szczepień ochronnych w regionie jest bardzo wysokie i przynosi wymierne efekty poprzez ograniczenie zachorowalności na określone choroby. Poniżej przedstawiono główne programy zrealizowane w 2014r. na terenie gmin objętych obszarem KOF:

Tabela 5.10. Programy szczepień zrealizowane w 2014r. w gminach objętych obszarem KOF

Gmina	Nazwa programu
Chęciny	Program szczepień przeciwko grypie
Daleszyce	Program szczepień przeciwko grypie
Kielce	Program profilaktyki zakażeń pneumokokowych Program profilaktyki zakażeń meningokokowych Program profilaktyki zakażeń wirusem brodawczaka ludzkiego Program szczepień przeciwko grypie
Masłów	Program zdrowotny dotyczący szczepień przeciwko pneumokokom Program zdrowotny na lata 2013 - 2018 dotyczący szczepień przeciwko meningokokom
Morawica	Program profilaktyki zakażeń meningokokowych Program szczepień przeciwko grypie
Piekoszów	Program „Grypa - lepiej zapobiegać niż leczyć”
Sitkówka Nowiny	Program profilaktyki zakażeń pneumokokowych u dzieci Program profilaktyki zakażeń meningokokowych u dzieci i młodzieży Program profilaktyki zakażeń wirusem brodawczaka ludzkiego Program szczepień przeciwko grypie
Zagnańsk	Program szczepień profilaktycznych dzieci i młodzieży Program szczepień ochronnych przeciwko grypie na lata 2013 - 2017 Pilotażowy program profilaktyki zakażeń wirusem brodawczaka ludzkiego

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie Akcja informacyjna Państwowej Inspekcji Sanitarnej Samorządowe Programy Zdrowotne, www.szczepienia.gis.gov.pl

Dodatkowo należy wskazać, że na terenie całego województwa świętokrzyskiego (w tym na terenie gmin należących do KOF) od kilku lat przeprowadzane są badania przesiewowe wśród ludności dotyczące w szczególności: raka piersi, raka szyjki macicy, raka prostaty. Z badań prowadzonych przez Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego opublikowanych w raporcie Ocena stanu zdrowia mieszkańców Województwa Świętokrzyskiego, wynika, że prowadzenie tego typu badań przesiewowych i innych programów profilaktycznych

o szerokim zasięgu, przynosi wymierne korzyści dla zdrowia społeczeństwa, dlatego też działania te należy kontynuować w kolejnych latach.

Opieka nad noworodkami

W ostatnich latach na terenie całego kraju, jak i na terenie KOF odnotowuje się zmniejszoną liczbę urodzeń. Spadek ten dotyczy zarówno terenów miejskich, jak i wiejskich. W poniższej tabeli przedstawiono Liczbę urodzeń żywych na 1000 ludności zamieszkującej gminy KOF.

Tabela 5.11. Liczba urodzeń żywych na 1000 ludności zamieszkującej gminy KOF

	2011	2012	2013
Chęciny	8,8	11,1	9,6
Chmielnik	12,4	10,2	8,4
Daleszyce	10,8	9,7	11,0
Górno	11,3	13,7	11,4
Kielce	9,1	9,1	8,4
Masłów	9,0	8,8	8,5
Miedziana Góra	11,7	11,8	11,2
Morawica	10,4	12,4	9,9
Piekoszów	10,8	10,9	10,7
Sitkówka Nowiny	9,1	8,6	8,7
Strawczyn	11,8	9,7	11,1
Zagnańsk	9,2	9,7	9,1

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

W ostatnich latach obserwuje się stały spadek liczby urodzeń przypadających na 1000 ludności. Jest to zgodne z ogólnopolskim problemem demograficznym związanym z trendem ujemnego przyrostu naturalnego. Dodatkowo należy wskazać, że od kilku lat województwo świętokrzyskie uzyskuje niechlubne czołowe miejsca w rankingach województw dotyczących umieralności noworodków. Podczas, gdy średnia ilość zgonów niemowląt na 1000 urodzeń w Polsce w 2013 roku wynosiła 4,6 ‰, to na terenie województwa osiągnięto wskaźnik 4,9‰. W celu analizy umieralności noworodków na terenie gmin KOF, należy odnieść się do danych dotyczących powiatu kieleckiego (większość dzieci z regionu rodzi się w szpitalach położonych na terenie miasta wojewódzkiego: Wojewódzki Szpital Zespolony w Kielcach, Świętokrzyskie Centrum Matki i Noworodka Szpital Specjalistyczny w Kielcach, Szpital Kielecki św. Aleksandra w Kielcach). Średnia umieralność noworodków na 1000 urodzeń w powiecie kieleckim wyniosła w 2013r. 5,9‰. Powyższe dane świadczą o ciągłej złej sytuacji w zakresie śmiertelności noworodków w regionie. Z informacji przekazywanych przez krajowego konsultanta w dziedzinie neonatologii prof. Ewa Helwich wynika, iż: Trzeba poprawić świadomość ciężarnych pacjentek, które nie dbają o siebie, zbyt ciężko pracują i za późno zgłaszają się do lekarza. To właśnie z tego powodu problemem w regionie świętokrzyskim jest zbyt duża liczba martwych ciąż i porodów wcześniaków z masą poniżej jednego kilograma, czyli na granicy przeżycia.

Uwzględniając wagę problemu śmiertelności okołoporodowej w powiecie kieleckim (w tym w gminach należących do KOF) oraz powiecie miasto Kielce istotnym jest zatem

zintensyfikowanie działań pozwalających na wczesne wykrywanie wad rozwojowych u noworodków, niemowląt i małych dzieci (w tym wad dotyczących układu krążenia, zaburzenia słuchu, wzroku, mowy) oraz podnoszenie kwalifikacji osób świadczących usługi zdrowotne. Dodatkowo należy wskazać, że zmiany organizacyjne wprowadzone w ostatnich latach (w tym uzyskanie najwyższego poziomu referencyjności przez szpitale w regionie) oraz realizacja specjalnych programów przyczyniły się do poprawy sytuacji w zakresie śmiertelności okołoporodowej w 2014r.⁸

Dodatkowo należy wskazać, że mieszkańcy KOF uczestniczący w badaniu ankietowym uznali, iż najważniejszą dziedziną funkcjonowania gminy jest ochrona zdrowia i bezpieczeństwo publiczne (wskaźnik na poziomie 0,95). Odpowiedź ta najczęściej była umieszczana przez respondentów na 1 miejscu w tworzonych rankingach (16,7% wszystkich wskazań z 1 miejsca). Mieszkańcy zostali poproszeni także o wskazanie przykładowych inwestycji we wskazanych obszarach tematycznych, które powinny być realizowane wspólnie przez co najmniej kilka gmin. Więcej niż połowa badanych (57%) zaproponowała działania w obszarze zdrowie. Powyższe dowodzi faktu, iż istnieje potrzeba ciągłego finansowania projektów z zakresu zdrowia, zarówno w celu podniesienia jakości usług zdrowotnych dla mieszkańców, jak również przeprowadzania programów profilaktycznych, które pozwalają na podniesienie świadomości zdrowotnej mieszkańców.

5.2.5. Edukacja

Jedną z ważniejszych inwestycji społecznych, mającą swoje odbicie zarówno w sferze gospodarczej jak i politycznej jest edukacja. Wykształcenie i kompetencje ludzi stają się najważniejszymi wartościami współczesnego świata oraz społeczeństw, które swój sukces oparły na wiedzy. Bardzo duże znaczenie odgrywa nie tylko kształcenie na poziomie wyższym, ale także pozostałe etapy edukacji, w tym w szczególności zawodowe i ogólnokształcące. Nie bez znaczenia pozostaje także edukacja przedszkolna oraz ta realizowana w szkołach podstawowych oraz gimnazjach. Poniższy podrozdział stanowi podsumowanie najważniejszych informacji w obszarze edukacji na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Edukacja przedszkolna

Na przestrzeni ostatnich 3 lat w większości gmin należących do Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego można zaobserwować wzrost liczby dzieci w wieku od 3 do 6 lat (szczegółowe dane przedstawiono w poniższej tabeli). Analizując ten okres najwięcej dzieci w wieku przedszkolnym przybyło w gminie Zagnańsk (wzrost o 11,5%) oraz Miedziana Góra (wzrost o 10,5%). Spadek liczby dzieci w analizowanym wieku nastąpił jedynie w gminie Chęciny (spadek o 2,7%).

⁸ <http://www.tvp.pl/tvp-regionalna/aktualnosci/zdrowie/coraz-nizsza-smiertelnosc-swietokrzyskich-noworodkow/15645762>.

Tabela 5.12. Liczba dzieci w wieku 3-6 lat w gminach KOF w latach 2011-2013.

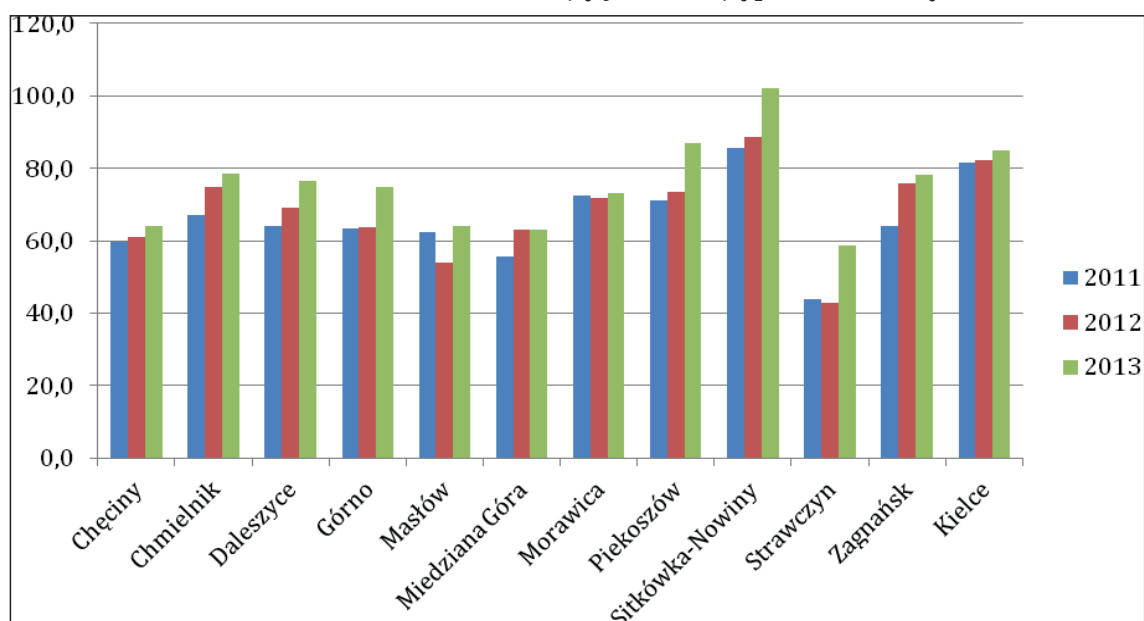
Jednostka terytorialna	dzieci w wieku 3 - 6 lat		
	2011	2012	2013
Chęciny	636	661	619
Chmielnik	468	475	493
Daleszyce	682	704	722
Górno	658	680	702
Masłów	469	491	500
Miedziana Góra	459	478	513
Morawica	710	740	778
Piekoszów	727	762	773
Sitkówka-Nowiny	334	352	348
Strawczyn	460	463	485
Zagnańsk	432	448	488
Kielce	7255	7662	7807

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na postawienie danych BDL

Powyższe dane znalazły także odzwierciedlenie w rosnącej w ostatnich latach liczbie przedszkoli i punktów przedszkolnych na obszarze KOF. Wg danych GUS w 2013 roku funkcjonowało 75 przedszkoli (wzrost o 7% w stosunku do 2012r.) oraz 319 punktów przedszkolnych (wzrost o 6% w porównaniu z rokiem 2012). Mimo tego, w dalszym ciągu odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym nieznacznie przekracza 75%, a w większości gmin kształtuje się pomiędzy 60, a 80% (wykres poniżej).

Najniższy odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym dotyczy gminy Strawczyn 58,6% i jest to niewiele mniej niż połowa odsetka dzieci uczęszczających do przedszkola w gminie Sitkówka- Nowiny, gdzie ten wskaźnik jest najwyższy w KOF i wynosi 102%. We wszystkich analizowanych gminach można zaobserwować trwały wzrostowy trend dzieci objętych opieką przedszkolną.

Wykres 5.5. Odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objęty edukacją przedszkolną w roku 2011-2013.



Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL

Innym istotnym problemem, oprócz dostępności miejsc w przedszkolach i dzieci objętych tą edukacją, jest modernizacja i doposażenie istniejących obiektów oraz jakość oferowanych usług. Ten problem został zauważony m.in. w Strategii Rozwoju Miasta Kielce na lata 2007-2020, gdzie można przeczytać, że to nie dostępność miejsc w przedszkolach stanowi problem, a jakość opieki, która nie rośnie wraz z oczekiwaniami rodziców związanymi ze świadczeniem usług opiekuńczo-wychowawczych.

Szkolnictwo podstawowe i gimnazjalne

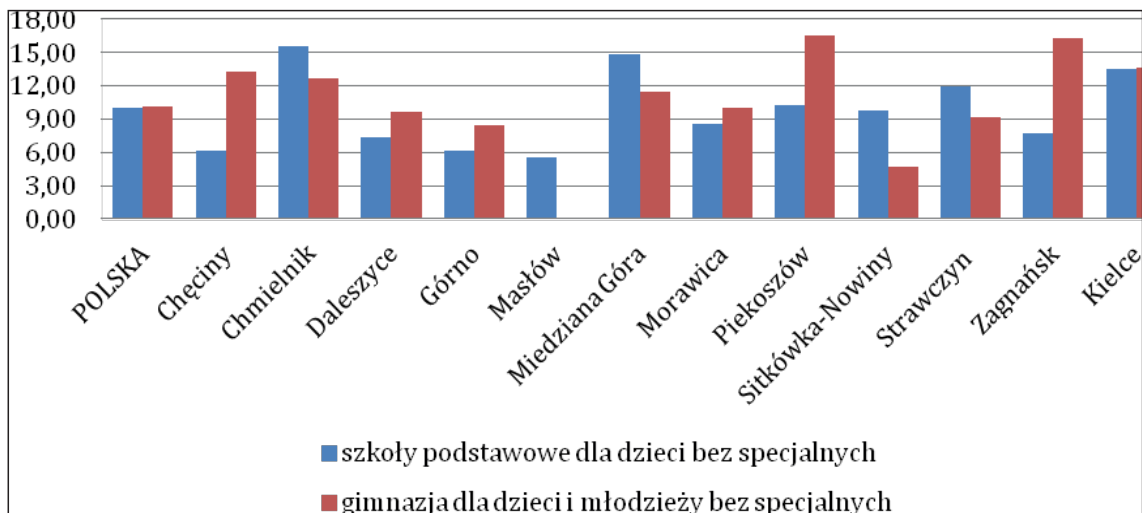
Według statystyk Banku Danych Lokalnych w 2013 roku do 110 szkół podstawowych działających na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego uczęszczało 18 071 uczniów. Współczynnik scholaryzacji dla dzieci w wieku 7-12 lat dla obszaru funkcjonalnego w 2013 roku wyniósł 97%. Najwyższy, przekraczający 100% odnotowano w Kielcach oraz w gminach Zagnańsk, Sitkówka-Nowiny i Morawica, zaś najniższy w gminie Masłów (76,03%).

Do 63 gimnazjów na terenie analizowanego obszaru uczęszczało 9 568 uczniów, a współczynnik scholaryzacji wyniósł 88%. Ponownie najwyższy poziom odnotowano w Kielcach, zaś najniższy w gminie Masłów.

Podejmowane w ostatnich latach działania jednostek samorządu terytorialnego oraz możliwość wykorzystania zewnętrznego dofinansowania sprawiły, że zarówno szkoły podstawowe, jak i gimnazja są coraz lepiej wyposażone, a w budynkach oświatowych zrealizowano wiele inwestycji. Jednak w dalszym ciągu część szkół i placówek oświatowych nie spełnia wymaganych standardów w zakresie bazy dydaktycznej i materiałowej, w tym np. nie są wyposażone w dostateczną ilość sprzętu komputerowego oraz sprzętu komputerowego posiadającego dostęp do sieci Internet. W szkołach podstawowych i gimnazjalnych na terenie obszaru

funkcjonalnego w 2012 roku jeden komputer z dostępem do szerokopasmowego Internetu przeznaczony dla uczniów przypadłał średnio na 21 osób, podczas, gdy średnia dla kraju wynosi 16. Sytuację w poszczególnych gminach przedstawia poniższy wykres.

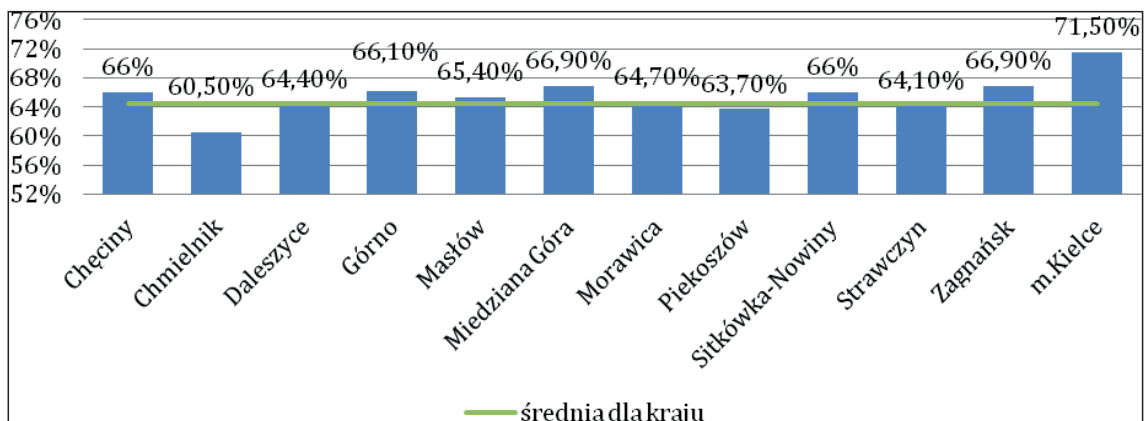
Wykres 5.6. Średnia liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych w poszczególnych gminach KOF przypadających na jeden komputer z dostępem do Internetu ogółem przeznaczony do użytku uczniów w 2012 roku



Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych BDL

Należy także zwrócić uwagę, że oprócz podjęcia inicjatyw zmierzających do unowocześnienia i doposażenia szkół, równie ważne jest poświęcenie uwagi w zakresie jakości i zwiększania poziomu nauczania. Bezpośrednie tego efekty będzie można obserwować analizując wyniki osiągnięte przez uczniów podczas egzaminów zewnętrznych, zarówno na zakończenie szkoły podstawowej jak i gimnazjum.

Wykres 5.7. Zdawalność egzaminu 6- klasistów w gminach KOF w 2014 roku.



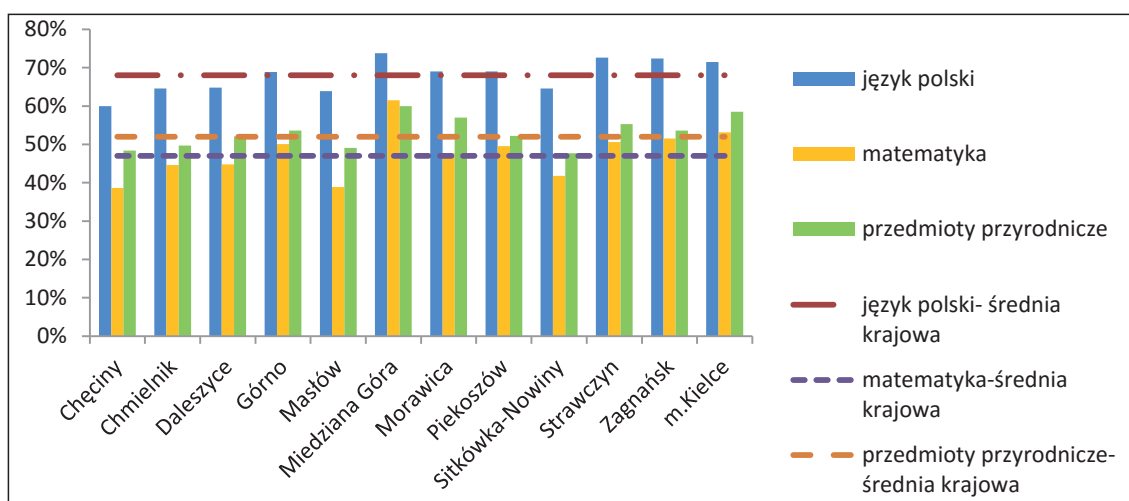
Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych OKE w Łodzi

Powyższe wykresy pokazują wyniki egzaminacyjne osiągnięte przez uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych, opracowane na podstawie danych Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej

w Łodzi. Na poziomie szkoły podstawowej najlepiej test 6-klasistów zdali uczniowie z Kielc, a ich wynik jest znacznie wyższy niż średnia dla kraju. Najgorzej w tym zestawieniu poradzili sobie uczniowie ze szkół podstawowych z Chmielnika, Piekoszowa, Strawczyzna i Daleszyc, których wyniki były niższe niż średnia krajowa.

Inaczej przedstawiają się wyniki egzaminu gimnazjalnego. Analizując zdawalność języka polskiego, matematyki i przedmiotów przyrodniczych można zaobserwować, że najlepsze wyniki osiągnęli uczniowie z gminy Miedziana Góra. Zaś porównywalne wyniki do uczniów z Kielc, osiągnęli jeszcze gimnazjaliści z gminy Zagnańsk. Najślabiej egzamin zdali uczniowie z gmin Chęciny, Masłów i Sitkówka- Nowiny. Niepokoić może, że wyniki w wielu gminach nie są nawet zbliżone do średnich krajowych.

Wykres 5.8. Zdawalność egzaminu gimnazjalnego z języka polskiego, matematyki i przedmiotów przyrodniczych wśród uczniów z KOF w 2014 roku.



Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych OKE w Łodzi

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy oraz propozycji projektów zgłoszonych przez gminy należące do obszaru funkcjonalnego można stwierdzić, że w obszarze edukacji na poziomie podstawowym i gimnazjalnym problemem jest niedostatecznie rozwinięta infrastruktura, a poprawy wymaga także jakość kształcenia.

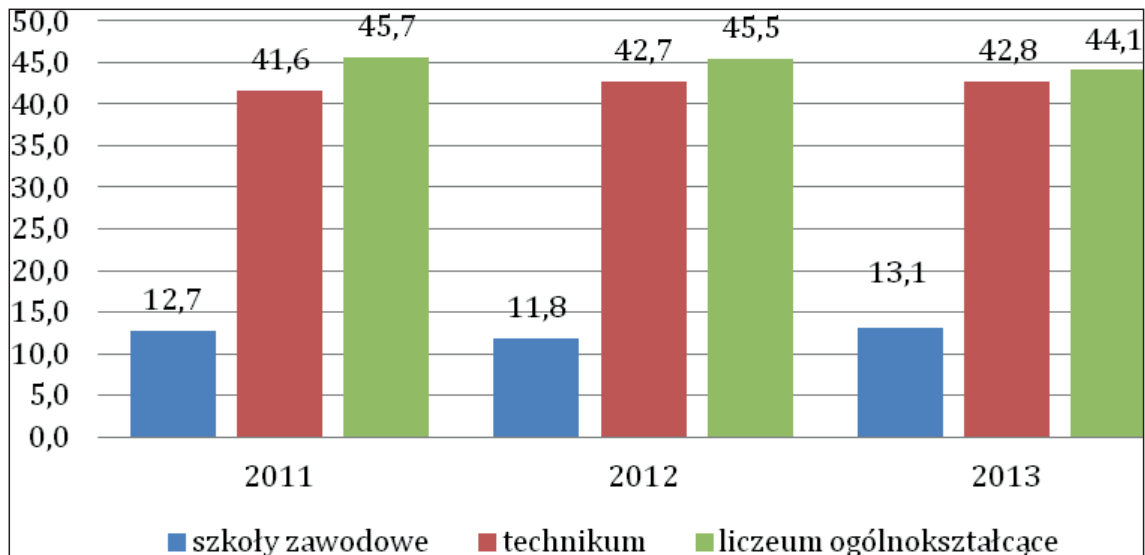
Edukacja zawodowa

Kształcenie zawodowe na terenie KOF realizowane jest w liceach profilowanych, technikach, technikach uzupełniających, zasadniczych szkołach zawodowych oraz w ramach kursów skierowanych do osób bezrobotnych. Według danych GUS na terenie województwa świętokrzyskiego znajdują się 172 takie placówki, w tym 40 ma siedziby na terenie KOF. Oprócz stolicy województwa szkoły zawodowe znajdują się na terenie gmin Chęciny, Chmielnik, Morawica, Sitkówka-Nowiny i Zagnańsk.

Na podstawie danych GUS można zauważyć rosnącą popularność kształcenia zawodowego na obszarze KOF. Udział absolwentów szkół zawodowych i techników rośnie wobec spadku

absolwentów liceów ogólnokształcących. Szczególnie dużą popularnością, biorąc pod uwagę średnią krajową, cieszą się technika (średnia dla kraju w 2013r. wyniosła 31%). Znacznie mniejszy odsetek absolwentów, mimo rosnącej tendencji, dotyczy szkół zawodowych, w których średnia dla kraju w 2013r. wyniosła 16,7%.

Wykres 5.9. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w obszarze ZIT w latach 2011-2013



Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych BDL

Szczegółowe dane dotyczące kształcenia zawodowego są jednak niepokojące. Wg informacji pozyskanych z Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Łodzi, w roku szkolnym 2013/2014, egzamin dla uczniów szkół zawodowych, absolwentów oraz osób, które ukończyły kwalifikacyjne kursy zawodowe w województwie świętokrzyskim zdawało 4 940 osób, z czego jedynie 57% otrzymało świadectwa potwierdzające kwalifikacje zawodowe.

Niekorzystnie przedstawiają się także statystyki dotyczące egzaminów maturalnych na poziomie zawodowym. Niski jest odsetek osób składających deklarację przystąpienia do tego egzaminu. Najwięcej deklaracji, 32,9% złożyli uczniowie techników. W pozostałych placówkach odsetek ten nie przekracza 2%.

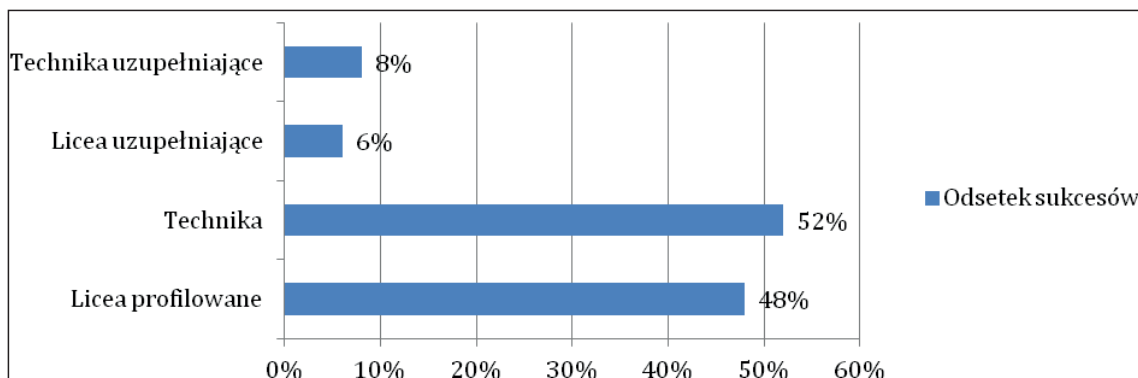
Tabela 5.13. Odsetek uczniów składających deklarację zdawania egzaminów maturalnych wg typów szkół zawodowych w województwie świętokrzyskim w 2014 r.

Typ szkoły	Odsetek zdających
Licea profilowane	1,3%
Technika	32,9%
Licea uzupełniające	0,4%
Technika uzupełniające	1,0%

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych OKE w Łodzi

Podczas egzaminów maturalnych, uczniowie osiągają niskie wyniki. W technikach na terenie KOF, zdawalność egzaminu maturalnego wynosi 52%, zaś w liceach profilowanych 48%. W technikach i liceach uzupełniających poziom zdanych egzaminów, nie przekracza 10%.

Wykres 5.10. Zdawalność egzaminu maturalnego w różnych typach szkół w 2014r.



Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych OKE w Łodzi

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy oraz propozycji projektów zgłoszonych w trakcie wywiadów z mieszkańcami gmin należących do obszaru funkcjonalnego można stwierdzić, że w przypadku placówek kształcenia zawodowego istnieje potrzeba aktualizacji wiedzy i kompetencji nauczycieli, w tym w szczególności realizujących kształcenie zawodowe, po to by ich wiedza odpowiadała aktualnemu rozwojowi danej dziedziny i była zgodna ze zmieniającymi się trendami na rynku pracy. Ponadto niewystarczająca jest ilość dostępnych kursów i szkoleń zawodowych, które podnosiłyby wiedzę i umiejętności uczniów. Zdiagnozowano również brak nowoczesnej, szybko i profesjonalnie odpowiadającej na potrzeby rynku pracy instytucji, która przyczyni się do poprawy poziomu kształcenia zawodowego, a tym samym osób wchodzących na rynek pracy.

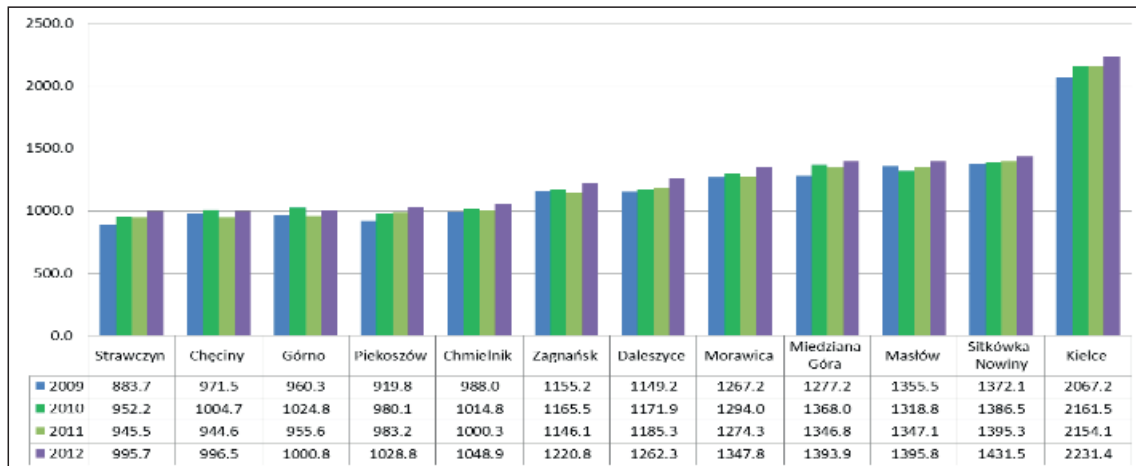
5.2.6. Gospodarka i przedsiębiorczość

Liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 000 mieszkańców jest w naukach społeczno-gospodarczych interpretowana jako wskaźnik przedsiębiorczości. Średnio w Polsce w 2012 roku było 1 615,6 na 10 000 mieszkańców, podczas gdy średnia dla województwa świętokrzyskiego wynosiła 1 342,1. W ramach KOF wskaźnik przedsiębiorczości wyższy niż średnia krajowa wykazały jedynie Kielce (2 231,4), a wyższy niż średnia województwa: Sitkówka-Nowiny, Masłów, Miedziana Góra i Morawica (wykres poniżej). Pozostałe gminy KOF plasują się w okolicy średniej dla powiatu kieleckiego (1 087,1) lub nieco powyżej (gminy Zagnańsk i Daleszyce). Ogólnie, wskaźnik przedsiębiorczości dla KOF jest niski, co w powiązaniu z wysoką stopą bezrobocia wskazuje na istotne problemy rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego.

W latach 2009-2012 jedynie dwie gminy KOF zarejestrowały niewielki trend rosnący wskaźnika przedsiębiorczości w całym badanym okresie, były to Piekoszów i Daleszyce. W pozostałych gminach obserwowano niewielkie wahania liczby podmiotów gospodarczych w przeliczeniu

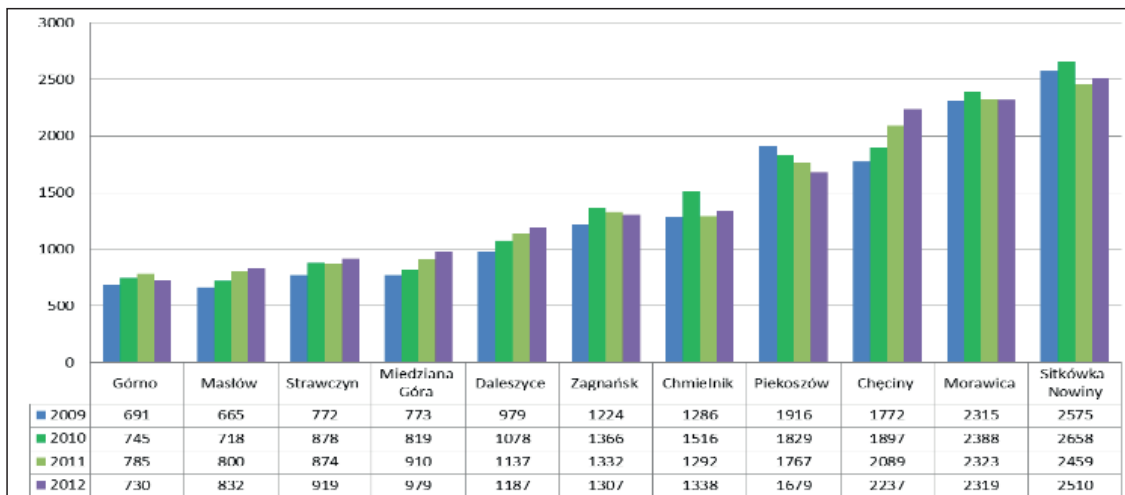
na 10 000 mieszkańców, przy czym w 2012 roku, we wszystkich gminach zanotowano wzrost tego wskaźnika. Porównanie gmin KOF wskazuje, że jedynie 5 gmin (Kielce, Sitkówka-Nowiny, Masłów, Miedziana Góra i Morawica) przewyższa średnią KOF pod względem wskaźnika przedsiębiorczości. W pozostałych gminach sytuacja w zakresie poziomu przedsiębiorczości jest szczególnie niekorzystna.

Wykres 5.11. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. mieszkańców w latach 2009-2012



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

Wykres 5.12. Liczba pracujących ogółem w gminach w latach 2009-2012

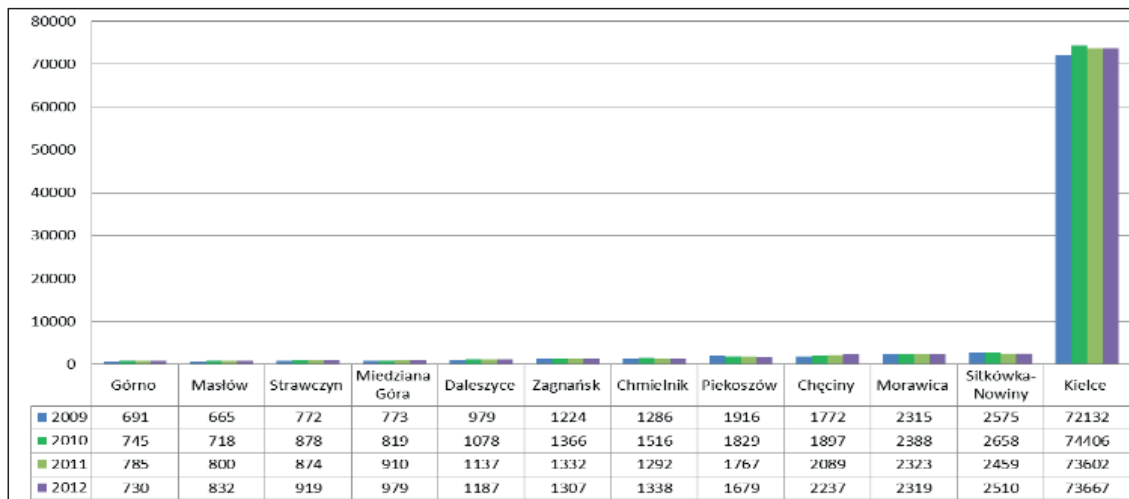


Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

Również liczba pracujących ogółem podlegała wahaniom w latach 2009-2012, (wykres powyżej). Najsilniejsze wahania tego wskaźnika zaobserwowano w gminach Sitkówka-Nowiny i Chmielnik, nieco słabsze w gminach Zagnańsk, Morawica i Górno. Stały trend rosnący wystąpił w gminach Masłów, Miedziana Góra i Daleszyce, a silny trend spadkowy w Piekoszowie. Pod względem liczby pracujących dominującą pozycję w KOF mają Kielce (wykres poniżej) z liczbą 73 667 pracujących w 2012 roku. Kolejną pod względem liczby pracujących jest

Sitkówka-Nowiny z liczbą 2510, można więc stwierdzić, że obszar rdzeniowy KOF jest zarazem podstawowym rynkiem pracy dla mieszkańców obszaru funkcjonalnego.

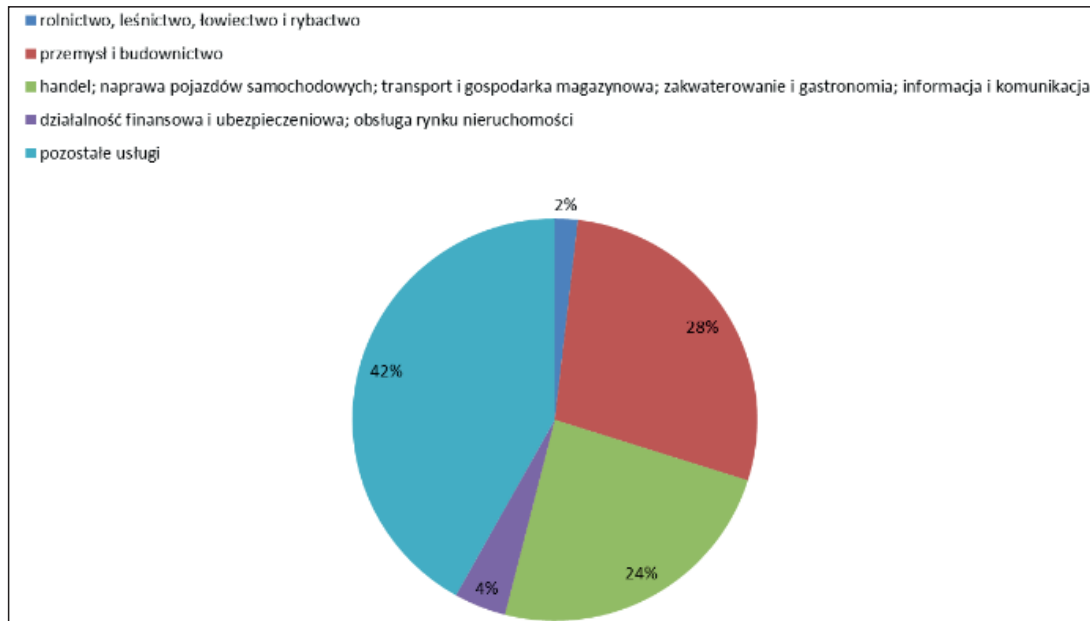
Wykres 5.13. Liczba pracujących ogółem w latach 2009-2012



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

Pod względem struktury gospodarczej, powiat miasto Kielce (najniższy poziom dostępnych danych) wykazuje cechy gospodarki miejskiej z niskim, 2-procentowym udziałem rolnictwa w strukturze pracujących wg grup sekcji PKD (wykres poniżej). Ponad połowa mieszkańców KOF pracuje w sekcjach przemysł i budownictwo (28%) oraz handel, transport i zakwaterowanie (24%). 46% struktury pracujących tworzą osoby zatrudnione w sektorze usług, co w sumie daje 70% zatrudnionych w handlu i usługach, z czego 4% w usługach zaawansowanych, co jest wyznacznikiem średnio zaawansowanej gospodarki miejskiej (w krajach wysoko rozwiniętych, np. Wielkiej Brytanii, udział ten dochodzi do 90%). Obserwując zmiany w strukturze pracujących pomiędzy rokiem 2009, a 2012 w powiecie miasto Kielce można zaobserwować niewielkie przesunięcia. O 1% zwiększyła się liczba pracujących w rolnictwie oraz sekcji pozostałe usługi. Równocześnie zanotowano 1-procentowe spadki zatrudnienia w przemyśle i handlu.

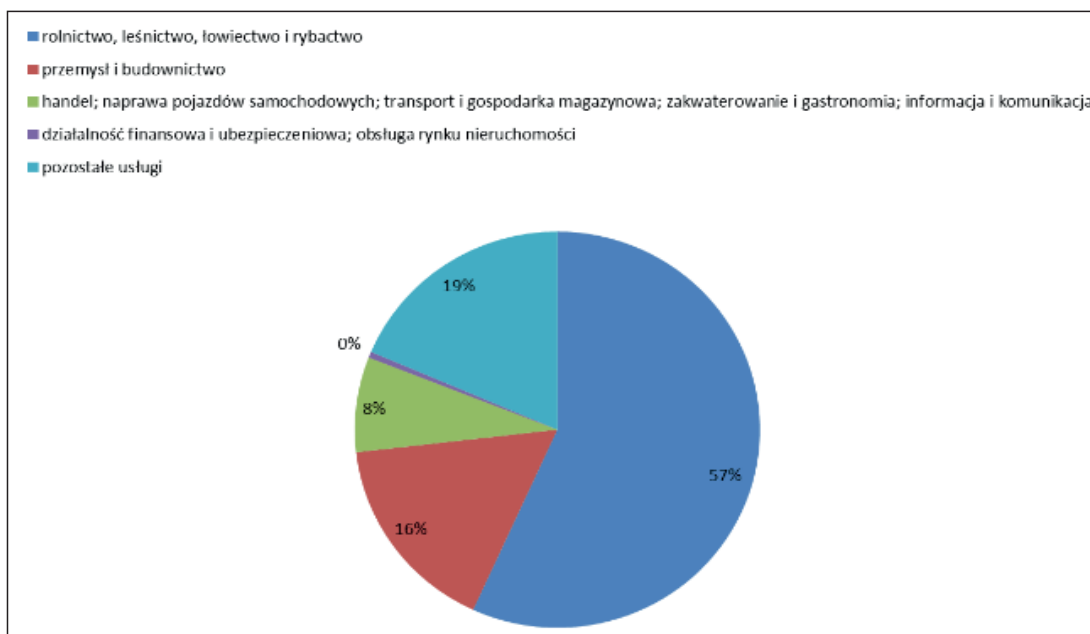
Wykres 5.14. Pracujący według grup sekcji (PKD 2007) w powiecie miasto Kielce w 2012 roku



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

W odróżnieniu od miasta Kielce, powiat kielecki, do którego należą pozostałe gminy KOF ma typową strukturę rolniczą, z 57% zatrudnienia w sektorze rolnictwa w 2012 roku (wykres poniżej). Kolejnym pod względem wielkości zatrudnienia sektorem są usługi podstawowe 19% (przy zerowym zatrudnieniu w usługach zaawansowanych). 16% zatrudnionych pracuje w przemyśle i budownictwie, a 8% w handlu, transporcie i zakwaterowaniu.

Wykres 5.15. Pracujący według grup sekcji (PKD 2007) w powiecie kieleckim w 2012 roku



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

W porównaniu do 2009 roku można zaobserwować 1-procentowy wzrost zatrudnienia w rolnictwie i usługach podstawowych oraz 2-procentowy wzrost zatrudnienia w handlu przy jednoczesnym spadku zatrudnienia w usługach zaawansowanych i w przemyśle. Ogółem, strukturę gospodarki zarówno w powiecie Kielce, jak i kieleckim w latach 2009-2012 można uznać za stabilną, choć w powiecie kieleckim znacznie odbiega ona od typowej struktury gospodarki miejskiej.

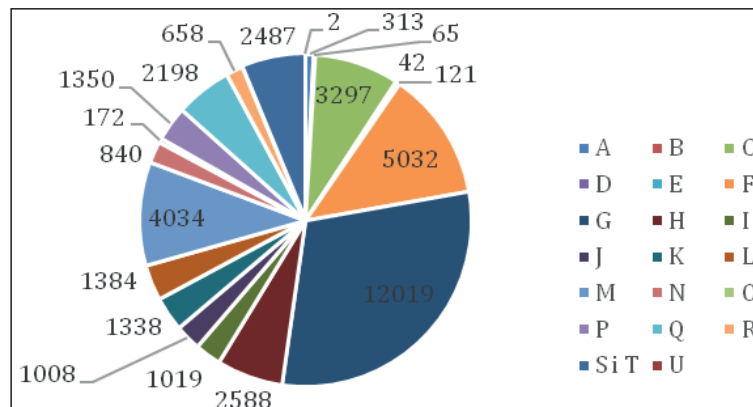
Pod względem wykształcenia mieszkańców KOF można zaobserwować znaczące różnice na poziomie powiatów miasto Kielce i powiat kielecki (dane ze spisu powszechnego). W powiecie miasto Kielce prawie $\frac{1}{4}$ mieszkańców stanowią osoby z wykształceniem wyższym, a osoby bez wykształcenia, z wykształceniem podstawowym i gimnazjalnym stanowią 13% populacji. Sytuacja ta ulega odwróceniu w powiecie kieleckim, gdzie wykształcenie wyższe posiada jedynie 11% ludności, a wykształcenie podstawowe i gimnazjalne oraz osoby bez wykształcenia stanowią aż 28% populacji.

Poniżej przedstawiono strukturę podmiotów gospodarczych działających w obszarze KOF w podziale na sekcje w 2013r.

Tabela 5.14. Sekcje podmiotów gospodarczych według PKD

Sekcja	Nazwa
Sekcja A	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo
Sekcja B	górnictwo i wydobywanie
Sekcja C	przetwórstwo przemysłowe
Sekcja D	wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych
Sekcja E	dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją
Sekcja F	budownictwo
Sekcja G	handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle
Sekcja H	transport i gospodarka magazynowa
Sekcja I	działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi
Sekcja J	informacja i komunikacja
Sekcja K	działalność finansowa i ubezpieczeniowa
Sekcja L	działalność związana z obsługą rynku nieruchomości
Sekcja M	działalność profesjonalna, naukowa i techniczna
Sekcja N	działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca
Sekcja O	administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne
Sekcja P	edukacja
Sekcja Q	opieka zdrowotna i pomoc społeczna
Sekcja R	działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją
Sekcje S,T,U	pozostała działalność

Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

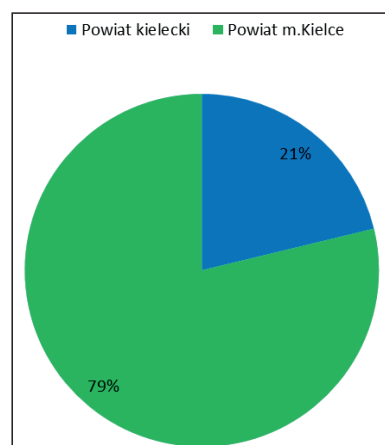
Wykres 5.16. Podmioty gospodarcze działające w obszarze KOF w podziale na sekcje w 2013r.


Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL

Analizę struktury gospodarczej można prowadzić również na podstawie udziału liczby podmiotów gospodarczych w poszczególnych sekcjach PKD (wykres powyżej). Wyjaśnienia co do nazw sekcji umieszczono przed wykresem. We gminach KOF największy procentowo udział podmiotów gospodarczych występuje w sekcji G (handel) który stanowi około 30% ogółu podmiotów. Druga pod względem wielkości udziału w strukturze gospodarki sekcja to sekcja F (budownictwo), której udział wynosi 13%. Do innych znaczących sekcji należą sekcja C (przetwórstwo przemysłowe) z udziałem na poziomie 8% oraz sekcja H (transport i gospodarka magazynowa) z udziałem 6%. We wszystkich badanych gminach niski jest udział podmiotów z sekcji A (rolnictwo) – waha się on od 0-3%.

Atrakcyjność inwestycyjna

Istotnym elementem analizy struktury gospodarczej jest źródło pochodzenia kapitału i atrakcyjność dla inwestycji zagranicznych. Dane dla lokalizacji kapitału zagranicznego dostępne są na poziomie powiatów i wskazują, że powiat m. Kielce przyciągnął przeważającą większość podmiotów z kapitałem zagranicznym (blisko 80% inwestorów lokowało środki na terenie powiatu Kielce), przy jedynie 21-procentowym udziale powiatu kieleckiego (wykres poniżej).

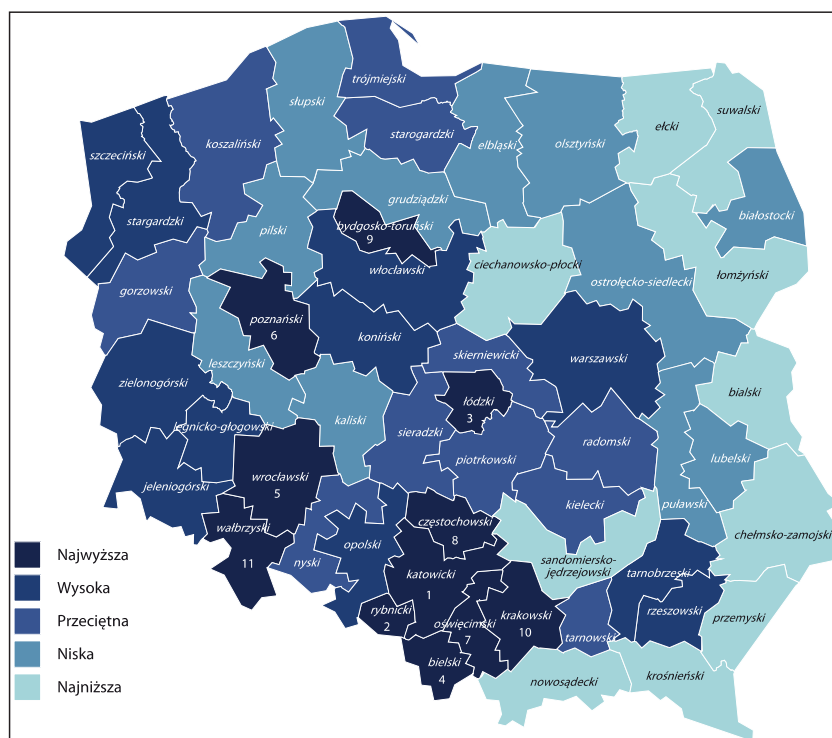
Wykres 5.17. Kapitał zagraniczny według powiatów w roku 2012


Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR) definiuje atrakcyjność inwestycyjną jako zdolność skłonienia do inwestycji poprzez oferowanie kombinacji korzyści lokalizacji⁹. (Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2009, s. 5). Opracowany przez IBnGR syntetyczny wskaźnik atrakcyjności inwestycyjnej jest opracowywany na podstawie czynników lokalizacji przedsiębiorstw takich jak: dostępność transportowa, koszty pracy, wielkość i jakość zasobów pracy, chłonność rynku zbytu, poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej i społecznej, poziom rozwoju gospodarczego oraz poziom bezpieczeństwa powszechnego.

Analizy atrakcyjności inwestycyjnej realizowane corocznie przez IBnGR¹⁰ wskazują na przeciętną atrakcyjność podregionu kieleckiego dla działalności przemysłowej, co odpowiada również zidentyfikowanej strukturze gospodarczej powiatów miasto Kielce i kieleckiego. Sytuacja jest lepsza w zakresie atrakcyjności dla działalności usługowej, gdzie podregion kielecki osiągnął ocenę wysoką, jest to jednak ocena niższa niż większości innych podregionów o funkcjach rdzeniowych dla obszarów funkcjonalnych w Polsce. Podobnie jak w zakresie usług, atrakcyjność podregionu dla działalności zaawansowanej technologicznie jest wysoka, ale niższa niż większość innych obszarów rdzeniowych w kraju (szczegółowe dane przedstawiono na poniższych rysunkach).

Rysunek 5.2. Atrakcyjność podregionów dla działalności przemysłowej w roku 2013

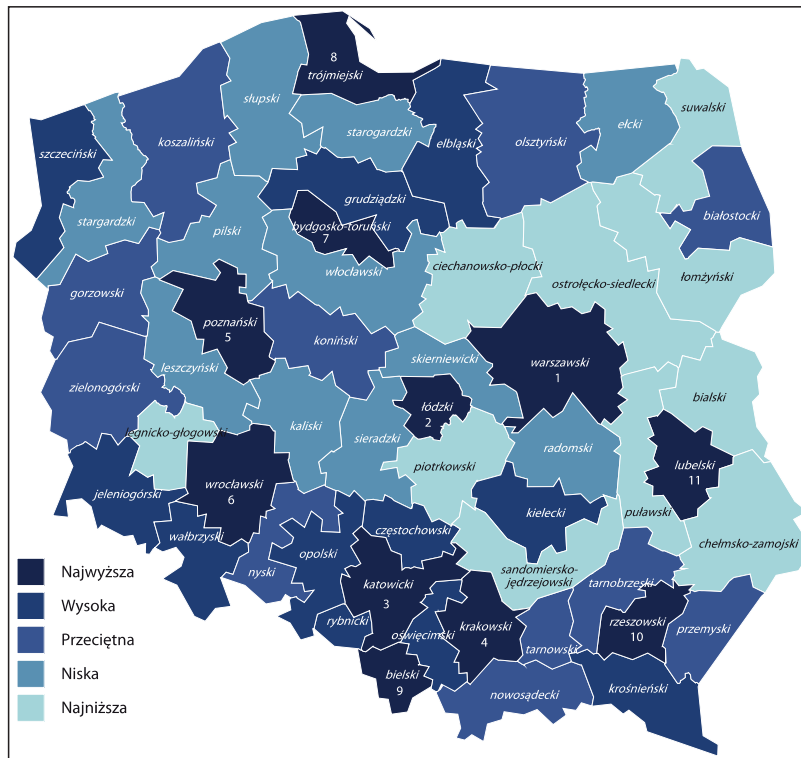


Źródło: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2013, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Gdańsk

⁹ Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2009, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Gdańsk, s.5.

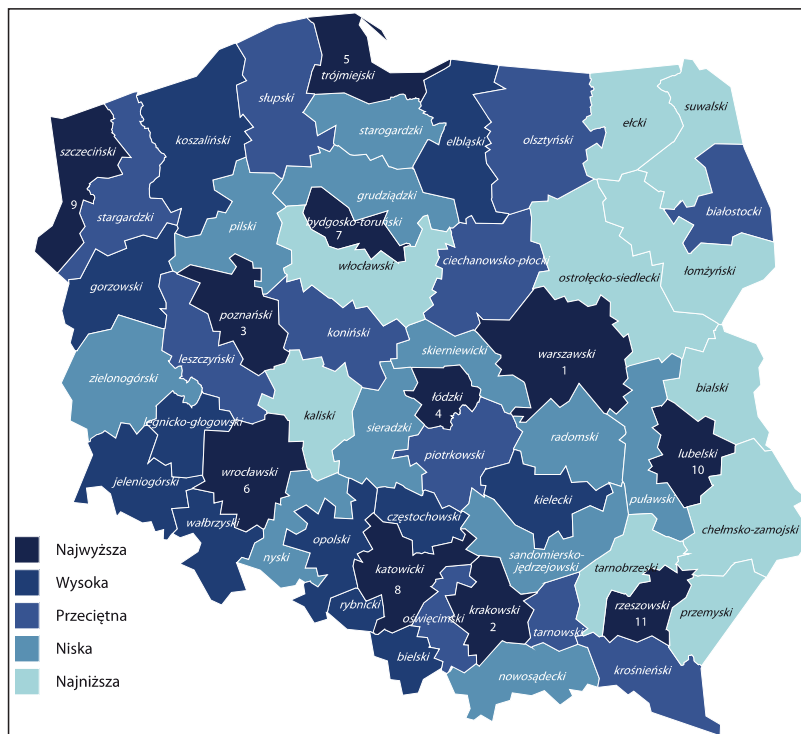
¹⁰ Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2013, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Gdańsk.

Rysunek 5.3. Atrakcyjność podregionów dla działalności usługowej w roku 2013



Źródło: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2013, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Gdańsk

Rysunek 5.4. Atrakcyjność podregionów dla działalności zaawansowanej technologicznie w roku 2013



Źródło: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2013, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Gdańsk

Mimo zidentyfikowanych problemów w rozwoju gospodarczym KOF, przedsiębiorcy uczestniczący w badaniu wyrażali raczej pozytywne opinie na temat dostosowania zasobów ludzkich gminy/miasta do potrzeb lokalnego rynku pracy. Za odpowiednie uznało je łącznie 68% respondentów, zaś zdanie przeciwne wyraziło jedynie 15% badanych. Pozostali (17%) nie potrafili ocenić, czy zasoby ludzkie miasta/gminy odpowiadają potrzebom lokalnego rynku pracy.

W ramach prowadzonego badania zarówno mieszkańcy, jak i przedsiębiorcy, dokonywali oceny sytuacji gospodarczej i prognoz na kolejne lata. Uzyskane w nadaniu mieszkańcom oceny zmian sytuacji gospodarczej miejscowości zamieszkania w okresie ostatnich dwóch lat dokonane przez respondentów nie są optymistyczne. Jedynie co czwarty badany (25%) zauważył polepszenie sytuacji gospodarczej w okresie ostatnich dwóch lat, w tym jedynie 4% uznało ją za zdecydowanie lepszą. Sytuacja odwrotna – pogorszenie sytuacji gospodarczej wystąpiła zdaniem 35% badanych, przy czym aż 11% zauważyło jej zdecydowane pogorszenie. Z kolei żadnych zmian sytuacji gospodarczej swojej miejscowości zamieszkania nie zauważyło 29% respondentów.

Prognozy zmian sytuacji gospodarczej swojej miejscowości również nie są optymistyczne (Jedynie 23% respondentów uważa, że w najbliższych dwóch latach sytuacja gospodarcza miejscowości zamieszkania polepszy się. Pogorszenie się sytuacji gospodarczej prognozowało 27% badanych, a brak zmian – kolejne 27% uczestników badania). W porównaniu do pytania poprzedniego widoczny jest wzrost odsetka braków odpowiedzi – niemal co czwarty respondent (24%) nie potrafił dokonać prognozy zmian sytuacji gospodarczej miejscowości zamieszkania w dwuletniej perspektywie.

Podobnie jak oceny zmian w okresie ostatnich dwóch lat, również prognozy na najbliższe dwa lata okazały się bardzo zróżnicowane w zależności od miejsca zamieszkania respondentów. Największą wiarą w poprawę sytuacji gospodarczej w swojej miejscowości zamieszkania charakteryzowali się mieszkańcy gminy Morawica (58%), a także Sitkówka-Nowiny (49%) i miasta Chęciny (46%), czyli ci, którzy najczęściej obserwowali pozytywne zmiany gospodarcze w ostatnich dwóch latach. Z kolei pogorszenie się sytuacji gospodarczej miejscowości zamieszkania w perspektywie najbliższych dwóch lat najczęściej przewidywali respondenci mieszkający na obszarze wiejskim gminy Daleszyce (54%), w gminie Masłów (51%) oraz w gminie Górno (43%) – czyli ci, którzy najczęściej wskazywali na pogorszenie się sytuacji gospodarczej miejscowości zamieszkania w ostatnich dwóch latach.

Również badanie przedsiębiorców wskazało na raczej niewysokie oceny sytuacji gospodarczej – maksymalny uzyskany wynik na poziomie gminy to 3,25 w 5-stopniowej skali. W ramach oceny sytuacji gospodarczej na terenie miasta czy gminy, w której prowadzona jest działalność gospodarcza respondenci dokonywali ocen na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę najniższą, a 5 ocenę najwyższą. Średnia ocen obecnej sytuacji gospodarczej na tej pięciostopniowej skali wśród przedsiębiorców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wyniosła 2,78. Warto zauważyć, że im większa firma, tym lepsze oceny obecnej sytuacji gospodarczej

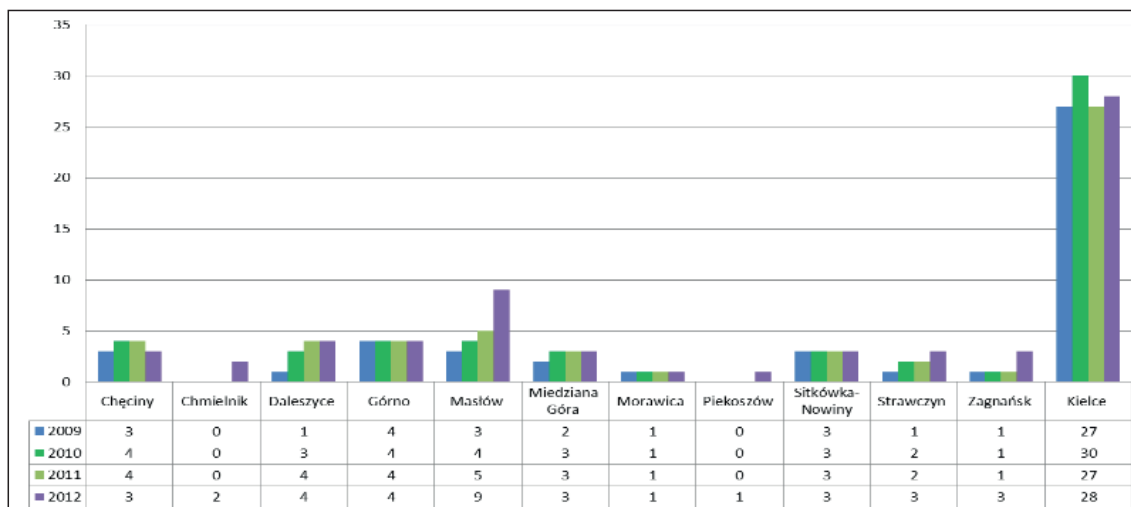
w mieście/gminie. Średnia ocen sytuacji gospodarczej sformułowanych przez przedstawicieli firm zatrudniających do 9 pracowników kształtowała się na poziomie 2,76, podczas gdy przedstawiciele firm zatrudniających 250 i więcej pracowników obecną sytuację gospodarczą w swoim mieście/gminie ocenili na 3,17.

Podsumowując sytuację w obszarze gospodarki, można stwierdzić, że wykazuje ona pewne problemy strukturalne, w tym szczególnie bardzo duży udział rolnictwa w zatrudnieniu w powiecie kieleckim i niewielki udział usług zaawansowanych charakterystycznych dla gospodarek metropolitalnych. Niepokojący jest również niski wskaźnik przedsiębiorczości oraz niekorzystna ocena obecnej i prognozowanej sytuacji gospodarczej przez mieszkańców i przedsiębiorców. Wspieranie rozwoju gospodarczego powinno więc być jednym z obszarów priorytetowych interwencji w ramach strategii dla obszaru funkcjonalnego.

5.3. Potencjał turystyczny i przyrodniczy

Jednym z kluczowych elementów gospodarki regionu świętokrzyskiego, w tym KOF jest turystyka. Ze względu na uwarunkowania przyrodnicze i środowiskowe, obszar KOF posiada bardzo duży potencjał dla rozwoju branży, w szczególności turystyki krajoznawczej, edukacyjnej, rekreacyjnej i biznesowej.

Wykres 5.18. Turystyczne obiekty noclegowe w gminach w latach 2009-2012

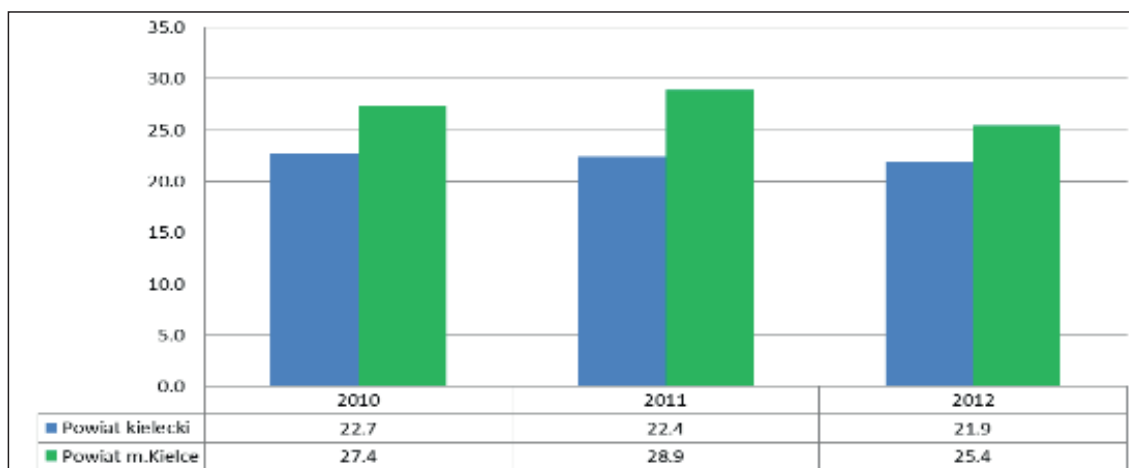


Źródło Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL

Pod względem potencjału turystycznego, jako możliwego obszaru ożywienia gospodarczego KOF, Miasto Kielce dominuje wśród innych gmin KOF, mając na wadze liczbę obiektów noclegowych (w roku 2012 było ich 28), jest jednak także gminą, w której występują największe wahania tej liczby. Pozostałe gminy KOF wspólnie posiadają 33 obiekty noclegowe, z których najwięcej (9), znajduje się w gminie Masłów. Indywidualny potencjał pojedynczych gmin jest w tym zakresie niewielki, choć w 4 gminach w latach 2009-2012 przybywało pojedynczych obiektów noclegowych. Były to Zagnańsk, Strawczyn, Daleszyce, Miedziana Góra. Również

w Kielcach powstał jeden nowy obiekt noclegowy w stosunku do stanu z 2009 roku (Wykres 5.18). Wykorzystanie miejsc noclegowych (dane na poziomie powiatów) jest niewielkie. W powiecie kieleckim w 2012 roku wykorzystane było 21,9% miejsc noclegowych, w powiecie miasto Kielce liczba ta wynosiła 24,6%, natomiast wykorzystanie miejsc noclegowych na całym obszarze KOF wyniosło 32,7%. W przypadku miasta Kielce i powiatu kieleckiego nastąpił spadek wykorzystania w stosunku do roku 2011 (wykres 5.19).

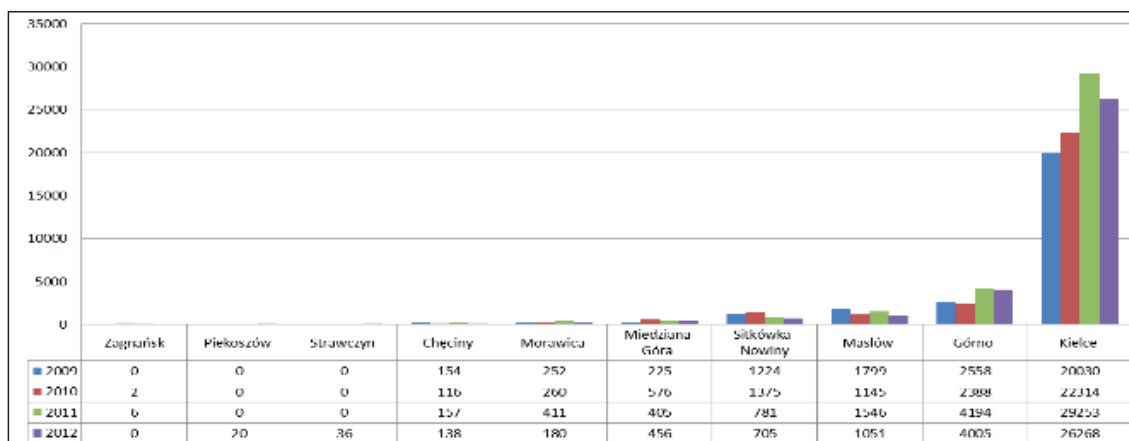
Wykres 5.19 Stopień wykorzystania miejsc noclegowych ogółem według powiatów w latach 2010-2012



Źródło Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL

Turyści zagraniczni trafiali głównie do Kielc, przy czym do roku 2011 obserwowano coroczny wzrost ich liczby, a w 2012 spory spadek (Wykres 5. 20.). Oprócz Kielc, tylko 6 gmin KOF przyjęło ponad 100 turystów, a dwie (Masłów i Górnó) powyżej 1000. W porównaniu z innymi stolicami województw, liczba udzielonych noclegów turystom zagranicznym w Kielcach w roku 2012 była najniższa (Tabela 5.15), co wskazuje, że atrakcyjność turystyczna miasta jako obszaru rdzeniowego KOF jest niska.

Wykres 5.20. Noclegi udzielone turystom zagranicznym w turystycznych obiektach noclegowych w gminach województwa świętokrzyskiego w latach 2009-2012



Źródło Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL

Tabela 5.15. Noclegi udzielone turystom zagranicznym w stolicach regionów w 2012 roku

Jednostka terytorialna	Udzielone noclegi ogółem
Łódź	192 286
Warszawa	1 792 801
Kraków	2 114 277
Katowice	132 020
Lublin	79 999
Rzeszów	46 198
Białystok	107 883
Kielce	26 268
Gorzów Wielkopolski	31 154
Poznań	324 003
Szczecin	226 856
Wrocław	478 759
Opole	32 997
Bydgoszcz	62 155
Toruń	88 636
Gdańsk	504 928
Olsztyn	56 823

Źródło Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL

Zasoby przyrodnicze i turystyczne

Kielecki Obszar Funkcjonalny położony jest w obrębie Wyżyny Środkowomałopolskiej w granicach mezoregionu Gór Świętokrzyskich. Na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego funkcjonuje Zespół Świątokrzyskich i Nadnidziańskich Parków Krajobrazowych, w skład którego wchodzi 8 parków krajobrazowych, z których następujące parki krajobrazowe obejmują tereny KOF:

- Cisowsko-Orłowiński Park Krajobrazowy (C-OPK) – obejmuje gminy: Daleszyce, Górno oraz leżące poza granicami KOF gminy Bieliny, Łagów, Pierzchnica i Raków;
- Suchedniowsko-Oblęgarski Park Krajobrazowy (S-OPK) - obejmuje swym zasięgiem gminy: Miedziana Góra, Strawczyn, Zagnańsk, oraz leżące poza granicami KOF gminy Bliżyn, Łączna, Stąporków, Mniów i Suchedniów oraz miasto Skarżysko-Kamienna;
- Chęcińsko- Kielecki Park Krajobrazowy (Ch-KPK) - obejmuje gminy: Chęciny, Morawica, Piekoszów, Sitkówka - Nowiny, część miasta Kielce oraz gminy leżące poza granicami KOF: Małogoszcz i Sobków;
- Szaniecki Park Krajobrazowy (SzPK) - obejmujący swym zasięgiem gminę Chmielnik oraz leżące poza granicami KOF gminy Busko-Zdrój, Solec-Zdrój, Stopnica, Kije.

Na tej niewielkiej powierzchni obecne są skały i skamieniałości wszystkich okresów dziejów Ziemi, począwszy od skał kambryjskich z początków ery paleozoicznej, a na trzeciorzędowych i czwartorzędowych skończywszy. Na obszarze, który obejmuje KOF znajduje się 10 parków o przeznaczeniu spacerowo – wypoczynkowym, ich uzupełnieniem są mniejsze parki, zieleńce i tereny zieleni osiedlowej, których w obszarze KOF jest łącznie ponad 360 ha. Na terenie KOF

znajduje się obecnie 110 pomników przyrody (w tym 50 na terenie Kielc), do których można zaliczyć tak znane jak m.in. liczący sobie ponad 700 lat Dąb Bartek w Zagnańsku.

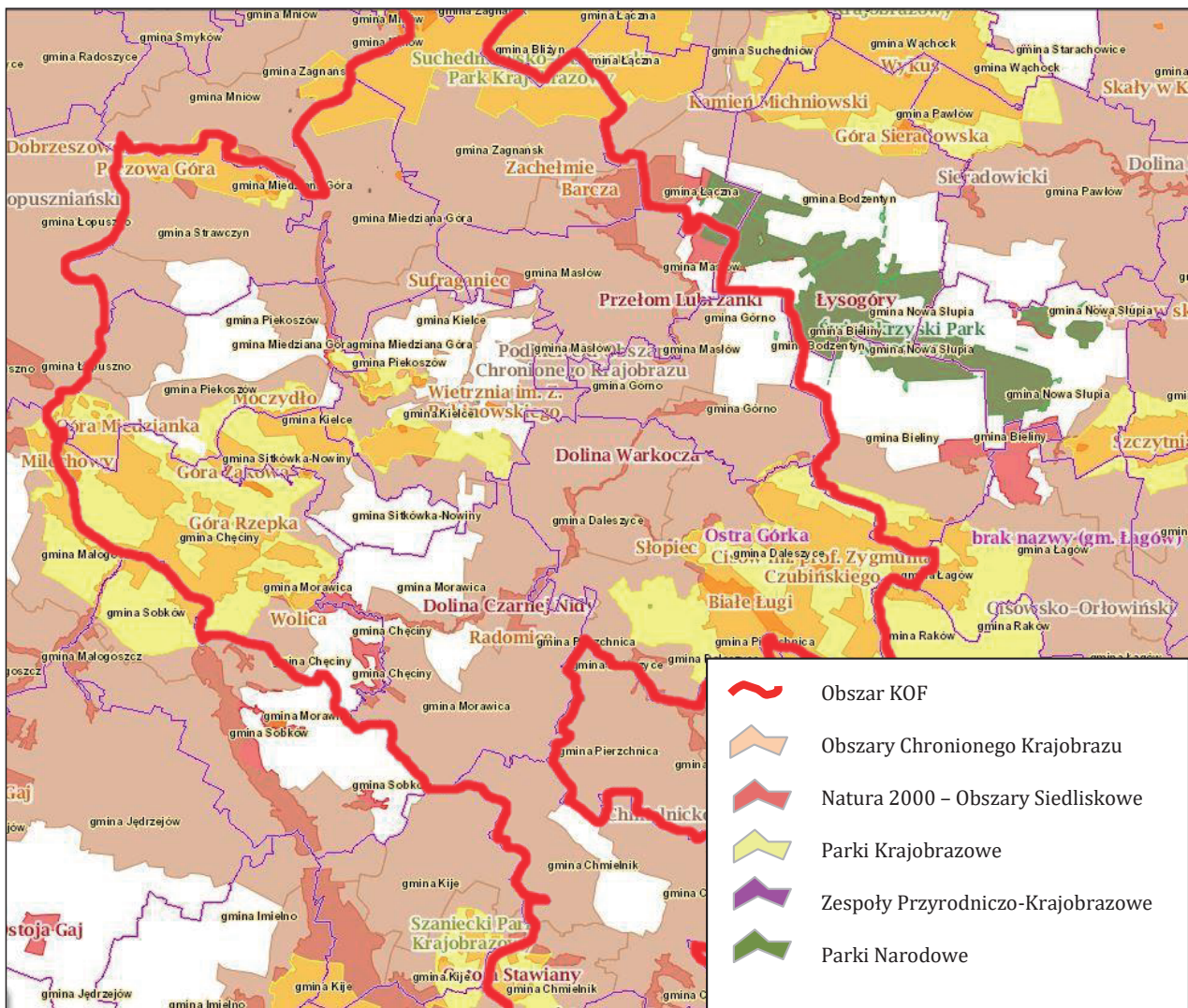
Obszar KOF należy do jednych z najmocniej objętych ochroną przyrody obszarów na terenie kraju. W obrębie KOF znajduje się 16 wydzielonych obszarów Natura 2000, których całkowita powierzchnia obejmuje ponad 89 316 ha (893,16km²). Znaczna część tej powierzchni znajduje się w obrębie gmin należących do KOF:

1. Dolina Krasnej (PLH260001) powiat kielecki- gminy: Końskie, Stąporków, Bliżyn, Mniów, Zagnańsk, powierzchnia całkowita 2 384,1 ha
2. Łysogóry (PLH260002) powiat kielecki – gminy Bieliny, Bodzentyn, Górno, Masłów, Nowa Słupia, Waśniów, Łączna, Pawłów, powierzchnia całkowita 8 081,3 ha
3. Lasy Suchedniowskie (PLH260010) powiat kielecki – gminy: Stąporków, Skarżysko-Kamienna, Bliżyn, Miedziana Góra, Mniów, Strawczyn, Zagnańsk, Łączna, Suchedniów, powierzchnia całkowita 19 120,9 ha
4. Dolina Bobrzy (PLH260014) powiat kielecki – gminy: Miedziana Góra, Piekoszów, Strawczyn, Kielce, powierzchnia całkowita 612,7 ha
5. Dolina Czarnej Nidy (PLH260016) powiat kielecki- gminy: Chęciny, Morawica, Daleszyce, powierzchnia całkowita 1 191,5 ha
6. Dolina Warkocza (PLH260021) powiat kielecki – gminy: Górno, Daleszyce, powierzchnia całkowita 337,9 ha
7. Ostoja Barcza (PLH260025) powiat kielecki- gminy: Masłów, Zagnańsk, Łączna, powierzchnia całkowita 1 523,5 ha
8. Ostoja Sobkowsko-Korytnicka (PLH260032) powiaty kielecki i sandomiersko-jędrzejowski – gminy: Imielno, Sobków, Chęciny, Morawica, powierzchnia całkowita 2 204,1 ha
9. Ostoja Stawiany (PLH260033) powiaty kielecki i sandomiersko-jędrzejowski – gminy: Kije, Chmielnik, Pińczów, powierzchnia całkowita 1 194,5 ha
10. Ostoja Szaniecko-Solecka (PLH260034) powiaty kielecki i sandomiersko-jędrzejowski – gminy: Busko-Zdrój, Pińczów, Chmielnik, Nowy Korczyn, Pacanów, Gnojno, Solec-Zdrój, Stopnica, Wiślica, powierzchnia całkowita 8 072,9 ha
11. Ostoja Wierzejska (PLH260035) powiat kielecki – gmina Masłów, powierzchnia całkowita 224,6 ha
12. Przełom Lubrzanki (PLH260037) powiat kielecki- gminy: Górno, Masłów, powierzchnia całkowita 272,6 ha
13. Lasy Cisowsko-Orłowińskie (PLH260040) powiat kielecki – gminy: Bieliny, Górno, Łągów, Pierzchnica, Raków, Daleszyce, powierzchnia całkowita 10 406,9 ha

14. Wzgórza Chęcińsko-Kieleckie (PLH260041) powiaty kielecki i sandomiersko-jędrzejowski – gminy: Krasocin, Małogoszcz, Sobków, Chęciny, Łopuszno, Piekoszów, Sitkówka-Nowiny, Kielce, powierzchnia całkowita 8 616,5 ha
15. Dolina Nidy (PLB260001) powiaty kielecki i sandomiersko-jędrzejowski – gminy: Nowy Korczyn, Opatowiec, Busko-Zdrój, Wiślica, Imielno, Sobków, Chęciny (12,6 ha), Kije, Michałów, Pińczów, Złota, powierzchnia całkowita 19 956,1 ha
16. Dolina Białej Nidy (PLH260013) powiat sandomiersko-jędrzejowski, gminy: Moskorzew, Radków, Jędrzejów, Małogoszcz, Nagłowice, Oksa, Sobków, Chęciny (5,74 ha), Włoszczowa, powierzchnia całkowita 5 116,8 ha

Poniższa mapa pokazuje obszary objęte ochroną w obrębie gmin KOF.

Rysunek 5.5 Obszary chronione na terenie KOF



Źródło: Opracowanie EPRD Sp. z o.o. na podstawie www.gdos.gov.pl

Ze względu na usytuowanie oraz warunki topograficzne zdecydowaną większość powiatu kieleckiego, w tym obszaru KOF stanowi zlewnia rzeki Nidy¹¹. Do najważniejszych szlaków wodnych z terenu KOF zaliczamy rzeki takie jak: Bobrza, Czarna Nida, Lubrzanka, Łososina (Wierna Rzeka), Warkocz, Pierzchnianka, Trupień, Stokowa, Morawka, Wschodnia, Silnica, Sufraganiec. Rzeki te stanowią podstawę zasilania dla funkcjonujących na obszarze KOF zbiorników wodnych, z których najważniejsze przedstawia poniższa tabela.

Tabela 5.16. Zbiorniki wodne na terenie KOF

Nazwa	Powierzchnia ha	Gmina
Cedzyna	64,0	Górno i Masłów
Borków	35,7	Daleszyce
Bolmin	13,1	Chęciny
Umer	11,9	Zagnańsk
Lipowica	11,0	Chęciny
Strawczyn	9,7	Strawczyn
Zalew kielecki	9,0	Kielce
Wojciechów	7,2	Daleszyce
Morawica	6,6	Morawica
Andrzejówka	2,3	Chmielnik
Borowa Góra	1,7	Zagnańsk
Ciekoty	1,5	Masłów
Zachełmie	1,3	Zagnańsk
RAZEM	175,0	

Źródło: Analiza własne EPRD Sp. z o.o.

Wymienione powyżej kluczowe zbiorniki wodne w obszarze KOF o łącznej powierzchni około 175 ha, pełnią w większości funkcje retencyjno i/lub rekreacyjne i stanowią podstawowe miejsce wypoczynku mieszkańców regionu oraz osób przyjezdnych, wypoczywających na obszarze KOF.

Brak odpowiedniego zagospodarowania istniejących akwenów, jest podstawowym ograniczeniem ich wykorzystania w celach turystycznych i rekreacyjnych. W przeważającej części tereny wokół zbiorników są w złym stanie. Podstawowym mankamentem jest zachwaszczenie brzegów i nieuporządkowanie zieleni niskiej, utrudniające dostęp do lustra wody. Brak podstawowej infrastruktury w postaci parkingów, ścieżek spacerowych i rowerowych, oświetlenia, ławeczek, chodników, niewielka ilość miejsc wydzielonych do plażowania czy biwakowania, wytyczonych miejsc do wędkowania, odpowiedniego zaplecza sanitarnego, uniemożliwia odpowiednie eksponowanie walorów tych zbiorników.

Kolejnym problemem są powstające wokół zbiorników nielegalne wysypiska śmieci, z których zanieczyszczenia są zmywane do wody w trakcie opadów atmosferycznych. Brak odpowiedniego odseparowania zbiorników od rowów melioracyjnych powoduje, iż w okresach

¹¹ Źródło: Program ochrony środowiska dla powiatu kieleckiego - aktualizacja na lata 2012-2015 w perspektywie do roku 2019.

wzmożonych opadów i roztopów tereny te zalewane są przez zanieczyszczone wody z okolicznych gospodarstw.

Zidentyfikowane braki w infrastrukturze oraz zagospodarowaniu terenu mają negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze wokół akwenów, a brak działań eliminujących te problemy wpływa na pogłębianie niekorzystnego stanu i prowadzi do dalszej degradacji środowiska. Istniejący stan rzeczy przekłada się także bezpośrednio na poziom atrakcyjności rekreacyjnej i turystycznej diagnozowanych obszarów.

Obszary zbiorników wodnych występujących na obszarze KOF cechują się znaczącymi wartościami przyrodniczymi oraz kluczowym znaczeniem dla zachowania równowagi ekologicznej na obszarze ich występowania.

Tereny te są bardzo zróżnicowane i pełnią ważną rolę w regulacji stosunków wodnych, zapewnieniu miejsc bytowania roślin i zwierząt, a także możliwość ich przemieszczania się. Niejednokrotnie są to też tereny charakteryzujące się różnorodnymi właściwościami w zakresie siedlisk zwierzęcych i zbiorowisk roślinnych.

Należy zaznaczyć, iż tereny cenne przyrodniczo to nie tylko obszary objęte ochroną, obejmują one także obszary cechujące się znaczącymi wartościami przyrodniczymi wrażliwymi na przekształcenia lub zagrożone przekształceniami. Brak odpowiedniego zagospodarowania zarówno zbiorników wodnych znajdujących się na obszarze KOF jak i obszarów powiązanych z tymi zbiornikami, może powodować niekorzystne zmiany w środowisku i jest dla tych stref szczególnie dotkliwie, co może stać się przyczyną ich całkowitego zniszczenia. Dotyczy to zwłaszcza cennych obszarów o znaczeniu lokalnym, które nie są objęte specjalnymi formami ochrony przyrody, w związku z czym jedyną szansą na zachowanie ich unikatowego charakteru są właściwe działania infrastrukturalne pozwalające w odpowiedni sposób ukierunkować wykorzystanie tych zasobów.

Ochrona i odpowiednie zagospodarowanie terenów wokół zbiorników ma kluczowe znaczenie dla wizerunku i atrakcyjności tych miejsc jako obszarów szczególnie cennych przyrodniczo. Podjęcie czynności zmierzających do zwiększenia efektywności wykorzystania istniejących zasobów przyrodniczych, w bezpośredni sposób przełoży się na wzrost atrakcyjności rekreacyjnej i turystycznej terenów z nimi powiązanych, a tym samym całego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Turystyka krajoznawcza

Turystyka obszaru KOF przez lata była ściśle powiązana z turystyką krajoznawczą Gór Świętokrzyskich. Działające w Kielcach PTTK opracowało szlaki turystyczne tego regionu, jako dostępnego lokalizacyjnie w skali kraju, jak również łatwego dla samego turysty. Góry Świętokrzyskie odznaczają się bogatymi walorami przyrodniczymi, a także historycznymi i religijnymi.

Prowadzona na obszarze Gór Świętokrzyskich, w tym w szczególności w Kielcach i ich okolicach, eksploatacja złóż skalnych, pozwoliła na odkrycie wielu ciekawych formacji geologicznych.

W Kielcach, jako jedynym mieście w Polsce, na terenie nieczynnego od ponad 50 lat kamieniołomu Kadzielnia utworzony został ścisły rezerwat przyrody nieożywionej, w którym powstał park rekreacyjny oraz amfiteatr, jako główny element projektu zagospodarowania przestrzennego dawnego wyrobiska¹². Innymi przykładami zagospodarowania byłych kamieniołomów na cele społeczne, w tym rekreacyjne i edukacyjne są rezerwaty skalne na Ślichowicach, Biesak – Białogon czy rezerwat przyrody nieożywionej Wietrznia, stanowiący doskonałe miejsce spacerowe i edukacyjne (edukacja geologiczna) w ramach powstałego Geoparku Kielce wraz z Centrum Geoedukacji. Przez dno dawnych wyrobisk przebiega specjalnie przygotowana ścieżka edukacyjna, gdzie z licznych tablic można dowiedzieć się wielu informacji na temat przeszłości geologicznej terenu obecnych Kielc. Podobnie w pozostałych gminach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego występują liczne odsłonięcia geologiczne naturalne, jak również powstałe z przyczyn antropogenicznych.

Do najważniejszych z nich można zaliczyć:

- Góra Zamkowa, rezerwaty Góra Zelejowa, Góra Rzepka, Jaskinia Raj oraz pomnik przyrody Jaskinia Piekło, Rezerwat Góra Miedzianka – gmina Chęciny,
- Rezerwat Chelosiowa Jama oraz Moczydło – gmina Piekoszów,
- Rezerwat przyrody Barania Góra i Rezerwat przyrody Perzowa Góra – gmina Strawczyn,
- Rezerwat Kręgi Kamienne – gmina Miedziana Góra,
- Rezerwat przyrody Zachełmie i Rezerwat przyrody Barcza – gmina Zagnańsk,
- Pomnik przyrody nieożywionej Diabelski Kamień i Skałka Kamieńczyk – gmina Masłów,
- Rezerwat Cisów, Rezerwat Zamczysko i Rezerwat Białe Ługi – gmina Daleszyce,
- Rezerwat przyrody Radomice – gmina Morawica.

Poza powyżej wskazanymi przykładami miejsc o znaczeniu turystycznym na obszarze KOF występują także liczne obiekty o znaczeniu historycznym. Walory turystyczne i rekreacyjne w oparciu o spuściznę historyczną regionu to czynniki, które pośrednio wpływają na atrakcyjność terenów KOF.

Wśród najbardziej znanych zabytków tego obszaru można wymienić:

- Pałac Biskupów Krakowskich, Katedra Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny, Klasztor i Kościół na wzgórzu Karczówka, Kościół p.w. św. Wojciecha, Kościół p.w. Świętej Trójcy, Kościół Garnizonowy, Kościół Ewangelicki, Dworek Laszczyków, Pałacyk Zielińskiego, Park Miejski, Cmentarz „Stary” – gmina Kielce,
- Ruiny zamku gotyckiego z 1306 roku, Zespół Klasztorny Franciszkanów z II połowy XIV w., kościół parafialny pod wezwaniem Św. Bartłomieja, Klasztor Klarysek z II połowy XVII w. i pozostałości małomiasteczkowej zabudowy z renesansowym domem zwanym Niemczówką – gmina Chęciny,

¹² Źródło: <http://amfiteatr-kadzielnia.pl/>.

- Późnogotycki kościół Św. Trójcy z XVI w., kościół p.w. Niepokalanego Poczęcia NMP, synagoga wzniesiona w II poł. XVIII w., układ urbanistyczny miasta wraz z licznymi kamienicami w Chmielniku, późnorenesansowy klasztor i kościół z Sanktuarium Marki Bożej Loretańskiej oraz zespół pałacowy Tarnoskała w Piotrkowicach, kościół gotycki p.w. św. Jakuba Starszego w Sędziejowicach- gmina Chmielnik,
- Kościół parafialny w Daleszycach p.w. św. Michała Archanioła z XV wieku i kościół p.w. św. Wojciecha w Cisowie – gmina Daleszyce,
- Kościół p.w. Św. Jacka Odrowąza z XVII w. – gmina Górno,
- Park podworski w Ciekotach z XVIII w., kaplica MB Częstochowskiej w Domaszowicach z XIX w., kaplica w Woli Kopcowej z XIX w. – gmina Masłów,
- Późnorenesansowy kościół parafialny Świętej Trójcy, wielki piec hutniczy oraz mur oporowy – gmina Miedziana Góra,
- Ośrodek Tradycji Garncarstwa, kościół w Lisowie z przełomu XV i XVI w. i kościół w Brzezinach z 1646 r. – gmina Morawica,
- Ruiny pałacu w Podzamczu Piekoszowskim z XVII w. i Sanktuarium Maryjne w Piekoszowie – gmina Piekoszów,
- Ruiny młyna wodnego z 1880 w m. Trzcianki – gmina Sitkówka – Nowiny,
- Rezydencja Henryka Sienkiewicza w Oblęgorku, dwa kościoły z XVII w. w Strawczyńcu i w Chełmcach i pozostałości pieca hutniczego z XVIII w. w Kuźniakach – gmina Strawczyn,
- Dąb Bartek i ruiny huty „Józef” w m. Samsonów – gmina Zagnańsk.

Turystyka krajoznawcza Gór Świętokrzyskich, będąca głównym „motorem napędowym” dla rozwoju turystyki województwa świętokrzyskiego, może stać się doskonałą alternatywą dla wyjazdów do najbardziej popularnych miejsc turystycznych w Polsce, jak wybrzeże Morza Bałtyckiego, Pojezierze Mazurskie czy też południowe rejony górskie (m.in. Zakopane).

Ze względu na bogactwo geologiczne Gór Świętokrzyskich i ich bioróżnorodność, w ciągu ostatnich lat turyści świadomie wybierają region świętokrzyski, jako cel wycieczek rodzinnych i poznawczych. Wciąż jednak, pomimo prowadzonych starań, wiele miejsc o wysokiej wartości turystycznej, jest nie udostępnionych do turystycznego zwiedzania. Do najważniejszych z nich można zaliczyć obszary przemysłowe, jak i byłe kamieniołomy oraz wyrobiska. Tereny te, są w znacznym stopniu niedostępne dla zwiedzających. Poruszanie się po nich może być niebezpieczne (urwiska i osuwiska skalne), może zakłócać równowagę przyrodniczą lub narazić poszczególne miejsca na degradację.

Problem stanowi również niewystarczająca promocja i informacja o cennych przyrodniczo miejscach oraz obiektach. Brak kompleksowych działań w tym zakresie sprawia, iż wiele z nich jest nadal nieznanymi. Niewystarczająca świadomość i wiedza turystów odwiedzających obszar KOF powoduje, iż nie dostrzegają oni cennych przyrodniczo zasobów, stanowiących

największą atrakcją turystyczną regionu. Spowodowane jest to brakiem odpowiednio przygotowanej oferty dotyczącej edukacji ekologicznej oraz słabym rozpowszechnieniem materiałów edukacyjnych przeznaczonych dla turystów odwiedzających region, w tym dzieci i młodzieży szkolnej.

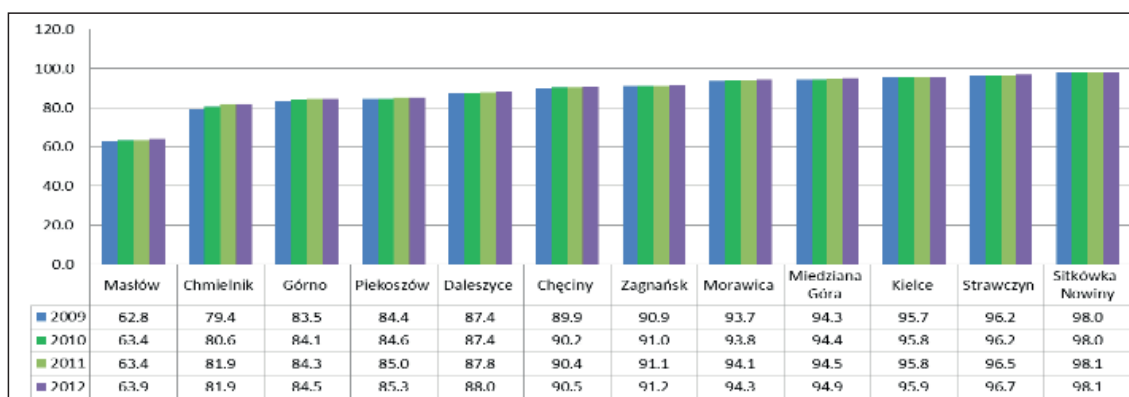
Dla zwiększenia atrakcyjności turystycznej KOF, szczególnie ważne jest prowadzenie szeregu działań mających na celu zagospodarowanie i uporządkowanie terenów wokół istniejących zbiorników wodnych jako miejsc o szczególnych walorach przyrodniczych, zorganizowanie tras i szlaków turystycznych (pieszych i rowerowych), zapewnienie bazy noclegowej i rekreacyjnej, udostępnienie właściwego zaplecza do obsługi zwiedzających, w tym punktów informacyjnych czy ośrodków o znaczeniu popularyzatorsko – edukacyjnym, m.in. związanym z rozwojem edukacji geologicznej. Występujące na obszarze KOF zasoby przyrodnicze stanowią ogromny potencjał w budowaniu kompleksowego produktu turystycznego i poprzez ich odpowiednie ukształtowanie mogą przyczynić się do rozwoju całego regionu.

5.4. Infrastruktura i środowisko

5.4.1. Gospodarka wodno-ściekowa

W zakresie podstawowej infrastruktury technicznej, sytuacja gmin KOF jest zróżnicowana. Stosunkowo dobrze wygląda sytuacja w obszarze sieci wodociągowej, gdzie w 11 z 12 gmin KOF ponad 80% ludności korzysta z sieci wodociągowej, choć w żadnej z gmin nie osiągnięto wskaźnika 100%. W siedmiu gminach udało się natomiast przekroczyć poziom 90%. W ramach KOF znacząco odstaje gmina Masłów, gdzie z sieci wodociągowej korzysta jedynie 63,9% ludności (Wykres 5.20). Obserwacja zmian sytuacji w czasie wskazuje, że we wszystkich gminach następuje stopniowa niewielka poprawa sytuacji. Najlepiej zwodociągowaną gminą KOF jest Sitkówka-Nowiny, gdzie z sieci wodociągowej korzysta 98,1% ludności.

Wykres 5.20. Ludność korzystająca z sieci wodociągowej w % ludności ogółem w latach 2009-2012



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL

Jeśli chodzi o ludność korzystającą z oczyszczalni ścieków

Wykres 5.21), dane dostępne są na poziomie powiatu. Można tu zaobserwować znaczącą różnicę między powiatem miasto Kielce, a powiatem kieleckim, na niekorzyść tego ostatniego. W 2012 roku 90,2% ludności powiatu miasto Kielce korzystało z oczyszczalni ścieków, podczas gdy w powiecie kieleckim było to jedynie 38,8%. Co ciekawe, w latach 2009-2012 liczba ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków rosła w powiecie kieleckim, podczas gdy zmniejszała się w powiecie miasto Kielce – w roku 2009 wskaźnik korzystania z oczyszczalni ścieków wynosił tam 100%.

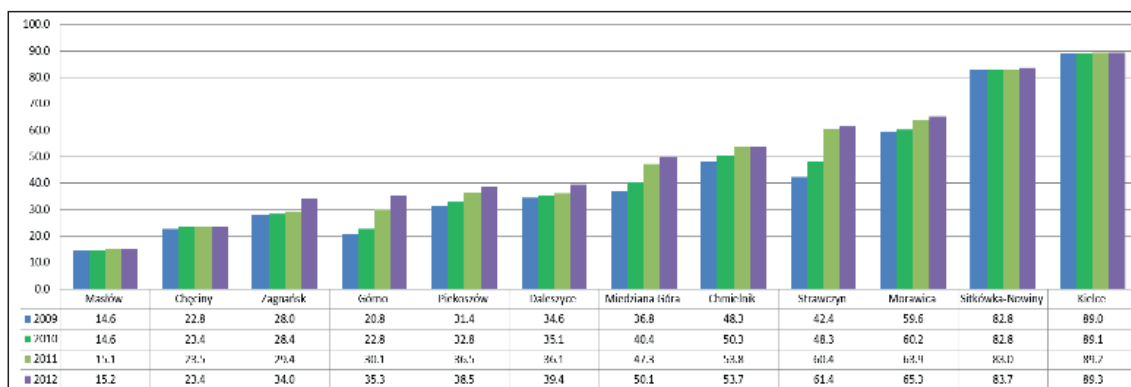
Wykres 5.21. Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w % ogólnej liczby ludności w latach 2009-2012



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL

Pod względem poziomu skanalizowania, różnice pomiędzy gminami KOF są bardzo wyraźne i wynoszą od 15,2% do 89,3% ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej (Wykres 5.22). Jediną gminą poza Kielcami, w której występuje wysoki wskaźnik skanalizowania jest gmina Siatkówka-Nowiny, a gminy skanalizowane powyżej średniej dla KOF, to Miedziana Góra, Chmielnik, Strawczyn, Morawica, Siatkówka Nowiny i Kielce. We wszystkich gminach KOF można zaobserwować stopniową poprawę poziomu skanalizowania w latach 2009-2012, jednak w tym zakresie wymagane są dalsze intensywne działania.

Wykres 5.22. Ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej w % ludności ogółem w latach 2009-2012



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że poziom rozwoju infrastruktury wodno – kanalizacyjnej na terenie gmin KOF jest niezadowalający. Najlepiej wygląda sytuacja pod względem poziomu zwodociągowania, natomiast poziom skanalizowania i pokrycie oczyszczalniami ścieków jest niewystarczające. Według opinii mieszkańców problemem jest również zbyt wysoka cena usług publicznych świadczonych w ramach infrastruktury technicznej. W opinii przedsiębiorców, odnośnie warunków prowadzenia działalności gospodarczej na terenie KOF, średnia z ocen punktowych dla systemu wodno – kanalizacyjnego, kształtowała się na poziomie 3,6 (oceny dokonywane były na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę najniższą, a 5 ocenę najwyższą).

5.4.2. Dostępność transportowa¹³

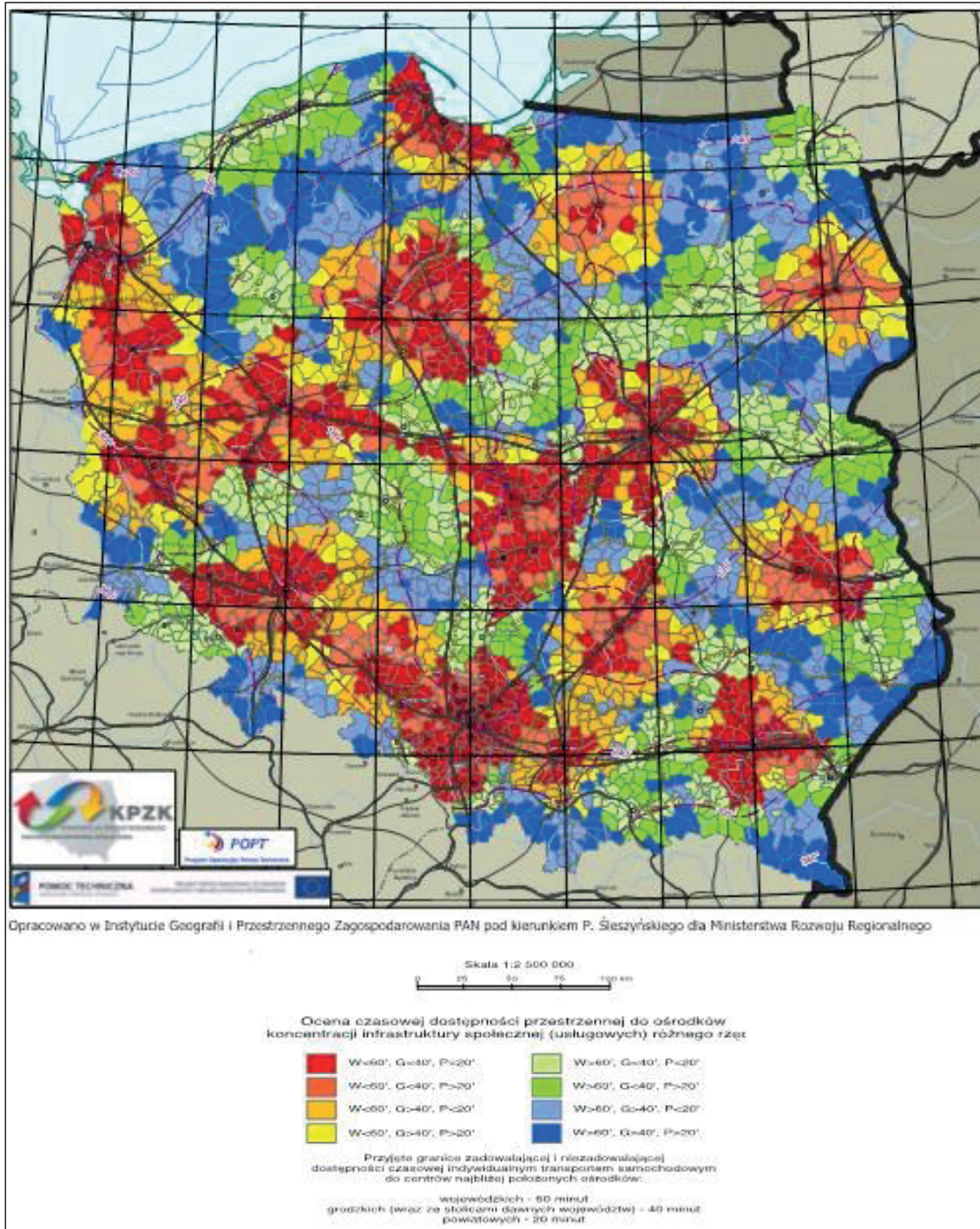
Kielce, jako obszar rdzeniowy KOF, nie są w równym stopniu dostępne czasowo za pomocą różnych środków transportu, ze wszystkich gmin obszaru funkcjonalnego (Rysunek 5.6). Obszary o wysokiej dostępności są zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej nr 7, a dostępność czasowa Kielc z gmin nie zlokalizowanych wzdłuż tej drogi jest niższa. Przez województwo świętokrzyskie nie przebiega, ani nie jest planowana żadna autostrada. Obecnie przebiega jedynie fragment drogi S7 na odcinku Chęciny-Skarżysko-Kamienna, który został zakwalifikowany jako droga ekspresowa, podobnie jak niewielki fragment drogi S74 (z Kielc w stronę Górna). Zewnętrzna dostępność Kielc w stosunku do innych dużych miast w Polsce jest niska.

Jeżeli chodzi o wewnętrzne połączenia drogowe w KOF, długość dróg powiatowych w zasadzie nie zmieniała się w latach 2009-2012 w powiecie kieleckim i w powiecie miasto Kielce. Przybywało natomiast dróg gminnych o nawierzchni twardej i dróg o nawierzchni ulepszonej w powiecie kieleckim (Wykres 5.23). Drogi gminne o nawierzchni twardej i drogi o nawierzchni ulepszonej stanowią odpowiednio 41 i 38% dróg w powiecie miasto Kielce (dane za rok 2012), pozostałe 21% dróg ma nawierzchnię gruntową.

¹³ Rozdział opracowano w oparciu o m.in.:

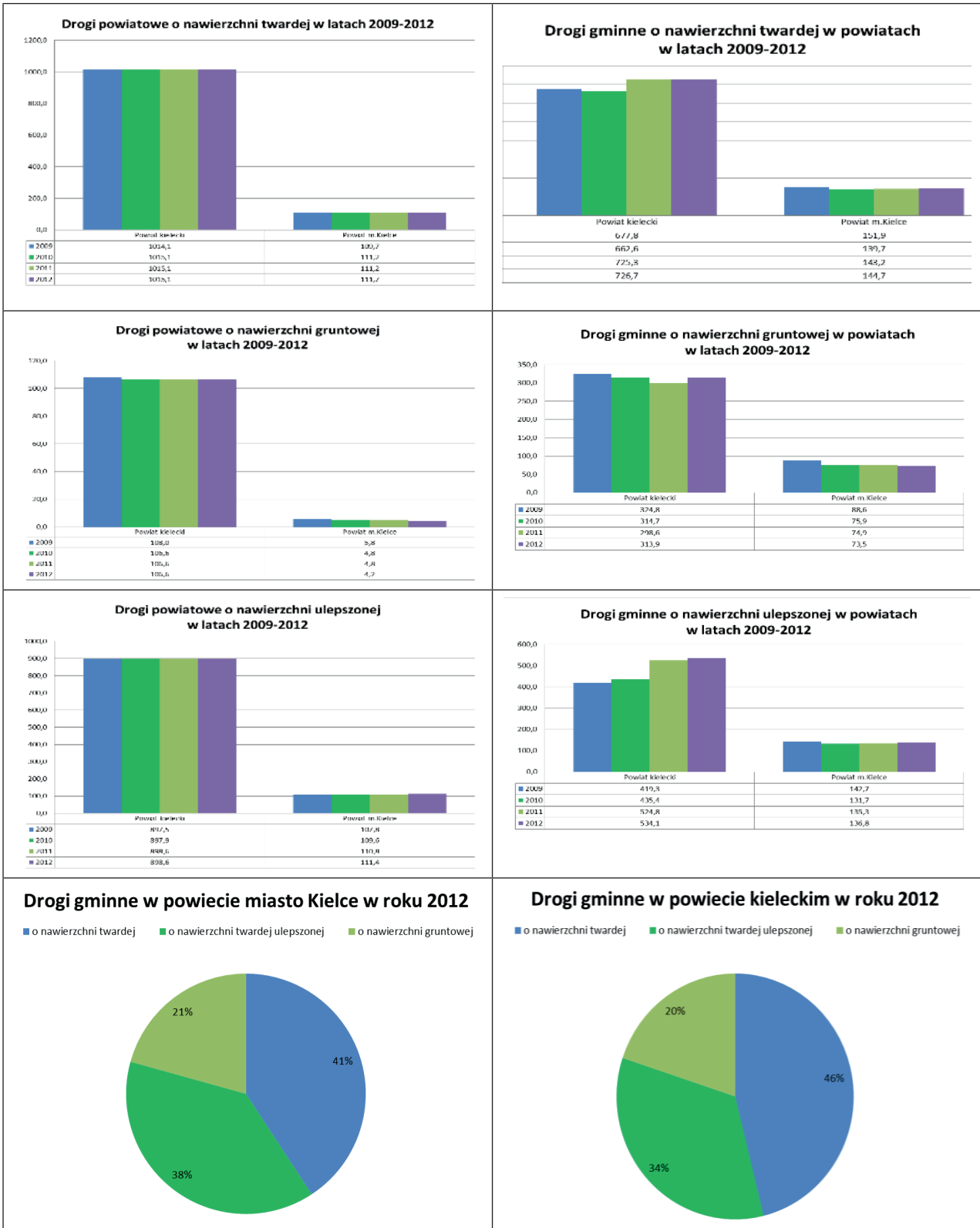
a) „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego” – Projekt do konsultacji społecznych
b) <http://greenvelo.pl>.

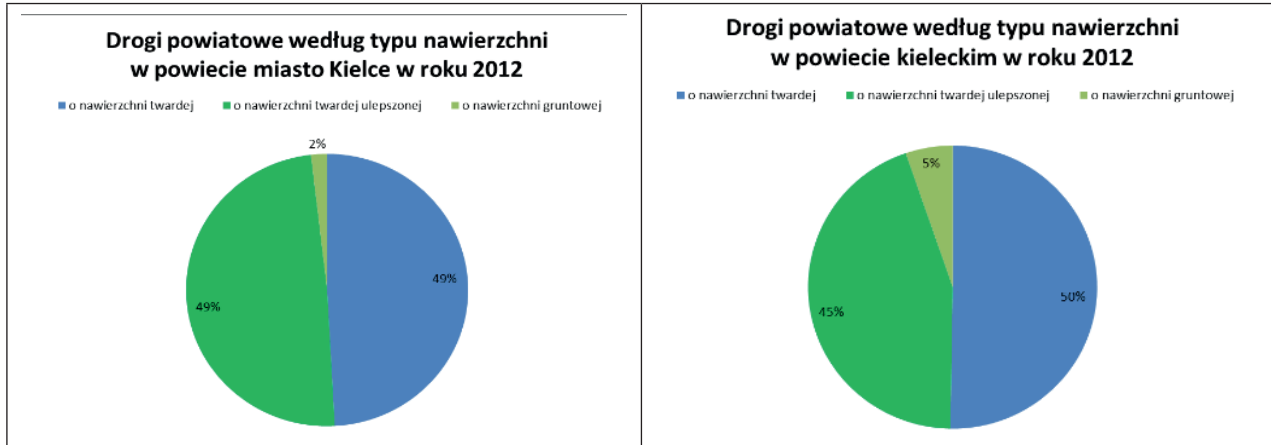
Rysunek 5.6 Dostępność czasowa Kielc jako ośrodka koncentracji infrastruktury społecznej na poziomie wojewódzkim



Źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, mapa diagnostyczna nr 3, http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_przestrzenna/kpz/strony/koncepcja_przestrzennego_zagospodarowania_kraju.aspx

Wykres 5.23. Drogi powiatowe i gminne w KOF





Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

Udział dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej w powiecie miasto Kielce wynosił w 2012 roku jedynie 2%, a drogi o nawierzchni twardej i ulepszonej stanowiły po 49%. Sytuacja w powiecie kieleckim jest podobna. W zakresie dróg gminnych – 46% ma nawierzchnię twardą, a 34% ulepszoną. Pozostałe drogi mają nawierzchnię gruntową. W przypadku dróg powiatowych udział dróg o nawierzchni gruntowej wynosi jedynie 5%, 50% dróg ma nawierzchnię twardą, a 45% ulepszoną (Wykres 23). Drogi gminne na całym obszarze KOF wymagają więc dalszych działań w zakresie poprawy jakości nawierzchni. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na drogach, 87% wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi zdarzyło się na drogach w powiecie kieleckim i był to aż 6 -procentowy wzrost w stosunku do roku poprzedniego.

Komunikacja publiczna

Jednym z istotnych zagadnień ekonomicznych, społecznych i ekologicznych w funkcjonowaniu miast i obszarów zurbanizowanych jest zrównoważony transport publiczny, który odgrywa przede wszystkim rolę socjalną, stwarzając osobom niemającym dostępu do innych form transportu możliwość sprawnego przemieszczania się. Ponadto transport publiczny rozwiązuje problemy funkcjonalne związane z nadmiernym zatłoczeniem ulic miejskich oraz poprzez ograniczenie ruchu samochodowego, a tym samym ograniczenie emisji spalin komunikacyjnych, sprzyja również aspektom ekologicznym.

Świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym zaspokaja przede wszystkim potrzeby osób dojeżdżających do pracy i szkół oraz w kierunku powrotnym. W miarę możliwości i przepustowości linii kolejowych, rozkład jazdy pociągów tworzony jest bez większych korekt czasowych tak, aby zapewnić mieszkańcom regionu ciągłość połączeń w danym kierunku, głównie w godzinach szczytu porannego i po godz. 14:00

Przewozy kolejowe w regionie wykonywane są przez „Przewozy Regionalne” spółka z o.o. (pociągi Regio, InterRegio) oraz PKP Intercity S.A. (pociągi TLK). Pociągi TLK oraz InterRegio stanowią uzupełnienie oferty przewozowej w zakresie komunikacji z innymi regionami Polski. Połączenia te obsługują głównie ruch wykraczający poza teren województwa świętokrzyskiego (14 pociągów TLK, w tym 3 pociągi kursujące tylko raz w roku oraz 1 pociąg

InterRegio). Wspomniane pociągi zatrzymują się tylko na większych stacjach: Kielce, Skarżysko Kam., Jędrzejów, Sędziszów, Włoszczowa.

Spółka „Przewozy Regionalne” na zlecenie organizatora kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich (Marszałek Województwa), obsługuje połączenia na następujących liniach kolejowych:

- nr 8 i nr 25: Kielce – Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski (29 pociągów);
- nr 8 i nr 62: Kielce – Sędziszów – *granica województwa* - Kraków/ Katowice (39 pociągów);
- nr 61: Kielce – Włoszczowa – *granica województwa* – Częstochowa (19 pociągów).

Większość połączeń kolejowych odbywa się w relacjach pokrywających się z odcinkami wymienionymi powyżej. Są to relacje, wynikające z potrzeb lokalnego rynku, gdzie potoki podróży ciążą do większych miejscowości województwa. Połączenia kolejowe na terenie KOF obejmują następujące gminy: Kielce, Piekoszów, Sitkówka Nowiny, Chęciny, Zagnańsk, Miedziana Góra.

W transporcie drogowym publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami nazywany jest przewozem regularnym. Wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym wymaga uzyskania stosownego zezwolenia. Zgodnie ze stanem na koniec 2013 roku w województwie świętokrzyskim udzielono 351 takich zezwoleń, w tym 181 dla przedsiębiorstw PKS, a 170 dla prywatnych przewoźników. Udzielono 230 zezwoleń, których linie swoim zasięgiem obejmują teren województwa świętokrzyskiego, natomiast 121 – to zezwolenia na wykonywanie linii wykraczających swoim zasięgiem poza obszar województwa świętokrzyskiego.

Przewóz regularny osób w regionie odbywa się na 62 zbiorczych liniach komunikacyjnych. Obsługa komunikacyjna podróży odbywa się w około 36,4% taborom stanowiącym własność PKS, w około 20,4 % przez przewoźników miejskich, obsługujących również miejscowości poza granicami miast oraz w około 43,2 % z wykorzystaniem taboru będącego własnością przewoźników prywatnych. Na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego połączenia realizowane są przez przewoźników prywatnych, PKS oraz ZTM Kielce, który obsługuje wszystkie gminy KOF z wyjątkiem gminy Chmielnik¹⁴ i Strawczyn.

Obszary w pobliżu głównych dróg powiatowych (na trasach Włoszczowa – Jędrzejów – Pińczów – Busko Zdrój, Pińczów – Kielce – Starachowice, Skarżysko-Kamienna – Końskie) są jednymi z najlepiej skomunikowanych. Do dobrze skomunikowanych należą również regiony, w których podróży mają dostęp zarówno do transportu autobusowego, jak i kolejowego (wzdłuż tras Jędrzejów – Kielce – Skarżysko-Kamienna – Starachowice, Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Sandomierz, Włoszczowa – Kielce). Wysoki poziom transportu publicznego występuje również na obszarach na północnym zachodzie oraz wschodzie województwa (zwłaszcza wzdłuż tras Włoszczowa – Końskie – Kielce, Kazimierza Wielka – Busko Zdrój – Morawica, Staszów – Opatów – Górno – Ostrowiec Świętokrzyski). Obszary o najmniejszej dostępności do

¹⁴ Gmina Chmielnik jest obsługiwana przez transport komercyjny MPK.

komunikacji międzypowiatowej, znajdują się na południowym wschodzie od Kielc, szczególnie w pobliżu trasy Kielce – Staszów.

Obszary nieobsłużone komunikacją to głównie tereny wiejskie, oddalone od głównych potoków transportowych. Największe obszary nieobsługiwane przez transport publiczny to przede wszystkim użytki rolne i lasy.

Miasto Kielce i poszczególne gminy KOF odgrywają kluczową rolę w opisanym wyżej systemie komunikacyjnym regionu. Zidentyfikowane korytarze komunikacji publicznej przebiegające z i do Kielc przez teren gmin KOF, wchodzi w skład korytarzy komunikacyjnych szczebla powiatowego i wojewódzkiego, a tym samym usprawniają komunikację publiczną regionu. Dobrze rozwinięta infrastruktura komunikacyjna KOF, jest zatem czynnikiem niezbędnym dla zrównoważonego rozwoju zarówno gmin KOF, jak i całego województwa i ma pozytywny wpływ na stan środowiska naturalnego oraz komfort życia mieszkańców.

Jeżeli chodzi o dostępność wewnętrzną KOF, w badaniu mieszkańców poproszono o ocenę łatwości dostania się za pomocą różnych środków transportu ze swojego miejsca zamieszkania do wyznaczonych obszarów Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Ocen dokonywali na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę *najniższą*, a 5 ocenę *najwyższą*.

Do wszystkich miast i gmin KOF wymienionych na poniższym wykresie najłatwiej, zdaniem badanych, dotrzeć za pomocą samochodu. Średnie oceny łatwości dojazdu do wybranych miejscowości transportem publicznym wahały się od 3,13 (obszar wiejski gminy Daleszyce) do 4,29 (miasto Chmielnik), zaś transportem niepublicznym: od 3,56 (obszar wiejski gminy Daleszyce) do 4,09 (obszar wiejski gminy Chęciny). Zdecydowanie najniższe oceny łatwości dostania się do wybranych miejscowości dotyczyły transportu kolejowego – najniższe wystąpiły w przypadku gminy Górno (2,00), gminy Daleszyce oraz miasta Chęciny (średnie 2,03).

Podobne wyniki uzyskano w badaniu przedsiębiorców. Do większości miast i gmin KOF najłatwiej, zdaniem badanych, dotrzeć za pomocą samochodu. W przypadku Kielc średnia ocen dla tego środka transportu wynosiła 3,98. Nieznacznie niższe oceny sformułowano w stosunku do obszaru wiejskiego gminy Chęciny (średnia 3,92). Lepszą dostępnością samochodową charakteryzowały się miasta Chęciny (średnia 4,34), Chmielnik (średnia 4,32) oraz Daleszyce (średnia 4,0), a także obszar wiejski gminy Chmielnik (średnia 4,0). Zdaniem badanych przedsiębiorców, do gminy Górno oraz obszaru wiejskiego gminy Daleszyce najłatwiej jest dotrzeć za pomocą transportu publicznego (średnie 4,34 oraz 3,92). Sformułowane przez respondentów oceny łatwości dotarcia do gmin Sitkówka-Nowiny oraz Zagnańsk wskazują, iż najłatwiej jest to zrobić samochodem (średnie 4,18 i 3,89). W przypadku gmin Masłów, Miedziana Góra oraz Piekoszów respondenci najwyżej oceniali łatwość dotarcia za pośrednictwem transportu publicznego, zaś w stosunku do gmin Morawica i Strawczyn na jednakowym poziomie oceniono możliwość dotarcia do nich transportem publicznym (średnia 3,28 oraz 3,31), jak i niepublicznym (średnia 3,34 oraz 3,36).

Podsumowując, KOF cechuje się niską i średnią dostępnością transportową zewnętrzną, zwłaszcza jeśli chodzi o drogi szybkiego ruchu. Miasto Kielce nie ma też lotniska. Poprawa

dostępności zewnętrznej jest w niewielkim zakresie zależna od przedstawicieli miast i gmin KOF, mają na nią wpływ głównie władze krajowe. Pod względem powiązań transportowych wewnątrz KOF, najsilniejsze powiązania, zarówno przy podróżach mieszkańców, jak i przedsiębiorców występują na kierunku gminy KOF – Kielce. Niepokojące jest, że najważniejszym środkiem transportu mieszkańców jest samochód, choć w części gmin dość wysoko oceniany jest także transport publiczny. Głównym zadaniem KOF w zakresie dostępności transportowej powinno być prowadzenie działań lobbystycznych w zakresie poprawy dostępności zewnętrznej, a także ujednoczenie dostępności wewnętrznej, szczególnie w zakresie transportu publicznego. Wzmocnienie powiązań funkcjonalnych pomiędzy mniejszymi gminami KOF poprawiłoby spójność wewnętrzną obszaru funkcjonalnego.

Ścieżki rowerowe

Kolejnym ważnym elementem, mającym na celu zrównoważony rozwój systemu transportu i komunikacji obszaru KOF, jest infrastruktura przeznaczona dla ruchu rowerowego. W tabeli poniżej przedstawiano dostępność ścieżek rowerowych w gminach KOF na tle regionu.

Tabela 5.17 Ścieżki rowerowe Gmin KOF na tle regionu w latach 2011-2013

Jednostka terytorialna	Rok		
	2011	2012	2013
	km	km	km
ŚWIĘTOKRZYSKIE	97,5	105,6	137,6
Powiat kielecki	23,8	23,8	37,4
Gminy KOF, w tym:	18,5	20,5	25,2
Miasto i Gmina Chmielnik	0,0	0,0	1,6
Miasto i Gmina Daleszyce	0,0	0,0	1,3
Gmina Masłów	1,8	1,8	1,8
Gmina Piekoszów	0,0	0,0	1,8
Miasto Kielce	16,7	18,7	18,7

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL

Tylko na terenie niektórych gmin KOF zostały wytyczone ścieżki rowerowe, mimo to długość istniejących ścieżek rowerowych na obszarze KOF stanowi ok. 67% w powiecie kieleckim i ok. 18% w województwie świętokrzyskim.

Wytyczone ścieżki rowerowe oraz szlaki rowerowe w gminach KOF lokalizowane są przede wszystkim w ciągach dróg publicznych. Jedynie na terenie miasta Kielce oraz w niektórych gminach KOF (krótkie odcinki), wyznaczone są drogi dla rowerów, stanowiące wydzielone pasy jezdne. Lokalizacja szlaków i ścieżek rowerowych w drogach publicznych wiąże z dużym ograniczeniem bezpieczeństwa w ruchu rowerowym, ale też z utrudnieniem w ruchu pojazdów mechanicznych.

Mając powyższe na uwadze konieczne jest wspieranie działań mających na celu budowę i rozbudowę bezpiecznej infrastruktury dla ruchu rowerowego na terenie KOF.

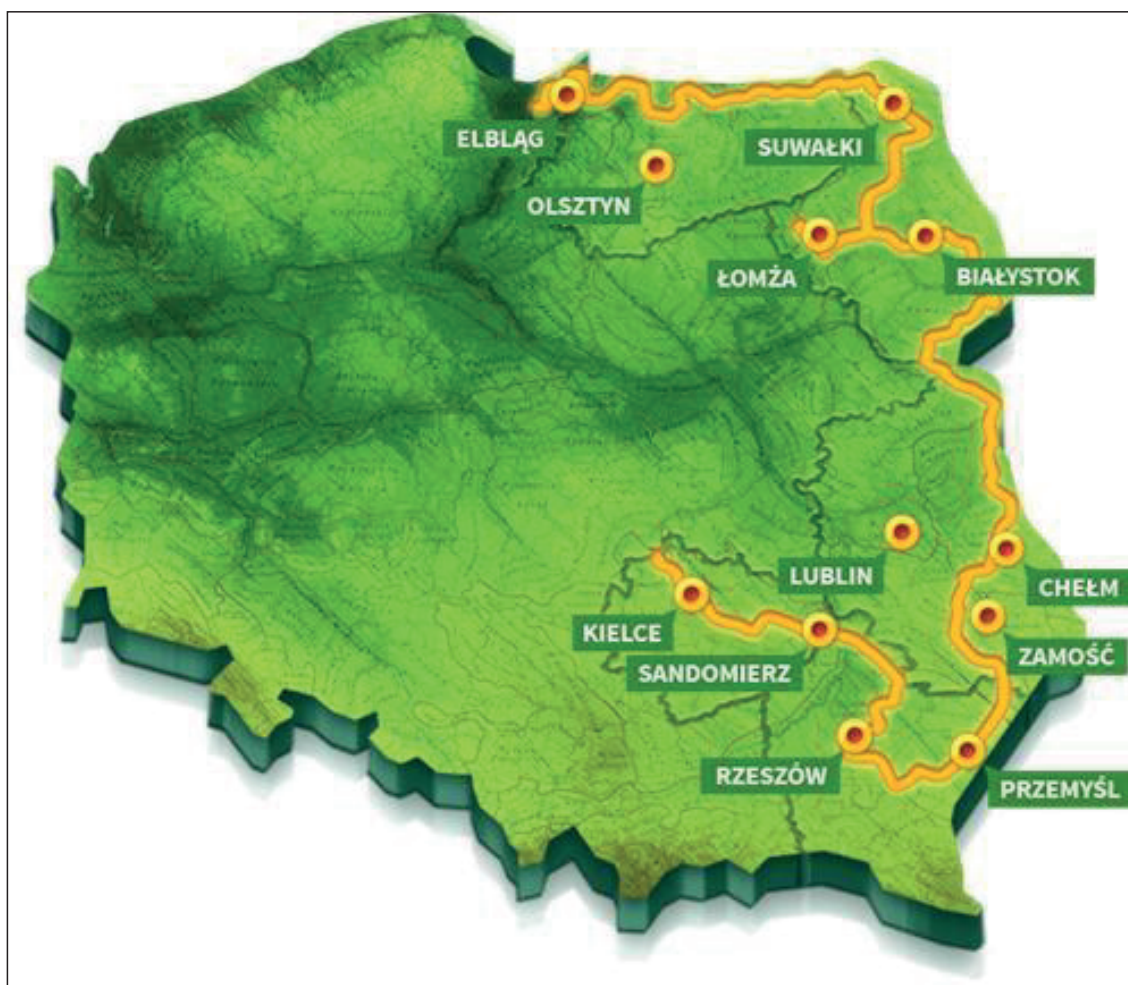
Budowa dróg dla rowerów pozwoli na wytworzenie spójnego systemu będącego podstawą dla realizacji systemu komunikacji rowerowej. Alternatywny środek transportu jakim jest rower, daje mieszkańcom możliwość realizacji potrzeb transportowych w sposób ekologiczny, szybki i bezpieczny. Rozwój infrastruktury rowerowej umożliwi stały wzrost udziału podróży niezmotoryzowanych, w ogólnej ich liczbie.

Rozbudowa i budowa systemu dróg rowerowych umożliwia uzyskanie efektu sieciowego, który zapewnia wygodne, komfortowe i bezpieczne wykorzystywanie roweru jako środka transportu. Rozbudowa systemu dróg rowerowych (ścieżek rowerowych) pozwala stworzyć, alternatywny dla samochodowego, ekologiczny model komunikacji. Rozwój ruchu rowerowego poprzez rozbudowę infrastruktury pozwala promować aktywną mobilność miejską oraz efektywniej gospodarować zasobami. Promocja ruchu rowerowego pozytywnie wpłynie na postrzeganie KOF jako prężnego, nowoczesnego i dynamicznie się rozwijającego obszaru. Stolica województwa¹⁵, którego ważną częścią gospodarki jest turystyka, powinno kształtować ekologiczne formy transportu, a tym samym pozytywnie wpływać na środowisko naturalne. Planowane do realizacji projekty powinny obejmować m.in.: budowę, przebudowę i rozbudowę dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych oraz skrzyżowań.

Dodatkowo nowoprojektowane odcinki dróg rowerowych powinny nawiązywać do przebiegu Trasy Rowerowej w Polsce Wschodniej, który umożliwia dostęp do europejskiej sieci tras rowerowych. Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej to pięć projektów regionalnych, które utworzą spójną trasę rowerową biegnącą przez pięć województw: lubelskie (ok. 350 km), podkarpackie (ok. 430 km), podlaskie (ok. 590 km), świętokrzyskie (ok. 190 km) i warmińsko-mazurskie (ok. 420 km). Będzie ona przeprowadzona przez atrakcyjne obszary, m.in. miejsca cenne przyrodniczo, zabytki, ważne węzły komunikacyjne, przesiadkowe. W projekcie zaplanowano modernizację już istniejących tras rowerowych, budowę nowych, wykorzystanie istniejących dróg o niewielkim natężeniu ruchu, utworzenie sieci miejsc postojowych i odpowiednie oznakowanie całego szlaku.

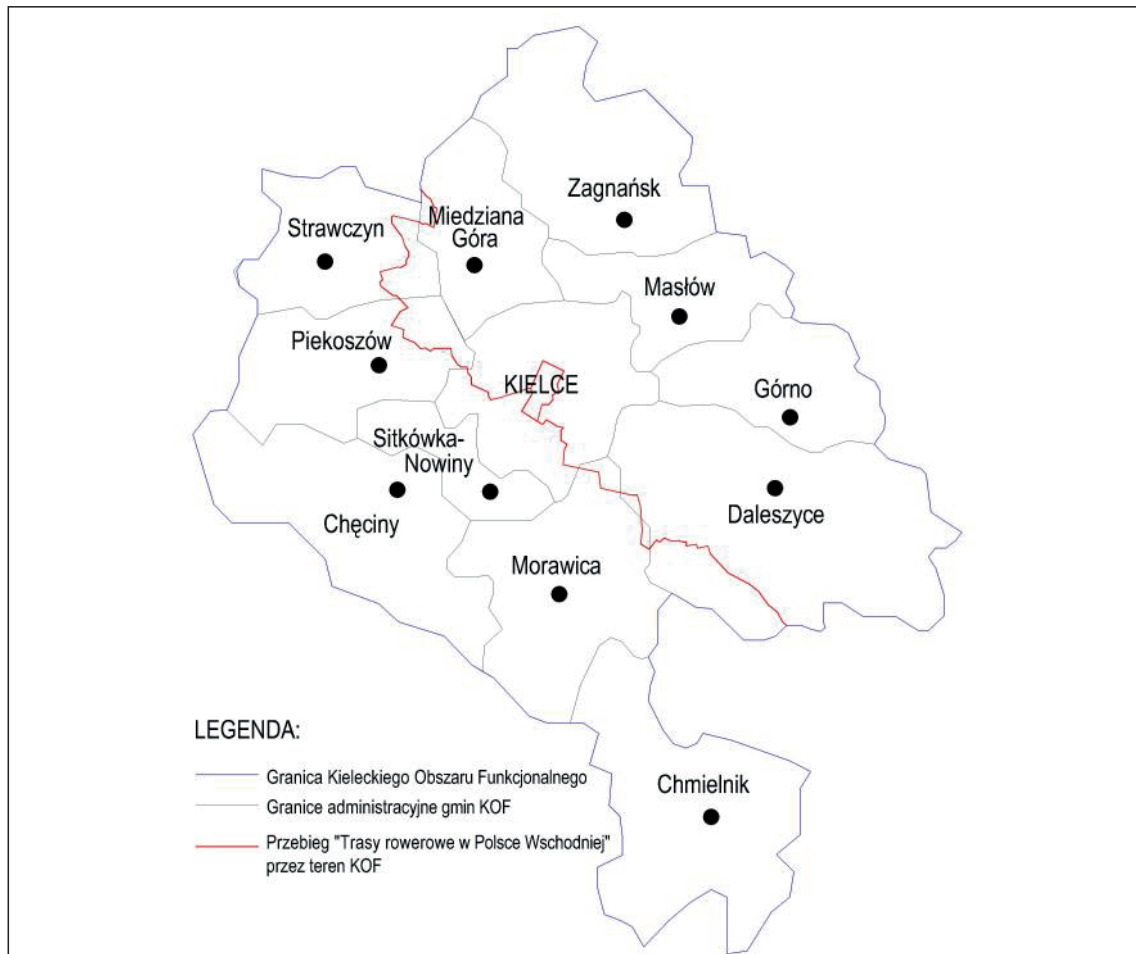
¹⁵ Wg danych Pełnomocnika Prezydenta Kielc ds. infrastruktury rowerowej w 2015r. długość ścieżek rowerowych w Kielcach wynosi 34,3 km, z czego 33% miało nawierzchnię z kostki betonowej, 19.1% z asfaltu, a do wykonania 11% jako rodzaj nawierzchni wskazano tłuczeń.

Rysunek 5.7 Orientacyjny przebieg „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej”



Źródło: <http://greenvelo.pl>

W województwie świętokrzyskim omawiana trasa będzie przebiegać od granicy z województwem podkarpackim w Sandomierzu przez Klimontów, Iwaniska, Raków, Kielce do Sielpi Wielkiej (gmina Końskie). Szacowna długość trasy w województwie to 190 km.

Rysunek 5.8 Przybliżony przebieg trasy przez obszar gmin KOF


Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie <http://greenvelo.pl/>

Mając na uwadze powyższą analizę, zdiagnozowane problemy występujące w obszarze KOF w zakresie dostępności transportowej obejmują m.in.:

- brak wystarczającej i odpowiedniej i spójnej infrastruktury drogowej oraz ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- brak pełnego dostosowania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych - niewidomych i niedowidzących,
- niewystarczającą punktualność i niezawodność obsługi komunikacyjnej,
- niezadawalający stan środków komunikacji zbiorowej

Kielecki Obszar Funkcjonalny w swojej polityce winien dążyć do stworzenia spójnego systemu transportowego, w tym dostosowanie m.in. przewozów do spodziewanego ruchu drogowego, a także uniwersalnych potrzeb i aspiracji rozwojowych społeczeństwa, m.in. poprzez działania:

- wykorzystanie obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (autobusowy, kolejowy, drogowy),

- wyposażenie w/w obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych,
- dostosowanie w/w obiektów oraz środków transportowych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń,
- optymalizację czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi, przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej i rowerowej,
- instalacje elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy,
- instalacje elektronicznych systemów dystrybucji biletów,
- odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów,
- budowę dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej,
- instalację systemów monitoringu ruchu w miastach, w tym monitoringu bus-pasów,
- instalację Inteligentnych Systemów Transportowych,
- zakup nowoczesnego, ekologicznego taboru autobusowego.

W praktyce oznaczać to będzie kreowanie systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności mieszkańców i transportu, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie, jest jednym z wielu czynników warunkujących rozwój obszarów funkcjonalnych.

W odniesieniu do powyższego, działania mające na celu kreowanie systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego powinny być realizowane z uwzględnieniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Zagadnienia związane z transportem publicznym na terenie gmin KOF zawarte są w Załączniku nr 8 w następujących dokumentach:

- Koncepcji Rozwoju Transportu Publicznego kieleckiego obszaru funkcjonalnego (Załącznik 8a);
- Planie transportowym gminy Kielce oraz gmin przyległych tworzących wspólną komunikację zbiorową (Załącznik 8b);
- Kompleksowe badanie ruchu Kielce 2015 – Raport z badań (Załącznik 8c)

5.4.3. Gospodarka niskoemisyjna¹⁶

Jedną z głównych przyczyn zanieczyszczeń powietrza jest tzw. niska emisja. Niska emisja na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego związana jest z indywidualnymi środkami ciepłowniczymi w gospodarstwach domowych, które w przeważającej ilości wykorzystują jako źródło energii węgiel kamienny, często gorszego gatunku. Spala się w nich także różnego rodzaju materiały odpadowe, w tym odpady komunalne, które mogą być źródłem emisji dioksyn, ponieważ proces spalania jest niepełny i zachodzi w niższych temperaturach. Lokalne systemy grzewcze i piece domowe praktycznie nie posiadają urządzeń ochrony powietrza. Wielkość emisji z tych źródeł jest trudna do oszacowania i wykazuje zmienność sezonową, związaną z okresem grzewczym.

Walka z niską emisją to przede wszystkim:

- likwidacja niskosprawnych kotłowni i pieców, w tym likwidacja palenisk domowych i małych kotłowni przez podłączenie obiektów do miejskich sieci ciepłowniczych,
- popieranie przedsięwzięć polegających na likwidacji małych lokalnych ciepłowni węglowych i przechodzeniu na zasilanie odbiorców z sieci ciepłowniczej,
- pozyskiwanie nowych odbiorców ciepła z sieci ciepłowniczej poprzez współfinansowanie inwestycji w zakresie przyłączy i węzłów ciepłowniczych,
- stopniowa wymiana zużytych odcinków sieci ciepłowniczej i gazowej na systemy rurociągów preizolowanych, racjonalne planowanie remontów i konserwacji,
- podłączanie ciepłej wody użytkowej związanej z likwidacją palenisk gazowych.
- Zapewnienie ekologicznego transportu publicznego

¹⁶ Opracowano w oparciu o:

- a) Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Kielce”
- b) „Lokalny plan rewitalizacji Miasta Chęciny”
- c) „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Chmielnik”
- d) Projekt aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe Miasta i Gminy Daleszyce”
- e) „Strategia Rozwoju Gminy Górno”
- f) „Gminna Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Masłów na lata 2009-2015”
- g) „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Morawica na lata 2014 – 2020
- h) „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miedziana Góra na lata 2012-2015 w perspektywie do 2019r.”
- i) „Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Piekoszów” – Aktualizacja
- j) http://www.nowiny.com.pl/PL/infrastruktura_lokalna.html
- k) „Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe Gminy Strawczyn”
- l) „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Zagnańsk na lata 2014-2030”
- m) Przeciwdziałanie niskiej emisji na terenach zwartej zabudowy mieszkalnej, Praca zbiorowa pod redakcją mgra inż. Radosława Sadlok, Stowarzyszenie na rzecz efektywności energetycznej i rozwoju odnawialnych źródeł energii „HELIOS” 2014.

Ciepło sieciowe jest jednym z najbardziej efektywnych źródeł niskoemisyjnego ogrzewania domów.

Sytuacja związana z systemem ciepłowniczym na terenach gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego przedstawia się następująco:

Miasto Kielce

Na terenie miasta działa dwóch operatorów sieci ciepłowniczych to jest:

- Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Spółka z o.o. w Kielcach,
- Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa (dalej KSM),

którzy zarządzają trzema niezależnymi systemami ciepłowniczymi.

System ciepłowniczy MPEC Sp. z o.o. jest największym systemem ciepłowniczym na terenie miasta Kielce, który zaopatruje w ciepło i ciepłą wodę użytkową spółdzielnie mieszkaniowe, budynki jednorodzinne, budynki użyteczności publicznej, zakłady produkcyjne, zlokalizowane w następujących obszarach Kielc: os. Ślichowice, os. Pod Dalnią, os. Czarnów, Herby, os. Jagiellońskie, os. Podkarczówka, os. Uroczysko, os. Na Stoku, os. Świętokrzyskie, os. Szydłówek, os. Słoneczne Wzgórze, os. Bocianek, os. Sady, rejon Politechniki oraz rejon ul. Bp Kaczmarka i os. Chęcińskie.

System zasilany jest przez Elektrociepłownię Kielce (dalej EC Kielce S.A.) i kotłownię „Hauke Bosaka”.

Ze źródła EC Kielce S.A. woda grzewcza wyprowadzona jest do odbiorców obsługiwanych przez MPEC Sp. z o.o. za pomocą:

- magistrali „Zachód” (2 x DN 400 oraz 1 x DN700),
- magistrali Południowo – Zachodniej (2 x DN600),
- magistrali Południowej (2 x DN 400/300/200),
- magistrali „Wschód” (2 x DN600),
- magistrali „Północ” (2 x DN600)

Natomiast z kotłowni „Hauke Bosaka” woda grzewcza wyprowadzana jest poprzez:

- magistralę zasilającą os. Barwinek (1 x DN300, 1 x DN350),
- magistralę biegnącą wzdłuż ulicy gen. J. Hauke Bosaka (2 x DN125),

Sieci magistralne i rozdzielcze stanowią własność MPEC Sp. z o. o.

Stan techniczny EC Kielce S.A. zarówno od strony jednostek kotłowych, jak i urządzeń pomocniczych oceniany jest jako dobry lub bardzo dobry, w przeciwieństwie do stanu magistrali „Wschód”. Magistrala ta dostarcza ciepło na potrzeby centralnego ogrzewania i centralnej ciepłej wody dla 35% mieszkańców miasta Kielce i jest największą oraz najmniej dofinansowaną magistralą kieleckiego systemu ciepłowniczego. Magistra „Wschód” wykonana jest

w przestarzałej technologii kanałowej z izolacjami cieplnymi w płaszczu azbestowo-cementowym. Okres eksploatacji wynosi ponad 40 lat, a jej stan techniczny stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa energetycznego ciągłej dostawy ciepła dla odbiorców.

Stan techniczny kotłowni „Hauke Bosaka” zarówno od strony źródeł ciepła jak i urządzeń pomocniczych jest dobry. Sprawność wytwarzania ciepła znajduje się na dobrym poziomie i wynosiła w roku 2014 ponad 74%.

System cieplny Kieleckiej Spółdzielni Mieszkaniowej składa się z dwóch niezależnych systemów zasilanych z kotłowni miałowych WLM-I przy ul. Szczecińskiej oraz WLM-II przy ul. Żniwnej.

Obie kotłownie funkcjonują wyłącznie na potrzeby centralnego ogrzewania dostarczając ciepło głównie dla ogrzewania zasobów mieszkaniowych oraz zakładów przemysłowych, obiektów usługowo-handlowych, szkół, przedszkoli i innych obiektów zlokalizowanych w zasięgu sieci ciepłowniczej (os. Sandomierskie, os. Czarneckiego, budynki mieszkalne oraz użyteczności publicznej w rejonie ulicy Zagórskiej, Żeromskiego, Kieleckie Centrum Kultury, os. Zagórska-Północ, os. Zagórska-Południe, zakłady przemysłowe w rejonie ulicy Zbożowej, Rolnej i Górnej).

Z kotłowni WLM-I przy ul. Szczecińskiej woda grzewcza wyprowadzona jest do odbiorców za pomocą magistrali w kierunku północnym (2x DN 200), w kierunku południowym (2x DN 250). Natomiast z kotłowni WLM-II przy ul. Żniwnej woda grzewcza wyprowadzona jest poprzez magistralę w kierunku północnym (2 x DN 300), w kierunku południowym (2 x DN 300).

Sieci magistralne i rozdzielcze stanowią własność KSM.

Stan techniczny kotłowni WLM-I i WLM-II zarówno od strony źródeł ciepła, jak i urządzeń pomocniczych jest zadawalający i gwarantuje wystarczający poziom bezpieczeństwa produkcji ciepła. Wskaźniki charakteryzujące sprawność wytwarzania ciepła kształtują się na stosunkowo niskim poziomie.

Gmina i Miasto Chęciny

Na obszarze miasta i gminy brak jest scentralizowanych systemów zbiorowego zaopatrzenia w ciepło. Jedyna kotłownia komunalna (na paliwo stałe - węgiel) funkcjonuje na potrzeby osiedla Sosnówka. Do zaopatrzenia w ciepło budynków użyteczności publicznej, usług, zakładów stosuje się kotłownie w większości na paliwo stałe. W zabudowie zagrodowej i jednorodzinnej do ogrzewania pomieszczeń mieszkalnych wykorzystywane są urządzenia tradycyjne: trzony kuchenne, piece ceramiczne lub wewnętrzne instalacje centralnego ogrzewania z własnych kotłowni na paliwo stałe, a w nielicznych przypadkach na paliwo płynne i gazowe (olej opałowy i gaz ziemny).

Miasto i Gmina Chmielnik

Największym producentem ciepła w gminie Chmielnik jest Zakład Usług Komunalnych w Chmielniku Sp. z o.o., Zrecze Duże 1A, który doradza ciepło do spółdzielni mieszkaniowej,

wspólnot mieszkaniowych, budynku stanowiącego własność gminy, w którym mieści się CIS i spółdzielnia socjalna, mieszkań socjalnych. ZUK eksploatuje pięć kotłowni opalanych gazem oraz jedną opalaną węglem. Posiada sieć ciepłowniczą o długości ok. 1 km, która zaopatruje w ciepło 15 budynków mieszkalnych wielorodzinnych i jeden administracyjno-usługowy.

Poza ZUK sp. z o.o. gospodarka cieplna w gminie realizowana jest przez kotłownie lokalne (przy szpitalu, przy przychodni zdrowia, przy Zespole Szkół nr 3, przy ZDZ Kielce oddział w Chmielniku, przy szkole podstawowej, w Domu Pomocy Społecznej w Łagiewnikach). Źródłem ciepła w gospodarstwach domowych są kotłownie indywidualne, które wykorzystują do produkcji energii przede wszystkim węgiel kamienny.

Miasto i Gmina Daleszyce

Na terenie Gminy Daleszyce nie istnieje centralny system ciepłowniczy, brak jest również sieci ciepłowniczej, którą ciepło byłoby dostarczane np. z sąsiednich gmin. Brak sieci ciepłowniczej na większą skalę jest przede wszystkim wynikiem małej wartości gęstości cieplnej w rejonach Miasta i Gminy Daleszyce oraz niskiej wartości wskaźnika zapotrzebowania na moc w rejonach.

Zaopatrzenie w ciepło jest realizowane głównie przez kotłownie indywidualne (budownictwo jednorodzinne) oraz przez większe kotłownie lokalne do ogrzewania szkół lub innych obiektów użyteczności publicznej. Większość istniejących obiektów i mieszkań na terenie gminy jest zasilanych w ciepło na potrzeby grzewcze oraz na przygotowanie ciepłej wody użytkowej, z własnych indywidualnych źródeł ciepła. Ze względu na fakt, że wszystkie piece lub kotłownie indywidualne zasilają tylko obiekty, w których są zainstalowane należy zakładać, że są to źródła ciepła o mocach rzędu kilku kilowatów, a w nielicznych przypadkach gdy kotłownia ogrzewa większy obiekt istnieją źródła ciepła o mocach kilkudziesięciu kilowatów.

Głównym źródłem ciepła są kotłownie węglowe, które są zainstalowane w ponad 95% obiektów na terenie gminy. Źródła ciepła, w których są zainstalowane kotłownie na paliwa ekologiczne stanowią zaledwie 4,6%. Najmniej obiektów ogrzewanych jest za pomocą gazu ziemnego (0,7%) oraz energii elektrycznej. Należy również założyć, że w związku z dużym zalesieniem gminy, w istniejących piecach węglowych spala się również drewno.

Gmina Górno

Na terenie Gminy Górno nie istnieją centralne systemy zaopatrzenia w ciepło w postaci scentralizowanych źródeł ciepła i sieci ciepłych. W zabudowie zagrodowej na terenie gminy do ogrzewania pomieszczeń mieszkalnych wykorzystywane są urządzenia tradycyjne kuchenne i piecowe na paliwo stałe. Wyjątek stanowi nowe budownictwo jednorodzinne wyposażone na ogół w wewnętrzne instalacje centralnego ogrzewania z własnymi kotłowniami na paliwo stałe. Dla zaopatrzenia w ciepło budynków użyteczności publicznej usługowych i zakładów ze względu na dużą kubaturę wykorzystuje się lokalne kotłownie. Na terenie gminy Górno w kilku przypadkach zastosowano „przyjazne” dla środowiska technologie spalania paliw (gaz, olej, odsiarczanie spalin).

Gmina Masłów

Na obszarze gminy Masłów nie występują zorganizowane systemy ciepłownicze. W siedliskach zagrodowych i zabudowie mieszkaniowej dominuje ogrzewanie piecowe. Część budynków mieszkalnych posiada instalacje centralnego ogrzewania zasilane z własnych kotłowni opalanych paliwem i coraz częściej gazem. Większe źródła ciepła istnieją w budynkach użyteczności publicznej (wspólna kotłownia dla Szkoły podstawowej i Urzędu Gminy).

Biorąc pod uwagę stan zainwestowania gminy i brak zespołów zabudowy wymagających dostaw większej ilości ciepła do celów grzewczych i przygotowania ciepłej wody użytkowej, nie zachodzi potrzeba tworzenia na tym terenie zorganizowanych systemów ciepłowniczych.

Gmina Morawica

Zaopatrzenie Gminy Morawica w ciepło oparte jest o kotłownie lokalne, zlokalizowane z reguły przy obiektach użyteczności publicznej np. szkoły, obiekty służby zdrowia, zakłady przemysłowe, itp. oraz o ogrzewanie indywidualne. Na terenie Gminy nie występują rozległe sieci ciepłownicze oraz brak jest dużych źródeł ciepła powyżej 5,8 [MW]. Dla własnych potrzeb duże kotłownie posiadają:

- Kopalnia Wapienia,
- Rolnicza Spółdzielnia Produkcyjna Bilcza,
- Świętokrzyskie Centrum Psychiatrii.

Kotłownia ŚCP jest największym tego typu obiektem w Gminie. Wyprowadzone są z niej krótkie odcinki sieci ciepłowniczej do zasilania w ciepło oraz ciepłą wodę budynków szpitalnych. Łączna długość sieci ciepłowniczej na terenie szpitala wynosi 900 m.

Ciepło dostarczane jest na potrzeby ogrzewania i wentylacji obiektów, podgrzewania wody użytkowej oraz zastosowania technologicznego u odbiorców przemysłowych.

Gmina Miedziana Góra

W gminie Miedziana Góra nie występują zorganizowane systemy ciepłownicze. Zaopatrzenie w ciepło jest realizowane głównie przez kotłownie lokalne i indywidualne paleniska domowe opalane głównie węglem. Większe źródła ciepła istnieją w budynkach użyteczności publicznej (Trzy kotłownie gazowe – Szkoła w Ćmińsku, Szkoła w Kostomłotach Drugich oraz kotłownia obsługująca Urząd Gminy, Zakład Gospodarki Komunalnej i Ośrodek Zdrowia w Miedzianej Górze; Kotłownia olejowa Szkoły w Porzeczcu; Kotłownia Węglowa na ekogroszek w Ośrodku Zdrowia w Ćmińsku).

Gmina Piekoszów

Gmina Piekoszów nie posiada sieci ciepłowniczej. Właściciele gospodarstw domowych organizują systemy grzewcze we własnym zakresie. Głównie są to piece c.o. na węgiel i koks. Obiekty użyteczności publicznej zlokalizowane na terenie gminy Piekoszów, zaopatrywane są w ciepło poprzez kotłownie indywidualne opalane głównie węglem i olejem opałowym.

Gmina Sitkówka-Nowiny

Na terenie gminy zaopatrzenie w ciepło jest realizowane głównie przez kotłownie indywidualne (budownictwo jednorodzinne) oraz przez kotłownie lokalne. Na terenie osiedla Nowiny znajduje się kotłownia o mocy 6,6 MW, z której wyprowadzona jest sieć ciepłna do budownictwa wielorodzinnego, znajdującego się na terenie osiedla. Podstawowym paliwem w istniejących kotłowniach jest węgiel kamienny. Wśród lokalnych kotłowni przeważają źródła ciepła opalane paliwami ekologicznymi np: olejem opałowym. Są one usytuowane w Bolechowicach przy szkole, przy Remizie OSP i przy szkole w Kowali, przy pływalni „Perła”, przy Zespole Szkół Ponadpodstawowych w Nowinach.

Gmina Strawczyn

Na terenie Gminy Strawczyn nie istnieje scentralizowany system ciepłowniczy. Zapotrzebowanie na ciepło przeznaczone do centralnego ogrzewania i ciepłej wody użytkowej pokrywane są w większości przypadków przez indywidualne kotłownie węglowo-miałowe. Nieliczne instytucje do ogrzewania wykorzystują olej opałowy lub biomasę.

Gmina Zagnańsk

Na terenie Gminy Zagnańsk nie istnieją centralne systemy zaopatrzenia w ciepło w postaci scentralizowanych źródeł ciepła i sieci ciepłych. Obszar gminy charakteryzuje się niską gęstością ciepłą, przeważają zabudowania mieszkaniowe, głównie jako zabudowa mieszkaniowa zagrodowa oraz zabudowa jednorodzinna (domy wolnostojące prywatne, mieszanka starej i nowej zabudowy). Większa koncentracja zabudowy występuje na obszarze miejscowości Zagnańsk.

Potrzeby ciepłne Gminy Zagnańsk pokrywane są za pomocą rozproszonych lokalnych kotłowni zlokalizowanych bezpośrednio przy odbiorcach ciepła. Budynki mieszkalne, użyteczności publicznej jak i sfery gospodarczej zasilane są z własnych źródeł ciepła w postaci:

- kotłowni lokalnych, pracujących dla potrzeb obiektów użyteczności publicznej, budynków wielorodzinnych Wspólnot Mieszkaniowych oraz funkcjonujących zakładów produkcyjnych. Kotłownie lokalne wytwarzają ciepło na potrzeby zasilanego budynku lub budynków i zlokalizowane są w różnych częściach gminy,
- indywidualnych źródeł ciepła małych mocy, głównie są to wbudowane kotłownie c.o. oraz trzony piecowe.

Zdiagnozowane potrzeby inwestycyjne dotyczą głównie modernizacji/przebudowy i budowy sieci ciepłowniczych. W szczególności modernizacji należy poddać magistralę „Wschód” kieleckiej sieci ciepłowniczej. Jej przebudowa na sieć ciepłowniczą bezkanałową z zastosowaniem rur preizolowanych umożliwi usunięcie szkodliwych izolacji ciepłych z płaszczem azbestowo-cementowym, zapewni niezawodność dostaw energii cieplnej oraz spowoduje zmniejszenie strat ciepła na przesył, co wpłynie na zmniejszenie zużycia paliwa i tym samym zmniejszenie emisji do atmosfery szkodliwych pyłów i gazów. Ponadto modernizacja sieci ciepłowniczej

wpłyne na obniżenie kosztów eksploatacji, w tym kosztów konserwacji i usuwania ewentualnych awarii oraz poprawi jakość świadczonych usług.

Ze względu na potrzeby społeczno-gospodarcze rozwoju miasta istnieje także konieczność rozbudowy sieci ciepłowniczej umożliwiając przyłączenie do miejskiego systemu ciepłowniczego zarówno nowopowstających osiedli i rejonów mieszkaniowych jak i istniejących obiektów zasilanych indywidualnymi źródłami ciepła, redukując tym samym tzw. niską emisję.

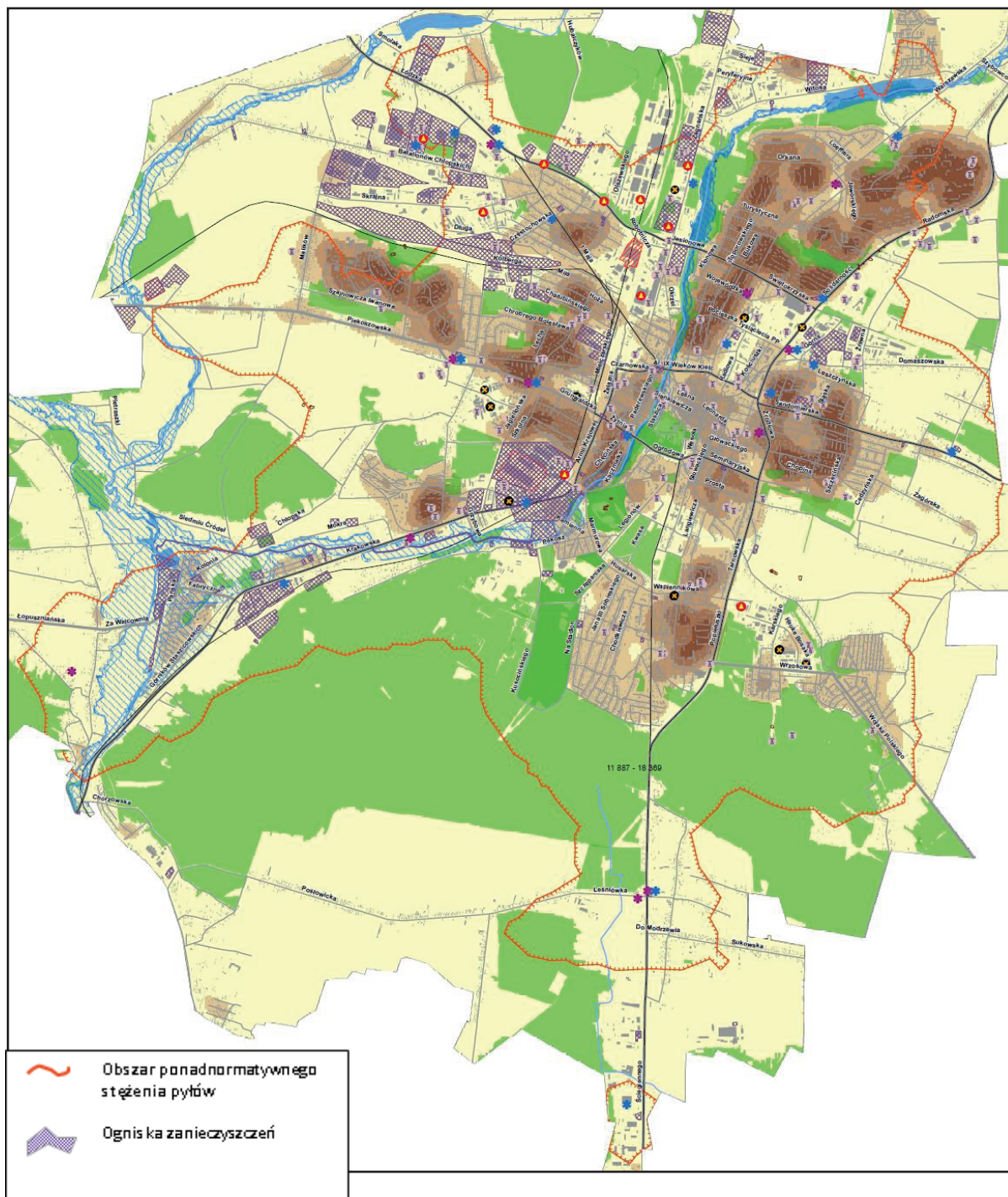
W przypadku obszarów charakteryzujących się niską gęstością cieplną, na których nie istnieją centralne systemy ciepłownicze, potrzeby inwestycyjne dotyczą głównie:

- gazyfikacji gmin i stopniowego zastępowania źródeł wykorzystujących węgiel źródłami wykorzystującymi gaz sieciowy,
- rozwój i modernizacja ciepłownictwa opartego o lokalne kotłownie i wykorzystujące OZE, w tym modernizacja niskosprawnych kotłowni i pieców, w przypadku gmin na których gazyfikacja z różnych przyczyn nie jest możliwa.

Duży wpływ na wielkość zjawiska niskiej emisji ma wielkość emisji komunikacyjnej, której źródłem jest powstawanie produktów spalania w silnikach samochodowych.

Na podstawie „Mapy potencjalnych zagrożeń dla środowiska i ludzi miasta Kielce” stwierdza się, że obszary zurbanizowane miasta Kielce są obarczone ponadnormatywnym stężeniem pyłów PM10. Ogniskami tych zanieczyszczeń, są niescentralizowane kotłownie (kotłownie lokalne i indywidualne), zakłady przemysłowe i produkcyjne, ale również komunikacja samochodowa, w której największy udział ma osobowa komunikacja samochodowa.

Rysunek 5.9 Mapy potencjalnych zagrożeń dla środowiska i ludzi miasta Kielce



Źródło: UM Kielce

5.4.4. Efektywność energetyczna i odnawialne źródła energii¹⁷

Zmniejszanie się dostępnych zasobów surowców energetycznych oraz zanieczyszczenie środowiska to jedne z ważniejszych zagadnień XXI wieku. Problem ten eliminuje się poprzez wdrażanie zrównoważonej polityki energetycznej służącej zmniejszeniu konsumpcji energii, szczególnie energii ze źródeł konwencjonalnych oraz zwiększenie poziomu wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, a w rezultacie ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i substancji szkodliwych do atmosfery, w tym przede wszystkim CO₂.

Zgodnie z Obwieszczeniem Ministra Gospodarki w sprawie szczegółowego wykazu przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej (MP z 11.01.2013, poz. 15), do przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej zalicza się m.in.:

- przedsięwzięcia termomodernizacyjne i remontowe w rozumieniu ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. Nr 223, poz. 1459, z późn. zm.),
- przedsięwzięcia w zakresie modernizacji lub wymiany oświetlenia wewnętrznego i zewnętrznego, w tym oświetlenia ulicznego oraz zastosowania nowoczesnych i energooszczędnych systemów sterowania oświetleniem,
- przedsięwzięcia polegające na zastąpieniu niskoefektywnych energetycznie lokalnych i indywidualnych źródeł ciepła opalanych węglem, koksem, gazem lub olejem opałowym źródłami charakteryzującymi się wyższą efektywnością energetyczną, w tym odnawialnymi źródłami energii, ciepłem wytwarzanym w kogeneracji lub ciepłem odpadowym z instalacji przemysłowych.

W gminach KOF potrzeby w zakresie głębokiej modernizacji budynków są ogromne. Większość budynków użyteczności publicznej, jak również wielorodzinnych została oddana do użytku w czasach, kiedy rozwiązania budowlane nie uwzględniały izolacji cieplnej budynków, a właściwą temperaturę zapewniały systemy grzewcze pobierające duże ilości energii. Na przestrzeni ostatnich lat ceny energii wzrosły, co skłania jej użytkowników do szukania oszczędności. Istotne stały się również czynniki ekologiczne. Przeszarżałe rozwiązania prowadzą nie tylko do dużych strat energii, narażając użytkowników na pokaźne straty finansowe ale powodują również zużywanie dużej ilości paliw i energii i wywołują znaczną emisję szkodliwych czynników do powietrza atmosferycznego.

¹⁷ Opracowano w oparciu o:

- a) Artykuł merytoryczny „Potencjał energetyczny województwa świętokrzyskiego – możliwości produkcji biomasy pochodzenia rolniczego na cele energetyczne” – Krąg Innowacji Efektywne wykorzystanie energii
- b) Prezentacja „Wsparcie finansowe OZE i EWE na poziomie regionalnym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020” - Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego Departament Polityki Regionalnej
- c) Prezentacja „Możliwości rozwoju mikroinstalacji i ich wpływ na efektywne wykorzystanie energii” – Instytut OZE
- d) <http://www.eo.org.pl>

Podobnie sytuacja wygląda w kwestiach dotyczących oświetlenia ulicznego. Przeprowadzone inwestycje wymiany oświetlenia ulicznego na energooszczędne dotyczą jedynie pojedynczych ulic w trzech gminach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (Kielce, Daleszyce).

Województwo świętokrzyskie charakteryzuje się dużą różnorodnością środowiska naturalnego, co stwarza warunki dla rozwoju w regionie większości dostępnych technologii wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych. Korzystne warunki dla pozyskania hydroenergii (elektrownie wodne) oraz energii słonecznej (kolektory słoneczne i ogniwa fotowoltaiczne) występują niemalże na obszarze całego regionu. Natomiast dla energii wiatrowej (turbiny wiatrowe) są to głównie północna i północno-wschodnia część województwa. Należy również zaznaczyć, że w regionie nie brak ugorów i odłogów, porzuconych trwałych użytków zielonych (łąki oraz pastwiska), na których w sposób łatwy i bez większych nakładów można przywrócić produkcję rolniczą ukierunkowaną na pozyskiwanie biomasy (opał z biomasy i biogazownie rolnicze).

Niektóre z gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego podjęły już działania w zakresie podnoszenia efektywności energetycznej, gospodarki niskoemisyjnej i odnawialnych źródeł energii.

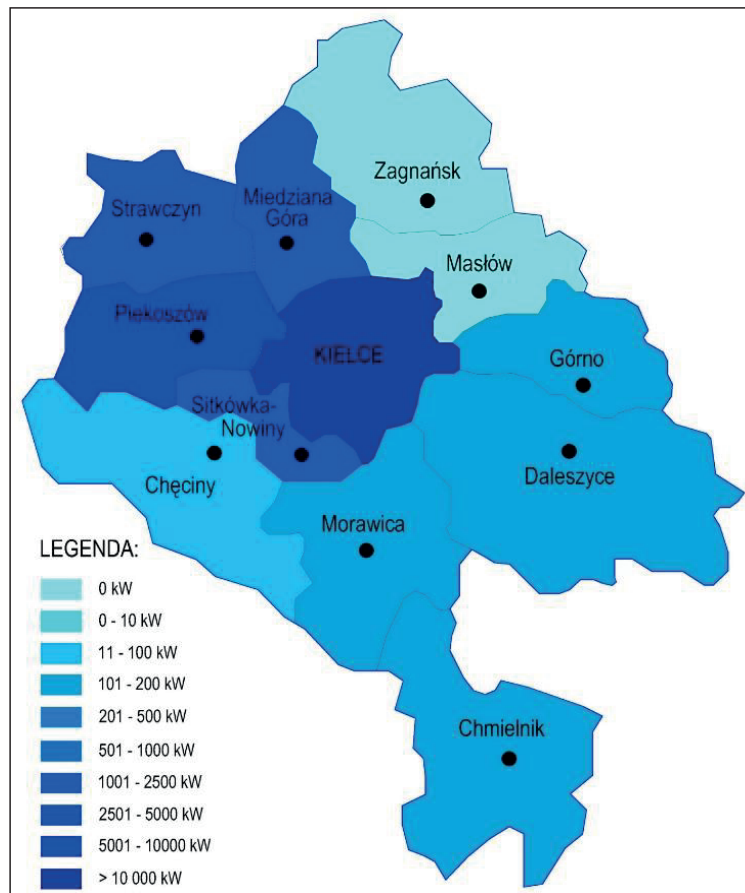
Na podstawie danych z 2013 roku w gminach KOF zainstalowana moc elektryczna instalacje OZE wynosi 3,57 MW, w tym:

- energia wodna – 8 instalacji o łącznej mocy elektrycznej 0,33 MW,
- biogaz – 3 instalacje o łącznej mocy elektrycznej 1,97 MW,
- energia wiatru – 16 turbin wiatrowych o łącznej mocy elektrycznej 1,26 MW,
- energia słoneczna – 3 instalacje o łącznej mocy elektrycznej 0,01 MW.

Natomiast moc cieplna instalacji OZE w gminach KOF wynosi łącznie 17,35 MW , w tym:

- biogaz – 3 instalacje o łącznej zainstalowanej mocy cieplnej 1,82 MW,
- biomasa – 7 instalacje o łącznej zainstalowanej mocy cieplnej 15,15 MW,
- energia geotermalna – 2 instalacje o łącznej zainstalowanej mocy cieplnej 0,25 MW,
- energia słońca – 3 instalacje o łącznej zainstalowanej mocy elektrycznej 0,13 MW.

Rysunek 5.10 Kielecki Obszar Funkcjonalny wg mocy odnawialnych źródeł energii (łącznie zainstalowana moc ciepła i elektryczna)



Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o.

Podjęte przez gminy KOF działania nie skupiały się jedynie na budowie instalacji OZE. Obejmowały również inne działania, których celem było podnoszenie efektywności energetycznej, gospodarki niskoemisyjnej i odnawialnych źródeł energii. Działania te obejmowały:

Miasto Kielce:

- termomodernizacja części obiektów oświatowych,
- częściowa wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne, zastosowanie systemów regulacji oświetlenia ulicznego,
- wdrażanie systemu monitoringu zużycia mediów (energii elektrycznej, ciepła, gazu, wody, paliw stałych i ciekłych) w jednostkach organizacyjnych Gminy Kielce,
- grupowy zakup energii elektrycznej dla obiektów należących do Gminy Kielce (obiektów kubaturowych, oświetlenia ulicznego, sygnalizacji świetlnej itp.),
- program pilotażowy instalacji fotowoltaicznej na wybranym obiekcie Gminy Kielce (w trakcie realizacji),
- zakup nowego taboru przez MPK Kielce,
- Przyjęcie „Programu Ograniczenia Niskiej Emisji na terenie Miasta Kielce”,

- Dotacje na dofinansowanie kosztów wykonania demontażu palenisk węglowych; Zakupu i montażu nowego źródła ogrzewania; Zakupu, montażu, wymiany lub modernizacji instalacji związanej z nowym źródłem ogrzewania; Modernizacji systemu odprowadzania spalin niezbędnego do prawidłowego funkcjonowania nowego źródła ogrzewania; Podłączenia do miejskiej sieci ciepłowniczej w zakresie wykonania wewnętrznej instalacji centralnego ogrzewania oraz ciepłej wody użytkowej z wyłączeniem urządzeń węzła cieplnego; Zakupu i montażu instalacji odnawialnego źródła energii,
- zakończenie w październiku 2015 r. opracowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Kielce.

Gmina i Miasto Chęciny:

- Termomodernizacja wybranych budynków użyteczności publicznej (szkoły, urząd gminy),
- budowa elektrowni wodnej w Wolicy,
- zakończenie w październiku 2015 r. opracowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Chęciny.

Miasto i Gmina Chmielnik:

- termomodernizacja wybranych obiektów użyteczności publicznej w Gminie Chmielnik (światlice wiejskie),
- w trakcie prac nad opracowaniem Planu gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Chmielnik,
- przebudowa miejskiej kotłowni węglowej na gazową.

Miasto i Gmina Daleszyce:

- termomodernizacja budynku Komisariatu Policji w Daleszycach,
- wymiana okien w szkołach podstawowych,
- modernizacja wybranych odcinków oświetlenia ulicznego, w tym wymiana opraw oświetleniowych na efektywniejsze,
- modernizacja ogrzewania (kotłownia, c.o.) w szkole podstawowej,
- budowa małej elektrowni wodnej w Daleszycach,
- budowa małej elektrowni wodnej w Sukowie,
- budowa małej elektrowni wodnej w Marzyszu,
- instalacja automatycznego zespołu spalania rozdrobnionego drewna.
- w trakcie prac nad opracowaniem Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta i Gminy Daleszyce

Gmina Górno:

- budowa małej elektrowni wodnej w Cedzynie,
- rozbudowa i przebudowa, w tym docieplenie budynku szkoły w Krajnie,
- instalacja kolektorów słonecznych,

- zakończenie we wrześniu 2015 r. opracowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Górno.

Gmina Masłów:

- instalacja paneli fotowoltaicznych w Centrum Edukacyjnym Szklany Dom,
- zakończenie w czerwcu 2015 r. opracowania Planem Gospodarki Niskoemisyjnej.

Gmina Morawica:

- opracowanie w 2014 r. Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Morawica.
- budowa systemu kolektorów słonecznych oraz pompy ciepła dla ogrzewania wody użytkowej i basenowej,
- termomodernizacja budynków wybranych szkół na terenie Gminy Morawica, w tym wymiana źródła ciepła na gazowe lub olejowe,
- instalacja systemu kolektorów słonecznych i modernizacja kotłowni w Świętokrzyskim Centrum Psychiatrii w Morawicy,
- systemy kolektorów słonecznych i pompy ciepła do podgrzewania ciepłej wody użytkowej w domach mieszkalnych w różnych lokalizacjach na terenie Gminy,
- budowa małej elektrowni wodnej w Bieleckich Młynach,
- budowa małej elektrowni wodnej w Morawicy.

Gmina Miedziana Góra:

- zakończenie w lipcu 2015 r. opracowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Miedziana Góra,
- budowa małej elektrowni wodnej w Bobrzy,
- budowa elektrowni wiatrowych.

Gmina Piekoszów:

- rozpoczęcie prac przeprowadzenia termomodernizacji Zespołu Placówek Oświatowych w Piekoszowie wraz z instalacją nowoczesnego systemu zarządzania ogrzewaniem,
- budowa biogazowni rolniczo-utylicacyjnej,
- instalacja kotłów na biomasę w Zakładach Rzeźniczo-Wędliniarskich i Gminnym Ośrodku Kultury,
- w trakcie prac nad opracowaniem Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Piekoszów.

Gmina Sitkówka-Nowiny:

- przebudowa i termomodernizacja budynku krytej pływalni Perła GOKSiR,
- budowa elektrowni na biogaz pozyskiwany na oczyszczalni ścieków.
- w trakcie prac nad opracowaniem Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Sitkówka-Nowiny

Gmina Strawczyn:

- budowa centrum Sportowo-rekreacyjnego w Strawczynku – Etap III Budowa krytej pływalni z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii: solary, kotły na biomasę, energia geotermalna,
- rozbudowa instalacji solarnej na terenie Centrum Sportowo-Rekreacyjnego w Strawczynku,
- termomodernizacja wybranych budynków użyteczności publicznej na terenie Gminy Strawczyn,
- budowa elektrowni na biogaz pozyskiwany na składowisku odpadów,
- zakończenie w sierpniu 2015 r. opracowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Strawczyn.

Gmina Zagnańsk:

- termomodernizacja budynku urzędu gminy w Zagnańsku,
- zakończenie w listopadzie 2015 r. opracowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Zagnańsk.

Pomimo podjętych działań, potrzeby inwestycyjne Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii są duże, dlatego też niezbędne jest dalsze prowadzenie działań na rzecz ww. tematów, w tym przede wszystkim:

- Termomodernizacja obiektów na terenie gmin KOF, w tym termomodernizacja budynków użyteczności publicznej,
- Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie gmin KOF, w tym wymiana oświetlenia na energooszczędne oraz wdrażanie efektywnych energetycznie systemów sterowania oświetleniem,
- Wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii, w tym montaż instalacji OZE wspomagających konwencjonalne systemy wytwarzania energii elektrycznej oraz ciepła.

Działania na rzecz poprawy efektywności energetycznej oraz zwiększenie poziomu wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, przyczyni się, poza wyżej wymienionym ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych i substancji szkodliwych, do atmosfery także do:

- spełnienia przez Polskę wymogów stawianych przez Komisję Europejską w zakresie racjonalnego gospodarowania zasobami,
- poprawy konkurencyjności regionalnej gospodarki poprzez zmniejszenie energochłonności sektora publicznego i prywatnego,
- podniesienia konkurencyjności regionu poprzez zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego,
- realizacji polityki zrównoważonego rozwój w obszarze rozwiązań środowiskowych, energetycznych i turystycznych.

5.5. Sytuacja budżetowa gmin wchodzących w skład porozumienia KOF

Dochody budżetów gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego w przeliczeniu na 1 mieszkańca wzrastają. Wartość średnia dochodów gmin na 1 mieszkańca dla całego obszaru funkcjonalnego przekraczała w latach 2009-2013 średnią dla województwa świętokrzyskiego. Najwyższe dochody odnotowują miasto Kielce oraz bezpośrednio granicząca od strony południowej ze stolicą województwa gmina wiejska Sitkówka-Nowiny. Sitkówka-Nowiny należy od lat do najbogatszych gmin województwa, główne źródła dochodów gminy stanowią podatki od nieruchomości: od firm działających na terenie gminy oraz od osób fizycznych. Ważnym źródłem dochodów są także podatek dochodowy od osób fizycznych oraz dochody z tytułu opłaty eksploatacyjnej z kopalń pracujących na terenie gminy. Obecność dużych firm i wysokość płaconych podatków nie zawsze świadczą jednak o ogólnej sytuacji finansowej gminy. Przykładem jest gmina Piekoszów – obecnie jedna z najbardziej zadłużonych gmin w województwie, pomimo relatywnie dobrego przelicznika dochodów własnych na 1 mieszkańca.

Tabela 5.18. Dochody gmin na 1 mieszkańca, w zł

Jednostka terytorialna	Gminy łącznie z miastami na prawach powiatu				
	dochody ogółem na 1 mieszkańca				
	2009	2010	2011	2012	2013
Chęciny	2163,85	2347,85	2511,62	2904,19	3333,09
Chmielnik	2615,32	2948,47	4016,10	3476,37	3651,41
Daleszyce	2352,98	2809,89	2919,15	3537,61	3408,03
Górno	2628,26	2594,11	2641,02	2808,34	2872,33
Masłów	2356,86	2723,51	2558,73	2389,62	2529,89
Miedziana Góra	2886,45	2744,76	2903,45	2692,21	2573,15
Morawica	3111,26	2690,91	3877,49	3235,20	3384,92
Piekoszów	2259,28	2573,75	3029,21	2618,30	2843,32
Sitkówka-Nowiny	4983,79	5018,13	5132,11	5839,68	5840,48
Strawczyn	3053,78	4153,72	3358,41	3126,92	3114,57
Zagnańsk	2303,75	2461,07	2641,55	2512,84	2811,57
Kielce	3938,32	4521,26	5094,17	4874,69	5121,33
Średnia KOF	3434,55	3862,30	4304,36	4149,46	4340,59
Średnia świętokrzyskie	2738,29	3189,09	3229,19	3221,42	3333,70

Źródło: Opracowanie własne Lider Projekt na podstawie BDL

Wydatki gmin KOF w przeliczeniu na 1 mieszkańca kształtowały się w 2013 r. od 2,2 tys. zł do 5,6 tys. zł. W strukturze wydatków na koniec 2013 r. największy udział wynagrodzeń w wydatkach ogółem odnotowano w gminach Miedziana Góra i Piekoszów (odpowiednio 43% i 40%), a najniższy w gminach Daleszyce i Chęciny (około 24%). Najwyższe wydatki majątkowe inwestycyjne większość gmin odnotowała w latach 2010-2011. W 2013 r. udział wydatków na inwestycje w wydatkach ogółem był bardzo zróżnicowany i kształtował się od 1% w gminie Miedziana Góra do 38% w gminie Chęciny. W strukturze wydatków budżetów gmin województwa świętokrzyskiego według działów dominuje oświata i wychowanie. Najwięcej na oświatę i wychowanie w przeliczeniu na 1 mieszkańca przeznaczyły gminy Sitkówka-Nowiny i Kielce

(odpowiednio 2,2 tys. zł i 1,4 tys. zł), a najmniej Zagnańsk, Chęciny, Daleszyce, Masłów, Miedziana Góra (około 1 tys. zł).

Tabela 5.19. Wydatki gmin na 1 mieszkańca, w zł

Jednostka terytorialna	Gminy łącznie z miastami na prawach powiatu				
	wydatki ogółem na 1 mieszkańca				
	2009	2010	2011	2012	2013
Chęciny	2287,11	2764,12	3091,23	3307,14	3432,33
Chmielnik	2827,36	3187,72	4564,39	3749,40	3796,41
Daleszyce	2417,67	2959,86	3523,04	3920,12	3213,05
Górno	2804,73	2965,99	2859,43	2582,55	2766,33
Masłów	2350,48	3171,67	2601,61	2312,45	2595,32
Miedziana Góra	3576,60	3271,73	3242,70	2380,61	2236,49
Morawica	3720,94	3720,92	3910,78	2925,57	3511,51
Piekoszów	2632,44	2705,10	3286,10	2916,21	2765,82
Sitkówka-Nowiny	5412,90	5844,47	5721,70	5780,66	5604,89
Strawczyn	3190,75	5687,59	3754,97	2980,12	3114,37
Zagnańsk	2498,89	3195,21	2919,89	2892,73	2915,34
Kielce	4338,53	4839,9	5588,06	5433,06	5307,89
Średnia KOF	3781,70	4272,14	4739,07	4512,12	4438,39
Średnia świętokrzyskie	2995,13	3601,47	3487,54	3354,42	3319,71

Źródło: Opracowanie własne Lider Projekt na podstawie BDL

W 2013 r. budżety wszystkich gmin łącznie zamknęły się deficytem, który wyniósł 33,3 mln zł. Spośród 12 gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 6 gmin (Chęciny, Chmielnik, Masłów, Morawica, Zagnańsk, Kielce) zamknęło rok budżetowy deficytem środków finansowych, a w pozostałych 6 gminach wynik finansowy był dodatni.

Do przedstawienia sytuacji budżetowej gmin wchodzących w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wykorzystano opracowane przez Ministerstwo Finansów¹⁸ Wskaźniki do oceny sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego w latach 2010-2012. Wskaźniki zaproponowane przez Ministerstwo Finansów pozwalają zyskać ogólny pogląd w sytuacji budżetowej gmin.

¹⁸ http://www.finanse.mf.gov.pl/budzet-panstwa/finanse-samorzadow/opracowania/-/asset_publisher/v3Cc/content/wskazniki-do-oceny-sytuacji-finansowej-jednostek-samorzadu-terytorialnego-w-latach-2010-2012.

Tabela 5.20. Wskaźniki budżetowe

Jednostka terytorialna	Udział nadwyżki operacyjnej w dochodach ogółem			Wskaźnik samofinansowania		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Chęciny	11,1%	7,8%	7,2%	50,2%	45,6%	64,3%
Chmielnik	2,5%	1,1%	0,8%	57,9%	67,0%	68,7%
Daleszyce	8,8%	6,1%	10,8%	79,8%	50,3%	75,6%
Górno	8,1%	6,1%	11,1%	45,0%	56,2%	239,9%
Masłów	5,0%	2,0%	9,7%	56,0%	89,3%	135,6%
Miedziana Góra	6,3%	6,8%	7,9%	61,1%	71,6%	263,8%
Morawica	18,7%	15,6%	17,0%	42,6%	98,2%	139,3%
Piekoszów	1,4%	4,9%	0,2%	58,0%	69,0%	30,5%
Sitkówka-Nowiny	16,4%	10,0%	5,9%	51,6%	51,4%	107,4%
Strawczyn	15,4%	10,9%	12,4%	54,6%	67,4%	136,0%
Zagnańsk	3,4%	0,5%	1,4%	28,6%	61,1%	39,0%
Kielce	3,9%	2,9%	2,9%	70,9%	69,4%	56,6%

Źródło: „Wskaźniki do oceny sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego w latach 2010-2012”
Ministerstwo Finansów, Warszawa, październik 2013 r.

W analizowanym okresie wszystkie gminy KOF odnotowały dodatnią wartość wyniku bieżącego (różnica między dochodami bieżącymi a wydatkami bieżącymi), czyli nadwyżkę operacyjną, która wskazuje na potencjalne zdolności i możliwości gmin do spłaty zobowiązań oraz do finansowania wydatków o charakterze inwestycyjnym.

Udział nadwyżki operacyjnej w dochodach ogółem określa stopień, w jakim gmina mogłaby zaciągnąć nowe zobowiązania, w stosunku do osiągniętych dochodów. Najwyższe wartości tego wskaźnika mają dwie gminy- Morawica i Strawczyn, co świadczy o tym, że gminy te posiadają większe możliwości inwestycyjne lub większą możliwość zwiększenia wydatków bieżących niż pozostałe gminy KOF.

Wartość wskaźnika samofinansowania obrazuje stopień w jakim gmina finansuje inwestycje środkami własnymi, czyli im wyższa jest ta relacja, tym mniejsze ryzyko utraty płynności finansowej w związku z nadmiernymi kosztami obsługi zadłużenia, jednakże jego wysoka wartość może również świadczyć o niskim poziomie realizowanych inwestycji w stosunku do własnych możliwości.

Tabela 5.21. Wskaźniki dla zobowiązań

Jednostka terytorialna	Udział zobowiązań ogółem w dochodach ogółem			Zobowiązania ogółem bez zobowiązań na projekty unijne w dochodach ogółem		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Chęciny	32,4%	55,7%	56,5%	32,4%	43,1%	44,4%
Chmielnik	44,0%	47,5%	57,5%	44,0%	47,5%	57,5%
Daleszyce	24,9%	47,5%	50,5%	24,9%	47,5%	50,5%
Górno	45,1%	52,0%	39,9%	45,1%	52,0%	39,9%
Masłów	38,8%	36,2%	31,2%	26,7%	24,4%	20,6%
Miedziana Góra	58,0%	49,7%	41,8%	58,0%	0,0%	0,0%
Morawica	38,4%	35,9%	37,4%	38,4%	35,9%	37,4%
Piekoszów	47,4%	48,1%	79,5%	47,4%	48,1%	79,5%
Sitkówka-Nowiny	29,7%	41,8%	29,3%	29,7%	41,8%	29,3%
Strawczyn	38,0%	58,5%	57,7%	13,4%	19,9%	21,8%
Zagnańsk	34,3%	40,5%	61,1%	34,3%	40,5%	52,9%
Kielce	27,3%	37,5%	53,0%	22,6%	27,8%	36,0%

Źródło: „Wskaźniki do oceny sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego w latach 2010-2012”
Ministerstwo Finansów, Warszawa, październik 2013 r.

Wskaźniki przedstawione w powyższej tabeli obrazują poziom zadłużenia, czyli udział zobowiązań ogółem jednostki samorządu terytorialnego w dochodach ogółem. Udział zobowiązań ogółem w dochodach ogółem uwzględnia wszystkie zobowiązania gmin, natomiast w drugim wskaźniku zobowiązania ogółem są pomniejszone o zobowiązania na projekty unijne.

Zgodnie z przepisem art. 170 ust. 1 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, obowiązującym do końca 2013r.¹⁹, łączna kwota długu jednostki samorządu terytorialnego na koniec roku budżetowego nie może przekroczyć 60% wykonanych dochodów ogółem tej jednostki.

Łączna kwota długu Gminy Piekoszów²⁰ (uwzględniająca zobowiązania wymagalne) na koniec 2012 roku przekroczyła dopuszczalny poziom 60 % wykonanych dochodów ogółem. Również na dzień 30 czerwca 2013 roku przekroczyła 60% planowanych na 2013 rok dochodów, co narusza art. 170 ustawy o finansach publicznych z dnia 30 czerwca 2005 roku. Znaczny wzrost długu na koniec 2012 r. spowodowany był zwiększeniem na 31.12.2012 r. zobowiązań wymagalnych o kwotę ponad 7 mln zł w stosunku do stanu z 30.06.2012 r. Niekorzystną sytuację w zakresie kształtowania się kwoty długu pogłębiło niespłacenie z dochodów kredytu

¹⁹ Od 2014 roku poziom zadłużenia będzie ustalany w nowy sposób. Gminy wyliczą indywidualny wskaźnik zadłużenia uwzględniający sytuację finansową samorządu w ciągu ostatnich 3 lat, w tym nadwyżkę budżetową oraz dochody ze sprzedaży majątku.

²⁰ W październiku 2014 r. Gmina Piekoszów otrzymała niskoprocentową pożyczkę z budżetu państwa w ramach postępowania naprawczego, która pozwoli na odzyskanie płynności finansowej i spłatę całości długów wymagalnych.

krótkoterminowego w kwocie 3 mln zł zaciągniętego w I półroczu 2012 r. celem sfinansowania przejściowego deficytu budżetu²¹.

Tabela 5.22. Wskaźniki dla zobowiązań

Jednostka terytorialna	Obciążenie dochodów ogółem obsługą zadłużenia bez rat kapitałowych na projekty unijne			Udział zobowiązań wymagalnych w zobowiązaniach ogółem		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Chęciny	2,4%	6,0%	6,3%	2,4%	1,5%	1,5%
Chmielnik	10,9%	6,1%	7,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Daleszyce	9,8%	8,8%	9,8%	0,0%	2,6%	0,3%
Górno	11,2%	13,8%	12,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Masłów	3,6%	5,9%	7,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Miedziana Góra	7,1%	13,1%	14,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Morawica	0,2%	2,6%	9,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Piekoszów	5,7%	9,6%	11,0%	5,6%	5,3%	23,1%
Sitkówka-Nowiny	0,5%	7,9%	8,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Strawczyn	0,7%	2,5%	4,4%	0,0%	0,0%	0,0%
Zagnańsk	2,8%	6,5%	11,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Kielce	6,4%	9,4%	3,8%	0,0%	0,0%	0,1%

Źródło: „Wskaźniki do oceny sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego w latach 2010-2012”
Ministerstwo Finansów, Warszawa, październik 2013 r.

Poziom obsługi zadłużenia, czyli udział wydatków na obsługę zadłużenia obejmujących odsetki i spłaty rat kapitałowych od zaciągniętych kredytów i pożyczek, wykupu papierów wartościowych i obligacji samorządowych w dochodach ogółem nie może przekroczyć 15% (art. 169 ust. 1 ustawy o finansach publicznych). Na granicy tego poziomu jest gmina Miedziana Góra, co świadczy o zwiększonym ryzyku wystąpienia niewypłacalności Gminy.

Udział zobowiązań wymagalnych w zobowiązaniach ogółem większy od zera świadczy o nieterminowym wywiązywaniu się z płatności. Najwyższą wartość tego wskaźnika osiągnęła gmina Piekoszów.

Wielkość pozyskanych środków europejskich pozyskanych przez gminy KOF wyniosła w 2013 r. ponad 152 mln zł. W przeliczeniu na 1 mieszkańca najwięcej środków w analizowanym okresie pozyskały gminy: Strawczyn, Kielce, Morawica, Daleszyce i Chmielnik.

²¹ Uchwała Nr 117/2013 Kolegium Regionalnej Izby Obrachunkowej w Kielcach z dnia 10 października 2013 roku w sprawie przyjęcia raportu o stanie gospodarki finansowej Gminy Piekoszów (http://bip.kielce.rio.gov.pl/temp/zdjecia_art/2483/RAPORT_PIEKOSZOW_2013.pdf).



Tabela 5.23. Finansowanie i współfinansowanie programów i projektów unijnych

Jednostka terytorialna	Środki w dochodach budżetu gminy na finansowanie i współfinansowanie programów i projektów unijnych w zł			
	2010	2011	2012	2013
Chęciny	2542598,31	5293476,16	7450084,92	9018282,6
Chmielnik	2457585,33	6155382,26	5803687,45	7086085,7
Daleszyce	5662162,72	6743877,86	12258356,53	5326261,1
Górno	2641763,85	2663302,56	3555946,48	1265766,8
Masłów	5021204,18	3471851,29	398053,66	249881,5
Miedziana Góra	5400327,32	4493235,83	3835424,67	1794355,8
Morawica	4052195,08	16851462,77	2893783,74	6395824,9
Piekoszów	1145592,78	6159310,75	1763468,79	1694631,4
Sitkówka-Nowiny	602929,41	242460,47	1065157,05	162368,7
Strawczyn	13385254,57	5760325,22	2648665,93	3496622,8
Zagnańsk	1486224,17	4946775,71	2306959,39	4190224,0
Kielce	80290350,29	149284632,1	90533955,12	111788198,0
KOF	124688188,01	212066092,97	134513543,73	152468503,22
świętokrzyskie	440699089,12	497826846,38	376797411,10	349666323,77

Źródło: Opracowanie własne Lider Projekt na podstawie BDL

6. ANALIZA SWOT KIELECKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO. IDENTYFIKACJA WYZWAŃ STRATEGICZNYCH

Analiza SWOT została przygotowana na podstawie przeprowadzonej w diagnozie (wersja pełna diagnozy stanowi załącznik do niniejszej strategii) analizy danych statystycznych, wyników badań przedsiębiorców i mieszkańców ZIT oraz warsztatu strategicznego z władzami ZIT, na którym skupiono się na uzupełnieniu i wyjaśnieniu danych czysto statystycznych. Źródła danych wykorzystanych w analizie SWOT każdorazowo przedstawiono w dodatkowej kolumnie. D oznacza skróconą wersję diagnozy umieszczoną w niniejszej strategii, DZ pełną wersję diagnozy stanowiącą załącznik do strategii, BM – wnioski z badania mieszkańców ZIT, a W – opinię wyrażoną przez uczestników warsztatów (przedstawicielei władz gmin ZIT). Pozostałe źródła zostały wskazane osobno.

Tabela 6.1. Analiza SWOT Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Potencjał społeczno-gospodarczy	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Wzrastająca liczba ludności w większości gmin KOF należących do powiatu kieleckiego • Duży udział ludności z wyższym wykształceniem w Kielcach • Silna identyfikacja mieszkańców ze swoimi miejscowościami • Stabilna struktura gospodarcza • Kilka podmiotów gospodarczych stanowiących rozpoznawalne marki krajowe • Kilka dobrych organizacji gospodarczych nakierowanych na wspieranie przedsiębiorczości • Dobre wyposażenie techniczne jednostek służby zdrowia • Wykonawstwo szczepień ochronnych w regionie utrzymuje się na poziomie wyższym niż średnia Polski • Realizacja programów zdrowotnych obejmująca znaczną liczbę populacji • Dobre zdiagnozowane zjawiska i problemy społeczne 	<ul style="list-style-type: none"> • KOF przyciąga mniej nowych mieszkańców niż inne obszary funkcjonalne wokół stolic regionów • Wyższa niż w innych obszarach metropolitarnych stopa bezrobocia i ograniczona ilość ofert pracy • Przewidywane wyludnienie się rdzenia KOF, miasta Kielce • Stosunkowo słaba przedsiębiorczość i zbyt słaby wzrost już działających firm • Mało firm stanowiących silne marki regionalne czy krajowe • Brak wspólnej oferty inwestycyjnej i promującej potencjał gospodarczy dla KOF • Pomimo działań organizacji gospodarczych słaba współpraca biznesowa pozwalająca na wykorzystywanie ekonomii skali i efektów synergii • Niewystarczająco rozwinięte szkolnictwo zawodowe i jego niedostosowanie do potrzeb rynku pracy • Nierówny dostęp do opieki przedszkolnej na terenie KOF • Niewystarczająca liczba placówek opieki nad dziećmi do lat 3 • Niski poziom dostosowania kwalifikacji do wymogów rynku pracy • Zbyt duże bezrobocie szczególnie wśród ludzi młodych i niskie zainteresowanie przedsiębiorców w zatrudnianiu absolwentów

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Nowa polityka miejska i środki na jej realizację • Znaczne środki przeznaczone na rozwój przedsiębiorstw w nowym okresie programowania • Umieszczenie w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju lokalizacji lotniska na obszarze KOF • Zwiększenie poziomu współpracy jednostek nakierowanych na interwencje w sferze społecznej • Rosnąca popularność kształcenia zawodowego • Wprowadzenie rozwiązań systemowych, wynikających z nowej podstawy programowej, kładących nacisk na praktyczne przygotowanie na stanowisko pracy • Podniesienie atrakcyjności kształcenia we współpracy z pracodawcami, w oparciu o nową zmodernizowaną bazę techniczną • Inteligentne specjalizacje regionu szansą rozwoju KOF • Wzrost zainteresowania ludności realizowanymi programami profilaktycznymi, • Rozwijanie współpracy samorządów z instytucjami pozarządowymi w zakresie aktywizacji społeczeństwa • Realizacja projektów z udziałem partnerstw gmin 	<ul style="list-style-type: none"> • Niewystarczające wyposażenie szkół podstawowych i gimnazjalnych, szczególnie w sprzęt komputerowy • Niższe od średniej krajowej wyniki egzaminów gimnazjalnych w większości szkół na obszarze KOF • W większości gmin udział osób korzystających z pomocy społecznej jest wyższy niż średnia krajowa • Polityka prorodzinna niedostosowana do zmieniających się trendów demograficznych • Ciągły spadek liczby urodzeń w regionie • Śmiertelność noworodków wyższa niż średnia obliczona dla kraju • Mała liczba działań aktywnością ludność 50+ • Wykluczenie społeczne osób niepełnosprawnych i starszych • Niska aktywność mieszkańców regionu • Rosnąca liczba mieszkańców leczonych w poradniach odwykowych z powodu używania alkoholu • Szybki rozwój ościennych obszarów metropolitalnych Krakowa i Warszawy • Słaba pozycja konkurencyjna KOF wśród innych obszarów metropolitalnych • Baza techniczno-dydaktyczna szkół zawodowych uniemożliwiająca realizację praktycznej nauki zawodu i nowego systemu potwierdzania kwalifikacji zawodowych • Starzenie się społeczeństwa, przy jednoczesnym braku zapewnienia kompleksowych usług i świadczeń skierowanych do osób starszych

<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój nowatorskich form przeciwdziałania negatywnym zjawiskom społecznym • Możliwość współfinansowania ze środków UE programów w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu 	
Potencjał infrastruktury i środowiskowy	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Duża ilość przewoźników prywatnych „busy”, realizujących połączenia wewnątrz KOF • Rozwinięta sieć połączeń drogowych wewnątrz KOF • Duża atrakcyjność lokalizacji gmin KOF w kontekście rozwoju ścieżek rowerowych, szlaków rowerowych i turystyki rowerowej • Aktywna postawa władz Gmin w zakresie działań na rzecz ochrony środowiska • Korzystne warunki dla rozwoju technologii wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych • Systematyczne i konsekwentne działania Kielc w zakresie rozwoju infrastruktury transportu publicznego w rdzeniu KOF 	<ul style="list-style-type: none"> • Niewykorzystanie kolei jako środka transportu aglomeracyjnego • Niewystarczająca zewnętrzna i wewnętrzna dostępność komunikacyjna KOF • Wciąż niezadawalający stan dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w KOF • Niejednolity poziom funkcjonowania transportu publicznego, przewaga samochodów prywatnych, jako głównego środka transportu • Niski poziom powiązań funkcjonalnych między gminami KOF (poza Kielcami), w tym powiązań transportowych • Niewystarczający poziom dostosowania środków transportowych do potrzeb osób niepełnosprawnych • Niewystarczająca infrastruktura do ruchu rowerowego do wykorzystywania przez mieszkańców i turystów • Poza obszarem miasta Kielce, brak scentralizowanych systemów ciepłowniczych na terenach gmin należących do KOF • Brak spójnych planów gospodarki niskoemisyjnej na obszarze KOF, • Pomimo znaczących inwestycji wciąż zbyt niski poziom skanalizowana KOF • Znaczące zadłużenie gmin i ograniczone możliwości finansowania tzw. wkładu własnego • Przyzwyczajenie społeczne do przemieszczania się własnymi środkami transportu • Ograniczone zasoby finansowe u prywatnych przewoźników na modernizację/wymianę posiadanego zaplecza pojazdów • Niski poziom zainteresowania mieszkańców w przyłączaniu się do scentralizowanych systemów ciepłowniczych jak też przechodzenia na paliwa gazowe
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Rozwijająca się sieć komunikacji miejskiej i infrastruktury transportu publicznego, realizowanej przez Gminę Kielce • Znaczący zakres już zrealizowanych inwestycji drogowych, 	<ul style="list-style-type: none"> • Wykorzystanie słabej jakości materiałów i technologii realizacji prac na rzecz poprawy efektywności energetycznej przyczyniających się do nieuzyskania zakładanych efektów energooszczędnych

<ul style="list-style-type: none"> • Istotna poprawa w jakości usług świadczonych przez komunikację publiczną, • Odciążenie ruchu na drogach KOF poprzez zmniejszenie udziału transportu osobowego w ruchu drogowym na rzecz transportu publicznego oraz rowerów, • Realizacja projektu „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej” na terenie gmin KOF • Wsparcie finansowe ze środków zewnętrznych • Zmniejszenie emisji do atmosfery szkodliwych pyłów i gazów, • Obniżenie kosztów eksploatacji, w tym kosztów konserwacji i usuwania ewentualnych awarii infrastruktury publicznej, • Większe zainteresowanie samorządów gospodarką palowo-energetyczną i efektywnością energetyczną, w tym ograniczeniem niskiej emisji, • Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych, w tym wymagania UE i PL obligujące do realizacji inwestycji na rzecz redukcji niskiej emisji, ograniczenia emisji CO₂, wykorzystania OZE, zmniejszenia energochłonności budynków i zmniejszenie zużycia energii elektrycznej. • Podniesienie świadomości społecznej dotyczącej odnawialnych źródeł energii oraz efektywności energetycznej, dzięki działaniom informacyjnym, edukacyjnym i promocyjnym 	<ul style="list-style-type: none"> • Niestabilność/niepewność prawa w zakresie efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii • Wysokie koszty urządzeń i instalacji do produkcji energii z OZE i niski poziom efektywności ekonomicznej takich przedsięwzięć
Potencjał przyrodniczy i turystyczny	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Położenie – obszar KOF zlokalizowany jest w odległościach nieprzekraczających 200 km od największych aglomeracji w Polsce tj. Aglomeracji Śląskiej, Aglomeracji Warszawskiej, Aglomeracji Łódzkiej i Aglomeracji Krakowskiej • Atrakcyjność przyrodniczo-krajobrazowa – licznie występujące unikalne walory przyrodnicze i krajobrazowe • Środowisko naturalne – większość obszaru KOF objęta jest ochroną przyrodniczą, w tym Natura 2000 • Zróżnicowanie terenu – obszar KOF w całości znajduje się w obrębie Gór Świętokrzyskich posiadających wysokie walory przyrodnicze • Budowa geologiczna – na obszarze KOF występują w wielu miejscach odkryte skały i skamieniałości wszystkich okresów dziejów Ziemi • Kultura polska – obszar KOF obejmuje w części Staropolskie Zagłębie Przemysłowe, posiada znane produkty regionalne i bogatą historię regionu 	<ul style="list-style-type: none"> • Słabo rozwinięta infrastruktura turystyczna i rekreacyjna, w tym brak uporządkowania i dostosowania terenów o wysokim potencjale turystycznym do ruchu turystycznego, a także aktywnego wypoczynku • Bardzo słaba informacja turystyczna, mało efektywne portale internetowe • Niska dostępność wyspecjalizowanych organizatorów turystycznych na terenie KOF • Brak marki kojarzącej się z obszarem KOF – marka KOF nie jest kojarzona z żadnym charakterystycznym obiektem czy atrakcją turystyczną • Słaba oferta usług mogących stanowić zaplecze kulturalne i rozrywkowe dla turystów odwiedzających teren KOF • Słabe wykorzystanie obiektów noclegowych • Duże rozproszenie i punktowy charakter oferty turystycznej, co znacząco ogranicza możliwość zbudowania atrakcyjnej oferty dla turystów spoza regionu

Szansa	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Zabytki – występujące na terenie KOF liczne zabytki świeckie i sakralne, Turystyka biznesowa – duży potencjał miasta Kielce w zakresie rozwoju turystyki biznesowej i powiązanego przemysłu wystawienniczego 	<ul style="list-style-type: none"> Niski poziom koordynacji działań informacyjnych i promocyjnych pomiędzy partnerami publicznymi, a przedsiębiorcami
<ul style="list-style-type: none"> Wykorzystanie unikalnych walorów przyrodniczych na cele turystyczne wsparte ośrodkami edukacyjnymi Rozbudowa i poprawa stanu infrastruktury oraz zagospodarowania terenu wokół obiektów, takich jak akwenu wodne, byłe kamieniołomy, szlaki turystyczne itp. Stworzenie wspólnej marki kojarzącej się z obszarem KOF Prowadzenie rozbudowanych kampanii reklamowych promujących teren KOF, jako alternatywę dla innych krajowych i zagranicznych atrakcji turystycznych Wzrost jakości usług około turystycznych, w tym m.in. usług hotelowych, atrakcji turystycznych, zagospodarowania wolnego czasu, oferty rozrywkowej i edukacyjnej Wzrost dostępności do kapitału ze środków UE na rzecz rozwoju przedsiębiorstw okołoturystycznych prowadzenie działań proturystycznych przy współpracy z innymi gminami i partnerami KOF, jako oferty wspólnej zwiększenie nakładów i działań zmierzających do wykreowania i udostępnienia w internecie informacji o ofercie turystycznej realizowanej na terenie KOF włączenie obszarów geologicznych na terenie Kielc do sieci Geoparków Europejskich 	<ul style="list-style-type: none"> Ograniczone wydatki społeczeństwa na turystykę i rekreację Zwiększenie nakładów na rozwój turystyki w innych regionach kraju, w tym wzbogacanie oferty turystycznej silnych turystycznie regionów kraju Zwiększenie nakładów na rozwój turystyki w innych krajach, w tym wzbogacanie oferty turystycznej silnych turystycznie krajów popularnych wśród Polaków.)

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o.

6.1. Wyzwania strategiczne w opinii mieszkańców KOF

Dla oceny wyzwań strategicznych posłużono się wynikami badań mieszkańców, przedsiębiorców oraz samorządów gminnych, a także wynikami eksperckich wywiadów pogłębionych oraz analizą SWOT.

W ramach przeprowadzonych badań, mieszkańcom zostały przedstawione wybrane dziedziny funkcjonowania gminy, a ich zadaniem było wybranie trzech dziedzin (zasługujących na szczególną uwagę ze strony władz lokalnych) i uporządkowanie zgodnie z przyznaną wagą. Respondenci wybierali spośród następujących dziedzin: *gospodarka komunalna i mieszkaniowa, kultura, szkoły i przedszkola, ochrona środowiska, lokalna przedsiębiorczość, obsługa mieszkańców w urzędzie, ład przestrzenny, ochrona zdrowia i bezpieczeństwo publiczne, turystyka, sport i rekreacja, drogi, Internet, wodociągi i kanalizacja* oraz *komunikacja publiczna*. Możliwe było również wskazanie innych ważnych według respondenta obszarów funkcjonowania gminy. Wśród tych *innych* dziedzin znalazły się głównie kwestie związane ze *stworzeniem miejsc pracy i przeciwdziałania bezrobociu*, ale także m.in. *gospodarka, handel, ośrodki kultu religijnego, rozrywka, miejsca pomocy, ochrona, boiska szkolne, chodniki, inwestycje, udostępnianie terenów pod budownictwo czy zaopatrzenie w gaz*. Należy podkreślić, że nie wszystkie te obszary znajdują się w gestii gminy, z punktu widzenia mieszkańców są jednak postrzegane jako sprawy istotne.

Na podstawie rankingów stworzonych przez pojedynczych respondentów utworzono zbiorcze wskaźniki ważności poszczególnych dziedzin funkcjonowania gminy. Wskaźniki te powstały poprzez przyznanie określonej wagi każdej pozycji: najważniejsze dziedziny funkcjonowania gminy, tzn. umieszczone przez respondenta na pozycji 1, otrzymały wagę 3, dziedziny z pozycji 2 otrzymały wagę 2, zaś dziedziny znajdujące się na pozycji 3 – wagę 1.

Mieszkańcy uczestniczący w badaniu uznali, iż najważniejszą dziedziną funkcjonowania gminy jest *ochrona zdrowia i bezpieczeństwo publiczne* (wskaźnik na poziomie 0,95). Odpowiedź ta najczęściej była umieszczana przez respondentów na 1 miejscu w tworzonych rankingach (16,7% wszystkich wskazań z 1 miejsca). Drugim pod względem ważności obszarem działalności gminy okazały się *szkoły i przedszkola* (wskaźnik 0,65), zaś trzecim – *gospodarka komunalna i mieszkaniowa* (wskaźnik 0,61). Na dalszych miejscach znalazły się *drogi* (0,60), *lokalna przedsiębiorczość* (0,58), a także *wodociągi i kanalizacja, kultura, sport i rekreacja, obsługa mieszkańców w urzędach* oraz pozostałe dziedziny funkcjonowania gminy.

Mieszkańcy zostali poproszeni także o wskazanie przykładowych inwestycji we wskazanych obszarach tematycznych, które powinny być realizowane wspólnie przez co najmniej kilka gmin. Najwięcej przykładów pożądaných inwestycji znalazło się w obszarze *drogi* – 63% uczestników badania wskazało proponowane inwestycje w tym zakresie. Więcej niż połowa badanych (57%) zaproponowała działania w obszarze zdrowie, powyżej 40% respondentów w obszarach: *gospodarka komunalna, transport zbiorowy, kultura i edukacja*. Najmniej inwestycji zostało przez mieszkańców zaproponowanych w obszarach: *gospodarka mieszkaniowa* (33% badanych) oraz *bezpieczeństwo i porządek publiczny* (35%).

6.2. Wyzwania strategiczne w opinii przedsiębiorców z obszaru KOF

Kwestionariusz ankiety z przedstawicielami firm z Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego poruszał również kwestie związane z oczekiwaniami przedsiębiorców wobec działalności władz lokalnych. Przedsiębiorcom zostały przedstawione wybrane dziedziny funkcjonowania gminy, a ich zadaniem było wybranie trzech i uszeregowanie od najbardziej do najmniej ważnych. Respondenci wybierali spośród następujących dziedzin: gospodarka komunalna i mieszkaniowa, kultura, szkoły i przedszkola, ochrona środowiska, lokalna przedsiębiorczość, obsługa mieszkańców w urzędzie, ład przestrzenny, ochrona zdrowia i bezpieczeństwo publiczne, turystyka, sport i rekreacja, drogi, Internet, wodociągi i kanalizacja oraz komunikacja publiczna. Możliwe było również wskazanie innych ważnych według respondenta obszarów funkcjonowania gminy. Wśród tych innych dziedzin funkcjonowania gminy znalazły się m.in.: *opieka zdrowotna, pomoc osobom niepełnosprawnym, rozwiązanie problemów z parkowaniem, utworzenie miejsc prorodzinnych dla matek i dzieci czy utworzenie nowych zakładów pracy.*

Na podstawie rankingów stworzonych przez pojedynczych respondentów utworzono zbiorcze wskaźniki ważności poszczególnych dziedzin funkcjonowania gminy. Wskaźniki te powstały poprzez przyznanie określonej wagi każdej pozycji: najważniejsze dziedziny funkcjonowania gminy, tzn. umieszczone przez respondenta na pozycji 1, otrzymały wagę 3, dziedziny z pozycji 2 otrzymały wagę 2, zaś dziedziny znajdujące się na pozycji 3 – wagę 1. Suma punktów uzyskanych dla każdej dziedziny została podzielona przez liczbę respondentów.

Przedsiębiorcy uczestniczący w badaniu nie mieli wątpliwości – za najważniejszą kwestię związaną z oczekiwaniami przedsiębiorców wobec działalności władz lokalnych uznano drogi (wskaźnik na poziomie 1,50). Odpowiedź ta najczęściej była umieszczana przez respondentów na 1 miejscu w tworzonych rankingach (37,5% wszystkich wskazań z 1 miejsca). Przedsiębiorcy oczekują też ze strony władz wsparcia lokalnej przedsiębiorczości i ten obszar okazał się drugim pod względem ważności obszarem działalności gminy (wskaźnik 0,78), zaś trzecim – gospodarka komunalna i mieszkaniowa (wskaźnik 0,63). Na dalszych miejscach znalazła się ochrona zdrowia i bezpieczeństwo publiczne, szkoły i przedszkola, ład przestrzenny, kultura, sport i rekreacja oraz pozostałe dziedziny funkcjonowania gminy.

W kolejnym pytaniu przedsiębiorcy zostali poproszeni o wskazanie przykładowych inwestycji we wskazanych obszarach tematycznych, które powinny być realizowane wspólnie przez co najmniej kilka gmin. Najwięcej przykładów pożądaných inwestycji znalazło się w obszarze *drogi* – 62% uczestników badania wskazało proponowane inwestycje w tym zakresie. Tym samym potwierdzone zostały przedstawione powyżej wyniki wskazujące, iż według przedsiębiorców KOF najważniejszym obszarem działalności gminy powinny być właśnie drogi.

6.3. Wyzwania strategiczne w opinii gmin KOF

W ramach realizowanych badań przeprowadzono również ankietę wśród gmin KOF, prosząc o opinię wójtów, burmistrzów i prezydentów oraz osoby odpowiedzialne za dziedziny objęte

badaniem. Poproszono w niej o wskazanie 5 kluczowych wyzwań rozwojowych dla gmin w 7 obszarach: rynek pracy i gospodarka, pomoc społeczna i bezpieczeństwo, edukacja, kapitał społeczny, transport, walory gminy, infrastruktura techniczna i energetyka. Na ankietę odpowiedziały wszystkie gminy KOF, wyniki analizy przedstawiono poniżej.

Dla obszaru gospodarka badane gminy nie wskazują jednego, jasno określonego kierunku interwencji. Wskazania wybrane przez 3 gminy to: *tworzenie miejsc pracy, walka z bezrobociem, polityka inwestycyjna oraz rozwój przedsiębiorczości i wsparcie nowopowstałych przedsiębiorstw*. Dominują więc wskazania związane z rozwojem rynku pracy i przedsiębiorczości, brakuje jednak wspólnej wizji rozwoju gospodarczego współdzielonej przez większość gmin KOF, co jest widoczne w rozproszeniu udzielanych odpowiedzi. Jednocześnie, problemy rozwoju gospodarczego zostały uwidocznione w diagnozie, stąd warto rozważyć stworzenia wspólnego programu działań wspierających gospodarkę i odpowiadających na problemy dotyczące gminy KOF.

W obszarze pomocy społecznej i bezpieczeństwa, odpowiedzi gmin są jeszcze bardziej rozproszone niż w obszarze gospodarki. Największą liczbę wskazań (4) uzyskało budownictwo socjalne, a po nim po dwa wskazania wsparcie dla rodzin dotkniętych uzależnieniami oraz przemocą w rodzinie. Dwa wskazania otrzymała również wzrastająca liczba osób kierowana do domów opieki społecznej. Pomoc społeczna jest zadaniem własnym, w którym każda z gmin wypracowała własne rozwiązania, i mierzy się z różnymi problemami. W ramach strategii KOF uwaga powinna zostać skierowana na wspólne wyzwania, w tym m.in. na rozwiązanie kwestii budownictwa socjalnego oraz poprawienie dostępu do usług opieki społecznej takich jak ośrodki czy domy pomocy społecznej – nierównomierny dostęp do tych usług został wykazany w diagnozie.

Do najczęściej wskazywanych wyzwań dotyczących obszaru edukacja i kapitał społeczny zaliczono rozbudowę i doposażenie placówek oświatowych (4 wskazania) oraz remonty szkół (3 wskazania). Po dwa wskazania uzyskały poprawa dostępu do opieki przedszkolnej, edukacja w zakresie podnoszenia świadomości obywatelskiej, kształcenie na potrzeby rynku pracy, kształcenie ustawiczne oraz zajęcia dodatkowe dla uczniów. Również w tym obszarze można zauważyć zróżnicowane potrzeby gmin i brak wspólnej wizji rozwoju. Priorytety z punktu widzenia gmin rozbiegają się również z potrzebami mieszkańców, którzy najczęściej wskazywali na kwestie opieki przedszkolnej i rozbudowę oferty zajęć dodatkowych dla dzieci i młodzieży.

W ramach obszaru transport najczęściej wskazywano kwestie związane z komunikacją publiczną, która otrzymała również stosunkowo dużo wskazań mieszkańców. Jest to z pewnością ważny obszar współpracy między gminami KOF, zwłaszcza, że poprawa jakości połączeń w tym zakresie, zwiększy również integrację wewnętrzną i powiązania funkcjonalne między gminami KOF. Rozwój międzygminnego transportu publicznego może mieć wpływ na poprawę komunikacji między miejscowościami poszczególnych gmin – kwestia, ta otrzymała

dwa wskazania. Również 4 wskazania otrzymała poprawa stanu dróg gminnych będąca także priorytetem mieszkańców i przedsiębiorców.

W zakresie infrastruktury technicznej i energetyki najwięcej wskazań uzyskała rozbudowa bądź utworzenie sieci gazowej (4 wskazania). Na kolejnym miejscu, odpowiednio po 3 wskazania znalazły się rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej i zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Kolejne kwestie energetyczne, które otrzymały po 2 wskazania to polityka efektywnego wykorzystania energii i zmniejszenie kosztów oświetlenia ulic. 2 wskazania otrzymała również kwestia ścieków komunalnych i deszczowych, która wymaga rozwiązania. Najważniejsze poruszane kwestie można więc podsumować jako rozwój infrastruktury technicznej oraz efektywność energetyczna i wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.

6.4. Podsumowanie wyzwań strategicznych – analiza problemów KOF

Podsumowaniem przedstawionych zebranych danych, a zarazem wstępem do przeprowadzenia analizy SWOT, będzie analiza problemów rozwojowych oraz przedstawienie kluczowych wyzwań rozwojowych jak stoją przed gminami Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Kluczowe problemy zidentyfikowane w niniejszym dokumencie można podzielić w następujący sposób:

– W obszarze potencjału społeczno-gospodarczego problemami strategicznymi są:

- Niewystarczająca liczba miejsc w przedszkolach i żłobkach

Zidentyfikowany został znaczny niedobór w zakresie zapewnienia opieki na dziećmi do lat 3 oraz dziećmi w wieku przedszkolnym. W większości gmin analizowanego obszaru nie funkcjonuje opieka żłobkowa, a tam gdzie opieka nad najmłodszymi dziećmi działa, liczba miejsc jest niewystarczająca. W obszarze przedszkoli oprócz potrzeby stworzenia nowych miejsc niezbędna jest także modernizacja istniejących obiektów oraz wyłożona praca nad jakością i zakresem oferowanych usług.

- Infrastruktura i poziom nauczania szkół podstawowych i gimnazjalnych na obszarze KOF wymaga wsparcia

Niewątpliwym problemem w tym obszarze są braki infrastrukturalne budynków szkolnych oraz wyposażenia sal lekcyjnych. Analizowane wyniki egzaminów pokazują także niedobory w zakresie jakości i poziomu nauczania. Jakość kształcenia w KOF nie zyskuje wysokich not. Szkoły w mniejszych miejscowościach nie wytrzymują konkurencji szkół kieleckich choć i te nie są przez mieszkańców Kielc ocenione najwyżej. Składa się na to wiele czynników takich jak: efektywność, dostosowanie nauczania do potrzeb rynku pracy, poziom nauczania, osiągnięcia edukacyjne, poziom kadry nauczycielskiej czy oferta zajęć dodatkowych.

- Szkolnictwo zawodowe nie podąża za zmianami gospodarczymi

W przypadku placówek kształcenia zawodowego istnieje przede wszystkim potrzeba aktualizacji wiedzy i kompetencji nauczycieli, po to by ich wiedza odpowiadała aktualnemu rozwojowi danej dziedziny i była zgodna ze zmieniającymi się trendami na rynku pracy. Problemem jest także niewystarczająca ilość dostępnych kursów i szkoleń zawodowych, które podnosiłyby wiedzę i umiejętności uczniów. Brak jest nowoczesnej, profesjonalnej instytucji, która swoją ofertą obejmie obszar edukacji ustawicznej i wpłynie na poprawę poziomu kształcenia zawodowego.

- Konieczność wsparcia oferty socjalnej i zdrowotnej

W większości gmin udział osób korzystających z pomocy społecznej jest wyższy niż średnia krajowa. Polityka prorodzinna niedostosowana jest do zmieniających się trendów demograficznych, co powoduje zbyt małą liczbę działań uaktywniających ludność 50+ oraz wykluczenie społeczne osób niepełnosprawnych i starszych.

Lokalny rynek pracy boryka się z problemami takimi jak brak zatrudnienia, umowy śmieciowe i brak perspektyw dla młodych osób, które poszukują ich w stolicy albo za granicą. Mieszkańcy potrzebują lokalnych zakładów pracy.

Służba zdrowia w Kielcach i okolicy boryka się z wieloma poważnymi problemami, z których najważniejsze to: brak specjalistów, bardzo trudny dostęp do lekarza, przepełnione przychodnie, głównie przez osoby starsze, dostęp do lekarza w weekendy – w weekendy nie ma żadnej pomocy medycznej, można liczyć tylko na wizytę prywatną, długie kolejki do specjalistów w ramach NFZ

Konieczna jest zatem poprawa warunków w zakresie:

- dostępu do lekarzy specjalistów
- zmniejszenia kolejek do lekarzy i krótszych terminów oczekiwania na wizyty lekarskie czy badania
- zwiększenia liczby placówek medycznych, głównie przychodni
- podniesienia jakości opieki medycznej i lepsze funkcjonowanie całej służby zdrowia
- obniżenia cen leków
- bezpłatnego leczenia, usług medycznych i zabiegów.

- Wysoka stopa bezrobocia oraz niski poziom przedsiębiorczości

Mimo tego, że stopa bezrobocia na terenie KOF jest wyższa niż średnia krajowa, nie podejmowane były wspólne działania instytucji rynku pracy z obszaru KOF mająca na celu w długiej perspektywie ukierunkowanie na podniesienie poziomu integracji społecznej i budowanie postaw przedsiębiorczych osób bezrobotnych. W zestawieniu z danymi wskaźującymi na niski wskaźnik przedsiębiorczości na analizowanym obszarze można uznać, że jest to jeden z ważniejszych problemów rozwojowych obszaru funkcjonalnego.

– W obszarze turystycznym i przyrodniczym problemem strategicznym jest:

- Słabo rozwinięta infrastruktura oraz oferta turystyczna i rekreacyjna

Występujące na analizowanym obszarze zasoby przyrodnicze stanowią ogromny potencjał w budowaniu kompleksowego produktu turystycznego. Na przeszkodzie do ich pełnego wykorzystania stoją m.in. brak odpowiedniego zagospodarowania istniejących zbiorników wodnych i terenów wokół nich, niewystarczająca liczba wytyczonych tras i szlaków turystycznych zarówno pieszych jak i rowerowych oraz niedostateczne zaplecze do obsługi zwiedzających. Problemem jest także baza turystyczna i noclegowa, która wymaga dostosowania do rosnących wymagań turystów.

– W obszarze infrastruktury i środowiska strategicznymi problemami są:

- Zagadnienia związane z obszarem ochrony środowiska

Zidentyfikowanym problemem na obszarze KOF jest funkcjonowanie przestarzałych rozwiązań w zakresie termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej. Prowadzą one nie tylko do dużych strat energii, narażając użytkowników na straty finansowe, ale wywołują również znaczną emisję szkodliwych czynników do powietrza atmosferycznego. Ważnym problemem jest także oświetlenie uliczne, które wymaga wymiany na energooszczędne.

Na analizowanym obszarze występuje duża różnorodność środowiska naturalnego, jednak korzystne warunki do rozwoju technologii wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych nie są w wystarczający sposób wykorzystywane. Istotnym problemem jest także niska emisja w obszarze komunikacji, której źródłem jest powstawanie produktów spalania w silnikach samochodowych. W celu jej zredukowania, rozwoju wymagają ścieżki rowerowe na analizowanym obszarze. Wsparcie tego rodzaju komunikacji nie tylko ograniczy emisję spalin, ale także zmniejszy zatępienie ulic.

Niektóre z gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego podjęły już działania w zakresie podnoszenia efektywności energetycznej, gospodarki niskoemisyjnej i odnawialnych źródeł energii.

Na podstawie danych z 2013 roku w gminach KOF zainstalowana moc elektryczna instalacje OZE wynosi 3,57 MW, natomiast moc cieplna instalacji OZE w gminach KOF wynosi łącznie 17,35 MW.

Podjęte przez gminy KOF działania nie skupiały się jedynie na budowie instalacji OZE. Obejmowały również inne działania, których celem było podnoszenie efektywności energetycznej i gospodarki niskoemisyjnej, w tym: opracowanie planów gospodarki niskoemisyjnej, termomodernizacja części obiektów oświatowych, częściowa wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne. Przeprowadzone inwestycje wymiany oświetlenia ulicznego na energooszczędne dotyczyły jednak tylko ulic w kilku gminach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Pomimo podjętych działań, potrzeby inwestycyjne Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii są duże, dlatego też niezbędne jest dalsze prowadzenie działań na rzecz ww. tematów, w tym przede wszystkim:

- Termomodernizacja obiektów na terenie gmin KOF, w tym termomodernizacja budynków użyteczności publicznej,
- Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie gmin KOF, w tym wymiana oświetlenia na energooszczędne oraz wdrażanie efektywnych energetycznie systemów sterowania oświetleniem,
- Wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii, w tym montaż instalacji OZE wspomagających konwencjonalne systemy wytwarzania energii elektrycznej oraz ciepła.

Działania na rzecz poprawy efektywności energetycznej oraz zwiększenie poziomu wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, przyczyni się do realizacji krajowej polityki zrównoważonego rozwoju w obszarze rozwiązań środowiskowych i energetycznych.

- Niedostatecznie rozbudowana infrastruktura transportu zbiorowego i transportu drogowego oraz problem bezpieczeństwa drogowego

Dominujące powiązania transportowe wewnątrz KOF występują w kierunku gminy KOF-Kielce, ponadto jako najważniejszy i najszybszy środek transportu mieszkańców został wskazany samochód. Wsparcia wymaga więc transport publiczny, który wzmocniłby powiązania funkcjonalne pomiędzy mniejszymi gminami KOF i poprawiłby spójność wewnętrzną obszaru funkcjonalnego. Zidentyfikowane braki dotyczą także połączeń drogowych.

Istotna jest również jakość połączeń drogowych, która przekłada się na bezpieczeństwo transportu. Na obszarze KOF odnotowywany jest wzrost wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi, co wskazuje na potrzebę modernizacji połączeń drogowych. Dotyczy to także ścieżek rowerowych, które zlokalizowane są przede wszystkim w ciągach dróg publicznych, co wiąże się z ograniczeniem bezpieczeństwa ruchu. W związku z powyższym konieczne jest wsparcie działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa drogowego.

W ramach analizy wyzwań strategicznych wybrano 5 najważniejszych (wg kolejności wskazań) wyzwań wskazanych przez mieszkańców, przedsiębiorców i władze gmin i porównano główne inwestycje proponowane w ramach każdego z obszarów. Za najważniejsze wyzwania rozwojowe KOF uznano te, które powtarzały się wśród wszystkich grup podmiotów oraz wynikały z analizy SWOT. Warto podkreślić, że zarówno wyzwania zidentyfikowane na podstawie diagnozy, jak również w badaniach ankietowych, wpisują się w wyzwania zidentyfikowane w strategii Europa 2020, w szczególności:

- Rozwój systemów gospodarczych (rozwój przedsiębiorstw i zmniejszenie bezrobocia),
- Wyzwania związane ze zmianami klimatu i zasobami (kwestie energetyczne i strategie niskoemisyjne oraz gospodarka odpadami)



- Starzenie się społeczeństwa (rozwój opieki społecznej i zwiększenie liczby aktywnych zawodowo)

Wyzwania te przekładają się na trzy priorytety Strategii Europa 2020:

- Rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,
- Rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej,
- Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Tabela 6.2. Podsumowanie wyzwań rozwojowych

Kluczowe wyzwania		
Z punktu widzenia mieszkańców	Z punktu widzenia przedsiębiorców	Z punktu widzenia gmin
<p>Z punktu widzenia mieszkańców</p> <p>Drogi (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • remonty, modernizacja i naprawy już istniejących dróg • budowa nowych ciągów transportowo-komunikacyjnych, w tym chodników i poboczy • zamontowanie oświetlenia • budowa ścieżek rowerowych 	<p>Z punktu widzenia przedsiębiorców</p> <p>Drogi (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • remonty, modernizacja i naprawy już istniejących dróg • budowa nowych ciągów transportowo-komunikacyjnych • konieczność budowy obwodnic • budowa ścieżek rowerowych 	<p>Z punktu widzenia gmin</p> <p>Drogi i transport (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa stanu dróg gminnych • Ograniczenie kosztów pokrywanych z budżetu gminy na komunikację zbiorową, uporządkowanie systemu transportu publicznego i dostosowanie go do potrzeb mieszkańców
<p>Zdrowie²² (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawa dostępu do lekarzy specjalistów • zmniejszenie kolejek do lekarzy i krótszych terminów oczekiwania na wizyty lekarskie czy badania • zwiększenie liczby placówek medycznych, głównie przychodni • podniesienie jakości opieki medycznej i lepsze funkcjonowanie całej służby zdrowia • obniżenie cen leków • bezpłatne leczenie, usługi medyczne i zabiegi 	<p>Kultura i rekreacja (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • inwestycje w ścieżki rowerowe • inwestycje w place zabaw dla dzieci i boiska • zwiększenie liczby kin, teatrów, wydarzeń kulturalnych, miejsc rozrywki, ośrodków kultury • zwiększenie liczby parków, skwerów i terenów zielonych. 	<p>Gospodarka komunalna (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utworzenie/rozbudowa sieci gazowej • Podłączenie do sieci wodno-kanalizacyjnej wszystkich mieszkańców • Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii
		<p>Zdrowie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktywizacja społeczeństwa • Poprawa stanu zdrowia społeczeństwa

²² Opieka zdrowotna zajęła wysokie miejsce w opinii mieszkańców, należy jednak zwrócić uwagę, że większość wymienionych propozycji poprawy stanu obecnego leży poza zakresem obowiązków gminy w obszarze ochrony zdrowia i nie może być zrealizowane przez gminy KOF.

<p>Gospodarka komunalna (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowa i modernizacja sieci kanalizacyjnej • obniżenie cen wywozu odpadów i ścieków • poprawa gospodarki odpadami i ściekami (częstsze wywożenie śmieci) • budowa oczyszczalni ścieków • budowa sieci wodociągowej • budowa schroniska dla zwierząt • budowa sieci gazowej 	<p>Zdrowie (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • powstanie nowych przychodni, klinik, ośrodków zdrowia czy szpitali • ułatwienia w rejestracji telefonicznej czy internetowej • poprawa dostępu mieszkańców do lekarzy, szczególnie lekarzy specjalistów • zmniejszenie kolejek do lekarzy • budowa hospicjum 	<p>Pomoc społeczna (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa warunków mieszkaniowych osób potrzebujących, budownictwo socjalne 	<p>Gospodarka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej KOF względem sąsiednich obszarów funkcjonalnych • Wzrost aktywności zawodowej oraz dostosowanie kompetencji pracowników do potrzeb pracodawców
<p>Transport zbiorowy (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej • obniżenie cen biletów • poprawa ilości i jakości taboru autobusowego i busowego • wybudowanie/zmodernizowanie przystanki autobusowe • komunikacja publiczna powinna być punktualna i jeździć zgodnie z rozkładem 	<p>Edukacja (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozwój infrastruktury przedszkolnej • inwestycje w infrastrukturę żłobkową • inwestycje w infrastrukturę szkolną • inwestycje w infrastrukturę edukacji wyższej²³ 	<p>Edukacja (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa i doposażenie placówek oświatowych 	<p>Atrakcyjność turystyczna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promocja zasobów turystycznych KOF wraz z ich zagospodarowaniem
<p>Edukacja (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • organizacja dodatkowych zajęć dla dzieci i młodzieży • inwestycje w zakresie infrastruktury przedszkolnej 	<p>Gospodarka komunalna (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • inwestycje w obszarze kanalizacji • działania w zakresie instalacji gazowej • działania w zakresie instalacji wodociągowej, 	<p>Turystyka (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utworzenie jednolitego systemu informacji i promocji turystycznych na terenie gminy, np. audiobook, lokalizator GPS, mapy, multimedialny przewodnik • Poprawienie standardów w obiektach noclegowych własności gminnej oraz obiektów rekreacyjnych 	<p>Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie produkcji energii z OZE • Ograniczenie niskiej emisji

²³ Inwestycje w infrastrukturę edukacji wyższej zostały wskazane przez mieszkańców, należy jednak zwrócić uwagę, że propozycja ta leży poza zakresem obowiązków gminy w obszarze edukacji i nie może być zrealizowane przez gminę KOF.

<ul style="list-style-type: none"> • budowa nowych placówek szkolnych, utrzymanie dotychczasowych czy przywrócenie zamkniętych placówek • poprawa kompetencji i doświadczenia nauczycieli, poprawa jakości kadry nauczycielskiej • podniesienie jakości nauczania, jakości oświaty i szkolnictwa, podniesienie poziomu nauczania 	<ul style="list-style-type: none"> • działania w zakresie oczyszczalni ścieków • poprawa porządku na ulicach 		
<p>Kultura (wg kolejności wskazań):</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowa ośrodków kultury, świetlic i miejsc spotkań dla dzieci i młodzieży • więcej imprez kulturalnych, sportowo-rekreatywnych i masowych, na które wstęp jest darmowy • inwestycje w infrastrukturę sportowo-rekreatywną • obniżenie kosztów uczestnictwa w wydarzeniach kulturalnych, tzn. niższych biletów wstępu • poprawa dostosowania oferty kulturalnej do potrzeb mieszkańców i jej uatrakcywnienie 			<p>Efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie produkcji energii z OZE • Ograniczenie niskiej emisji

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie danych Lider Projekt

Po przeprowadzeniu podsumowania można stwierdzić, że do najważniejszych wyzwań rozwojowych KOF w opinii mieszkańców, przedsiębiorców i gmin, a także po analizie SWOT należą:

- poprawa stanu dróg oraz wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej KOF,
- rozwój infrastruktury usług komunalnych, w tym w szczególności wodno-kanalizacyjnej i gazowej,
- edukacja, szczególnie poprawa dostępu do opieki przedszkolnej, poprawa wyposażenia i stany technicznego oraz jakości nauczania w szkołach oraz oferty zajęć pozalekcyjnych dla dzieci i młodzieży,
- rozwój gospodarczy, w tym wspieranie przedsiębiorczości, tworzenie miejsc pracy oraz wsparcie bezrobotnych
- rozwój turystyki i oferty kulturalnej dla mieszkańców i przyjezdnych,
- rozwój usług publicznych w celu poprawy jakości życia i odpowiedzi na wyzwania społeczne

Wstępna identyfikacja wyzwań strategicznych została potwierdzona w ramach wywiadów eksperckich z przedstawicielami władz oraz kluczowych instytucji i organizacji w poszczególnych gminach (zrealizowano po 3 wywiady w każdej z gmin). Kluczowe kwestie poruszane w wywiadach to:

- Konieczność współpracy i koordynacji przedsięwzięć międzygminnych,
- Konieczność zwiększania świadomości zarówno mieszkańców, jak i władz gmin nt. konieczności współpracy w ramach KOF – na dziś nie jest ona wystarczająca,
- Realizacja działań w kluczowych obszarach takich jak: rozwój sieci komunikacyjnej, infrastruktury, kanalizacji, turystyki, inwestycje w odnawialne źródła energii, podniesienie poziomu edukacji, wspieranie młodych przedsiębiorców.

Ze względu na zalecenia zawarte w dokumencie *Zasady Realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce* oraz opinię liderów KOF, dodano kolejne wyzwanie strategiczne:

- Poprawa efektywności energetycznej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii.

Wyzwanie to jest uzasadnione, również ze względu na doświadczenia gmin KOF w realizacji projektu predefiniowanego finansowanego przez Związek Miast Polskich w tym zakresie.

Zidentyfikowane wyzwania strategiczne będą podstawą określenia misji, wizji i celów strategicznych KOF.

7. MISJA I WIZJA ROZWOJU KOF DO 2020 ROKU

7.1. Misja:

Kielecki Obszar Funkcjonalny terenem atrakcyjnym do zamieszkania i pracy dzięki integracji i spójności terytorialnej

Opis: Misją gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, działających w porozumieniu, jest współpraca w zakresie realizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych odpowiadającej na wyzwania społeczne, gospodarcze i przestrzenne dotyczące mieszkańców i przedsiębiorców obszaru funkcjonalnego. Naszym celem jest utrzymanie liczby mieszkańców KOF i przyciągnięcie nowych osób poprzez stałą poprawę jakości życia oraz wspieranie rozwoju przedsiębiorstw i tworzenie nowych miejsc pracy. Chcemy to osiągnąć poprzez stałą współpracę ze sferą nauki i gospodarki.

7.2. Wizja rozwoju:

Silni dzięki współpracy

Opis wizji:

W 2020 roku, dzięki podjętej współpracy, gminy KOF zrealizowały kilkanaście wspólnych projektów z dziedziny gospodarki, transportu i komunikacji, rozwoju infrastruktury technicznej i turystycznej oraz poprawy jakości życia. Dzięki wspólnym działaniom udało się wypracować sprawne mechanizmy współpracy i wspólną wizję rozwoju w kluczowych dziedzinach. Zarówno mieszkańcy, przedsiębiorcy, jak i same gminy coraz częściej postrzegają KOF jako zintegrowany obszar funkcjonalny.

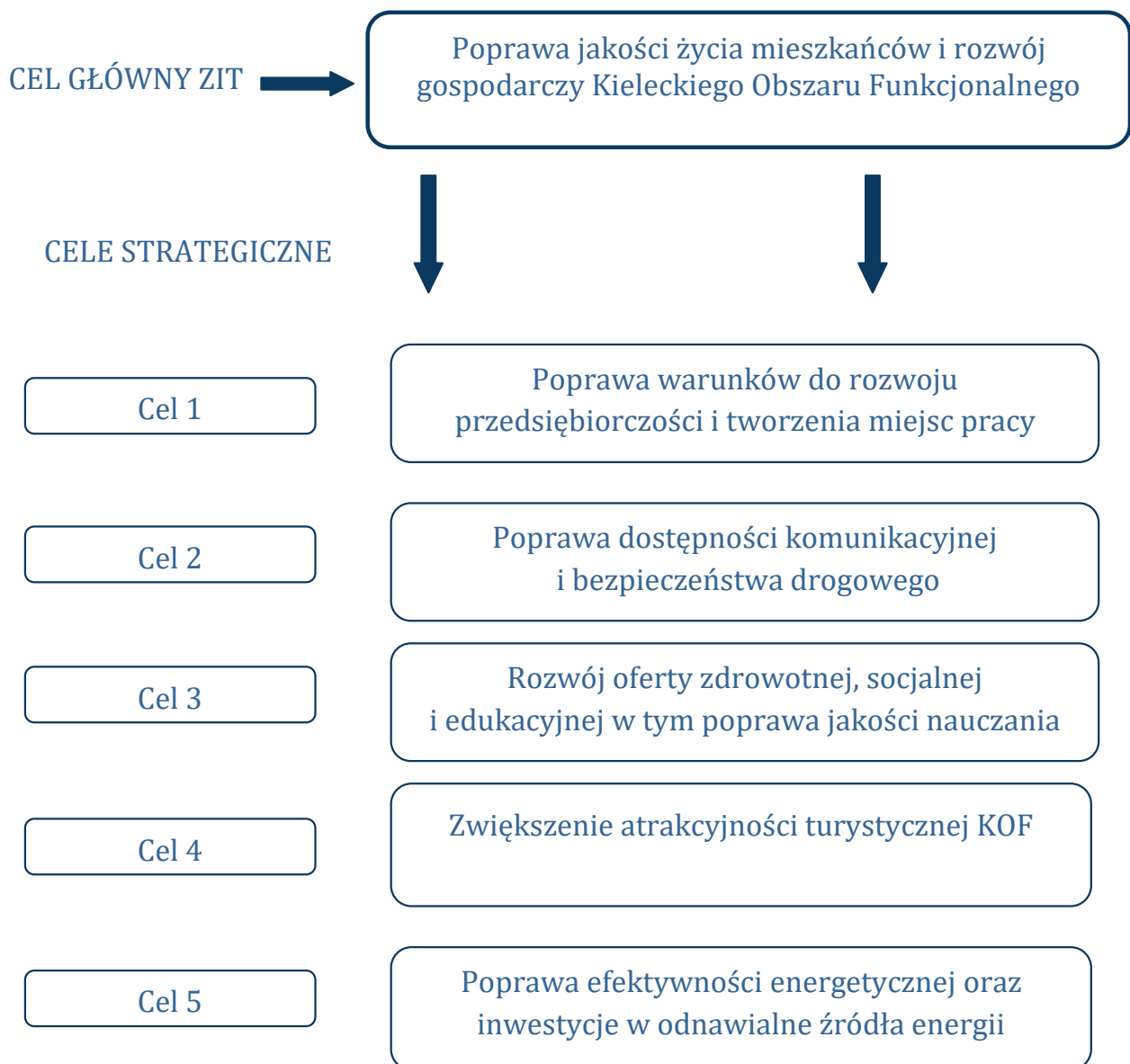
Największym wyzwaniem strategicznym KOF jest rozwój gospodarczy oraz poprawa sytuacji na rynku pracy. Dzięki wspólnym programom rozwoju przedsiębiorczości, walki z bezrobociem i podnoszenia atrakcyjności inwestycyjnej gmin KOF powstają nowe firmy i miejsca pracy, a mieszkańcy nie muszą poszukiwać zatrudnienia poza regionem.

Realizacja zaplanowanych przedsięwzięć znacznie poprawi jakość życia. Najmłodszy mieszkańcy mają zapewnioną opiekę w żłobkach i przedszkolach, a jakość nauczania i oferta edukacyjna są na wysokim poziomie.

Gminy są także dobrze powiązane komunikacyjnie – w roku 2020 mieszkańcy mogą łatwo przemieszczać się pomiędzy poszczególnymi gminami KOF, jak i dojechać do Kielc. Dzięki rozwojowi i integracji komunikacji publicznej znacznie wzrósł udział transportu publicznego, jako środka komunikacji. Poprawił się dostęp do usług komunalnych, w szczególności sieci wodno-kanalizacyjnej i gazowej. Gminy lepiej gospodarują energią.

Podjęte działania promocyjne i wspólna oferta turystyczna pozwoliły na zwiększenie liczby turystów docierających z otaczających regionów i pozostałej części województwa świętokrzyskiego. Kielecki Obszar Funkcjonalny jest znany z dobrej jakości życia i wypoczynku, jako: „Miejsce dla ludzi”. Coraz więcej osób docenia walory KOF i wybiera go jako miejsce życia i pracy.

8. CELE STRATEGICZNE



8.1. Opis sposobu realizacji celów strategicznych

Terytorialny obszar wsparcia dla wszystkich celów wskazano w rozdziale 4.

8.1.1. Cel 1. Poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości i tworzenia miejsc pracy

Rozwój gospodarczy jest priorytetem dla władz, mieszkańców i przedsiębiorców działających na terenie KOF. Ze względu na to, że jest to jeden rynek pracy, którego silnym rdzeniem jest miasto Kielce, niezbędna jest współpraca wszystkich gmin w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, zwiększenia popytu na pracę oraz wsparcia rozwoju przedsiębiorczości.

Działania strategiczne planowane do realizacji w ramach celu strategicznego to m.in.:

1. Promocja i wsparcie samozatrudnienia
2. Aktywizacja zawodowa osób bezrobotnych
3. Wsparcie osób powracających na rynek pracy po przerwie związanej z urodzeniem/ wychowaniem dziecka

Wskazane działania skupiają się wokół dwóch głównych, powiązanych ze sobą obszarów. Ich wzmocnienie znacząco wpłynie na poprawę sytuacji społeczno-gospodarczej na obszarze ZIT.

W pierwszym z nich uwaga skupiona jest na osobach bezrobotnych powyżej 29 roku życia oraz osobach powracających po przerwie związanej z urodzeniem dziecka. W podejmowanych działaniach należy zwrócić uwagę na osoby znajdujące się w szczególnie trudnej sytuacji w tym m.in. kobiety, osoby powyżej 50 roku życia, osoby długotrwale bezrobotne, osoby z niskimi kwalifikacjami zawodowymi. Proponowane formy wsparcia mogą obejmować m.in. tworzenie żłobków, pośrednictwo/poradnictwo zawodowe, szkolenia/staże zawodowe, kursy, subsydiowane zatrudnienie, staże, refundacje.

Drugi obszar, także skierowany do osób pozostających bez zatrudnienia powinien koncentrować się na zastosowaniu instrumentów aktywizacyjnych polegających na przyznaniu bezwrotnych dotacji wraz ze wsparciem pomostowym. Osobami, które wymagają szczególnej uwagi są m.in. osoby bezrobotne i poszukujące pracy, w tym kobiety, osoby powyżej 50 roku życia, z niepełnosprawnościami, długotrwale bezrobotne, niskokwalifikowane.

8.1.2. Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 1 współfinansowane z RPO (Oś 8 PI 8iv, 8vi, Oś 10 PI 8i, 8iii):

W ramach celu 1 planuje się realizację projektów miękkich pogrupowane wokół następujących **priorytetów**:

1. Rozwój przedsiębiorczości osób bezrobotnych
2. Zwiększenie zdolności do zatrudnienia osób bezrobotnych i powracających na rynek pracy

Mogą one być finansowane z priorytetów inwestycyjnych EFS zawartych w RPO:

- 8i: dostęp do zatrudnienia dla osób poszukującym pracy i osób biernych zawodowo, w tym długotrwale bezrobotnych oraz oddalonych od rynku pracy, także poprzez lokalne inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników;
- 8iii: Praca na własny rachunek, przedsiębiorczość i tworzenie przedsiębiorstw, w tym innowacyjnych mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw;
- 8iv: Równość mężczyzn i kobiet we wszystkich dziedzinach, w tym dostęp do zatrudnienia, rozwój kariery, godzenie życia zawodowego i prywatnego oraz promowanie równości wynagrodzeń za taką samą pracę,
- 8vi: Aktywne i zdrowe starzenie się.

Wyżej wymienione priorytety inwestycyjne realizowane będą poprzez projekty wybierane w trybie konkursowym.

Działania w zakresie rozwoju przedsiębiorczości będą realizowane również z PO Polska Wschodnia 2014-2020 i będą dotyczyć Priorytetu Inwestycyjnego 3a. Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości. Możliwość realizacji tych działań jest uwarunkowana od rozstrzygnięć konkursów ogłaszanych w ramach PO Polska Wschodnia 2014-2020.

Projekty, których wybór będzie odbywał się trybie konkursowym przedstawia Tabela 8.1.

Tabela 8.1 Lista projektów przewidywanych do realizacji w trybie konkursowym z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia PI 3a

<i>Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020</i>					
<i>PI 3a. Promowanie przedsiębiorczości, w szczególności poprzez ułatwianie gospodarczego wykorzystywania nowych pomysłów oraz sprzyjanie tworzeniu nowych firm, w tym również poprzez inkubatory przedsiębiorczości</i>					
<i>Lp.</i>	<i>Nazwa i opis projektu</i>	<i>Wnioskodawca</i>	<i>Szacunkowa wartość całkowita /mln PLN/</i>	<i>Szacunkowa wartość kosztów kwalifikowanych /mln PLN/</i>	<i>Szacunkowa kwota dofinansowania /mln PLN/</i>
1.	<p>Platforma startowa Kieleckiego Parku Technologicznego</p> <p>Projekt pn. Platforma startowa Kieleckiego Parku Technologicznego zakłada zwiększenie potencjału KPT do świadczenia usług na rzecz przedsiębiorstw w zakresie tworzenia warunków sprzyjających powstawaniu i rozwijaniu innowacyjnych i technologicznych MŚP typu startup. Dzięki realizacji inwestycji KPT będzie dysponować ofertą dla młodych i przedsiębiorczych osób głównie z województwa świętokrzyskiego do rozwoju swoich pomysłów biznesowych i zakładania nowych firm typu startup. Oferta Platformy startowej KPT skierowana będzie do osób do 35 roku życia, w szczególności do absolwentów szkół wyższych oraz studentów ostatnich lat studiów, chcących uruchomić i rozwijać własne firmy w województwie świętokrzyskim w oparciu o zgłoszony pomysł bądź koncepcję. Wsparcie grupy docelowej będzie prowadzone w formule kompleksowego programu akceleracji pomysłów, poczynając od wstępnej oceny pomysłów i doradztwa, poprzez indywidualne wsparcie w rozwoju pomysłu biznesowego i strategii przedsiębiorstwa, a także wsparcia związanego z rozwinięciem działalności typu startup. W ramach platformy startowej, KPT zapewni m.in. opiekę w formie branżowego monitoringu, coachingu (np. biznesowego, marketingowego, technologicznego) i innych usług, niezbędnych do przeprowadzania prac nad rozwojem nowego pomysłu biznesowego, w tym obejmujących testowanie i weryfikowanie pomysłów i koncepcji, aż do momentu przygotowania zweryfikowanego rynkowo modelu biznesowego. Kielecki Park Technologiczny jako animator Platformy zapewni odpowiedni system monitorowania</p>	Kielecki Park Technologiczny	20,00	17,00	14,45

<p>postępów inkubacji oraz prowadzonej po wyjściu z Platformy działalności gospodarczej wspartych przedsiębiorstw. Projekt obejmuje poszerzenie wachlarza i profesjonalizację usług Kieleckiego Parku Technologicznego w zakresie tworzenia Platformy startowej. Projekt zakłada etapowe działania tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wstępną ocenę pomysłów i indywidualne wsparcie doradcze, - wsparcie rozwoju pomysłów biznesowych i strategii przedsiębiorstwa, - wsparcie związane z rozwinięciem działalności w regionie nowych innowacyjnych przedsiębiorstw typu startup. <p>W ramach platformy startowej, KPT zapewni m.in. opiekę w formie branżowego monitoringu, coachingu (np. biznesowego, marketingowego, technologicznego) i innych usług, niezbędnych do przeprowadzania prac nad rozwojem nowego pomysłu biznesowego, w tym obejmujących testowanie i weryfikowanie pomysłów i koncepcji, aż do momentu przygotowania zweryfikowanego rynkowo modelu biznesowego. Kielecki Park Technologiczny jako animator Platformy zapewni odpowiedni system monitorowania postępów inkubacji oraz prowadzonej po wyjściu z Platformy działalności wspartych gospodarczej przedsiębiorstw.</p>				
---	--	--	--	--

Miarą osiągnięcia celu strategicznego będzie realizacja wskaźników produktu i wskaźników rezultatu opisanych w podpunktach 8.2. i 8.3.

8.1.3. Cel 2: Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego

Zewnętrzna dostępność komunikacyjna, w tym powiązanie z innymi dużymi ośrodkami miejskimi w kraju i za granicą transportem drogowym, kolejowym i lotniczym jest istotnym warunkiem podnoszenia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej obszaru KOF, ale także poprawy jakości życia mieszkańców poprzez ułatwienie dostępu do usług wyższego rzędu. Obecnie, obszar KOF wykazuje się średnią dostępnością drogową i kolejową, nie posiada dostępu do lotniska (najbliższe lotnisko w Balicach jest oddalone o około 2 godziny drogi samochodem). Ze względu na to, że połączenia drogowe, kolejowe i lotnicze warunkujące zewnętrzną dostępność komunikacyjną KOF leżą poza zakresem działania samorządów lokalnych, można prowadzić jedynie działania lobbystyczne poparte pogłębioną analizą kosztów i korzyści możliwych do osiągnięcia dzięki poprawie sytuacji.

Jeżeli chodzi o dostępność wewnętrzną, jest ona czynnikiem integrującym terytorium i zwiększającym jego spójność. Poprawia także dostęp mieszkańców do usług publicznych – wg danych zawartych w diagnozie jest on dziś nierównomierny w poszczególnych gminach KOF, niewystarczająco rozwinięte są także połączenia drogowe, kolejowe i transport publiczny między poszczególnymi gminami, a także pomiędzy niektórymi gminami a Kielcami, których pozycja jako obszaru rdzeniowego jest bardzo mocna (koncentrują większość podróży mieszkańców związanych z pracą, zakupami czy funkcjami społecznymi i kulturalnymi). Wynika stąd konieczność takiej poprawy połączeń drogowych i kolejowych oraz rozwój transportu zbiorowego

do i z Kielc, jak również w samych Kielcach, aby dostęp czasowy wszystkich mieszkańców do stolicy obszaru był w miarę możliwości podobny, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości zrównoważonej mobilności w samych Kielcach, gdzie koncentrują się wszystkie funkcjonalne powiązania KOF – centrum administracyjne, gospodarcze, edukacyjne, zdrowotne, kulturalne dla mieszkańców KOF.

Działania strategiczne planowane do realizacji w ramach celu strategicznego to m.in.:

1. Rozbudowa i poprawa jakości dróg na obszarze KOF tak, aby zwiększyć wewnętrzną i zewnętrzną integrację obszaru funkcjonalnego oraz bezpieczeństwo drogowe.
2. Rozwój i integracja systemu komunikacji publicznej.
3. Poprawa ilości i jakości taboru autobusowego.
4. Budowa obwodnic Kielc.
5. Działania na rzecz zwiększenia dostępności zewnętrznej KOF, w tym w szczególności transportem samochodowym i lotniczym.
6. Wykorzystanie transportu kolejowego do poprawy połączeń między gminami KOF a Kielcami.

Wybrane działania koncentrują się na wzmocnieniu wewnętrznej spójności KOF, w szczególności poprzez poprawę stanu technicznego oraz rozwój transportu publicznego na terenie KOF. Jeżeli chodzi o dostępność zewnętrzną, planowane są jedynie działania lobbystyczne. Działania w zakresie rozwoju transportu zintegrowanego powinny prowadzić do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego przez mieszkańców i przedsiębiorców KOF w swoich codziennych podróżach. Obecnie, zgodnie z przeprowadzonymi badaniami, głównym środkiem transportu jest samochód.

8.1.4. Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 2 współfinansowane z RPO (Oś.6, PI 7b. i 4e):

Priorytety wypracowane wspólnie przez gminy KOF:

1. Budowa i przebudowa dróg różnych kategorii na terenie miasta Kielce i obszaru funkcjonalnego Kielc usprawniających połączenia komunikacyjne z jego rdzeniem.
2. Zrównoważona mobilność miejska – budowa centrów przesiadkowych
3. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na obszarze KOF

PI 7b zakłada realizację inwestycji, które bezpośrednio wpłyną na podniesienie standardów połączeń drogowych na drogach o różnej kategorii na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Inwestycje w ramach priorytetu polegać będą na budowie, przebudowie dróg różnych kategorii należących do sieci połączeń gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego z jego rdzeniem. Realizacja celu przedmiotowego priorytetu wpływać będzie na zwiększenie mobilności mieszkańców oraz służyć będzie poprawie dostępności do ośrodków rozwoju gospodarczego,

do rynku pracy, edukacji czy też opieki zdrowotnej. Interwencja w ramach priorytetu ukierunkowana będzie również na inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu drogowego na tych drogach. Realizacja inwestycji w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7b będzie zgodna z zapisami wynikającymi z Umowy Partnerstwa i Programem Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020, uchwalonym Uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego nr XVII/247/15 z dnia 27.11.2015 r. Program diagnozuje potrzeby inwestycyjne regionu, w celu zapewnienia prawidłowego działania węzłów w infrastrukturze drogowej i korytarzy komunikacyjnych. Będzie to osiągnięte poprzez modernizację i usprawnienie samych węzłów jak też, rozbudowę i modernizację ich powiązań drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi. Realizacja projektów pozakonkursowych w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 7b, znajduje odzwierciedlenie w opisanym dokumencie planistycznym, a tym samym uzasadnia ich realizację.

Drugim priorytetem inwestycyjnym jest priorytet 4e., w ramach którego realizowane będą inwestycje związane z poprawą stanu infrastruktury np. w zakresie oświetlenia miejskiego, wsparciem ekologicznego transportu publicznego oraz zrównoważonej mobilności miejskiej (w tym m.in. bus-pasy, ciągi piesze, ścieżki rowerowe, centra przesiadkowe, ITS). Projekty planowane do realizacji nie będą zawierać elementów polegających na budowie lub przebudowie dróg.

Realizacja inwestycji w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 4e będzie zgodna z zapisami wynikającymi z Umowy Partnerstwa, Planów Gospodarki Niskoemisyjnej przygotowywanych przez każdą z gmin KOF i Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020. Plany Gospodarki Niskoemisyjnej będą zawierały odniesienia do określonych elementów mobilności miejskiej.

Szczegółowa lista projektów strategicznych realizowanych w formule ZIT w ramach ww. Priorytetów Inwestycyjnych, wybieranych w trybie pozakonkursowym stanowi załącznik nr 1 do niniejszego dokumentu.

Działania w tym zakresie będą realizowane również z PO Polska Wschodnia 2014-2020. Możliwość realizacji tych działań jest uwarunkowana od rozstrzygnięć konkursów ogłaszanych w ramach PO Polska Wschodnia 2014-2020.

Projekty, których wybór będzie odbywał się trybie konkursowym przedstawia Tabela 8.2.

Tabela 8.2 Lista projektów przewidywanych do realizacji w trybie konkursowym z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia PI 7b

<i>Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020</i>					
<i>PI 7b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi</i>					
<i>Lp.</i>	<i>Nazwa projektu</i>	<i>Wnioskodawca</i>	<i>Szacunkowa wartość całkowita / mln PLN/</i>	<i>Szacunkowa wartość kosztów kwalifikowanych / mln PLN/</i>	<i>Szacunkowa kwota dofinansowania / mln PLN/</i>
1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 na odcinku od DK 73 do granicy Miasta Kielce	Gmina Kielce	86,30	76,90	65,37
2.	Rozbudowa DK 74 w Kielcach w ciągu ul. Łódzkiej, na odcinku od ul. Hubalczyków do ul. Zakładowej	Gmina Kielce	40,00	37,30	31,70
3.	Przebudowa i rozbudowa DK 73 w Kielcach w ciągu ul. Radomskiej, na odcinku od granicy miasta do ul. Jaworskiego	Gmina Kielce	202,50	188,80	160,48
4.	Budowa nowego przebiegu DW 786 w Kielcach na odcinku od granicy miasta do Węzła Drogowego Kielce-Zachód na połączeniu DK 74 z S7	Gmina Kielce	110,00	105,20	89,42
5.	Rozbudowa DW 764 na odcinku: granica miasta Kielce - granica gminy Daleszyce wraz z budową obwodnic m. Suków i Daleszyce	Województwo Świętokrzyskie	116,00	116,00	98,60
6.	Rozbudowa DW 762 na odcinku: węzeł Kielce Południe (S7) - granica gminy Chęciny	Województwo Świętokrzyskie	37,00	37,00	31,45
7.	Budowa południowej obwodnicy Morawicy w ciągu DW 766 od skrzyżowania z projektowaną obwodnicą DK73	Województwo Świętokrzyskie	27,00	27,00	22,95
8.	Budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765 od skrzyżowania z DK73	Województwo Świętokrzyskie	25,00	25,00	21,50
9.	Budowa nowego przebiegu DW763 na odcinku: węzeł Kielce Południe (S7) - projektowany węzeł na DK73	Województwo Świętokrzyskie	112,00	112,00	95,20
10.	Rozbudowa DW 745 na odcinku: granica miasta Kielce - Masłów - Mąchocice	Województwo Świętokrzyskie	71,00	71,00	60,35
11.	Rozbudowa DW 761 na odcinku Piekoszów-węzeł Jaworznia (S7)	Województwo Świętokrzyskie	8,00	8,00	6,80

Miarą osiągnięcia celu strategicznego będzie realizacja wskaźników produktu i wskaźników rezultatu opisanych w podpunktach 8.2. i 8.3.

8.1.5. Cel 3: Rozwój oferty zdrowotnej, socjalnej i edukacyjnej, w tym poprawa jakości nauczania.

Zgodnie z badaniami mieszkańców i analizą potrzeb gmin, zidentyfikowano potrzebę rozwoju infrastruktury edukacyjnej na każdym szczeblu nauczania, począwszy od poprawy dostępności opieki nad dziećmi, poprzez rozwój oferty edukacyjnej szkół podstawowych i gimnazjów, oraz dostosowanie oferty szkół ponadgimnazjalnych do potrzeb rynku pracy. Wskazywano także na potrzeby związane z kształceniem przez całe życie i stałą budową kompetencji mieszkańców.

Działania strategiczne planowane do realizacji w ramach celu strategicznego to m.in.:

1. Zwiększenie liczby miejsc w przedszkolach i poprawa dostępu do nich we wszystkich gminach KOF.
2. Rozwój oferty edukacyjnej szkół na terenie KOF, w tym zajęć pozalekcyjnych.
3. Rozbudowa i doposażenie placówek oświatowych.
4. Rozwój oferty kształcenia zawodowego dla branż obecnych na terenie KOF.
5. Edukacja na rzecz innowacyjności i promocja postaw innowacyjnych.
6. Wsparcie zmiany oferty edukacyjnej szkół zawodowych i średnich na dostosowaną do potrzeb rynku prac.
7. Stworzenie systemu szkoleń oraz przekwalifikowania dla mieszkańców KOF.
8. Budowa i wyposażenie Centrum Kształcenia Praktycznego.
9. Aktywizacja osób zagrożonych wykluczeniem.
10. Realizacja programów zdrowotnych.

Zaplanowane działania przedstawiono w odniesieniu do poziomów edukacji. Dojmującym problemem dla wielu mieszkańców KOF, zwłaszcza spoza Kielc, jest dostępność do opieki w przedszkolach, ważnej nie tylko dla rozwoju dzieci, ale także możliwości zawodowych opiekunów. Należy więc podjąć działania zwiększające liczbę miejsc w przedszkolach w ramach potrzeb na terenie poszczególnych gmin (patrz diagnoza) tak, aby dzieci miały zapewnioną opiekę w pobliżu swojego miejsca zamieszkania.

Na poziomie edukacji podstawowej, gimnazjalnej oraz szkolnictwa zawodowego potrzebne są dwa rodzaje działań – doposażenie i remonty szkół oraz rozwój oferty edukacyjnej szkół na terenie KOF, w tym zajęć pozalekcyjnych dla dzieci i młodzieży – było to jedno z istotnych działań wskazywanych przez mieszkańców. Pozwoli ono na wzmocnienie kompetencji indywidualnych i społecznych dzieci poprzez umożliwienie im dostępu do różnorodnej oferty zajęć rozwojowych i edukacyjnych. Szczególnie zadbać należy o zajęcia ukierunkowane były m.in. na przedmioty matematyczno-przyrodnicze, ICT, języki obce oraz te dzięki którym rozwijana będzie kreatywność, innowacyjność i umiejętność pracy zespołowej. Osiągnięcie zakładanych rezultatów nie będzie możliwe także bez realizacji projektów podnoszących kompetencje zawodowe nauczycieli kształcenia ogólnego.

Realizacja działań w obszarze wsparcia szkolnictwa zawodowego (także w szkołach dla dorosłych i policealnych) powinna korespondować z zidentyfikowanym i monitorowanym zapotrzebowaniem na zawody oraz służyć wzmocnieniu praktycznej wiedzy uzyskiwanej we współpracy z przedsiębiorcami. Dlatego oprócz inwestycji związanych z doposażeniem szkół należy zwrócić uwagę m.in. na obszar poradnictwa zawodowego czy realizacji staży oraz kursów i szkoleń zakończonych zewnętrznym egzaminem.

Ze względu na wybrane w ramach ZIT projekty strategiczne, główny nacisk w obszarze działań edukacyjnych zostanie położony na rozwój szkoleń zawodowych i uczenia się przez całe życie (w tym systemu przekwalifikowania dla mieszkańców gmin KOF). Zmiany w ofercie edukacyjnej pozwolą stosunkowo szybko przewyciężyć występujące na terenie KOF problemy na rynku pracy oraz wysokie bezrobocie. Skierowanie działań do osób, które z własnej inicjatywy chcą podnieść swoją wiedzę i umiejętności (należy objąć szczególnym wsparciem m.in. osoby powyżej 50 roku życia i o niskich kwalifikacjach) powinno być realizowane poprzez zapewnienie im elastycznych form uczenia się zarówno w systemie edukacji formalnej jak i pozaformalnej. Głównym projektem realizowanym w obszarze rdzeniowym KOF w odpowiedzi na te wyzwania jest budowa Centrum Kształcenia Praktycznego.

W obszarze ochrony zdrowia przedstawiono działania pozwalające przede wszystkim na zwiększenie świadomości zdrowotnej mieszkańców (realizacja programów profilaktycznych), jak również realizację programów zdrowotnych skierowanych do grup docelowych wymagających wsparcia. Wsparcie powinno być także kierowane na poprawę dostępu obywateli do podstawowych usług o charakterze profilaktycznym, opiekuńczym oraz rodzinnym. Szczególna uwaga podczas realizacji tych działań powinna być zwrócona m.in. na osoby zagrożone ubóstwem i wykluczeniem.

Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 3 współfinansowane z RPO (Oś 6 PI 10a; Oś 8 PI 10i, 10iii, 10iv; Oś 9 PI 9iv):

Priorytety w ramach celu 3 obejmują:

1. Poprawa oferty edukacyjnej na każdym poziomie nauczania
2. Inwestycje w infrastrukturę służącą do szkoleń zawodowych i uczenia się przez całe życie, z uwzględnieniem infrastruktury ośrodków i centrów egzaminacyjnych.
3. Aktywna integracja społeczna
4. Zdrowe społeczeństwo podstawą rozwoju KOF

Działania infrastrukturalne będą realizowane w ramach priorytetu inwestycyjnego 10a. (RPO), a wsparcie dotyczyć będzie budowy, rozbudowy i modernizacji jednostek dydaktycznych, zakupu niezbędnego wyposażenia na potrzeby działalności placówki oraz wsparcia infrastruktury szkolnictwa zawodowego i nauczania pozaformalnego. Ponadto, ze środków EFS można realizować działania miękkie w ramach priorytetów inwestycyjnych:

- 10i. Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego, z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia.
- 10iii. Wyrównywanie dostępu do uczenia się przez całe życie o charakterze formalnym, nieformalnym i pozaformalnym wszystkich grup wiekowych, poszerzanie wiedzy, podnoszenie umiejętności i kompetencji siły roboczej oraz promowanie elastycznych ścieżek kształcenia, w tym poprzez doradztwo zawodowe i potwierdzanie nabytych kompetencji.
- 10iv. Lepsze dopasowywanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ściślejszej współpracy z pracodawcami
- 9iv. Ułatwianie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym

Wyżej wymienione priorytety inwestycyjne realizowane będą poprzez projekty wybierane w trybie konkursowym.

Miarą osiągnięcia celu strategicznego będzie realizacja wskaźników produktu i wskaźników rezultatu opisanych w podpunktach 8.2. i 8.3.

8.1.6. Cel 4: Zwiększenie atrakcyjności turystycznej KOF.

Obszar KOF, w szczególności ze względu na swoje walory przyrodnicze ma potencjał do rozwoju turystyki lokalnej i ponadlokalnej, w tym weekendowej z sąsiednich województw. Ze względu na stały rozwój Targów Kielce, można się także spodziewać rozwoju turystyki biznesowej. Aby ten potencjał w pełni wykorzystać, potrzebne jest jednak po stworzeniu przejrzystego i atrakcyjnego systemu informacji o możliwościach rekreacyjnych i noclegowych na obszarze KOF. Należy także odpowiednio przygotować tereny cenne przyrodniczo, m.in. poprzez system identyfikacji wizualnej, rozwój sieci ścieżek rowerowych oraz stworzenie miejsc postojowych i punktów informacyjnych. Potrzeba także stałego rozwoju infrastruktury sportowej, turystycznej i rowerowej tak, aby chętnie korzystali z niej mieszkańcy i turyści.

Działania strategiczne planowane do realizacji w ramach celu strategicznego to m.in.:

1. Zagospodarowanie lokalnych zasobów przyrodniczych i ekologicznych na potrzeby rekreacji, turystyki i edukacji wraz z ich promocją
2. Rozwój infrastruktury sportowej, turystycznej, rekreacyjnej

8.1.7. Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 4 współfinansowane z RPO (Oś.6, PI 6d.):

Priorytety wypracowane wspólnie przez gminy KOF obejmują:

1. Działania inwestycyjne umożliwiające wykorzystanie lokalnych zasobów przyrodniczych wraz z promocją, np. zbiorniki wodne, stawy, tereny wypoczynkowe, ścieżki dydaktyczne,
2. Rozbudowa, modernizacja i doposażenie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, Geopark, ogrody botaniczne) oraz prowadzenie działań/kampanii informacyjno-edukacyjnych.

Realizacja priorytetu inwestycyjnego 6d. (RPO), przyczyni się do poprawy i ochrony obszarów cennych przyrodniczo na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz wykorzystania tych zasobów dla rozwoju turystyki. Prowadzone działania będą miały na celu m.in. podniesienie standardu bazy technicznej i wyposażenia, opracowanie planów lub programów ochrony dla obszarów cennych przyrodniczo. Zwiększona zostanie ochrona różnorodności biologicznej na obszarach miejskich i pozamiejskich w oparciu o gatunki rodzime np. banki genowe, parki miejskie, ogrody botaniczne, geoparki i ekoparki. Działania wpisujące się w realizację przedmiotowego priorytetu inwestycyjnego przyczynią się również do przywrócenia walorów przyrodniczych, turystycznych i rekreacyjnych zbiorników wodnych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Tworzone będą również warunki dla prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o zasoby przyrodnicze regionu, poprzez ich promocję i zagospodarowanie do celów zrównoważonego i przyjaznego środowiska rozwoju turystyki, a także budowę i modernizację niezbędnej infrastruktury związanej z ochroną, przywróceniem właściwego stanu siedlisk przyrodniczych i gatunków (również na terenach chronionych). Działania miękkie aktywizujące mieszkańców (osoby starsze) można dodatkowo realizować z priorytetu 8vi. EFS: aktywne i zdrowe starzenie się.

Szczegółowa lista projektów strategicznych realizowanych w formule ZIT w ramach ww. Priorytetów Inwestycyjnych, wybieranych w trybie pozakonkursowym stanowi załącznik nr 1 do niniejszego dokumentu. W załączniku nr 2 przedstawiono natomiast listę projektów komplementarnych.

Miarą osiągnięcia celu strategicznego będzie realizacja wskaźników produktu i wskaźników rezultatu opisanych w podpunktach 8.2. i 8.3.

8.1.8. Cel 5: Poprawa efektywności energetycznej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii.

Poprawa efektywności energetycznej jest jednym z największych wyzwań dla sektora publicznego i prywatnego w całym kraju tak, aby możliwe było zmniejszenie emisji CO₂ i osiągnięcie zaplanowanych na 2020 rok wyników. Biorąc pod uwagę duże zapotrzebowanie na wsparcie inwestycji w zakresie modernizacji energetycznej obiektów użyteczności publicznej wskazanych przez jednostki samorządu terytorialnego tworzące ZIT, Priorytet Inwestycyjny

ukierunkowany jest na wsparcie kompleksowych projektów z zakresu głębokiej modernizacji energetycznej wyłącznie w budynkach użyteczności publicznej.

Jak wskazuje Umowa Partnerstwa, realizacja projektów służących zwiększeniu efektywności energetycznej dokonywana będzie na podstawie audytu energetycznego. Interwencja w ramach priorytetu obejmować będzie również wsparcie termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej, w tym wymiany wyposażenia tych obiektów na energooszczędne.

Optymalizacja energetyczna stworzy również warunki do efektywnego zarządzania środkami publicznymi dzięki zmniejszeniu nakładów finansowych samorządów KOF z tytułu bieżącej eksploatacji będących w ich gestii nieruchomości publicznych. Z tego powodu konieczna jest również modernizacja infrastruktury publicznej – na obszarze KOF zdecydowano, że priorytetowe zadania będą dotyczyły termomodernizacji budynków i obiektów publicznych oraz modernizacji oświetlenia ulicznego, co pozwoli na wygenerowanie znaczących oszczędności w zakresie zużycia energii cieplnej i energii elektrycznej. Ponadto należy dążyć do stopniowej zmiany struktury wykorzystywanych źródeł energii, na korzyść wzrastającego udziału źródeł odnawialnych. Należy także przygotować i wdrożyć plany gospodarki niskoemisyjnej w każdej gminie. **Obecnie gminy KOF są w trakcie opracowywania takich planów – dla każdej z gmin z osobna, do realizacji których się zobowiązały.** Opracowywane plany będą zgodne z załącznikiem nr 9 do regulaminu konkursu nr 2/POLiŚ/9.3/2013 „Szczegółowe zalecenia dotyczące struktury planu gospodarki niskoemisyjnej” i będą obejmować:

- zakres działań na szczeblu gminy,
- objęcie całości obszaru geograficznego gminy,
- skoncentrowanie się na działaniach niskoemisyjnych i efektywnie wykorzystujących zasoby, w tym poprawie efektywności energetycznej, wykorzystaniu OZE, czyli wszystkich działań mających na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza w tym pyłów, dwutlenku siarki, tlenków azotu oraz emisji dwutlenku węgla, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów, na których odnotowano przekroczenia dopuszczalnych stężeń w powietrzu,
- współuczestnictwo podmiotów będących producentami i/lub odbiorcami energii (z wyjątkiem instalacji objętych systemem EU ETS) ze szczególnym uwzględnieniem działań w sektorze publicznym,
- objęcie planem obszarów, w których władze lokalne mają wpływ na zużycie energii w perspektywie długoterminowej (w tym planowanie przestrzenne),
- podjęcie działań mających na celu wspieranie produktów i usług efektywnych energetycznie (np. zamówienia publiczne),
- podjęcie działań mających wpływ na zmiany postaw konsumpcyjnych użytkowników energii (współpraca z mieszkańcami i zainteresowanymi stronami, działania edukacyjne),

- spójność z nowotworzonymi bądź aktualizowanymi założeniami do planów zaopatrzenia w ciepło, chłód i energię elektryczną bądź paliwa gazowe (lub założeniami do tych planów) i programami ochrony powietrza .

Niektóre z gmin KOF podjęły już działania w zakresie podnoszenia efektywności energetycznej i gospodarki niskoemisyjnej. Należały do nich:

- W gminie Chęciny: termomodernizacja budynków użyteczności publicznej (szkoły, urząd gminy) oraz budowa elektrowni wodnej w Wolicy
- W gminie Kielce:
 - termomodernizacja obiektów oświatowych,
 - wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne, zastosowanie systemów regulacji oświetlenia ulicznego,
 - wdrażanie systemu monitoringu zużycia mediów (energii elektrycznej, ciepła, gazu, wody, paliw stałych i ciekłych) w jednostkach organizacyjnych Gminy Kielce,
 - grupowy zakup energii elektrycznej dla obiektów należących do Gminy Kielce (obiektów kubaturowych, oświetlenia ulicznego, sygnalizacji świetlnej itp.),
 - program pilotażowy instalacji fotowoltaicznej na wybranym obiekcie Gminy Kielce (w trakcie realizacji),
 - zakup nowego taboru przez MPK Kielce,
 - Przyjęcie „Programu Ograniczenia Niskiej Emisji na terenie Miasta Kielce”,
 - Dotacje na dofinansowanie kosztów wykonania demontażu palenisk węglowych; zakupu i montażu nowego źródła ogrzewania; zakupu, montażu, wymiany lub modernizacji instalacji związanej z nowym źródłem ogrzewania; modernizacji systemu odprowadzania spalin niezbędnego do prawidłowego funkcjonowania nowego źródła ogrzewania; podłączenia do miejskiej sieci ciepłowniczej w zakresie wykonania wewnętrznej instalacji centralnego ogrzewania oraz ciepłej wody użytkowej z wyłączeniem urządzeń węzła cieplnego; zakupu i montażu instalacji odnawialnego źródła energii.
- W gminie Masłów: Opracowanie Programu Ograniczania Niskiej Emisji dla Gminy Masłów oraz stworzenie bazy danych emisji CO₂ oraz instalacja paneli fotowoltaicznych w Centrum Edukacyjnym Szklany Dom oraz energooszczędnego oświetlenia ledowego.
- W gminie Morawica: Opracowanie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Morawica; Budowa systemu kolektorów słonecznych oraz pompy ciepła dla ogrzewania wody użytkowej i basenowej; Termomodernizacja budynków szkół na terenie Gminy Morawica, w tym wymiana źródła ciepła na gazowe lub olejowe; Instalacja systemu kolektorów i modernizacja kotłowni w Świętokrzyskim Centrum Psychiatrii w Morawicy; Systemy kolektorów słonecznych i pompy ciepła do podgrzewania ciepłej wody użytkowej w domach mieszkalnych w różnych lokalizacjach na terenie Gminy

- W gminie Strawczyn: Budowa centrum Sportowo-rekreacyjnego w Strawczynku – Etap III Budowa krytej pływalni z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii: solary, kotły na biomasę, energia geotermalna; Rozbudowa instalacji solarnej na terenie Centrum Sportowo-Rekreacyjnego w Strawczynku; Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie Gminy Strawczyn.

Działania strategiczne planowane do realizacji w ramach celu strategicznego to m.in.:

1. Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej w każdej gminie.
2. Modernizacja oświetlenia ulicznego.
3. Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii.
4. Realizacja planów gospodarki niskoemisyjnej.
5. Uporządkowanie i rozwój systemu ścieżek rowerowych w KOF.

8.1.9. Priorytety ZIT realizowane w ramach celu 5 współfinansowane z RPO (OŚ.6 , PI 4c. i 4e.):

Priorytety wypracowane wspólnie przez gminy KOF obejmują:

1. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej wraz z wykorzystaniem OZE.
2. Modernizacja oświetlenia gminnego.
3. Zrównoważona mobilność miejska – ścieżki rowerowe.

PI 4c ma za zadanie wsparcie kompleksowych projektów dotyczących poprawy efektywności wykorzystania energii w budynkach użyteczności publicznej.

Rezultatem realizacji przedmiotowego priorytetu będzie uzyskanie niższego zużycia energii, m.in. w zakresie ogrzewania, oświetlenia pomieszczeń, ewentualnego chłodzenia, wentylacji czy przygotowania ciepłej wody; interwencja w ramach priorytetu obejmować będzie również wsparcie termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej, w tym wymiany wyposażenia tych obiektów na energooszczędne. Jeśli chodzi o priorytet 4e., koncentruje się on na zwiększeniu efektywności energetycznej oraz ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych w miastach – w tym celu **dofinansowanie znajdą projekty, realizujące założenia planów niskoemisyjnych dla poszczególnych gmin m.in. w zakresie dotyczącym poprawy stanu infrastruktury np. w zakresie oświetlenia miejskiego, wsparcie ekologicznego transportu publicznego oraz zrównoważonej mobilności miejskiej** (w tym np. ścieżki rowerowe, centra przesiadkowe, infrastruktura transportu publicznego).

Szczegółowa lista projektów strategicznych, wybieranych w trybie pozakonkursowym, realizowanych w formule ZIT stanowi załącznik nr 1 do niniejszego dokumentu. W załączniku nr 2 przedstawiono natomiast listę projektów komplementarnych wybieranych w trybie pozakonkursowym. Załącznik nr 3 przedstawia alokację na projekty wybierane w trybie konkursowym, których realizacja jest uzależniona od wyników konkursu.

Miarą osiągnięcia celu strategicznego będzie realizacja wskaźników produktu i wskaźników rezultatu opisanych w podpunktach 8.2. i 8.3.

8.2. Wskaźniki produktu

Ze względu na sposób finansowania realizacji strategii ZIT (zagwarantowane środki na realizację tylko niektórych celów strategicznych), zostały dobrane wskaźniki dla celów 1-5, zgodne z zapisami RPOWŚ i uszczegółowieniem. Lista wskaźników znajduje się w Załączniku nr 5.

Wskaźniki produktu dotyczą jedynie działań finansowanych w ramach ZIT. Pozostałe działania będą realizowane w miarę dostępnych środków oraz z innych osi priorytetowych RPO

8.3. Wskaźniki rezultatu

Lista wskaźników Rezultatu, zgodna z zapisami RPOWŚ i uszczegółowieniem znajduje się w Załączniku nr 6.

9. TRYB WYBORU PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH PRZEWIDZIANYCH DO REALIZACJI W RAMACH ZIT KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Jednym z celów narzędzia ZIT w Polsce, zgodnie z dokumentem pt.: „Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce” opracowanym przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, jest realizacja projektów zintegrowanych i komplementarnych, które w sposób kompleksowy będą odpowiadać na problemy miast i ich obszarów funkcjonalnych. Projekty wskazane do realizacji w ramach instrumentu ZIT, powinny zatem w sposób całościowy rozwiązywać zdiagnozowane problemy i wpływać na osiągnięcie założonych celów strategicznych. W związku z powyższym poza podstawowymi kryteriami wyboru projektów, jakie zostaną ustanowione przez Komitet Monitorujący RPO WŚ, konieczne jest określenie kryteriów zapewniających zgodność projektów ze Strategią ZIT KOF. Biuro ZIT jest odpowiedzialne za przyjmowanie propozycji projektów planowanych do realizacji w trybie pozakonkursowym przy wsparciu EFRR w ramach Strategii ZIT KOF, składanych przez uprawnionych beneficjentów i przedstawienie wstępnej listy projektów do zaopiniowania przez Komitet Sterujący ZIT KOF.

Szczegółowe zadania i obowiązki Instytucji Pośredniczącej, której funkcję pełni Prezydent Miasta Kielce, w tym zadania w zakresie wyboru projektów, określone zostały w Porozumieniu w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014–2020, zawartym w maju 2015 roku w Kielcach pomiędzy IZ RPO WŚ, a Instytucją Pośredniczącą ZIT.

Wybór projektów strategicznych realizowanych w ramach instrumentu ZIT prowadzony będzie pozakonkursowym.

Tryb pozakonkursowy

W trybie pozakonkursowym wybierane będą projekty strategiczne realizowane w ramach następujących celów:

Cel ZIT	Oś priorytetowa	Priorytet inwestycyjny UE	Fundusz
Cel 2: Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego	6	7b i 4e	EFRR
Cel 3: Rozwój oferty zdrowotnej, socjalnej i edukacyjnej, w tym poprawa jakości nauczania	6	10a	EFRR
Cel 4: Zwiększenie atrakcyjności turystycznej KOF	6	6d	EFRR
Cel 5: Poprawa efektywności energetycznej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii;	6	4c i 4e	EFRR



Kryteria i procedura wyboru projektów strategicznych realizowanych w trybie pozakonkursowym

Przedsięwzięcia zgłoszone do realizacji w ramach ZIT KOF w trybie pozakonkursowym, podlegają ocenie komisyjnej prowadzonej przez Biuro ZIT, pod kątem spójności z przyjętymi dla ZIT KOF założeniami oraz wpływu na rozwój i integralność Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (ocena 0/1). Poniżej zaproponowane kryteria wyboru projektów strategicznych wybieranych w trybie pozakonkursowym zostały zaakceptowane przez Komitet Monitorujący:

- Zgodność projektu z celami strategicznymi i priorytetami Strategii ZIT KOF.
- Komplementarność projektu z innymi przedsięwzięciami zrealizowanymi, realizowanymi bądź planowanymi do realizacji na obszarze KOF, celem zapewnienia wysokiej synergii działań prowadzonych w danym obszarze tematycznym.
- Ponadlokalna skala oddziaływania przedsięwzięcia – projekt przyczyni się do rozwiązania problemu zidentyfikowanego na obszarze KOF (Strategia ZIT KOF: diagnoza i analiza SWOT), w odniesieniu do podejmowanej tematyki.
- Czy projekt przyczynia się do osiągnięcia wskaźników określonych w Strategii ZIT KOF?
- Czy projekt przyczynia się do realizacji wskaźników określonych w RPO WŚ 2014-2020?

Za przeprowadzenie procedury wyboru projektów strategicznych w trybie pozakonkursowym w ramach instrumentu ZIT, odpowiedzialna będzie Instytucja Zarządzająca RPO WŚ. IP ZIT uczestniczy w procesie zatwierdzania kryteriów wyboru projektów oraz poprzez zapewnienie udziału swoich przedstawicieli w Komitecie Monitorującym RPO WŚ.

Procedura wyboru projektów strategicznych w trybie pozakonkursowym oparta została na realizacji 3 procedur:

1. Procedura zgłaszania projektów pozakonkursowych w ramach ZIT
 - (a) Poinformowanie partnerów KOF o rozpoczęciu przyjmowania fiszek projektów planowanych do realizacji w formule ZIT,
 - (b) Przyjmowanie propozycji projektów w formie fiszek projektowych, planowanych do realizacji przy wsparciu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Strategii ZIT KOF, zgłaszanych przez uprawnionych beneficjentów do Biura ZIT
 - (c) Ocena przez Biuro ZIT fiszek po kątem spójności z przyjętymi dla ZIT KOF założeniami oraz wpływu na rozwój i integralność Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (ocena 0/1)
 - (d) Lista projektów, które zostały wybrane w procedurze zgłoszenia projektów, po zaopiniowaniu przez KS i zatwierdzeniu przez Prezydenta Miasta stanowi Załącznik do Strategii ZIT KOF: „Szczegółowa lista projektów strategicznych realizowanych w formule ZIT w trybie pozakonkursowym”.
 - (e) Strategia ZIT KOF wraz z załącznikami podlega zaopiniowaniu przez IZ RPO WŚ w tym przeprowadzeniu procesu identyfikacji projektów strategicznych (dołączenie listy

projektów strategicznych do SZOOP lub przyjęcie uchwałą Strategii ZIT KOF przez Zarząd Województwa) a następnie zaopiniowaniu przez MliR.

2. Procedura oceny projektów strategicznych pozakonkursowych w ramach ZIT
 - (a) Po pozytywnym zaopiniowaniu Strategii ZIT KOF przez MliR, podjęciu uchwały w sprawie wydania pozytywnej opinii przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego, Oddział Wdrażania Projektów DW EFRR niezwłocznie rozpoczyna procedurę przygotowania i zawierania pre-umów. IP ZIT zamieszcza uchwałę Zarządu Województwa Świętokrzyskiego na portalu ZIT KOF, Strategię ZIT KOF, oraz listę beneficjentów, z którymi będą podpisywane pre-umowy.
 - (b) Pracownik Biura IP ZIT, stanowisko ds. wdrażania mechanizmu ZIT monitoruje gotowość beneficjentów do podpisania pre-umów o dofinansowanie projektów, wszelkich opóźnień i innych zagrożeń oraz proponowanie działań naprawczych
 - (c) Tabele, które są częścią raportu Kierownik Biura ZIT przesyła drogą elektroniczną do Kierownika Oddziału Zarządzania RPOWŚ.
 - (d) Kopia pre-umowy zostaje przekazana do Instytucji Pośredniczącej ZIT do celów monitorowania
 - (e) Po zakończeniu procedury podpisywania pre-umów przez IZ DW EFRR, Biuro ZIT monitoruje na bieżąco gotowość beneficjentów do złożenia wniosków o dofinansowanie projektów, wraz ze wszystkimi wymaganymi załącznikami, zgodnie z podpisaną pre-umową.
 - (f) Pracownik Biura ZIT, stanowisko ds. wdrażania mechanizmu ZIT przygotowuje raport z przygotowania projektów ZIT zgodnie z załącznikiem nr EFRR.VI.1 i przekazuje za pismem przewodnim do Sekretariatu DW EFRR w terminie do 15 dnia każdego miesiąca następującego po kwartale sprawozdawczym.
 - (g) Tabele, które są częścią raportu, kierownik Biura ZIT przesyła drogą elektroniczną do Koordynatora Wieloosobowego Stanowiska ds. Sprawozdawczości i Raportowania EFRR.
 - (h) IZ DW EFRR rozpoczyna procedurę przyjmowania wniosków o dofinansowanie. W przypadku niezłożenia przez beneficjenta wniosku o dofinansowanie IZ DW EFRR przekazuje do IP ZIT wnioski o wykreślenie ze „Szczegółowej listy projektów strategicznych realizowanych w formule ZIT w trybie pozakonkursowym”
 - (i) Pracownik Biura ZIT opracowuje propozycję kryteriów wyboru projektów w zakresie zgodności ze Strategią ZIT KOF, przedstawia kryteria oceny do zaopiniowania przez Komitet Sterujący i przekazuje do zaopiniowania przez IZ DW EFRR. Następnie kryteria zostają przekazane do zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący.
 - (j) Ocena projektów pozakonkursowych w ramach ZIT odbywa się zgodnie ze schematem:
 - Ocena formalna wniosków przeprowadzona jest przez IZ DW EFRR



- IP ZIT zamieszcza na portalu ZIT KOF informację o wynikach oceny formalnej.
- Ocena merytoryczna wniosków przeprowadzona jest wspólnie przez IP ZIT oraz IZ DW EFRR.
- Pracownicy Biura ZIT dokonują oceny w zakresie kryteriów zgodności ze Strategią ZIT KOF (0/1) na etapie oceny merytorycznej
- Ocena zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF zostanie przeprowadzona przez Zespół do spraw oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF, zwany dalej Zespołem.
- W skład Zespołu będzie wchodzić czworo pracowników Biura ZIT.
- Zespół powoływany jest przez Dyrektora WZFE w drodze Zarządzenia wraz z podaniem imiennego składu Zespołu.
- Ocena zgodności ze Strategią ZIT KOF projektów odbywa się w siedzibie IZ DW EFRR.
- Pracownicy Biura ZIT są każdorazowo wzywani do oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF w trakcie procedury oceny merytorycznej wniosków prowadzonej przez IZ DW EFRR.
- Członkowie Zespołu dokonują oceny w zakresie strategicznej zgodności ze Strategią ZIT KOF (ocena 0/1).
- Wniosek podlega niezależnej ocenie przez dwóch losowo wybranych członków Zespołu, uwzględniając zasadę „podwójnej pary oczu”.
- W przypadku nie osiągnięcia konsensusu w ocenie projektu, wybierany jest dodatkowy oceniający, którego ocena jest rozstrzygająca.
- Wszystkie osoby przeprowadzające ocenę projektów są zobowiązane do zachowania poufności danych zawartych we wnioskach.
- Przed przystąpieniem do oceny strategicznej osoby oceniające zobowiązane są do podpisania deklaracji poufności i oświadczenia o bezstronności w odniesieniu do każdego ocenianego przez siebie projektu, wg wzoru stanowiącego załącznik do Regulaminu przeprowadzania oceny projektów pozakonkursowych (w tym ZIT) współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020. W przypadku pozostałych uczestników procesu oceny wniosku o dofinansowanie (w tym osób nie dokonujących oceny) wymagane jest podpisanie przez nich Deklaracji o poufności.
- Osoby dokonujące oceny wniosków posługują się Kartą oceny merytorycznej wniosku o dofinansowanie w trybie pozakonkursowym.
- Negatywny wynik oceny strategicznej wniosku skutkuje jego odrzuceniem.-

3. Procedura wyboru projektów pozakonkursowych w ramach ZIT

- (a) Negatywny wynik oceny merytorycznej wniosku skutkuje odrzuceniem wniosku.

- (b) Pozytywny wynik oceny wniosku skutkuje rozpoczęciem procedury podpisania umowy
- (c) Po podjęciu Uchwały Zarządu Województwa informacja o podpisanych umowach zostaje zamieszczona na portalu IP ZIT

Należy zaznaczyć, że etap realizacji projektów będzie poprzedzony szczegółową analizą możliwych wariantów lokalizacji, technologii wykonania i oddziaływania na środowisko. Jeżeli analiza wariantów realizacji inwestycji wykaże prawdopodobieństwo ich negatywnego oddziaływania na środowisko, a przede wszystkim na siedliska i gatunki naturalne, to wówczas zrezygnuje się z realizacji danej inwestycji i rozpatrywane będą inne rozwiązania.

Tryb konkursowy

Ze względu na przyjęty zakres wdrażania w Załączniku nr 7 do Strategii przedstawiono kryteria dotyczące oceny wpływu projektu na realizację Strategii ZIT KOF oraz oceny zintegrowanego zasięgu oddziaływania, ponieważ tylko te kryteria będą podległy ocenie przez IP ZIT KOF. Kryteria mają na celu zapewnienie, że wybrane do dofinansowania projekty w jak największym stopniu przyczynią się do realizacji Strategii ZIT KOF.

Ocena spełniania kryteriów będzie polegać na przyznaniu punktów w ramach wskazanych kryteriów. Przyjęto założenie, że liczba punktów możliwych do przyznania wynosi 40. Projekt otrzyma pozytywną ocenę zgodności ze Strategią ZIT KOF jeśli uzyska nie mniej niż 10 punktów.

Proces wyboru projektów w trybie konkursowym składa się z następujących etapów:

- ogłoszenie konkursu,
- nabór wniosków,
- ocena wniosków,
- wybór projektów:
 - podjęcie decyzji o dofinansowaniu realizacji projektu,
 - ogłoszenie wyników konkursu,
 - podpisanie umów o dofinansowanie projektów.

Nabór projektów będzie realizowany wg następujących procedur:

1. Procedura naboru projektów konkursowych współfinansowanych z EFS w ramach ZIT we współpracy z IZ DWEFS
 - (a) Opracowanie przez IZ DWEFS kryteriów wyboru projektów, które po konsultacjach społecznych i zatwierdzeniu przez KM RPOWŚ 2014-2020 stanowią załącznik do SZOOP.
 - (b) Opracowanie przez IP ZIT kryteriów oceny strategicznej zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF, zaopiniowanych przez KS i Radę Programową umożliwiających ocenę

zgodności oraz stopnia spełnienia przez projekt kryteriów zgodności ze Strategią ZIT KOF. Przedstawienie kryteriów do IZ DWEFS i IP WUP celem weryfikacji pod kątem niedyskryminacji i przejrzystości. IZ DWEFS przekazuje kryteria do IZ DPR. IZ DPR przekazuje do akceptacji przez Komitet Monitorujący.

- (c) IP ZIT przygotowuje propozycję harmonogramu konkursów w zakresie Działań/Poddziałań dedykowanych dla ZIT i przekazuje go do IZ DWEFS do konsultacji. IZ DWEFS przekazuje harmonogram do IZ DPR, celem przedstawienia Zarządowi Województwa do zatwierdzenia.
- (d) IZ DWEFS we współpracy z IP ZIT opracowuje regulamin konkursu.
- (e) Ogłoszenie konkursowe zamieszczane jest przez IZ DWEFS w terminie, co najmniej 30 dni kalendarzowych przed planowanym rozpoczęciem naboru na stronie internetowej www.rpo-świętokrzyskie.pl, portalu IP ZIT oraz Portalu Funduszy Europejskich. Zamieszczenie dokumentacji konkursowej (ogłoszenie konkursowe, regulamin konkursu wraz z załącznikami) następuje po zatwierdzeniu dokumentacji przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego.
- (f) Beneficjent składa wniosek o dofinansowanie w formie papierowej (dwa egzemplarze) i elektronicznej (LSI) wraz z wymaganymi na tym etapie załącznikami sporządzone zgodnie z Regulaminem Konkursu do Sekretariatu IZ DWEFS dla osi priorytetowych 8, 9.
 - (a) IZ DWEFS przyjmuje wniosek, rejestruje go w Dzienniku korespondencji zgodnie z instrukcją kancelaryjną, każdy wniosek opatrywany jest informacją o dacie wpływu.

2. Procedura oceny projektów konkursowych w ramach ZIT (EFS)

Ocena projektów w ramach ZIT dokonywana wspólnie przez IZ DWEFS i IP ZIT.

Ocena formalna i ocena merytoryczna przeprowadzana jest zgodnie z poniższym schematem:

- (a) IZ DWEFS (w ramach KOP) przeprowadza weryfikację formalną. Po pozytywnej weryfikacji formalnej wniosek podlega rejestracji w SL2014. Ocena formalna dokonywana jest w oparciu o „Kartę oceny formalnej projektu konkursowego RPOWŚ na lata 2014-2020”. Po zakończeniu oceny formalnej sporządzany jest protokół zawierający informacje o przebiegu i wynikach oceny.
- (b) IZ DWEFS i IP ZIT zamieszczają na stronach internetowych / portalu ZIT KOF informację na temat wniosków o dofinansowanie, które spełniły wymogi formalne i zostały zakwalifikowane do oceny merytorycznej. IZ DWEFS przeprowadza ewentualną procedurę odwoławczą.
- (c) Następnie za protokołem po ocenie formalnej informacja o wynikach oceny przekazywana jest do IP ZIT celem przeprowadzenia oceny merytorycznej w zakresie zgodności ze Strategią ZIT KOF. Ocena ta przeprowadzana jest w oparciu o Kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF zatwierdzone przez Komitet Monitorujący RPOWŚ.

- (d) IP ZIT (w ramach KOP) przeprowadza część A oceny merytorycznej wniosku w zakresie zgodności ze Strategią ZIT KOF. Ocena ta dokonywana jest przez pracowników IP ZIT / ekspertów wybranych zgodnie z regulaminem wyboru ekspertów w ramach RPOWŚ wskazanych przez IP ZIT, zgodnie z zasadami przyjętymi przez IP ZIT. Ocena dokonywana jest w oparciu o „Kartę oceny merytorycznej projektu konkursowego dla ZIT w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020”.
- (e) Pracownicy IP ZIT powoływani są przez Dyrektora WZFE w drodze Zarządzenia
- (f) Ocena zgodności ze Strategią ZIT KOF projektów odbywa się zgodnie z zasadami przyjętymi przez IP ZIT.
- (g) Dostęp do wniosków o dofinansowanie pracownicy IP ZIT uzyskują za pośrednictwem LSI. Natomiast eksperci wskazani przez IP ZIT uzyskują dostęp do wniosku o dofinansowanie drogą mailową od pracownika IP ZIT wskazanego przez Dyrektora WZFE. Przekazywane dla eksperta wnioski o dofinansowanie są w formacie PDF uprzednio skompresowane i zabezpieczone hasłem. Hasło zostaje przekazane osobnym pismem/mailem/drogą telefoniczną do eksperta wskazanego przez IP ZIT.
- (h) Pracownicy Biura ZIT/eksperti wskazani przez IP ZIT dokonują oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF w części A oceny merytorycznej wniosków o dofinansowanie.
- (i) Każdy z wniosków podlega ocenie przez dwóch pracowników Biura ZIT/ekspertów wskazanych przez IP ZIT.
- (j) W przypadku nie osiągnięcia konsensusu w ocenie projektu, wybierany jest dodatkowy oceniający, którego ocena jest rozstrzygająca.
- (k) Wszystkie osoby przeprowadzające ocenę projektów są zobowiązane do zachowania poufności danych zawartych we wnioskach.
- (l) Przed przystąpieniem do oceny strategicznej osoby oceniające zobowiązane są do podpisania deklaracji poufności i oświadczenia o bezstronności w odniesieniu do każdego ocenianego przez siebie projektu, wg wzoru stanowiącego załącznik do Regulaminu Komisji Oceny Projektów wybieranych w trybie konkursowym opracowanego przez IZ DW EFS. W przypadku pozostałych uczestników procesu oceny wniosku o dofinansowanie (w tym osób nie dokonujących oceny) wymagane jest podpisanie przez nich Deklaracji poufności.
- (m) Ocena zgodności ze Strategią ZIT KOF jest dokonywana według *Kryteriów oceny zgodności projektów współfinansowanych z EFS ze Strategią ZIT KOF*, które obejmują:
- Kryteria obligatoryjne (ocena 0/1) – ocena zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF – niespełnienie któregokolwiek z kryteriów skutkuje odrzuceniem wniosku
 - Kryteria punktowane – ocena stopnia zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF - Maksymalna liczba punktów przyznana za spełnienie tych kryteriów wynosi 40, a wymagane minimum to 10 punktów.



- (n) Dyrektor WZFE przekazuje w terminie do 5 dni roboczych od zakończenia oceny do Sekretariatu IZ DWEFS protokołem karty oceny merytorycznej z oceny części A w zakresie zgodności ze Strategią ZIT. W przypadku oceny pozytywnej - karty oceny w oryginale w trzech egzemplarzach (jedna z podpisem i dwie bez podpisu) od każdego oceniającego. W przypadku oceny negatywnej – karty oceny w dwóch egzemplarzach (jedna karta z podpisem i jedna bez podpisu) od każdego oceniającego.
 - (o) IZ DWEFS przeprowadza drugi etap oceny merytorycznej w części B karty, która polega na potwierdzeniu kwalifikowalności projektu i ocenie jakościowej, zgodnie z kryteriami merytorycznymi dla danego konkursu, zatwierdzonymi przez KM RPOWŚ.
 - (p) Po zakończeniu oceny merytorycznej sporządzany jest protokół zawierający informacje o przebiegu i wynikach oceny.
 - (q) IZ DWEFS w uzasadnionych przypadkach przeprowadza procedurę negocjacyjną. Procedura negocjacyjna stanowi część oceny merytorycznej.
3. Procedura wyboru projektów konkursowych w ramach ZIT (EFS)
- (a) Wybór wniosków o dofinansowanie w ramach oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF dokonywany jest zgodnie z zasadami przyjętymi przez IP ZIT. O kolejności wniosku o dofinansowanie na liście pozytywnie ocenionych projektów decyduje liczba uzyskanych punktów w wyniku oceny merytorycznej w części A karty oceny. IZ DWEFS nie ma wpływu na kolejność projektów na liście z wyjątkiem przypadku, w którym wniosek nie uzyska minimum punktowego w ramach oceny merytorycznej przeprowadzonej przez IZ DWEFS lub nie spełnia warunków kwalifikowania się w ramach RPOWŚ (część B oceny merytorycznej).
 - (b) Listy sporządzone przez IP ZIT podlegają zatwierdzeniu przez Prezydenta Miasta Kielce a następnie są przekazywane do IZ DW EFS celem zatwierdzenia przez Zarząd Województwa.
 - (c) Lista projektów ocenionych pozytywnie z wyróżnieniem projektów wybranych do dofinansowania jest publikowana na stronie internetowej IZ RPOWŚ, na Portalu oraz na portalu IP ZIT.
 - (d) IZ DWEFS przeprowadza ewentualną procedurę odwoławczą (w przypadku odwołań dotyczących oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF, IZ DWEFS wystąpi do IP ZIT z prośbą o uzasadnienie oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF).
 - (e) IZ DWEFS przygotowuje i przekazuje do podpisu Marszałkowi Województwa Świętokrzyskiego umowy o dofinansowanie realizacji projektów.
 - (f) IZ DWEFS przygotowuje listę zawartych umów o dofinansowanie którą zamieszcza na stronie internetowej IZ RPOWŚ, w siedzibie IZ DWEFS oraz przekazuje 1 egzemplarz do IP ZIT, celem zamieszczenia na portalu IP ZIT.

4. Procedura naboru projektów konkursowych w ramach ZIT EFS we współpracy z Wojewódzkim Urzędem Pracy w Kielcach

Wybór projektów zgłaszanych w ramach priorytetów inwestycyjnych 8i, 8iii oraz 8v Osi Priorytetowej 10 RPOWŚ dokonywany będzie dla projektów w formule ZIT w trybie procedury konkursowej.

- (a) Opracowanie przez IP WUP kryteriów wyboru projektów, które po konsultacjach społecznych i zatwierdzeniu przez KM RPOWŚ 2014-2020 stanowią załącznik do SZOOP.
 - (b) Opracowanie przez IP ZIT kryteriów oceny strategicznej zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF, zaopiniowanych przez KS i Radę Programową umożliwiających ocenę zgodności oraz stopnia spełnienia przez projekt kryteriów zgodności ze Strategią ZIT KOF. Przedstawienie kryteriów do IZ DWEFS i IP WUP celem weryfikacji pod kątem niedyskryminacji i przejrzystości. IZ DWEFS przekazuje kryteria do IZ DPR. IZ DPR przekazuje do akceptacji przez Komitet Monitorujący.
 - (c) IP ZIT przygotowuje propozycję harmonogramu konkursów w zakresie Działań/Poddziałań dedykowanych dla ZIT i przekazuje go do IP WUP do konsultacji. IP WUP przekazuje harmonogram do IZ DWEFS, celem przedstawienia Zarządowi Województwa do zatwierdzenia.
 - (d) IP WUP we współpracy z IP ZIT opracowuje regulamin konkursu.
 - (e) Ogłoszenie konkursowe zamieszczane jest przez IP WUP w terminie, co najmniej 30 dni kalendarzowych przed planowanym rozpoczęciem naboru na stronie internetowej www.rpo-świętokrzyskie.pl, stronie IP WUP, portalu IP ZIT oraz Portalu Funduszy Europejskich. Zamieszczenie dokumentacji konkursowej (ogłoszenie konkursowe, regulamin konkursu wraz z załącznikami) następuje po zatwierdzeniu dokumentacji przez Dyrektora IP WUP.
 - (f) Beneficjent składa wniosek o dofinansowanie w formie papierowej (dwa egzemplarze) i elektronicznej (LSI) wraz z wymaganymi na tym etapie załącznikami sporządzone zgodnie z Regulaminem Konkursu do Kancelarii IP WUP dla osi priorytetowej 10.
 - (g) IP WUP przyjmuje wniosek, rejestruje go w Dzienniku korespondencji zgodnie z instrukcją kancelaryjną, każdy wniosek opatrywany jest informacją o dacie wpływu.
5. Procedura oceny projektów konkursowych w ramach ZIT EFS we współpracy z Wojewódzkim Urzędem Pracy w Kielcach
- (a) IP WUP (w ramach KOP) przeprowadza weryfikację formalną. Po pozytywnej weryfikacji formalnej wniosek podlega rejestracji w SL2014. Ocena formalna dokonywana jest w oparciu o „Kartę oceny formalnej projektu konkursowego RPOWŚ na lata 2014-2020. Po zakończeniu oceny formalnej sporządzany jest protokół zawierający informacje o przebiegu i wynikach oceny.



- (b) IP WUP i IP ZIT zamieszczają na stronach internetowych / portalu ZIT KOF informację na temat wniosków o dofinansowanie, które spełniły wymogi formalne i zostały zakwalifikowane do oceny merytorycznej. IP WUP przeprowadza ewentualną procedurę odwoławczą.
- (c) Następnie za protokołem po ocenie formalnej informacja o wynikach oceny przekazywana jest do IP ZIT celem przeprowadzenia oceny merytorycznej w zakresie zgodności ze Strategią ZIT KOF. Ocena ta przeprowadzana jest w oparciu o Kryteria oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF zatwierdzone przez Komitet Monitorujący RPOWŚ.
- (d) IP ZIT (w ramach KOP) przeprowadza część A oceny merytorycznej wniosku w zakresie zgodności ze Strategią ZIT KOF. Ocena ta dokonywana jest przez pracowników IP ZIT / ekspertów wybranych zgodnie z regulaminem wyboru ekspertów w ramach RPOWŚ wskazanych przez IP ZIT, zgodnie z zasadami przyjętymi przez IP ZIT. Ocena dokonywana jest w oparciu o „Kartę oceny merytorycznej projektu konkursowego dla ZIT w ramach RPOWŚ na lata 2014-2020”.
- (e) Pracownicy IP ZIT wskazani przez IP ZIT powoływani są przez Dyrektora WZFE w drodze Zarządzenia
- (f) Ocena zgodności ze Strategią ZIT KOF projektów odbywa się zgodnie z zasadami przyjętymi przez IP ZIT.
- (g) Dostęp do wniosków o dofinansowanie Pracownicy IP ZIT uzyskują za pośrednictwem LSI. Natomiast eksperci wskazani przez IP ZIT uzyskują dostęp do wniosku o dofinansowanie drogą mailową od pracownika IP ZIT wskazanego przez Dyrektora WZFE Przekazywane dla eksperta wnioski o dofinansowanie są w formacie PDF uprzednio skompresowane i zabezpieczone hasłem. Hasło zostaje przekazane osobnym pismem/mailem/drogą telefoniczną do eksperta wskazanego przez IP ZIT.
- (h) Pracownicy Biura ZIT/eksperti wskazani przez IP ZIT dokonują oceny zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF w części A oceny merytorycznej wniosków o dofinansowanie.
- (i) Każdy z wniosków podlega ocenie przez dwóch pracowników Biura IP ZIT/ekspertów wskazanych przez IP ZIT.
- (j) W przypadku nie osiągnięcia konsensusu w ocenie projektu, wybierany jest dodatkowy oceniający, którego ocena jest rozstrzygająca.
- (k) Wszystkie osoby przeprowadzające ocenę projektów są zobowiązane do zachowania poufności danych zawartych we wnioskach.
- (l) Przed przystąpieniem do oceny strategicznej osoby oceniające zobowiązane są do podpisania deklaracji poufności i oświadczenia o bezstronności w odniesieniu do każdego ocenianego przez siebie projektu, wg wzoru stanowiącego załącznik do Regulaminu Komisji Oceny Projektów wybieranych w trybie konkursowym opracowanego przez IP WUP. W przypadku pozostałych uczestników procesu oceny wniosku

- o dofinansowanie (w tym osób nie dokonujących oceny) wymagane jest podpisanie przez nich Deklaracji poufności.
- (m) Ocena zgodności ze Strategią ZIT KOF jest dokonywana według *Kryteriów oceny zgodności projektów współfinansowanych z EFS ze Strategią ZIT KOF*, które obejmują:
- Kryteria obligatoryjne (ocena 0/1) – ocena zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF – niespełnienie któregokolwiek z kryteriów skutkuje odrzuceniem wniosku
 - Kryteria punktowane – ocena stopnia zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF - Maksymalna liczba punktów przyznana za spełnienie tych kryteriów wynosi 40 a wymagane minimum to 10 punktów.
- (n) Dyrektor WZFE przekazuje w terminie do 5 dni roboczych od zakończenia oceny do Sekretariatu IP WUP protokołem karty oceny merytorycznej z oceny części A w zakresie zgodności ze Strategią ZIT. W przypadku oceny pozytywnej - karty oceny w oryginale w trzech egzemplarzach (jedna z podpisem i dwie bez podpisu) od każdego oceniającego. W przypadku oceny negatywnej – karty oceny w dwóch egzemplarzach (jedna karta z podpisem i jedna bez podpisu) od każdego oceniającego.
- (o) IP WUP przeprowadza drugi etap oceny merytorycznej w części B karty, która polega na potwierdzeniu kwalifikowalności projektu i ocenie jakościowej, zgodnie z kryteriami merytorycznymi dla danego konkursu, zatwierdzonymi przez KM RPOWŚ.
- (p) Po zakończeniu oceny merytorycznej sporządzany jest protokół zawierający informacje o przebiegu i wynikach oceny.
- (q) IP WUP w uzasadnionych przypadkach przeprowadza procedurę negocjacyjną. Procedura negocjacyjna stanowi część oceny merytorycznej.
- (r) IP WUP przekazuje informację o wynikach oceny merytorycznej do IP ZIT celem sporządzenia listy ocenionych projektów zawierającą wszystkie ocenione projekty oraz listy pozytywnie ocenionych projektów z wyróżnieniem projektów wybranych do dofinansowania.
6. Procedura wyboru projektów konkursowych w ramach ZIT EFS we współpracy z Wojewódzkim Urzędem Pracy w Kielcach
- (a) Wybór wniosków o dofinansowanie w ramach oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF dokonywany jest zgodnie z zasadami przyjętymi przez IP ZIT. O kolejności wniosku o dofinansowanie na liście pozytywnie ocenionych projektów decyduje liczba uzyskanych punktów w wyniku oceny merytorycznej w części A karty oceny. IP WUP nie ma wpływu na kolejność projektów na liście z wyjątkiem przypadku, w którym wniosek nie uzyska minimum punktowego w ramach oceny merytorycznej przeprowadzonej przez IP WUP lub nie spełnia warunków kwalifikowania się w ramach RPOWŚ (część B oceny merytorycznej).



- (b) Listy sporządzone przez IP ZIT podlegają zatwierdzeniu przez Prezydenta Miasta Kielce a następnie są przekazywane do IP WUP celem zatwierdzenia przez Dyrektora WUP.
- (c) Lista projektów ocenionych pozytywnie z wyróżnieniem projektów wybranych do dofinansowania jest publikowana na stronie internetowej IP WUP, na portalu oraz na portalu IP ZIT.
- (d) IP WUP przeprowadza ewentualną procedurę odwoławczą (w przypadku odwołań dotyczących oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF, IP WUP wystąpi do IP ZIT z prośbą o uzasadnienie oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF).
- (e) Dyrektor IP WUP podpisuje umowy o dofinansowanie realizacji projektów.
- (f) IP WUP przygotowuje listę zawartych umów o dofinansowanie którą zamieszcza na stronie internetowej IP WUP, w siedzibie IP WUP oraz przekazuje 1 egzemplarz do IP ZIT, celem zamieszczenia na portalu IP ZIT.

10. SYSTEM MONITORINGU I EWALUACJI STRATEGII

Monitoring i ewaluacja strategii rozwojowych nabierają w ostatnich latach coraz większego znaczenia. W literaturze i praktyce międzynarodowej coraz częściej mówi się też o konieczności mierzenia tzw. wartości publicznej generowanej przez działania administracji publicznej, która jest swego rodzaju zwrotem z inwestycji publicznej. Działania promujące przedsiębiorczość powinny więc przynosić zwiększenie liczby miejsc pracy, inwestycje w kulturę, wzrost udziału w kulturze itp. Cele i działania strategiczne powinny być postrzegane przez pryzmat dążenia do precyzyjnego mierzenia wartości dodanej w usługach publicznych.

Innym ważnym trendem ostatnich lat, jeśli chodzi o monitoring działań strategicznych jest odejście od dużej liczby mierzonych wskaźników na rzecz zwiększenia użyteczności i funkcjonalności stosowanych rozwiązań. Coraz większe znaczenie przywiązuje się do tzw. *impact assessment* – oceny wpływu, która zaleca powiązanie systemu wskaźników strategicznych z rzeczywistymi działaniami realizowanymi w ramach wdrażania strategii. Podstawą decyzji strategicznych powinny być w takim razie związki przyczynowo-skutkowe między zrealizowanymi działaniami a zmianami zachodzącymi w danym obszarze. *Impact assessment* wpisuje się w koncepcję polityki opartej na faktach i dowodach (*fact-based; evidence-based policy*).

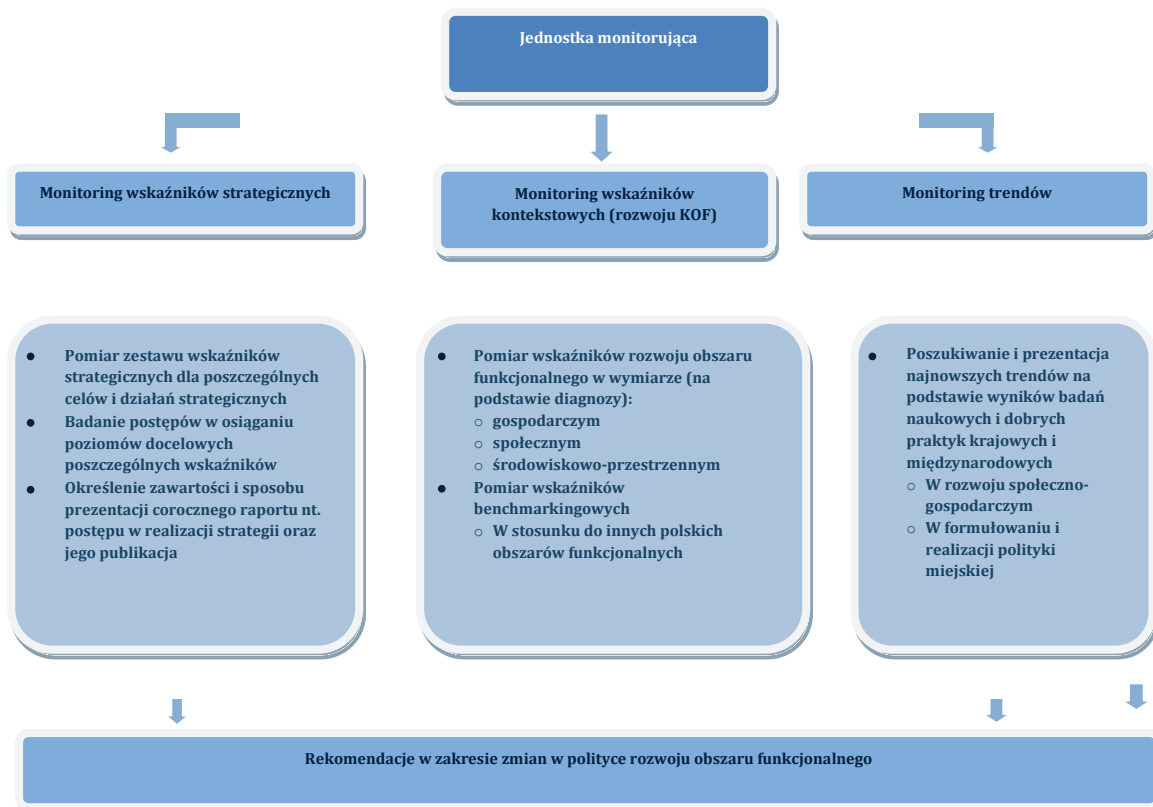
Z drugiej strony, wiele pozostających w świadomości publicznej ważnych wskaźników rozwoju miasta i jego obszaru funkcjonalnego, takich jak poziom PKB per capita czy stopa bezrobocia, zależy od dużej liczby czynników o charakterze wewnętrznym i zewnętrznym. Wiele z tych czynników pozostaje poza gestią władz, bardzo trudne jest więc wskazanie bezpośrednio podejmowanych działań o charakterze strategicznym ze zmianami wskaźników typu PKB. W związku z tym, można je traktować jedynie jako tzw. wskaźniki kontekstowe, tzn. wskazujące ogólny kierunek rozwoju miasta w poszczególnych obszarach. Jednocześnie są one dobrą podstawą priorytetyzacji działań strategicznych – działania w obszarach, w których wyniki są słabe powinny być intensyfikowane, a w przypadku braku zmian, redefiniowane. Ze względu na rozwiązania przyjęte na szczeblu krajowym i regionalnym, zaproponowane w niniejszej strategii wskaźniki rezultatu mają charakter wskaźników kontekstowych i są zgodne z przyjętymi w Regionalnym Programie Operacyjnym.

Wreszcie, zmienia się znaczenie samej funkcji monitoringu strategicznego. Powinien on być przede wszystkim podstawą do podejmowania decyzji i być dopasowany do potrzeb osób na wysokich funkcjach kierowniczych i zarządczych. Z tego powodu musi przekazywać proste i stosunkowo łatwe w interpretacji wyniki, na podstawie których można szybko podjąć decyzję o kierunkach dalszych działań. Ponadto, ze względu na publiczną funkcję dokumentów strategicznych jednostek terytorialnych i zasadę transparentności, wyniki powinny być łatwo dostępne dla szerokiego grona aktorów i interesariuszy strategii, zainteresowanych postępowaniem w jej realizacji. Dane z systemu monitoringu powinny mieć więc funkcję komunikacyjną i możliwość prezentacji graficznej w skróconej formie.

W przypadku monitoringu o charakterze strategicznym, system monitoringu powinien odpowiadać na pytanie, w jaki sposób realizacja strategii przyczynia się do realizacji założonej wizji i głównych celów strategicznych. Powinien on się składać się z kilku poziomów:

- Poziomu wskaźników kontekstowych związanych z wizją rozwoju oraz realizacją celów strategicznych (w niniejszej strategii taki charakter mają wskaźniki rezultatu). Wskaźniki kontekstowe obrazują ogólny poziom rozwoju danego obszaru (dane typu stopa bezrobocia czy PKB), na które prowadzone działania mają niewielki wpływ. Wskaźniki rezultatu przyjęte w RPO WŚ mają charakter wskaźników kontekstowych, które w tej formie zostały przyjęte również w niniejszej strategii.
- Wskaźników obrazujących realizację celów (wskaźniki rezultatu – rozdział 8.2.) i działań strategicznych (wskaźniki produktu – rozdział 8.3.),
- Analizy porównawczej z innymi obszarami funkcjonalnymi w Polsce w obszarach gospodarka i rynek pracy, demografia i społeczeństwo, infrastruktura i środowisko,
- Analizy przyszłych trendów rozwojowych takich jak zmieniające się wzorce pracy i zamieszkania ludności, nowe rozwiązania w zakresie polityki miejskiej i przestrzennej, nowe rozwiązania technologiczne usprawniające funkcjonowanie miast itp.

Rysunek 10.1 Podstawowe moduły systemu monitoringu strategicznego



Źródło: Opracowanie Lider Projekt

Podstawowe elementy modelu przedstawiono na Rycinie 10. Można wyznaczyć trzy podstawowe moduły analizy: ogólny poziom rozwoju obszaru funkcjonalnego, poziom realizacji

celów strategicznych oraz poziom analizy trendów. Istotna jest także operacjonalizacja systemu – przydzielenie odpowiedzialności za realizację monitoringu konkretnej jednostce. Jej funkcje mogą być realizowane w ramach Biura KOF. Wyznaczenie takiej jednostki pozwoli powiązać funkcje planowania i zarządzania strategicznego.

Jednostka monitorująca powinna współpracować zarówno z bezpośrednimi realizatorami strategii – zarówno wewnątrz urzędów gmin KOF, jak i w jednostkach podległych, oraz z dysponentami danych statystycznych, w szczególności oddziałem GUS specjalizującym się w statystyce miejskiej. Do podstawowych zadań jednostki monitorującej powinno należeć:

- zbieranie danych w ramach każdego z modułów,
- przetwarzanie danych tak, aby była możliwa ich graficzna prezentacja oraz interpretacja,
- komunikacja wyników monitoringu władzom gmin obszaru funkcjonalnego, interesariuszom strategii oraz mieszkańcom obszaru funkcjonalnego,
- przygotowywanie rekomendacji w zakresie zmian polityki rozwoju obszaru funkcjonalnego, zmian w ramach poszczególnych celów strategicznych i całej strategii.

Raport z monitoringu strategii powinien się ukazywać corocznie, do końca I kwartału roku następującego po roku, którego dotyczy raport. Jako, że wyniki monitoringu powinny służyć podejmowaniu decyzji zarządczych, będą one przedstawiane Komitetowi Sterującemu do akceptacji na pierwszym posiedzeniu zwołanym po zakończeniu III kwartału.

Obok prowadzonego na bieżąco monitoringu, proces realizacji Strategii ZIT KOF będzie podlegał okresowej ewaluacji. Głównym celem ewaluacji będzie badanie i ocena procesu wdrażania Strategii ZIT KOF z punktu widzenia przyjętych kryteriów, w celu jego usprawnienia. Ewaluacja będzie dokonywana w cyklach 3-letnich jak zadania zlecone zewnętrznemu podmiotowi. Do ewaluacji zostaną wykorzystane narzędzia ilościowe i jakościowe. Na jej podstawie powstanie raport zawierający m.in. opis procedury badawczej, wyniki badań oraz wnioski i rekomendacje będące podstawą do ewentualnej modyfikacji zapisów Strategii.

10.1. Wskaźniki kontekstowe, a wskaźniki realizacji celów strategicznych

Jeżeli chodzi o funkcjonowanie poszczególnych modułów monitoringu, pierwszy poziom stanowią wskaźniki kontekstowe. Funkcjonują one na poziomie celów strategicznych i w niniejszej strategii zgodnie z wytycznymi krajowymi i regionalnymi, mają również charakter wskaźników rezultatu. Przy definiowaniu systemu wskaźników kontekstowych przyjęto następujące zasady:

- minimalizowanie liczby wskaźników dla zachowania czytelności wyników monitoringu,
- maksymalna dostępność danych potrzebnych do analizy – w miarę możliwości brak konieczności prowadzenia dodatkowych badań,

- graficzna prezentacja wyników umożliwiająca szybką ocenę i porównanie sytuacji w ramach poszczególnych obszarów

Do wskaźników ogólnego rozwoju obszaru funkcjonalnego należą trendy i zjawiska postrzegane jako „dowód” sukcesu i właściwego kierunku rozwoju miasta, jednak zależne od zespołu czynników wewnętrznych i zewnętrznych. W związku z tym trudno jest udowodnić bezpośredni wpływ jakichkolwiek działań strategicznych na ich zmiany. Wskaźniki kontekstowe powinny być analizowane w porównaniu z innymi referencyjnymi obszarami funkcjonalnymi na zasadzie benchmarkingu. Dla KOF, w Polsce, powinny to być obszary funkcjonalne o podobnej wielkości (300 000 – 400 000 mieszkańców) takie jak:

- Aglomeracja opolska²⁴
- Aglomeracja rzeszowska
- Aglomeracja białostocka.

Proponowane do benchmarkingu wskaźniki w obszarze demografia i społeczeństwo to:

- liczba ludności,
- saldo migracji,
- odsetek ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 os. w wieku produkcyjnym,
- fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców.

W obszarze gospodarka i rynek pracy proponuje się porównywać:

- udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym,
- podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności,
- dochody z podatku PIT na 1 mieszkańca,
- dochody z podatku CIT na 1 pracującego.

W obszarze infrastruktura i środowisko proponuje się porównywać:

- Udział korzystających z sieci wodociągowej w % ogółu ludności,
- Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w % ogółu ludności,
- Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w % ogólnej liczby ludności,
- Udział terenów prawnie chronionych w przestrzeni publicznej.

Wartości tych wskaźników za rok 2012 przedstawiono w tabeli 11.

Kolejną grupą wskaźników są wskaźniki związane z realizacją celów strategicznych (wskaźniki rezultatu). Każdemu z obszarów powinny odpowiadać wskaźniki dające podstawowy obraz sytuacji w danym zakresie. Proponowane w tym obszarze wskaźniki mają charakter głównie kontekstowy, a ich zadaniem jest obrazowanie tendencji rozwojowych w ramach

²⁴ Wszystkie aglomeracje definiowano zgodnie z dokumentem „Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich” opracowanym na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

poszczególnych obszarów. Propozycja wskaźników obejmuje wskaźniki łatwo dostępne i możliwie najściślej związane poszczególnymi obszarami. Dla każdego ze wskaźników, po dokonaniu diagnozy, należy określić poziom bazowy i docelowy. Wybrane wskaźniki przedstawiono w rozdziale 8.2.

Tabela 10.1. Benchmarking z innymi obszarami funkcjonalnymi

Wskaźnik	Aglomeracja białostocka	Aglomeracja kielecka	Aglomeracja opolska	Aglomeracja rzeszowska
Demografia i społeczeństwo				
liczba ludności	388 851	318 457	333989	364 897
saldo migracji	970	- 123	- 351	1286
odsetek ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 os. w wieku produkcyjnym	52,85	55,28	51,71	55,73
fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tys. mieszkańców	32,33	33,35	32,16	33,41
Gospodarka i rynek pracy				
udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	8,60	9,44	6,29	8,68
podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności	1041,6	1188,9	1128,6	974,5
dochody z podatku PIT na 1 mieszkańca	806,3	774,9	710,9	687,2
dochody z podatku CIT na 1 pracującego	166,0	165,3	221,3	179,4
Infrastruktura i środowisko				
Udział korzystających z sieci wodociągowej w % ogółu ludności	92,2	92,9	95,5	85,0
Udział korzystających z sieci kanalizacyjnej w % ogółu ludności	86,1	71,6	67,1	77,8
Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w % ogólnej liczby ludności	88,6	72,2	74,6	88,3
Udział terenów prawnie chronionych w przestrzeni publicznej	30,9	89,4	41,6	24,7

Źródło: Opracowanie własne Lider Projekt

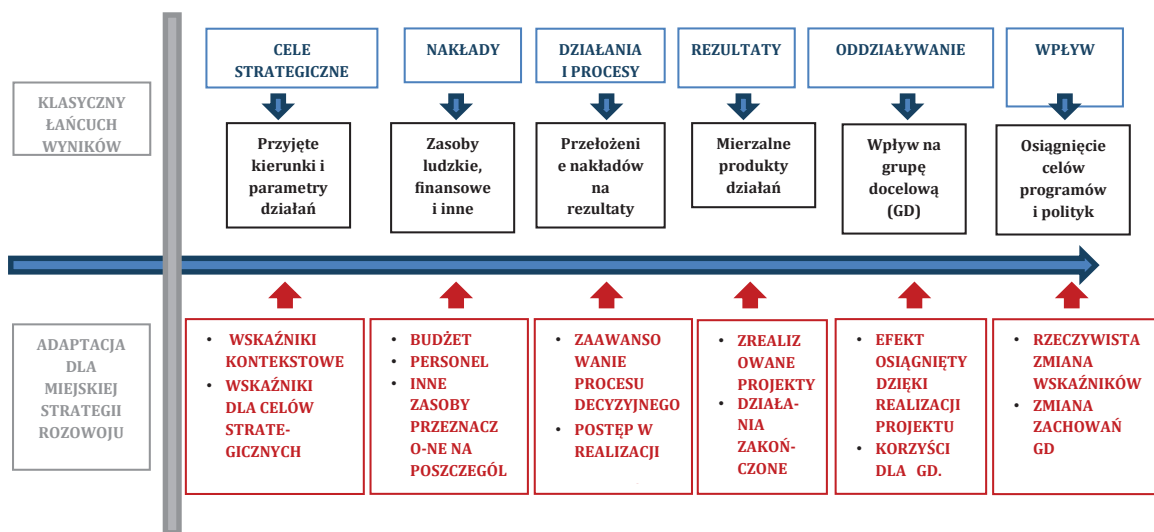
10.2 Wskaźniki realizacji działań strategicznych

W koncepcji monitoringu działań strategicznych wykorzystano elementy strategicznego łańcucha wyników (Rycina 11) obrazującego pełen proces zmiany zachodzący w wyniku realizacji strategii. Koncepcję łańcucha wywodzącą się z założeń *impact evaluation* zaadaptowano dla potrzeb miejskich strategii rozwoju. Pierwsze z przedstawionych ogniw, cele strategiczne podlegają pomiarowi za pomocą wskaźników kontekstowych oraz wskaźników realizacji celów strategicznych (wskaźników benchmarkingowych –Tabela 5 oraz wskaźników rezultatu

– rozdział 8.1.). Kolejne ogniwa, w szczególności nakłady oraz rezultaty tworzą podstawową grupę wskaźników realizacji celów i działań strategicznych.

Analiza nakładów opiera się na założeniu, że do realizacji każdego programu potrzebne są odpowiednie zasoby ludzkie, finansowe i organizacyjne, bez których niemożliwe jest przeprowadzenie zaplanowanych działań. Każdy cel i działanie powinny w związku z tym posiadać budżet oraz być przyporządkowany do właściwej jednostki organizacyjnej, a w jej ramach właściwych pracowników. Proponowana ocena nakładów opiera się na zaplanowaniu środków niezbędnych do realizacji poszczególnych działań w kolejnych latach, a następnie porównanie ich z nakładami rzeczywiście przeznaczonymi do realizacji zadań. Taka analiza pozwoli na ocenę efektów działań w odpowiednim kontekście - jeżeli na realizację danego działania zostały przeznaczone niewystarczające zasoby, należy się spodziewać zmniejszenia oczekiwanych efektów. Proponowany system oceny uwzględnia porównanie procenta niezbędnych nakładów z procentem realizacji procesu realizowanym w ramach kolejnego ogniwa. Nakłady na realizację celów i działań strategicznych powinny być na bieżąco mierzone w trakcie realizacji projektu.

Rysunek 10.2. Strategiczny łańcuch wyników



Źródło: Opracowanie Lider Projekt

Po zakończeniu każdego z działań następuje analiza osiągniętych produktów czyli założonych wyników każdego projektu (np. zakończone/oddane do użytku inwestycje). Produktów powinna obejmować porównanie założeń z osiągniętymi efektami i przyczyny ewentualnych zmian, powinna się także odnosić do zużytych nakładów. Wskaźniki produktu dla strategii ZIT KOF przedstawiono w Tabeli nr 8.2.

Ogniwa rezultatu to ogniwa mierzące efekt zmiany, do którego powinna prowadzić strategia. Analiza rozpoczyna się od badania efektów realizacji poszczególnych działań i celów oraz korzyści dla poszczególnych grup docelowych – np. mieszkańców lub przedsiębiorców.

Dla wskaźników produktu i rezultatu zostały określone wartości bazowe i docelowe.

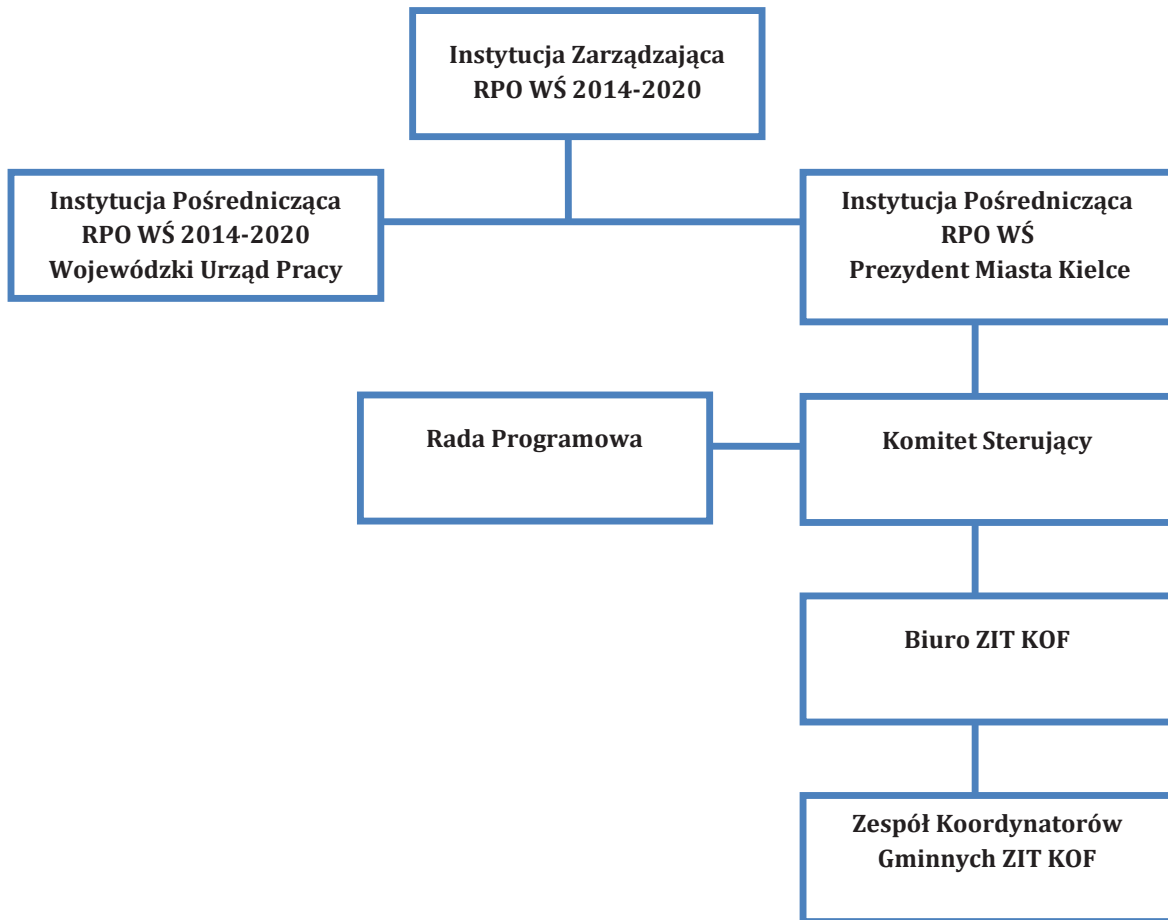
11. SYSTEM WDRAŻANIA STRATEGII ZIT KOF

Zgodnie z podpisanym Porozumieniem z dnia 14 stycznia 2014r., zmienionym aneksem w maju 2015r., miasto Kielce oraz gminy KOF, przyjęły sobie za zadanie współpracę przy programowaniu i wdrażaniu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz jej współfinansowaniu i realizacji. Prezydent Miasta Kielce reprezentuje wszystkie gminy ZIT w procesie negocjacji, ustanawiania i realizacji instrumentu ZIT wobec Ministerstwa, IZ RPO oraz innych podmiotów. Prezydent Miasta Kielce pełni funkcję Instytucji Pośredniczącej na zasadach, które będą wynikać z porozumienia, o którym mowa w art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 11 lipca 2014r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz.U.2014, poz.1146).

Zadania związane z wdrażaniem Strategii ZIT KOF będą realizowane przez Porozumienie ZIT KOF we współpracy z Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego 2014-2020 (IZ RPO WM). W dniu 29 czerwca 2015r zostało podpisane Porozumienie w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020.

Struktura organizacyjna ZIT KOF

Porozumienie ZIT KOF oraz podpisane w dniu 29 czerwca 2015r Porozumienie w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, precyzują podział kompetencji wewnątrz struktury. Schemat organizacyjny i opis powierzonych zadań przedstawiono poniżej.

Rysunek 11.1. Struktura organizacyjna porozumienia ZIT KOF


Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o.

Instytucja Pośrednicząca RPO WŚ

Status Instytucji Pośredniczącej posiada Prezydent Miasta Kielce.

Zadania:

1. Opracowanie i przedłożenie zaopiniowanej przez KS ZIT KOF Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020, do zatwierdzenia przez IZ RPOWŚ i właściwe ministerstwa.
2. Aktualizowanie Strategii ZIT KOF w trybie zaopiniowania przez KS ZIT KOF i przedłożenie do IZ RPOWŚ.
3. Opracowanie kryteriów oceny zgodności ze Strategią ZIT KOF dotyczących wyboru projektów w trybie konkursowym i pozakonkursowym w formule ZIT oraz przedstawienie do zaopiniowania przez IZ RPOWŚ.
4. Współpraca IZ RPOWŚ w przygotowaniu harmonogramów naboru wniosków o dofinansowanie projektów z obszaru ZIT KOF.

5. Udział w ocenie wniosków w ramach Komisji Oceny Projektów pracowników IP ZIT i/lub wskazanych przez nią ekspertów w zakresie weryfikacji projektów pod kątem zgodności ze Strategią ZIT KOF.
6. Udział w procedurze odwoławczej w zakresie oceny zgodności ze strategią ZIT KOF.
7. Monitorowanie i sprawozdawczość z realizacji Priorytetów Inwestycyjnych realizowanych w ramach ZIT w ramach RPOWŚ.
8. Ochrona i przetwarzanie danych osobowych z zapewnieniem bezpieczeństwa i poufności danych zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych, w zależności od zakresu zadań.
9. Monitorowanie gotowości beneficjentów do złożenia wniosków, wszelkich opóźnień i innych zagrożeń oraz proponowanie i wdrażanie działań naprawczych po uprzednim przedłożeniu do akceptacji IZ RPOWŚ, w trybie pozakonkursowym.
10. Prowadzenie archiwizacji dokumentów związanych z realizacją powierzonych zadań oraz przekazanie w terminie 3 miesięcy od zakończenia realizacji Porozumienia, IZ RPOWŚ całości dokumentacji związanej z realizacją powierzonych zadań.
11. Gromadzenie danych systemu informatycznego dotyczącego stanu realizacji Działań i Poddziałań w ramach ZIT. IP ZIT ma dostęp do SL2014, jedynie w celach analityczno - sprawozdawczych w zakresie danych dotyczących obszaru KOF.

Zgodnie z zapisami zawartego Porozumienia oraz Regulaminu Organizacyjnego UMWS nadzór nad w/w powierzonymi zadaniami Instytucji Pośredniczącej pełnić będzie Departament Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego we współpracy z Departamentami Wdrażającymi: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego oraz Europejski Fundusz Społeczny.

Komitet Sterujący

Komitet zrzesza burmistrzów i wójtów gmin KOF pracujących pod przewodnictwem Prezydenta Miasta Kielce.

Zadania:

1. Opiniowanie Strategii ZIT KOF;
2. Opiniowanie zmian w załącznikach do Strategii ZIT KOF dotyczących listy projektów strategicznych realizowanych w formule ZIT oraz listy projektów komplementarnych;
3. Opiniowanie kryteriów wyboru projektów do ZIT KOF;
4. Opiniowanie sprawozdań z realizacji projektów w ramach ZIT KOF;
5. Opiniowanie innych dokumentów niezbędnych w procesie wdrażania Strategii ZIT KOF wymaganych przez IZ RPO.

Rada Programowa

W skład Rady wchodzi 12 członków będących przedstawicielami środowisk naukowych, organizacji pozarządowych, gospodarczych i biznesowych oraz przedstawiciel Marszałka Województwa Świętokrzyskiego.

Zadania:

1. Opiniowanie projektów dokumentów stanowiących podstawę do podejmowania merytorycznych decyzji przez Komitet Sterujący ZIT KOF;
2. Opiniowanie kryteriów wyboru projektów w ramach ZIT KOF oraz kierunków wydatkowania środków;
3. Udział w konsultacji dokumentów strategicznych wypracowanych w ramach ZIT KOF.

Biuro ZIT

Biuro ZIT tworzone jest w drodze Zarządzenia Nr 192/2015 Prezydenta Miasta Kielce z dnia 28 maja 2015r w sprawie nadania Urzędowi Miasta Regulaminu Organizacyjnego

Realizuje zadania w trzech obszarach:

1. Zadania powierzone Prezydentowi Miasta Kielce jako Instytucji Pośredniczącej w ramach instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020. W tym w szczególności:
 - a) opracowanie i przedłożenie zaopiniowanej przez KS ZIT KOF Strategii Zintegrowanych Inwestycji Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020, do zatwierdzenia przez IZ RPOWŚ i Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju,
 - b) aktualizowanie Strategii ZIT KOF w trybie zaopiniowania przez KS ZIT KOF i przedłożenie do IZ RPOWŚ i Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju,
 - c) opracowanie kryteriów oceny zgodności ze Strategią ZIT dotyczących wyboru projektów w trybie konkursowym i pozakonkursowym w formule ZIT oraz przedstawienie do zaopiniowania przez IZ RPO WŚ,
 - d) współpraca z IZ RPOWŚ w przygotowaniu harmonogramów naboru wniosków o dofinansowanie projektów z obszaru ZIT KOF,
 - e) prowadzenie działań promocyjnych i komunikacyjnych w tym zamieszczenie na stronie internetowej informacji o konkursie i naborze projektów,
 - f) udział w ocenie wniosków w ramach Komisji Oceny Projektów działających w IZ ROPWŚ, pracowników IP ZIT i/lub wskazanych przez nią ekspertów w zakresie weryfikacji projektów pod kątem zgodności ze Strategią ZIT KOF,
 - g) udział w procedurze odwoławczej w zakresie oceny zgodności ze strategią ZIT KOF.
 - h) monitorowanie i sprawozdawczość z realizacji Priorytetów Inwestycyjnych realizowanych w ramach ZIT w ramach RPOWŚ,

- i) sporządzanie sprawozdań rocznych i końcowego z realizacji priorytetów inwestycyjnych w zakresie zadań powierzonych IP ZIT w RPOWŚ,
 - j) ochrona i przetwarzanie danych osobowych z zapewnieniem bezpieczeństwa i poufności danych zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych, w zależności od zakresu zadań,
 - k) monitorowanie gotowości beneficjentów do złożenia wniosków, wszelkich opóźnień i innych zagrożeń oraz proponowanie i wdrażanie działań naprawczych po uprzednim przedłożeniu do akceptacji IZ RPOWŚ,
 - l) prowadzenie archiwizacji dokumentów związanych w realizacją powierzonych zadań oraz przekazanie w terminie 3 miesięcy od zakończenia realizacji „Porozumienia w sprawie powierzenie zadań IP w ramach ZIT RPOWS na lata 2014-2020”, IZ RPOWŚ całości dokumentacji związanej z realizacją powierzonych zadań,
 - m) gromadzenie danych systemu informatycznego dotyczącego stanu realizacji działań i poddziałań w ramach ZIT. IP ZIT ma dostęp do SL2014, jedynie w celach analityczno-sprawozdawczych w zakresie danych dotyczących obszaru KOF,
2. Zadania związane z budowaniem i rozwojem partnerstwa w ramach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, w tym w szczególności:
- a) przygotowanie procedury aktualizacji Strategii ZIT KOF na lata 2014-2020,
 - b) współpraca z Instytucją Zarządzającą RPO w zakresie przygotowywania projektu RPO WŚ w zakresie Osi Priorytetowej 6 – Rozwój Miast,
 - c) współpraca z IZ RPOWŚ Szczegółowego Opisu Procedur dla Osi 6 Rozwój Miast RPO WŚ,
 - d) obsługa merytoryczna Instytucji Pośredniczącej, Komitetu Sterującego, Rady Programowej w tym przygotowywanie projektów porozumień, uchwał, umów, zarządzeń oraz innych dokumentów niezbędnych do prac Instytucji Pośredniczącej, Komitetu Sterującego i Rady Programowej,
 - e) uczestnictwo w pracach zmierzających do opracowania narzędzia informatycznego służącego komunikacji wewnątrz partnerstwa KOF (wybór wykonawcy i współpraca w zakresie tworzenia narzędzia informatycznego),
 - f) wdrożenie i administrowanie narzędziem informatycznym służącym komunikacji wewnątrz partnerstwa KOF,
 - g) obsługa administracyjno-organizacyjna Biura ZIT KOF,
 - h) monitorowanie wskaźników realizacji Strategii ZIT, analiza realizacji celów strategicznych,
 - i) przygotowanie sprawozdań z realizacji Strategii ZIT KOF,
 - j) prowadzenie ewaluacji w oparciu o Plan ewaluacji RPO WŚ,
 - k) przeprowadzenie procedury zamówień publicznych na wyłonienie podmiotu ewaluacyjnego Strategii ZIT KOF,

- l) analiza porównawcza KOF z innymi obszarami funkcjonalnymi w Polsce,
 - m) analiza trendów rozwojowych dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego,
 - n) gromadzenie danych systemu informatycznego dotyczącego stanu realizacji działań i poddziałań w ramach ZIT,
 - o) opracowanie dodatkowych analiz i ekspertyz niezbędnych do realizacji zadań Instytucji Pośredniczącej (wybór wykonawcy i współpraca w zakresie opracowania dokumentów),
 - p) obsługa administracyjna prac Komitetu Sterującego oraz Rady ZIT KOF.
3. Zadania wynikające z realizacji projektu w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020, w tym w szczególności:
- 1) przygotowanie i realizowanie projektu, w celu prawidłowego wykonywania zadań Instytucji Pośredniczącej, pn. „Organizacja i funkcjonowanie Biura Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych” finansowanego z PO PT 2007-2013 oraz PO PT 2014-2020, w tym m.in.:
 - a. przygotowanie wniosku o dofinansowanie i złożenie do Ministerstwa odpowiedzialnego za rozwój regionalny
 - b. przygotowanie załączników do wniosku o dofinansowanie
 - c. terminowa realizacja zadań zgodnie z harmonogramem i budżetem,
 - d. prowadzenie monitoringu i sprawozdawczości dla projektu,
 - e. przygotowywanie wniosków o płatność,
 - f. organizacja konferencji i szkoleń
 - g. promocja projektu,
 - h. utworzenie i prowadzenie strony internetowej projektu,
 - i. utworzenie oraz przechowywanie dokumentacji i korespondencji projektowej,
 - j. prowadzenie procedur udzielenia zamówień publicznych dla projektu finansowanego w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014-2020,
 - k. przygotowywanie i składanie rocznych wniosków aplikacyjnych do Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014-2020,
 - 2) stała współpraca z innymi Wydziałami Urzędu Miasta min. Wydziałem Budżetu, Wydziałem Księgowości Urzędu, Wydziałem Prawnym, Wydziałem Organizacyjnym Urzędu Miasta Kielce przy wdrażaniu projektu z Pomocy technicznej
 - 3) współpraca z instytucjami kontrolującymi i audytowymi i innymi instytucjami zewnętrznymi.

W zakresie swoich zadań Biuro ZIT KOF stosuje regulaminy wewnętrzne Urzędu Miasta Kielce (w tym m.in. regulamin zamówień publicznych, regulamin wynagrodzeń, regulamin organizacyjny, instrukcję kancelaryjną, politykę bezpieczeństwa, przepisy bhp, regulacje dot. finansów

itp.) oraz procedury wynikające z Opisu Funkcji i Procedur (OFIP) i Instrukcji wykonawczych dla IP ZIT.

Pracodawcą dla zatrudnionych pracowników Biura ZIT KOF jest Urząd Miasta Kielce.

Zespół Koordynatorów Gminnych ZIT KOF

Składa się z 11 Koordynatorów powołanych przez każdą z gmin wchodzących w skład KOF. W dniu 29 lipca 2015r. został powołany również Koordynator Gminny ZIT w Gminie Kielce.

Zadania:

1. współpraca z Biurem ZIT KOF m.in. w zakresie: sprawozdawczości projektowej, monitoringu Strategii, opracowywania raportów z realizacji zadań i osiągniętych wskaźników, przygotowywania innych opracowań,
2. przygotowywanie sprawozdań i raportów z realizacji ZIT na terenie gminy,
3. koordynacja przygotowania i realizacji w gminie projektów kwalifikujących się do wsparcia w ramach ZIT,
4. współpraca z innymi Koordynatorami w gminach KOF w zakresie prawidłowego przygotowania i realizacji ZIT.

Zasady realizacji Strategii ZIT KOF

Podstawową zasadą przyjętą przy realizacji Strategii ZIT KOF jest relacja dobrego partnerstwa pomiędzy gminami członkowskimi. Strategia będzie realizowana głównie poprzez projekty współfinansowane ze środków zewnętrznych w szczególności w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020. Po wstępnej ocenie i zakwalifikowaniu do realizacji przez Komitet Sterujący, będą one dalej przekazywane do Instytucji Zarządzającej RPO, która dokona ich weryfikacji pod względem formalno-prawnym oraz zgodności z celami RPO. W miarę możliwości na wdrażanie zaplanowanych projektów i działań będą także pozyskiwane inne środki, np. z innych programów europejskich i krajowych.

Przewiduje się dwa tryby realizacji projektów ZIT:

- Jako wiązki projektów komplementarnych realizowanych wspólnie w ramach poszczególnych priorytetów i celów strategicznych, gdzie każda gmina samodzielnie koordynuje i rozlicza działania na swoim terenie.
- Jako projekty kilku gmin koordynowane przez jednego lidera wyłonionego spośród gmin KOF lub podmiotu zewnętrznego

Zadania i obowiązki dotyczące wyboru projektów

Zasady i system wyboru projektów na poziomie ZIT został szczegółowo opisany w rozdziale 9. Poniżej zaprezentowano podstawowe zadania i obowiązki Instytucji Pośredniczącej ZIT w zakresie wyboru projektów konkursowych i pozakonkursowych.

Tabela 11.1.1. Zadania i obowiązki IP ZIT w zakresie wyboru projektów

Tryb konkursowy		Tryb pozakonkursowy:
We współpracy z IZ DWEFS	We współpracy z Wojewódzkim Urzędem Pracy w Kielcach	
<p>1. Opiniowanie i ewentualne poddanie konsultacjom społecznym kryteriów wyboru projektów stanowiących załącznik do SZOOP;</p> <p>2. Opracowanie kryteriów oceny zgodności ze strategią ZIT (po wcześniejszym zaopiniowaniu przez Komitet Sterujący ZIT), umożliwiających ocenę stopnia spełnienia przez projekt kryteriów zgodności ze strategią ZIT. Przedstawienie kryteriów do IZ DW EFS celem weryfikacji pod kątem niedyskryminacji i przejrzystości, a następnie przekazanie do zaopiniowania IZ RPO WŚ oraz do zatwierdzenia Monitorującemu RPO WŚ.</p> <p>3. Przygotowanie harmonogramu konkursów i przekazanie go do IZ RPO WŚ</p> <p>4. Opracowanie Regulaminu Konkursu</p> <p>5. Zamieszczenie ogłoszenia na portalu ZIT KOF;</p> <p>6. Zamieszczenie informacji na temat wniosków o dofinansowanie, które spełniły wymogi formalne i zostały zakwalifikowane do oceny merytorycznej;</p> <p>7. Przeprowadzenie oceny merytorycznej w zakresie zgodności ze Strategią ZIT;</p> <p>8. Zatwierdzenie ostatecznej listy projektów wybranych do dofinansowania;</p> <p>9. Udział w przeprowadzeniu procedury odwoławczej w zakresie dokonanej oceny;</p> <p>10. Zamieszczenie na portalu ZIT KOF listy zawartych umów.</p>	<p>1. Opracowanie kryteriów oceny zgodności ze Strategią ZIT (po wcześniejszym zaopiniowaniu przez Komitet Sterujący ZIT) umożliwiających ocenę stopnia spełnienia przez projekt kryteriów zgodności ze Strategią ZIT. Przedstawienie kryteriów do IP WUP celem weryfikacji pod kątem niedyskryminacji i przejrzystości, a następnie przekazanie do zaopiniowania IZ DW EFS oraz do zatwierdzenia przez KM RPOWŚ;</p> <p>2. Przygotowanie harmonogramu konkursów i przekazanie IZ DW EFS do akceptacji;</p> <p>3. Opracowanie Regulaminu Konkursu;</p> <p>4. Zamieszczenie ogłoszenia o konkursie na portalu ZIT KOF;</p> <p>5. Zamieszczenie na stronie internetowej informacji na temat wniosków o dofinansowanie, które spełniły wymogi formalne i zostały zakwalifikowane do oceny merytorycznej;</p> <p>6. Przeprowadzenie oceny merytorycznej wniosku w zakresie zgodności ze strategią ZIT;</p> <p>7. Przygotowanie informacji na temat wyników oceny merytorycznej i przekazanie jej wraz z kartami oceny do IP WUP;</p> <p>8. Zatwierdzenie listy projektów wybranych do dofinansowania</p> <p>9. Publikacja na stronach internetowych listy projektów wybranych do dofinansowania</p> <p>10. Udział w przeprowadzeniu procedury odwoławczej w zakresie dokonanej oceny;</p> <p>11. Publikacja listy zawartych umów o dofinansowanie.</p>	<p>1. Przyjmowanie propozycji projektów planowanych do realizacji przy wsparciu Europejskiego Funduszu Regionalnego w ramach Strategii ZIT, składanych przez uprawnionych beneficjentów.</p> <p>2. Wypracowanie propozycji kryteriów wyboru projektów w zakresie zgodności ze Strategią ZIT i przekazanie do zaopiniowania przez IZ DW EFRR oraz do zatwierdzenia przez Komitet Monitorujący RPO WŚ.</p> <p>3. Ocena projektów w zakresie kryteriów zgodności lub stopnia zgodności ze Strategią ZIT KOF.</p> <p>4. Przedstawienie wstępnej listy projektów do zaopiniowania przez Komitet Sterujący ZIT KOF.</p> <p>5. Przedstawienie Strategii ZIT do zaopiniowania przez IZ RPOWŚ, w tym weryfikacja listy projektów pod kątem zgodności z RPOWŚ.</p> <p>6. Monitorowanie przez Biuro ZIT gotowości beneficjentów do podpisania pre-umów o dofinansowanie projektów.</p> <p>7. Monitorowanie przez Biuro ZIT gotowości beneficjentów do złożenia wniosków o dofinansowanie projektów, wraz ze wszystkimi wymaganymi załącznikami, zgodnie z podpisaną pre-umową.</p>

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Artykuł 47 *Ustawy z dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.) nakłada obowiązek przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko m.in. w przypadku projektów dokumentów takich jak polityki, strategie, plany lub programy, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem, o którym mowa w art. 57 w/w ustawy, organ opracowujący projekt dokumentu stwierdzi, że wyznaczają one ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, lub że realizacja postanowień tych dokumentów może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Przez strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko (zgodnie z art. 3, ust. 1, pkt. 14 *Ustawy*) rozumie się postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji polityki, strategii, planu lub programu, obejmujące w szczególności:

- a) uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- b) sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
- c) uzyskanie wymaganych ustawą opinii,
- d) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Prognoza oddziaływania na środowisko *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020* została opracowana w czerwcu 2014 roku (aktualizacja lipiec 2015 r.) W Prognozie przeanalizowano możliwy wpływ na środowisko skutków, jakie mogą wystąpić w wyniku realizacji zamierzeń *Strategii*. Dokument uzyskał opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Opracowane dokumenty podlegają konsultacjom społecznym.

W przypadku aktualizacji zapisów przyjętej już *Strategii* można odstąpić od przeprowadzenia ponownej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (art. 48 cyt. *Ustawy*).

Może to dotyczyć wyłącznie przypadków wprowadzania zmian stanowiących niewielkie modyfikacje przyjętego już dokumentu. Wówczas organ opracowujący projekt dokumentu może, po uzgodnieniu z właściwymi organami odstąpić od przeprowadzenia oceny strategicznej.

12. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA STRATEGII ZIT KOF

Strategia ZIT KOF będzie realizowana głównie poprzez projekty współfinansowane ze środków zewnętrznych w szczególności w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego. W miarę możliwości na wdrażanie zaplanowanych projektów i działań będą także pozyskiwane inne środki, np. z Krajowych Programów Operacyjnych (w tym m.in. PO Polska Wschodnia na lata 2014-2020, PO Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020) i innych programów europejskich i krajowych. Alokację na wdrażanie projektów strategicznych w ramach priorytetów inwestycyjnych określonych w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 12.1 Alokacja finansowa w ramach RPO na realizację Strategii ZIT KOF dla projektów realizowanych z EFRR

Fundusz	Oś priorytetowa	Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Szacunkowa alokacja (mln EUR)
EFRR	Oś priorytetowa 6. <i>Rozwój miast</i>	<u>Cel tematyczny 4.</u> Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	<u>Priorytet 4c.</u> Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystywania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym	13,60
			<u>Priorytet 4e.</u> Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące dla zmiany klimatu	11,59
		<u>Cel tematyczny 6.</u> Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz efektywnego gospodarowania zasobami	<u>Priorytet 6d.</u> Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych także poprzez program Natura 2000 i zieloną infrastrukturę	10,23
		<u>Cel tematyczny 7.</u> Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych	<u>Priorytet 7b.</u> Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	25,91



		<p><u>Cel tematyczny 10.</u> Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenie się przez całe życie</p>	<p><u>Priorytet 10a.</u> Inwestycje w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej</p>	7,23
EFS (koperty finansowe)	Oś priorytetowa 8. <i>Rozwój edukacji i aktywne społeczeństwo</i>	<p><u>Cel tematyczny 8.</u> Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników</p>	<p><u>Priorytet 8iv.</u> Równość mężczyzn i kobiet we wszystkich dziedzinach, w tym dostęp do zatrudnienia, rozwój kariery, godzenie życia zawodowego i prywatnego oraz promowanie równości wynagrodzeń za taką samą pracę.</p>	0,20
			<p><u>Priorytet 8vi.</u> Aktywne i zdrowe starzenie się</p>	
		<p><u>Cel tematyczny 10.</u> Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenie się przez całe życie</p>	<p><u>Priorytet 10i.</u> Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia</p>	2,20 2,40
			<p><u>Priorytet 10iii</u> Wyrównywanie dostępu do uczenia się przez całe życie o charakterze formalnym, nieformalnym i pozaformalnym wszystkich grup wiekowych, poszerzanie wiedzy, podnoszenie umiejętności i kompetencji siły roboczej oraz promowanie elastycznych ścieżek kształcenia, w tym poprzez doradztwo zawodowe i potwierdzanie nabytych kompetencji</p>	1,50
			<p><u>Priorytet 10iv.</u> Lepsze dostosowanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmocnienie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania</p>	



			umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami	1,50
EFS (koperty finansowe)	Oś priorytetowa 9. <i>Włączenie społeczne i walka z ubóstwem</i>	<u>Cel tematyczny 9.</u> Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją	<u>Priorytet 9iv.</u> Ułatwianie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług społecznych świadczonych w interesie ogólnym (RPO)	0,80
EFS (koperty finansowe)	Oś priorytetowa 10. <i>Otwarty rynek pracy</i>	<u>Cel tematyczny 8.</u> Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wsparcie mobilności pracowników	<u>Priorytet 8i.</u> Dostęp do zatrudnienia dla osób poszukujących pracy i osób biernych zawodowo, w tym długotrwale bezrobotnych oraz oddalonych od rynku pracy, także poprzez lokalne inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników	2,50
			<u>Priorytet: 8iii.</u> Praca na własny rachunek, przedsiębiorczość i tworzenie przedsiębiorstw, w tym innowacyjnych mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	2,70
Razem EFRR+EFS				82,40

Źródło: Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020

Tabela 12.2. Matryca logiczna strategii ZIT oraz korespondujących osi priorytetowych w ramach RPO²⁵

Cel ZIT	Działanie ZIT	Priorytet ZIT	Oś priorytetowa RPO	Cel tematyczny UE	Priorytet inwestycyjny UE	Wsparcie UE w mln EUR	Środki własne na dofinansowanie (mln EUR)	Fundusz	Udział wsparcia UE w całości środków PO	
									EFS	EFRR
1. Poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości i tworzenia miejsc pracy	Promocja i wsparcie samozatrudnienia	1. Rozwój przedsiębiorczości osób bezrobotnych	Oś priorytetowa 10. <i>Otwarty rynek pracy</i>	8. Promowanie trwałego i wysokiej jakości zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników	8i. dostęp do zatrudnienia dla osób poszukujących pracy i osób biernych zawodowo, w tym długotrwale bezrobotnych oraz oddalonych od rynku pracy, także poprzez lokalne inicjatywy na rzecz zatrudnienia oraz wspieranie mobilności pracowników	2,50	0,44	EFS	0,18	
	Aktywizacja zawodowa osób bezrobotnych	2. Zwiększenie zdolności do zatrudnienia osób bezrobotnych i powracających na rynek pracy	Oś priorytetowa 8. <i>Rozwój edukacji i aktywne społeczeństwo</i>							
	Wsparcie osób powracających na rynek pracy po przerwie związanej z urodzeniem /wychowaniem dziecka				8iii. Praca na własny rachunek, przedsiębiorczość i tworzenie przedsiębiorstw, w tym innowacyjnych mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	2,70	0,48	EFS	0,20	
					8vi. Aktywne i zdrowe starzenie się	2,20	0,39	EFS	0,16	
					8iv Równość mężczyzn i kobiet we wszystkich dziedzinach, w tym dostęp do zatrudnienia, rozwój kariery, godzenie życia zawodowego i prywatnego oraz promowanie równości wynagrodzeń za taką samą pracę.	0,20	0,03	EFS	0,01	

²⁵ Matryca uwzględnia tylko cele realizowane ze środków ZIT.

2. Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego	1. Rozbudowa i poprawa jakości dróg na obszarze KOF tak, aby zwiększyć wewnętrzną i zewnętrzną integrację obszaru funkcjonalnego, oraz poprawę bezpieczeństwa drogowego	1. Budowa i przebudowa dróg różnych kategorii na terenie miasta Kielce i obszaru funkcjonalnego Kielce usprawniających połączenia komunikacyjne z jego rdzeniem	Oś priorytetowa 6. <i>Rozwój miast</i>	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniach najważniejszych infrastruktur sieciowych	4e. promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące dla zmiany klimatu	11,59	2,04	EFRR	0,85
2. Poprawa ilości i jakości taboru autobusowego	3. Poprawa ilości i jakości taboru autobusowego	2. Zrównoważona mobilność miejska – budowa centrów przesiadkowych			7b. Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi łagodzące dla zmiany klimatu	25,91	4,57	EFRR	0,75
5. Działania na rzecz zwiększenia dostępności zewnętrznej KOF, w tym w szczególności transportem samochodowym i lotniczym	6. Wykorzystanie transportu kolejowego do poprawy połączeń między gminami KOF a Kielcami.	3. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na obszarze KOF							

3. Rozwój oferty zdrowotnej, społecznej i edukacyjnej, w tym poprawa jakości nauczania	1. Zwiększenie liczby miejsc w przedszkolach i poprawa dostępu do nich we wszystkich gminach KOF 2. Rozwój oferty edukacyjnej szkół na terenie KOF, w tym zajęć pozalekcyjnych 3. Rozbudowa i doposażenie placówek oświatowych 4. Rozwój oferty kształcenia zawodowego dla branż obecnych na terenie KOF	1. Poprawa oferty edukacyjnej na każdym poziomie nauczania 2. Inwestycje w infrastrukturę służącą do szkoleń zawodowych i uczenia się przez całe życie, z uwzględnieniem infrastruktury ośrodków i centrów egzaminacyjnych 3. Aktywna integracja	Oś priorytetowa 8. <i>Rozwój edukacji i aktywne społeczeństwo</i> Oś priorytetowa 6. <i>Rozwój miast</i> Oś priorytetowa 9. <i>Włączenie społeczne i walka z ubóstwem</i>	10. Inwestowanie w kształcenie, szkolenie oraz szkolenie zawodowe na rzecz zdobywania umiejętności i uczenia się przez całe życie 9. Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją	10i Ograniczenie i zapobieganie przedwczesnemu kończeniu nauki szkolnej oraz zapewnianie równego dostępu do dobrej jakości wczesnej edukacji elementarnej oraz kształcenia podstawowego, gimnazjalnego i ponadgimnazjalnego z uwzględnieniem formalnych, nieformalnych i pozaformalnych ścieżek kształcenia umożliwiających ponowne podjęcie kształcenia i szkolenia 10iii. wyrównywanie dostępu do uczenia się przez całe życie o charakterze formalnym, nieformalnym i pozaformalnym wszystkich grup wiekowych, poszerzanie wiedzy, podnoszenie umiejętności i kompetencji siły roboczej oraz promowanie elastycznych ścieżek kształcenia, w tym poprzez doradztwo zawodowe i potwierdzanie nabytych kompetencji	2,40	0,42	EFS	0,18
	5. Edukacja na rzecz innowacyjności i promocja postaw innowacyjnych 6. Wsparcie zmiany oferty edukacyjnej szkół zawodowych i średnich na dostosowaną do potrzeb rynku prac 7. Stworzenie systemu szkoleń oraz	społeczna 4. Zdrowe społeczeństwo podstawą rozwoju KOF			10iv. lepsze dopasowywanie systemów kształcenia i szkolenia do potrzeb rynku pracy, ułatwianie przechodzenia z etapu kształcenia do etapu zatrudnienia oraz wzmacnianie systemów kształcenia i szkolenia zawodowego i ich jakości, w tym poprzez mechanizmy prognozowania umiejętności, dostosowania programów nauczania oraz tworzenia i rozwoju systemów uczenia się poprzez praktyczną naukę zawodu realizowaną w ścisłej współpracy z pracodawcami	1,50	0,26	EFS	0,11

	przekwalifikowania dla mieszkańców KOF						7,23	1,27	EFRR		0,53
	8. Budowa i wyposażenie Centrum Kształcenia Praktycznego						0,80	0,14	EFS		0,06
	9. Aktywizacja osób zagrożonych wykluczeniem										
	10. Realizacja programów zdrowotnych										
4.Zwiększenie atrakcyjności turystycznej KOF	1. Zagospodarowanie lokalnych zasobów przyrodniczych i ekologicznych na potrzeby rekreacji, turystyki i edukacji wraz z ich promocją 2.Rozwój infrastruktury sportowej, turystycznej, rekreacyjnej	1. Działania inwestycyjne umożliwiający wykorzystanie lokalnych zasobów przyrodniczych wraz z promocją, np. zbiorniki wodne, stawy widokowe, tereny wypoczynkowe, ścieżki dydaktyczne 2.Rozbudowa, modernizacja i doposażenie ośrodków prowadzących działalność	Oś priorytetowa 6. <i>Rozwój miast</i>	6. Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami	6d. ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez Programu Natura 2000 oraz zieloną infrastrukturę		10,23	1,80	EFRR		0,75

5. Poprawa efektywności energetycznej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii	1. Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej w każdej gminie 2. Modernizacja oświetlenia ulicznego 3. Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii 4. Realizacja planów gospodarki niskoemisyjnej 5. Uporządkowanie i rozwój systemu ścieżek rowerowych w KOF.	w zakresie edukacji ekologicznej (m.in. parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, Geopark, ogrody botaniczne) oraz prowadzenie działań/kampanii informacyjno-edukacyjnych	Oś priorytetowa 6. Rozwój miast	4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4c. wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i sektorze mieszkaniowym	13,64	2,40	EFRR		1,0
---	--	---	---------------------------------	---	--	-------	------	------	--	-----

Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie RPO WŚ

13. BIBLIOGRAFIA

1. Baza danych BDL GUS,
2. GUS, Departament Badań Demograficznych i rynku pracy, 2013, *Miesięczna informacja o bezrobociu rejestrowanym w Polsce we wrześniu 2013 roku*
3. Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2013, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Gdańsk
4. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, mapa diagnostyczna nr 3, http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_przestrzenna/kpzk/strony/koncepcja_przestrzennego_zagospodarowania_kraju.aspx
5. Matusiak M, 2012, *Koncepcja systemu monitoringu Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030*, Urząd Miasta Poznania
6. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2013, *Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich*
7. Porozumienie z dnia 14 stycznia 2014r. określające zasady współpracy przy programowaniu i wdrażaniu Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz jej współfinansowania i realizacji (z późniejszymi zmianami)
8. Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020,
9. US Kielce, 2014, Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa świętokrzyskiego w styczniu
10. *Zasady Realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce*, dokument z lipca 2013
11. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego” – Projekt do konsultacji społecznych
12. Przeciwdziałanie niskiej emisji na terenach zwartej zabudowy mieszkalnej, Praca zbiorowa pod redakcją mgra inż. Radosława Sadlok, Stowarzyszenie na rzecz efektywności energetycznej i rozwoju odnawialnych źródeł energii „HELIOS” 2014
13. „Aktualizacja założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Kielce”
14. „Lokalny plan rewitalizacji Miasta Chęciny”
15. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Chmielnik”
16. „Projekt aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe Miasta i Gminy Daleszyce”
17. „Strategia Rozwoju Gminy Górno”

18. „Gminna Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Masłów na lata 2009-2015”
19. „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Morawica na lata 2014 – 2020
20. „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miedziana Góra na lata 2012-2015 w perspektywie do 2019r.”
21. „Program Ochrony Środowiska i Plan Gospodarki Odpadami dla Gminy Piekoszów” – Aktualizacja
22. „Projekt założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe Gminy Strawczyn”
23. „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Zagnańsk na lata 2014-2030”
24. Artykuł merytoryczny „Potencjał energetyczny województwa świętokrzyskiego – możliwości produkcji biomasy pochodzenia rolniczego na cele energetyczne” – Krąg Innowacji Efektywne wykorzystanie energii
25. Prezentacja „Wsparcie finansowe OZE i EWE na poziomie regionalnym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020” - Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego Departament Polityki Regionalnej
26. Prezentacja „Możliwości rozwoju mikroinstalacji i ich wpływ na efektywne wykorzystanie energii” – Instytut OZE
27. Świętokrzyski Program Pomocy Społecznej na lata 2012 – 2017, Samorząd Województwa Świętokrzyskiego regionalny Ośrodek Polityki Społecznej lipiec 2012
28. Dane udostępnione przez Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego
29. Informacja o programach zdrowotnych realizowanych w Województwie Świętokrzyskim w latach 2011-2012
30. Akcja informacyjna Państwowej Inspekcji Sanitarnej Samorządowe Programy Zdrowotne, www.szczepienia.gis.gov.pl
31. Ocena stanu zdrowia mieszkańców Województwa Świętokrzyskiego, Kielce 2014
32. Program ochrony środowiska dla powiatu kieleckiego - aktualizacja na lata 2012-2015 w perspektywie do roku 2019

14. SPIS TABEL

Tabela 3.1. Spójność z RPO i dokumentami wyższego rzędu	13
Tabela 5.1. Ludność gmin należących do KOF w latach 2011-2013	22
Tabela 5.2. Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem	24
Tabela 5.3. Liczba rodzin w gminach KOF, którym udzielone zostało wsparcie w latach 2011-2012 ze względu na brak pracy	27
Tabela 5.4. Liczba osób korzystających z pomocy społecznej w gminach należących do obszaru KOF w latach 2011-2013	29
Tabela 5.5. Udział osób korzystających z pomocy społecznej w odniesieniu do ogółu mieszkańców. 29	
Tabela 5.6. Liczba osób korzystających z pomocy na terenie KOF według powodów dzielenia wsparcia	30
Tabela 5.7. Liczba dzieci do lat 3 oraz liczba dzieci objętych opieką w żłobkach w gminach KOF w latach 2011-2013	33
Tabela 5.8. Udział osób starszych w ogóle ludności gmin KOF	34
Tabela 5.9. Najważniejsze programy zdrowotne zrealizowane w latach 2011-2012 na terenie gmin z obszaru KOF	35
Tabela 5.10. Programy szczepień zrealizowane w 2014r. w gminach objętych obszarem KOF	37
Tabela 5.11. Liczba urodzeń żywych na 1000 ludności zamieszkującej gminy KOF	38
Tabela 5.12. Liczba dzieci w wieku 3-6 lat w gminach KOF w latach 2011-2013	40
Tabela 5.13. Odsetek uczniów składających deklarację zdawania egzaminów maturalnych wg typów szkół zawodowych w województwie świętokrzyskim w 2014 r.	44
Tabela 5.14. Sekcje podmiotów gospodarczych według PKD	49
Tabela 5.15. Noclegi udzielone turystom zagranicznym w stolicach regionów w 2012 roku	56
Tabela 5.16. Zbiorniki wodne na terenie KOF	59
Tabela 5.17. Ścieżki rowerowe Gmin KOF na tle regionu w latach 2011-2013	71
Tabela 5.18. Dochody gmin na 1 mieszkańca, w zł	90
Tabela 5.19. Wydatki gmin na 1 mieszkańca, w zł	91
Tabela 5.20. Wskaźniki budżetowe	92
Tabela 5.21. Wskaźniki dla zobowiązań	93
Tabela 5.22. Wskaźniki dla zobowiązań	94
Tabela 5.23. Finansowanie i współfinansowanie programów i projektów unijnych	95
Tabela 6.1. Analiza SWOT Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.	96
Tabela 6.2. Podsumowanie wyzwań rozwojowych	109
Tabela 8.1 Lista projektów przewidywanych do realizacji w trybie konkursowym z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia PI 3a	116
Tabela 8.2 Lista projektów przewidywanych do realizacji w trybie konkursowym z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia PI 7b	120
Tabela 10.1. Benchmarking z innymi obszarami funkcjonalnymi	145



Tabela 11.1. Zadania i obowiązki IP ZIT w zakresie wyboru projektów	154
Tabela 12.1 Alokacja finansowa w ramach RPO na realizację Strategii ZIT KOF dla projektów realizowanych z EFRR.....	156
Tabela 12.2. Matryca logiczna strategii ZIT oraz korespondujących osi priorytetowych w ramach RPO.....	159

15. SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 2.1 Kielecki Obszar Funkcjonalny	11
Rysunek 4.1 Obszar koncentracji wsparcia w zakresie rozwoju przedsiębiorczości i rynku pracy.....	19
Rysunek 5.1. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w podziale na gminy	25
Rysunek 5.2. Atrakcyjność podregionów dla działalności przemysłowej w roku 2013	51
Rysunek 5.3. Atrakcyjność podregionów dla działalności usługowej w roku 2013	52
Rysunek 5.4. Atrakcyjność podregionów dla działalności zaawansowanej technologicznie w roku 2013	52
Rysunek 5.5 Obszary chronione na terenie KOF	58
Rysunek 5.6 Dostępność czasowa Kielc jako ośrodka koncentracji infrastruktury społecznej na poziomie wojewódzkim	66
Rysunek 5.7 Orientacyjny przebieg „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej”	73
Rysunek 5.8 Przybliżony przebieg trasy przez obszar gmin KOF	74
Rysunek 5.9 Mapy potencjalnych zagrożeń dla środowiska i ludzi miasta Kielce	83
Rysunek 5.10 Kielecki Obszar Funkcjonalny wg mocy odnawialnych źródeł energii (łącznie zainstalowana moc cieplna i elektryczna)	86
Rysunek 10.1 Podstawowe moduły systemu monitoringu strategicznego	142
Rysunek 10.2. Strategiczny łańcuch wyników	146
Rysunek 11.1. Struktura organizacyjna porozumienia ZIT KOF	148

16. SPIS WYKRESÓW

Wykres 5.1. Wskaźnik obciążenia demograficznego w latach 2009-2012.....	23
Wykres 5.2. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w latach 2009-2012.....	25
Wykres 5.3. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w gminach województwa świętokrzyskiego w roku 2012	26
Wykres 5.4. Fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tysięcy mieszkańców w latach 2011-2013.....	31
Wykres 5.5. Odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objęty edukacją przedszkolną w roku 2011-2013.	41
Wykres 5.6. Średnia liczba uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych w poszczególnych gminach KOF przypadających na jeden komputer z dostępem do Internetu ogółem przeznaczony do użytku uczniów w 2012 roku.....	42
Wykres 5.7. Zdawalność egzaminu 6- klasistów w gminach KOF w 2014 roku.	42
Wykres 5.8. Zdawalność egzaminu gimnazjalnego z języka polskiego, matematyki i przedmiotów przyrodniczych wśród uczniów z KOF w 2014 roku.....	43
Wykres 5.9. Udział absolwentów poszczególnych typów szkół w obszarze ZIT w latach 2011-2013	44
Wykres 5.10. Zdawalność egzaminu maturalnego w różnych typach szkół w 2014r.....	45
Wykres 5.11. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. mieszkańców w latach 2009-2012.....	46
Wykres 5.12. Liczba pracujących ogółem w gminach w latach 2009-2012.....	46
Wykres 5.13. Liczba pracujących ogółem w latach 2009-2012	47
Wykres 5.14. Pracujący według grup sekcji (PKD 2007) w powiecie miasto Kielce w 2012 roku	48
Wykres 5.15. Pracujący według grup sekcji (PKD 2007) w powiecie kieleckim w 2012 roku.....	48
Wykres 5.16. Podmioty gospodarcze działające w obszarze KOF w podziale na sekcje w 2013r.	50
Wykres 5.17. Kapitał zagraniczny według powiatów w roku 2012	50
Wykres 5.18. Turystyczne obiekty noclegowe w gminach w latach 2009-2012.....	54
Wykres 5.19 Stopień wykorzystania miejsc noclegowych ogółem według powiatów w latach 2010-2012.....	55
Wykres 5.20. Noclegi udzielone turystom zagranicznym w turystycznych obiektach noclegowych w gminach województwa świętokrzyskiego w latach 2009-2012	55
Wykres 5.20. Ludność korzystająca z sieci wodociągowej w % ludności ogółem w latach 2009-2012.....	63
Wykres 5.21. Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w % ogólnej liczby ludności w latach 2009-2012.....	64
Wykres 5.22. L ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej w % ludności ogółem w latach 2009-2012.....	64
Wykres 5.23. Drogi powiatowe i gminne w KOF	67



ZAŁĄCZNIK NR 1: SZCZEGÓŁOWA LISTA PROJEKTÓW STRATEGICZNYCH REALIZOWANYCH W FORMULE ZIT W TRYBIE POZAKONKURSOWYM

Lp.	Wyszczególnienie		Wnio- sko- dawca	Sza- cun- kowa war- tość całko- wita / mln PLN/	Szacun- kowa wartość kosztów kwali- fikacy- nych / mln PLN/	Sza- cun- kowa kwota dofi- nanso- wania /mln PLN/
	Projekt	Opis				
I.	4c. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych będących w zasobach mieszkaniowych gminy wraz z wykorzystaniem OZE					
I.1.	Alokacja wynikająca z ZIT w ramach RPOWŚ					
I.2.	Podsumowanie proponowanych projektów					
I.3.	Różnica (I.2.-I.1.)					
1.	Kompleksowa modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej na terenie Gminy Kielce, w ramach ZIT	<p>Projekt zakłada głęboką kompleksową termomodernizację istniejących obiektów użyteczności publicznej wybudowanych w latach 60-70 XX w. polegającą na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dociepleniu ścian zewnętrznych i fundamentowych (do optymalnej głębokości), - wykonaniu docieplenia dachów wraz z wymianą istniejącego pokrycia i remontem podłoża; - wymianie obróbek blacharskich; - wymianie instalacji odgromowej; - wymianie stolarki okiennej oraz drzwi zewnętrznych, - wymianie parapetów zewnętrznych i wewnętrznych; - modernizacji instalacji elektrycznej na energooszczędną, - modernizacji instalacji co, wentylacji i klimatyzacji, - modernizacji instalacji wodno-kanalizacyjnej, <p>Nie przewiduje się zmiany źródła ciepła, ponieważ w zaplanowanych do dofinansowania obiektach ciepło dostarczane jest z MPEC.</p> <p>Dzięki planowanemu projektowi, budynki użyteczności publicznej zostaną poddane kompleksowej modernizacji energetycznej przez co zostanie zwiększona efektywność energetyczna, nastąpi racjonalne wykorzystanie energii, zmniejszenie sezonowych strat ciepła oraz zmniejszenie kosztów ponoszonych na opłaty eksploatacyjne.</p>	Kielce	10,21	8,37	7,11

	<p>W skład projektu wchodzi następujące zadania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej – Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 2 ul. Kryształowa 6 i Malachitowa 1 w Kielcach. 2. Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej – Szkoła Podstawowa nr 28 ul. Szymanowskiego 5 w Kielcach. 3. Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej - Zespół Szkół Informatycznych ul. Hauke Bosaka 1 w Kielcach 4. Modernizacja energetyczna obiektów użyteczności publicznej - Przedszkole Samorządowe nr 28 ul. Różana 12 w Kielcach <table border="1" data-bbox="555 645 896 1765"> <thead> <tr> <th>Lp.</th> <th>Nazwa placówki</th> <th>Adres</th> <th>Powierzchnia użytkowa [m2]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 2</td> <td>Kielce, ul. Kryształowa 6</td> <td>1641,76</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 2</td> <td>Kielce, ul. Malachitowa 1 - Internat</td> <td>355,26</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Szkoła Podstawowa nr 28 ul. Szymanowskiego 5</td> <td>Kielce, ul. Szymanowskiego 5</td> <td>2 660,96</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Zespół Szkół Informatycznych</td> <td>Kielce, ul. Hauke-Bosaka 1</td> <td>3 915,41</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Przedszkole Samorządowe nr 28</td> <td>Kielce, ul. Różana 12</td> <td>708,50</td> </tr> </tbody> </table> <p>Określenie szczegółowego zakresu robót dla poszczególnych zadań będzie możliwe po opracowaniu dokumentacji projektowej. Wówczas, szczegółowy zakres zostanie Państwu przekazany w celu uszczegółowienia projektu.</p> <p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (szt.) - 4</p> <p>Wartość wskaźnika „Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych” oraz wskaźnika „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych” określony zostanie po opracowaniu dokumentów z których będą wynikać ww. wskaźniki, przewidywany termin ich określenia nastąpi w IV kw. 2016 r.</p> <p>Działania projektowe obejmują zakres prac w 3 budynkach użyteczności publicznej – szkoły podstawowe, dla których organem prowadzącym jest Gmina Chęciny. Obecnie głównym problemem w zakresie budynków jest ich zły stan techniczny (brak docieplenia zewnętrznego, zły stan instalacji CO, okien itp.). Budynki wymagają znacznych nakładów finansowych na podniesienie ich sprawności energetycznej. Nieszczelne okna i drzwi, licznie występujące mostki termiczne na ścianach i stropach powodują trudności z utrzymaniem właściwej temperatury w pomieszczeniach i wiążą się z ponoszeniem dużych kosztów na zapewnienie odpowiednich</p>	Lp.	Nazwa placówki	Adres	Powierzchnia użytkowa [m2]	1.	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 2	Kielce, ul. Kryształowa 6	1641,76		Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 2	Kielce, ul. Malachitowa 1 - Internat	355,26	2.	Szkoła Podstawowa nr 28 ul. Szymanowskiego 5	Kielce, ul. Szymanowskiego 5	2 660,96	3.	Zespół Szkół Informatycznych	Kielce, ul. Hauke-Bosaka 1	3 915,41	4.	Przedszkole Samorządowe nr 28	Kielce, ul. Różana 12	708,50			8,68
Lp.	Nazwa placówki	Adres	Powierzchnia użytkowa [m2]																									
1.	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 2	Kielce, ul. Kryształowa 6	1641,76																									
	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 2	Kielce, ul. Malachitowa 1 - Internat	355,26																									
2.	Szkoła Podstawowa nr 28 ul. Szymanowskiego 5	Kielce, ul. Szymanowskiego 5	2 660,96																									
3.	Zespół Szkół Informatycznych	Kielce, ul. Hauke-Bosaka 1	3 915,41																									
4.	Przedszkole Samorządowe nr 28	Kielce, ul. Różana 12	708,50																									
2.	Termomodernizacja placówek publicznych na terenie gminy Chęciny	Chęciny	10,21	10,21																								



	<p>ilości opału. Projekt obejmuje wykonanie prac zwiększających efektywne wykorzystanie energii w 3 placówkach publicznych w zakresie: ocieplenie i wykonanie elewacji budynku, ocieplenie stropów, stropodachów, wymiana stolarki okiennej wraz z parapetami wew. i zew., wymiana drzwi zewnętrznych, modernizację instalacji c.o. wraz z wymianą pieca na olej opałowy, wymianę pokrycia dachowego wraz z rynnami i blacharką, wymiana instalacji elektrycznej wraz z wymianą opraw na energooszczędne, przebudowa systemu wentylacji, montaż termostatów i zaworów podpionowych.</p> <p>W kosztach kwalifikowalnych zostaną ujęte koszty związane z opracowaniem dokumentacji: audytu energetycznego dla wszystkich budynków, projektów itp.</p> <p>Rezultatem projektu będzie:</p> <ul style="list-style-type: none">- zmniejszenie emisji CO₂, pyłów i gazów do atmosfery,- zmniejszenie zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych- zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego poprzez znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na energię powszechnie dostępną. <p>Realizacja projektu pozwoli znacznie zmniejszyć emisję zanieczyszczeń do atmosfery, występujących obecnie, jak i bardziej efektywnie gospodarować energią ciepłą w poszczególnych placówkach. Wskutek wykonania prac termomodernizacyjnych zmniejszy się wykorzystanie paliwa w kotłowniach co wpłynie na zmniejszenie emisji CO₂, pyłów i gazów oraz zapotrzebowanie na energię elektryczną w poszczególnych placówkach. Przez wykonanie przedmiotowych prac obniżą się znacznie koszty utrzymania placówek.</p> <p>Przyjęte rozwiązania techniczne w sposób optymalny zapewnią rozwiązanie występujących obecnie problemów. Wymiana instalacji centralnego ogrzewania, okien, dachu i docieplenie budynków znacząco obniży straty ciepła, a przede wszystkim zmniejszy emisję dwutlenku węgla i gazów do atmosfery.</p>				
	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuk) - 3</p> <p>Zmniejszenie zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych (kWh/rok) - 62 400</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - Oszacowanie wskaźnika nastąpi w chwili przygotowania dokumentacji do konkursu</p>				
3.	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na	Chmielnik	6,52	6,52	5,54

<p>terenie Gminy Chmielnik</p>	<p>ogrzewania, źródeł ciepła oraz źródeł światła uzyskane zostaną korzyści mające wpływ na poprawę warunków ekologicznych i ekonomicznych, a także na atrakcyjność obszaru oraz świadomość społeczną.</p> <p>W celu osiągnięcia założonych celów zostaną podjęte następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ocieplenie obiektów, - wymiana okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne, - przebudowa systemów grzewczych, systemów wentylacji, systemów wodno-kanalizacyjnych stanowiących integralny system instalacji wewnętrznych, - wymiana źródła ciepła w 2 budynkach poprzez likwidację kotłowni na opał stały i zainstalowanie kotłów na gaz, - instalacja OZE w modernizowanych energetycznie budynkach, - instalacja systemów chłodzących, w tym również z OZE itp. <p>Zakres optymalnych działań termomodernizacji dla poszczególnych budynków wynikał będzie ze sporządzonych audytów energetycznych.</p> <p>Stan istniejący na obszarze, na którym realizowany będzie projekt/uzasadnienie potrzeby realizacji projektu/przedmiot projektu:</p> <p>Na terenie gminy Chmielnik znajdują się obiekty użyteczności publicznej z których w szczególności cztery ma bardzo zły stan techniczny. W związku z powyższym występują duże straty ciepła i emisja do atmosfery szkodliwych substancji i gazów cieplarnianych. Wiąże się to z większymi kosztami eksploatacji i utrzymania placówek, które odgrywają dużą rolę w życiu publicznym gminy. Planowane rozwiązania technologiczne zapewnią możliwość długookresowego funkcjonowania infrastruktury. Poprzez wykonanie termomodernizacji budynków, modernizacji instalacji centralnego ogrzewania, źródeł ciepła oraz źródeł światła uzyskane zostaną korzyści mające wpływ na poprawę warunków ekologicznych i ekonomicznych. Projekt przyczyni się do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenia efektywności energetycznej; - racjonalnego wykorzystania energii - zmniejszenia sezonowych strat ciepła przez poszczególne budynki; - zmniejszenie kosztów ponoszonych na opłaty eksploatacyjne. <p>Realizacja projektu będzie niezbędnym czynnikiem, który wpłynie na poprawę efektywności energetycznej w budynkach użyteczności publicznej, a więc warunków ekologicznych i ekonomicznych, a także mających wpływ na atrakcyjność obszaru oraz świadomość społeczną. Zwiększenie efektywności energetycznej, która łączy w sobie cele gospodarcze i społeczne, przyczyni się dodatkowo do zmniejszenia emisyjności gospodarki.</p> <p>Realizacja projektu przyczyni się do obniżenia energochłonności budynków wskutek zmiany w systemach ogrzewania, działań modernizacyjnych budynków wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne które wpłyną na zmniejszenie emisji do atmosfery tlenków azotu i siarki, pyłów i gazów cieplarnianych,</p>
--------------------------------	--



	oszczędność w zużyciu energii cieplnej i elektrycznej. Wykorzystanie OZE wpłynie na zmniejszenie zużycia surowców energetycznych.					
	Wartości wskaźników: Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuk) - 4 Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych (kWh/rok) -400 000 Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych -zostanie oszacowany przed terminem złożenia wniosku o dofinansowanie					
4.	Zmniejszenie zapotrzebowania na energię poprzez termomodernizację, modernizację urządzeń energetycznych budynków użytkownicy publicznej z wykorzystaniem OZE na obszarze Gminy Daleszyce w ramach ZIT	Stan istniejący Budynki użyteczności publicznej w zasobach gminy Daleszyce tj. Szkoła Podstawowa w Niestachowie, Szkoła Podstawowa i Gimnazjum w Sukowie, Ośrodek Zdrowia w Sukowie, Szkoła Podstawowa w Borkowie, Szkoła Podstawowa i Gimnazjum w Daleszycach, są to obiekty energochłonne nie posiadające energooszczędnych instalacji C.O, C.W.U, w budynkach powstają duże straty ciepła poprzez przestarzałą stolarkę okienną i drzwiową a szczególnie ze względu na brak izolacji termicznej ścian i dachów budynków. Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu Realizacja projektu pozwoli na poprawienie stanu technicznego obiektów w szczególności zmniejszenie energochłonności obiektów w energię ciepłą i elektryczną co jednocześnie zmniejszy emisje gazów cieplarnianych do atmosfery. Przedsięwzięcie poprawi komfort korzystania z pomieszczeń. Projekt obejmuje kompleksową termomodernizację obiektów użyteczności publicznej będących w zasobach gminy Daleszyce. Przedsięwzięcie będzie realizowało następujące cele wskazane w kontrakcie terytorialnym: <ul style="list-style-type: none">• redukcja poziomu wykluczenia społecznego;• rozwój miasta wojewódzkiego i obszarów powiązanych funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych. Jednocześnie potrzeba termomodernizacji budynków wynikać będzie z tworzonego dla gminy Daleszyce Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Przedmiot projektu W ramach projektu wykonywane będą ocieplenia obiektów poprzez ocieplenie ścian zewnętrznych i wewnętrznych na poddaszach oraz docieplanie stropów i stropodachów, wymiana okien i drzwi zewnętrznych, a także modernizacja instalacji C.O i C.W.U., wymiana oświetlenia energetycznego. W niektórych obiektach zainstalowane będą rekuperatory, pompy ciepła, wentylacje, kolektory słoneczne. Dopasowanie metody i technologicie wykonania prac będzie uzależnione od wyników audytów energetycznych budynków. Działaniami takimi planuje się objąć budynki użyteczności publicznej w miejscowościach: Daleszyce, Niestachów, Suków i Borków. Inwestycja będzie poprzedzona przeprowadzonym dla każdego budynku audytem energetycznym oraz będzie wynikać z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej w zakresie ograniczenia emisji CO2, gazów cieplarnianych czyli ograniczenia szeroko pojętej niskiej emisji. Rezultatem inwestycji jest termomodernizacja 6 szt. Budynków publicznych.	Daleszyce	7,87	7,87	6,69

		<p>Wartości wskaźników : Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (szt.) - 6 Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych (kWh/rok)-2 500 000 Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych- Przybliżony termin określenia wskaźnika marzec 2016 (po opracowaniu i zatwierdzeniu Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Daleszyce)</p>	Górno	4,28	4,28	3,64
5.	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie gminy Górno	<p>Projekt obejmuje modernizację budynków polegającą na m.in.: wymianie pieców na opał stały na kotły spalające biomasę, ociepleniu obiektów, wymianie oświetlenia na energooszczędne, przebudowie systemów grzewczych, systemów wentylacji i klimatyzacji, systemów wodno-kanalizacyjnych, instalacji systemów chłodzących, instalacji urządzeń energooszczędnych najnowszej generacji. Termomodernizacją objęte będą budynki, które obecnie są w złym stanie technicznym, tj. kompleks budynków Urzędu Gminy Górno w ilości 3 szt , budynek Szkoły Podstawowej w Skorzeszycach oraz budynek Zespołu Szkół w Bęczkowie. W budynku Urzędu Gminy Górno oraz budynku Szkoły Podstawowej w Skorzeszycach zostaną wymienione piece grzewcze na kotły spalające biomasę oraz instalacja OZE. W 3 budynkach Urzędu zostanie wymienione pokrycie dachowe. W budynkach zostanie wykonana głęboka kompleksowa modernizacja zgodnie z wykonanymi audytami energetycznymi. Poprzez wykonanie termomodernizacji budynków, modernizacji centralnego ogrzewania wraz z instalacją termostatów i zaworów podpionowych, ocieplenia obiektów, wymianę źródeł ciepła oraz światła Gmina uzyska duże korzyści mające wpływ na warunki ekologiczne i ekonomiczne.</p> <p>Projekt przyczyni się do poprawy efektywności wykorzystania energii w budynkach użyteczności publicznej na terenie Gminy Górno a tym samym Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez jej racjonalne wykorzystanie i zmniejszenie sezonowych strat ciepła. Resultatem realizacji tego projektu będzie uzyskanie niższego zużycia energii m.in. w zakresie ogrzewania, oświetlenia pomieszczeń, ewentualnego chłodzenia, wentylacji czy przygotowania ciepłej wody.</p> <p>W wyniku prac termomodernizacyjnych zmniejszy się wykorzystanie paliwa w kotłowniach co ma istotny wpływ na zmniejszenie emisji CO2, pyłów i gazów do atmosfery. Przyjęte rozwiązania techniczne zawarte w audytach energetycznych budynków przeznaczonych do termomodernizacji powodują osiągnięcie zmniejszenia rocznego zapotrzebowania na energię zużywaną na potrzeby ogrzewania i podgrzewania wody powyżej 25%.</p> <p>Dodatkowo budynki poprzez ocieplenie ścian zewnętrznych uzyskają odświeżony i estetyczny wygląd.</p> <p>Realizacja celu tego priorytetu inwestycyjnego ukierunkowana jest na zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego poprzez znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na energię powszechnie dostępną.</p> <p>Celem projektu jest poprawa efektywności wykorzystania energii w budynkach użyteczności publicznej na terenie Gminy Górno a tym samym Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.</p>	Górno	4,28	4,28	3,64
		<p>Wartości wskaźników : Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (szt.) - 5</p>				



6.	Termomodernizacja z OZE w budynkach użyteczności publicznej na terenie Gminy Masłów	<p>Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych (kWh/rok)-600 000</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (Tony równoważnika CO2) - 150</p> <p>Stan istniejący</p> <p>Obecnie w obiekcie Zespołu Szkół w Masłowie Pierwszym wewnętrzna instalacja centralnego ogrzewania zasilana jest bezpośrednio z kotłowni z piecem na olej opałowy lekki. Szkoła jest bardzo energochłonna z racji zastosowania starej technologii budowlanej.</p> <p>Kompleks szkolny w Mąchocicach-Scholasterii wymaga wykonania ocieplenia zewnętrznego murów oraz fundamentów, docięplenia poddasza, wymiany okien i drzwi zewnętrznych, wymiany instalacji centralnego ogrzewania, modernizacji systemu wentylacji.</p> <p>Ośrodek zdrowia w Mąchocicach Kapitulnych wymaga ocieplenia ścian zewnętrznych i usprawnienia instalacji c.o. W ośrodku świadczone są usługi zdrowotne w ramach kontraktu z NFZ, nie ma prywatnych gabinetów lekarskich.</p> <p>Przedmiotem projektu jest termomodernizacja w budynkach użyteczności publicznej połączona z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii do pozyskiwania energii elektrycznej (systemy fotowoltaiczne).</p> <p>Zakres obejmuje: Zespół Szkół w Masłowie Pierwszym (2 budynki), kompleks szkolny z hala sportową w Mąchocicach-Scholasterii (2 budynki), budynek ośrodka zdrowia w Mąchocicach Kapitulnych (1 budynek).</p> <p>Szczegółowy zakres prac termomodernizacyjnych będzie wynikał z audytów energetycznych dla każdego budynku.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Niniejsza inwestycja wynika z Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Masłów oraz przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, efektywnego wykorzystania energii i jednocześnie do realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej Gminy Masłów, a tym samym do osiągnięcia celu PI 4c oraz przyczyni się do osiągnięcia wskaźnika – liczba zmodernizowanych energetycznie budynków: 5. Zastąpienie energii pozyskiwanej z konwencjonalnych źródeł (olej opałowy) – energią słoneczną poprzez zastosowanie ogniw fotowoltaicznych oraz termomodernizacja przyniosą konkretne korzyści w postaci zarówno oszczędności paliwa, energii jak oraz ograniczenia emisji CO2 i gazów cieplarnianych.</p> <p>Wartości wskaźników :</p> <p>Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (szt.) - 5</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2)- 70</p> <p>Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych (kWh/rok) - 250 000</p> <p>Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (szt.) - 0</p> <p>Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) (EPC) (osoby) - 0</p>	Masłów	3,63	3,63	3,09
----	---	---	--------	------	------	------

7.	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie Gminy Miedziana Góra	<p>Część budynków już korzysta alternatywnej formy co – wykorzystywany jest gaz, docieplono urząd gminy, opracowano „Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miedziana Góra”</p> <p>Nadal jednak polityka efektywności energetycznej musi być prowadzona w budynkach użyteczności publicznej.</p> <p>Przedmiotem projektu będzie:</p> <p>1. Termomodernizacja budynków Zespołu Szkół w Kostomłotach Drugich i Zespołu Szkół w Ćmińsku oraz w SP w Porzeczcu</p> <ul style="list-style-type: none"> - zastosowanie odnawialnych źródeł energii - wymiana stolarki drzwiowej i okiennej zewnętrznej - ocieplenie ścian - przebudowa dachu i orynnowania - wymiana parapetów - wymiana źródeł ciepła c.o. oraz wymiana i regulacja instalacji c.o. - wymiana instalacji elektrycznych i oświetlenia wewnętrznego na energooszczędne - wymiana systemu wentylacji i klimatyzacji <p>2. Termomodernizacja budynku ośrodka zdrowia w Kostomłotach Drugich,</p> <ul style="list-style-type: none"> - zastosowanie odnawialnych źródeł energii - wymiana stolarki drzwiowej i okiennej zewnętrznej - ocieplenie ścian w tym poddasza - przebudowa dachu i orynnowania, kominów - wymiana parapetów - wymiana i regulacja instalacji c.o. - remont pochylni dla niepełnosprawnych w zakresie niezbędnym do ocieplenia budynku <p>W związku z faktem iż w w/w budynkach znajdują się poza ośrodkami zdrowia mieszkania komunalne, i tak: na łączną powierzchnię ośrodka zdrowia w Kostomłotach Drugich wynoszącą 747,49 m², powierzchnia mieszkań komunalnych wynosi 190,80m², zaś na łączną powierzchnię ośrodka zdrowia w Ćmińsku wynoszącą 327,75 m², powierzchnia mieszkań komunalnych wynosi 158,40 m², za wynajem których pobierany jest czynsz regulowany, Urząd Gminy Miedziana Góra poniesie koszty prac termomodernizacyjnych w częściach mieszkalnych.</p> <p>Orientacyjne wartości powierzchni użytkowych budynków: 1) Zespołu Szkół w Kostomłotach Drugich – 3 603 m²; 2) Zespołu Szkół w Ćmińsku – 4 600 m²; 3) Szkoły Podstawowej w Porzeczcu – 1 100 m², Ośrodku Zdrowia w Kostomłotach Drugich – 557 m².</p> <p>Dostępne metody i technologia prac uzależniona będzie od wyników audytu energetycznego budynków i dokumentacji technicznej.</p>	Miedziana Góra	9,01	9,01	7,66
----	--	--	----------------	------	------	------

		<p>Rezultaty:</p> <p>Poprawa efektywności energetycznej w budynkach użyteczności publicznej, Zmniejszenie emisji CO₂, pyłów i gazów do atmosfery, Wygenerowanie oszczędności w zakresie zużycia energii cieplnej i energii elektrycznej, Zmiana struktury wykorzystywanych źródeł energii na korzyść źródeł odnawialnych, Stopniowe wdrożenie planu gospodarki niskoemisyjnej, Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń zwałszcza powietrza, Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego poprzez znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na energię powszechnie dostępną.</p> <p>Jest to projekt który dotyczących kompleksowej, głębokiej modernizacji energetycznej budynków dlatego zastosujemy indywidualne liczniki ciepła, ciepłej wody oraz chłodu. Dodatkowo zainstalujemy termostaty i zawory podpionowe, jeżeli będzie to wynikać z przeprowadzonego audytu energetycznego. Dzięki realizacji projektu nastąpi zwiększenie efektywności energetycznej budynków o min. 25%.</p> <p>Projekt skutkować będzie redukcją CO₂ w odniesieniu do istniejących instalacji (o co najmniej 30% w przypadku zamiany spalanego paliwa).</p>				
8.	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie Gminy Morawica Zadanie 1. Termomodernizacja budynku byłego pawilonu szpitalnego w Morawicy Zadanie 2. Termomodernizacja budynku Zespołu	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Wskaźnik produktu - liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (szt.) - 4</p> <p>Wskaźnik rezultatu – szacowny roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - Przybliżony termin oszacowania wskaźnika: rok 2016</p> <p>Głównym celem realizacji projektu jest poprawa efektywności wykorzystania energii w budynkach użyteczności publicznej co pozwoli na niższe zużycie energii m.in. w zakresie ogrzewania , oświetlenia pomieszczeń , chłodzenia, wentylacji lub ciepłej wody użytkowej.</p> <p>Gmina jest właścicielem budynku , który do stycznia 2008 roku stanowił pawilon szpitalny, od tego czasu jest wyłączony z użytkowania. W przyszłości stanowiąc budynek użyteczności publicznej o funkcji biurowej i schroniska młodzieżowego. W budynku swoją siedzibę mieć będzie Zakład Gospodarki Komunalnej w Morawicy Sp. z o.o. oraz Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Morawicy. Budynek wymaga kompleksowej termomodernizacji w tym : docieplenie ścian zewnętrznych, kompleksową termomodernizację stropodachu niewentylowanego, wymiana pokrycia dachowego, obróbek blacharskich , renowacja kominów, wymiana stolarki okiennej i drzwiowej zewnętrznej, wymiana instalacji elektrycznej , wymiana oświetlenia na energooszczędne, budowa instalacji odgromowej i instalacji paneli fotowoltaicznych, budowa instalacji ciepłej wody użytkowej z montażem kolektorów słonecznych, budowa instalacji wentylacji nawiewno – wywiewnej z odzyskiem ciepła, wymiana instalacji wod – kan (z wyłączeniem przyborów i armatury) , modernizacja źródła ciepła – wymiana istniejącego na kocioł gazowy wraz z instalacją i grzejnikami. W ramach projektu</p>	Mora- wica	5,42	5,42	4,61

	Szkół w Brzezinach	<p>występują również roboty niekwalifikowane związane z przebudową i adaptacją pomieszczeń znajdujących się w budynku do nowych funkcji . Po zakończeniu realizacji projektu budynek pozostanie własnością Gminy Morawica.</p> <p>W ramach projektu przewiduje się również wykonanie następujących prac w budynku Zespołu Szkół w Brzezinach: wymiana stolarki okiennej drzwiowej zewnętrznej, częściowa wymiana instalacji centralnego ogrzewania i kotłów gazowych, docieplenie ścian zewnętrznych. W wyniku opracowanego audytu energetycznego, w celu zmniejszenia zapotrzebowania na energię konieczna jest również wymiana dachu na stropodach. Wykonanie ocieplenia istniejącego dachu jest niemożliwe ze względu na konieczność zachowania wymaganych wysokości pomieszczeń dla tego typu obiektów.</p> <p>Ewentualne inne roboty termo modernizacyjne będą wynikiem przeprowadzonego audytu energetycznego budynku.</p> <p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (Szt.) -2</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (Tony równoważnika CO2) -6</p> <p>Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (szt.) - 2</p> <p>Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych (kWh/rok) - 150 000</p> <p>Planowane przedsięwzięcie zakłada termomodernizację budynków użyteczności publicznej. Obecnie są to budynki wzniesione w technologii odbiegającej od współczesnych norm w zakresie energochłonności w związku z czym wykazują duże zapotrzebowanie energetyczne.</p> <p>Celem projektu jest podniesienie efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej a w efekcie zmniejszenie zapotrzebowania na energię elektryczną oraz zużycie paliw kopalnych. Wskaźniki produktu –3 budynki poddane modernizacji energetycznej.</p> <p>Termomodernizacja budynków:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budynek Urzędu Gminy Piekoszów ul. Częstochowska 66a. Piekoszów - budynek ZUJK Piekoszów ul. Czarnowska 54a, Piekoszów - budynek placówki oświatowej w miejscowości Łosień <p>Zakres rzeczowy</p> <ul style="list-style-type: none"> - termomodernizacja elewacji z wymianą okien drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne, przebudową systemów grzewczych wraz z wymianą i podłączeniem do źródła ciepła zasilanego biomasą , przebudowa systemu wentylacji wraz z dociepleniem dachów oraz wyposażenie w instalację solarną i mikro-kogeneracyjną zgodnie z wynikami audytu energetycznego. <p>W obszarze realizacji planowanej inwestycji nie znajduje się obszar Natura 2000.Planowane inwestycje są poza obszarami chronionymi.</p>	9.	Zwiększenie efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej w gminie Piekoszów	Piekoszów	9,96	9,96	8,46
--	--------------------	--	----	--	-----------	------	------	------

		<p>Projekt zgodny jest z zasadami horyzontalnymi Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia niskiej emisji CO₂ oraz Strategią Rozwoju Kraju 2020 i Strategią Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020 „Regionalny Program Operacyjny Województwa oraz będzie się wpisywał w Plan Gospodarki Niskoemisyjnej.</p> <p>Wartości wskaźników: Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (Szt.) - 3</p> <p>Obecnie nie jest możliwe określenie wartości wskaźnika p.n. „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych” jak również „Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach użyteczności publicznej” - powyższe wskaźniki zostaną oszacowane na etapie wykonywania audytu energetycznego oraz PGN tj. w IV kw. 2016 roku.</p>			
10	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej poprzez inwestycje w energię pochodzącą ze źródeł energii odnawialnej na terenie Gminy Sitkówka - Nowiny	<p>Krótki opis projektu: Zarówno Gmina Sitkówka-Nowiny, jak i cały kraj stoją przed koniecznością zwiększenia efektywności energetycznej min. budynków użyteczności publicznej. Realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na terenie Gminy Sitkówka-Nowiny. Planowane jest wsparcie dla 2 budynków użyteczności publicznej z terenu Gminy, które będą korzystały z energii odnawialnej. Będzie to Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Nowinach znajdujący się przy ul. Gimnazjalnej 1, a także budynek ośrodka zdrowia w Sitkówce, umiejscowiony pod adresem – Sitkówka 16. W budynku Ośrodka Zdrowia w Sitkówce prowadzona jest działalność w ramach podstawowej opieki zdrowotnej. W obu budynkach założono poprawę efektywności energetycznej, zakres prac będzie ustalony na podstawie audytu energetycznego, który będzie przeprowadzony w ramach projektu. W przypadku budynku ZSP (ul. Gimnazjalna 1) wstępnie założono uzyskanie poprawy efektywności energetycznej przez remont stropu i dachu i przez to ocieplenie budynku, wymianę niektórych okien i drzwi zewnętrznych, przebudowę systemu grzewczego na gazowy, instalacją z wykorzystaniem OZE do podgrzewania wody użytkowej, instalacją systemów chłodzących, w tym z wykorzystaniem OZE, instalacją innych urządzeń i systemów energooszczędnych najnowszej generacji. W przypadku budynku mieszczącego się w Sitkówce 16, zaplanowano wstępnie wymianę okien i drzwi zewnętrznych, przebudowę i modernizację systemu grzewczego i kotłowni, wykonanie instalacji z wykorzystaniem OZE do podgrzewania wody użytkowej, instalacją systemów chłodzących, w tym z wykorzystaniem OZE, instalacją innych urządzeń i systemów energooszczędnych najnowszej generacji. Po wykonaniu audytu energetycznego możliwe będzie oszacowanie wartości wskaźnika pn. „Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych” oraz wskaźnika pn. „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych”. Audyty dla obu budynków zaplanowano na II kwartał 2016 r. Oba te budynki są wykorzystywane przez gminne jednostki budżetowe i nie występuje ryzyko wystąpienia pomocy publicznej.</p> <p>Rezultatami realizacji projektu będą:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa jakości powietrza na terenie oddziaływania kotłowni zaopatrujących w ciepło modernizowane budynki. 	Sitkówka-Nowiny	1,44	1,44
					1,23



		<ul style="list-style-type: none"> • Redukcja zanieczyszczeń powietrza poprzez obniżenie ilości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza z procesów energetycznego spalania paliwa • Zmniejszenie zapotrzebowania na ciepło. • Redukcja ubytków ciepła z budynków, która pozwoli na znaczne oszczędności kosztów energii. • Poprawa warunków pracy w budynkach użyteczności publicznej, a także podwyższenie bezpieczeństwa użytkowników budynku. <p>Stan istniejący na obszarze, na którym realizowany będzie projekt/uzasadnienie potrzeby realizacji projektu/przedmiot projektu:</p> <p>Stan obecny:</p> <p>1. Wieloskrzydłowy budynek Zespołu Szkół Ponadpodstawowych znajdujący się przy ul. Gimnazjalnej 1 w Nowinach wymaga termomodernizacji. Obecnie Gmina jest na etapie prac związanych z częściową wymianą dwuspadowego dachu z blachy, przewiduje się zakończenie tych prac w 2015r. Budynek ogrzewany jest kotłownią na olej opałowy, brak w nim zamontowanych urządzeń wykorzystujących OZE. Kotłownia ogrzewa zarówno budynek jak i dostarcza ciepła wodę użytkową. Zamontowana stolarka okienna i drzwiowa ma obecnie ok 15 lat. Grubość ścian zew. wynosi 24,38 cm (porotherm) + 10 cm styropianu. Powierzchnia użytkowa budynku to 4905,50 m². W budynku umiejscowiona jest również hala sportowa z trybunami. Jako zespół szkół budynek funkcjonuje od 2003r.</p> <p>2. Budynek znajdujący się w Sitkowiec pod adresem Sitkówka 16 częściowo wykorzystywany jest przez Samorządowy Zakład Opieki Zdrowotnej</p> <p>w Nowinach, funkcjonuje w nim oddział przychodni. Pozostałą część budynku Gmina Sitkówka-Nowiny chce przeznaczyć na świetlicę dla mieszkańców. Budynek ten wybudowany został w latach 70-tych lub 80-tych, wymaga prac termomodernizacyjnych. Budynek posiada wielospadowy dach, ściany najprawdopodobniej wykonane są z ceramiki. Powierzchnia użytkowa budynku to 220,50 m². Stolarka okienna i drzwiowa jest zużyta, nieefektywna. Budynek posiada kotłownię na olej opałowy, która ogrzewa zarówno budynek jak i dostarcza ciepła wodę użytkową. Ściany budynku wymagają docieplenia, brak w nim instalacji wykorzystujących OZE. Docieplenia wymaga również strop.</p> <p>Oba ww. budynki są budynkami użyteczności publicznej, nie są i nie będą wykorzystywane komercyjnie. Termomodernizacja przyczyni się do zmniejszenia zapotrzebowania na energię obu budynków, i w efekcie do obniżenia kosztów ich użytkowania oraz zmniejszenia oddziaływania na środowisko poprzez znaczące zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Inwestycja ma na celu poprawienie stanu technicznego budynków. Aktualnie izolacja termiczna w/w obiektów nie jest zadowalająca. Budynki wykazują znaczne straty ciepła, które są spowodowane niewłaściwą konstrukcją budowlaną. Obiekty te mają nieszczelne ściany, stropy, nათარსი stolarka okienna i drzwiowa jest mocno zniszczona.</p>
--	--	---



11	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej Gminy Zagnańsk wraz z wykorzystaniem OZE	<p>W efekcie, w okresie zimowym w budynkach następuje znaczne wychłodzenie pomieszczeń, co uniemożliwia utrzymanie właściwej temperatury w czasie sezonu grzewczego. Ponadto, instalacje centralnego ogrzewania są przestarzałe, a rozwiązania techniczne niesprawne.</p> <p>Wartości wskaźników : Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (Szt.) - 2</p> <p>Po wykonaniu audytu energetycznego możliwe będzie oszacowanie wartości wskaźnika pn. „Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych” oraz wskaźnika pn. „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych”. Audyty dla obu budynków zaplanowano na II kwartał 2016 r.</p> <p>Przedsięwzięcie realizuje cel związany z rozwojem miasta wojewódzkiego i obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie oraz miast regionalnych i subregionalnych. Prace termomodernizacji budynków będą wynikać z przeprowadzonych audytów energetycznych.</p> <p>Projekt zakłada głęboką kompleksową modernizację energetyczną budynków użyteczności publicznej wraz z wykorzystaniem OZE. Wykonywane będą:</p> <ul style="list-style-type: none">- ocieplenie obiektów,- wymiana okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne,- wymiana źródeł ciepła w celu likwidacji pieców grzewczych na opał stały oraz przebudowa systemów grzewczych z zastosowaniem m.in. kotłów na paliwa gazowe, pomp ciepła, ogniw fotowoltaicznych, kolektorów słonecznych,- przebudowa systemów wentylacji i klimatyzacji,- instalacja urządzeń energooszczędnych,- instalacja OZE w modernizowanych energetycznie budynkach,- instalacja systemów chłodzących, w tym również z OZE,- przeprowadzenie audytów energetycznych jako elementu koniecznego do realizacji projektu. <p>Zadanie obejmuje termomodernizację 3 obiektów użyteczności publicznej na terenie Gminy Zagnańsk. Są to obiekty: budynek Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej w Zagnańsku, budynek Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Samsonowie, budynek Szkoły Podstawowej i Gimnazjum w Kajetanowie. Przewidywanym rezultatem przedsięwzięcia będzie zmniejszenie zużycia energii elektrycznej oraz zużycie emisji CO2 w budynkach użyteczności publicznej na terenie Gminy Zagnańsk. Zadanie będzie wynikać z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Zagnańsk.</p> <p>Wartości wskaźników: Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (Szt.) - 3</p>	Zagnańsk	1,19	1,19	1,02
----	---	---	----------	------	------	------

	Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych - oszacowanie w II kwartale 2016					
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - oszacowanie w II kwartale 2016					
II.	7b. Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi					
II.1.	Alokacja wynikająca z ZIT w ramach RPOWŚ				129,01	109,66
II.2.	Podsumowanie proponowanych projektów				129,01	109,66
II.3.	Różnica (II.2.-II.1.)				0,00	0,00
1.	Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosy w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul Witosy z ul. Radomską	Obecnie nawierzchnia jezdni ul. Zagnańskiej i ul. Witosy jest w złym stanie technicznym, brak jest odpowiedniego odwodnienia drogi a oświetlenie uliczne jest stare i nie spełniające obecnych standardów, przepustowość dróg w tym obszarze miasta jest mocno ograniczona. Ulicą Zagnańską i Witosy odbywa się wzmożony ruch pojazdów ciężkich, a istniejące natężenia ruchu wpływają na przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń i hałasu na terenach sąsiadujących. W związku z powyższym realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej terenów o funkcji magazynowo-składowej i mieszkaniowej oraz dostępności do sąsiednich gmin (Gmina Zagnańsk i Masłów), rozbudowy systemu komunikacji zbiorowej, poprawy dostępności do węzła Zagnańska – Jesionowa (w ciągu drogi krajowej nr 74), równomiernego rozłożenia ruchu na sieć uliczną w północnej części miasta Kielce. Powyższe działania wpłyną pozytywnie na jakość życia mieszkańców, podniesienie bezpieczeństwa drogowego regionu oraz zwiększenie możliwości rozwojowych Kielca i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Po realizacji projektu ciąg ulic będzie droga wojewódzka, połączy dwie drogi krajowe (73 i 74) i umożliwi włączenie do węzłów na drodze ekspresowej S7. Działania w ramach projektu przyczynią się będą do wzrostu ekonomicznej aktywności regionu oraz jego atrakcyjności dla inwestorów, turystów biznesowych, jak również mieszkańców.	Kielce	121,1	98,96	84,12
	Wstępny zakres projektu obejmuje m.in.:					
	<ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowę ul. Zagnańskiej na odcinku od ul. Jesionowej do ul. Witosy o długości ok. 1,7 km; • Rozbudowę ul. Witosy na odcinku od ul. Zagnańskiej do ul. Warszawskiej o długości ok. 2,8 km; • Budowę przedłużenia ul. Witosy do ul. Radomskiej o długości ok. 0,8 km; • Przebudowę/rozbudowę istniejących i budowę nowych skrzyżowań; • Zapewnienie dostępu komunikacyjnego terenów przyległych poprzez budowę dróg zbierająco-rozprawa-dzających, dojazdowych, skrzyżowań i zjazdów; • Budowę chodników i ścieżek rowerowych; • Budowę obiektów mostowych; • Budowę systemu odwodnienia wraz z oczyszczalnią wód deszczowych; • Budowę oświetlenia ulicznego; • Przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej; • Rozbiórkę kolidujących obiektów (np. ogrodzeń, budynków, itp.); 					

	<ul style="list-style-type: none"> • Przeniesienie części cmentarza (beziemienne mogiły); • Inne: wycinkę drzew i krzewów, budowę urządzeń ochrony środowiska, innych obiektów niezbędnych do realizacji przedmiotowego zadania inwestycyjnego. <p>Projekt jest komplementarny do następujących projektów, planowanych do realizacji, wpisanych na listę projektów do Strategii ZIT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach - planowany do realizacji z POPW 2014-2020. 2. Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach - planowany do realizacji z POPW 2014-2020. 3. Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez budowę Centrum Komunikacyjnego i poprawę dostępności komunikacyjnej Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach - planowany do realizacji z POPW 2014-2020 4. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 na odcinku od DK 73 do granicy Miasta Kielce - planowany do realizacji z POPW 2014-2020 5. Rozbudowa ul. Łódzkiej w Kielcach (DK 74) na odcinku od ul. Hubalczyków do ul. Zakładowej - planowany do realizacji z POPW 2014-2020 6. Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 786 w zachodniej części miasta Kielce (odcinek od granicy miasta do ul. Wystawowej) - planowany do realizacji z POPW 2014-2020 7. Przebudowa i rozbudowa odcinka ul. Radomskiej w Kielcach (DK 73) - planowany do realizacji z POPW 2014-2020 8. Rozbudowa ul. Łopuszniańskiej w Kielcach – planowany do realizacji z RPOWŚ – ZIT 																																																								
2	<p>Rozbudowa ul. Łopuszniańskiej w Kielcach</p> <p>Wartości wskaźników:</p> <p>Całkowita długość nowych dróg (km) - 5,3 km</p> <p>Nośność wybudowanej/przebudowanej drogi (KN/osł)-115</p> <p>Celem projektu jest zwiększenie dostępności Kielc w zakresie infrastruktury drogowej.</p> <p>Rozbudowa ul. Łopuszniańskiej (droga wojewódzka nr 761) planowana jest na odcinku od skrzyżowania z ul. Aleksandrówka do granicy miasta, umożliwi komunikacyjne włączenie się miasta od strony zachodniej do drogi ekspresowej S7 – Kraków – Warszawa (na węźle Kielce -Jaworzna).</p> <p>Długość odcinka planowanego do rozbudowy wynosi około 2000m. W zakresie projektu planuje się: przebudowę jezdni, budowę i przebudowę chodników, zjazdów na działki, budowę ścieżki rowerowej, budowę kanalizacji deszczowej wraz z oczyszczalnią wód deszczowych, budowę/przebudowę oświetlenia ulicznego oraz przebudowę lub zabezpieczenie istniejącej infrastruktury podziemnej i napowietrznej. Zakres projektu obejmuje także modernizację istniejącego wiaduktu nad linią kolejową oraz budowę kładki pieszo-rowerowej na długości modernizowanego wiaduktu.</p>				Kielce		31,70		30,05		25,54																																														

			<p>Realizacja przedmiotowej inwestycji przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i warunków komunikacyjnych oraz do zwiększenia nośności i przepustowości zmodernizowanego odcinka drogi, między innymi poprzez budowę zatok autobusowych, przy założeniu jednoczesnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rozbudowa drogi przyczyni się także do podniesienia parametrów technicznych i eksploatacyjnych drogi, zwiększy komfort jazdy, usprawni i polepszy ruch pieszych i rowerzystów. Inwestycja przyczyni się także do rozwoju ekonomicznego obszarów położonych w jej sąsiedztwie.</p> <p>Realizacja projektu to kontynuacja działań w kierunku poprawy dostępności komunikacyjnej oraz podniesienia standardów połączeń drogowych na terenie Miasta Kielce, będącego rdzeniem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>Projekt jest komplementarny do inwestycji zrealizowanej przez GDDKiA ze środków POIS 2007-2013 w zakresie budowy S7 oraz przebudowy węzła w Jaworzni.</p> <p>Projekt jest komplementarny do następujących projektów, planowanych do realizacji, wpisanych na listę projektów do Strategii ZIT:</p> <p>Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach - planowany do realizacji z POPW 2014-2020.</p> <p>Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach - planowany do realizacji z POPW 2014-2020.</p> <p>Zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez budowę Centrum Komunikacyjnego i poprawę dostępności komunikacyjnej Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach - planowany do realizacji z POPW 2014-2020</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 na odcinku od DK 73 do granicy Miasta Kielce - planowany do realizacji z POPW 2014-2020</p> <p>Rozbudowa ul. Łódzkiej w Kielcach (DK 74) na odcinku od ul. Hubalczyków do ul. Zakładowej - planowany do realizacji z POPW 2014-2020</p> <p>Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 786 w zachodniej części miasta Kielce (odcinek od granicy miasta do ul. Wystawowej) - planowany do realizacji z POPW 2014-2020</p> <p>Przebudowa i rozbudowa odcinka ul. Radomskiej w Kielcach (DK 73) - planowany do realizacji z POPW 2014-2020</p> <p>Przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i Witosy w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul Witosy z ul. Radomską - planowany do realizacji z RPOWS – ZIT.</p> <p>Wartości wskaźników: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (km) -2,0 Nośność wybudowanej/przebudowanej drogi (KN/oś) – 115</p>	
--	--	--	--	--

10.a. Inwestycje w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej					
III.	Alokacja wynikająca z ZIT w ramach RPOWS			36,00	30,60
III.1.	Podsumowanie proponowanych projektów			36,00	30,60
III.2.				0,00	0,00
III.3.					
1.	<p>Budowa Kieleckiego Centrum Kształcenia Praktycznego na rzecz wzrostu gospodarczego regionu świętokrzyskiego zakłada zwiększenie potencjału Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego do świadczenia usług edukacyjnych i szkoleniowych w zakresie kształcenia zawodowego i praktycznego dla inteligentnej specjalizacji regionalnej – branży metalowo-odlewniczej.</p> <p>Stan istniejący</p> <p>Obszar planowanego przedsięwzięcia znajduje się w północnej części Miasta Kielce w okolicach ul. Łódzkiej i Olszewskiego, na terenach przemysłowych, sąsiadujących z Kieleckim Parkiem Technologicznym oraz dużymi zakładami produkcyjnymi Odlewnia Chemar sp. z o.o., Chemar Rurociagi sp. z o.o., CK Bytów sp. z o.o., SICES sp. z o.o., Tegeno sp. z o.o. Utech Technics sp. z o.o., Vive Textile sp. z o.o. Beneficjent jest w trakcie procesu nabywania odpowiedniej nieruchomości gruntowej.</p> <p>Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu</p> <p>Sytuacja na rynku pracy ma kluczowe znaczenie w kontekście utworzenia Centrum Kształcenia Praktycznego w Kielcach. Prowadzone przez ostatnie lata reformy szkolnictwa doprowadziły do momentu, w którym znaczenie edukacji zawodowej zostało zmarginalizowane. Położono nacisk na kształcenie średnie oraz wyższe, zapominając o praktycznej nauce zawodu. Aby zatem zapewnić długookresowy rozwój gospodarczy oraz obniżyć bezrobocie, konieczny jest powrót do kształcenia zawodowego w nowym wymiarze i z nową jakością. Praktyka gospodarcza wskazuje, że tylko wysokiej klasy specjaliści są w stanie tworzyć wartość dodaną dla gospodarki a kompetencje i kwalifikacje w przypadku wielu zawodów tworzy nie tylko teoria, ale przede wszystkim praktyka. Dlatego tak istotne znaczenie ma jakość kształcenia praktycznego, odpowiednie przygotowanie do wykonywania zawodu oraz dostosowanie kierunków kształcenia do potrzeb rynkowych.</p> <p>Jednym z podstawowych problemów edukacji w województwie jest niedopasowanie oferty edukacyjnej do realiów rynku pracy i potrzeb zgłaszanych przez przedsiębiorców w szczególności w branży metalowo-odlewniczej. Istotne zagrożenia wynikają również z nierówności w dostępie do usług edukacyjnych, jakości nauczania oraz niskiej świadomości społeczeństwa dotyczącej konieczności uzupełniania kwalifikacji. Jak wskazano w zaktualizowanej Strategii Rozwoju Polski Wschodniej do roku 2020 mieszkańców województwa Polski Wschodniej w tym świętokrzyskiego charakteryzuje mniejszy niż średnio w kraju poziom umiejętności cyfrowych oraz szczególnie trudna sytuacja absolwentów na rynku pracy, które mogą być przyczynami wykluczenia społecznego.</p> <p>Analiza zjawisk związanych z uwarunkowaniami gospodarczymi w Mieście Kielce i regionie pokazuje, że ośrodek kształcenia zawodowego powinien w swojej działalności koncentrować się na bardzo ścisłym powiązaniu z przedsiębiorstwami reprezentującymi branżę metalowo-odlewniczą wskazaną jako inteligentną specjalizację</p>	Kielce	44,28	36,00	30,60

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		<p>Zgłoszone do realizacji przedsięwzięcie jest odpowiedzią na zdiagnozowane potrzeby społeczno-gospodarcze regionu oraz zgodne z założeniami PI 10a stanowi inwestycję w edukację, umiejętności uczenia się przez całe życie poprzez rozwój infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej. Utworzenie nowoczesnej infrastruktury kieleckiego Centrum Kształcenia Praktycznego służyć będzie rozwojowi wysoko wykwalifikowanych zasobów ludzkich w regionie świętokrzyskim dla inteligentnej specjalizacji regionalnej – branży metalowo-odlewniczej oraz ich aktywizacji społecznej i zawodowej z uwzględnieniem umiejętności w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych. Wzrost kapitału ludzkiego jest podstawą gospodarki opartej na wiedzy i innowacji, która stanowi jeden z fundamentów Strategii Europa 2020. Mieszkańcy województwa świętokrzyskiego stanowią kapitał warunkujący dalszy rozwój regionu, stąd konieczność budowania potencjału ludzkiego poprzez działania w zakresie podnoszenia dostępu do wysokiej jakości edukacji.</p> <p>Projekt wpisuje się jednocześnie we wsparcie określonej w dokumentach strategicznych regionu inteligentnej specjalizacji regionalnej – branży metalowo- odlewniczej.</p> <p>Zgłoszenie projektu do dofinansowania w ramach RPOWŚ 2014-2020 rozwiązuje zasadniczy problem ograniczający wzrost społeczno-gospodarczy regionu, do którego należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - niezadawalający stan infrastruktury szkolnictwa zawodowego, - różnice w dostępie i jakości kształcenia praktycznego i ustawicznego, - niski udział społeczeństwa w kształceniu ustawicznym, - niedopasowanie oferty edukacyjnej do realiów rynku pracy i potrzeb zgłaszanych przez przedsiębiorców, w szczególności z branży metalowo-odlewniczej <p>Wskazane bariery mają wpływ na opóźnienie wzrostu gospodarczego regionu, który nie dysponuje wysoko wykwalifikowaną kadrą z praktyczną wiedzą i umiejętnościami dostosowanymi do potrzeb rynku. Ograniczenie to wpływa na niski poziom życia w regionie, utrzymujące się bezrobocie, przyspieszone negatywne procesy demograficzne oraz niższy niż średnia krajowa poziom wykształcenia ludności.</p> <p>Zgodnie z zapisami Regionalnego Programu Operacyjnego uzasadnieniem utworzenia nowej infrastruktury Centrum Kształcenia Praktycznego w Kielcach jest zmiana podejścia do sposobu prowadzenia ośrodka, które polega na nowym sposobie kształcenia zawodowego. CKP w Kielcach będzie pełnił rolę centrum nauki zawodu dla publicznych szkół zawodowych prowadzonych przez Gminę Kielce oraz innych szkół na podstawie odpowiednich umów dwustronnych. Ośrodek będzie charakteryzować wysoka jakość prowadzonej nauki zawodu. Wybór zawodów, w których będzie odbywać się kształcenie nastąpi w porozumieniu z organami szkół zawodowych oraz przedsiębiorcami branży metalowo-odlewniczej i instytucjami rynku pracy na podstawie analizy zmian trendów rynkowych i prognozowanego zapotrzebowania w perspektywie 3-5 lat.</p> <p>Obecnie na terenie Miasta Kielce nie istnieje publiczna placówka oświatowa, która pełniłaby funkcję centrum kształcenia praktycznego lub zawodowego.</p> <p>Istniejące szkoły zawodowe nie wypełniają roli CKP, prowadzone kształcenie zawodowe nie odpowiada formom CKP oraz CKZiU w a związku z tym rozmią się z potrzebami rynku, jak również</p>	

	<p>zmieniającymi się uwarunkowaniami dotyczącymi przygotowania osób na rynek pracy oraz kierunkiem zmian jakie nakładają w tym zakresie Komisja Europejska oraz władze krajowe.</p> <p>Przystąpienie do realizacji przedsięwzięcia związanego z utworzeniem CKP w Kielcach zostało poprzedzone analizą możliwości jego realizacji na bazie istniejącej infrastruktury szkół zawodowych.</p> <p>Przeprowadzone badanie wskazało, iż zlokalizowanie placówki w obecnej infrastrukturze np. szkół zawodowych nie jest możliwe.</p> <p>Dodatkowo rozbudowa istniejących placówek i stworzenie w ich ramach CKP nie jest możliwa ze względu na ograniczenia infrastrukturalne, gdyż ograniczeniem jest wielkość oraz stan obecnych nieruchomości gruntowych i kubaturowych. Nieruchomości, na których znajdują się szkoły zawodowe są zbyt małe a ich powiększenie poprzez zakup dodatkowego terenu nie jest możliwy lub pociąga za sobą zbyt wysokie koszty.</p> <p>W związku z tym ponoszenie nakładów finansowych na obiekty, których wielkość jest ograniczona powoduje konieczność rozdrobnienia i dekoncentracji ośrodka a w efekcie wyższe koszty zarówno adaptacji obecnych, istniejących obiektów, jak również w przyszłości kosztów zarządzania i kształcenia uczniów i słuchaczy.</p> <p>W modelu rozporozszonym dostosowanie, modernizacja i adaptacja istniejącej przestarzałej infrastruktury kubaturowej ograniczonej możliwościami rozwojowymi, ze względu na granice nieruchomości wymaga większych nakładów finansowych niż stworzenie nowego ośrodka.</p> <p>Ponadto duża część obiektów została zbudowana przed kilkadziesiąt laty, niektóre nawet w latach 60-70 tych co dodatkowo powoduje problem niskiej efektywności energetycznej i konieczności poważnych inwestycji w dostosowanie do obecnych wymagań w tym zakresie.</p> <p>Wszystkie obiekty, których lokalizacja była brana pod uwagę ingerencja w ich architekturę, zmiany konstrukcyjne, przebudowa są niezasadne zarówno finansowo, jak również z punktu widzenia ich funkcji i modelu działania CKP jaki zakłada Beneficjent.</p> <p>Stworzenie jednego silnego Centrum nauki zawodów pozwoli również ograniczyć koszty związane z częściowym i fragmentarycznym wyposażaniem i doposażaniem szkół, które nie podnosi jakości kształcenia tych ośrodków a tylko stanowi przejściowe i wynikające z danej chwili rozwiązanie problemów i potrzeb.</p> <p>W kontekście ekonomicznym realizacja takiego modelu jest uzasadniona ze względu na stworzenie jednego ośrodka, wyposażonego w nowoczesną infrastrukturę do praktycznej nauki zawodu służącego wszystkim publicznym szkołom zawodowym w mieście i regionie.</p> <p>Ważnym czynnikiem ekonomicznej opłacalności stworzenia CKP Kielce w nowej infrastrukturze jest koncentracja w jednym miejscu dostosowanego do realizacji procesu nauki zawodu ośrodka, który pozwoli na kształcenie w określonych profesjach osób z terenu całego Miasta Kielce oraz regionu a przez to uniknięcie kosztów tworzenia wielu podobnych ośrodków na mniejszą skalę, powodujących rozdrobnienie a w efekcie prowadzących do niepełnego wykorzystania warsztatów i pracowni w nich zlokalizowanych.</p>
--	--



				<p>Powstanie placówki w dużej mierze pozwoli wyeliminować dublowanie wydatków na modernizację istniejących obiektów oraz na wyposażenie szkół i placówek kształcących w zawodach, co bezpośrednio wpływa na efektywność finansową i gospodarność. Stworzenie jednego silnego i kompleksowego ośrodka i scentralizowanie nauki zawodu dla uczniów i słuchaczy również pozwoli na ograniczenie wydatków związanych z prowadzeniem i utrzymaniem kilku ośrodków tego samego typu. Wiąże się to z kosztami zarówno eksploatacji obiektów, zatrudnienia personelu, utrzymania dobrostanu urządzeń i maszyn w pracowniach i warsztatach. Tak więc kluczowym powodem stworzenia od podstaw nowego ośrodka jest więc skupienie w ramach jednej infrastruktury pracowni i warsztatów do nauki zawodu dla szkół, które będą realizować zajęcia praktyczne na zasadzie komplementarności w stosunku do prowadzonych zajęć teoretycznych.</p> <p>Utworzenie Centrum Kształcenia Praktycznego w Kielcach zostało poprzedzone szerokimi konsultacjami społecznymi i instytucjonalnymi z wieloma środowiskami, które jednoznacznie potwierdziły konieczność utworzenia takiego ośrodka.</p> <p>Szczegółowe założenia związane z pogłębioną analizą i uzasadnieniem utworzenia CKP w Kielcach zostaną zaprezentowane w studium wykonalności inwestycji.</p> <p>Przedmiot projektu</p> <p>Przedmiotem projektu jest utworzenie nowej infrastruktury edukacyjnej do praktycznej nauki zawodu Miasta Kielce i KOF poprzez stworzenie oraz wyposażenie pracowni i warsztatów do kształcenia zawodowego w systemie dualnym w formie centrum kształcenia praktycznego. Zakres działań inwestycyjnych projektu obejmować będzie budowę nowoczesnego obiektu, umożliwiającego dualną naukę zawodu w bezpośrednim powiązaniu z przedsiębiorstwami z branży metalowo-odlewniczej. W ramach projektu przewidziany jest również zakup niezbędnego wyposażenia, tj. wszelkiego typu stanowisk, aparatów i urządzeń, które odpowiadają faktycznym warunkom wykonywania pracy w przedsiębiorstwach z przedmiotowej branży.</p> <p>Nowo tworzona infrastruktura Centrum będzie odpowiednią na wzmocnienie regionalnych potencjałów i koncentracji na rozwoju inteligentnych specjalizacji województwa świętokrzyskiego zgodnie z kierunkami wskazanymi przez Komisję Europejską.</p> <p>W związku z tym, docelowy model funkcjonowania Centrum będzie oparty na kształceniu osób na potrzeby przedsiębiorstw inteligentnej specjalizacji regionalnej – branży metalowo-odlewniczej.</p> <p>Działania inwestycyjne projektu wynikają z koncepcji utworzenia CKP, w ramach której opracowana została analiza funkcjonalna – użytkowa oraz badanie uwarunkowań determinujących utworzenie CKP w Kielcach przeprowadzone podczas szerokiej konsultacji społeczno-instytucjonalnych, które w jednoznaczny sposób dowiodły potrzebę stworzenia ośrodka.</p> <p>Wizja i model CKP</p> <p>Celem działalności Centrum będzie realizowanie zadań z zakresu przygotowania zawodowego młodzieży i dorosłych, wynikających z programów nauczania dla danego zawodu dla branży metalowo-odlewniczej,</p>
--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

1.	<p>Poprawa efektywności energetycznej Kielc poprzez modernizację oświetlenia ulicznego w gminie Kielce</p>	<p>Aktualnie użytkowane oświetlenie uliczne na przedmiotowych ulicach w związku z przestarzałą konstrukcją oraz złym stanem technicznym wymaga remontu. Większość majątku przewidzianego do modernizacji jest własnością PGE Dystrybucja S.A., który w ramach prowadzonych zadań inwestycyjnych zostanie zdemontowany i przekazany ich właścicielowi a wybudowane kompleksowe punkty oświetleniowe będą stanowiły majątek Gminy Kielce. W wyniku przeprowadzonej modernizacji oświetlenia ulicznego zmniejszeniu ulegnie energochłonność układu oświetlenia co pociąga za sobą zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Modernizacja oświetlenia ulicznego wpisuje się w zadania przewidziane do realizacji we własnie opracowany plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Kielce mającym na celu ograniczenie emisji CO2 do atmosfery.</p> <p>Modernizacja oświetlenia układu drogowego znacząco wpłynie na poprawienie parametrów oświetlenia ulicznego oraz zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu użytkownika.</p> <p>Wykaz ulic przewidziany do modernizacji oświetlenia ulicznego wraz z ilością opraw :</p>	Kielce	5,13	5,13	4,36
	<p>1 ul. Paderewskiego 62 2 ul. Sandomierska (od Poleskiej do granic miasta) 39 3 ul. Okrzei 22 4 ul. Poleska 21 5 ul. Leszczyńska 44 6 ul. Solidarności 21 7 ul. Wrzosowa 37 8 ul. Kruszelnickiego 22 9 ul. Klonowa 44 10 ul. Warszawska 116 11 ul. Orkana 78 12 ul. Tatrzaska 32 13 ul. Jaworskiego 38 14 ul. Kaczmarńka 25 15 ul. Kołtąta 11 16 ul. Głowackiego 6 17 Al. Legionów (od ul. Gagarina do ul. Husarskiej) 43 18 ul. Urzędnicza 13 19 ul. Nowy Świat 16 20 ul. Targowa 14 21 ul. Ślaska 9 22 ul. Podkasztorna do ul. Krakowskiej do ul. Gipsowej 18 23 ul. Jagiellońska 96 24 ul. Staszica 15</p>					

2.	Modernizacja oświetlenia ulicznego w Gminie Chęciny	<p>Wartości wskaźników : Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (szt.) - 847</p> <p>Obecnie na terenie Gminy Chęciny zdecydowana większość oświetlenia ulicznego jest przestarzała technicznie, zbyt energochłonna i awaryjna. Natomiast środki przeznaczane na pokrycie kosztów energii elektrycznej, zużywanej na cele oświetlenia miejsc publicznych i dróg, znajdujących się na terenie gminy, jak również opłat za konserwację tegoż oświetlenia, stanowią kilka procent budżetu gminy.</p> <p>Podstawowa modernizacja systemu polega na wymianie istniejących opraw z sodowymi źródłami światła na energooszczędne, dzięki czemu nastąpi istotne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, wynikających z produkcji energii elektrycznej oraz ograniczenie zużycia paliw pierwotnych. Oprawy tego typu pozwalają na uzyskanie znacznie większej ilości światła przy zmniejszonym zużyciu energii elektrycznej. Konieczność modernizacji oświetlenia ulic w Gminie Chęciny wynika przede wszystkim ze stanu technicznego i awaryjności oświetlenia. Najważniejszym argumentem za modernizacją jest możliwość redukcji wydatków na energię elektryczną i konserwację punktów świetlnych.</p> <p>Dzięki realizacji projektu modernizacji oświetlenia ulic w Gminie Chęciny osiągnięte zostaną następujące korzyści:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczenie emisji dwutlenku węgla, - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kołowego i przechodniów na drogach, - uzyskanie wymiernych oszczędności finansowych poprzez obniżenie mocy zainstalowanej urządzeń oświetleniowych, - obniżenie energochłonności całego systemu oświetlenia ulicznego gminy, - unowocześnienie oświetlenia, - poprawa jego jakości i standardu, - poprawa wizerunku zewnętrznego gminy. <p>Planowana w ramach projektu modernizacja oświetlenia ulic w Gminie Chęciny doprowadzi w efekcie do radykalnego obniżenia mocy zainstalowanej urządzeń oświetleniowych oraz energochłonności oświetlenia w przeliczeniu na jeden punkt świetlny a co za tym idzie, do ograniczenia zużycia energii elektrycznej, a następnie emisji gazów do atmosfery.</p> <p>Wartości wskaźników: liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (Szt.) - 1200 ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) -197</p> <p>szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych -Oszacowanie wskaźnika nastąpi w chwili przygotowania dokumentacji do konkursu</p>	Chęciny	1,99	1,99	1,69
----	---	---	---------	------	------	------

3.	Modernizacja oświetlenia na terenie Gminy Chmielnik	2,49	2,49	2,12
<p>Przedmiotem projektu jest modernizacja, oświetlenia na terenie gminy Chmielnik. Planowana jest wymiana energooszczędnych żarowych źródeł światła na źródła charakteryzujące się dużą sprawnością i małym poborem energii. W wyniku modernizacji zastosowane zostaną urządzenia sterujące do racjonalnego zarządzania i gospodarowania energią. W ramach modernizacji wymieniona zostanie przestarzała i awaryjna infrastruktura oświetlenia dróg, parkingów, parków i innych miejsc publicznych. Planowane jest także zagęszczenie oświetlenia z zastosowaniem najnowszej generacji energooszczędnych źródeł światła.</p> <p>Planowana w ramach projektu modernizacja oświetlenia doprowadzi w efekcie do radykalnego obniżenia mocy zainstalowanych urządzeń oświetleniowych oraz energooszczędności oświetlenia w przeliczeniu na jeden punkt świetlny a następnie emisji gazów do atmosfery.</p> <p>Stan istniejący na obszarze, na którym realizowany będzie projekt/uzasadnienie potrzeby realizacji projektu/przedmiot projektu:</p> <p>Większość oświetlenia ulicznego i miejsc publicznych w gminie jest przestarzała technicznie, zbyt energochłonna i awaryjna. Środki przeznaczone na pokrycie kosztów energii elektrycznej zużywanej na cele oświetlenia miejsc publicznych i dróg znajdujących się na terenie gminy, jak również opłat za konserwację tegoż oświetlenia są wysokie.</p> <p>Celem modernizacji oświetlenia ulicznego jest jego racjonalizacja, zarówno pod względem zastosowanych urządzeń jak i zużycia energii elektrycznej. Wynikiem racjonalizacji oświetlenia ulicznego jest szereg korzystnych efektów ekonomicznych, społecznych i ekologicznych. Zaliczamy do nich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenie zużycia energii elektrycznej; • zmniejszenie kosztów: energii elektrycznej na cele oświetlenia ulicznego oraz konserwacji instalacji oświetleniowej; • ilościowe i jakościowe dostosowanie oświetlenia ulicznego do aktualnie obowiązujących normatywów prawnych; • ograniczenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery w drodze redukcji zużycia energii elektrycznej; • zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego • wzrost poczucia bezpieczeństwa i zadowolenia mieszkańców • poprawę wizerunku obszaru zurbanizowanego. <p>Wartości wskaźników: Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (szt.)- 500 Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) - 40 Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - zostanie oszacowany przed terminem złożenia wniosku o dofinansowanie.</p>				



4.	Wsparcie gospodarki niskoemisyjnej poprzez modernizację oświetlenia ulicznego ZIT KOF na obszarze Gminy Daleszyce	<p>Stan istniejący</p> <p>Istniejące urządzenia oświetlenia ulicznego są urządzeniami energochłonnymi, niejednokrotnie montowanymi w latach 1980-1990. Nie posiadają odpowiednich zabezpieczeń wymaganych aktualnymi normami dotyczącymi wymaganej siły źródła światła jak i zapotrzebowania energetycznego.</p> <p>W związku z powyższym zachodzi konieczność wymiany oświetlenia na nowoczesne lampy energooszczędne zmniejszające zapotrzebowanie energetyczne jednocześnie zmniejszające emisje gazów cieplarnianych. Jednocześnie wymiana oświetlenia będzie wynikać z tworzonego dla gminy Daleszyce Planu Gospodarki Niskoemisyjnej jako jedno z działań priorytetowych za sprawą którego nastąpi redukcja zanieczyszczeń do powietrza (CO₂).</p> <p>Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu</p> <p>Ekonomicznie uzasadniona jest wymiana oświetlenia na nowoczesne lampy energooszczędne zmniejszające zapotrzebowanie energetyczne jednocześnie zmniejszające emisje gazów cieplarnianych. Ponadto realizacja projektu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa przestrzeni publicznej w szczególności dróg – równomiernie doświetlonych. Przedsięwzięcie będzie realizowało następujący cel wskazany w kontrakcie terytorialnym tj. „Podnoszenie standardów i stworzenie spójnego układu komunikacyjnego stymulującego rozwój regionu”.</p> <p>Przedmiot projektu</p> <p>W ramach realizacji projektu zostanie przeprowadzona kompleksowa modernizacja oświetlenia ulicznego obejmująca 800 szt. lamp oświetleniowych na terenie gminy Daleszyce w następujących miejscowościach: Daleszyce, Kranów, Niestachów Suków, Mójcza, Marzysz, Borków, Komórki, Szczecno, Trzemosna, Słopic, Danków, Smyków, Sieraków, Nivy, Cisów, Widelki.</p> <p>Rezultatem inwestycji będzie modernizacja oświetlenia ulicznego obejmująca 800 szt. lamp oświetleniowych.</p> <p>Wartości wskaźników :</p> <p>Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia ulicznego (szt.)- 800</p> <p>Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) -700</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych -Przybliżony termin określenia wskaźnika marzec 2016 (po opracowaniu i zatwierdzeniu Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Daleszyce</p>	Daleszyce	3,78	3,78	3,22
5.	Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Górno	<p>Wartości wskaźników :</p> <p>Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia ulicznego (szt.)- 800</p> <p>Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) -700</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych -Przybliżony termin określenia wskaźnika marzec 2016 (po opracowaniu i zatwierdzeniu Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Daleszyce</p> <p>Na terenie Gminy Górno oświetlenie uliczne jest w złym stanie technicznym. Corocznie lampy są wymieniane z uwagi na ich awaryjność związaną z wieloletnim funkcjonowaniem. Dominują oprawy z wyładowczymi źródłami światła w zdecydowanej większości sodowymi (oprawy ze źródłami rtęciowymi stanowią około 40 % stanu całkowitego). Oprawy instalowane były przed wielu laty stąd dominacja powszechnej wówczas mocy opraw sodowych ze źródłami światła 150 W. Stan słupów jest dobry. Zachodzi potrzeba instalacji nowych opraw wraz z wysięgnikami. W systemie pracuje duża ilość opraw o niewłaściwie dobranej mocy. Ich wymiana będzie generowała duże oszczędności w zużyciu energii elektrycznej i jej kosztach. Projekt obejmuje modernizację</p>	Górno	3,04	3,04	2,58

		<p>oświetlenia ulicznego polegającego na wymianie opraw na energooszczędne w ilości 1400 szt. (ilość wynika z opracowanej dokumentacji” Modernizacja oświetlenia drogowego na terenie Gminy Górno”). Celem projektu jest promowanie strategii niskoemisyjnej oraz uzyskanie niższego zużycia energii na terenie gminy Górno a tym samym Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, co przełoży się na zmniejszenie emitowanego CO₂. Realizacja projektu przyczyni się do poprawy stanu infrastruktury w zakresie oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Górno a tym samym Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz oszczędności energii. Projekt przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej w odniesieniu do infrastruktury publicznej – oświetlenie dróg wpłynie na poprawę bezpieczeństwa drogowego oraz zaspokoi potrzeby mieszkańców i ich jakość życia.</p> <p>Wartości wskaźników : Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia ulicznego (szt.)- 1400 Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) -600 Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2)- 500</p> <p><u>Stan istniejący</u> systemu oświetlenia ulicznego w Gminie Masłów jest wysoce niezadowalający. W przeważającej części wymaga zmodernizowania. W dużej części oprawy są wyeksploatowane, chociaż w przeważającej części ich wiek nie przekracza 15-20 lat. Występują oprawy rtęciowe. Oprawy te są różnych producentów, a więc ich wygląd estetyczny nie jest spójny. Wiele opraw posiada obudowy blaszane i skorodowane, w związku z czym wyglądają nieestetycznie oraz przyczyniają się do uszkodzeń opraw, co w przypadku lamp rtęciowych wywołuje szkodliwe promieniowanie. Oprawy sodowe w wielu miejscach mimo wysokiej mocy nie spełniają wymogów obecnej normy oświetleniowej PN-EN 13 201. W wielu miejscach powstaje zjawisko braku równomierności oświetlenia, efektem czego są ciemne niedoświetlone miejsca pomiędzy słupami. Duża część opraw jest wyeksploatowana, posiada otwarte klosze lub ich nie ma, występują utlenione odbłyśniki lub również ich brak. Stwierdza się znaczne techniczne zużycie tych opraw, wymagają one natychmiastowej wymiany na nowe. Szacujemy utratę sprawności początkowej tej grupy opraw o minimum 75%. System sterowania oświetleniem ulicznym wymaga modernizacji w celu dostosowania go do wymogów energooszczędności. Obecnie zamontowane oprawy to: model SR200 o mocy 250 W i model Ambar 150 o mocy 150 W. <u>Przedmiotem</u> projektu jest m. in. modernizacja energooszczędnych opraw sodowych i zastąpienie oprawami o wyższej efektywności oraz modernizacja systemu sterowania. Szczegółowy przedmiot projektu będzie wynikał z audytu energetycznego. Uzasadnienie. Planowana modernizacja oświetlenia odpowiada na zapotrzebowanie zarówno poprawienia efektywności energetycznej jak również istotnie poprawia wizerunek Gminy sprzyjając rozwojowi ekonomicznemu Gminy poprzez zwiększenie zainteresowania inwestorów prywatnych oraz zwiększenie frekwencji turystów. Niniejsza inwestycja przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i jednocześnie do realizacji planu gospodarki niskoemisyjnej Gminy Masłów, a tym samym do osiągnięcia celu PI 4.e oraz przyczyni się do osiągnięcia wskaźnika – liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego: 1 100 szt.</p>	Masłów	2,34	2,34	1,99
6.	Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Masłów					

		<p>Wartości wskaźników: Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (szt.) - 1 100 Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) - 300 Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (Tony równoważnika CO2) - 200 Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (szt.) - 0 Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) (EPC) (osoby) - 0</p>	Mie- dziana Góra	1,79	1,79	1,52
7.	Modernizacja oświetlenia drogowego na terenie Gminy Miedziana Góra	<p>Wymianie podlegać będzie ok 1200szt opraw starego typu posiadających źródło światła w postaci żarówek rtęciowych i sodowych. Część opraw jest wyeksploatowanych bądź uległy zjawisku korozji. Większość opraw nie spełnia wymaganej normy oświetleniowej. Większość opraw jest różnych producentów więc wygląd estetyczny jest niespójny. Zamontowane zostaną nowoczesne energooszczędne oprawy. Jeśli zaistnieje konieczność, wymianie ulegną także słupy. W skutek tego działania przewiduje się zmniejszenie zużycia energii elektrycznej o minimum 50%. Ponadto w związku ze zwiększoną trwałością opraw zmniejszeniu ulegną koszty ponoszone na konserwację oświetlenia. Wymianie ulegnie również sterowanie systemu poprzez wyniesienie układów pomiarowych poza stacje trafo. Prace będą prowadzone w obszarach, na których oświetlenie uliczne nie spełnia wymogów norm technicznych i środowiskowych. Przeprowadzone prace modernizacyjne doprowadzą do m.in.: oszczędności energii finalnej, przeciwdziałaniu zmianom klimatu, stopniowemu wdrożeniu planu gospodarki niskoemisyjnej, zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego poprzez znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na energię powszechnie dostępną. Przeprowadzenie modernizacji oświetlenia ulicznego poprawi jego parametry oraz spowoduje zmniejszenie zużycia energii elektrycznej na potrzeby oświetlenia ulicznego, co przełoży się na zmniejszenie emitowanego CO2. Nastąpi radykalne obniżenie mocy zainstalowanych urządzeń oświetleniowych oraz energochłonności oświetlenia w przeliczeniu na punkt oświetleniowy co daje ograniczenie zużycia energii elektrycznej a przez to emisji gazów do atmosfery. Projekt wpłynie na poprawę bezpieczeństwa drogowego i jakości życia mieszkańców gminy. Dostępne metody i technologia prac uzależniona będzie od wyników audytu energetycznego i dokumentacji technicznej.</p> <p>Wartości wskaźników: Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (szt.) - 1200 Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) - 908 MWh/rok Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2) - 908 t/rok</p>	Mora- wica	2,94	2,94	2,50
8.	Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie gminy Morawica	<p>Na obszarze realizacji projektu oświetlenia uliczne stanowią lampy rtęciowe i częściowo sodowe. W ramach projektu planuje się wymianę istniejącego oświetlenia ulicznego przy drogach na terenie Gminy Morawica na oświetlenie LEDOWE w ilości ok. 1000 lamp. Planuje się także o uzupełnienie i zageszczenie istniejących odcinków oświetlenia ulicznego w technologii LEDOWEJ. Przewiduje się także wymianę układów sterowania</p>				

		<p>oświetleniem ulicznym w celu zwiększenia oszczędności energii. Celem projektu jest ograniczenie zużycia energii elektrycznej a tym samym zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery.</p> <p>Wartości wskaźników: Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (Szt.) -1000 Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) -150 Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2) - 150</p>			
9.	<p>Zwiększenie efektywności energetycznej poprzez wymianę i modernizację oświetlenia ulicznego na energooszczędne w gminie Piekoszów</p>	<p>Celem projektu jest podniesienie efektywności energetycznej poprzez modernizację oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Piekoszów, polegającej na wymianie bądź modernizacji punktów oświetleniowych wraz instalacją zasilającą i sterującą na nowoczesne energooszczędne . Wskaźniki produktu – 1350 szt. zmodernizowanych źródeł oświetlenia Gminnego. Obecny stan oświetlenia ulicznego stanowią przestarzałe energooszczędne lampy które wykazują małą skuteczność oświetlenia w stosunku do pobranej energii. Podstawą określenia zakresu prac modernizacji będzie audyt efektywności energetycznej oraz inwentaryzacja. Realizacja projektu odbywać się będzie w tyłko w miejscach gdzie obecnie istnieje oświetlenie. Z uwagi na charakterystykę oświetlenia ledowego może zachodzić potrzeba wymiany całej linii oświetleniowej wraz ze słupami i zasilaniem celem uzyskania odpowiedniej efektywności oświetlenia.</p>	Piekoszów	3,09	2,62
10	<p>Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Sitkówka – Nowiny</p>	<p>Wartości wskaźników : Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (Szt.) – 1350 Obecnie nie jest możliwe określenie wartości wskaźnika p.n. „szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych” jak również „Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej”- powyższe wskaźniki zostaną oszacowane na etapie wykonywania audytu efektywności energetycznej oraz PGN tj. w IV kw. 2016 roku</p> <p>Obecnie na obszarze Gminy Sitkówka-Nowiny jest ok. 1500 punktów świetlnych oświetlenia ulicznego. Wiele z nich wymaga modernizacji lub wymiany. W ramach projektu przewidziano do wymiany ok. 200 punktów świetlnych w miejscach wymagających najpilniejszej interwencji – wzięto pod uwagę wymianę punktów oświetleniowych wykorzystujących obecnie lampy rtęciowe. Założono zmianę na oświetlenie efektywniejsze energetycznie. Dokładana liczba zmodernizowanych punktów będzie możliwa do ustalenia po dokonaniu audytu oświetleniowego stanu aktualnego, który został zaplanowany na 2015r. Wstępnie zaplanowano do modernizacji lampy znajdujące się przy drodze wojewódzkiej nr 762 relacji Kielce – Małogoszcz oraz niektóre na terenie miejscowości Nowiny. Są to instalacje wymagające najpilniejszej interwencji, energooszczędne, a jednocześnie umiejscowione przy najbardziej ruchliwych drogach. Modernizacja tego oświetlenia będzie kolejnym etapem modernizacji oświetlenia na terenie Gminy Sitkówka-Nowiny. W ramach projektu przewidziano jedynie modernizację istniejących punktów oświetleniowych, modernizację zabezpieczeń, modernizację okablowania, ewentualnie w razie konieczności zagęszczenie istniejących punktów oświetleniowych.</p>	Sitkówka-Nowiny	0,50	0,42

11	Wdrożenie systemu efektywności energetycznej oświetlenia ulicznego na terenie gminy Strawczyn.	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (Szt.) - 200</p> <p>Inwestycja obejmować będzie kompleksową:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernizację istniejących opraw oświetleniowych (wymiana z sodowych na LEDowe) - dowieszenie brakujących lamp (dowieszenie lamp na już istniejących słupach) - budowę nowych punktów świetlnych (między już istniejącym słupami) w celu uzupełnienia istniejących ciągów i dostosowania ich do obowiązujących norm, w charakterze zagęszczenia. Udział zagęszczenia do ogółu wyniesie do 7%. - budowę i wprowadzenie nowoczesnego systemu sterowania energią, który ograniczy straty energii na poszczególnych odcinkach. <p>Projekt ten zakłada zastosowanie nowoczesnych, innowacyjnych opraw oświetleniowych z wysoko wydajnymi źródłami światła. Zakłada się, że łącznie wymienionych i dowieszonych zostanie 1890 opraw oświetleniowych. Projekt pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo zarówno użytkowników ruchu drogowego jak również mieszkańców gminy. Zadanie przyczyni się do wsparcia efektywności energetycznej na terenie gminy Strawczyn. Część inwestycji będących przedmiotem projektu będzie realizowana w obszarze Natura 2000.</p> <p>Celem inwestycji będzie oszczędność energii i obniżenie emisji substancji szkodliwych do powietrza na obszarze KOF.</p>	Strawczyn	4,64	4,64	3,94
12	Modernizacja oświetlenia gminnego na terenie Gminy Zagnańsk	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (Szt.) - 1890</p> <p>Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok) - 370</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - Wskaźnik zostanie oszacowany w 2016 roku w audycie energetycznym</p> <p>Projekt przewiduje modernizację oświetlenia gminnego poprzez przebudowę 50 stacji oświetleniowych, 50 punktów oświetleniowych wraz z uzupełnieniem przerw w istniejącym ciągu oświetleniowym (20 punktów), co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drodze. W ramach zadania przewidziana jest wymiana starych opraw oświetlenia zewnętrznego na energooszczędne (m.in. LED), jak również zastąpienie przestarzałych stacji - nowymi. W związku z istniejącymi przestarzałymi stacjami oświetleniowymi istnieje konieczność ich wymiany na nowe, które zapewnią bezawaryjność, co wpłynie na bezpieczeństwo mieszkańców. W roku 2015 zmodernizowane zostało ok. 85% oświetlenia ulicznego występującego na terenie Gminy Zagnańsk. Do pełnej modernizacji niezbędna jest wymiana przestarzałych skrzynek oświetleniowych na nowe. Wymiana skrzynek wraz z osprzętem dokonana będzie w oparciu o najnowsze rozwiązania występujące na rynku, co zagwarantuje możliwość sterowania całym systemem oświetleniowym na terenie Gminy. Takie rozwiązanie wpłynie na zmniejszenie kosztów poboru energii elektrycznej jak i funkcjonowania całego sprzętu. Zakres inwestycji</p>	Zagnańsk	0,65	0,65	0,55

		<p>(50 stacji oświetleniowych wraz z okablowaniem i osprzętem, 70 punktów oświetleniowych w technologii LED) oraz zastosowane rozwiązania technologiczne, ponadto jakość użytych materiałów wpływa na wysoki koszt zakupu i montażu urządzeń. Projekt przewiduje sporządzenie szczegółowego programu funkcjonalno-użytkowego opisującego specyfikację techniczną planowanego do montażu sprzętu oraz audyt oświetleniowy.</p> <p>Zadanie przyczyni się w ogromnej mierze do obniżenia kosztów zużycia energii elektrycznej oraz poprawi jakość życia mieszkańców Gminy. Zadanie wynikać będzie z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dotyczącego Gminy Zagnańsk. Realizacja projektu zakończy proces modernizacji oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Zagnańsk. Projekt wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców gminy oraz zwiększy bezpieczeństwo w ruchu drogowym w odniesieniu do całego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>Zadanie w swym zakresie obejmuje teren całej gminy a w szczególności sołectwa Zagnańsk, Samsonów, Kaje-tanów, Długojów, Tumlin, Szalas, Kołomań i Kaniów. Zadanie jest kontynuacją zrealizowanego w ramach Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej projektu pn. „Modernizacja oświetlenia ulicznego na terenie Gminy Zagnańsk”, który objął ok. 85% oświetlenia ulicznego występującego na terenie Gminy Zagnańsk. W celu zmodernizowania całego oświetlenia gminnego, czego efektem będzie zmniejszenie emisji CO2 oraz wzrost oszczędności w skali roku, koniecznym jest zmodernizowanie 50 punktów oświetleniowych wraz z uzupełnieniem przerw w istniejących ciągach (20 sz.).</p>			
		<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (stacja oświetleniowa) (Szt.) - 50</p> <p>Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego (punkt oświetleniowy) (Szt.) - 70</p> <p>Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej - oszacowanie w I kwartale 2017</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - oszacowanie w I kwartale 2017</p>			
IV.1.2.	Alokacja wynikająca z ZIT w ramach RPOWŚ - zrównoważona mobilność miejska budowa ścieżek rowerowych				20,32
IV.2.2.	Podsumowanie proponowanych projektów				20,32
IV.3.2.	Różnica (IV.2.2-IV.1.2)				0,00
1.	Budowa i modernizacja sieci ścieżek rowerowych w gminie Kielce jako element zrównoważonej mobilności miejskiej	<p>Realizacja dróg dla rowerów w ciągu ulic Kielc pozwoli na budowę spójnego systemu dróg dla rowerów będących podstawą dla realizacji systemu komunikacji rowerowej. Alternatywny środek transport jakim jest rower, daje mieszkańcom możliwość realizacji potrzeb transportowych w sposób ekologiczny, szybki i bezpieczny. Rozwój infrastruktury rowerowej umożliwi stały wzrost udziału podróży niezmotoryzowanych w ogólnej ich liczbie. Wytypowane odcinki dróg rowerowych łączą się z przebiegiem Trasy Rowerowej w Polsce Wschodniej (szlak Green Velo), który umożliwi dostęp do europejskiej sieci tras rowerowych. Stanowią również wyprzewadzenie ruchu rowerowego w kierunku gmin sąsiednich oraz obsługują liczne obiekty użyteczności publicznej na terenie Kielc (szkoły, dworce, obiekty handlowe, itp.). Wzrost udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży będzie przyczyniał się do obniżenia poziomu CO2 oraz promował aktywną mobilność miejską.</p>	Kielce	10,21	8,68

		<p>Powstałe w ramach projektu min. 12 km infrastruktury dostępnej dla rowerzystów stanowić będzie wzrost o 30% w stosunku do stanu obecnego. Budowa i przebudowa odcinków dróg rowerowych (jw.) będzie uzupełnieniem i połączeniem istniejącej obecnie infrastruktury. Rozbudowa systemu dróg rowerowych umożliwi uzyskanie efektu sieciowego, który zapewnia wygodne, komfortowe i bezpieczne wykorzystywanie roweru jako środka transportu. Rozbudowa systemu dróg rowerowych (ścieżek rowerowych) pozwoli stworzyć alternatywny dla samochodowego, ekologiczny model komunikacji. Rozwój ruchu rowerowego poprzez budowę infrastruktury pozwoli promować aktywną mobilność miejską oraz efektywniej gospodarować zasobami. Promocja ruchu rowerowego pozytywnie wpłynie na postrzeganie Kielc jako prężnego, nowoczesnego i dynamicznie się rozwijającego miasta. Stolica województwa, którego ważną częścią gospodarki jest turystyka, powinno kształtować ekologiczne formy transportu, a tym samym pozytywnie wpływać na środowisko naturalne. Projektu obejmuje min :budowę, przebudowę i rozbudowę dróg dla rowerów; ciągów pieszo-rowerowych oraz skrzyżowań.</p> <p>Wartości wskaźników:</p> <p>Długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów (km) -12 km</p> <p>Liczba osób korzystających z dróg dla rowerów - na obecną chwilę nie jest to możliwe (będzie to prawdopodobnie możliwe w IV kwartale 2016)</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - na obecną chwilę nie jest to możliwe (będzie to prawdopodobnie możliwe w IV kwartale 2016)</p>			
2.	Zrównoważona mobilność miejska - budowa ścieżek rowerowych - Chęciny	<p>W ramach działań projektowych zostaną wytyczone ścieżki rowerowe, które stanowią wprowadzenie ruchu rowerowego w kierunku gmin sąsiednich oraz obsługują liczne obiekty użyteczności publicznej na terenie Gminy Chęciny. Wzrost udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży będzie przyczyniał się do obniżenia poziomu CO2 oraz promował aktywną mobilność miejską.</p> <p>Wytyczenie dróg rowerowych daje mieszkańcom możliwość realizacji potrzeb transportowych w sposób ekologiczny, szybki i bezpieczny. Rozwój infrastruktury rowerowej umożliwi stały wzrost udziału podróży niezmotywowanych w ogólnej ich liczbie.</p> <p>Budowa dróg rowerowych będzie uzupełnieniem i połączeniem istniejącej obecnie infrastruktury. Zapoczątkuje stworzenie efektu sieciowego, który zapewni wygodne, komfortowe i bezpieczne wykorzystywanie roweru jako środka transportu. Budowa systemu dróg rowerowych (ścieżek rowerowych) pozwoli stworzyć alternatywny dla samochodowego, ekologiczny model komunikacji. Rozwój ruchu rowerowego poprzez rozbudowę infrastruktury pozwoli promować aktywną mobilność miejską oraz efektywniej gospodarować zasobami. Realizacja działań projektowych pozwoli kształtować ekologiczne formy transportu, a tym samym pozytywnie wpływać na środowisko naturalne.</p> <p>Projekt zakłada budowę ścieżki rowerowej o długości ok. 10 km wraz z wymaganym oznakowaniem i wyznaczeniem poboczy postojowych.</p>	Chęciny	0,70	0,70

	<p>Mając na uwadze zwiększenie efektywności energetycznej oraz ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w miastach konieczna jest poprawa stanu infrastruktury w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Projekt ma na celu łagodzenie poważnych problemów, takich jak gazy cieplarniane, zależność energetyczna i niska jakość powietrza, które wpływają na zdrowie i jakość życia mieszkańców. Efektem realizacji projektu będzie przyjazna przestrzeń dla rowerzystów a przede wszystkim poprawa jakości lokalnego powietrza.</p> <p>Wartości wskaźników:</p> <p>Długość wybudowanych lub przebudowanych dróg dla rowerów (km)-10 Liczba osób korzystających z dróg dla rowerów (osoby/rok)-4 500</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych -Oszacowanie wskaźnika nastąpi w chwili przygotowania dokumentacji do konkursu</p>	0,94	0,94	0,80
<p>3.</p> <p>Wsparcie dla zrównoważonej mobilności miejskiej ZIT KOF na obszarze Gminy Daleszyce poprzez budowę ścieżek rowerowych na terenie Gminy Daleszyce</p>	<p>Stan istniejący Gmina Daleszyce licząca ponad 15,5 tys. mieszkańców jest największą powierzchniowo gminą powiatu kieleckiego, która zlokalizowana jest w cennych przyrodniczo terenach rozległych terenów „NATURA 2000” i Cisowsko-Orłowski Parku Krajobrazowego, gdzie najciekawszym miejscem jest Rezerwat Przyrodniczy „Białe Ługi”. W miejscowości Daleszyce zlokalizowane są najważniejsze instytucje publiczne tj. UMIG, ośrodek zdrowia, Straż Miejska, ZUK, MGOPS, MGOK, PUP, biblioteka publiczna oraz inne podmioty usługowe min. bank, pasaż handlowy. Obecnie na terenie gminy nie ma ścieżek rowerowych jako ekologicznych form dojazdu do powyżej przedstawionych instytucji i podmiotów. Obecnie ruch rowerowy odbywa się po sieci dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich co powoduje utrudnienia w ruchu oraz naraża uczestników ruchu na utratę zdrowia i życia. Na terenie gminy planowany jest świątokrzyski odcinek Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.</p> <p>Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu</p> <p>Budowa ciągu ścieżek rowerowych spowoduje poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu rowerowego co przyczyni się do rozwoju niezmotywowanych form transportu indywidualnego w ramach promowania strategii niskoemisyjnych. Sieć ścieżek rowerowych umożliwi bezpieczne i wygodne przemieszczanie się rowerem po gminie zapewniając bezpośredni dojazd do najważniejszych instytucji publicznych w gminie tj. ośrodki zdrowia, bank, szkoły, Urząd Miasta i Gminy, Straż Miejska, Zakład Usług Komunalnych, MGOPS, MGOK, PUP, biblioteki publiczne, pasaż handlowy, ułatwi dostęp do publicznego transportu zbiorowego MZK prywatnych przewoźników. Ścieżki rowerowe umożliwią połączenie z sąsiednimi gminami zarówno w codziennym dojeździe mieszkańców do pracy czy po zakupy, zwiększając jednocześnie integrację społeczną między mieszkańcami sąsiadujących sołectw i gmin. Budowa ścieżek rowerowych zwiększy ekologiczne formy indywidualnego transportu oraz uatrakcyjni komunikację w gminie. Realizacja inwestycji umożliwi połączenie szlaków rowerowych zapewniając dogodne połączenie obszarów zlokalizowanych na terenie gminy Daleszyce z terenem KOF. Zwiększenie dostępności szlaku rowerowego od strony KOF wpłynie pozytywnie na wzrost zrównoważonego systemu transportowego na tym terenie.</p>	Daleszyce		

		<p>Projekt będzie wykonywany w dwóch etapach. Etap I obejmuje budowę ścieżek rowerowych o nawierzchni z mieszankę asfaltowych o długości około 2000 mb wokół zbiornika wodnego w miejscowości Cedzyna i Leszczyny łączących gminę z miastem Kielce i gminą Masłów. Rozpocznie się od ronda kończącego drogę szybkiego ruchu S-74 i przebiegać będzie w bezpośrednim sąsiedztwie z zalewem w Cedzynie, następnie wzdłuż drogi gminnej łączy Gminę Górno z Gminą Masłów. Etap II obejmuje budowę ścieżek rowerowych o nawierzchni z mieszankę asfaltowych o długości około 3000 mb w miejscowości Górno od granicy z Gminą Daleszyce do dawnego kamieniołomu (działka nr 1168/2 będąca własnością Gminy Górno). Projekt realizowany będzie m.in. na niezabudowanej nieruchomości położonej w centrum miejscowości Cedzyna i Leszczyny (etap I) oraz w bezpośrednim sąsiedztwie z obiektami użyteczności publicznej w miejscowości Górno (etap II). Realizacja projektu wpisuje się w stworzenie bazy, miejsca spędzania wolnego czasu na rzecz rozrywki, edukacji, popularyzacji okolicy i tradycji. Zagospodarowany teren obejmował będzie oświetlone ciągi rowerowe z miejscami parkingowymi dla rowerów. Działka przeznaczona do zagospodarowania znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej przebiegającej wzdłuż całej miejscowości Cedzyna co sprawi, iż będzie to również atrakcyjne miejsce zarówno dla mieszkańców jak i podróżujących turystów. Projekt ma na celu łagodzenie poważnych problemów takich jak gazy cieplarniane i niska jakość powietrza mających istotny wpływ na zdrowie i jakość życia mieszkańców.</p> <p>Wartości wskaźników: Długość dróg dla rowerów (km) - 5 Liczba osób korzystających z dróg dla rowerów (osoby/rok) - 1500 Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (Tony równoważnika CO2) - 11</p>	Masłów	1,85	1,85	1,57
5.	Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych w Gminie Masłów	<p>Stan istniejący Na terenie Gminy Masłów istnieją wytyczone trasy rowerowe o nawierzchni gruntowej o łącznej długości 30 km, które kończą się wraz z granicami administracyjnymi Gminy. Gmina Masłów posiada jedynie krótki odcinek infrastruktury rowerowej wzdłuż lotniska. Ścieżka ta znajdująca się w centrum Gminy nie ma żadnego połączenia z sąsiednimi gminami, w tym z Kielcami. Z tego powodu ruch rowerowy odbywa się drogami pozbawionymi ciągów rowerowych, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo rowerzystów i uczestników ruchu drogowego. Ścieżka przy lotnisku nie łączy się również z Trasami Rowerowymi w Polsce Wschodniej obejmującymi pięć województw. Konieczne jest zapewnienie ciągłości i połączenie ścieżek w jedną sieć oraz integracja układu komunikacyjnego samochodowego i autobusowego ze ścieżkami rowerowymi.</p> <p>Przedmiotem projektu jest budowa ścieżki rowerowej o nawierzchni asfaltobetonowej, utworzenie miejsc wypoczynkowych dla rowerzystów (zadaszona wiatka, stolik, siedziska, tablica informacyjna, kosz na śmieci, stojaki na rowery).</p> <p>Uzasadnienie</p>	Masłów	1,85	1,85	1,57

		<p>Dzięki realizacji niniejszego projektu powstanie droga rowerowa łącząca Gminę Masłów z Kielcami. Powstanie węzeł integrujący ścieżki rowerowe z transportem autobusowym i samochodowym, co zmieni charakter komunikacji z Kielcami. Budowa dróg dla rowerów pozwoli na wytworzenie spójnego systemu będącego podstawą dla realizacji systemu komunikacji rowerowej. Alternatywny środek transportu, jakim jest rower, daje mieszkańcom możliwość realizacji potrzeb transportowych w sposób ekologiczny, szybki i bezpieczny. Rozwój infrastruktury rowerowej umożliwi stały wzrost udziału podróży niezmotoryzowanych, w ogólnej ich liczbie. To zachęta dla mieszkańców do korzystania ze środka transportu jakim jest rower nie tylko w celach rekreacyjnych. Wzrost świadomości mieszkańców pozwoli na wykorzystanie roweru jako ekologicznego i ekonomicznego środka lokomocji przy dotarciu do szkoły, czy pracy w Kielcach. Promocja ruchu rowerowego pozytywnie wpłynie na postrzeganie Gminy Masłów jako przężnego, nowoczesnego i dynamicznie się rozwijającego obszaru. Oddziałująca pozytywnie na zdrowy tryb życia oraz środowisko.</p> <p>Inwestycja spowoduje rozwinięcie szlaku rowerowego GREEN Velo, który wybiega poza granice Województwa Świętokrzyskiego, zatem będzie oddziaływać poza granice KOF-u. Realizacja projektu umożliwi uzyskanie efektu sieciowego, który zapewni wygodne, komfortowe i bezpieczne wykorzystywanie roweru jako środka transportu. Realizacja projektu Gminy Masłów jest komplementarna z projektem Świętokrzyskiego Zarządu Dróg, gdyż planowana inwestycja połączy ścieżkę rowerową biegnącą wzdłuż DW745 z Kielcami.</p> <p>Niniejsza inwestycja wynika z Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Masłów, zatem przyczyni się do osiągnięcia celu PI 4.e (ograniczenie emisji substancji szkodliwych do powietrza) oraz osiągnięcia wskaźnika – długość dróg dla rowerów: 2 km.</p>					
6.	Budowa ciągów rowerowych w gminie Piekoszów	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Długość dróg dla rowerów (km) - 2</p> <p>Liczba osób korzystających z dróg dla rowerów (osoby/rok) - 3 500</p> <p>Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2) - 2</p> <p>Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (szt.) - 0</p> <p>Wzrost zatrudnienia we wspieranych podmiotach (innych niż przedsiębiorstwa) (EPC) (osoby) - 0</p> <p>Celem projektu jest zwiększenie zrównoważonej mobilności mieszkańców Gminy Piekoszów, wzrost poziomu atrakcyjności roweru, jako zrównoważonego i ekologicznego środka transportu, usprawnienie połączeń rowerowych poprawa wizerunku gminy, jako miejsca promującego ekologiczne formy podróżowania.</p> <p>Obecnie na terenie gminy jest słabo rozwinięta sieć ścieżek rowerowych budowa nowych umożliwi korzystanie z alternatywnego środka komunikacji jakim jest rower.</p> <p>Zadanie 1</p> <p>Planowane jest wybudowanie ścieżki rowerowej w technologii bitumicznej na podbudowie z kruszywa wraz z odwodnieniem oraz oświetlenie w technologii solarno-ledowej na długości około 1,8 km poprzez tereny sąsiadujące z rezerwatem Chelosiowa Jama będące w obszarze NATURA 2000 w miejscowości Jaworznia,</p>	Pie-	koszów	2,14	2,14	1,82

	<p>Janów, Szczukowice, Piekoszów. Przeprowadzenie inwestycji umożliwi skomunikowanie części wschodniej Gminy Piekoszów z Zachodnią częścią miasta Kielce. Przebieg ścieżki rowerowej stanowić będzie alternatywę dla DW 761 i umożliwi wyprowadzeniem ruchu rowerów z niniejszej drogi która nie jest przystosowana do bezpiecznego poruszania się nią przez rowerzystów. Jednocześnie budowa ścieżki rowerowej przyczyni się do podniesienia dostępności atrakcyjnych miejsc na terenie gminy.</p> <p>Zadanie 2</p> <p>Wybudowanie ścieżki rowerowej w technologii bitumicznej na podbudowie z kruszywa wraz z odwodnieniem oraz oświetlenie w technologii solarno-ledowej o długości około 1,3 km z centrum Piekoszowa w stronę zachodnią Gminy do miejscowości Wincentów celem ograniczenia ruchu rowerowego na równoległej drodze powiatowej i zaoferowanie lokalnej spójności alternatywnego dojazdu do centrum gminy.</p> <p>Projekt zgodny jest z zasadami horyzontalnymi Unii Europejskiej w zakresie ograniczenia niskiej emisji CO₂ oraz Strategią Rozwoju Kraju 2020 i Strategią Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020, Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, Strategią ZIT, oraz będzie wynikał z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej.</p> <p>Obecnie nie jest możliwe określenie wartości wskaźnika p.n. „szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych” - wskaźnik zostanie oszacowany na etapie wykonywania studium wykonalności tj. w II kw. 2017 roku.</p> <p>W odniesieniu do wskaźnika p.n. „Liczba osób korzystających z dróg dla rowerów” punkt wyjścia stanowią dane z pomiarów natężenia ruchu na drodze wojewódzkiej nr 761 przeprowadzone w roku 2010. Wartość w/w wskaźnika to szacunkowa liczba osób korzystających z dróg dla rowerów którzy skorzystają z alternatywnej komunikacji i przejedzie projektowaną drogą rowerową.</p>			
	<p>Wartości wskaźników :</p> <p>Długość dróg dla rowerów (km) - 3,1</p> <p>Liczba osób korzystających z dróg dla rowerów (osoby/rok) - 2500</p>			
7.	<p>Budowa ścieżek rowerowych na terenie Gminy Sitkówka - Nowiny.</p>	<p>Krótki opis projektu:</p> <p>Ścieżki rowerowe na terenie Gminy Sitkówka-Nowiny zostaną zaprojektowane i wykonane zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 Nr 43 poz. 430 z póź. zm.) Głównym celem projektu jest obniżenie emisji substancji szkodliwych do powietrza na terenie KOF poprzez stworzenie warunków do ekologicznego transportu rowerowego na terenie gminy Sitkówka-Nowiny dla mieszkańców i turystów. Wstępnie zaplanowano wykonanie nawierzchni ścieżek z mieszanki asfaltowych. Docelowo założono utworzenie ścieżek rowerowych na terenie gminy w sołectwach Bolechowice, Kowala, Szewce - Zawada, Wola Murowana, Zgórsko – Zagrody z uwzględnieniem miejscowości i przysiółków</p>	1,54	1,31



			<p>oraz gmin sąsiadujących. Gmina Sitkówka – Nowiny graniczy od strony północno – wschodniej z m. Kielce i gminą Piekoszów, od strony południowo – zachodniej z miastem i gminą Chęciny a od strony południowo – wschodniej z gminą Morawica. Przedsięwzięcie zakłada wykorzystanie istniejących ciągów komunikacyjnych w postaci dróg wojewódzkich, dróg powiatowych, dróg gminnych w powiązaniu z istniejącymi szlakami dróg leśnych i wewnętrznych. Miejsca początku lub końca ścieżek na granicy z sąsiadującymi gminami ustalono w sposób umożliwiający połączenie planowanych lub istniejących szlaków. Możliwość realizacji poszczególnych odcinków ścieżek musi zostać poprzedzona opracowaniem dokumentacji projektowo – kosztorysowej i wykonawczej, uzyskaniem wymaganych uzgodnień od zarządcy dróg i właścicieli terenu oraz uzyskaniu wymaganych prawem pozwoleń. W chwili obecnej Gmina Sitkówka-Nowiny posiada dokument pn. „Koncepcję budowy sieci ścieżek rowerowych na terenie gminy Sitkówka-Nowiny”. Planuje się wykonanie nawierzchni na określonych odcinkach, oznakowanie całości tras, wykonanie miejsc parkingowych dla rowerów. Oszacowanie wskaźnika pn. „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych” (tony równoważnika CO2) na obecną chwilę nie jest możliwe, zostanie ono dokonane w I kwartale 2016r.</p> <p>Do głównych rezultatów osiągniętych w ramach realizacji projektu należy będą:</p> <ul style="list-style-type: none">- wzrost zainteresowania turystyką rowerową oraz rozwój działalności instytucji, organizacji w zakresie rozszerzenia turystycznej oferty programowej dla mieszkańców powiatu i turystów,- poprawa bezpieczeństwa osób poruszających się po drogach i ścieżkach rowerowych,- wzrost atrakcyjności gminy i regionu, zwłaszcza pod względem turystyki i infrastruktury technicznej,- wzrost zatrudnienia, poprzez powstanie punktów obsługi rowerzystów (sklepów, serwisów),- powstanie gospodarstw agroturystycznych i innych mniejszych obiektów rekreacyjnych,- poprawa zdrowia mieszkańców gminy i powiatu, poprzez propagowanie zdrowego stylu życia i udział w aktywnych formach spędzania wolnego czasu. <p>Stan istniejący na obszarze, na którym realizowany będzie projekt/uzasadnienie potrzeby realizacji projektu/przedmiot projektu:</p> <p>Obecnie na terenie Gminy Sitkówka-Nowiny funkcjonują nieliczne ścieżki rowerowe. Istnieje ścieżka rowerowa o długości ok 7 km od msc. Zawada do Kamieniołomu „Szewce” o nawierzchni głównie gruntowej, miejscami szutrowej, wykonana przez Gminę Sitkówka-Nowiny. Kolejna istniejąca ścieżka rowerowa to ścieżka relacji Zgórsko-Zawada umiejscowiona jest wzdłuż drogi powiatowej 0278T. Trasa tej ścieżki od msc. Zgórsko do msc. Szewce przebiega po oddzielonym od jezdnii pasem zieleni utwardzonym asfaltem pasie o szerokości ok 1,5 m, a od początku miejscowości Szewce do końca msc. Zawada ścieżka ta umiejscowiona jest w oznakowanym pasie jezdni, która na ten cel została poszerzona na całej długości. Istnieją również leśne trasy rowerowe łączące min. Kielce z Chęcunami., a przebiegające przez teren Gminy Sitkówka-Nowiny. Istniejące ścieżki rowerowe będą wraz ze ścieżkami powstałymi w wyniku realizacji projektu tworzyć rozbudowaną sieć ścieżek rowerowych obejmujących swoim zasięgiem całą gminę. Tak rozbudowana sieć ścieżek ma na celu stworzenie warunków do transportu rowerowego w szczególności dla mieszkańców, ale również turystów. Beneficjent planuje ubiegać się o środki z RPOWŚ na rewitalizację terenu Gminnego Ośrodka Kultury</p>
--	--	--	--



			<p>„Perła”, gdzie zaplanowano min. powstanie wypożyczalni rowerów w sąsiedztwie schroniska dla młodzieży VENTUS, co będzie komplementarne względem przedmiotowego projektu. Na terenie gminy zaplanowano także powstanie przy leśniczówce w Szewcach parkingu wraz z infrastrukturą (wiaty, ławki, stoliki, toalety), w ramach projektu realizowanego z PO Infrastruktura i Środowisko. Beneficjentem tego projektu są Lasy Państwowe, a partnerem będzie Gmina Sitkówka-Nowiny – celem tego projektu jest powstanie tzw. zielonych punktów oraz ścieżek rowerowych przebiegających po terenach leśnych przez obszar wielu gmin, a także łączących się z gminnymi sieciami ścieżek rowerowych. Parking przy leśniczówce w Szewcach będzie tym tzw. zielonym punktem, do którego będzie można podjechać samochodem, przesiąść się na rower i rozpocząć turystykę rowerową po trasach rowerowych Gminy Sitkówka-Nowiny i okolic. Będzie również miejscem odpoczynku dla turystów rowerowych. Punkt ten będzie wykorzystywany przez znaczną liczbę mieszkańców gminy, Kielc i terenu KOF, jak również będzie komplementarny względem przedmiotowego projektu. Stan dróg, a nade wszystko natężenie ruchu drogowego na drogach powoduje, że poruszanie się po drogach rowerem niesie za sobą, już od dłuższego czasu poważne niebezpieczeństwo. Pomimo tego ruch rowerowy w gminie jest dość duży, a projekt ma na celu wprowadzenie roweru jako alternatywnego wobec ruchu samochodowego oraz komunikacji zbiorowej środka transportu. Wydzielenie i budowa ścieżek rowerowych będzie temu sprzyjało, zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów, zmniejszy ryzyko utraty przez nich zdrowia, a nawet życia. Ruch i aktywność fizyczna przeciwdziała też powstawaniu chorób cywilizacyjnych. Alternatywny model komunikacji ekologicznej, pozwala skutecznie promować aktywność, co wpływa również pozytywnie na wizerunek całej gminy. Rozwój infrastruktury rowerowej umożliwi stały wzrost udziału podróży różnorodnych niezmotoryzowanych w ich ogólnej liczbie. Budowa dróg rowerowych zapewni efekt sieciowy, umożliwiający wykorzystanie roweru jako środka transportu. Sieć ścieżek na terenie gminy będzie umożliwiała dojazd rowerem do gminnych budynków użyteczności publicznej, jak również będzie stanowiła połączenie z gminami sąsiednimi oraz bezpośrednio z miastem Kielce. Gmina Sitkówka-Nowiny w swoich działaniach promocyjnych poprzez np. Gminny Ośrodek Kultury – u „Perła” kładzie nacisk na praktykę rowerową, rodzinne wycieczki, aktywny wypoczynek oraz zastąpienie samochodu rowerem. GOK „Perła” sukcesywnie, kilka razy w roku organizuje rajdy rowerowe, w tym rodzinne rajdy rowerowe, a w wrześniu 2015r. dodatkowo w gminie Sitkówka-Nowiny odbył się finałowy trzeci etap wyścigu w ramach „LOTTO Poland Bike Marathon”, w którym wzięło udział kilkuset zawodników na różnych dystansach. Budowa ścieżek rowerowych przyczyni się także do polepszenia stanu środowiska naturalnego m.in. poprzez zmniejszenie ilości emitowanych do atmosfery spalin.</p>	<p>Wartości wskaźników : Długość ścieżek rowerowych (km) - 10 Oszacowanie wskaźnika pn. „Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych” (tony równoważnika CO2) na obecną chwilę nie jest możliwe, zostanie ono dokonane w I kwartale 2016r</p>	
--	--	--	---	--	--

8.	Rozwijanie infrastruktury niskoemisyjnej poprzez budowę ścieżek rowerowych na terenie Gminy Zagnańsk	<p>W ramach projektu istnieje potrzeba stworzenia tzw. „sieci ścieżek rowerowych” poprzez budowę nowych oraz poprawę warunków użytkowych istniejących ścieżek, wraz z ich oznakowaniem, utworzeniem miejsc obsługi podróży, miejsc postojowych oraz zagospodarowaniem terenu wokół nich. Zadanie będzie wynikało z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Zagnańsk. Projekt wspiera ekologiczny transport publiczny oraz zakłada budowę w pełni zagospodarowanej ścieżki rowerowej o długości 7 km, która będzie połączona z istniejącymi ścieżkami na terenie gminy. Przyczyni się to do stworzenia alternatywy dla codziennego przemieszczania się mieszkańców autami osobowymi, co doprowadzi do przeniesienia się mieszkańców na tańszy i zdrowszy sposób transportu. Głównym rolą przedsięwzięcia jest stworzenie drogi rowerowej usprawniającej transport, co pośrednio będzie również pełnić funkcję turystyczną – rekreacyjną, dzięki czemu propagowany będzie zdrowy i mobilny sposób poruszania się. Przedsięwzięcie łączy trasy rowerowe z głównymi trasami jezdni. Ścieżka rowerowa będzie wykonana poprzez utwardzenie terenu na istniejącym stałym gruncie a w miejscach przyjezdniowych teren zostanie utwardzony poprzez zastosowanie mieszanki asfaltowych np. polimeroasfaltu. Ze względu na realizację ścieżek rowerowych na terenach leśnych, wskazana technologia umożliwi mniejszą ingerencję w środowisko i otoczenie. Dodatkowo technika polimeroasfaltowa zapewni większą trwałość, efektywność oraz bezpieczeństwo i komfort. Przedsięwzięcie wpłynie na poprawę atrakcyjności Gminy Zagnańsk oraz Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Zadanie obejmuje swym zakresem budowę ścieżki rowerowej, która będzie wiodła od Miasta Kielce, przez teren sołectw: Jaworze, Barków, Zagnańsk, Janaszów i Samsonów.</p> <p>Wartości wskaźników:</p> <p>Długość dróg dla rowerów (km) - 7</p> <p>Liczba osób korzystających z dróg dla rowerów - Oszacowanie w II kwartale 2016</p>	Zagnańsk	3,54	3,54	3,01
IV.1.3.	Alokacja wynikająca z ZIT w ramach RPOŚ - zrównoważona mobilność miejska budowa centrów przesiadkowych			1,45	1,45	1,23
IV.2.3.	Podsumowanie proponowanych projektów			1,45	0,00	1,23
IV.3.3.	Różnica (IV.2.3-IV.1.3)			1,45	1,45	1,23
1.	Wspieranie działań w zakresie zrównoważonej mobilności ZIT KOF na obszarze Gminy Daleszyce, poprzez budowę centrum przesiadkowego	<p>Stan istniejący</p> <p>Obecnie na terenie Gminy Daleszyce liczącej ponad 15,5 tys. mieszkańców - w miejscowości Suków, gdzie planuje się do realizacji projekt brak jest właściwej infrastruktury komunikacji publicznej zapewniającej możliwość bezpiecznego przemieszczania się mieszkańców gminy i KOF. Na tym obszarze znajdują się miejsca atrakcyjne turystycznie, rekreacyjnie i bogato przyrodnicze, niestety pozbawione są właściwej organizacji logistycznej ruchu lokalnego. Samą miejscowość Suków zamieszkuje około 2.1 tys. osób. Z obserwacji migracji ludności wynika, iż teren gminy Daleszyce jest miejscem ostedlania się ludności głównie napływającej z miasta Kielce. Przyczyną są sprzyjające warunki mieszkania w gminie zlokalizowanej przy mieście wojewódzkim w którym duża część mieszkańców gminy pracuje codziennie dojeżdżając do pracy komunikacją zbiorową bądź indywidualną, wykorzystując drogi gminne, powiatowe i wojewódzkie. Obecnie w gminie funkcjonują dwie linie komunikacji MZK tj. linia 11 i 33 dla której nie ma pięti autobusowej. Średni dobowy ruch na drodze</p>	Daleszyce	1,45	1,45	1,23



		<p>województwie nr 764 (przeprowadzony w 2010 r.) na odcinku Kielce-Daleszyce dla pojazdów ogółem wynosi 9 793 poj. z czego samochody osobowe i mikrobusy stanowią 8 754 poj. Natomiast ta sama droga na odcinku Daleszyce-Raków dla pojazdów ogółem wynosi 4 171 poj. z czego samochody osobowe i mikrobusy stanowią 3 478 poj. Z przedstawionych liczb wynika, iż znacznie większa część osób przemieszczająca się w kierunku miasta Kielce to osoby z terenu gminy Daleszyce (głównie dojeżdżający do pracy). W miejscowości Suków planowana jest przebudowa obwodnicy Daleszyce i Sukowa z uwagi na fakt zatłoczenia drogi wojewódzkiej. Zatłoczenie drogi wojewódzkiej i dróg gminnych powoduje duże zanieczyszczenie powietrza spalinami pojazdów z których emitowane są np.: dwutlenek węgla, tlenek węgla, tlenki azotu czy cząstki stałe. Duże natężenie ruchu powoduje kolizje i wypadki komunikacyjne co naraża podróżujących na utratę zdrowia i życia.</p> <p>Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu</p> <p>Realizacja projektu przyczyni się do poprawienia stanu infrastruktury komunikacji lokalnej sprzyjającej usprawnieniu mobilności miejskiej i korzystania z atrakcyjności obszaru gminy Daleszyce i KOF. Realizacja niniejszego projektu z jednej będzie ograniczać emisję gazów cieplarnianych tj. emisję zanieczyszczeń do powietrza (CO₂, CO, NO_x i PM) oraz zredukować hałas, ograniczy zatłoczenie w ruchu drogowym, co wpisuje się w planowane działania wynikające z opracowywanego Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla gminy Daleszyce (z niniejszego planu będą wynikać szacowane wskaźniki redukcji zanieczyszczeń). Z drugiej strony centrum przesiadkowe zlokalizowane przy projektowanej obecnie obwodnicy poprawi bezpieczeństwo komunikacji drogowej oraz uczyni transport publiczny bardziej atrakcyjnym dla użytkowników na terenie Gminy Daleszyce w kontekście łączenia się tego rodzaju mobilności w sprawny i funkcjonalny system mobilności miejskiej KOF. Centrum przesiadkowe włączone do sieci mobilności miejskiej spowoduje, iż zwiększy się ilość osób korzystających z komunikacji miejskiej zarówno wśród osób dojeżdżających do pracy, którzy będą pozostawiać auta na parkingu centrum czy też osób przemieszczających się turystycznie po tym terenie. Należy zauważyć, iż obserwuje się trend osiedlania się napływowej ludności na terenie gminy z uwagi na atrakcyjność warunków bytowych i bliskości miasta wojewódzkiego – Kielc. Niniejsze przedsięwzięcie wpisuje się swoim celem i zakresem w priorytet inwestycyjny dotyczący „zrównoważonej intermodalnej mobilności miejskiej” przez co będzie realizowane: zmniejszenie wykorzystywania samochodów osobowych, lepsza integracja gałęzi transportu, niższa emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu, niższe zatłoczenie oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Centrum przesiadkowe będzie wzajemnie się uzupełniało z planowanymi do budowy ścieżkami rowerowymi w tym również z odcinkiem Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo.</p> <p>Ponadto Urząd Gminy będzie prowadził działania promocyjne zachęcające do ekologicznych form przemieszczania się wykorzystując ścieżki rowerowe i centrum przesiadkowe.</p> <p>Przedmiot projektu</p> <p>W ramach projektu przewiduje się wybudowanie jednego centrum przesiadkowego w miejscowości Suków na terenie gminy Daleszyce. W ramach działania zostanie wybudowana zajezdnia (zatoka przystankowa), parking rowerowy, parking samochodowy dla osób przyjeżdżających, by mogli pozostawić swoje środki lokomocji i kontynuować dalej podróż publicznymi środkami lokomocji. Centrum przesiadkowe będzie wyposażone m.in. w poczekalnię z zapleczem sanitarno-socjalnym, miejscem dla matki z powstała</p>	



	infrastruktura będzie przystosowana do korzystania przez osoby niepełnosprawne. Infrastruktura centrum przesiadkowego będzie wyposażona w technologie informacyjno - komunikacyjne, jak interaktywny rozkład jazdy i informacji turystycznej, bezpłatny dostęp do internetu. Resultatem inwestycji jest powstanie 1 szt. centrum przesiadkowego.				
	Wartości wskaźników: Liczba zmodernizowanych dworców i centrów przesiadkowych (szt.) -1 Liczba osób korzystających z zintegrowanych węzłów przesiadkowych (osoby/rok) - 4000 Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych - Przybliżony termin określenia wskaźnika marzec 2016 (po opracowaniu i zatwierdzeniu Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Daleszyce)				
V.	6d. Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz promowanie usług ekosystemowych, w tym programu natura 2000 oraz zielonej infrastruktury				
V.1.	Alokacja wynikająca z ZIT w ramach RPOWŚ			50,94	43,30
V.2.	Podsumowanie proponowanych projektów			50,94	43,30
V.3.	Różnica (V.2.-V.1.)			0,00	0,00
V.1.1	Alokacja wynikająca z ZIT w ramach RPOWŚ - możliwe sfinansowanie projektów obejmujących działania inwestycyjne umożliwiające wykorzystanie lokalnych zasobów przyrodniczych wraz z promocją np. zbiorniki wodne, stawy widokowe, tereny wypoczynkowe, ścieżki dydaktyczne			32,52	27,64
V.2.1	Podsumowanie proponowanych projektów			32,52	27,64
V.3.1	Różnica (V.2.1-V.1.1)			0,00	0,00
1	Działania inwestycyjne na terenie Gminy Chęciny umożliwiające wykorzystanie lokalnych zasobów przyrodniczych wraz z ich promocją		Chęciny	2,04	1,74
	Na terenie Gminy Chęciny znajdują się dwa akweny wodne. Jednym z nich jest zbiornik w Lipowicy o powierzchni lustra wody ok. 9 ha. Niekontrolowany rozwój bazy turystycznej i rekreacyjnej oraz penetracja turystyczna obszaru wokół zbiornika w Lipowicy jako terenu cennego przyrodniczo, negatywnie wpływa na ochronę różnorodności biologicznej. Omawiany obszar, na którym planowane są działania, leży na terenie Parku Krajobrazowego i Natura 2000 – Dolina Czarnej Nidy. To obszar o ogromnym potencjale przyrodniczym. Celem projektu jest rozszerzenie działań na rzecz poprawy ochrony obszarów cennych przyrodniczo Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez podjęcie działań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania człowieka na przyrodę nieożywioną i ożywioną w obrębie zbiornika wodnego położonego w Gminie Chęciny. Realizacja zadań w ramach projektu pozwoli na kanalizację ruchu turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo. Obszar objęty działaniami projektowymi jest najbardziej narażony na niekontrolowaną presję odwiedzających na miejsca występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt. Zakres działań obejmuje: - wytyczenie trasy rowerowej wokół zbiornika wodnego, w celu ukierunkowania ruchu turystycznego i zabezpieczenia miejsc przyrodniczo cennych w bezpośrednim otoczeniu zbiornika,				

	<p>- wyznaczenie ścieżki edukacyjnej wraz z oznakowaniem, - wyznaczenie punktów widokowych wraz z ustawieniem małej architektury (altany, ławki, kosze), pozwalających na obserwację gatunków roślin i zwierząt żyjących na omawianym obszarze, - budowa kładki z tarasem widokowym celem umożliwienia obserwacji gatunków zwierząt i roślin. Możliwość budowy kładki z tarasem widokowym będzie uzgodniona z właściwym organem na etapie opracowywania dokumentacji. Podstawowe elementy projektu: - oznakowanie ścieżki (wytyczenie ścieżki edukacyjnej i trasy rowerowej, tabliczki z opisem gatunków roślin i zwierząt), - zagospodarowanie terenu wokół zbiornika (nasadzenie roślinności), - mała architektura (ławki, kosze, tablice informacyjne), - parking dla samochodów osobowych wraz z oświetleniem. Rezultatem projektu będzie: - ochrona obszarów cennych przyrodniczo; - promocja terenów atrakcyjnych przyrodniczo w obszarze KOF; Dzięki realizacji założeń projektu w miejscowości Lipowica stworzone zostaną warunki dla prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o zasoby przyrodnicze regionu, a także zabezpieczenie miejsc przyrodniczo cennych na terenach parków krajobrazowych i rezerwatów przyrody. Efektem realizacji projektu będzie wzrost oczekiwanej liczby odwiedzających w objętych wsparciem miejscach stanowiących atrakcje przyrodnicze, a także przyjazna przestrzeń dla mieszkańców.</p>																																
	<p>Wartości wskaźników ; Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (sztuk)-1 Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzających w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok)-5 000</p>																																
2	<p>Zagospodarowanie zbiornika wodnego „Andrzejówka” wraz z terenem przyległym w celu ochrony i promocji różnorodności biologicznej.</p>																																
	<p>Chmielnik</p>																																

		<p>rozpoznawania stanu oraz zmian i zagrożeń różnorodności biologicznej. Uzpełnieniem realizacji zadania będzie uzbrojenie terenu w wodociąg, kanalizację, uporządkowanie terenu w zakresie dróg wewnętrznych dojazdowych i miejsc postojowych (koszty niekwalifikowane). Niezbędne jest wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej całego terenu. Działania inwestycyjne nakierowane będą na ochronę istniejącej przyrody i różnorodności biologicznej z jednoczesnym udostępnieniem jej mieszkańcom i zapoznaniem ich z elementem rodzimej przyrody. Zaplanowane zadania inwestycyjne są zgodne z podziałem interwencji pomiędzy programy operacyjne ustanowionym w projekcie linii demarkacyjnej.</p> <p>Stan istniejący na obszarze, na którym realizowany będzie projekt/uzasadnienie potrzeby realizacji projektu/przedmiot projektu:</p> <p>Zbiornik „Andrzejówka” znajduje się w stanie zdegradowanym, zaniedbanym, pozbawionym jakiegokolwiek infrastruktury chroniącej i promującej istniejącą przyrodę. Pomimo faktu, że zbiornik jest zaniedbany i pozbawiony jakiegokolwiek zagospodarowania cieszy się zainteresowaniem miejscowej ludności i turystów. Jest to dowód na to, że mieszkańcy wyrażają potrzebę zagospodarowania istniejącego zdegradowanego zbiornika wodnego i terenu przyległego na potrzeby wypoczynku oraz poznawania rodzimej przyrody. Celem Projektu jest przywrócenie zdegradowanemu obszarowi, na którym znajduje się zbiornik „Andrzejówka” funkcji promującej przyrodę i różnorodności biologiczną wśród mieszkańców i turystów. Realizacja projektu wpłynie na zwiększenie efektywności wykorzystania i poznania zasobów przyrodniczych. Lepsze zagospodarowanie terenu wokół zbiornika pozwoli na ochronę miejscowej flory i fauny. Jednocześnie pozwoli wybudować wśród miejscowej społeczności właściwy stosunek do przyrody i jej ochrony, ze szczególnym uwzględnieniem rzadko występujących gatunków. Będzie to także dobre miejsce do edukacji ekologicznej młodego pokolenia.</p>			
3	<p>Budowa platformy widokowej w msc. Daleszyce oraz zagospodarowanie miejsc wokół świetlic wiejskich w msc. Cisów i Widelki jako zwiększenie efektywności</p>	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych(szt.) - 1</p> <p>Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzających w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok) - 500</p> <p>Stan istniejący</p> <p>Teren planowany do zagospodarowania obecnie jest terenem zaniedbanym, opuszczonym i nie odwiedzonym przez mieszkańców a także przyjezdnych mimo, iż stanowi ciekawy zakątek naszej gminy o dużej różnorodności przyrodniczej terenów NATURA 2000 oraz Cisowsko-Orłowski Parku Krajobrazowego - miejsc wrażliwych na niekontrolowany sposób zwiedzania. Na tym obszarze znajdują się również dwa miejsca, które mogą stanowić punkty przygotowawczo-startowe dla planowanej ścieżki dydaktycznej - w Cisowie i Widelkach. W chwili obecnej miejsca te są niezagospodarowane. Obecny stan ogranicza możliwość właściwego wykorzystania cennych zasobów przyrodniczych.</p> <p>Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu</p>	Daleszyce	0,94	0,80

				<p>wykorzystania zasobów przyrodniczych KOF na terenie gminy Daleszyce.</p>
			<p>W celu powstrzymania dalszej degradacji zasobów przyrodniczych niezbędne jest zagospodarowanie terenu po byłej kopalni kamienia oraz terenów w miejscowościach Cisów i Widelki znajdujących się w Cisowsko-Orłowińskim Parku Krajobrazowym oraz bliskiej odległości rezerwatu przyrodniczego „Białe Ługi”. Modernizacja i doposażenie infrastruktury Cisowsko-Orłowińskiego Parku Krajobrazowego czy terenu Natura 2000 jest działaniem niezbędnym w celu kanalizacji ruchu turystycznego po cennych turystycznie zasobach przyrodniczych gminy i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Zagospodarowanie terenu po kopalni poprzez modernizację i doposażenie w infrastrukturę informacyjno-edukacyjną w tym wydzielenia miejsca obserwacji przyrody oraz zagospodarowanie terenów startowych ścieżki dydaktycznej w Cisowie i Widelkach. Doposażeniem ich również w infrastrukturę informacyjno-edukacyjną spowoduje lepszą organizację ruchu turystycznego przy jednoczesnym ograniczeniu niekontrolowanych tras zwiedzania miejsc przyrodniczych. Połączenie miejsc informacyjno-edukacyjnych z miejscem odpoczynku, gdzie turyści będą mogli spożyć własny posiłek i chwilę wypocząć przed dalszą podróżą ograniczy niekontrolowany wypoczynek w tym niszczenie i zaśmiecenie terenu przyrody. Działania te są niezbędne do poprawy i ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ich wykorzystania dla rozwoju turystyki a zagospodarowanie terenu służyć będzie integracji społeczności lokalnej. Realizacja wpłynie również na podniesienie estetyki miejscowości i wzrostu ich atrakcyjności dla turystów.</p>	
			<p>Przedmiot projektu</p> <p>Przedmiotem projektu jest zagospodarowanie terenu po byłej kopalni kamienia poprzez wykonanie prac związanych z oczyszczeniem terenu z części samosiewów, przeprowadzenie prac związanych z wyrównaniem terenu, zorganizowaniu miejsc postojowych przy drodze dojazdowej (droga powiatowa Górno-Daleszyce) dla kilku samochodów, organizacja ciągu pieszo-rowerowego (około 500mb.) do zagospodarowanej platformy widokowej. Wydzielenie i zagospodarowanie platformy widokowej oraz wyposażenie w infrastrukturę informacyjno-edukacyjną: oświetlenia miejsca z wykorzystaniem OZE, altanę widokową z miejscami siedzącymi służącymi zarówno do obserwacji rozległej przestrzeni przyrody jak i odpoczynku, tablice przedstawiające zasoby przyrodnicze i szlaki turystyczne. W celu zapewnienia funkcjonalności planuje się doposażenie oraz drobną infrastrukturę służącą wypoczynkowi jak ławeczki kosze na śmieci czy wydzielenie miejsce na pozostawienie rowerów, budowę zaplecza sanitarnego.</p>	
			<p>Na terenie miejscowości Cisów i Widelki planuje się utworzenie miejsc startowo – przygotowawczych ścieżki dydaktycznej poprzez uporządkowanie terenu, nasadzenia, oświetlenie wykorzystujące OZE, doposażenie w infrastrukturę informacyjno-edukacyjną, wydzieleniem miejsc postoju samochodów, budowę zaplecza sanitarnego, doposażenie terenu w drobną infrastrukturę jak ławeczki, kosze na śmieci czy wydzielenie miejsca na pozostawienie rowerów. Wszystkie zagospodarowywane miejsca będą dostępne dla osób niepełnosprawnych co pozwoli zniwelować bariery wykluczające te osoby z czynnego korzystania i poznawania cennych przyrodniczo terenów.</p>	

4	Zagospodarowanie terenu wokół kamieniołomu w miejscowości Górnio	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych lub rekreacyjnych (szt.) - 3</p> <p>Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturalnego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok) - 2000.</p> <p>Projekt zostanie zrealizowany na działce nr 1168/2 w miejscowości Górnio będącej własnością Gminy, na której znajdował się kamieniołom. Teren znajduje się w centralnej części miejscowości w bezpośrednim sąsiedztwie z drogą krajową nr 74 Kielce – Łagów.</p> <p>Jego realizacja przyczyni się do poprawy i ochrony obszarów cennych przyrodniczo na terenie gminy Górnio a tym samym Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz wykorzystania tych zasobów dla rozwoju turystyki.</p> <p>Zagospodarowanie terenu wokół kamieniołomu zapobiegnie degradacji środowiska i przyczyni się do jego ochrony.</p> <p>Projekt zakłada poprawę i ochronę obszarów cennych przyrodniczo poprzez stworzenie bazy edukacyjnej i miejsca spędzania wolnego czasu na rzecz rozrywki, popularyzacji okolicy i tradycji. Projekt będzie obejmował m.in.</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowa ścieżki edukacyjnej, - budowę oświetlonego ciągu pieszego wraz z barierkami ochronnymi wokół niezagospodarowanej części terenu po byłym kamieniołomie, - niezbędnym elementem projektu służącym do pokonania znacznej różnicy poziomów pomiędzy skarpy a jej podnóżem, wynoszącej ok. 10 m będzie budowa podświetlonych schodów, które składać się będą z 3 biegów oraz z 2 odinków spoczynkowych znajdujących się na zboczu i u podnóża skarpy. Będzie można obserwować różnorodność biologiczną na wszystkich poziomach (10 m), - wykonanie tablic informacyjnych o obiekcie, - teren będzie dostępny dla mieszkańców gminy Górnio oraz sąsiednich gmin. <p>Realizacja projektu przyczyni się do wzrostu zorganizowanego spędzania wolnego czasu. Zaspokoi potrzeby społeczne i kulturalne mieszkańców wsi, przyczyni się do poprawy wizerunku gminy Górnio oraz promocji na rynku lokalnym, regionalnym i krajowym. Zagospodarowanie terenu będzie służyć integracji społeczności lokalnej, zaangażowaniu wolnego czasu mieszkańców w edukację i rozrywkę. Jego realizacja wpłynie na podniesienie estetyki miejscowości, wzrost jej atrakcyjności dla turystów oraz mieszkańców gminy Górnio.</p> <p>Celem projektu jest zachowanie i ochrona obszarów cennych przyrodniczo na terenie gminy Górnio a tym samym Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowę oświetlonego ciągu pieszego, usytuowanego w górnej części skarpy wraz z barierkami ochronnymi wokół niezagospodarowanej części terenu po byłym kamieniołomie. Zastosowanie ciągów pieszych wraz z oświetleniem wskaże trasy komunikacji zabezpieczając ingerencję pieszych w naturalne środowisko starożytnego kamieniołomu oraz najbliższego jego otoczenia jednocześnie oświetlając piękne widoki na pozostałości po kamieniołomie. 	Górnio	1,50	1,50	1,28
---	--	---	--------	------	------	------

5	Zagospodarowanie terenu wokół zalewu w miejscowości Cedzyna i Leszczyny	<p>-niezbędnym elementem projektu służącym do pokonania znacznej różnicy poziomów pomiędzy skarpią a jej podnóżem, wynoszącej ok. 10 m będzie budowa podświetlonych schodów, które składać się będą z 3 biegów oraz z 2 odcinków spocznikowych znajdujących się na zboczu i u podnóża skarpy;</p> <p>- wykonanie tablic informacyjnych o obiekcie</p> <p>Realizacja projektu przyczyni się do poprawy i ochrony obszarów cennych przyrodniczo na terenie Gminy Górno oraz w dużym stopniu zwiększy atrakcyjność znajdującego się wokół terenu.</p> <p>Wartości wskaźników :</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (szt.) - 1</p> <p>Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzających w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok) – 1000.</p> <p>Miejscowości Cedzyna i Leszczyny znajdują się w Podkieleckim Obszarze Chronionego Krajobrazu, który chroni wody powierzchniowe rzeki Lubrzanki,</p> <p>w części której został wybudowany zalew. Rzeka Lubrzanka jest siedliskiem małży- skójki gruboskorupowej Unio Crassus. Zwierzęta te ze względu na specyficzny sposób odżywiania – filtrację wody są wrażliwe na zanieczyszczenia chemiczne i fizyczne w swoim środowisku życia. Skójka gruboskorupowa jest przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000. Ponadto występują następujące gatunki zwierząt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ptaki: zimorodek, gąsiorzek (pojedyncze pary, populacje migrujące), - ssaki: bóbr europejski, wydra, - ryby: brzanka, minóg ukraiński, - bezkręgowce: czerwonoczyk nieparek, przeplatka aurinia. <p>Wzdłuż linii brzegowej zalewu zostanie utworzona ścieżka edukacyjna mająca na celu popularyzację w zakresie ochrony przyrody i zrównoważonego rozwoju. Na tablicach znajdują się informacje o występujących na obszarze objętym zagospodarowaniem gatunkach roślin i zwierząt. Zagospodarowanie terenu wokół zalewu przyczyni się zdecydowanie do ochrony wód powierzchniowych oraz uchroni od dalszej degradacji. Warunki środowiskowe zostaną zachowane.</p> <p>Realizacja projektu przyczyni się do poprawy i ochrony obszarów cennych przyrodniczo na terenie gminy Górno a tym samym Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz wykorzystania tych zasobów dla rozwoju turystyki wokół zbiornika wodnego w Cedzynie. Jest to jedyny zbiornik służący mieszkańcom gminy Górno oraz sąsiednich gmin należących do Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Obecnie teren wokół zbiornika jest w złym stanie. Większość terenu to nieużytki, tereny zachwaszczone z nieuporządkowaną zielenią niską oraz dzikie wysypiska mające negatywny wpływ na czystość gleby i wody w zbiorniku.</p> <p>Aby uniknąć dalszej degradacji środowiska wokół zalewu konieczne jest jego zagospodarowanie, które przyczyni się do ochrony obszarów cennych przyrodniczo. Projekt zakłada poprawę i ochronę obszarów cennych</p>	Górno	1,84	1,84	1,56
---	---	---	-------	------	------	------

	<p>przyrodniczo poprzez stworzenie bazy rekreacyjnej, miejsca spędzania wolnego czasu na rzecz rozrywki, popularyzacji okolicy i tradycji w poszanowaniu przyrody. Projekt będzie obejmował m.in.</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowę ścieżki edukacyjnej, - budowę oświetlonego ciągu pieszego z dopuszczonym ruchem rowerów odpowiednio oznakowanego wraz z elementami małej architektury, - budowa parkingów i dojazdów z drogi publicznej znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie (droga powiatowa nr 0316T) - budowa miejsc wypoczynku, stałych koszy na śmieci, - budowa zaplecza sanitarnego dla turystów oraz na potrzeby kąpieliska, - dodatkowe uzbrojenie terenu niezbędne do realizacji projektu polegające na budowie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i energetycznej do zaplecza sanitarnego dla turystów oraz na potrzeby kąpieliska, - wykonanie tablic informacyjnych o obiekcie. <p>Koszty uzbrojenia terenu polegające na budowie sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i energetycznej do zaplecza sanitarnego dla turystów oraz na potrzeby kąpieliska w wysokości ok. 30 tys. zł będą w całości pokryte z budżetu gminy (wydatki niekwalifikowalne).</p> <p>Teren wokół zbiornika będzie dostępny dla mieszkańców gminy Górnó oraz sąsiednich gmin należących do Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>Realizacja projektu przyczyni się do wzrostu aktywnego i zorganizowanego spędzania wolnego czasu. Zaspokoi potrzeby społeczne i kulturalne mieszkańców wsi, przyczyni się do poprawy wizerunku gminy Górnó oraz promocji turystycznej na rynku lokalnym, regionalnym i krajowym. Zagospodarowanie terenu będzie służyć integracji społeczności lokalnej, rozwojowi organizacji społecznych, zaangażowaniu wolnego czasu mieszkańców w edukację i rozrywkę. Jego realizacja wpłynie na podniesienie estetyki miejscowości, wzrost jej atrakcyjności dla turystów oraz mieszkańców gminy Górnó.</p> <p>Realizacja projektu przyczyni się do poprawy i ochrony obszarów cennych przyrodniczo na terenie Gminy Górnó oraz w dużym stopniu zwiększy atrakcyjność znajdującego się wokół zbiornika terenu.</p> <p>Wartości wskaźników :</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (szt.) - 1</p> <p>Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzających w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok) - 1500</p> <p>Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (szt.) - 1</p>			
--	--	--	--	--

6	<p>Zagospodarowanie terenu wokół Zalewu Cedzyna na terenie Gminy Masłów</p>	<p>Stan istniejący</p> <p>Zalew Cedzyna znajduje się na terenie dwóch gmin – Masłów i Górnio. Powstał w latach 70. XX W. Do zbiornika przylega Las Wolski, który do czasu powstania zbiornika był intensywnie wykorzystywany gospodarczo, m. in. do pozyskiwania drzewa oraz do wypasania zwierząt. Od momentu powstania zbiornika funkcja Lasu uległa systematycznej zmianie, tj. z jednej strony stał się miejscem rekreacyjnym, a z drugiej – na skutek ograniczenia funkcji gospodarczej nastąpiło jego unaturalnienie poprzez ograniczenie presji gospodarczej na środowisko leśne. W wyniku przemiany pojawiły się gatunki dotychczas niewystępujące w Lesie, np. sarny, ptaki leśne. Budowa zalewu przyczyniła się również do utworzenia pośrednich stref łączących Las z terenami wodnymi, pojawiły się gatunki ptactwa typowe dla środowiska wodnego oraz ryby i zwierzęta wodne. Zatem obecnie na obszarze planowanej inwestycji występuje różnorodność gatunkowa oraz różnorodność ekosystemowa.</p> <p>Obszar wokół zbiornika znajdujący się po stronie Gminy Masłów jest chętnie odwiedzany przez wędkarzy oraz stanowi miejsce rekreacji spacerowej i rowerowej. Obecnie teren położony wokół zbiornika znajduje się w złym stanie – brakuje ścieżek rowerowych, tras pieszych, elementów małej architektury, kładki nad strumieniem wpadającym do zalewu oraz parkingu przy ulicy Letniskowej, zaplecza sanitarnego. Brakuje również połączenia komunikacyjnego pieszego i rowerowego z miejscowością Cedzyna. Problemem jest także nielegalne wysypisko śmieci. Z kolei brak parkingu powoduje, że samochody parkowane są na terenie lasu, co ma negatywny wpływ na środowisko.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Las Wolski powinien zostać właściwie udostępniony, tj. ścieżki do zbiornika uległy znacznej dekapitalizacji. Wymagają więc gruntownej rewitalizacji i modernizacji tego obszaru pod kątem udostępnienia go dla edukacji ekologicznej poprzez powstanie infrastruktury ułatwiającej wykorzystanie bioróżnorodności obszaru oraz utworzenie stanowisk obserwacyjnych i właściwego użytkowania obszaru przez turystów i mieszkańców okolicznych terenów znacznie zurbanizowanych. Las Wolski z Zalewem Cedzyna stanowi dla okolicznych mieszkańców zaplecze dla edukacji przyrodniczej na przykładzie ekosystemu leśnego w połączeniu z ekosystemem wodnym.</p> <p>Niniejsza inwestycja przyczyni się do ochrony obszaru cennego przyrodniczo i stworzenia miejsca rekreacyjnego na bazie istniejącego Zalewu Cedzyna. Zagospodarowanie terenu wokół zbiornika zapobiegnie degradacji środowiska naturalnego i przyczyni się do ochrony roślinności wodnej jak i leśnej.</p> <p>Realizacja inwestycji połączy funkcjonalnie tereny cenne przyrodniczo gminy Masłów z terenami Gminy Górnio i projektowaną infrastrukturą po stronie Gminy Górnio. Zostanie zlikwidowany nielegalny parking leśny i śmietnisko mające negatywny wpływ na środowisko naturalne dookoła zbiornika.</p> <p>Planowany projekt jest komplementarny z inwestycją planowaną przez Gminę Górnio wokół Zalewu na terenach należących do tej gminy.</p> <p>Przedmiot projektu</p>	Masłów	2,59	2,59	2,20
---	---	--	--------	------	------	------

		<p>informacyjne dotyczące gatunków roślin i zwierząt występujących na danym obszarze. Infrastruktura wytworzona w wyniku realizacji tego projektu pozostanie własnością Gminy Morawica .</p> <p>W ramach projektu zostanie wykonane również zagospodarowanie terenu wokół zbiornika w Bilczy. Obecnie teren, na którym realizowany będzie projekt stanowią rowy melioracyjne o skarpach ziemnych oraz nieużytki z nieuporządkowaną zielenią. W okresie opadów i roztopów teren ten jest zalewany przez wody doprowadzane tymi rowami melioracyjnymi. W ramach zagospodarowania tego terenu zostanie uporządkowany spójność dojsia i poruszania się po terenie poprzez budowę ciągów pieszo – jezdnych (ścieżek edukacyjnych) co oddzieli obszar zabudowany od powierzchni biologiczno czynnej. Uniemożliwi to zadeptywanie i rozjeżdżanie terenów zielonych. Ochroni to zwierzęta i rośliny występujące na tym obszarze. Jako dodatkowe elementy zagospodarowania tego obszaru przewiduje się zainstalowanie elementów małej architektury w postaci lamp oświetlenia ulicznego , ławek, koszy na śmieci . Planowane jest także urządzenie terenów zielonych poprzez nowe nasadzenia roślin drzewiastych i krzewiastych w nawiązaniu do istniejących kompozycji naturalnych. Opisywany teren znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Podkieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu , bezpośrednio sąsiaduje z dużym kompleksem leśnym. Stanowi w tym rejonie ostoję zieleni między osiedlami mieszkaniowymi a terenami zielonymi. Na zagospodarowanym terenie zostaną zamontowane tablice informacyjne dotyczące gatunków roślin i zwierząt występujących na danym obszarze. Infrastruktura wytworzona w wyniku realizacji tego projektu pozostanie własnością Gminy Morawica.</p>	0,85	0,85	0,72
8	Zachowanie bioróżnorodności w rezerwatach na terenie gminy Piekoszów	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (Szt.) - 2</p> <p>Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzających w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (Odwiedziny/rok) - 6 000</p> <p>Na terenie gminy znajduje się rezerwat przyrody Chelosiowa Jama oraz Moczydło tereny te są objęte również ochroną NATURA 2000. Rezerwaty wskazane w niniejszym dokumencie są niezwykle cenne ze względów przyrodniczych – siedliska nietoperzy oraz geologicznych – zjawiska krasowe. Obecnie jest to obszar pogórniczy i nieuporządkowany. Celem projektu jest zwiększenie zrównoważonego rozwoju tego obszaru oraz jego ochrona z zachowaniem bio różnorodności. Podejmowane działania wyznaczą będą bezpośrednio z planów ochrony. W ramach projektu planowane jest wybudowanie ścieżek dydaktycznych wraz ze stanowiskami edukacyjnymi (elementy jaskiniowe) przedstawiającymi naturalne środowisko fauny i flory jaskiniowej oraz zaprezentowanie cyklu życia nietoperzy. Zostanie również utworzone stanowisko obserwacyjne wraz z niezbędnymi elementami małej architektury w planowanym do realizacji ekoparku tj. obszarze zagospodarowanego roślinnością występującą naturalnie na chronionym obszarze . Działania podejmowane w ramach projektu przyczynią się do większego zrozumienia i poznania populacji nietoperzy zamieszkujących chronione tereny oraz skanalizowania ruch wokół tych terenów i zwiększenia ich atrakcyjności bez uszczerbku dla samego ekosystemu.</p>	0,85	0,85	0,72

9	Budowa ścieżki edukacyjno-przyrodniczej na terenie Gminy Sitkówka-Nowiny.	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (szt) - 2</p> <p>Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok) - 1500</p> <p>Krótki opis projektu:</p> <p>Przebieg trasy ścieżki zaplanowano przez obszar dwóch Gmin tj. Gminy Chęciny i Gminy Sitkówka-Nowiny. Początek i koniec ścieżki byłby przy Jaskini Raj. Idąc od Jaskini Raj, ścieżka prowadziłaby najpierw do ul. Dobrzańskiej, a następnie schodami do szczytu góry Miejskiej, następnie biegłaby po szczycie góry Miejskiej aż do zejścia wąwozem do kamieniołomu Szewce. Następnie droga powrotna ścieżki biegłaby od kamieniołomu Szewce drogą leśną po zboczu góry Miejskiej w kierunku ul. Dobrzańskiej, a dalej ulicą Dobrzańskiej do Jaskini Raj. Początek i koniec ścieżki byłby obok Jaskini Raj, na terenie Gminy Chęciny. Ścieżka byłaby pętłą, o długości ok 3 km, na swojej trasie obok obiektów które należałoby wybudować, prowadziłaby również do Kamieniołomu Szewce. Wstępnie ścieżka wymagałaby nakładów zarówno na terenie Gminy Chęciny jak i na terenie Gminy Sitkówka-Nowiny, ale zdecydowana większość byłaby po stronie Gminy Sitkówka-Nowiny. Ścieżka wymaga również zgody lasów Państwowych. Wstępnie przewiduje się wykonanie w ramach ścieżki :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tablic informacyjnych na całej długości ścieżki, • Szeroku stanowisk przyrodniczych na całej długości ścieżki (np. badanie wieku drzew, stanowiska z lokalnymi roślinami, stanowiska z gniazdami ptaków, stanowiska zapachowe, stanowiska z różnymi podłożami, wyszukiwanie roślin i drzew po obrazach – zabawa dydaktyczna, badanie wieków drzew, itp.) • Szeroku stanowisk geologicznych na całej długości ścieżki (tablice informacyjne obrazujące lokalne bogactwo geologiczne) • Utwardzenia nawierzchni ścieżki, • Schodów prowadzących od ul. Dobrzańskiej na górę Miejską, • Wieży obserwacyjnej na górze Miejskiej z zainstalowanymi lunetami, umożliwiającego obserwację lokalnych ptaków oraz roślinności i przyrody, • Tarasu edukacyjno-przyrodniczego „w koronę drzew” - byłaby to ścieżka w formie pomostu wychodzącego ze szczytu góry Miejskiej – pomost byłby na jednym poziomie, prowadząc przez poszczególne partie drzew rosnących na zboczu. Idąc tym pomostem użytkownicy będą mieli możliwość obejrzenia z bliska poszczególnych partii drzew, wraz ze szczytem- koroną drzew. • Stworzenie promocyjnej strony internetowej ścieżki wraz z przykładowymi scenariuszami lekcji poznawczo przyrodniczych z wykorzystaniem przedmiotowej ścieżki , stworzenie filmu obrazującego lokalne zasoby przyrodnicze, • budowę i wyposażenie wiaty przy kamieniołomie Szewce, gdzie przewidziano prowadzenie lekcji poznawczo przyrodnicze wg scenariuszy dostępnych na stronie promocyjnej ścieżki, wiatą będzie przeznaczona dla grup maksymalnie ok. 30 osobowych, 	4,04	4,04	3,43
---	---	--	------	------	------



			<p>•Oznakowanie</p> <p>Ścieżka taka byłaby nową atrakcją dla turystów odwiedzających Jaskinię Raj, przy jaskini jest już funkcjonująca infrastruktura towarzysząca taka jak: parking, bar.</p> <p>Stan istniejący na obszarze, na którym realizowany będzie projekt/uzasadnienie potrzeby realizacji projektu/przedmiot projektu:</p> <p>Obecnie obszar na którym zaplanowano realizację projektu stanowią w większości drogi i ścieżki leśne nie utwardzone, jedynie ulica Dobrzański jest utwardzona kruszywem, również przedłużenie tej ulicy w kierunku kamieniołomu „Szewce” jest utwardzone kruszywem. Pozostałe ścieżki mają nawierzchnię gruntową. Są to tereny będące w dyspozycji lasów państwowych. Gmina Sitkówka-Nowiny zwróciła się już z pismem do Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu o wyłączenie obszaru objętego projektem z produkcji leśnej. Dodatkowo teren ten objęty jest obszarem NATURA 2000. Nowa ścieżka edukacyjno-przyrodnicza z wieżą widokową i tarasem tzw. „spacer w koronie drzew” w sąsiedztwie atrakcyjnej turystycznie Jaskini Raj, będzie dodatkową atrakcją zarówno dla wycieczek szkolnych jak i dla turystów i mieszkańców. Na terenie przez który przebiega ścieżka występują skały prawie wszystkich okresów geologicznych od kambru (paleozoik) po holocen (kenozoik). W licznych jaskiniach i załomach obserwowano rzadkie gatunki nietoperzy między innymi: mroczek późny, mopek, nocek duży. Drzewostan na terenie objętym projektem stanowi specyficzny przyrodniczo las gądowy. Turysty będą mogli pozostawić samochód (autobus) na już istniejącym parkingu dla turystów odwiedzających Jaskinię Raj i dodatkowo skorzystać z oferty ścieżki. Z kolei po ulicy Marmurowej w Szewcach, łączącej się z ul. Dobrzański przewidziano również jedną z tras zaplanowanej sieci ścieżek rowerowych, co umożliwi dogodny dostęp do ścieżki edukacyjno-przyrodniczej również dla turystów rowerowych. Jaskinię „Raj” odwiedza rocznie ok 90 tys. turystów. Ostrożnie założono, że tylko ok 2,5-30 % z nich skorzysta ze ścieżki edukacyjno –przyrodniczej. Zakładając że przejście ścieżki zajmie ok godziny, będzie to ciekawa oferta zwłaszcza dla wycieczek szkolnych. W tej części Kieleckiego Obszaru Funkcyjnego nie ma tarasu widokowego, bezsprzecznie będzie to znacząca ponadlokalna atrakcja i cel wypadów rodzinnych i turystycznych. Z góry Miejskiej roztacza się piękny widok na zamek w Chęcinach oraz na okolicę, w szczególności na pasmo Zgórskie gór Świętokrzyskich. Odwiedzający ścieżkę, oprócz niezapomnianych widoków będą mieli przede wszystkim możliwość poznania lokalnych gatunków drzew, roślin, ptaków, poobcowania z przyrodą, poznanie lokalnych ciekawostek przyrody żywej i nieożywionej, poznanie lokalnego dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego. Dzięki powstaniu ścieżki chroniona będzie lokalna różnorodność biologiczna, a powstanie elementy infrastruktury umożliwią właściwe eksponowanie i ochronę tych zasobów przyrodniczych.</p> <p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (produkt) (Szt.) - 1</p> <p>Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok) (Szt.) - 30 000</p>
--	--	--	---



10	Ochrona terenów cennych przyrodniczo na terenie Gminy Strawczyn - ścieżka dydaktyczna	<p>Projekt wpisuje się w realizację celu tematycznego 6 Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami, priorytet inwestycyjny 6d Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz promowanie usług ekosystemowych, w tym programu Natura 2000 oraz zielonej infrastruktury realizowanego w ramach osi 6 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020.</p> <p>Teren Gminy Strawczyn leży w Suchedniowsko-Oblęgorskim Parku Krajobrazowym i jego otulinie. Część gminy pokrywa również Natura 2000. Park został utworzony w celu ochrony unikatowych zasobów przyrodniczych regionu świętokrzyskiego oraz licznych obiektów Staropolskiego Zagłębia Przemysłowego, ponieważ łączy on na swoim obszarze bogactwo przyrodnicze z bogactwem zasobów kulturowych.</p> <p>Bioróżnorodność występująca na terenie gminy, decyduje o jej walorach naturalnych ale także turystycznych i rekreacyjnych. Kontakt z przyrodą jest człowiekowi niezbędny do prawidłowego funkcjonowania, zarówno w sferze psychicznej, jak intelektualnej i fizycznej. Odpoczynek poza zgiełkiem i hałasem w okresie wolnym od pracy czy nauki jest coraz częściej doceniany jako skuteczna forma wypoczynku.</p> <p>Zachowanie bioróżnorodności jest istotne z naukowego punktu widzenia, pozwala poznać prawidłowości funkcjonowania biosfery i zapobiec ewentualnym negatywnym skutkom działalności człowieka. Piękno krajobrazu zajmuje istotne miejsce w tradycji i kulturze zarówno naszego narodu, jak i ludzkości. Należy efektywnie korzystać z zasobów naturalnych środowiska, mając na uwadze poszanowanie zasady zrównoważonego rozwoju.</p> <p>W ramach tej inwestycji planuje wykorzystać już istniejące „zaplecze” mające na celu pokazanie cennych zasobów przyrodniczych na terenie gminy Strawczyn.</p> <p>Od dłuższego czasu zauważa się nieorganizowanych ruch turystyczny na terenie Parku i w jego otulinie. Po leśnych drogach odbywa się nieskanalizowany ruch rowerowy, motorowy, quadowy oraz pieszy (nordic walking) . Stan środowiska z sezonu na sezon ulega pogorszeniu. Tereny chronione są dewastowane przez mieszkańców i turystów (zaśmiecanie, niszczenie roślinności będącej pod ochroną).</p> <p>W celu uporządkowania ruchu ingerującego w środowisko naturalne planuje się jego sformalizowanie poprzez zorganizowanie ścieżki dydaktycznej. Jej głównym celem będzie edukacja poprzez obserwację obiektów i zasobów w ich naturalnym środowisku, ochrona tego środowiska, a to z kolei przełoży się na wzbogacenie oferty turystycznej Gminy, oraz regulację ruchu turystycznego. Przebieg ścieżki dydaktycznej planowany jest na już istniejących duktach leśnych oblęgorskich lasów, nieopodal Pałacu Henryka Sienkiewicza, w Suchedniowsko-Oblęgorskim Parku Krajobrazowym oraz obszarze Natura 2000. Działania będą prowadzone tak, by ingerencja w środowisko naturalne była jak najmniejsza. Ścieżka dydaktyczna zostanie odpowiednio oznakowana. Elementami zaplecza będą tablice informacyjne z zadaszeniami stanowiącymi ochronę przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, wiaty obserwacyjne, dydaktyczne, punkty obserwacyjne, miejsca postojowe z elementami małej architektury (m.in.ławki, kosze na śmieci czy też niezbędne oświetlenie) dla odwiedzających do obsługi ścieżki, budynki sanitarne itp. Planuje się by jej przebieg łączył się z Muzeum H. Sienkiewicza (Oblęgorek).</p>	Strawczyn	2,95	2,95	2,51
----	---	---	-----------	------	------	------

11	Ochrona terenów cennych przyrodniczo na terenie Gminy Strawczyn –ścieżka narciarsko-biegowo-rozrywowa	<p>Alternatywą lokalizacji dla wyżej opisanej ścieżki (w przypadku wystąpienie problemów z odkupieniem gruntów pod inwestycję) będzie istniejąca ścieżka (dojście) na Perzową Górę w m. Hucisko. Ścieżka ta biegnie przez Rezerwat Gologiczno-Przyrodniczy Perzowa Góra. Kamiennie-drewniane schody prowadzą do skalnej groty Świętej Rozalii na Perzowej Górze.</p> <p>W ramach inwestycji planowane są również działania promujące zasoby przyrodnicze, m.in. poprzez informacje w prasie, na stronie internetowej beneficjenta, tablice pamiątkowe, broszury informacyjne.</p> <p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (Szt.) -1</p> <p>Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (Szt.)-1</p> <p>Liczba osób korzystających ze szlaków turystycznych (osoby/rok)- 30 000</p> <p>Projekt wpisuje się w realizację celu tematycznego 6 Zachowanie i ochrona środowiska naturalnego oraz wspieranie efektywnego gospodarowania zasobami, priorytet inwestycyjny 6d Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz promowanie usług ekosystemowych, w tym programu Natura 2000 oraz zielonej infrastruktury realizowanego w ramach osi 6 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014 – 2020.</p> <p>Teren Gminy Strawczyn leży w Suhedniowsko-Oblęgorskim Parku Krajobrazowym i jego otulinie. Część gminy pokrywa również Natura 2000. Park został utworzony w celu ochrony unikatowych zasobów przyrodniczych regionu świętokrzyskiego oraz licznych obiektów Staropolskiego Zagłębia Przemysłowego, ponieważ łączy on na swoim obszarze bogactwo przyrodnicze z bogactwem zasobów kulturowych.</p> <p>Bioróżnorodność występująca na terenie gminy, decyduje o jej naturalnych walorach ale także walorach turystycznych i rekreacyjnych. Kontakt z przyrodą jest człowiekowi niezbędny do prawidłowego funkcjonowania, zarówno w sferze psychicznej, jak intelektualnej i fizycznej. Odpoczynek poza zgiełkiem i hałasem w okresie wolnym od pracy czy nauki jest coraz częściej doceniany jako skuteczna forma wypoczynku.</p> <p>Zachowanie bioróżnorodności jest istotne z naukowego punktu widzenia, pozwala poznać prawdziwości funkcjonowania biosfery i zapobiec ewentualnym negatywnym skutkom działalności człowieka. Piękno krajobrazu zajmuje istotne miejsce w tradycji i kulturze zarówno naszego narodu, jak i ludzkości. Należy efektywnie korzystać z zasobów naturalnych środowiska, mając na uwadze poszanowanie zasady zrównoważonego rozwoju.</p> <p>Planuje się przygotować inwestycję, wykorzystującą już istniejące „zaplecze” mające na celu pokazanie cennych zasobów przyrodniczych na terenie gminy Strawczyn.</p> <p>Od dłuższego czasu zauważa się nieorganizowany ruch turystyczny na terenie Parku i w jego otulinie. Po leśnych drogach odbywa się nieskanalizowany ruch rowerowy, motorowy, quadowy oraz pieszy (nordic walking) a zimą także narciarski. Stan środowiska z sezonu na sezon ulega pogorszeniu. Tereny chronione są dewastowane przez mieszkańców i turystów (zaśmiecanie, niszczenie roślinności będącej pod ochroną).</p>	Strawczyn	2,67	2,67	2,27
----	---	--	-----------	------	------	------

		<p>W celu uporządkowania ruchu ingerującego w środowisko naturalne planuje się zorganizowanie trasy naturalno-biegowo-rowerowej. Jej celem będzie edukacja poprzez obserwację obiektów i zasobów w ich naturalnym środowisku, wzbogacenie oferty turystycznej Gminy, oraz regulacja obecnego niekontrolowanego ruchu. Planowane jest, że będzie ona biegła przez strawczyńskie lasy, nieopodal zbiornika wodnego Strawczyn, użytku ekologicznego w Strawczyńcu (oczko bagienne), w otulinie Suchedniowsko-Oblęgorskiego Parku Krajobrazowego. Korzyścią zarówno dla społeczności lokalnej jak i wszystkich odwiedzających, którzy będą korzystać z planowanej trasy jest pozytywny wpływ aktywnego wypoczynku na zachowanie zdrowia i dobrej kondycji. Projekt przyczyni się ponadto do poprawy i ochrony obszarów cennych przyrodniczo na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz wykorzystania tych zasobów dla rozwoju turystyki.</p> <p>Działania będą prowadzone tak, by ingerencja w środowisko naturalne była jak najmniej. Trasa zostanie odpowiednio oznakowana. Elementami zaplecza będą tablice informacyjne z zadaszeniami stanowiącymi ochronę przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, wiaty obserwacyjne, dydaktyczne, punkty obserwacyjne, miejsca postojowe z elementami małej architektury (m.in.ławki, kosze na śmieci czy też niezbędne oświetlenie) dla odwiedzających do obsługi ścieżki, niezbędne budynki sanitarne itp. Zmodernizowana trasa zostanie połączona z istniejącym już szlakiem rowerowym biegnącym po Gminie Strawczyn.</p> <p>Planuje się również promocję obszarów cennych przyrodniczo, m.in. poprzez informacje w prasie, na stronie internetowej beneficjenta, tablice pamiątkowe, broszury informacyjne.</p>			
12	Wykorzystanie lokalnych zasobów przyrodniczych poprzez zagospodarowanie terenów przy zbiornikach wodnych - Zagnańsk	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (Szt.)-1</p> <p>Liczba osób korzystających ze szlaków turystycznych (osoby/rok)-5 000</p> <p>Projekt przewiduje zagospodarowanie terenu wokół 3 istniejących zbiorników wodnych na terenie Gminy Zagnańsk. Zbiorniki wodne znajdują się w msc. Kaniów, Umer oraz Zachelmie. Projekt będzie służył ochronie terenów cennych przyrodniczo. Realizacja zadania przyczyni się poprawy stanu flory i fauny na terenie Gminy.</p> <p>Zadanie ma na celu ukierunkować ruch turystyczny odbywający się wokół zbiorników wodnych, w celu ochrony obszarów cennych przyrodniczo na terenie Gminy Zagnańsk, która znajduje się w otulinie Suchedniowsko-Oblęgorskiego Parku Krajobrazowego, jak również występujących na tym obszarze gatunków zwierząt. Obszary cenne przyrodniczo będą zabezpieczone przed ich dewastacją, teren zostanie skanalizowany do ukierunkowanego ruchu na tym obszarze. Wybudowane zostaną ciągi piesze, parkingi, urządzenia małej architektury np. (ławki, altany), tablice dydaktyczne. Zadanie ma na celu ochronę gatunków zwierząt i roślin chronionych (np. bór, bluszcz pospolity). Projekt oraz przyjęte rozwiązania, pozytywnie wpłyną na ochronę środowiska naturalnego.</p> <p>Zagospodarowanie terenów przy zbiornikach wodnych posłuży dla celów zrównoważonego i przyjaznego środowisku rozwoju turystyki.</p>	Zagnańsk	3,88	3,30

	Wartości wskaźników :					
	Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (Szt.) - 3 Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzających w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (odwiedziny/rok) - 10 000					
V.2.1	Alokacja wynikająca z ZIT w ramach RPOWŚ - możliwe sfinansowanie projektów z zakresu: rozbudowy, modernizacji i doposażenia ośrodków prowadzących edukacji ekologicznej (m. in. Parki krajobrazowe, rezerwaty przyrody, Geopark, ogrody botaniczne) oraz prowadzenie działań/kampanii informacyjnych - edukacyjnych				18,42	15,66
V.2.2	Podsumowanie proponowanych projektów				18,42	15,66
V.3.2	Różnica (V.2.2-V.1.2)				0,00	0,00
1.	Rozbudowa infrastruktury edukacyjnej na terenach przyrodniczo cennych administrowanych przez Geopark Kielce		Kielce	13,94	13,94	11,85
	<p>Obszary przyrodniczo cenne administrowane przez Geopark Kielce stanowią obecnie ważne obiekty turystyczne ściągające rokrocznie łącznie kilkaset tysięcy odwiedzających. Dwa kluczowe obiekty (rezerwaty) przyrodnicze generujące największy ruch turystyczny: Kadzielnia i Wietrznia są najbardziej narażone na niekontrolowaną presję odwiedzających na miejsca występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt. Obecnie istniejąca infrastruktura na terenie i w sąsiedztwie w/w rezerwatów tylko częściowo spełnia powyższe założenia. Z tego powodu głównym założeniem realizacji zadań inwestycyjnych w ramach projektu jest kanalizacja ruchu turystycznego na obszarach przyrodniczo cennych w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania turystyki na przyrodę nieożywioną i ożywioną rezerwatów. Dodatkowe założenie stanowi budowa ścieżek edukacyjnych, pełniących funkcję dydaktyczną zgodną z zadaniami ochronnymi rezerwatów Wietrznia i Kadzielnia. W ramach zadania 2 przewiduje się również doposażenie ośrodka prowadzącego działalność w zakresie edukacji ekologicznej – Centrum Geoedukacji w Kielcach.</p> <p>Projekt podzielony jest na dwa kluczowe zadania inwestycyjne:</p> <p>Zadanie 1: Ochrona i wykorzystanie zasobów przyrodniczych Rezerwatu i Parku Kadzielnia –</p> <p>Zadanie 2: Ochrona i wykorzystanie zasobów przyrodniczych Rezerwatu Wietrznia wraz z doposażeniem Centrum Geoedukacji</p> <p>Zadanie 1 - Ochrona i wykorzystanie zasobów przyrodniczych Rezerwatu i Parku Kadzielnia</p> <p>Zadanie inwestycyjne obejmujące stworzenie kompleksowej infrastruktury turystycznej i edukacyjnej służącej ochronie terenów przyrodniczo cennych na kieleckiej Kadzielni. W ramach zadania planowana jest budowa niezbędnej infrastruktury służącej ukierunkowaniu ruchu turystycznego i zabezpieczeniu miejsc przyrodniczo cennych w bezpośrednim otoczeniu rezerwatu Kadzielnia, w następującym zakresie:</p> <p>- Projekt i budowa ścieżki edukacyjnej wraz z kładką, schodami terenowymi i zabezpieczeniami w bezpośrednim otoczeniu Rezerwatu Kadzielnia</p>					



				<p>- Odtworzenie i zabezpieczenie zbiornika wodnego w bezpośrednim sąsiedztwie Rezerwatu Kadzielnia</p> <p>Zadanie 2 – Ochrona i wykorzystanie zasobów przyrodniczych i kulturowych Rezerwatu Wietrznia wraz z doposażeniem Centrum Geoedukacji</p> <p>W ramach zadania planowana jest budowa infrastruktury w postaci ścieżki edukacyjnej, uzupełnionej o barierki ochronne i schody terenowe. Proponowana infrastruktura ma służyć ukierunkowaniu ruchu turystycznego na obszarze przyrodniczo cennym w obrębie rezerwatu przyrody nieożywionej Wietrznia oraz funkcjom dydaktycznym, wynikającym z zadań ochronnych Rezerwatu Wietrznia. Główny cel budowy infrastruktury stanowi ukierunkowanie ruchu turystycznego w celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania zwiedzających na cenne przyrodniczo fragmenty rezerwatu ze stanowiskami rzadkich i chronionych gatunków roślinności i zwierząt. Zakłada się, że zmniejszenie antropopresji może mieć korzystny wpływ na stan środowiska przyrodniczego</p> <p>w obrębie występowania siedlisk rzadkich i chronionych gatunków roślin i zwierząt. Część zadania dotycząca doposażenia Centrum Geoedukacji zawiera w sobie następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none">- dostawa wraz z montażem interaktywnych elementów wraz z zawartością multimedialną, w obrębie części ekspozycyjnej Centrum Geoedukacji- produkcja filmu 8 minutowego w technologii 3D, dedykowanego do kapsuły/kina 5D- modernizacja Sali Konferencyjnej Centrum Geoedukacji w zakresie dostosowania do projekcji filmów edukacyjnych w technologii 3D wraz z produkcją filmu 45-minutowego o Geoparku Kielce. Realizacja zadania „Doposażenie Centrum Geoedukacji” zakłada wykorzystanie innowacyjnych technologii multimedialnych, połączonych z efektami aktualnych badań naukowych, w zakresie nowoczesnej edukacji geologicznej dzieci i młodzieży. <p>Proponowany projekt jest komplementarny względem projektu utworzenia „Geoparku Chęcińsko-Kieleckiego” aplikującego do sieci krajowych i europejskich geoparków. Infrastruktura powstała w ramach Geoparku Kielce będzie jednocześnie ważnym elementem edukacyjnym planowanego Geoparku Chęcińsko-Kieleckiego. Zakłada się, że w granicach projektowanego Geoparku Chęcińsko-Kieleckiego znajdują się tereny administrowane obecnie przez Geopark Kielce oraz wchodzące w skład Chęcińsko-Kieleckiego Parku Krajo-razowego wraz z terenami otaczającymi. Obszar ten, charakteryzuje się jednym z największych potencjałów dziedzictwa geologicznego i kulturowego w Polsce. Specyfika ta powoduje, że rozwój społeczno-ekonomiczny tego obszaru opiera się na planach wykorzystania wspomnianych wartości i strategii łączącej zaangażowanie w ten proces samorządów i społeczności lokalnych, organizacji pozarządowych oraz instytucji sektora nauki i biznesu. Wykorzystanie dziedzictwa geologicznego dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego jest podstawowym założeniem obszarów funkcjonujących w ramach europejskiej sieci geoparków (European Geoparks Network) – organizacji działającej pod auspicjami UNESCO. Uzyskanie statusu geoparku europejskiego jest, zatem jednym z głównych elementów strategii rozwoju obszaru chęcińsko-kieleckiego na</p>
--	--	--	--	--

2	Drobna infrastruktura turystyczna i elementy informacyjno-promocyjne w obrębie Geoparku Chęcińskiego-Kieleckiego	<p>Wartości wskaźników:</p> <p>Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (szt.) - 2</p> <p>Liczba ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej objętych wsparciem (szt.) - 1</p> <p>Liczba osób korzystających z ośrodków edukacji ekologicznej (Osoby/rok) - wartość docelowa dla pełnego roku następującego po roku zakończenia realizacji projektu - 41 500</p> <p>Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturowego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne (Osoby/rok) - wartość docelowa dla roku następującego po roku zakończenia realizacji projektu - 2 500</p> <p>Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (szt.) - 1</p> <p>Projekt jest partnerski z Miastem Kielce. Teren, na którym planowana jest inwestycja obejmuje najatrakcyjniejsze przyrodniczo obszary w gminie Chęciny, częściowo leżące na terenie Parku Krajobrazowego, rezerwatów przyrody i terenów Natura 2000. Teren nie znajduje się w granicach terenu górniczego i nie będzie podlegał wpływowi eksploatacji górniczej. W ramach realizacji inwestycji nie będą wycinane drzewa oraz nie zostanie naruszona w sposób trwały lokalna przyroda. Projekt wpisuje się w cel szczegółowy: poprawa i ochrona obszarów cennych przyrodniczo na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego oraz wykorzystanie tych zasobów dla rozwoju turystyki, RPOWŚ 2014-2020 w ramach osi priorytetowej 6.</p> <p>Celem projektu jest rozszerzenie działań na rzecz poprawy ochrony obszarów cennych przyrodniczo Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez podjęcie działań ograniczających negatywne oddziaływanie turystyki na przyrodę nieożywioną i ożywioną w obrębie Chęcińskiego – Kieleckiego GEOPARKU w części położonej na terenie Gminy Chęciny. Realizacja zadań w ramach projektu pozwoli na kanalizację ruchu turystycznego na obszarach cennych przyrodniczo. Obszar objęty działaniami projektowymi jest najbardziej narażony na niekontrolowaną presję odwiedzających na miejsca występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt.</p> <p>W ramach zadania planowana jest budowa niezbędnej infrastruktury służącej ukierunkowaniu ruchu turystycznego i zabezpieczeniu miejsc przyrodniczo cennych w bezpośrednim otoczeniu Chęcińskiego – Kieleckiego GEOPARKU, w następującym zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - projekt i budowa ścieżki edukacyjnej wraz z oznakowaniem (punkty widokowe, wiaty, kosze tablice informacyjne z opisem gatunków roślin i zwierząt) - wyznaczenie punktów widokowych wraz z ustawieniem małej architektury (altany, ławki, kosze), pozwalających na obserwację gatunków roślin i zwierząt żyjących na omawianym obszarze oraz walorów przyrodniczych. Proponowana infrastruktura ma służyć ukierunkowaniu ruchu turystycznego na obszarze przyrodniczo 	Chęciny	0,20	0,20	0,17
---	--	---	---------	------	------	------

		<p>cennym oraz funkcjom dydaktycznym. Główny cel budowy infrastruktury stanowi ukierunkowanie ruchu turystycznego w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania zwiedzających na cenne przyrodniczo fragmenty Chęcińskiego Kieleckiego GEOPARKU ze stanowiskami rzadkich i chronionych gatunków roślinności i zwierząt. Zakłada się, że zmniejszenie antropopresji może mieć korzystny wpływ na stan środowiska przyrodniczego w obrębie występowania siedlisk rzadkich i chronionych gatunków roślin i zwierząt.</p> <p>Wartości wskaźników: liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych (sztuk)-1 liczba osób korzystających ze szlaków turystycznych – (osoby/rok) – 74 388</p>			
3	Modernizacja i doposażenie ośrodka prowadzącego działalność edukacji ekologicznej w miejscowości Widelki na terenie Gminy Daleszyce	Stan istniejący Miejscowość Widelki położona jest w Cisowsko-Orłowski Parku Krajobrazowych, gdzie najciekawszym miejscem jest Rezerwat Przyrodniczy „Białe Ługi”, znajdują się tam cenne przyrodniczo tereny oraz góra Zamadzka min. do obozowiska oddziału partyzanckiego „Wybranieckich” który to w czasie okupacji w latach 1939-1945 zapisał się w historii regionu chroniąc przed okupantem miejscową ludność. Ośrodek prowadzący działalność edukacji ekologicznej zlokalizowany w tak bogatym przyrodniczo i historycznie miejscu ma doskonały zasób natury do wykorzystania w celu realizacji swoich celów. Niestety siedziba ośrodka zlokalizowana w przejętym budynku szkoły wymaga głębokiej modernizacji i doposażenia. Budynek po opuszczonej szkole podstawowej znajdujący się na tym terenie, jest obecnie w bardzo złym stanie technicznym. Budynek stanowi zagrożenie dla środowiska naturalnego z uwagi na brak kanalizacji czy oczyszczalni ścieków, co może doprowadzić do degradacji gleby i skażenia wód gruntowych (na terenie tym znajduje się jedynie przestarzały bezodpływowy zbiornik na nieczystości). Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu Modernizacja i doposażenie infrastruktury ośrodka edukacji ekologicznej w miejscowości Widelki, który prowadzi swoją działalność wykorzystując bogactwo naturalnej flory i fauny Cisowsko-Orłowski Parku Krajobrazowego czy terenu Natura 2000 jest działaniem niezbędnym aby wzbogacić infrastrukturę wykorzystywaną do edukacji ekologicznej w szczególności wśród dzieci i młodzieży szkolonej z terenu Woj. Świętokrzyskiego. Edukacja ekologiczna dzieci i młodzieży jest kluczowym działaniem prewencyjnym w ochronie środowiska. Zarówno modernizacja jak i doposażenie ośrodka spowoduje, iż ośrodek będzie wyposażony w nowoczesną infrastrukturę przyjazną środowisku przy wykorzystaniu, której będzie możliwa edukacja poprzez łączenie wykorzystania nowoczesnego sprzętu multimedialnego z tradycyjnymi wyprawami edukacyjnymi po szlakach edukacyjnych okolicznej przyrody chronionej. Celem projektu jest poprawa i ochrona obszarów cennych przyrodniczo oraz ich wykorzystania dla rozwoju turystyki i edukacji ekologicznej poprzez modernizację i doposażenie ośrodka edukacji ekologicznej. W wyniku realizacji projektu będzie możliwe realizowanie projektów edukacji ekologicznej np. „Zielone Szkoły”. Ponadto planowane do realizacji projekty finansowane z EFS będą stanowiły gwarancję prawidłowego funkcjonowania ośrodka edukacji ekologicznej	Daleszyce	0,60	0,60

4	<p>Utworzenie w Gminie Zagnańsk ośrodka edukacji ekologicznej pn. „Centrum Edukacyjne Fauny i Flory Gór Świętokrzyskich w Zagnańsku”</p>	<p>w okresie trwałości przedstawianego projektu. Wsparcie ośrodka będzie również służyć rozwojowi turystyki ekologicznej w gminie Daleszyce i KOF.</p> <p>Przedmiot projektu</p> <p>W ramach projektu planuje się modernizację i wyposażenie ośrodka poprzez głęboką modernizację budynku ośrodka m.in.: wymianę okien i drzwi, termomodernizację obiektu z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii, zamontowanie przydomowej oczyszczalni ścieków, zagospodarowanie pomieszczeń w budynku, z przystosowaniem dla potrzeb osób niepełnosprawnych oraz wyposażenie obiektu w niezbędny sprzęt do prowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych takich jak sprzęt multimedialny, kompleksowe wyposażenie. W otoczeniu budynku planuje się zagospodarować teren poprzez stworzenie uporządkowanych terenów zieleni z elementami wystaw ekologicznych oraz rozległych terenów trawiastych. Planuje się również wyposażenie terenu ośrodka w małą architekturę jak wyznaczone miejsca postojowe dla samochodów i rowerów, ciągi komunikacyjne, latarnie oświetleniowe, ławeczki, kosze na śmieci.</p> <p>Wartości wskaźników :</p> <p>Liczba ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej objętych wsparciem (szt.) - 1</p> <p>Liczba osób korzystających z ośrodków edukacji ekologicznej (Osoby/rok) - 1000</p> <p>W ramach zadania zostanie przeprowadzony II etap realizacji projektu polegającego na utworzeniu ośrodka edukacji ekologicznej pn. „Utworzenie Centrum Fauny i Fauny Gór Świętokrzyskich”. Głównym celem zadania jest poprawa i ochronę obszarów cennych przyrodniczo na rzecz zachowania wszystkich elementów różnorodności biologicznej w miejscach ich naturalnego występowania oraz zagrożonych gatunków, podgatunków i odmian. Zadanie przyczyni się również do zwiększenia wiedzy w zakresie edukacji ekologicznej. Realizacja projektu odnosi się do ośrodka, który zostanie wybudowany w I etapie realizacji przedsięwzięcia w ramach, którego wybudowany zostanie budynek wraz z niezbędną infrastrukturą. Elementem uzupełniającym dla projektu będzie jego oddziaływanie na rzecz infrastruktury i ruchu turystycznego.</p> <p>Zakres prac II etapu obejmuje: wyposażenie ośrodka edukacji ekologicznej w niezbędny sprzęt biurowy i multimedialny wraz z osprzętem, stworzenie produktu ekologicznego (stała ekspozycja flory i fauny Gór Świętokrzyskich – multimedialne i wizualne prezentacje), utworzenie 4 punktów dydaktycznych na terenie gminy Zagnańsk, oznakowanie miejsc na terenie gminy tablicami interaktywnymi i promocyjnymi, elementy małej architektury, pieszce ścieżki dydaktyczne wraz z niezbędną infrastrukturą oraz modernizacja parkingu. Budynek zostanie wyposażony w sprzęt komputerowy i audio-wizualny oraz Internet szerokopasmowy. Stworzona zostanie strona internetowa przedstawiająca wszystkie informacje ośrodku edukacji ekologicznej. Przeprowadzona zostanie kampania promocyjna zadania poprzez informacje w mediach, foldery, plakaty i ulotki. Głównym zadaniem ośrodka będą działania na rzecz trwałego zachowania wszystkich elementów różnorodności biologicznej oraz zagrożonych gatunków. Ukazany będzie proces tworzenia się flory i fauny Gór Świętokrzyskich na przestrzeni milionów lat, powstanie stała ekspozycja naturalnych zasobów i bogactw świętokrzyskich. Oprócz promocji ośrodka zadanie przewiduje oraz promocję miejsc cennych przyrodniczo (punkty dydaktyczne).</p>	3,13	3,68	3,68	Zagnańsk
---	--	--	------	------	------	----------

ZAŁĄCZNIK NR 2: LISTA PROJEKTÓW KOMPLEMENTARNYCH ZIDENTYFIKOWANYCH PRZEZ POROZUMIENIE ZIT PRZEWIDYWANYCH DO REALIZACJI W TRYBIE POZAKONKURSOWYM Z PROGRAMU OPERACYJNEGO POLSKA WSCHODNIA

Lp.	Projekt	Wyszczególnienie		Wnio- sko- dawca	Szacun- kowa wartość	Szacun- kowa wartość	Szacun- kowa kwota
		Opis	całko- wita / mln PLN/		kwali- fikacy- jnych / mln PLN/	do- finanso- wania /mln PLN/	
LISTA PODSTAWOWA							
Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020							
I. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu							
I.1.	Podsumowanie proponowanych projektów		295,10	259,29	220,40		
1.	Rozwój infrastruktury transportu publicznego w Kielcach	<p>Celem projektu jest zwiększenie wykorzystania transportu miejskiego w Kielcach oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności miejskiej. Gmina Kielce planuje realizację kompleksowego projektu w zakresie rozbudowy istniejącej sieci transportu miejskiego, który w Kielcach opiera się na komunikacji autobusowej.</p> <p>W ramach projektu przewiduje realizację 4 zadań:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zakup 25 sztuk autobusów o napędzie spełniającym co najmniej normę Euro 6. 2. Zakup i montaż 30 szt. elektronicznych tablic informacyjnych. 3. Rozbudowa ul. Wapiennikowej w Kielcach wraz z rozbudową skrzyżowań: z ul. Ściegiennego i Husarską oraz z ul. Ks. J. Popiełuszki i Armii Ludowej w Kielcach 4. Przebudowa ul. Cmentarnej na odcinku od ul. Sandomierskiej do ul. Zielnej wraz z przebudową parkingu przy cmentarzu Cedzyna w Kielcach. <p>Realizacja wszystkich zadań projektowych przyczyni się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności miejskiej, która wynika z opracowywanego Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Kielce. Rezultatem realizacji projektu będzie podniesienie efektywności układu transportowego miasta oraz zwiększenie jego atrakcyjności, co powinno przełożyć się na wzrost roli transportu zbiorowego w Kielcach.</p>	Gmina Kielce	99,80	87,83	74,66	

		<p>Zharmonizowana infrastruktura transportowa przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń powietrza, zmniejszenia hałasu komunikacyjnego oraz zatłoczenia, prowadząc do poprawy jakości życia mieszkańców.</p> <p>Celem projektu jest zwiększenie wykorzystania transportu miejskiego w Kielcach, zapewnienie wysokiej jakości mobilności miejskiej, poprawa efektywności oraz spójności funkcjonalnej istniejących i przyszłych układów transportowych zewnętrznych i wewnętrznych poprzez modernizację i zwiększenie przepustowości i nowoczesnego węzła-zwornika transportowego ww. systemów – Centrum Komunikacyjnego, integracja wszystkich form transportu zbiorowego kołowego w jednej spójnej funkcjonalnie lokalizacji, tj. regionalnym Centrum Komunikacyjnym oraz poprawa dostępności komunikacyjnej największej uczelni wyższej w regionie - Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach.</p> <p>Projekt zakłada realizację 9 następujących zadań:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zakup, montaż i uruchomienie ITS (m.in. sterowanie ruchem, monitoring bus-pasów, rozbudowa sygnalizacji świetlnej o panel licznika czasu pozostającego do zmiany świateł) 2. Zakup i montaż 150 automatów do sprzedaży biletów w autobusach komunikacji miejskiej 3. Zakup i montaż wewnętrznych tablic LCD „koralikowych” wizualizujących przebieg trasy danej linii - 230 sztuk 4. Doposażenie 150 autobusów w urzędzenia systemu zapowiedzi głosowych 5. Budowa przedłużenia ul. Olszewskiego w kierunku skrzyżowania ulic: Zagnańskiej z Witosa 6. Budowa drogi oznaczonej w mpzpt „Dąbrowa II” symbolem KL 004 w Kielcach (przedłużenie ul. Wincen tego z Kielc do ul. Warszawskiej) wraz z budową nowej pętli autobusowej 7. Budowa pętli autobusowej przy ul. Zagnańskiej wraz z przebudową ul. Zagnańskiej od ul. Witosa do granicy miasta 8. Budowa Centrum Komunikacyjnego wraz z Systemem Informacji dla Pasażerów (na bazie dworca PKS) 9. Poprawa dostępności komunikacyjnej Uniwersytetu Jana Kochanowskiego poprzez rozbudowę ul. Domszowskiej i ul. Żniwnej wraz z rozbudową skrzyżowania al. Tysiąclecia PP z al. Solidarności. 			
2.	Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach		195,30	171,46	145,74
			Gmina Kielce		

ZALĄCZNIK NR 3: ALOKACJA NA PROJEKTY DOTYCZĄCE KOMPLEKSOWEJ MODERNIZACJI ENERGETYCZNEJ BUDYNKÓW MIESZKALNYCH NA TERENIE KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCYJONALNEGO MOŻLIWYCH DO REALIZACJI W TRYBIE KONKURSOWYM Z PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO

Lp.	Wyszczególnienie		Wnio- sko- dawca	Szacun- kowa wartość całko- wita / mln PLN/	Szacun- kowa wartość kosztów kwalifi- ko-wa- nych / mln PLN/	Szacun- kowa kwota dofi- nanso- wania /mln PLN/	Tryb wyboru pro- jektu
	Projekt	Opis					
ALOKACJA NA PROJEKTY W ZAKRESIE MIESZKALNICTWA, zgodnie z pismem DPI-I-860-24-SP/15 z dnia 3.02.2015							
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020							
PI 4iii. Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i w sektorze mieszkaniowym							
1.	Projekty dotyczące kompleksowej modernizacji energetycznej budynków mieszkalnych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego	Zgodnie z pismem DPI-I-860-24-SP/15 z dnia 3.02.2015r, alokacja przyznana Związkowi ZIT KOF wynosi 7.017.737 EUR. Przyjmując przelicznik uwzględniony w ww. piśmie, tj. 1 EUR = 4,2324 PLN, alokacja dla ZIT KOF w PLN wynosi 29.701.870,08. Potencjalni beneficjenci projektów będą ubiegać się o środki składając wnioski do operatora instrumentu finansowego. Szczegółowy zakres inwestycji wynikał będzie z przeprowadzonych ex-ante audytów energetycznych.				29,70	konkur- sowy

ZAŁĄCZNIK NR 4: SPRAWOZDANIE Z PRZEBIEGU PRAC NAD STRATEGIĄ ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH DLA KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO NA LATA 2014-2020 I ZAANGAŻOWANIA PARTNERÓW W JEJ OPRACOWANIE

Strategia ZIT KOF została opracowana przez konsorcjum firm Lider Projekt, IPC oraz BSPR w ramach zamówienia publicznego ogłoszonego przez Urząd Miasta Kielce w ramach dialogu konkurencyjnego. Dokument został odebrany przez lidera porozumienia, zaopiniowany przez KS ZIT KOF, poddany ocenie i konsultowany przez MliR. Strategia została zaktualizowana z uwzględnieniem uwag MliR i przedłożona do zaopiniowania wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w trybie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r.

W ramach angażowania partnerów w prace nad strategią, skupiono się na poznaniu potrzeb interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych strategii. W ramach współpracy z interesariuszami zewnętrznymi przeprowadzono:

- Diagnozę społeczną mieszkańców Kielc i gmin je otaczających,
- Diagnozę społeczną przedsiębiorców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego,
- Badanie fokusowe „Rozwój Kielc i obszarów je otaczających należących do Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” – badanie miało równocześnie charakter warsztatu konsultacyjnego z mieszkańcami,
- Badanie eksperckie na temat rozwoju Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego - badanie miało równocześnie charakter warsztatu konsultacyjnego z przedsiębiorcami, instytucjami otoczenia biznesu i władzami gmin KOF.

Szczegółowe informacje nt. przeprowadzonych badań oraz główne wnioski z trzech głównych analiz przedstawiono w rozdziale 1.

W ramach współpracy z interesariuszami wewnętrznymi przeprowadzono:

- Dodatkową ankietę dla samorządów gminnych uzupełniającą punkt widzenia gmin członkowskich KOF,
- warsztat strategiczny z władzami KOF,
- 3 spotkania z dyrekcją i pracownikami Wydziału Projektów Strukturalnych i Strategii Miasta.

Warsztat strategiczny przeprowadzono 12 marca 2014. Wzięli w nim udział reprezentanci wszystkich gmin – burmistrzowie, wójtowie oraz koordynatorzy ZIT, przedstawiciele Urzędu Miasta Kielce oraz przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego. Na spotkaniu przedstawiono wyniki diagnozy strategicznej i przeprowadzonych badań i dyskutowano:

- Analizę SWOT

- Główne kierunki rozwojowe KOF
- Kryteria wyboru projektów ZIT
- Strukturę zarządzania KOF

Wnioski z warsztatu uwzględniono w dokumencie strategicznym.

Spotkania z dyrekcją i pracownikami Wydziału Projektów Strukturalnych i Strategii Miasta dotyczyły dostosowania dokumentu do potrzeb interesariuszy wewnętrznych strategii.

Interesariusze są ważnym elementem mającym wpływ na budowanie i realizację Strategii ze względu na zintegrowany charakter przedsięwzięć przewidzianych w niej do realizacji. Są to zarówno osoby indywidualne, jednostki budżetowe Miasta Kielce, Spółki miejskie, szkoły, przedszkola i żłobki, instytucje około biznesowe, Samorząd Województwa Świętokrzyskiego, jednostki samorządu wojewódzkiego, jednostki administracji rządowej i jej agencje, przedsiębiorcy, przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego wchodzący w skład Komitetu Sterującego ZIT KOF, koordynatorzy gminni, Rada Programowa złożona z członków będących przedstawicielami środowisk naukowych, organizacji pozarządowych, gospodarczych i biznesowych, przedstawiciela Marszałka Województwa Świętokrzyskiego ale przede wszystkim są to mieszkańcy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Rada Programowa jako ciało doradcze i opiniotwórcze uczestniczy w konsultacjach dokumentów strategicznych wypracowanych w ramach ZIT KOF, a co za tym idzie ma znaczący wpływ na budowanie Strategii ZIT KOF.

We wdrażanie Strategii ZIT KOF włączeni będą lokalni partnerzy z terenu KOF poprzez udział w cyklicznych spotkaniach oraz konferencjach. Ponadto współpracę z mieszkańcami KOF zainteresowanymi realizacją Strategii ZIT KOF prowadzić będą władze gmin należących do KOF przy użyciu metod powszechnie stosowanych w związku z partycypacją społeczną, takich jak bezpośrednie spotkania, punkty konsultacyjne, strony internetowe i inne.

Podsumowując, można więc powiedzieć, że dokument strategiczny łączy punkt widzenia interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych. Zostanie też poddany konsultacjom społecznym.

1. Cele i charakterystyka przeprowadzonych badań:

1.1. Diagnoza społeczna mieszkańców Kielc i gmin je otaczających

Głównym celem badania było przeprowadzenie diagnozy społecznej mieszkańców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF), obejmującego swoim zasięgiem obszar następujących miast i gmin województwa świętokrzyskiego: Kielce, Chęciny, Chmielnik, Daleszyce, Górnio, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Sitkówka-Nowiny, Strawczyn oraz Zagnańsk. Tematyka badania obejmowała kwestie oceny sytuacji gospodarczej, kierunków poruszania się po wskazanym obszarze oraz oceny jakości usług publicznych, a jej celem było określenie powiązań między poszczególnymi miastami i gminami KOF. W realizowanym technice PAPI badaniu będącym diagnozą mieszkańców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego uczestniczyło łącznie 1057 respondentów. Struktura próby pod względem miejsca

zamieszkania, płci i wieku zgodnie z założeniami metodologicznymi odpowiadała rozkładowi tych cech w populacji wszystkich mieszkańców z terenu KOF.

Badanie zostało zrealizowane techniką PAPI (ang. *Pen and Pencil Interview*). Wywiad bezpośredni PAPI polega na osobistej, bezpośredniej (twarzą w twarz) rozmowie z respondentem, przeprowadzanej przez ankietera przy użyciu specjalnie przygotowanego formularza – ustrukturalizowanego kwestionariusza, zawierającego (zazwyczaj) wystandaryzowane pytania dotyczące określonego problemu lub zagadnienia, uporządkowane w odpowiedniej kolejności i pogrupowane w pewne bloki tematyczne. Kwestionariusz swoją konstrukcją steruje przebiegiem wywiadu. Wywiady realizowane podczas poszczególnych projektów badawczych są przeprowadzane w identycznych warunkach. Prowadzone są przez specjalnie przeszkolonych ankieterów w mieszkaniach, miejscach pracy, na ulicy lub innych uczęszczanych miejscach. W trakcie wywiadu można zastosować dodatkowe metody zbierania informacji, np. obserwację zachowań respondenta i jego reakcji na określone pytania czy prezentowane materiały pomocnicze. Specjalnie dla potrzeb badania mieszkańców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego opracowany został kwestionariusz ankietowy. Zawierał on 22 pytania merytoryczne poruszające kwestie związane z zamieszkiwaniem w poszczególnych miastach i gminach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Uzupełnieniem kwestionariusza było 6 tzw. pytań metryczkowych, które pozwoliły dokonać charakterystyki uczestniczących w badaniu respondentów. Raport z badania stanowi załącznik do Strategii ZIT KOF.

1.2. Diagnoza społeczna przedsiębiorców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

Głównym celem badania było przeprowadzenie diagnozy społecznej przedsiębiorców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF), obejmującego swoim zasięgiem obszar następujących miast i gmin województwa świętokrzyskiego: Kielce, Chęciny, Chmielnik, Dalezysze, Górno, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Sitkówka-Nowiny, Strawczyn oraz Zagnańsk. W realizowanym techniką CATI badaniu będącym diagnozą przedsiębiorców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego uczestniczyło łącznie 603 przedstawiciele firm z terenu KOF. Struktura próby pod względem miejsca rejestracji przedsiębiorstwa oraz jego wielkości (mierzonej liczbą zatrudnionych) zgodnie z założeniami metodologicznymi odpowiadała rozkładowi tych cech w populacji wszystkich przedsiębiorstw z terenu KOF.

Badanie zostało zrealizowane techniką CATI (Computer Assisted Telephone Interview). W trakcie wywiadu telefonicznego ankieter przeprowadza rozmowę z odpowiednio dobranym respondentem, korzystając ze wsparcia komputera. Używając telefonu ankieter zadaje pytania widoczne na ekranie i zapisuje (i/lub nagrywa) odpowiedzi respondenta, które są automatycznie wprowadzane do pamięci komputera. Na bieżąco kontrolowane są postępy badania oraz sprawdzana jest praca ankieterów telefonicznych, a wyniki dostępne są niemal natychmiast po zakończeniu badania. Taka procedura likwiduje przepisywanie i proces kodowania ankiet papierowych, zmniejsza liczbę błędów ankierskich, oszczędza czas i dostarcza wszystkich niezbędnych danych statystycznych.

Specjalnie dla potrzeb badania przedsiębiorców z terenu KOF opracowany został kwestionariusz ankietowy. Zawierał on 23 pytania merytoryczne poruszające kwestie związane z prowadzeniem działalności gospodarczej w poszczególnych miastach i gminach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Uzupełnieniem kwestionariusza było 6 tzw. pytań metryczkowych, które pozwoliły dokonać charakterystyki badanych przedsiębiorstw i uczestniczących w badaniu respondentów. Raport z badania stanowi załącznik do Strategii ZIT KOF.

1.3. Badanie fokusowe „Rozwój Kielc i obszarów je otaczających należących do Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”

Zasadniczym celem badania było uzyskanie pogłębionej diagnozy społeczno zawodowej mieszkańców Kielc i obszarów je otaczających należących do Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, poznanie ich opinii na temat rynku pracy, dostępności transportowej, oferowanych na tym terenie usług publicznych oraz ogólnej oceny ich miejsca zamieszkania. Analiza została przeprowadzona w oparciu o opinię respondentów mieszkańców miejscowości w wybranych gminach oraz mieście wojewódzkim.

W prezentowanym przedsięwzięciu postawiono trzy podstawowe pytania problemowe:

1. Jak mieszkańcy Kielc i obszarów je otaczających oceniają warunki bytowe w swojej miejscowości a w szczególności lokalny rynek pracy?
2. Jak wygląda obecnie dostępność transportowa na obszarze Kielc i przyległych gmin?
3. Jakie usługi publiczne są oferowane na terenie Kielc i obszarów je otaczających oraz jaka jest ich efektywność?

Dyskusja w trakcie sesji fokusowej przebiegała w oparciu o scenariusz moderatora.

W ramach tej fazy badania przeprowadzono trzy około dwugodzinne sesje fokusowe. Uczestniczyły w nich w sumie 24 osoby w wieku 19-56 lat (9 mężczyzn i 15 kobiet), mieszkańcy Kielc (Ostra Górka, Białogon, Czarnów, Pakosz), Mójczy, Chmielnika, Daleszyc, Przededworza, Morawicy, Lubani, Zalesic, Komórek, Masłowa. Sesje fokusowe zostały przeprowadzone w marcu 2014r. Raport z badania stanowi załącznik do Strategii ZIT KOF.

1.4. Badanie eksperckie na temat rozwoju Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

Głównym celem badania było przeprowadzenie konsultacji dotyczących Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF) z liderami opinii z terenu KOF, obejmującego swoim zasięgiem obszar następujących miast i gmin województwa świętokrzyskiego: Kielce, Chęciny, Chmielnik, Daleszyce, Górno, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Sitkówka-Nowiny, Strawczyn oraz Zagnańsk.

Tematyka badania obejmowała atuty funkcjonowania w KOF, bariery jego rozwoju i sposoby ich przewycięzania, rolę gminy w KOF i oczekiwania wobec lidera partnerstwa, a także analizę obecnej i przyszłej sytuacji w ramach każdego z wyzwań strategicznych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

W ramach badania zrealizowano 36 wywiadów eksperckich IDI w 12 gminach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego – w każdej z gmin należących do KOF przeprowadzono po 3 indywidualne wywiady pogłębione. Liderami opinii były osoby postrzegane jako autorytety, które ze względu na swoje zdolności, kwalifikacje, stanowisko lub pozycję społeczną oddziałują na poglądy innych ludzi, a także posiadają wiedzę na temat KOF oraz na temat postaw i preferencji innych ludzi ze swojego otoczenia. Byli to przedstawiciele władz samorządowych (wójtowie, burmistrzowie, przewodniczący rad gminy, członkowie gminnych komisji ds. rozwoju), przedstawiciele lokalnych stowarzyszeń i organizacji pozarządowych.

Badanie z ekspertami zostało zrealizowane techniką indywidualnych wywiadów pogłębionych IDI. Indywidualne wywiady pogłębione (z języka angielskiego: *Individual In-Depth Interview* – IDI) jest to badanie jakościowe, którego istotą jest uzyskiwanie szczegółowych informacji od jednego respondenta, bez wpływu osób trzecich. Takie wywiady prowadzi się, kiedy są poruszane zagadnienia kontrowersyjne, osobiste, intymne oraz podczas badania złożonych, wieloetapowych procesów postępowania, a takim m.in. jest analiza strategii obszarów funkcjonalnych. W przypadku wywiadu IDI bardzo ważną rolę odgrywa osoba prowadząca wywiad. Badacz musi być osobą wzbudzającą zaufanie respondenta poprzez swoją wysoką kulturę zachowania i rozmowy, a także eliminującą jego nieśmielenie czy niechęć. Ankieter przeprowadzający wywiad korzysta ze specjalnie przygotowanego do tego celu scenariusza, który w przypadku tego badania zawierał dziesięć kwestii problemowych.

1.5. Główne wnioski z przeprowadzonych badań i konsultacji

W realizowanym techniką PAPI badaniu będącym diagnozą mieszkańców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego uczestniczyło łącznie 1057 respondentów. Struktura próby pod względem miejsca zamieszkania, płci i wieku zgodnie z założeniami metodologicznymi odpowiadała rozkładowi tych cech w populacji wszystkich mieszkańców z terenu KOF.

Mieszkańcami KOF są w większości osoby z długoletnim stażem zamieszkania w swojej miejscowości (16 lat i więcej), a jednocześnie deklarujące przywiązanie do swojego miasta czy gminy. Mimo tych deklaracji, mając możliwość przeprowadzenia się w inne miejsce, 41% respondentów przeniosłoby się do innego miasta w Polsce, na wieś lub nawet za granicę.

Sytuacja materialna mieszkańców KOF jest bardzo zróżnicowana – choć większość respondentów deklarowała, iż uzyskiwane dochody są wystarczające do zaspokojenia bieżących wydatków, to na odłożenie lub zainwestowanie nadwyżek finansowych może pozwolić sobie jedynie co dziesiąty mieszkaniec. Należy podkreślić, że aż 30% respondentów przyznało, iż pieniędzy nie wystarczy im nawet na bieżące wydatki. Lepiej oceniana była sytuacja mieszkaniowa. Jak złą określał ją co dziesiąty badany, a oceny pozytywne stanowiły 46% wszystkich wskazań.

Stolica województwa świętokrzyskiego jest swoistym centrum życia rodzinno-towarzystwiskiego mieszkańców KOF. To właśnie w Kielcach, zgodnie z deklaracjami respondentów, najczęściej posiadają oni rodzinę (76%), znajomych (75%) oraz bliskich przyjaciół (60%). Dla

pozostałych miast/gmin uzyskiwano zdecydowanie niższe odsetki wskazań (co mogło jednak wynikać z mniejszego ich udziału w badanej populacji). Warto zauważyć, iż najbardziej rozbudowaną okazała się sieć znajomych – respondenci częściej wskazywali na posiadanie w poszczególnych miastach/gminach KOF znajomych niż rodziny czy bliskich przyjaciół.

Mieszkańcy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego nie planują w najbliższym czasie budowy/kupna domu, kupna mieszkania czy kupna działki budowlanej. Sporadycznie pojawiały się wskazania na posiadanie planów w ww. zakresie, przy czym najczęstszą lokalizacją przyszłego domu, mieszkania czy działki budowlanej było miasto Kielce.

Mieszkańcy KOF nie oceniają pozytywnie zmian sytuacji gospodarczej miejscowości zamieszkania w okresie ostatnich dwóch lat – jedynie co czwarty respondent zauważył polepszenie sytuacji gospodarczej, a 35% obserwował jej pogorszenie. Również prognozy zmian sytuacji gospodarczej w perspektywie najbliższych dwóch lat nie są optymistyczne – tylko 22% respondentów przypuszczało, iż sytuacja gospodarcza się polepszy, a po 27% uważało, że nastąpi pogorszenie lub sytuacja gospodarcza się nie zmieni.

Zdaniem badanych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, **główną dziedziną gospodarki w ich miejscowości zamieszkania jest handel**, rzadziej turystyka i przemysł spożywczy, a także rolnictwo, usługi dla mieszkańców, usługi dla firm, finanse, przemysł mineralny czy drzewno-papierniczy.

Możliwość znalezienia pracy na terenie swojej gminy oceniona została przez mieszkańców KOF bardzo źle – na skali od 1 (bardzo trudne) do 5 (bardzo łatwe) średnia ocen wynosiła jedynie 1,56. Najgorsza sytuacja dotyczy gmin Masłów (1,06) i Zagnańsk (1,1), stosunkowo najlepsza – gminy Sitkówka-Nowiny (2,23). Co ciekawe, również stolica województwa świętokrzyskiego nie jest miejscem, w którym łatwo znaleźć pracę – przeważały oceny wskazujące na trudność znalezienia pracy w Kielcach (średnia ocen 1,59).

Mimo znacznych trudności ze zalezieniem pracy na terenie swojej gminy, nie wszyscy mieszkańcy KOF chcieliby do dobrej pracy dojeżdżać, a odsetek chętnych pokonywać określoną odległość malał wraz ze wzrostem tej odległości. W celu zdobycia dobrej pracy 65% badanych byłoby skłonnych dojeżdżać maksymalnie 10 kilometrów, 58% - maksymalnie 20 kilometrów, a 46% - więcej niż 20 kilometrów. Z kolei przeprowadzkę do innej gminy rozważałoby jedynie 34% badanych. Wskazuje to na ograniczoną mobilność mieszkańców KOF, być może warunkowaną wcześniej sygnalizowanym przywiązaniem do swoich miejscowości zamieszkania. Warto dodać, iż obecnie dojazd z domu do pracy (z pracy co domu) zajmuje respondentom ok. 24 minuty.

Po obszarze KOF mieszkańcy najczęściej poruszają się samochodami prywatnymi, przy czym większość z nich jeździ wyłącznie do Kielc. W przypadku pozostałych gmin i miejscowości odsetek wskazań na brak podróży w tym kierunku mieścił się w przedziale od 80% (miasto Chęciny) do 89% (gmina Masłów). Dominację prywatnego transportu samochodowego na terenie KOF potwierdzają oceny łatwości dostania się do wszystkich miast/gmin za pomocą różnych środków transportu. Oceny formułowane na skali od 1 (najniższe) do 5

(najwyższe) wskazują, że niemal do wszystkich miast/gmin (oprócz gminy Sitkówka-Nowiny), najłatwiej dotrzeć właśnie samochodem (średnie ocen od 4,18 dla gminy Morawica do 4,75 dla miasta Chęciny). Średnie oceny łatwości dotarcia do wskazanych miast i gmin transportem niepublicznym (busy) kształtowały się w granicach ok. 4, transportem niepublicznym – ok. 3,5, zaś kolej – jedynie ok. 2.

Niezależnie od celu, spośród wszystkich miast i gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego **mieszkańcy tego terenu najczęściej jeżdżą do stolicy województwa**. Dla większości z nich Kielce są centrum życia zawodowego, edukacyjnego i kulturalnego, ale również miejscem zakupów i korzystania z rozrywek (basen, pływalnia, puby, dyskoteki, spotkania towarzyskie, kina, teatry, koncerty) czy usług (specjalistycznych medycznych, kosmetycznych, fryzjerskich, naprawy samochodów). **Lokalnie mieszkańcy najczęściej korzystają z usług lekarzy rodzinnych, organizują edukację dla dzieci, naprawiają samochody oraz uczestniczą w nabożeństwach religijnych.**

W okresie ostatnich dwóch lat mieszkańcy KOF obserwowali polepszenie sytuacji w zakresie następujących dziedzin życia w swoim mieście/gminie: infrastruktury technicznej, stanu dróg i chodników (średnia 3,4), infrastruktury sportowo-rekreacyjnej (średnia 3,19) oraz handlu i usług (średnia 3,05). Z kolei pogorszenie części obserwowane było w dziedzinach związanych ze służbą zdrowia (średnia ocen 2,69) oraz opieką socjalną i polityką prorodzinną (średnia 2,8).

Również atrakcyjność miasta/gminy zamieszkania w wybranych sferach, oceniana na skali od 1 (nieatrakcyjne) do 5 (atrakcyjne) nie kształtowała się na wysokim poziomie. **Najwyższą średnią uzyskano dla odpowiedzi „mieszkanie w miejscowości zamieszkania” (3,55)**, z kolei jako przeciętne (średnie ocen ok. 3) oceniono możliwość nauki oraz wypoczynku w miejscowości zamieszkania. Najsłabsza okazała się atrakcyjność gminy pod względem prowadzenia interesów (2,35) oraz pracy (2,3).

Oceniając jakość funkcjonowania dziedzin i usług publicznych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego analizie poddano 23 elementy. Zastosowana skala ocen od 1 (bardzo źle) do 5 (bardzo dobrze) pozwoliła porównać ze sobą wszystkie wyróżnione dziedziny/usługi publiczne. **Pozytywnie (tj. średnie ocen powyżej 3,0) oceniono jakość dostarczanej wody (średnia 3,52), edukację w szkole podstawowej, edukację w gimnazjum, wychowanie przedszkolne, rozwój turystyki, edukację w szkole średniej zawodowej, ochronę przyrody oraz częstotliwość odbioru odpadów.** Jednakże dla większości dziedzin/usług publicznych sformułowane oceny kształtowały się na poziomie poniżej przeciętnej (tj. poniżej 3,0), przy czym najgorzej oceniano zwalczanie bezrobocia (1,82), dostęp do lekarzy specjalistów, cenę za odprowadzanie ścieków, wspieranie przedsiębiorczości i stawki za odbiór odpadów.

Postawieni w sytuacji konieczności wyboru trzech spośród 14 zaproponowanych dziedzin funkcjonowania gminy oraz uszeregowania ich w kolejności od najważniejszej do najmniej ważnej, **mieszkańcy KOF najczęściej wskazywali na (1) ochronę zdrowia i bezpieczeństwo publiczne, (2) szkoły i przedszkola oraz (3) gospodarkę komunalną i mieszkaniową.**

Mieszkańcy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wykazywali się znaczną ilością pomysłów odnośnie inwestycji, które mogłyby być podejmowane wspólnie przez co najmniej kilka gmin. W **obszarze gospodarki komunalnej** najczęściej zwracano uwagę na budowę sieci kanalizacyjnej i konieczność obniżenia cen za odbiór śmieci, ścieki i wodę, w **zakresie dróg** dominowały wskazania na potrzebę budowy nowych oraz remontów, napraw i modernizacji już istniejących dróg. W **obszarze transportu zbiorowego** mieszkańcy postulowali najczęściej konieczność zwiększania liczby połączeń i częstsze kursowanie autobusów i busów, zaś w **obszarze edukacji** jako kluczowe wymieniano inwestycje związane z dodatkowymi zajęciami dla dzieci i młodzieży. Obszar **kultury** to miejsca na działania związane z budową ośrodków kultury, świetlic i miejsc spotkań dla dzieci i młodzieży, a także organizacja imprez masowych, w obszarze **zdrowia** najważniejsza okazała się poprawa dostępu do lekarzy specjalistów, z kolei w **gospodarce mieszkaniowej** działania powinny dotyczyć przede wszystkim obniżenia czynszu, opłat i podatków, a także zwiększonej dostępności mieszkań socjalnych i komunalnych. W ostatnim z obszarów, **bezpieczeństwo i porządek publiczny**, do wspólnych inwestycji co najmniej kilku gmin, powinno należeć przede wszystkim zwiększenie liczby patroli policyjnych na ulicach miast i w gminach.

Wnioski uszczegóławiające badanie mieszkańców uzyskano w ramach badań fokusowych. Najważniejsze z nich zaprezentowano poniżej.

Mieszkańcy małych miejscowości ale też i miasta wojewódzkiego **przemieszczają się w kierunku większych miejscowości a nawet poza granice kraju**; celem ich podróży jest przede wszystkim praca zawodowa, edukacja, ale też sprawy codzienne: opieka medyczna, zakupy, sprawy urzędowe, rozrywka.

Lokalny rynek pracy boryka się z problemami takimi jak brak zatrudnienia, umowy śmieciowe i brak perspektyw dla młodych osób, które poszukują ich w stolicy albo za granicą. Mieszkańcy **potrzebują lokalnych zakładów pracy**.

Transport to jeden z ważniejszych elementów codzienności mieszkańców Kielc i obszarów przyległych. **Najczęściej poruszają się autobusem** dlatego zdecydowanie **należy poprawić dostępność** tego środka komunikacji oraz jakość usług. **Konieczna jest też poprawa stanu i bezpieczeństwa dróg**.

Jakość kształcenia nie jest zadowalająca. Poziom jest równany w dół, brak jest zajęć pozalekcyjnych a nauczyciele w coraz mniejszym stopniu angażują się w nauczanie, skupiają się głównie na utrzymaniu miejsca pracy.

Potrzebna jest sprawnie działająca i powszechnie dostępna służba zdrowia, dostęp do specjalistów i zminimalizowanie konieczności korzystania z prywatnej opieki medycznej.

Zmiana w gospodarce odpadami nie powinna być miejscem, gdyż jej rezultatem jest nie tylko bałagan ale też drastyczny wzrost opłat i ogólna dezorientacja.

Mieszkańcy **zadowoleni są z ostatnich inwestycji** w ich miejscowościach, doceniają ogólną poprawę wyglądu i nowe obiekty w ich okolicy jednak **żal im zieleni**, której jest coraz mniej, a której bardzo potrzebują.

Kulturalna oferta Kielc jest różnorodna i satysfakcjonująca jednak dostęp do niej jest ograniczony: dla mieszkańców Kielc przez za wysokie ceny biletów zaś dla mieszkańców małych miejscowości dodatkowo przez dużą odległość. **Najlepiej służą im biblioteki.**

Telekomunikacja w Kielcach i okolicy działa bez zarzutu. Internet jest dostępny bez większych problemów choć na pewno potrzebny jest większy zasięg i nowe przekaźniki.

Mieszkańcom Kielc i obszarów przyległych **najbardziej potrzebne są miejsca spotkań, kluby, adresowane do szerokiego grona odbiorców**, przede wszystkim do osób starszych, do młodzieży, do dzieci.

Taki obraz sytuacji wyłania się z wypowiedzi praktycznie wszystkich osób biorących udział w dyskusji. **Najpoważniejsza jest sytuacja na lokalnym rynku pracy oraz jej konsekwencje.** Tym bardziej cenią tych gospodarzy w ich okolicy, którzy wykazują się przedsiębiorczością – nie dość, że poradzili sobie, że podnieśli atrakcyjność miejscowości to jeszcze - a może nawet przede wszystkim - dali pracę swoim. **Rozmówcy lubią swoją miejscowość, doceniają pozytywne zmiany i starania władz** ale z sentymentem wspominają czasy, kiedy ich życie koncentrowało się w ich miejscowości: wszystkich utrzymywały lokalne, rodzime zakłady a w klubach i świetlicach kwitło życie towarzyskie. **Badani są przekonani, że warto przywrócić te elementy dawnej rzeczywistości, które sprawdziły się najlepiej, że przyniesie to korzyść nie tylko im samym ale też miastu czy gminie.** Wierzą, że przy staraniach różnych środowisk to jest możliwe.

Ocenę sytuacji przez przedsiębiorców uzyskano w ramach badań CATI z przedsiębiorcami – najważniejsze wnioski zaprezentowano poniżej.

W realizowanym techniką CATI badaniu będącym diagnozą przedsiębiorców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego uczestniczyło łącznie **603 przedstawiciele firm z terenu KOF.** Struktura próby pod względem miejsca rejestracji przedsiębiorstwa oraz jego wielkości (mierzonej liczbą zatrudnionych) zgodnie z założeniami metodologicznymi odpowiadała rozkładowi tych cech w populacji wszystkich przedsiębiorstw z terenu KOF.

Na podstawie ocen sformułowanych przez badanych przedsiębiorców w zakresie obecnej sytuacji gospodarczej w swoim mieście/gminie, obecnej sytuacji przedsiębiorstwa oraz warunków do prowadzenia działalności gospodarczej na terenie gminy można powiedzieć, iż teren **Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego charakteryzuje się średnim poziomem „przyjazności” dla przedsiębiorców, z tendencją wzrostową** (oceny na skali od 1 do 5). Interesujący jest fakt, iż mimo nie najwyższych ocen obecnej sytuacji gospodarczej w mieście/gminie (2,78) respondenci lepiej oceniali zarówno sytuację swojego przedsiębiorstwa (3,19) jak i warunki do prowadzenia działalności gospodarczej na terenie gminy (3,14). Należy zwrócić uwagę na różnice w odpowiedziach przedsiębiorców małych i dużych: w każdym z powyższych

wymienionych obszarów oceny przedstawiciele firm zatrudniających 250 i więcej pracowników kształtowały się na poziomie zdecydowanie wyższym niż oceny sformułowane przez przedsiębiorców zatrudniających maksymalnie 9 pracowników.

Dla rozwoju przedsiębiorstw z terenu KOF ważne są różne elementy ich otoczenia: przejrzystość regulacji prawnych, dostęp do nowoczesnych technologii, możliwość podnoszenia kwalifikacji przez pracowników, możliwość znalezienia na rynku pracy odpowiednio wykwalifikowanych pracowników, pomoc lokalnych instytucji oraz jakość obsługi przez lokalne instytucje władzy samorządowej. Najwyższe oceny na skali 1-5, wskazujące na największą wagę danego elementu, uzyskano w kategorii jakość obsługi przez lokalne instytucje władzy samorządowej (4,62) oraz przejrzystość regulacji prawnych (4,59), najniższe zaś – w kategorii dostęp do nowoczesnych technologii (4,29).

Stosunkowo najczęściej (45-47%) respondenci deklarowali, że instytucje publiczne, tj. urząd skarbowy, urząd gminy/miasta oraz starostwo powiatowe, nie mają wpływu na prowadzoną przez nich działalność – nie ułatwiają jej, ale także nie utrudniają. Opinie wskazujące na utrudnianie prowadzenia działalności najczęściej sformułowane były wobec urzędu skarbowego (27%).

Rozszerzenie zakresu działalności przedsiębiorstw deklarowano w nieco więcej niż co trzeciej badanej firmie (35%), przy czym rozszerzenie to obejmować będzie przeważnie wprowadzenie nowych produktów i usług (70%). W najbliższym czasie swoją działalność najczęściej planują poszerzyć przedsiębiorcy z gminy Masłów i miasta Daleszyce, a także gmin Piekoszków, Morawica, Górno i miasta Kielce.

Podobny odsetek przedsiębiorców deklarował posiadanie planów inwestycyjnych na najbliższe 12 miesięcy (36%). Inwestycje będą dotyczyły przeważnie zakupu maszyn i sprzętu (48%), zdecydowanie rzadziej przedsiębiorcy planują inwestycje w kadry, tj. zatrudnienie (29%) lub szkolenia pracowników (17%). Inwestycje w okresie najbliższych 12 miesięcy najczęściej planowali przedsiębiorcy z gminy Masłów, obszaru wiejskiego Daleszyc, gminy Strawczyn oraz Górno.

Przedsiębiorcy wyrażali przeważnie przekonanie o dopasowaniu zasobów ludzkich miasta/gminy do potrzeb rynku pracy. Oceny pozytywne sformułowała większość badanych (68%), oceny negatywne zaś – co siódmy respondent (15%).

Oceny infrastruktury energetycznej, komunikacyjnej, wodno-kanalizacyjnej, oświatowej, gazowej i transportowej dokonane przez przedsiębiorców z terenu KOF nie wskazują na zdecydowaną przewagę któregoś z elementów. **Najwyżej oceniono infrastrukturę energetyczną (średnia 3,66 na skali od 1 do 5), najniżej zaś – infrastrukturę transportową (średnia 3,44).** Jak widać, różnica między najwyżej i najgorzej ocenianym elementem wynosiła jedynie 0,22.



Po terenie KOF przedsiębiorcy poruszają się głównie samochodami prywatnymi, zdecydowanie rzadziej transportem publicznym, przy czym najczęściej bywają w stolicy województwa świętokrzyskiego, Kielcach. To właśnie w Kielcach badani przedstawiciele firm najczęściej prowadzą sprawy firmowe (87%) i organizują spotkania z klientami (71%), ale także „załatwiają” formalności w bankach (79%) i urzędach: urzędzie miasta (80%), ZUSie (82%) czy urzędzie skarbowym (82%).

Do poszczególnych miejscowości KOF, zdaniem przedsiębiorców, najłatwiej dostać się samochodem albo transportem publicznym. Spośród czterech możliwych środków transportu (samochód, transport publiczny, transport niepubliczny oraz kolej), w przypadku 9 wyróżnionych obszarów najwyższą oceniono łatwość dotarcia właśnie samochodem. Były to: miasto Chęciny, miasto Chmielnik, gmina Sitkówka-Nowiny, gmina Chmielnik – obszar wiejski, miasto Daleszyce, inny obszar, miasto Kielce, miasto Chęciny oraz gmina Zagnańsk. **Do 5 gmin najłatwiej dotrzeć transportem publicznym** (gmina Daleszyce – obszar wiejski, gmina Masłów, gmina Piekoszów, gmina Miedziana Góra, gmina Górno), **zaś jedynie do dwóch – transportem niepublicznym** (gminy Morawica i Strawczyn). Dla żadnej z miejscowości nie wskazano na transport kolejowy jako najłatwiejszy sposób dostania się – wobec kolei (jako środka transportu) formułowane były przeważnie najniższe oceny.

W przypadku terenów poza KOF badanym przedsiębiorcom najłatwiej jest dotrzeć do województwa mazowieckiego (średnia 3,75 na skali od 1 do 5) oraz stolicy **województwa świętokrzyskiego – Kielc** (3,74). Nieco trudniej przedsiębiorcom podróżuje się do obszaru w promieniu kilkudziesięciu kilometrów od siedziby firmy (3,67), województwa lubelskiego (3,56) oraz podkarpackiego (3,41). Na podobnym poziomie ukształtowały się oceny możliwości dojazdu z siedziby firmy do pozostałych województw sąsiadujących ze świętokrzyskim: małopolskiego, śląskiego i łódzkiego (3,33-3,36). Najniżej oceniono dostępność pozostałych województw Polski – możliwość dojazdu do nich oceniono przeciętnie na 3,25.

Większość firm uczestniczących w badaniu (65%) swoją działalność prowadzi także poza obszarem miasta/miny, w której znajduje się siedziba firmy. Natomiast odpowiedzi respondentów na pytanie dotyczące pochodzenia klientów wskazują na występowanie pewnego dualizmu: 46% badanych przedsiębiorców w przeważającej części posiada klientów z tego samego miasta/gminy, w której znajduje się ich firma, u 42% respondentów klienci w przeważającej większości pochodzą spoza ich miasta/gminy.

Niewielki odsetek przedsiębiorców z terenu KOF planuje w najbliższym czasie otwarcie nowych oddziałów czy przeniesienie firmy do któregośkolwiek ze wskazanych miast i gmin KOF. Jeśli takie działania są planowane, najczęściej dotyczą Kielc.

Pracownicy badanych przedsiębiorstw najczęściej pochodzą z miast należących do KOF. Większość z nich (75%) mieszka w Kielcach, zdecydowanie mniejsze odsetki pochodzą z miasta Chęciny (17%), Chmielnik (14%) czy Daleszyce (13%). Dla pozostałych gmin odsetek wskazań

na pochodzenie pracowników plasował się w przedziale od 7% (Zagnańsk i Strawczyn) do 12% (Górno, Miedziana Góra i Morawica).

Również jeśli chodzi o lokalizację współpracujących firm widoczna jest znaczna przewaga stolicy województwa. Z firmami mieszczącymi się w Kielcach kooperuje 67% badanych przedsiębiorstw. Dla pozostałych gmin i miejscowości odsetek wskazań na posiadanie klientów pochodzących z tych obszarów nie przekraczał kilkunastu procent.

Zdaniem przedsiębiorców KOF, **najważniejszą dziedziną funkcjonowania gminy, zasługującą na szczególną uwagę ze strony władz lokalnych, są drogi.** W tym obszarze tematycznym respondenci zaproponowali najwięcej inwestycji (62% wskazań). **Drugim pod względem ważności obszarem działalności gminy okazała się lokalna przedsiębiorczość, zaś trzecim – gospodarka komunalna i mieszkaniowa.** Na dalszych miejscach znalazły się kolejno: ochrona zdrowia i bezpieczeństwo publiczne, szkoły i przedszkola, ład przestrzenny, kultura, sport i rekreacja oraz pozostałe dziedziny funkcjonowania gminy. Wyraźnie jednak dla przedsiębiorców z terenu Kieleckiego Obszaru Tematycznego dominujące jest znaczenie dróg.

ZAŁĄCZNIK NR 5: WSKAŹNIKI PRODUKTU

Cel ZIT	Priorytet inwestycyjny	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Fundusz	Wartość docelowa (2023)			Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
					M	K	O		
1. Poprawa warunków rozwoju przedsiębiorczości i tworzenia miejsc pracy	8i	Liczba osób bezrobotnych (łącznie z długotrwale bezrobotnymi) objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	492	714	1206	SL2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób długotrwale bezrobotnych objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	107	198	305	SL2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób biernych zawodowo objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	35	68	103	SL2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	18	28	46	SL2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób w wieku 50 lat i więcej objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	63	69	132	SL2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób o niskich kwalifikacjach objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	146	212	358	SL2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób, które otrzymały bezzwrotne środki na podjęcie działalności gospodarczej w programie	osoba	EFS	Podlega monitorowaniu				
	8iii	Liczba osób pozostających bez pracy, które otrzymały bezzwrotne środki na podjęcie działalności gospodarczej w programie	osoba	EFS	-	-	137	SL2014	Raz na rok
	8iii	Liczba osób pozostających bez pracy odchodzących z rolnictwa, które otrzymały bezzwrotne środki na podjęcie działalności gospodarczej w programie*	osoba	EFS	-	-	25	SL2014	Raz na rok

	8iv	Liczba osób opiekujących się dziećmi w wieku do lat 3 objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	-	-	20	SL2014	Raz na rok
	8iv	Liczba utworzonych miejsc opieki nad dziećmi w wieku do lat 3	sztuka	EFS	-	-	22	SL2014	Raz na rok
	8vi	Liczba osób objętych programem zdrowotnym dzięki EFS	osoba	EFS	-	-	11 232	SL2014	Raz na rok
2. Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego	4.e	Liczba zmodernizowanych źródeł oświetlenia gminnego	szt.	EFRR	N/D	N/D	6100	SL2014	Raz na rok
	7.b	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI)	km	EFRR	N/D	N/D	2	SL2014	Raz na rok
		Całkowita długość nowych dróg (CI)	km	EFRR	N/D	N/D	5	SL2014	Raz na rok
3. Rozwój oferty zdrowotnej, socjalnej i edukacyjnej, w tym poprawa jakości nauczania	9iv	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami społecznymi świadczonymi w interesie ogólnym w programie	osoba	EFS	-	-	437	SL2014	Raz na rok
	9iv	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami zdrowotnymi w programie	osoba	EFS	-	-	50	SL2014	Raz na rok
	10.a	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych obiektów infrastruktury edukacyjnej i szkoleniowej	szt.	EFRR	N/D	N/D	1	SL2014	Raz na rok
		Potencjał objętej wsparciem infrastruktury w zakresie opieki nad dziećmi lub infrastruktury edukacyjnej (CI)	os.	EFRR	N/D	N/D	2638	SL2014	Raz na rok
	10i	Liczba dzieci objętych w ramach programu dodatkowymi zajęciami zwiększającymi ich szanse edukacyjne w edukacji przedszkolnej	osoba	EFS	-	-	409	SL2014	Raz na rok

	10i	Liczba miejsc wychowania przedszkolnego dofinansowanych w programie	sztuka	EFS	-	-	123	SL2014	Raz na rok
	10i	Liczba uczniów objętych wsparciem w zakresie rozwijania kompetencji kluczowych w programie	osoba	EFS	-	-	2121	SL2014	Raz na rok
	10i	Liczba nauczycieli objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	-	-	294	SL2014	Raz na rok
	10i	Liczba szkół, których pracownie przedmiotowe zostały wyposażone w programie	szt.	EFS	-	-	12	SL2014	Raz na rok
	10iii	Liczba osób o niskich kwalifikacjach, objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	-	-	1009	SL2014	Raz na rok
	10iii	Liczba osób w wieku 50 lat i więcej objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	-	-	1009	SL2014	Raz na rok
	10iii	Liczba osób w wieku 25 lat i więcej objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	-	-	3364	SL2014	Raz na rok
	10iv	Liczba osób uczestniczących w pozaszkolnych formach kształcenia (bez udziału pracodawców) w programie* <i>* wskaźnik specyficzny</i>	osoba	EFS	-	-	295	SL2014	Raz na rok
	10iv	Liczba osób uczestniczących w pozaszkolnych formach kształcenia w programie	osoba	EFS	-	-	295	SL2014	Raz na rok
	10iv	Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu objętych wsparciem w programie	osoba	EFS	-	-	23	SL2014	Raz na rok
	10iv	Liczba uczniów szkół i placówek kształcenia zawodowego uczestniczących w stażach i praktykach u pracodawcy	osoba	EFS	-	-	112	SL2014	Raz na rok

	10iv	Liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wyposażonych w sprzęt i materiały dydaktyczne niezbędne do realizacji kształcenia zawodowego	szt.	EFS	-	-	5	SL2014	Raz na rok
	10iv	Liczba podmiotów realizujących zadania centrum kształcenia zawodowego i ustawicznego objętych wsparciem w programie	szt.	EFS	-	-	1	SL2014	Raz na rok
4. Zwiększenie atrakcyjności turystycznej KOF	6.d	Liczba przebudowanych lub zmodernizowanych obiektów turystycznych i rekreacyjnych	szt.	EFRR	N/D	N/D	10	SL2014	Raz na rok
5. Poprawa efektywności energetycznej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii	4.c	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	szt.	EFRR	N/D	N/D	15	SL2014	Raz na rok
		Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI)	tony równoważnika CO ₂	EFRR	N/D	N/D	2 827	SL2014	Raz na rok
		Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych (CI)	kWh/rok	EFRR	N/D	N/D	51 173 056	SL2014	Raz na rok
	4.e	Długość ścieżek rowerowych	km	EFRR	N/D	N/D	34	SL2014	Raz na rok
		Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI)	tony równoważnika CO ₂	EFRR	N/D	N/D	5 490	SL2014	Raz na rok

ZAŁĄCZNIK NR 6: WSKAŹNIKI REZULTATU

Cel ZIT	Priorytet inwestycyjny RPO WŚ	Wskaźnik	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1. Poprawa warunków rozwoju przedsiębiorczości i tworzenia miejsc pracy	8i	Liczba osób pracujących po opuszczeniu programu (łącznie z pracującymi na własny rachunek) (C)						
	8i	Liczba osób bezrobotnych (łącznie z długotrwale bezrobotnymi) objętych wsparciem w programie (C)	osoby	55%	2013	55%	SL 2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób długotrwale bezrobotnych objętych wsparciem w programie (C)	osoby	54%	2013	54%	SL 2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób biernych zawodowo objętych wsparciem w programie (C)	osoby	41%	2013	41%	SL 2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie (C)	osoby	53%	2013	53%	SL 2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu (C)						
	8i	Liczba osób bezrobotnych (łącznie z długotrwale bezrobotnymi) objętych wsparciem w programie (C)	osoby	39%	2013	39%	SL 2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób długotrwale bezrobotnych objętych wsparciem w programie (C)	osoby	39%	2013	39%	SL 2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób biernych zawodowo objętych wsparciem w programie (C)	osoby	39%	2013	39%	SL 2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie (C)	osoby	39%	2013	39%	SL 2014	Raz na rok
	8i	Liczba osób pracujących 6 miesięcy po opuszczeniu programu (łącznie z pracującymi na własny rachunek) (C)						
	8i	Liczba osób bezrobotnych (łącznie z długotrwale bezrobotnymi) objętych wsparciem w programie (C)	osoby	59%	2013	59%	Ewaluacja	Dwukrotnie w okresie programowania
	8i	Liczba osób długotrwale bezrobotnych objętych wsparciem w programie (C)	osoby	57%	2013	57%	Ewaluacja	Dwukrotnie w okresie programowania
	8i	Liczba osób biernych zawodowo objętych wsparciem w programie (C)	osoby	40%	2013	40%	Ewaluacja	Dwukrotnie w okresie programowania
	8i	Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie (C)	osoby	41%	2013	41%	Ewaluacja	Dwukrotnie w okresie programowania

	8i	Liczba utworzonych mikro-przedsiębiorstw działających 30 miesięcy po uzyskaniu wsparcia finansowego	szt.	Podlega monitorowaniu				
	8i	Liczba utworzonych miejsc pracy w ramach udzielonych z EFS środków na podjęcie działalności gospodarczej.	szt.	Podlega monitorowaniu				
	8iii	Liczba utworzonych miejsc pracy w ramach udzielonych z EFS środków na podjęcie działalności gospodarczej	szt.	Podlega monitorowaniu				
	8iv	Liczba osób, które powróciły na rynek pracy po przerwie związanej z urodzeniem/ wychowywaniem dziecka, po opuszczeniu programu	osoba	45%	2013	90%	SL 2014	Raz na rok
	8iv	Liczba osób pozostających bez pracy, które znalazły pracę lub poszukują pracy po opuszczeniu programu	osoba	45%	2013	90%	SL 2014	Raz na rok
	8iv	Liczba osób, które po opuszczeniu programu podjęły pracę lub kontynuowały zatrudnienie	osoba	46%	2013	46%	SL 2014	Raz na rok
2. Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa drogowego	7.b	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych odnotowanych na obszarze KOF	Os.	35	2013	33	Komenda Wojewódzka Policji w Kielcach	Raz na rok
3. Rozwój oferty zdrowotnej, socjalnej i edukacyjnej w tym poprawa jakości nauczania	8vi	Liczba osób, które dzięki interwencji EFS zgłosiły się na badanie profilaktyczne	osoba	N/D	2013	15 952	SL2014	Raz na rok
	9iv	Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu projektu.	Szt.	90%	2013	90%	SL2014	Raz na rok
	9iv	Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług zdrowotnych istniejących po zakończeniu projektu.	Szt.	90%	2013	90%	SL2014	Raz na rok
	9iv	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy, uczestniczących w kształceniu lub szkoleniu, zdobywających kwalifikacje pracujących (łącznie z prowadzonymi działalnością na własny rachunek) po opuszczeniu programu	Szt.	47%	2013	23%	SL2014	Raz na rok
	10i	Liczba uczniów, którzy nabyli kompetencje kluczowe po opuszczeniu programu	osoba	100%	2013	90%	SL2014	Raz na rok

	10i	Liczba nauczycieli, którzy uzyskali kwalifikacje lub nabyli kompetencje po opuszczeniu programu	osoba	74%	2013	80%	SL2014	Raz na rok
	10iii	Liczba osób o niskich kwalifikacjach, które uzyskały kwalifikacje lub nabyły kompetencje po opuszczeniu programu	osoba	74%	2013	80%	SL2014	Raz na rok
	10iii	Liczba osób w wieku 50 lat i więcej, które uzyskały kwalifikacje lub nabyły kompetencje po opuszczeniu programu	osoba	70%	2013	80%	SL2014	Raz na rok
	10iii	Liczba osób w wieku 25 lat i więcej, które uzyskały kwalifikacje lub nabyły kompetencje po opuszczeniu programu	osoba	74%	2013	80%	SL2014	Raz na rok
	10iv	Liczba nauczycieli kształcenia zawodowego oraz instruktorów praktycznej nauki zawodu, którzy uzyskali kwalifikacje lub nabyli kompetencje po opuszczeniu programu	osoba	74%	2013	80%	SL2014	Raz na rok
	10iv	Liczba szkół i placówek kształcenia zawodowego wykorzystujących wyposażenie zakupione dzięki EFS	Szt.	97%	2013	97%	SL2014	Raz na rok
	10iv	Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje w ramach pozaszkolnych form kształcenia	osoba	74%	2013	80%	SL2014	Raz na rok
	10.a	Osoby dorosłe uczestniczące w kształceniu i szkoleniu	%	3,1	2013	3,2	GUS	Raz na rok
		Odsetek uczniów publicznych samorządowych szkół ponadgimnazjalnych w powiecie M. Kielce korzystających z nowo utworzonej infrastruktury do praktycznej nauki zawodu	%	21,74%	2013	24,8%	System Informacji Oświatowej	Raz na rok
4. Zwiększenie atrakcyjności turystycznej KOF	6.d	Stopień wykorzystania miejsc noclegowych na obszarze KOF	%	18,2	2013	18,3	GUS	Raz na rok
5. Poprawa efektywności energetycznej oraz inwestycje w odnawialne źródła energii	4.c	Sprzedaż energii cieplnej w ciągu roku w budynkach użyteczności w obszarze wchodzącym w skład KOF	[GJ]	137 332,0	2013	135,932,0	GUS	Raz na rok
	4.e	Liczba dni w ciągu roku, w których odnotowano dobowe przekroczenia emisji pyłu PM 10 na obszarze KOF	Dzień	80	2013	72	Obliczenia własne na podstawie WIOŚ	Raz na rok

ZAŁĄCZNIK NR 7: KRYTERIA OCENY ZGODNOŚCI PROJEKTÓW WSPÓŁFINANSOWANYCH Z EFS ZE STRATEGIĄ ZIT

1. Kryteria obligatoryjne (ocena 0/1) – ocena zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF

L.p.	Kryterium	Definicja	Sposób weryfikacji
1.	Lokalizacja projektu na obszarze KOF	Projekt zakłada, że wsparcie jest skierowane dla grup docelowych z Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.	0 / 1 Niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem wniosku
2.	Zgodność wniosku z Celami / Priorytetami Strategii ZIT KOF	Wnioskodawca uzasadnia, że działania w projekcie są odpowiedzią na problemy zdiagnozowane w Strategii ZIT KOF, dzięki czemu projekt przyczyni się do realizacji określonych w niej Celów / Priorytetów.	0 / 1 Niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem wniosku
3.	Zgodność przedmiotu projektu z zakresem Działań wskazanych w Matrycy logicznej Strategii ZIT KOF	Wnioskodawca zapewnia we wniosku, że wsparcie jest zgodne z zakresem Działań wskazanych w Matrycy logicznej Strategii ZIT KOF.	0 / 1 Niespełnienie kryterium skutkuje odrzuceniem wniosku

2. Kryteria punktowane – ocena stopnia zgodności projektów ze Strategią ZIT KOF

Ocena spełnienia kryteriów zgodności ze Strategią ZIT KOF jest dokonywana w ramach skali punktowej od 0 do 40 punktów niezależnie przez dwóch pracowników / ekspertów IP ZIT wybranych w drodze losowania. Warunkiem zamieszczenia projektu na liście rankingowej jest uzyskanie od każdego oceniającego co najmniej 10 punktów.

L.p.	Kryterium	Definicja	Liczba punktów	Maksymalna liczba punktów dla kryterium
1.	Obszar oddziaływania projektu	Ocenie będzie podlegać zasięg terytorialny oddziaływania projektu – stopień oddziaływania realizacji projektu na obszar KOF: a) projekt nie obejmuje pomocą ostatecznych odbiorców wsparcia z żadnej gminy KOF b) projekt obejmuje pomocą ostatecznych odbiorców wsparcia z terenu 1 gminy c) projekt obejmuje pomocą ostatecznych odbiorców wsparcia z terenu 2 gmin i więcej	0 pkt. 5 pkt. 10 pkt.	10 pkt. (kryterium punktowane obowiązkowe – minimalna wymagana ilość punktów wynosi 5 pkt.)
2.	Projekt jest realizowany w partnerstwie z podmiotami z terenu KOF	Ocenie będzie podlegać, czy projekt jest realizowany w partnerstwie – partnerem lub liderem jest podmiot, który posiada siedzibę na terenie KOF: a) projekt nie jest realizowany w partnerstwie z podmiotem z terenu KOF b) partnerstwo obejmuje 1 podmiot z terenu KOF c) partnerstwo obejmuje 2 i więcej podmiotów z terenu KOF	0 pkt. 5 pkt. 10 pkt.	10 pkt. (kryterium punktowane premiujące)



3.	Komplementarność projektu EFS – powiązanie z innymi projektami finansowanymi ze środków publicznych, które zostały zrealizowane lub są w trakcie realizacji na terenie KOF	<p>Przez komplementarność rozumie się powiązanie z innymi projektami wskazanymi jako projekty bazowe finansowanymi ze środków publicznych, które zostały zrealizowane lub są w trakcie realizacji przez Wnioskodawcę lub Partnera / Partnerów na terenie KOF – obszar realizacji wskazanego projektu bazowego musi co najmniej w części pokrywać się z obszarem realizacji projektu zgłaszanego przez Wnioskodawcę:</p> <p>a) projekt nie jest komplementarny z żadnym projektem na terenie KOF</p> <p>b) projekt jest komplementarny z jednym projektem na terenie KOF</p> <p>c) projekt jest komplementarny z co najmniej dwoma projektami na terenie KOF</p>	0 pkt. 5 pkt. 10 pkt.	10 pkt. (kryterium punktowane premiujące)
4.	Poprawność doboru wskaźników produktu i rezultatu w projekcie oraz ich wpływ na osiągnięcie wartości docelowej określonej w Strategii ZIT KOF	<p>Wnioskodawca zakłada w projekcie osiągnięcie wszystkich adekwatnych do realizowanych typów przedsięwzięć w ramach konkursu i obowiązkowych wskaźników produktu i rezultatu. Ocenie podlegają wartości docelowe wskaźników produktu w zakresie ich wpływu na osiągnięcie wartości docelowych wskaźników zawartych w Strategii ZIT KOF.</p> <p>Wpływ wskaźników podlega ocenie w następujący sposób:</p> <p>Wartość wskaźnika produktu w projekcie / wartość docelowa wskaźnika produktu wskazana w Strategii ZIT KOF x 100%</p> <p><i>Uwaga! Jeśli wskaźników produktu obowiązkowych jest więcej niż jeden, to poziom liczy się poprzez wyliczenie średniej arytmetycznej.</i></p> <p>a) wnioskodawca nie wskazał obowiązujących wskaźników produktu i rezultatu</p> <p>b) osiągnięcie wskaźników produktu na poziomie 1-50% wartości docelowych określonych w Strategii ZIT KOF</p> <p>c) osiągnięcie wskaźników produktu na poziomie 51% i więcej wartości docelowych określonych w Strategii ZIT KOF</p>	0 pkt. 5 pkt. 10 pkt.	10 pkt. (kryterium punktowane obowiązkowe – minimalna wymagana ilość punktów wynosi 5 pkt.)

ZAŁĄCZNIK NR 8: DOKUMENTY DOTYCZĄCE TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA TERENIE GMIN KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO – OSOBNY TOM

Załącznik nr 8a: Koncepcja Rozwoju Transportu Publicznego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

I. WSTĘP

Według badań udostępnionych m.in. w Białej Księdze Mobilności 2015 należy uznać, że po kilku latach spadków liczba pasażerów transportu zbiorowego w Polsce nareszcie zaczęła rosnąć. Do końca 2014 r. mniej widoczne jest natomiast odbicie w innych wskaźnikach: długości linii komunikacyjnych, przejechanych wozokilometrach oraz liczbie pojazdów komunikacji miejskiej. Nie najlepszy obraz płynący z danych na poziomie krajowym staje się mniej jednolity, kiedy popatrzymy na poszczególne regiony. W każdej kategorii, gdzie odnotowano spadki, zdarzały się również województwa, które mogą pochwalić się wzrostami. Inaczej ma się sytuacja w kontekście rozwoju motoryzacji indywidualnej, gdzie wszystkie regiony notują na przestrzeni 10 lat stabilne, coroczne wzrosty.

Dane udostępniane przez Główny Urząd Statystyczny dowodzą także słuszności dwóch tez:

- W skali kraju rozwój komunikacji miejskiej właściwie się zatrzymał. Wzrosty liczby pasażerów w dużych miastach oznaczają, że problemy dotyczą przede wszystkim średnich i małych ośrodków.
- Rozwój infrastruktury drogowej zwiększa atrakcyjność transportu indywidualnego, co powoduje coraz większą liczbę samochodów (najczęściej niestety używanych) i rosnące zanieczyszczenie powietrza spalinami.

Oznacza także coraz trudniejsze podróżowanie na terenie samych miast.

W obliczu powyższych wniosków ważne staje się pytanie o to, w jaki sposób chcemy rozwijać transport publiczny w najbliższych latach, aby przekonać do niego większą liczbę użytkowników. Mając na uwadze postulat zrównoważonego rozwoju, musimy dążyć do bardziej zrównoważonego podziału zadań przewozowych, ale przede wszystkim do rozwoju technologii niskoemisyjnych. Polska nie tylko osiągnęła już poziom motoryzacji porównywalny do rozwiniętych krajów Unii Europejskiej, ale szybko zmierza w kierunku czołówki tej dość niechlubnej klasyfikacji.

Patrząc na przykłady europejskie, zasadne wydaje się prowadzenie nie tylko działań promujących transport publiczny, ale także zniechęcających do korzystania z własnych aut (np. opłaty za wjazd do centrum, ograniczanie podaży miejsc parkingowych, stref ograniczonej emisji).

Gminy stanowiące Kielecki Obszar Funkcjonalny podejmują współpracę zmierzającą do wspólnego rozwiązywania problemów strategicznych. W szczególności jednym z takich zadań jest



integracja transportu publicznego na terenie KOF. Celem podejmowanych działań jest osiągnięcie wyższej jakości transportu publicznego, przyjaznego dla mieszkańców tego obszaru.

Wraz ze wzrostem gospodarczym, a co za tym idzie zmianą stylu życia i upodobań transportowych mieszkańców regionu, w tym KOF, stale wzrasta liczba pojazdów na drogach. Ten lawinowy przyrost liczby samochodów spowodował wzrost kongestii w ruchu drogowym, szczególnie w godzinach szczytów komunikacyjnych. Wywiera to negatywny wpływ na jakość życia, przejawiający się nie tylko znacznym dyskomfortem podróżowania, ale również w postaci wielu zagrożeń i niekorzystnych zjawisk, z których najpoważniejsze dotyczą oddziaływań na środowisko i obniżenia poziomu bezpieczeństwa ruchu.

Bez podjęcia odpowiednich działań występujące już przejawy niesprawnego funkcjonowania systemów transportowych, zaczną się nasilać jeszcze bardziej. Wydajny, efektywny i ekologiczny transport w miastach to priorytet, bez którego nie można mówić o rozwoju mobilności w miastach. Istotnym czynnikiem kształtowania nowoczesnych rozwiązań jest tworzenie zintegrowanego planowania przestrzennego i transportu.

W osiągnięciu kultury mobilności konieczne jest budowanie sieci współpracy, obejmującej wszystkich beneficjentów przestrzeni KOF. Jednym z głównych wyzwań zatem staje się ograniczanie indywidualnych potrzeb transportowych mieszkańców, co wiąże się z bardziej konsekwentnym wdrażaniem zrównoważonego podejścia do zagadnień mobilności i planowania transportu w miastach. Koniecznością staje się promocja zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców KOF, upowszechnienie transportu zbiorowego oraz promowanie ruchu rowerowego i pieszego.

Koncepcja stanowi podsumowanie informacji zawartych w dokumentach strategicznych miasta Kielce, województwa świętokrzyskiego oraz dokumentach krajowych.

II. DOSTĘPNOŚĆ TERYTORIALNA WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO – OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA

Województwo Świętokrzyskie pod względem wyposażenia infrastrukturalnego jest słabsze zarówno od regionów Unii Europejskiej, jak i większości polskich województw. Niedostateczny stan infrastruktury komunikacyjnej stanowi istotny czynnik hamujący napływ inwestycji zewnętrznych, jak również rozwój rodzimych podmiotów gospodarczych. Na podstawie danych statystycznych jednoznacznie można stwierdzić, że inwestorzy, w szczególności zagraniczni, preferują obszary w znacznym stopniu zurbanizowane, z dobrze rozwiniętą infrastrukturą i łatwym dostępem do obiektów biurowych i przemysłowych.

Duży problem stanowi wyczerpująca się przepustowość dróg przy jednocześnie nasilającym się ruchu pojazdów, dekapitalizacja dróg spowodowana niskimi nakładami na ich utrzymanie i modernizację, mała ilość przepraw mostowych oraz brak obwodnic obszarów zurbanizowanych, co powoduje liczne kolizje ruchu tranzytowego i lokalnego. Taka sytuacja ma negatywny wpływ na stan bezpieczeństwa na drogach i relatywne „oddalanie się województwa” od głównych krajowych i europejskich ośrodków wzrostu poprzez wydłużenie czasu podróży. Pilnej modernizacji wymagają też regionalne i lokalne linie kolejowe, jak również tabor kolejowy.

Województwo świętokrzyskie, pomimo umiejscowienia pomiędzy dużymi ośrodkami aglomeracyjnymi (Warszawa, Łódź, Kraków), jest słabo dostępne komunikacyjnie. Istniejąca gęstość dróg i linii kolejowych jest wystarczająca, wymaga jednak pilnej modernizacji, w celu zwiększenia przepustowości oraz podniesienia bezpieczeństwa podróży. Dominującą rolę odgrywa transport kołowy drogowy. Na terenie województwa brak jest autostrad.

Region znajduje się poza europejską siecią TEN-T, a tym samym również poza planowanymi korytarzami sieci autostrad.

System dróg krajowych w regionie zapewnia dobre połączenie ze wszystkimi sąsiednimi województwami, jednak przepustowość tych dróg jest znacznie ograniczona.

Szybki rozwój motoryzacji, a tym samym wzmożony ruch samochodów zarówno osobowych jak i ciężarowych na tych drogach spowodował, iż drogi projektowane i budowane w przeszłości nie spełniają obecnych wymagań. Najbardziej obciążona jest droga krajowa nr 7, gdzie średni dobowy ruch samochodowy osiąga wartość od 8 000 do 18 500 pojazdów na dobę.

Niedostateczny stan infrastruktury drogowej w regionie, w szczególności brak nowoczesnych dróg ekspresowych i autostrad, w istotny sposób utrudnia konkurowanie z ościennymi województwami o lokalizację nowych inwestycji i grozi peryferyzacją województwa świętokrzyskiego.

Obok drogowego istotnym elementem systemu transportowego województwa świętokrzyskiego jest transport kolejowy. Pod względem gęstości sieci kolejowej region plasuje się nieco poniżej średniej krajowej (6,2 km/100 km², podczas gdy średnia dla Polski wynosi ok. 6,4 km/100 km²).

W pełni zelektryfikowane linie stanowią najbardziej ekologiczny środek transportu zarówno pasażerskiego, jak i towarowego. Przez teren województwa świętokrzyskiego przebiega 10 linii kolejowych. Najistotniejsza dla województwa jest linia Nr 8 o ruchu pasażersko-towarowym, która umożliwia połączenie z Warszawą i północną częścią Polski oraz województwami położonymi na południu tj. małopolskim, śląskim i podkarpackim. Ponadto posiada ona duże znaczenie dla przewozów ładunków. Wykorzystywana jest do zaopatrzenia w węgiel elektrowni Połaniec i Kozienice oraz transportu z województwa surowców naturalnych, a także cementu i wapna. Pozostałe linie ułożone są w układzie wschód-zachód. Każda z nich pełni inną funkcję.

Przez województwo świętokrzyskie przebiega tranzytem linia LHS – wyłącznie o ruchu towarowym, stanowiąca połączenie Ukrainy z Polską, której znaczenie dla województwa może wzrastać w miarę rozwoju kontaktów handlowych z partnerami ze wschodu. Istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego posiadają istniejące węzły kolejowe w Kielcach, Skarżysku Kamiennej i Sędziszowie, a także jedyna na terenie centralnej Polski stacja wymiany podwozi wagonów w Sędziszowie na linii LHS.

Coraz większego znaczenia dla wzmocnienia potencjału inwestycyjnego i turystycznego województwa nabiera transport lotniczy. W Masłowie, w odległości 8,5 km od centrum Kielc,



położone jest lotnisko o łącznej powierzchni 72 ha. Lotnisko w Masłowie może jednak przyjmować tylko małe i średnie samoloty dyspozycyjne i sportowe. Ruch lotniczy może odbywać się tylko w dobrych warunkach pogodowych. Ze względu na brak środków i sprzętu lotnisko jest praktycznie niedostępne dla samolotów w okresie zimowym. Analizując stan obecny oraz prognozy w lotnictwie, podjęte zostały działania zmierzające do budowy Portu Lotniczego Kielce w Obicach koło Morawicy (kilkanaście kilometrów od Kielc). Inwestycja ta służyłaby rozwojowi funkcji metropolitalnych Kielc oraz zwiększała atrakcyjność regionu świętokrzyskiego.

Sieć drogowa

Ogólna długość sieci dróg publicznych o twardej nawierzchni w województwie wynosi 13 434,9 km. Podstawową sieć powiązań komunikacyjnych stanowią: 754,6 km dróg krajowych, 1075,4 km dróg wojewódzkich i 5733,3 km dróg powiatowych. Sieć tą uzupełniają 5871,6 km dróg gminnych.

Wskaźnik gęstości dróg o twardej nawierzchni wynosi dla województwa 116,2 km/100 km², co stawia je na trzecim miejscu w kraju. Najważniejszy w regionie ciąg komunikacyjny stanowi droga krajowa nr 7 (będąca jednocześnie drogą międzynarodową E-77, Gdańsk — Warszawa — Kraków — Chyżne), przebudowywana do parametrów drogi ekspresowej. Bardzo ważne dla regionu są także drogi krajowe: nr 74 (Piotrków Tryb. — Kielce — Opatów), nr 78 (granica państwa — Gliwice — Siewierz — Jędrzejów — Chmielnik), nr 9 (E-371, Radom — Rzeszów — Barwinek) i nr 73 (Kielce — Tarnów — Krosno), które stanowią jednocześnie liczące się w skali kraju powiązania międzyregionalne. Świadczy o tym fakt, że realizowane drogi ekspresowe S7 i S74 zostały włączone do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), a w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 założono realizację drogi ekspresowej S73 Kielce-Tarnów oraz zwiększenie przepustowości drogi ekspresowej lub budowę autostrady w oparciu o drogę nr 7.

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

Transport kolejowy

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

Podstawowy układ komunikacji szynowej stanowią linie kolejowe znaczenia państwowego:

- nr 4 Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie

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

oraz pozostałe linie:

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

Przebiegająca na zachodnim obrzeżu województwa linia kolejowa nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (fragment E65/C-E65 wg AGC/AGTC) prowadzi pociągi międzynarodowe i stanowi element transeuropejskiej sieci transportowej ustalonej Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. Poza nią elementami europejskiej sieci kompleksowej są: linia kolejowa nr 8, linia kolejowa nr 25 i linia kolejowa nr 61. Stanowią one kolejowe połączenie Kielc z bazową siecią europejską, w tym z węzłami tej sieci: Warszawą, Łodzią, Katowicami i Krakowem.

Na terenie województwa funkcjonuje także, wybudowana w latach 70-tych XX wieku niezelektryfikowana Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) z przeznaczeniem dla transportu rudy żelaza, siarki oraz węgla do ówczesnego ZSRR (początkowo nazywała się Linia Hutniczo-Siarkowa).

Obecnie LHS - linia nr 65 Sławków LHS-Hrubieszów Gr. nadal obsługuje wyłącznie przewozy towarowe. W województwie świętokrzyskim LHS posiada punkt przestawczy wagonów w Sędziszowie oraz stacje: w Grzybowie, Staszowie, Sędziszowie i Gołuchowie.

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

Transport lotniczy

W ostatnich latach obserwuje się dynamiczny wzrost potrzeb w zakresie transportu lotniczego.

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



Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Dotychczas obowiązująca koncepcja zakładała realizację w Obicach portu lotniczego kodu 4D z pasem startowym o długości 2800 m. Założenia te uległy jednak zmianie i w chwili obecnej trwają prace nad modyfikacją projektu, w celu realizacji lotniska w wersji o ograniczonych parametrach, zapewniających jednak regularne przewozy lotnicze oraz możliwość przyszłej rozbudowy i rozwoju portu lotniczego.

III. KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH WOJ.ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014–2020

Krajowe, regionalne i lokalne węzły komunikacyjne

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

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

Gminy KOF jako krajowe, regionalne i lokalne węzły komunikacyjne

Węzły o znaczeniu krajowym

Węzeł krajowy Kielce (główny węzeł komunikacyjny województwa)

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

Ciągi drogowe

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

Planowane w węźle inwestycje w infrastrukturze drogowej:

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



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

Planowane w węźle inwestycje w infrastrukturze kolejowej:

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

Węzły o znaczeniu regionalnym

Do węzłów regionalnych w programie zaliczono siedziby wszystkich powiatów oraz **Chmielnik (KOF)**, Ożarów i Łoniów, w których łączą się drogi krajowe i wojewódzkie.

Węzeł Chmielnik (KOF)

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

Planowane inwestycje w węźle w infrastrukturze drogowej:

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

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

Węzły lokalne

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

Strawczyn

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

Miedziana Góra

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

Zagańsk

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

Masłów

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

Górno

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

Daleszyce

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
32	Regionalny	DW nr 764
43	Regionalny	DW nr 752, DP nr 0332 T
108	Lokalny	DP nr 0334 T

Morawica

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

**Sitkówka Nowiny**

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

Chęciny

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

Piekoszów

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

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

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

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

1. Zoptymalizować przenikanie się różnych rodzajów transportu, czemu winna służyć:
 - budowa obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (kolejowy, drogowy, lotniczy);
 - wyposażenie tych obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych;
 - wyposażenie w infrastrukturę niezbędną do obsługi pasażerów i kierowców;
 - zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń;
 - budowa parkingów na obrzeżach miast – na końcowych przystankach komunikacji miejskiej wyposażonych w infrastrukturę do obsługi kierowców.

2. Koordynować rozkłady jazdy wszystkich przewoźników w poszczególnych rodzajach transportu (wymagane działania):
 - optymalizacja czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej;
 - instalacja elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy;
 - instalacja elektronicznych systemów dystrybucji biletów.
3. Zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w transporcie w aspekcie infrastruktury technicznej, poprzez:
 - odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów;
 - budowę miejsc przystankowych zgodnie z warunkami technicznymi i przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - budowę dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej;
 - budowę ścieżek rowerowych;
 - instalacja systemów monitoringu ruchu w miastach.

Korytarze transportowe łączące węzły regionalne

Korytarze transportowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi kształtują wybrane drogi wojewódzkie i wybrane drogi powiatowe.

W Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013 ustalono listę 41 ciągów drogowych tworzących korytarze regionalne, w których koncentrować się będą prace modernizacyjne. Sieć ta nie uległa zasadniczym zmianom w wyniku uwzględnienia wniosków do niniejszego opracowania zgłoszonych przez właściwe zarządy dróg i starostwa lub w skutek dostosowania ustaleń niniejszego Programu do kierunków rozwoju sieci transportowej ustalonych przyjętym w 2014 roku Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego. Korytarze te uzupełnią będą sieć nadrzędną, integrując obszar województwa i łącząc tereny położone bezpośrednio poza jego granicami (łącząc miejscowości, w których znajdują się siedziby powiatów). Na pozostałych drogach wojewódzkich i powiatowych przewidywana jest modernizacja polegająca na wzmocnieniu nawierzchni wraz z przebudową do uzyskania parametrów założonych.

Wśród najważniejszych inwestycji niezbędnych dla usprawnienia funkcjonowania tych korytarzy, w tym inwestycji wskazanych w załączniku nr 1 do Programu, których realizacja zakładana jest w perspektywie lat 2014-2020 (+2), wymienić należy:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 755 na odcinku Ćmielów-skrzyżowanie z DK 74 wraz z obwodnicą Ćmielowa,
- rozbudowa drogi 754 Ostrowiec Świętokrzyski-Bałtów-Czekarzewice-granica województwa mazowieckiego wraz z rozbudową mostu na rzece Kamiennej,



- rozbudowę DW 768 Jędrzejów-granica województwa małopolskiego wraz z obwodnicami miejscowości: Jędrzejów, Działoszyce, Skalbmierz, Topola, Kazimierza Wielka,
- rozbudowę DW 764 Kielce-Staszów wraz z budową obwodnic miejscowości: Suków, Daleszyce, Ociesęki i układu obwodnicowego Staszowa,
- rozbudowę DW 728 Jędrzejów-granica województwa mazowieckiego wraz z budową obwodnicy miejscowości Łopuszno w ciągu DW 786,
- rozbudowę DW 973 Busko-Zdrój-Nowy Korczyn-Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Nidzie i rzece Wiśle,
- rozbudowę DW 758 na odcinku Iwaniska-Klimontów-Koprzywnica wraz z budową obwodnic Iwanisk i Klimontowa,
- rozbudowę DW 752 i DW 751 wraz z obwodnicą Nowej Słupi w ramach kontynuacji budowy tzw. Małej Pętli Świętokrzyskiej,
- rozbudowę DW 762,
- rozbudowę drogi 766 na odcinku Pińczów-Węchadłów do skrzyżowania z DW 768 wraz z obwodnicami miejscowości Pińczów i Michałów,
- rozbudowę DW 745 w miejscowości Masłów wraz z rozbudową sąsiadującej infrastruktury drogowej,
- budowę obwodnic miejscowości Radkowice i Brzeziny w ciągu DW 763,
- budowę południowej obwodnicy Morawicy w ciągu DW 766 do skrzyżowania z projektowaną obwodnicą w ciągu DK 73,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 744 na odcinku Tychów Stary-Starachowice wraz z budową obwodnicy Starachowic,
- budowę układu obwodnicowego Włoszczowy – obwodnica miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 wraz z połączeniem z drogami wojewódzkimi nr 742 i 785,
- budowę północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 786 na odcinku od granicy województwa do Kielc – etap I:
- droga Nr 786 ma odcinku Łopuszno – Kielce oraz przebudowa drogi Nr 761 na odcinku Piekoszów – Jaworzna” dł. ok 2 km

Wiodące kierunki działań w zakresie modernizacji i rozbudowy systemów komunikacji na terenie woj. świętokrzyskiego w latach 2014–2020:

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

Przez powyższe rozumieć należy działania prowadzące do podwyższenia standardów obsługi ruchu na trasach tranzytowych, które łączą Kielce – węzeł komunikacyjny o randze krajowej

z głównymi korytarzami i węzłami komunikacyjnymi kraju. Jak już wspomniano w obszarze oddziaływania węzła kieleckiego zakłada się docelowo budowę trzech dróg ekspresowych: Droga ekspresowa S7, Droga ekspresowa S74, Droga ekspresowa.

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

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

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

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

Służyć temu będzie budowa obwodnic miejscowości oraz zmniejszanie uciążliwości ruchu przez zastosowanie np. ekranów dźwiękochłonnych, lepsza organizacja ruchu oraz izolowanie terenów zabudowy od głównych korytarzy i węzłów komunikacyjnych, przenoszących ruch tranzytowy.



3. Budowa regionalnego portu lotniczego.

Budowa RPL (Obice gm. Morawica i Grabowiec gm. Chmielnik) wpłynie na podniesienie rangi Kielc w rankingu metropolii krajowych tworząc lepsze warunki do rozwoju biznesu i przyciągnięcia inwestorów zewnętrznych oraz bez wątpienia wzmocni jeden z najistotniejszych czynników rozwoju gospodarczego regionu Targi Kielce. Ponadto uaktywni gospodarczo tereny przyległe w tym obszar turystyczno-uzdrowiskowy obejmujący m.in. gminy: Busko-Zdrój i Solec-Zdrój.

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

5. Poprawa płynności ruchu na drodze nr 78 - (I etap), która docelowo powinna prowadzić do uaktywnienia i wypromowania południowego korytarza komunikacyjnego, posiadającego duże, potencjalne walory transportowe i turystyczne, zwłaszcza w aspekcie planowanej w pobliżu lokalizacji RPL Kielce w Obicach.

6. Poprawa połączeń komunikacyjnych między węzłami regionalnymi i lokalnymi.

7. Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej małych miast.

Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego - Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, oparto przede wszystkim na rozstrzygnięciach dokumentów krajowych, takich jak: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej w latach 2007–2013 oraz Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Najważniejsze uwarunkowania rozwoju tego systemu w regionie, zdiagnozowane w tych programach to:

- słaba zewnętrzna dostępność transportowa, mimo bliskiego sąsiedztwa dużych aglomeracji krajowych,
- niska przepustowość drogowego układu tranzytowego (niedobór obwodnic),
- bariery komunikacyjne na głównych rzekach województwa spowodowane niedoborem i złym stanem istniejących przepraw mostowych,
- niski standard wewnętrznej sieci transportowej.

Bezpośrednią rolę w kształtowaniu rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego odgrywają ustalenia zawarte w Programie Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007–2013, który stanowi rozwinięcie ustaleń „Strategii rozwoju województwa...” w zakresie transportu i komunikacji. Program ten określa kierunki rozwoju nadrzędnego systemu transportowego województwa na najbliższe lata, w dostosowaniu do aktualnego stanu rozstrzygnięć realizacyjnych zawartych w programach krajowych

i decyzjach rządowych, jak również precyzuje kryteria dostępu i etapowania realizacji dróg wojewódzkich i powiatowych, w tym obwodnic miejscowości.

Za główne kierunki działań inwestycyjnych, które uzyskały akceptację w programach krajowych oraz w RPO należy uznać:

- poprawę powiązań komunikacyjnych kieleckiego węzła transportowego z głównymi węzłami i korytarzami transportowymi kraju, poprzez realizację spójnego systemu dróg ekspresowych i krajowych,
- poprawę połączeń komunikacyjnych między węzłami regionalnymi i lokalnymi poprzez realizację systemu dróg wojewódzkich;
- wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów zurbanizowanych poprzez realizację obwodnic i obejść miejscowości,
- likwidację barier komunikacyjnych na głównych rzekach poprzez realizację nowych przepraw mostowych oraz przebudowę mostów istniejących,
- zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu kolejowego poprzez przebudowę linii kolejowych oraz modernizację taboru i infrastruktury kolejowej,
- poprawę bezpieczeństwa świadczonych usług przewozowych, poprzez gwarantowanie przez operatorów systemowego podejścia do zagadnienia szeroko pojętego bezpieczeństwa świadczonych usług przewozowych.

Realizacja powyższych głównych kierunków działań w tej dziedzinie uzależniona jest od zapewnienia spójności komunikacyjnej regionu na płaszczyźnie: zewnętrznej – obejmującej powiązania województwa z węzłami europejskich korytarzy transportowych, oraz wewnętrznej zapewniającej dogodne powiązanie między głównymi miastami regionu. Zewnętrzna spójność komunikacyjna – może być osiągnięta w wyniku pełnej realizacji dróg ekspresowych S-7 i S-74, przebudowy linii kolejowej znaczenia państwowego nr 8 Warszawa — Kraków oraz budowy łącznicy kolejowej linii nr 61 z magistralą CMK a także modernizacji linii kolejowej nr 25.

Wewnętrzna spójność komunikacyjna – wymaga zapewnienia sprawnych połączeń stolicy województwa z ośrodkami powiatowymi oraz między tymi ośrodkami siecią dróg tranzytowych, co powinno przynieść skrócenie czasu dojazdu, wzrost płynności przejazdów

przez miasta i obszary zurbanizowane oraz poprawę bezpieczeństwa na drogach. Zadanie to wiąże się z koniecznością podniesienia standardów technicznych dróg wojewódzkich łączących te ośrodki, realizację systemu obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań oraz uzupełnieniem sieci tych dróg na obszarach o najniższej dostępności komunikacyjnej.

W kontekście powyższego, dla poprawy jakości obsługi obszaru województwa świętokrzyskiego publicznym transportem zbiorowym, jako element rozwojowy, zalecane jest podjęcie następujących działań:

- optymalizacja eksploatacyjna sieci komunikacyjnej, poprzez: wzrost znaczenia

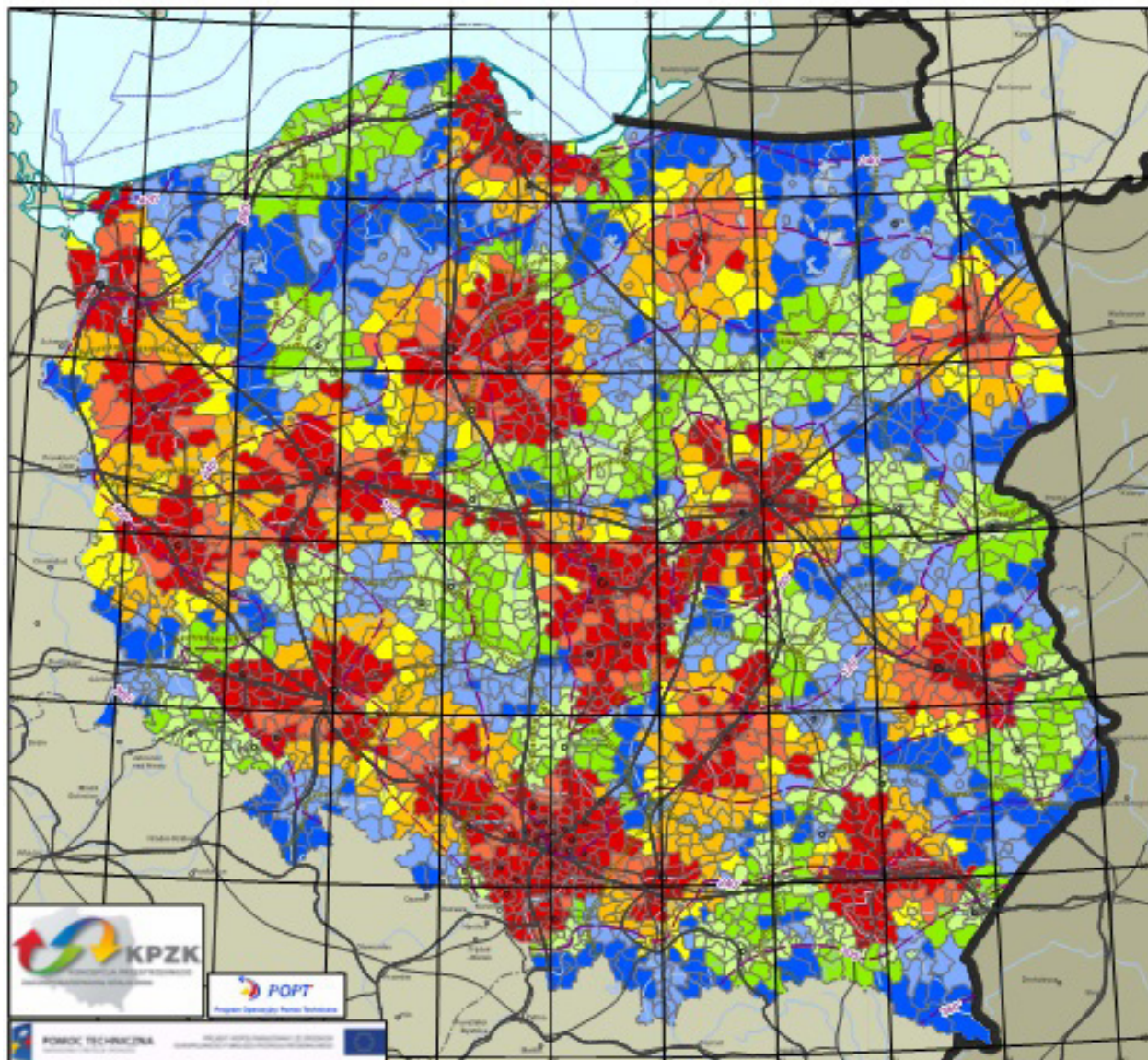


- w przewozach komunikacji kolejowej, poprawę standardów obsługi dla poszczególnych relacji w zakresie dostosowania do potrzeb przewozowych,
- dostosowanie połączeń komunikacyjnych do popytu na usługi transportowe,
- poprawa standardu świadczonych usług, w tym modernizacja i zakup nowego taboru przystosowanego do obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej, spełniających wysokie standardy środowiskowe,
- powołanie jednostki organizacyjnej zarządzającej publicznym transportem zbiorowym świadczącym przewozy pasażerskie o charakterze wojewódzkim.

IV. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Kielce, jako obszar rdzeniowy KOF, nie są w równym stopniu dostępne czasowo za pomocą różnych środków transportu, ze wszystkich gmin obszaru funkcjonalnego (rysunek poniżej). Obszary o wysokiej dostępności są zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej nr 7, a dostępność czasowa Kielc z gmin nie zlokalizowanych wzdłuż tej drogi jest niższa. Przez województwo świętokrzyskie nie przebiega, ani nie jest planowana żadna autostrada. Obecnie przebiega jedynie fragment drogi S7 na odcinku Chęciny-Skarżysko-Kamienna, który został zakwalifikowany jako droga ekspresowa, podobnie jak niewielki fragment drogi S74 (z Kielc w stronę Górna). Zewnętrzna dostępność Kielc w stosunku do innych dużych miast w Polsce jest niska.

Dostępność czasowa Kielc jako ośrodka koncentracji infrastruktury społecznej na poziomie wojewódzkim



Opracowano w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN pod kierunkiem P. Śleszyńskiego dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego

Skala 1:2 500 000
0 25 50 75 100 km

Ocena czasowej dostępności przestrzennej do ośrodków koncentracji infrastruktury społecznej (usługowych) różnego rzędu

■ W=60', G=40', P<20'	■ W=60', G=40', P=20'
■ W<60', G<40', P>20'	■ W>60', G<40', P>20'
■ W<60', G>40', P<20'	■ W>60', G>40', P<20'
■ W<60', G>40', P>20'	■ W=60', G=40', P=20'

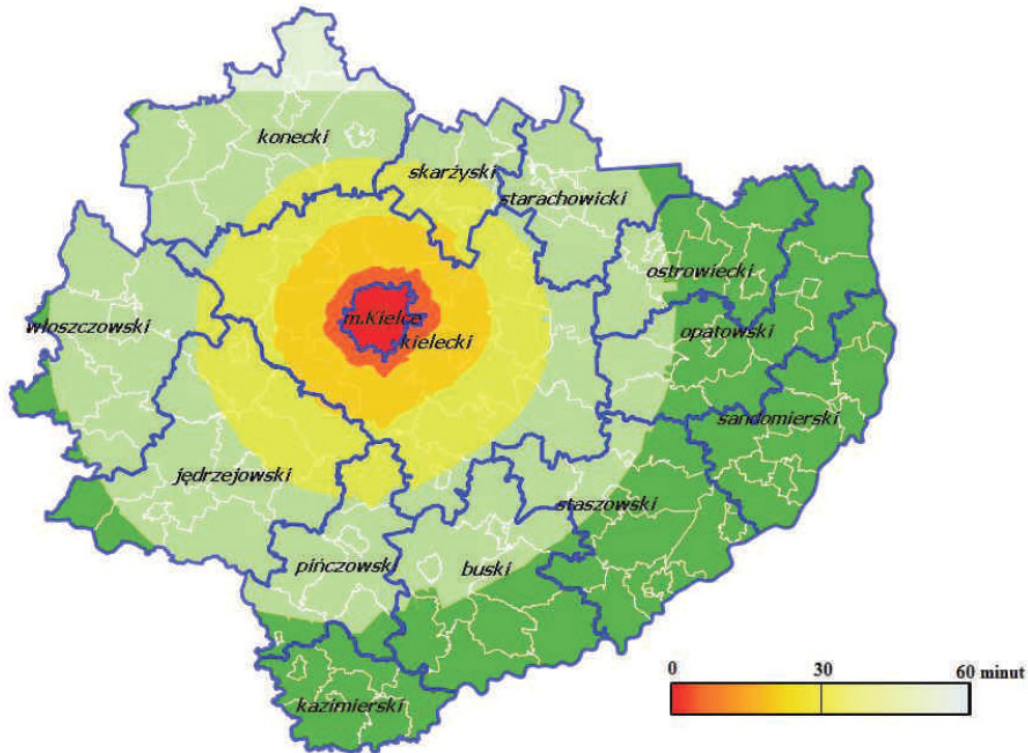
Przyjęte granice zadowalające i niezadowalającej dostępności czasowej indywidualnym transportem samochodowym do centrów najbliższych położonych ośrodków:

wojewódzkich - 60 minut
 gminnych (wraz ze stolicami dawnych województw) - 40 minut
 powiatowych - 20 minut

Źródło: koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, mapa diagnostyczna nr 3, http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_przestrzenna/kpz/strony/koncepcja_przestrzennego_zagospodarowania_kraju.aspx

W obrębie izochrony ~ 60 minut od stolicy województwa, którą często utożsamia się z wielkością rynku pracy, mieszka ponad połowa ludności Województwa Świętokrzyskiego. Dostępność transportową Kielc z miast powiatowych w obrębie izochrony ~60 minut przedstawia poniższy rysunek.

Dostępność transportowa Kielc z miast powiatowych w obrębie izochrony ~60 minut

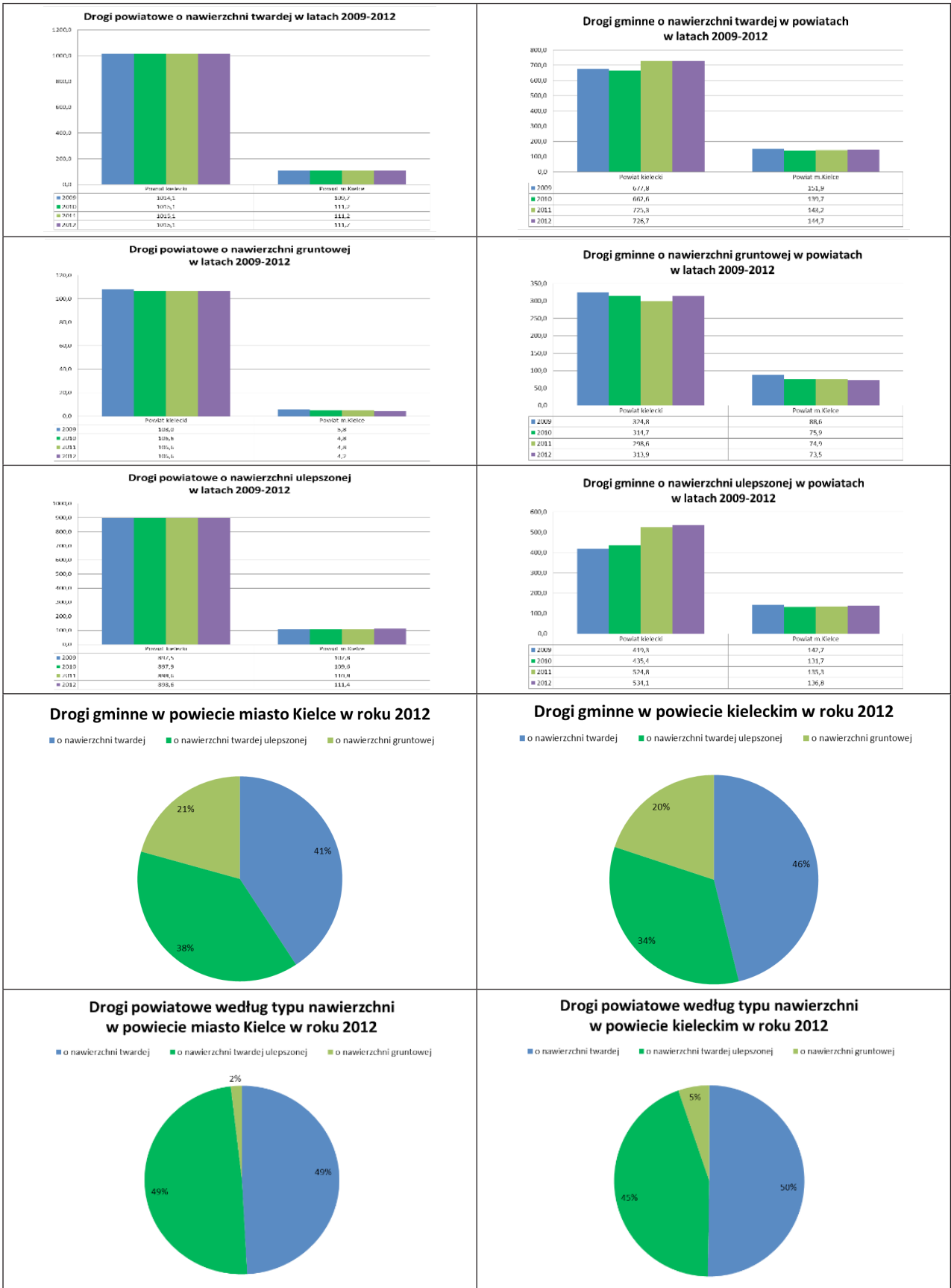


Źródło: Opracowanie własne na podst. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym na terenie Kielc zostały określone w szeregu opracowań – w tym kompleksowo – w **Planie Transportowym gminy Kielce** oraz gmin przyległych tworzących wspólną komunikację zbiorową. Głównym celem Planu Transportowego dla Kielc jest określenie wiążących zasad organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze Kielc i ich obszaru aglomeracyjnego. Plan stanowi realizację budowy zrównoważonego systemu transportowego miasta i obszaru aglomeracyjnego, który będzie umożliwiał realizację potrzeb przewozowych w sposób płynny i sprawny, w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

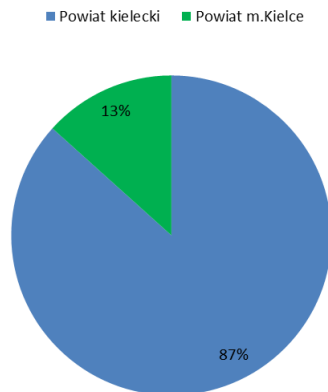
Jeżeli chodzi o wewnętrzne połączenia drogowe w KOF, długość dróg powiatowych w zasadzie nie zmieniała się w latach 2009-2012 w powiecie kieleckim i w powiecie miasto Kielce. Przybywało natomiast dróg gminnych o nawierzchni twardej i dróg o nawierzchni ulepszonej w powiecie kieleckim. Drogi gminne o nawierzchni twardej i drogi o nawierzchni ulepszonej stanowią odpowiednio 41 i 38% dróg w powiecie miasto Kielce (dane za rok 2012), pozostałe 21% dróg ma nawierzchnię gruntową.

Drogi powiatowe i gminne w KOF



Źródło: Opracowanie Lider Projekt na podstawie BDL GUS

Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w powiatach w roku 2012



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Udział dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej w powiecie miasto Kielce wynosił w 2012 roku jedynie 2%, a drogi o nawierzchni twardej i ulepszonej stanowiły po 49%. Sytuacja w powiecie kieleckim jest podobna. W zakresie dróg gminnych – 46% ma nawierzchnię twardą, a 34% ulepszoną. Pozostałe drogi mają nawierzchnię gruntową. W przypadku dróg powiatowych udział dróg o nawierzchni gruntowej wynosi jedynie 5%, 50% dróg ma nawierzchnię twardą, a 45% ulepszoną (Wykres 23). Drogi gminne na całym obszarze KOF wymagają więc dalszych działań w zakresie poprawy jakości nawierzchni. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na drogach, 87% wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi zdarzyło się na drogach w powiecie kieleckim i był to aż 6-procentowy wzrost w stosunku do roku poprzedniego.

Komunikacja publiczna

Jednym z istotnych zagadnień ekonomicznych, społecznych i ekologicznych w funkcjonowaniu miast i obszarów zurbanizowanych jest zrównoważony transport publiczny, który odgrywa przede wszystkim rolę socjalną, stwarzając osobom niemającym dostępu do innych form transportu możliwość sprawnego przemieszczania się. Ponadto transport publiczny rozwiązuje problemy funkcjonalne związane z nadmiernym zatłoczeniem ulic miejskich oraz poprzez ograniczenie ruchu samochodowego, a tym samym ograniczenie emisji spalin komunikacyjnych, sprzyja również aspektom ekologicznym.

Świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym zaspokaja przede wszystkim potrzeby osób dojeżdżających do pracy i szkół oraz w kierunku powrotnym. W miarę możliwości i przepustowości linii kolejowych, rozkład jazdy pociągów tworzony jest bez większych korekt czasowych tak, aby zapewnić mieszkańcom regionu ciągłość połączeń w danym kierunku, głównie w godzinach szczytu porannego i po godz. 14:00

Przewozy kolejowe w regionie wykonywane są przez „Przewozy Regionalne” spółka z o.o. (pociągi Regio, InterRegio) oraz PKP Intercity S.A. (pociągi TLK). Pociągi TLK oraz InterRegio stanowią uzupełnienie oferty przewozowej w zakresie komunikacji z innymi regionami Polski. Połączenia te obsługują głównie ruch wykraczający poza teren województwa świętokrzyskiego

(14 pociągów TLK, w tym 3 pociągi kursujące tylko raz w roku oraz 1 pociąg InterRegio). Wspomniane pociągi zatrzymują się tylko na większych stacjach: Kielce, Skarżysko Kam., Jędrzejów, Sędziszów, Włoszczowa.

Spółka „Przewozy Regionalne” na zlecenie organizatora kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich (Marszałek Województwa), obsługuje połączenia na następujących liniach kolejowych:

- nr 8 i nr 25: Kielce – Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski (29 pociągów);
- nr 8 i nr 62: Kielce – Sędziszów – *granica województwa* - Kraków/ Katowice (39 pociągów);
- nr 61: Kielce – Włoszczowa – *granica województwa* – Częstochowa (19 pociągów).

Większość połączeń kolejowych odbywa się w relacjach pokrywających się z odcinkami wymienionymi powyżej. Są to relacje, wynikające z potrzeb lokalnego rynku, gdzie potoki podróży ciągną do większych miejscowości województwa. Połączenia kolejowe na terenie KOF obejmują następujące gminy: Kielce, Piekoszów, Sitkówka Nowiny, Chęciny, Zagnańsk, Miedziana Góra.

W transporcie drogowym publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami nazywany jest przewozem regularnym. Wykonywanie przewozów regularnych w transporcie drogowym wymaga uzyskania stosownego zezwolenia. Zgodnie ze stanem na koniec 2013 roku w województwie świętokrzyskim udzielono 351 takich zezwoleń, w tym 181 dla przedsiębiorstw PKS, a 170 dla prywatnych przewoźników. Udzielono 230 zezwoleń, których linie swoim zasięgiem obejmują teren województwa świętokrzyskiego, natomiast 121 – to zezwolenia na wykonywanie linii wykraczających swoim zasięgiem poza obszar województwa świętokrzyskiego.

Przewóz regularny osób w regionie odbywa się na 62 zbiorczych liniach komunikacyjnych. Obsługa komunikacyjna podróży odbywa się w około 36,4% taborom stanowiącym własność PKS, w około 20,4 % przez przewoźników miejskich, obsługujących również miejscowości poza granicami miast oraz w około 43,2 % z wykorzystaniem taboru będącego własnością przewoźników prywatnych. Na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego połączenia realizowane są przez przewoźników prywatnych, PKS oraz ZTM Kielce, który obsługuje wszystkie gminy KOF z wyjątkiem gminy Chmielnik¹ i Strawczyn.

Obszary w pobliżu głównych dróg powiatowych (na trasach Włoszczowa – Jędrzejów – Pińczów – Busko Zdrój, Pińczów – Kielce – Starachowice, Skarżysko-Kamienna – Końskie) są jednymi z najlepiej skomunikowanych. Do dobrze skomunikowanych należą również regiony, w których podróży mają dostęp zarówno do transportu autobusowego, jak i kolejowego (wzdłuż tras Jędrzejów – Kielce – Skarżysko-Kamienna – Starachowice, Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Sandomierz, Włoszczowa – Kielce). Wysoki poziom transportu publicznego występuje również na obszarach na północnym zachodzie oraz wschodzie województwa (zwłaszcza wzdłuż tras Włoszczowa – Końskie – Kielce, Kazimierza Wielka – Busko Zdrój – Morawica,

¹ Gmina Chmielnik jest obsługiwana przez transport komercyjny MPK.



Staszów – Opatów – Górnio – Ostrowiec Świętokrzyski). Obszary o najmniejszej dostępności do komunikacji międzypowiatowej, znajdują się na południowym wschodzie od Kielc, szczególnie w pobliżu trasy Kielce – Staszów.

Obszary nieobsłużone komunikacją to głównie tereny wiejskie, oddalone od głównych potoków transportowych. Największe obszary nieobsługiwane przez transport publiczny to przede wszystkim użytki rolne i lasy.

Miasto Kielce i poszczególne gminy KOF odgrywają kluczową rolę w opisanym wyżej systemie komunikacyjnym regionu. Zidentyfikowane korytarze komunikacji publicznej przebiegające z i do Kielc przez teren gmin KOF, wchodzi w skład korytarzy komunikacyjnych szczebla powiatowego i wojewódzkiego, a tym samym usprawniają komunikację publiczną regionu. Dobrze rozwinięta infrastruktura komunikacyjna KOF, jest zatem czynnikiem niezbędnym dla zrównoważonego rozwoju zarówno gmin KOF, jak i całego województwa i ma pozytywny wpływ na stan środowiska naturalnego oraz komfort życia mieszkańców.

Diagnoza społeczna mieszkańców KOF w dziedzinie transportu

Diagnoza społeczna mieszkańców KOF przeprowadzona została na potrzeby opracowania Strategii ZIT KOF. Jednym z celów badań, przeprowadzonych na wybranej grupie respondentów, było określenie powiązań transportowych między poszczególnymi miastami i gminami zlokalizowanymi na terenie KOF.

W badaniu mieszkańców poproszono o ocenę łatwości dostania się za pomocą różnych środków transportu ze swojego miejsca zamieszkania do wyznaczonych obszarów Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Ocen dokonywali na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało ocenę *najniższą*, a 5 ocenę *najwyższą*.

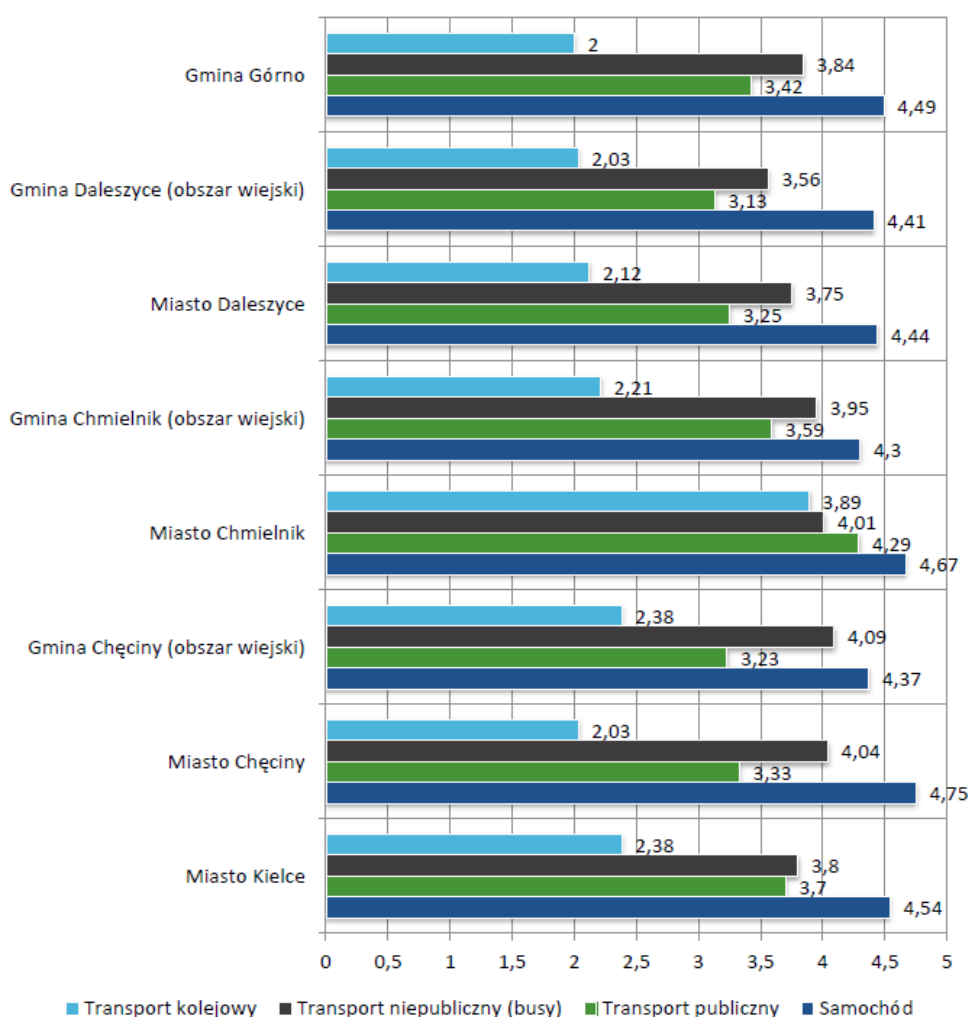
Diagnoza wykazała, że po obszarze KOF mieszkańcy najczęściej poruszają się samochodami prywatnymi, przy czym większość z nich jeździ wyłącznie do Kielc. W przypadku pozostałych gmin i miejscowości odsetek wskazań na brak podróży w tym kierunku mieścił się w przedziale od 80% (miasto Chęciny) do 89% (gmina Masłów). Dominację prywatnego transportu samochodowego na terenie KOF potwierdzają oceny łatwości dostania się do wszystkich miast/gmin za pomocą różnych środków transportu. Oceny formułowane na skali od 1 (najniższe) do 5 (najwyższe) wskazują, że niemal do wszystkich miast/gmin (oprócz gminy Sitkówka-Nowiny), najłatwiej dotrzeć właśnie samochodem (średnie ocen od 4,18 dla gminy Morawica do 4,75 dla miasta Chęciny). Średnie oceny łatwości dotarcia do wskazanych miast i gmin transportem nie-publicznym (busy) kształtowały się w granicach ok. 4, transportem niepublicznym – ok. 3,5, zaś koleją – jedynie ok. 2.

Niezależnie od celu, spośród wszystkich miast i gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego **mieszkańcy tego terenu najczęściej jeżdżą do stolicy województwa**. Dla większości z nich Kielce są centrum życia zawodowego, edukacyjnego i kulturalnego, ale również miejscem zakupów i korzystania z rozrywek (basen, pływalnia, puby, dyskoteki, spotkania towarzyskie, kina, teatry, koncerty) czy usług (specjalistycznych medycznych, kosmetycznych, fryzjerskich,

naprawy samochodów). **Lokalnie mieszkańcy najczęściej korzystają z usług lekarzy rodzinnych, organizują edukację dla dzieci, naprawiają samochody oraz uczestniczą w nabożeństwach religijnych.**

Do wszystkich miast i gmin KOF wymienionych na poniższym wykresie najłatwiej, zdaniem badanych, dotrzeć za pomocą samochodu. Średnie oceny łatwości dojazdu do wybranych miejscowości transportem publicznym wahały się od 3,13 (obszar wiejski gminy Daleszyce) do 4,29 (miasto Chmielnik), zaś transportem niepublicznym: od 3,56 (obszar wiejski gminy Daleszyce) do 4,09 (obszar wiejski gminy Chęciny). Zdecydowanie najniższe oceny łatwości dostania się do wybranych miejscowości dotyczyły transportu kolejowego – najniższe wystąpiły w przypadku gminy Górno (2,00), gminy Daleszyce oraz miasta Chęciny (średnie 2,03). Najwyższą dostępnością kolejową charakteryzowało się miasto Chmielnik (średnia 3,89), jednak była to jedyna tak wysoka ocena dla podróżowania koleją spośród wszystkich prezentowanych miejscowości.

Dostępność różnymi środkami transportu

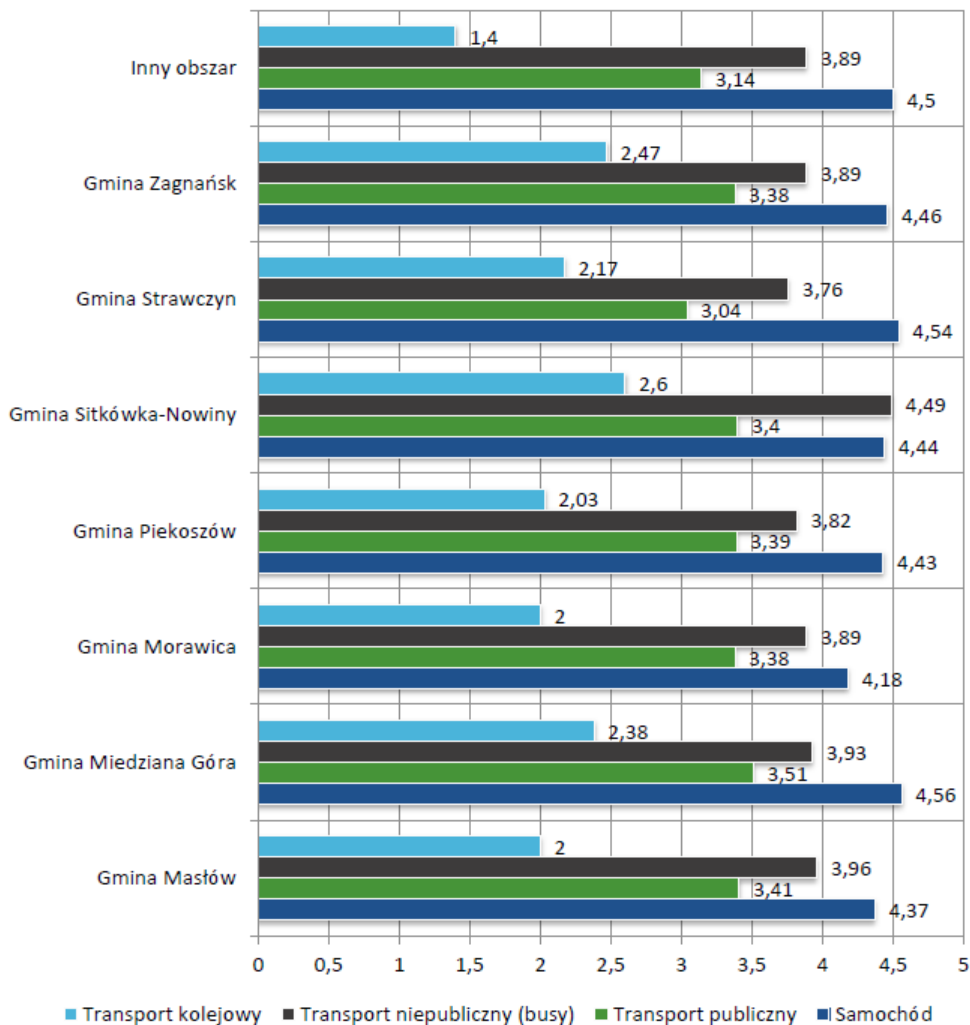


Również do większości pozostałych gmin KOF najłatwiej jest dotrzeć za pomocą samochodu. Średnie ocen mieszkańców dla tego środka transportu mieściły się w przedziale od 4,18 (gmina

Morawica) do 4,56 (gmina Miedziana Góra). Niższe średnie uzyskiwano dla transportu niepublicznego (między 3,76 dla gminy Strawczyn a 4,49 dla gminy Sitkówka -Nowiny), a jeszcze niżej oceniono łatwość dostania się do wskazanych miejscowości transportem publicznym (od 3,04 w gminie Strawczyn do 3,51 w gminie Miedziana Góra). Ponownie najtrudniejsze okazało się dotarcie do wyszczególnionych obszarów transportem kolejowym – średnie ocen wahały się od 1,4 (inny obszar) do 2,47 (gmina Zagnańsk).

Część 2.

Dostępność różnymi środkami transportu



Przedstawione w poniższej Tabeli podsumowanie ocen łatwości dostania się za pomocą różnych środków transportu z miejsca zamieszkania do wybranych miast i gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego pozwala stwierdzić, iż niemal do wszystkich miejscowości (oprócz gminy Sitkówka-Nowiny) najłatwiej dotrzeć samochodem – dla wszystkich obszarów średnie oceny łatwości dotarcia kształtowały się na poziomie powyżej 4. Drugim pod względem łatwości okazał się transport niepubliczny (busy), a trzecim – transport publiczny. Jedynie w przypadku miasta Chmielnik średnia ocen łatwości dostania się transportem publicznym była wyższa

niż średnia ocen dla transportu niepublicznego. Miasto Chmielnik wyróżnia się również na tle pozostałych miejscowości bardzo wysoką oceną łatwości dostania się transportem kolejowym (3,89). W pozostałych miastach i gminach oceny te nie przekraczały poziomu 2,5.

Ocena łatwości dostania się za pomocą różnych środków transportu z miejsca zamieszkania do wybranych miejscowości – podsumowanie

	Samochód	Transport publiczny	Transport niepubliczny (busesy)	Transport kolejowy
Miasto Kielce	4,54	3,7	3,8	2,38
Miasto Chęciny	4,75	3,33	4,04	2,03
Gmina Chęciny (obszar wiejski)	4,37	3,23	4,09	2,38
Miasto Chmielnik	4,67	4,29	4,01	3,89
Gmina Chmielnik (obszar wiejski)	4,3	3,59	3,95	2,21
Miasto Daleszyce	4,44	3,25	3,75	2,12
Gmina Daleszyce (obszar wiejski)	4,41	3,13	3,56	2,03
Gmina Górno	4,49	3,42	3,84	2
Gmina Masłów	4,37	3,41	3,96	2
Gmina Miedziana Góra	4,56	3,51	3,93	2,38
Gmina Morawica	4,18	3,38	3,89	2
Gmina Piekoszów	4,43	3,39	3,82	2,03
Gmina Sitkówka-Nowiny	4,44	3,4	4,49	2,6
Gmina Strawczyn	4,54	3,04	3,76	2,17
Gmina Zagnańsk	4,46	3,38	3,89	2,47
Inny obszar	4,5	3,14	3,89	1,4

Podobne wyniki uzyskano w badaniu przedsiębiorców.

Diagnoza społeczna przedsiębiorców z terenu Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego - w dziedzinie transportu.

Do większości miast i gmin KOF najłatwiej, zdaniem badanych, dotrzeć za pomocą samochodu. W przypadku Kielc średnia ocen dla tego środka transportu wynosiła 3,98. Nieznacznie niższe oceny sformułowano w stosunku do obszaru wiejskiego gminy Chęciny (średnia 3,92). Lepszą dostępnością samochodową charakteryzowały się miasta Chęciny (średnia 4,34), Chmielnik (średnia 4,32) oraz Daleszyce (średnia 4,0), a także obszar wiejski gminy Chmielnik (średnia 4,0). Zdaniem badanych przedsiębiorców, do gminy Górno oraz obszaru wiejskiego gminy Daleszyce najłatwiej jest dotrzeć za pomocą transportu publicznego (średnie 4,34 oraz 3,92). Sformułowane przez respondentów oceny łatwości dotarcia do gmin Sitkówka-Nowiny oraz Zagnańsk wskazują, iż najłatwiej jest to zrobić samochodem (średnie 4,18 i 3,89). W przypadku gmin Masłów, Miedziana Góra oraz Piekoszów respondenci najwyżej oceniali łatwość dotarcia

za pośrednictwem transportu publicznego, zaś w stosunku do gmin Morawica i Strawczyn na jednakowym poziomie oceniono możliwość dotarcia do nich transportem publicznym (średnia 3,28 oraz 3,31), jak i niepublicznym (średnia 3,34 oraz 3,36).

W przypadku terenów poza KOF badanym przedsiębiorcom najłatwiej jest dotrzeć do województwa mazowieckiego (średnia 3,75 na skali od 1 do 5) oraz stolicy województwa świętokrzyskiego – Kielc (3,74). Nieco trudniej przedsiębiorcom podróżuje się do obszaru w promieniu kilkudziesięciu kilometrów od siedziby firmy (3,67), województwa lubelskiego (3,56) oraz podkarpackiego (3,41). Na podobnym poziomie ukształtowały się oceny możliwości dojazdu z siedziby firmy do pozostałych województw sąsiadujących ze świętokrzyskim: małopolskiego, śląskiego i łódzkiego (3,33-3,36). Najniżej oceniono dostępność pozostałych województw Polski – możliwość dojazdu do nich oceniono przeciętnie na 3,25.

Większość firm uczestniczących w badaniu (65%) swoją działalność prowadzi także poza obszarem miasta/miny, w której znajduje się siedziba firmy. Natomiast odpowiedzi respondentów na pytanie dotyczące pochodzenia klientów wskazują na występowanie pewnego dualizmu: 46% badanych przedsiębiorców w przeważającej części posiada klientów z tego samego miasta/gminy, w której znajduje się ich firma, a u 42% respondentów klienci w przeważającej większości pochodzą spoza ich miasta/gminy.

Zdaniem przedsiębiorców KOF, najważniejszą dziedziną funkcjonowania gminy, zasługującą na szczególną uwagę ze strony władz lokalnych, są drogi. W tym obszarze tematycznym respondenci zaproponowali najwięcej inwestycji (62% wskazań). Drugim pod względem ważności obszarem działalności gminy okazała się lokalna przedsiębiorczość, zaś trzecim – gospodarka komunalna i mieszkaniowa.

Ścieżki rowerowe

Kolejnym ważnym elementem, mającym na celu zrównoważony rozwój systemu transportu i komunikacji obszaru KOF, jest infrastruktura przeznaczona dla ruchu rowerowego. W tabeli poniżej przedstawiano dostępność ścieżek rowerowych w gminach KOF na tle regionu.

Ścieżki rowerowe Gmin KOF na tle regionu w latach 2011-2013

Jednostka terytorialna	Rok		
	2011	2012	2013
	km	km	km
ŚWIĘTOKRZYSKIE	97,5	105,6	137,6
Powiat kielecki	23,8	23,8	37,4
Gminy KOF, w tym:	18,5	20,5	25,2
Miasto i Gmina Chmielnik	0,0	0,0	1,6
Miasto i Gmina Daleszyce	0,0	0,0	1,3
Gmina Masłów	1,8	1,8	1,8
Gmina Piekoszów	0,0	0,0	1,8
Miasto Kielce	16,7	18,7	18,7

Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie BDL

Tylko na terenie niektórych gmin KOF zostały wytyczone ścieżki rowerowe, mimo to długość istniejących ścieżek rowerowych na obszarze KOF stanowi ok. 67% w powiecie kieleckim i ok. 18% w województwie świętokrzyskim.

Wytyczone ścieżki rowerowe oraz szlaki rowerowe w gminach KOF lokalizowane są przede wszystkim w ciągach dróg publicznych. Jedynie na terenie miasta Kielce oraz w niektórych gminach KOF (krótkie odcinki), wyznaczone są drogi dla rowerów, stanowiące wydzielone pasy jezdne. Lokalizacja szlaków i ścieżek rowerowych w drogach publicznych wiąże z dużym ograniczeniem bezpieczeństwa w ruchu rowerowym, ale też z utrudnieniem w ruchu pojazdów mechanicznych.

Diagnoza - Podsumowanie

KOF cechuje się niską i średnią dostępnością transportową zewnętrzną, zwłaszcza jeśli chodzi o drogi szybkiego ruchu. Miasto Kielce nie ma też lotniska. Poprawa dostępności zewnętrznej jest w niewielkim zakresie zależna od przedstawicieli miast i gmin KOF, mają na nią wpływ głównie władze krajowe. Pod względem powiązań transportowych wewnątrz KOF, najsilniejsze powiązania, zarówno przy podróżach mieszkańców, jak i przedsiębiorców występują na kierunku gminy KOF – Kielce. Niepokojące jest, że najważniejszym środkiem transportu mieszkańców jest samochód, choć w części gmin dość wysoko oceniany jest także transport publiczny. Głównym zadaniem KOF w zakresie dostępności transportowej powinno być prowadzenie działań lobbystycznych w zakresie poprawy dostępności zewnętrznej, a także ujednolicenie dostępności wewnętrznej, szczególnie w zakresie transportu publicznego. Wzmocnienie powiązań funkcjonalnych pomiędzy mniejszymi gminami KOF poprawiłoby spójność wewnętrzną obszaru funkcjonalnego.

Mając na uwadze powyższą analizę, zdiagnozowane problemy występujące w obszarze KOF w zakresie dostępności transportowej obejmują m.in.:

- **brak wystarczającej, odpowiedniej i spójnej infrastruktury drogowej oraz ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,**
- **brak pełnego dostosowania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych - niewidomych i niedowidzących,**
- **niewystarczającą punktualność i niezawodność obsługi komunikacyjnej,**
- **niezadowalający stan środków komunikacji zbiorowej**

V. WYZWANIA

Kielecki Obszar Funkcjonalny w swojej polityce winien dążyć do stworzenia spójnego systemu transportowego, w tym dostosowanie m.in. przewozów do spodziewanego ruchu drogowego, a także uniwersalnych potrzeb i aspiracji rozwojowych społeczeństwa, m.in. poprzez działania:

- **wykorzystanie obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (autobusowy, kolejowy, drogowy),**



- **wyposażenie w/w obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych,**
- **dostosowanie w/w obiektów oraz środków transportowych do potrzeb osób niepełnosprawnych,**
- **zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń,**
- **optymalizację czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi, przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej i rowerowej,**
- **instalacje elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy,**
- **instalacje elektronicznych systemów dystrybucji biletów,**
- **odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów,**
- **budowę dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej,**
- **instalację systemów monitoringu ruchu w miastach, w tym monitoringu bus-pasów,**
- **instalację Inteligentnych Systemów Transportowych,**
- **zakup nowoczesnego, ekologicznego taboru autobusowego.**

W praktyce oznaczać to będzie kreowanie systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności mieszkańców i transportu, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie, jest jednym z wielu czynników warunkujących rozwój obszarów funkcjonalnych.

W odniesieniu do powyższego, działania mające na celu kreowanie systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego powinny być realizowane z uwzględnieniem **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**.

Konieczne jest wspieranie działań mających na celu budowę i rozbudowę bezpiecznej infrastruktury dla ruchu rowerowego na terenie KOF.

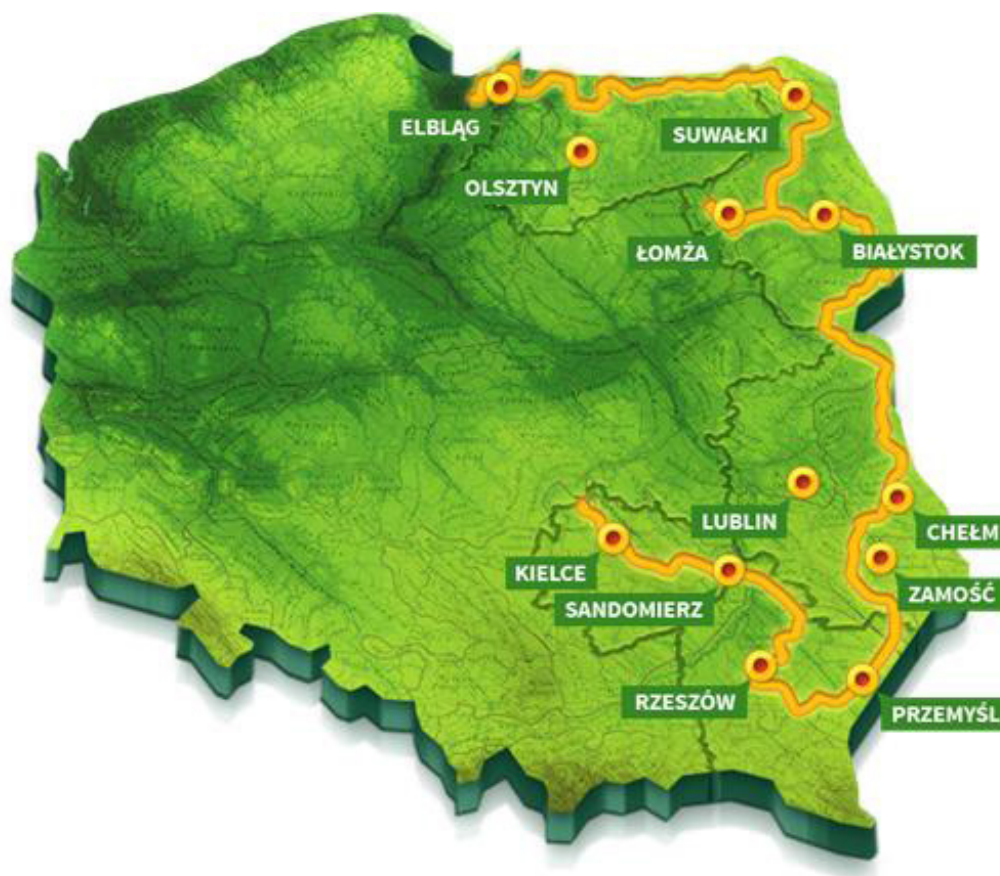
Budowa dróg dla rowerów pozwoli na wytworzenie spójnego systemu będącego podstawą dla realizacji systemu komunikacji rowerowej. Alternatywny środek transportu jakim jest rower, daje mieszkańcom możliwość realizacji potrzeb transportowych w sposób ekologiczny, szybki i bezpieczny.

Rozbudowa i budowa systemu dróg rowerowych umożliwia uzyskanie efektu sieciowego, który zapewnia wygodne, komfortowe i bezpieczne wykorzystywanie roweru jako środka transportu. Rozbudowa systemu dróg rowerowych (ścieżek rowerowych) pozwala stworzyć, alternatywny dla samochodowego, ekologiczny model komunikacji. Rozwój ruchu rowerowego poprzez rozbudowę infrastruktury pozwala promować aktywną mobilność miejską oraz efektywniej gospodarować zasobami. Promocja ruchu rowerowego pozytywnie wpłynie na postrzeganie KOF jako prężnego, nowoczesnego i dynamicznie się rozwijającego obszaru.

Stolica województwa², którego ważną częścią gospodarki jest turystyka, powinna kształtować ekologiczne formy transportu, a tym samym pozytywnie wpływać na środowisko naturalne. Planowane do realizacji projekty powinny obejmować m.in.: budowę, przebudowę i rozbudowę dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych oraz skrzyżowań.

Dodatkowo nowoprojektowane odcinki dróg rowerowych powinny nawiązywać do przebiegu Trasy Rowerowej w Polsce Wschodniej, który umożliwia dostęp do europejskiej sieci tras rowerowych. Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej to pięć projektów regionalnych, które utworzą spójną trasę rowerową biegnącą przez pięć województw: lubelskie (ok. 350 km), podkarpackie (ok. 430 km), podlaskie (ok. 590 km), świętokrzyskie (ok. 190 km) i warmińsko-mazurskie (ok. 420 km). Będzie ona przeprowadzona przez atrakcyjne obszary, m.in. miejsca cenne przyrodniczo, zabytki, ważne węzły komunikacyjne, przesiadkowe. W projekcie zaplanowano modernizację już istniejących tras rowerowych, budowę nowych, wykorzystanie istniejących dróg o niewielkim natężeniu ruchu, utworzenie sieci miejsc postojowych i odpowiednie oznakowanie całego szlaku.

Orientacyjny przebieg „Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej”



Źródło: <http://greenvelo.pl>

² Wg danych Pełnomocnika Prezydenta Kielc ds. infrastruktury rowerowej w 2015r. długość ścieżek rowerowych w Kielcach wynosi 34,3 km, z czego 33% miało nawierzchnię z kostki betonowej, 19.1% z asfaltu, a do wykonania 11% jako rodzaj nawierzchni wskazano tłuczeń.

W województwie świętokrzyskim omawiana trasa będzie przebiegać od granicy z województwem podkarpackim w Sandomierzu przez Klimontów, Iwaniska, Raków, Kielce do Sielpi Wielkiej (gmina Końskie). Szacowana długość trasy w województwie to 190 km.

Przybliżony przebieg trasy przez obszar gmin KOF



Źródło: Opracowanie własne EPRD Sp. z o.o. na podstawie <http://greenvelo.pl/>

VI. PODSUMOWANIE

Zewnętrzna dostępność komunikacyjna, w tym powiązanie z innymi dużymi ośrodkami miejskimi w kraju i za granicą transportem drogowym, kolejowym i lotniczym jest istotnym warunkiem podnoszenia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej obszaru KOF, ale także poprawy jakości życia mieszkańców poprzez ułatwienie dostępu do usług wyższego rzędu. Obecnie, obszar KOF wykazuje się średnią dostępnością drogową i kolejową, nie posiada dostępu do lotniska (najbliższe lotnisko w Balicach jest oddalone o około 2 godziny drogi samochodem). Ze względu na to, że połączenia drogowe, kolejowe i lotnicze warunkujące zewnętrzną dostępność komunikacyjną KOF leżą poza zakresem działania samorządów lokalnych, można prowadzić jedynie działania lobbystyczne poparte pogłębioną analizą kosztów i korzyści możliwych do osiągnięcia dzięki poprawie sytuacji.

Jeżeli chodzi o dostępność wewnętrzną, jest ona czynnikiem integrującym terytorium i zwiększającym jego spójność. Poprawia także dostęp mieszkańców do usług publicznych – wg danych zawartych w diagnozie jest on dziś nierównomierny w poszczególnych gminach KOF, niewystarczająco rozwinięte są także połączenia drogowe, kolejowe i transport publiczny między poszczególnymi gminami, a także pomiędzy niektórymi gminami a Kielcami, których pozycja jako obszaru rdzeniowego jest bardzo mocna (koncentrują większość podróży mieszkańców związanych z pracą, zakupami czy funkcjami społecznymi i kulturalnymi). Wynika stąd konieczność takiej poprawy połączeń drogowych i kolejowych oraz rozwój transportu zbiorowego do i z Kielc, jak również w samych Kielcach, aby dostęp czasowy wszystkich mieszkańców do stolicy obszaru był w miarę możliwości podobny, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości zrównoważonej mobilności w samych Kielcach, gdzie koncentrują się wszystkie funkcjonalne powiązania KOF – centrum administracyjne, gospodarcze, edukacyjne, zdrowotne, kulturalne dla mieszkańców KOF.

Działania strategiczne planowane do realizacji w ramach celu strategicznego to m.in.:

1. Rozbudowa i poprawa jakości dróg na obszarze KOF tak, aby zwiększyć wewnętrzną i zewnętrzną integrację obszaru funkcjonalnego oraz bezpieczeństwo drogowe.
2. Rozwój i integracja systemu komunikacji publicznej.
3. Poprawa ilości i jakości taboru autobusowego.
4. Budowa obwodnic Kielc.
5. Działania na rzecz zwiększenia dostępności zewnętrznej KOF, w tym w szczególności transportem samochodowym i lotniczym.
6. Wykorzystanie transportu kolejowego do poprawy połączeń między gminami KOF a Kielcami.

Wybrane działania koncentrują się na wzmocnieniu wewnętrznej spójności KOF, w szczególności poprzez poprawę stanu technicznego oraz rozwój transportu publicznego na terenie KOF. Jeżeli chodzi o dostępność zewnętrzną, planowane są jedynie działania lobbystyczne. Działania w zakresie rozwoju transportu zintegrowanego powinny prowadzić do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego przez mieszkańców i przedsiębiorców KOF w swoich codziennych podróżach.

Ponieważ transport samochodowy jest jednym ze źródeł tzw. niskiej emisji, a tym samym jednym z głównych przyczyn zanieczyszczeń powietrza, inwestycje w zakresie modernizacji i rozwoju transportu publicznego wpisują się w działania priorytetowe związane z promowaniem gospodarki niskoemisyjnej.

Bibliografia

1. Ekspertyza - "Koncepcja rozwoju transportu publicznego w miastach" 2010.
2. Ekspertyza dotycząca województwa świętokrzyskiego w kontekście strategii rozwoju społeczno-gospodarczego polski wschodniej do roku 2020



3. Sprawozdanie z przebiegu prac nad Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020 i zaangażowania partnerów w jej opracowanie
4. Strategia ZIT KOF na lata 2014-2020 – projekt
5. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego
6. Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020
7. Biała Księga Mobilności 2015

Opracowanie:

BIURO ZIT

Wydział Zarządzania Funduszami Europejskimi UM Kielce

grudzień, 2015



POLITECHNIKA KRAKOWSKA
WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
INSTYTUT INŻYNIERII DROGOWEJ I KOLEJOWEJ
**KATEDRA SYSTEMÓW
KOMUNIKACYJNYCH**

31-155 KRAKÓW UL. WARSZAWSKA 24

Tel. (12) 628-23-25; Fax: 48-12-628-25-35; email: l-2@transys.wil.pk.edu.pl ; www.ksk.wil.pk.edu.pl



ZAŁĄCZNIK NR 8B

**Plan transportowy gminy Kielce
oraz gmin przyległych tworzących
wspólną komunikację zbiorową**

Zespół autorski:

dr inż. Marek Bauer - kierownik zespołu
dr inż. Wiesław Dźwigoń
dr inż. Andrzej Szarata
prof. dr hab. inż. Andrzej Rudnicki
Michał Pyzik

Zleceniodawca:

**Gmina Kielce - Zarząd Transportu
Miejskiego
Kielce, ul. Głowackiego 4**

Kraków, grudzień 2013 r.



1. Cele i metodyka tworzenia Planu Transportowego

1.1. Cele Planu Transportowego

Podstawę prawną Planu Transportowego stanowi Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dziennik Ustaw z 2011 r. Nr 5, poz. 13). Ustawa ta, wraz z rozporządzeniem wykonawczym (z dn. 25 maja 2011r.), określa zakres ustaleń Planu Transportowego.

Plan jest dokumentem prawa lokalnego, określającym zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym na określonym obszarze. Swoim zakresem, Plan Transportowy powinien obejmować wyłącznie przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przez które rozumiana jest „powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze”. Z tej samej Ustawy wynika również, że przewozy te odbywać się powinny na podstawie umowy przewozowej, a także że mogą być dofinansowywane na zasadach określonych w ustawie z budżetu publicznego (zgodnie z definicją z Ustawy, art. 4 ust. 1 poz.12).

Głównym celem tworzonego Planu Transportowego dla Kielc jest określenie wiążących zasad organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze Kielc i ich obszaru aglomeracyjnego. Tworzony Plan Transportowy dotyczy rozwoju usług zamawianych przez Zarząd Transportu Zbiorowego w Kielcach i nie reguluje pozostałych rodzajów usług transportowych, w tym usług komercyjnych.

Plan ma stanowić realizację kontynuacji budowy zrównoważonego system transportowego miasta i obszaru aglomeracyjnego, który będzie umożliwił realizację potrzeb przewozowych w sposób płynny i sprawny, w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Według Białej Księgi (Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje, Komisja Europejska, 2001) zrównoważony system transportowy to taki, który:

- zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrażający zdrowiu ludzi i środowisku w sposób równy dla obecnej i następnych generacji;
- pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymywać rozwój gospodarczy oraz regionalny;
- ogranicza emisje i odpady w ramach możliwości zaabsorbowania ich przez ziemię, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu zajęcia terenu i hałasu.

W praktyce oznacza to dążenie do:

- zwiększania prędkości komunikacyjnych pojazdów transportu zbiorowego w wyniku modernizacji istniejącej infrastruktury oraz budowy infrastruktury przyjaznej środowiskom transportu zbiorowego;

- zwiększanie dostępności do transportu zbiorowego poprzez zwiększanie częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego oraz zwiększenie zakresu obszarowego obsługi, a także zwiększenie dostępności przystanków;
- zwiększanie wygody podróżowania poprzez wymianę taboru i poprawę infrastruktury przystankowej;
- optymalizację układu linii transportu zbiorowego, dzięki lepszej koordynacji rozkładów jazdy, oraz poprawie integracji węzłów przesiadkowych, oraz integrację taryfową;
- integrację transportu zbiorowego oraz transportu indywidualnego;
- utrzymanie założonej efektywności ekonomiczno-finansowej transportu miejskiego w ramach określonej polityki transportowej.

W efekcie spełnienia powyższych celów, osiągnięty zostanie cel nadrzędny, którym jest zwiększenie liczby (oraz udziału) podróży odbywanych transportem zbiorowym, co wywoła zmniejszenie popytu na ruch drogowy, oraz zmniejszy negatywne skutki oddziaływań systemu transportowego na otoczenie.

Zasada zrównoważenia w sieci transportowej miasta jest możliwa głównie poprzez rozwój i podnoszenie jakości systemu transportu zbiorowego w relacji do transportu indywidualnego. Takie zapisy znalazły się w „Zintegrowanym planie rozwoju transportu publicznego dla Kielc”. Założono więc, że tworzony Plan Transportowy będzie uwzględniał najważniejsze ustalenia tego dokumentu. Ustalono również, że opracowywany Plan Transportowy dotyczy lat: 2014–2020.

1.2. Metodyka tworzenia Planu Transportowego

Realizacja określonych powyżej celów Planu Transportowego jest swego rodzaju realizacją wizji nowoczesnego, sprawnego i wydajnego systemu transportowego na obszarze Kielc oraz ich obszaru metropolitalnego. Aby było to możliwe, Plan Transportowy musi odpowiadać stale zmieniającym się potrzebom transportowym mieszkańców. Dlatego w metodyce budowy Planu, silny nacisk położono na badania preferencji i ocen pasażerów transportu zbiorowego, w tym badania standardów obsługi.

Plan Transportowy zawiera analizę następujących dokumentów planistycznych:

- Polityka transportowa Unii Europejskiej;
- Polityka transportowa państwa;
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030) przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dn. 16.01. 2013r.;
- Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego;
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego;
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego(projekt);



- Polityka Transportowa Zrównoważonego Rozwoju dla Miasta Kielce oraz Kieleckiego Obszaru Metropolitarnego;
- Strategia rozwoju powiatu kieleckiego;
- Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kieleckiego;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kielce;
- Strategia Rozwoju Miasta;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kielce zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- Strategię Rozwoju Miasta Kielce;
- Wieloletnią Prognozę Finansową;
- Politykę Transportową dla Miasta Kielce.
- W budowie Planu Transportowego uwzględniono także:
 - sytuację demograficzną miasta i obszaru aglomeracyjnego (w tym dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Kielcach);
 - sytuację społeczno-gospodarczą;
 - potrzeby zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
 - wyniki pomiarów czasu przejazdu, wielkości napełnień oraz punktualności kursowania autobusów;
 - dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci transportu zbiorowego;
 - publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego oraz strony internetowe dotyczące powyższej tematyki.

2. Uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Dokumenty planistyczne

Polityka transportowa Unii Europejskiej

Oficjalną polityką transportową Unii Europejskiej jest tzw. „Biała Księga”. Z dokumentu przyjętego w 2001 r. Dokument ten określa potrzeby stworzenia i realizowania kompleksowej strategii, która bierze pod uwagę m.in.:

- politykę transportu miejskiego w większych konurbacjach, tak aby możliwe było uzyskanie równowagi pomiędzy stale unowocześnianym transportem publicznym i bardziej racjonalnym użyciem samochodu osobowego; umożliwiłoby to spełnienie międzynarodowych porozumień ograniczających emisję CO₂ w miastach;

- politykę konkurencji, tak aby było możliwe zapewnienie otwartości rynku przewozów, szczególnie w sektorze kolejowym, przy czym przedsiębiorstwa już funkcjonujące na rynku przewozowym nie powinny przez swoją już dominującą pozycję powstrzymywać rozwoju konkurencji, nie można jednak przy tym dopuścić do pogorszenia się jakości usług przewozowych;

Zasadnicze zadania proponowane w Białej Księdze to w szczególności:

- rewitalizacja kolei;
- urzeczywistnienie postulatu intermodalności systemu transportowego;
- rozwój transportu miejskiego o wysokiej jakości.

„Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei, oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej. Z kolei zapewniając parkingi na peryferiach miasta w sąsiedztwie końcowych przystanków linii miejskich (lub przy przystankach kolejowych) daje się możliwość zmotoryzowanym pozostawienia samochodu i dalszej podróży transportem zbiorowym. Adaptując transport publiczny do przewożenia rowerów zachęca się do jednej z form intermodalności. Rozwój inteligentnych systemów informujących pasażerów o warunkach podróży pozwoli zredukować straty czasu na przesiadanie się. Trzeba mieć na uwadze, że dla osób o ograniczonej ruchliwości, zmiana środka lokomocji może być realną przeszkodą w spełnianiu zamierzonej mobilności. „Biała Księga” zwraca uwagę, że transport zbiorowy w obecnej formie i warunkach trudnego do oszacowania popytu nie jest w stanie zapewnić oczekiwanej elastyczności obsługi. Decentralizacja mieszkalnictwa oraz innych aktywności wstrzymała rozwój transportu zbiorowego, jego infrastruktury i usług, a - wobec braku zintegrowanej polityki odnośnie rozwoju przestrzennego i transportu - utorowała samochodowi osobowemu całkowitą monopolizację podróży na znacznych obszarach miasta.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury (wydzielone pasy autobusowe, priorytety w sygnalizacji, ciągi rowerowe) jak i parametrów usługi (jakość, informacja). Komunikacja zbiorowa powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

Nowa „Biała Księga” z 2011 r. wpisuje się w wezwanie Unii Europejskiej do drastycznej redukcji emisji gazów cieplarnianych. Transport miejski odpowiada za ok. jedną czwartą emisji CO₂ całego systemu transportowego. Do 2030 r. należy ograniczyć emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportu o ok. 20 % w porównaniu z poziomem z 2008 r. Nowe technologie w zakresie pojazdów i zarządzania ruchem będą kluczem do obniżenia emisji. Nieuchronne jest wprowadzenie przez Unię Europejską niezbędnych ramowych standaryzacji i regulacji,



w tym w zakresie normy emisji CO₂ dla wszystkich rodzajów pojazdów oraz obowiązku ich egzekwowania. Duża zmiana w zachowaniach komunikacyjnych użytkowników systemu transportowego nie będzie możliwa bez rozwoju właściwej sieci transportowej i jej inteligentnego wykorzystania. Infrastrukturę transportową należy planować w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska. Powinno się zapewnić usługi w zakresie mobilności o wysokiej jakości przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami.

Oдноśnie transportu w miastach, „Biała Księga” zwraca uwagę na zapewnienie dogodnego transportu zbiorowego oraz warunków dla ruchu pieszego i rowerowego. Powinno się zwiększać gęstość sieci transportu zbiorowego oraz częstotliwość kursowania pojazdów. Jakość, dostępność i niezawodność usług transportowych będzie w nadchodzących latach coraz ważniejsza, między innymi ze względu na starzenie się społeczeństwa i potrzebę promowania transportu publicznego.

Ewentualne wprowadzenie opłat drogowych mogłoby również wpłynąć na szersze korzystanie z transportu zbiorowego oraz stopniowe wprowadzenie napędów alternatywnych w pojazdach. Ze względu na stosunkowo krótkie podróże w miastach, możliwa będzie stopniowa eliminacja pojazdów o napędzie konwencjonalnym i zastąpienie ich pojazdami ekologicznymi. Zastosowanie w silnikach pojazdów technologii elektrycznych, wodorowych i hybrydowych pozwoliłoby nie tylko na ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, ale również hałasu, co z kolei oznaczałoby, że większość transportu towarowego w miastach mogłaby odbywać się nocą.

Komisja Europejska deklaruje opracowanie strategii przejścia na bezemisyjną logistykę miejską (łączy aspekty: planowania przestrzennego, dostępu do kolei i rzek), wprowadzanie technologii informacyjnych (planowanie terminów dostaw i monitorowanie przepływu ładunków, stanowienia norm technicznych i zasad pobierania opłat od pojazdów). Powinno promować się wspólne zamówienia publiczne na niskoemisyjne pojazdy używane w celach komercyjnych (samochody dostawcze, taksówki, autobusy itd.). Większą rolę powinna odgrywać aktywność sektora prywatnego.

Duże wyzwanie dla władz różnego szczebla stanowi konieczność przeciwdziałania stanom zatłoczenia komunikacyjnego. Dla ograniczenia zatłoczenia ulic oraz emisji od pojazdów niezbędna jest kompleksowa strategia łącząca planowanie przestrzenne, systemy taryf i opłat, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania energii lub uzupełniania paliwa dla ekologicznych pojazdów. Postulowane jest przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, według których użytkownicy transportu opłacają jego pełne koszty w zamian za mniejsze zatłoczenie ulic, lepszą informację, lepsze usługi i większe bezpieczeństwo. Celem długoterminowym jest stosowanie opłat dla użytkowników wszystkich pojazdów oraz w całej sieci, uwzględniających co najmniej koszty utrzymania infrastruktury, zatorów, zanieczyszczenia powietrza i uciążliwości hałasu.

Komisja Europejska deklaruje ustanowienie procedur i mechanizmów wsparcia finansowego przygotowania planów i audytów mobilności miejskiej. Plany mobilności mają promować zachowania zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju, w tym zapewniać ciągłość usług przewozowych w przypadku zakłóceń. Rozważana jest możliwość obowiązkowego ich wprowadzenia w dużych miastach. Fundusze Rozwoju Regionalnego oraz Spójności będą wspierać finansowo te miasta i regiony, które przedłożą zweryfikowane certyfikaty z audytu mobilności miejskiej oraz zrównoważonego rozwoju transportu. Promowana będzie idea zintegrowanej mobilności w ramach partnerstwa w innowacyjnym programie „Inteligentne Miasta”. Wprowadzone powinny być zachęty finansowe dla opracowania i wdrażania planów zarządzania mobilnością w dużych firmach. Plany mobilności miejskiej powinny być w pełni skoordynowane i zintegrowane z planami rozwoju przestrzennego obszarów miejskich.

Bardzo istotną rolę w kształtowaniu wzorców mobilności promujących zachowania komunikacyjne zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju mogą odegrać innowacje, takie jak:

- zintegrowane systemy zarządzania transportem i ruchem, w tym systemy informacji w czasie rzeczywistym pozwalające rejestrować lokalizacje źródeł i celów podróży osób oraz przemieszczeń towarów, a także śledzić przepływ pojazdów, w tym pasażerów i ładunków w sieciach transportowych oraz systemy informacji dotyczących planowania podróży, systemów rezerwacji i płatności;
- projekty demonstracyjne inteligentnej mobilności, rozpowszechniana powinna być informacja o dostępności różnych alternatyw, w stosunku do konwencjonalnego wykorzystywania samochodu osobowego, polegających na korzystaniu z systemów „Parkuj i Jedź”, udostępnienia miejsca w samochodzie innym osobom (carpooling).

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, miasta są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi politykami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegających na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska. Podstawowe zasady tej polityki, to:

- priorytet dla transportu zbiorowego oraz dla ruchu pieszego i rowerowego; ograniczona swoboda korzystania z samochodu w określonych strefach (zwłaszcza w centrum miasta i w innych intensywnie zabudowanych obszarach), ważnym narzędziem realizacji tej zasady jest polityka parkingowa: strefy płatnego parkowania oraz ograniczenie liczby miejsc parkingowych w przeciążonych obszarach;
- bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury ulicznej i jej modernizację;



- ułatwienie funkcjonowania transportu zbiorowego w warunkach rosnącego zatłoczenia ulic, przez stosowanie rozwiązań zapewniających priorytet w ruchu, takich jak: wydzielone pasy ruchu, priorytety w sygnalizacji świetlnej;
- 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.

Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego

Kielce są najważniejszym ośrodkiem miejskim województwa świętokrzyskiego, stanowią jego centrum administracyjne, gospodarcze i kulturalne. Stanowią centrum usługowe regionu, w tym skupiają usługi wysokiego rzędu: kultury, lecznictwa specjalistycznego, oświaty i szkolnictwa wyższego, są miejscem odbywania się znaczących targów i konferencji, pełnią również funkcję głównego ośrodka docelowego oraz węzłowego w zakresie dystrybucji ruchu turystycznego w regionie Gór Świętokrzyskich i Niecki Nidy. Pełnią też funkcję istotnego węzła komunikacyjnego, w ramach którego możliwy stanie się rozwój usług logistycznych o randze ogólnopolskiej oraz kreacja Kielc na regionalny ośrodek ruchu lotniczego. Można przyjąć, że w najbliższych latach Kielce utrwalą swą dominującą pozycję w regionie oraz rozwiną zainicjowane już procesy dynamicznego rozwoju najistotniejszych funkcji metropolitalnych. Tak określone kierunki perspektywiczne rozwoju miasta stają się podstawą do prognozowania zatrzymania niekorzystnego trendu spadku liczby mieszkańców, jednak w odniesieniu zespołu metropolitalnego, natomiast nie do samego miasta w jego granicach administracyjnych. Można przyjąć, że są realne perspektywy 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 stopniowo rosnącej liczby turystów.

Realizując strategię należy opierać się nie tylko na możliwościach wykorzystywania dotacji (głównie środków unijnych), ale kreować własne programy i projekty dostosowywane do: bieżącej sytuacji, posiadanych środków finansowych, zmieniającej się rzeczywistości, stanu prawnego oraz nieprzewidzianych wydarzeń. W zaktualizowanej Strategii położono nacisk na rozwój Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego oraz na innowacyjność regionu. Uchwała Zarządu Województwa Świętokrzyskiego otworzyła drogę do przygotowania projektu Regionalnej Strategii Innowacji Województwa Świętokrzyskiego. W szczególności odnosi się ona do przedsiębiorstw. Oznacza to oczekiwanie działań o charakterze innowacyjnym także dla przewoźników transportu zbiorowego w Kielcach. Na podstawie doświadczeń z realizowanych projektów Unii Europejskiej do takich działań zaliczyć można: priorytety w sygnalizacji świetlnej

dla pojazdów komunikacji miejskiej powiązane z systemami sterowania ruchem ulicznym oraz sterowania dyspozytorskiego, kursowanie autobusów na zamówienia telefoniczne (tzw. telebus), zintegrowane platformy informacyjne dla pasażerów, zarządzanie mobilnością, w tym tworzenie planów mobilności dla instytucji. Innowacyjnym rozwiązaniem mającym wpływ na korzystanie z komunikacji zbiorowej jest system abonenckiej wypożyczalni, gdyż użytkownicy tego systemu realizują większość swoich podróży komunikacją zbiorową. Należy oferować możliwość przewożenia roweru środkami transportu zbiorowego w postaci bagażników rowerowych montowanych na autobusach oraz wewnątrz pojazdów kolejowych. Obowiązujące taryfy i bilety powinny integrować przewoźników miejskich i regionalnych, różne rodzaje pojazdów (autobus i pociąg) oraz transport zbiorowy z indywidualnym (przykładowo w ramach systemu Park and Ride). Istotną staje się informacja pasażerska, dostępna w czasie rzeczywistym i oferowana w sposób dynamiczny w pojazdach oraz na głównych przystankach i dworcach. W transporcie regionalnym przewoźnicy coraz częściej oferują bezpłatny internet WiFi (przykładowo system będzie dostępny od połowy 2014 r. 30% połączeń kolejowych w będzie wykonywanych w aglomeracji kieleckiej).

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego

Plan ten 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;
- dostosowanie istniejących tras do prognozowanego nasilenia ruchu i jego rodzaju, eliminacja lub ograniczenie ruchu tranzytowego z obszarów zabudowanych;
- poprawę dostępności obszarów o niskiej gęstości sieci drogowej, a zwłaszcza poprawa parametrów tras, w tym ulepszenie nawierzchni jezdni;
- aktywizację terenów w pobliżu tras drogowych poprzez kształtowanie korytarzy i węzłów transportowych, uwzględniające wymogi lokalizacyjne przedsiębiorczości;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach, ograniczanie uciążliwości ruchu dla mieszkańców i środowiska naturalnego;
- dalsze usprawnienie komunikacji (zwłaszcza publicznej) na obszarach miast;
- poprawę 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 ruchu 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 i ulic (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.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego (projekt)

Plan określa wiele funkcji dla Kielc jako stolicy województwa. Należą do nich przede wszystkim:

- funkcja administracyjna – miasto jest siedzibą urzędów szczebla regionalnego (sąd, prokuratura, urząd celny, urząd skarbowy, ZUS, urząd pracy, itp.);
- funkcja edukacyjna – w mieście istnieje 10 uczelni wyższych i 138 szkół;
- funkcja kulturalna – swoją siedzibę mają tutaj: Muzeum Narodowe w Kielcach, Filharmonia Świętokrzyska, Teatr im. Stefana Żeromskiego i inne);
- funkcja gospodarcza – w stolicy województwa funkcjonuje połowa spośród 20 największych pracodawców regionu (zatrudniających powyżej 1000 osób) oraz kilka hipermarketów i instytucji wspierających biznes (przykładowo Świętokrzyską Agencję Rozwoju Regionu).

Plan transportowy województwa definiuje odległości i czasy dojazdu z Kielc do wszystkich miast powiatowych regionu. Przedstawia również stan regionalnych przewozów kolejowych i autobusowych Kielc.

Jako centrum układu komunikacyjnego województwa miasto jest celem wielu podróży z innych gmin, które skutkują krótkookresowymi pobytami. Dlatego najważniejszą regułą przyjętą w tym dokumencie jest docelowe połączenie powiatowych węzłów komunikacyjnych z Kielcami, gdzie każdy organizator transportu zapewni na swoim terenie funkcjonowanie transportu zbiorowego. Organizatorem przewozów pasażerskich na tych połączeniach będzie Województwo Świętokrzyskie.

Polityka Transportowa Zrównoważonego Rozwoju dla Miasta Kielce oraz Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego

Dokument ten kładzie nacisk na zwiększenie atrakcyjności systemu transportu zbiorowego, poprzez poprawę komfortu, niezawodności i bezpieczeństwa:

- dążenie do spójności systemów transportowych: lokalnego (miejskiego i podmiejskiego), regionalnego, krajowego i kontynentalnego, pozostających w zasięgu dostępności mieszkańców;
- integracja przestrzenna i funkcjonalna całości systemu transportu zbiorowego, poprzez tworzenie węzłów przesiadkowych, wspólnych rozkładów jazdy i jednolitego systemu taryfowego, z dążeniem do wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników obsługujących obszar metropolitalny;
- 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);
- rewitalizacja regionalnego ruchu pasażerskiego uzupełniona utworzeniem kolei metropolitarnej; zapewnienie względnie wysokiej częstotliwości połączeń w powiązaniach w godzinach szczytu;
- modernizacja infrastruktury kolejowej, w szczególności obiektów i urządzeń obsługi podróży, lokalizacja nowych przystanków kolejowych w miejscach bardziej dogodnych dla pasażerów;
- racjonalizacja układu linii oraz 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);
- kontynuacja wymiany taboru autobusowego, na pojazdy niskopodłogowe oraz wykorzystania taboru niskopojemnego na liniach peryferyjnych i pozamiejskich;
- realizacja węzła kolejowego w Górkach Szczukowskich oraz układu linii łącznicowych pomiędzy istniejącym układem kolejowym, a planowanym na terenie gminy Miedziana Góra terminalem kontenerowym – Piekoszów – Sitkówka po północno – zachodniej stronie Szczukowic;
- wprowadzenie mechanizmów konkurencji regulowanej w obsłudze transportowej miasta, a także włączanie przewoźników prywatnych (w tym dysponujących mikrobusami) w skoordynowany system obsługi pasażerskiej;
- 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.

Uzyskanie spójności i integracji transportu miejskiego i regionalnego wymaga współpracy w ramach projektu kolei metropolitarnej pomiędzy Zarządem Transportu Miejskiego w Kielcach i Marszałkiem Województwa Świętokrzyskiego, który jest organizatorem przewozów kolejowych w regionie.



Do pozostałych dokumentów podejmujących problemy komunikacji publicznej w skali metropolitarnej należy zaliczyć „Strategię rozwoju powiatu kieleckiego” oraz „Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Kieleckiego”.

Oba powyższe dokumenty stwierdzają, że system transportu zapewnia 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. Dlatego zakłada się ich stopniową modernizację oraz stworzenie sieci ważniejszych ciągów komunikacyjnych powiatu, które łączyć będą ważne ośrodki gminne i miejskie między sobą oraz wpływać na poprawę dostępności poprzez sieć dróg nadrzędnych.

W dokumentach tych brak jest odniesienia do usprawnienia połączeń z gmin do miasta Kielce i pomiędzy gminami za pomocą komunikacji zbiorowej. Obecnie połączenie pomiędzy analizowanymi obszarami gmin jest śladowe i odbywa się 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 postulatu rozwoju turystycznego regionu.

W zaktualizowanej Strategii Rozwoju Powiatu Kieleckiego do roku 2020, w celu strategicznym III „Rozwój gospodarczy oraz rozwój infrastruktury technicznej i społecznej” priorytetem nr 1 jest zwiększenie i poprawa dostępności komunikacyjnej powiatu. Jednakże wyszczególnione działania odnoszą się tylko do modernizacji infrastruktury drogowej, w tym budowa zatok przystankowych dla autobusów, W całym dokumencie brakuje choćby tylko wzmianki o pasażerskim transporcie zbiorowym w powiecie.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kielc

Dokument Studium przedstawia m.in. planowany rozwój transportu zbiorowego w Kielcach. Wskazuje na konieczność podniesienia standardu obsługi komunikacją zbiorową, a także na wprowadzenie dla niej priorytetów w ruchu, w tym poprzez wydzielenie pasów dla autobusów. Powstanie rozbudowanych, nowoczesnych systemów obsługi komunikacji zbiorowej jest niezbędne dla osiągnięcia wysokiego poziomu jakości obsługi. Podstawowym wyzwaniem jest konieczność uniknięcia tzw. „błędnego koła komunikacji zbiorowej” polegającego na rezygnacji pasażerów z korzystania z tej komunikacji i przesiadaniu się na samochód. Wpływ na zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w podróżach ma przede wszystkim poprawa warunków podróżowania, wyrażona komfortem przejazdu, szybkością i sprawną obsługą oferowaną przez przewoźnika. Większy udział komunikacji zbiorowej w codziennych podróżach wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego ulic oraz na obniżenie emisji szkodliwych substancji. Dokument przewiduje zintensyfikowanie prac nad:

- optymalizacją systemu transportu zbiorowego;

- stworzeniem systemu sterowania ruchem autobusowym;
- wprowadzeniem monitoringu zachowań komunikacyjnych;
- wprowadzeniem niekonwencjonalnych środków komunikacji zbiorowej.

Studium postuluje także wprowadzenie stref ruchu uspokojonego i pieszego, zapewnienie sprawnej poprawnej obsługi komunikacją zbiorową tego obszaru.

Strategia Rozwoju Miasta

Dokument Strategii rozwoju miasta Kielce z roku 2000 m.in. wskazywał na konieczność zapewnienia właściwego standardu komunikacji zbiorowej, w celu podniesienia lub co najmniej utrzymania roli transportu zbiorowego w podróżach. Podstawowymi działaniami wpływającymi na zwiększenie roli przewozów pasażerskich powinno być cykliczne analizowanie funkcjonalności systemu komunikacji zbiorowej, z dostosowywaniem do zmieniających się potrzeb oraz wprowadzanie ułatwień dla autobusów w ruchu drogowym.

Dokument przewidywał wprowadzenie następujących mierników oceny systemu transportu zbiorowego:

- długość sieci komunikacji miejskiej;
- liczba linii autobusowych;
- liczba pasażerów korzystających rocznie z komunikacji zbiorowej;
- stopień degradacji stanu nawierzchni ulic krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- roczna skala napraw cząstkowych;
- czas przejazdu przez śródmieście w godzinach szczytu;
- liczba bezpośrednich połączeń z miastami wojewódzkimi.

Obecny dokument Strategii postuluje w sferze mającej związek z transportem zbiorowym, jedynie powstrzymanie degradacji stanu nawierzchni ulic; utrzymanie drożności podstawowego układu komunikacyjnego poprzez budowę obwodnic miasta przejmujących ruch tranzytowy, obecnie przechodzący przez miasto oraz stworzenie funkcjonalnego systemu parkowania wraz z wprowadzeniem ograniczeń ruchu w ścisłym centrum dla komunikacji indywidualnej.

Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego dla Kielc

W dokumencie tym położono nacisk na zwiększenie efektywności funkcjonalnej systemu transportu zbiorowego, głównie poprzez sukcesywne wprowadzanie usprawnień dla pojazdów transportu zbiorowego (wydzielone pasy autobusowe, priorytety w sygnalizacji świetlnej). Zaproponowano ideę budowy systemu Szybkiego Autobusu Miejskiego, który dzięki rozbudowanemu systemowi pasów autobusowych obsługiwał by wszystkie najważniejsze powiązania na obszarze miasta. Co istotne, wiele z zaproponowanych pasów autobusowych, byłoby przekształconych z obecnych pasów ogólnodostępnych. W dokumencie zaproponowano także zwiększenie zakresu obsługi transportem zbiorowym, w tym wprowadzenie linii

autobusowej na obszar ścisłego centrum miasta. Uzupełnieniem tak utworzonego systemu komunikacji autobusowej byłby uzupełniony system kolei aglomeracyjnej, a także parkingi w systemie „Parkuj i Jedź”.

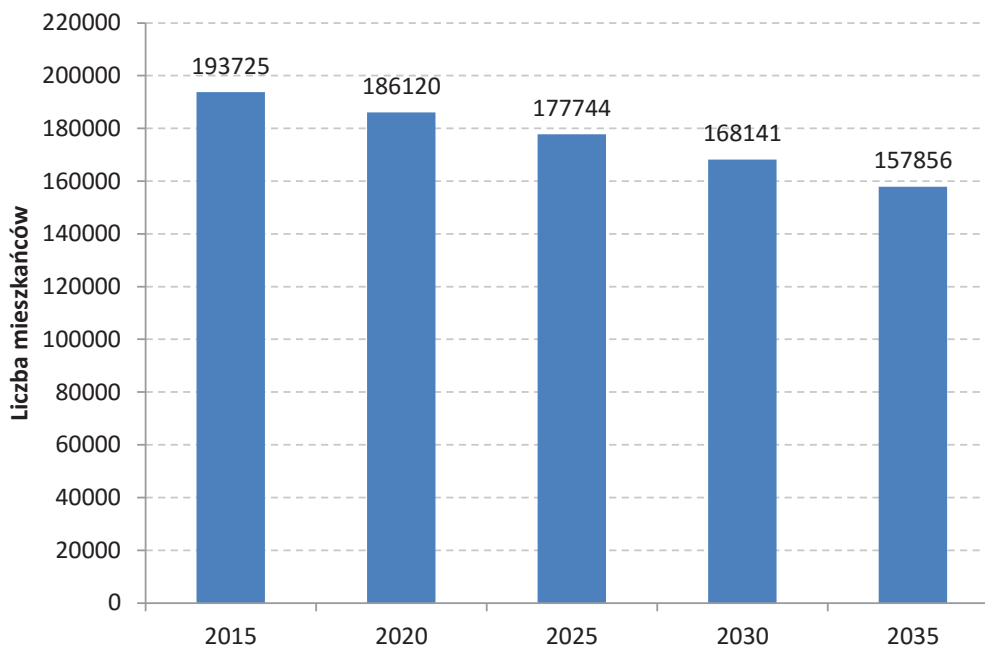
Reasumując powyższy przegląd dokumentów planistycznych, należy stwierdzić, że wszystkie zgodnie podkreślają stale rosnącą rolę zbiorowego transportu pasażerskiego w obsłudze Kielc oraz ich obszaru metropolitarne. Wskazują także na konieczność stwarzania coraz lepszych warunków jej funkcjonowania, w tym poprzez sukcesywne wdrażanie rozwiązań usprawniających ruch autobusów komunikacji miejskiej.

2.2. Czynniki demograficzne, społeczne i gospodarcze

Według stanu na dzień 31.12.2012, Kielce (miasto na prawach powiatu) liczą 200938 mieszkańców, w tym w wieku produkcyjnym jest 127913 osób. Z kolei na obszarze powiatu kieleckiego zamieszkuje 207085 osób, z czego 134103 osoby są w wieku produkcyjnym.

Zgodnie z opracowanymi przez Urząd Statystyczny w Kielcach¹ prognozami, liczba mieszkańców Kielc do roku 2035 zmniejszy się o ponad 21% (do blisko 160000 osób). Prognozy te zilustrowano na rysunku 2-1.

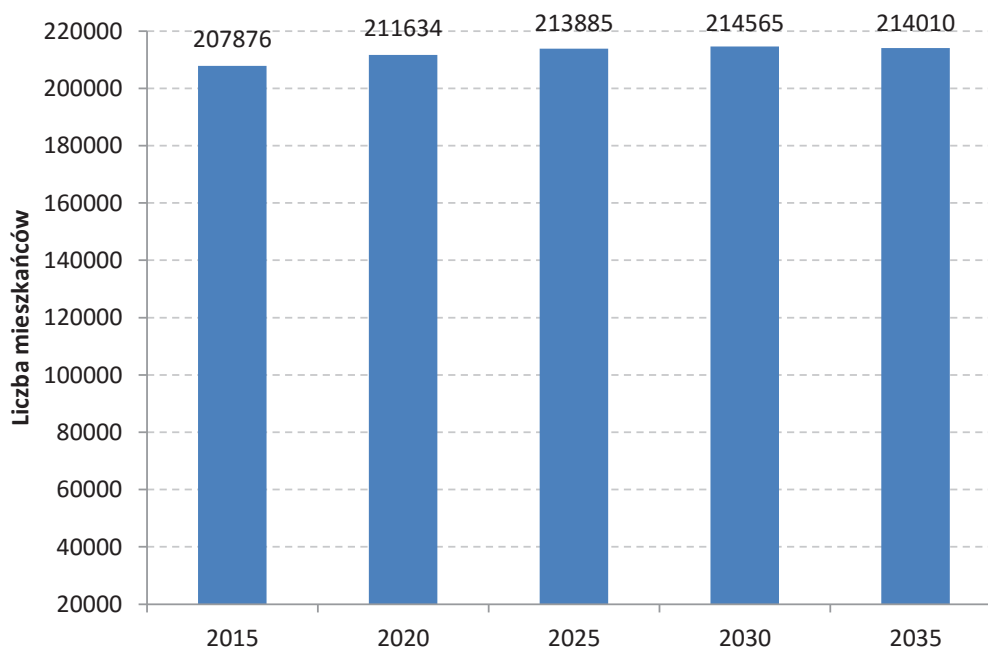
Rys. 2-1. Prognoza liczby mieszkańców Kielc w latach 2015-2035.



Znaczna część obecnych mieszkańców Kielc przeprowadzi się do gmin ościennych. Jest to naturalna tendencja do stopniowej suburbanizacji obszarów podmiejskich położonych na obrzeżach dużych miast.

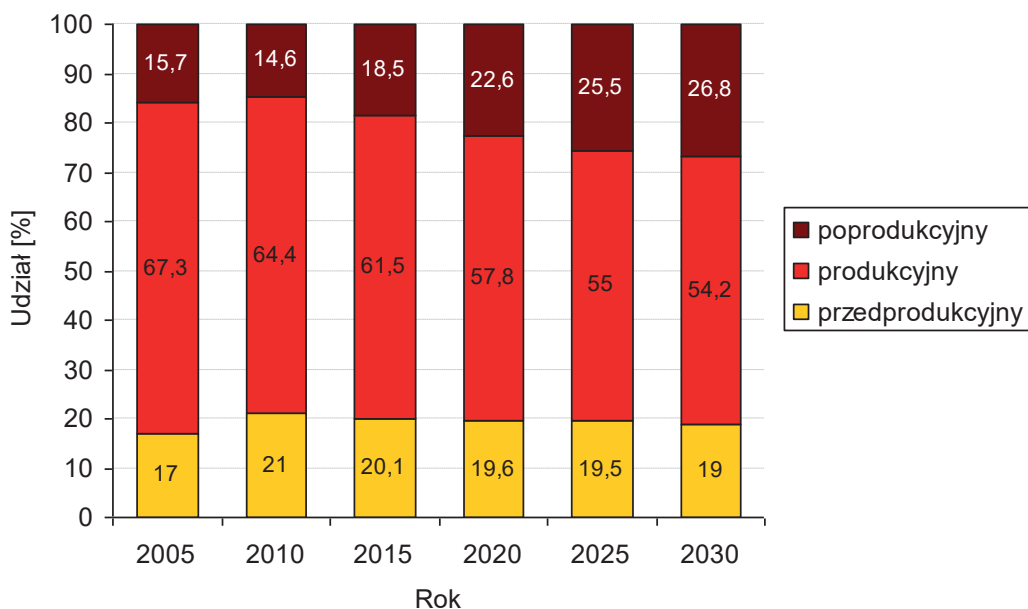
¹ Rynek pracy w województwie świętokrzyskim w 2012r., Urząd Statystyczny w Kielcach 2013.

Rys. 2-2. Prognoza liczby mieszkańców powiatu kieleckiego w latach 2015-2035.

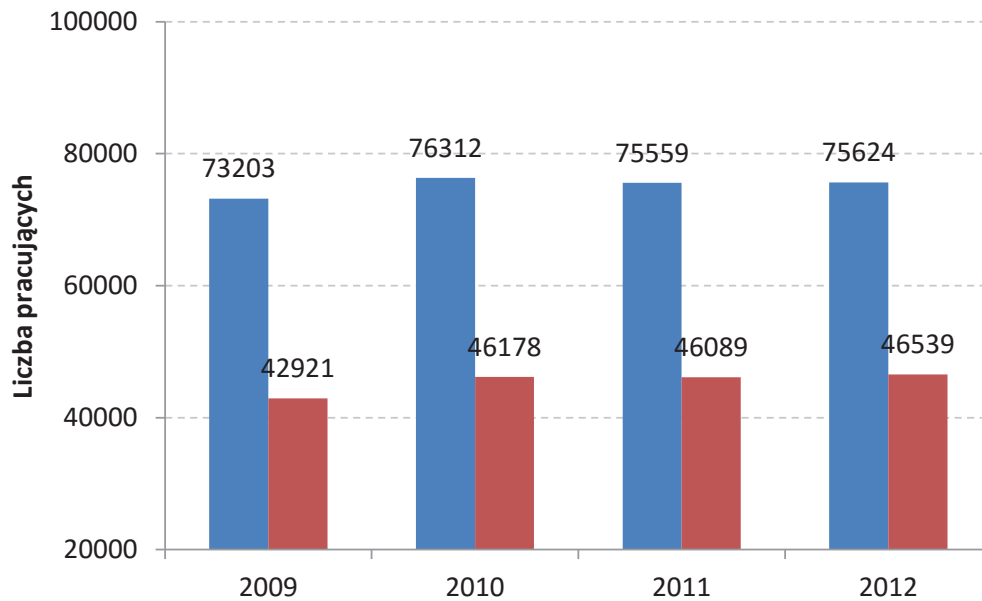


Niekorzystna sytuacja demograficzna będzie miała wpływ na zmianę struktury wiekowej społeczeństwa Kielc. Zmniejszać się będzie liczba osób w wieku produkcyjnym, natomiast rosnąć będzie udział osób w wieku poprodukcyjnym. Tendencje te ilustruje rysunek 2-3.

Rys. 2-3. Zmiana struktury wiekowej mieszkańców Kielc prognozowana do roku 2030 wg GUS.



Bezrobocie w roku 2012 dotyczyło 11686 osób, co stanowiło 9,1% osób w wieku produkcyjnym. Z kolei liczbę zatrudnionych przedstawiono na rysunku 2-4.

Rys. 2-4. Liczba pracujących w Kielcach i na obszarze powiatu kieleckiego w latach 2009-2012.

2.3. Czynniki wynikające z zagospodarowania przestrzennego

Granice administracyjne miasta obejmują teren daleko rozleglejszy od przestrzeni zurbanizowanej - intensywnie zabudowana przestrzeń miasta przechodzi w kierunku zachodnim, wschodnim oraz południowym (Dyminy) w tereny rolniczej przestrzeni produkcyjnej, z typowo ulicową zabudową mieszkaniowo – zagrodową. Miasto w granicach administracyjnych posiada fizycznie duże rezerwy terenów pod rozwój struktury osadniczej, pozwalającej - licząc szacunkowo - na blisko dwukrotny wzrost liczby mieszkańców (obecnie powierzchnia terenów zainwestowanych wynosi 2760 ha, a rezerwy szacuje się na ponad 3000 ha). Warunkiem jest jednak racjonalne wykorzystanie terenu, (nie otwieranie ponad potrzeby demograficzne nowych terenów budowlanych, wykorzystanie istniejących terenów przemysłowych na funkcje produkcyjne) przy zachowaniu zasady koncentracji układu osadniczego.

Struktura przestrzenna Kielc charakteryzuje się mniej więcej równomiernym i symetrycznym rozłożeniem tkanki miejskiej w układzie krzyżowym². Obszar zainwestowania miejskiego cechuje się dużą zwartością, narastającą w miarę zbliżania się do centrum. System zieleni w Kielcach jest bardzo bogaty, okala całe miasto i przenika je korytarzami pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi. Zagospodarowanie przestrzenne Kielc można scharakteryzować następująco:

- **obszar centrum miasta** – otoczony ulicami układu podstawowego (Al. IX Wieków Kielc – Źródłowa – Tarnowska – Seminaryjska – Ogrodowa – Żytnia – Żelazna), stanowiący największe skupienie miejsc pracy, obiektów kulturalnych, handlowych i usługowych oraz zabytków (zespół Wzgórza Zamkowego, Pałac Biskupi, historyczny układ ulic),

² Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce; Uchwała nr 580/2000 Rady Miejskiej w Kielcach z dnia 26 października 2000 roku z późniejszymi zmianami

a także skupiający dwa duże generatory ruchu – dworzec kolejowy i dworzec autobusów dalekobieżnych;

- **tereny mieszkaniowe** – rozłożone symetrycznie we wszystkich kierunkach biegnących od centrum miasta;
- **obszary większych zakładów przemysłowych**, zlokalizowane głównie wzdłuż linii kolejowych: Kraków – Warszawa w dzielnicy Skrzetle oraz Kielce – Częstochowa w dzielnicy Niewachłów;
- **obszary zielone i rekreacyjne**, związane są głównie z przebiegającymi w kierunku północ - południe dolinami rzek Bobrzy, Silnicy i Lubrzanki oraz z przebiegającymi na kierunku wschód - zachód pasmami wzgórz: Szydłowskich, Kadzielniańskich oraz Dymińsko –Posłowickich;

Za najważniejsze obszary branżowe, planowanego rozwoju zainwestowania Kielc można uznać:

- budownictwo mieszkaniowe z przewagą zabudowy wysokiej intensywności (wielorodzinne), w tym:
 - osiedla w części zachodniej miasta, na bardzo korzystnych południowo zachodnich zboczach z ekspozycją na Karczówkę i pasmo Kadzielniańskie, w bliskiej odległości dużych terenów otwartych od południa. Kierunek zachodni stanowi główna oś rozwoju infrastruktury miejskiej - rezerwa terenu o chłonności ~35 tys. Mieszkańców;
 - osiedle Dąbrowa II - rezerwa terenu o chłonności ~5 tys. mieszkańców przy zastosowaniu zabudowy jednorodzinnej o większej intensywności lub zabudowy wielorodzinnej;
 - istnieją duże rezerwy w terenach określonych jako struktury ukształtowane w ramach własności rodzinnych, ze względu na niską intensywność wykorzystania terenu (np. Barwinek, Biesak);
- budownictwo mieszkaniowe o niskiej intensywności z usługami podstawowymi – ze względu na dostępność infrastruktury technicznej możliwe do zabudowy w pierwszej kolejności:
 - ul. Piekoszowska, ul. Malików;
 - ul. Nowy Folwark;
 - ul. Bęczkowska;
 - ul. Starogórska;
 - rejon ul. Wojska Polskiego, Tarnowskiej, przedłużenie ul. Wapiennikowej;
- tereny zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności z dopuszczeniem zabudowy zagrodowej oraz usług podstawowych i rzemiosła – są to generalnie obszary peryferyjne, związane z rolniczym użytkowaniem gruntów o łącznej chłonności szacowanej na 7 tys. mieszkańców;



- Zagórska, Prosta, Wikaryjska;
- Dyminy – Posłowice;
- Aleksandrówka, Dobromyśl;
- Batalionów Chłopskich;
- Kruszelnickiego;
- Witosa, Karczunek;
- tereny o przewadze funkcji produkcyjno magazynowych i usług technicznych z dopuszczeniem funkcji usług ogólnomiejskich i mieszkalnictwa:
 - Niewachłów;
 - Dyminy (po uwzgl. ograniczeń wynikających z ochrony ujęć komunalnych);
- tereny zabudowy śródmiejskiej o głównej funkcji usług ogólnomiejskich metropolitalnych oraz mieszkaniowych – występują liczne rezerwy terenów (np. ul. Piotrkowska róg IX Wieków Kielc, Silniczna, Jasna, Stolarska, rejon Dworca PKP, Czarnowska) w formie budownictwa plombowego, przekształceń kwartałów śródmiejskich;
- tereny zabudowy usługowej o funkcjach ogólnomiejskich metropolitalnych położone poza strefą śródmiejską, w części zachodniej miasta, Niewachlowie, przy ul. Solidarności, Warszawskiej, Masłowskiej, Domaszowskiej, Tarnowskiej.

Kierunek i sposób dalszego rozwoju przestrzennego Kielca ma istotny wpływ na udział transportu zbiorowego w podróżach oraz na efektywność wykorzystania infrastruktury tego transportu. Wyraża się to postulatem zapewnienia wysokiej intensywności użytkowania terenu w bezpośrednim otoczeniu trasy komunikacji zbiorowej (szczególnie w sąsiedztwie przystanków) oraz w strefie ciężenia do niej.

Transport zbiorowy jest szczególnie efektywny pod względem zapotrzebowania na przestrzeń ruchu oraz ze względu na przepustowość pasa ruchu. Pojazdy komunikacji zbiorowej zużywają – w przeliczeniu na przewożoną osobę przeciętnie 10 razy mniej powierzchni niż samochód osobowy oraz zapewniają blisko 5-krotnie większą przepustowość pasa ruchu (Tabela 2-1).

Tabela 2-1. Porównanie samochodu osobowego i autobusu ze względu na zapotrzebowanie przestrzeni i przepustowość³.

Środek transportu	Niezbędna przestrzeń [m ² /osobę]	Przepustowość pasa terenu szerokości 3,5m [pas/godz.]
Samochód	120	2000
Autobus	12	9000

Należy zdecydowanie przeciwdziałać przenoszeniu osadnictwa na obszary, które nie będą mogły zostać efektywnie obsłużone przez komunikację zbiorową. Należy dążyć do utrzymania wysokiej zwartości struktury miasta, zwłaszcza w otoczeniu ulic, gdzie znajdują się istniejące

³ Miejska komunikacja zbiorowa-zagrozenia i szanse rozwoju na przykładzie Wrocławia-materiały konferencyjne; Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski; Wrocław 1996r.

i planowane pasy autobusowe, z polaryzacją zabudowy w rejonach stacji i przystanków. Skuteczność sterowania rozwojem przestrzennym Kielc jest silnie uwarunkowana spójnością z działaniami podejmowanymi na całym obszarze aglomeracyjnym. Ponieważ niska gęstość zaludnienia generuje wysokie koszty jednostkowe transportu publicznego (a także skutkuje niskimi standardami oferowanej obsługi, szczególnie – częstotliwości kursowania), należy wzajemnie dostosowywać strukturę i funkcję obiektów w ramach projektowanych jednostek urbanistycznych oraz korytarzy transportowych.

Należy również zapewniać rezerwy terenowe na lokalizację urządzeń mających istotny wpływ na integrację poszczególnych elementów systemu transportowego, w tym w węzłach przesiadkowych, tworząc parkingi strategiczne, oraz zintegrowane pętle i dworce komunikacji zbiorowej. Szczegółowa lokalizacja tych urządzeń powinna być określana w planach miejscowych. Należy zabezpieczać rezerwy terenowe pod przyszłe przystanki oraz parkingi przesiadkowe typu „Parkuj i Jedź”, gdyż ich lokalizacja jest silnie uwarunkowana umiejscowieniem przystanków kolejowych oraz pętli i przystanków autobusowych.

Niezwykle istotne jest również przyjęcie racjonalnej polityki parkingowej, której naczelną zasadą byłoby uzależnienie dopuszczalnej liczby miejsc postojowych obsługujących obiekt od lokalizacji parkingu (strefy miasta), rodzaju i intensywności użytkowania terenu, dostępności komunikacją zbiorową oraz ograniczeń w ruchu (wynikające ze stopnia zatłoczenia ruchem lub z decyzji politycznej, ograniczających ten ruch).

W przypadku rozwoju obszarów obsługiwanych transportem kolejowym, należy dążyć do poprawy ładu przestrzennego. Wymaga to likwidacji lub modernizacji zabudowy, w tym zdegradowanej zabudowy przemysłowej, oraz dużej dbałości o stan techniczny i estetyczny budynków dworcowych, przejść podziemnych i peronów. Sprzyjająca będzie budowa w sąsiedztwie kolei obiektów o wysokich walorach architektonicznych. Działania te doprowadzą do podniesienia atrakcyjności kolei oraz poczucia bezpieczeństwa i komfortu wśród pasażerów, co powinno się przełożyć na wzrost liczby podróży realizowanych koleją.

2.4. Stan infrastruktury transportowej

Sieć drogowo-uliczna

Istniejąca sieć ulic oparta jest w większości na układzie prostokątnym w ścisłym Centrum miasta, co pozwala na efektywne prowadzenie linii komunikacji zbiorowej. Natomiast w obszarze poza centrum układ ulic jest promienisty co sprawia, że układ linii komunikacji zbiorowej jest rozproszony. Bardzo dużą zaletą sieci ulic jest obecność licznych przekrojów dwujezdniowych. Dzięki temu możliwe jest wprowadzenie specjalnych, wydzielonych pasów autobusowych.

W roku 2013 oddane zostały do eksploatacji dwie bardzo ważne inwestycje zmieniające w znacznym stopniu ruch w zachodniej części miasta:

- budowa węzła drogowego u zbiegu ulic: Żelazna, 1 Maja, Zagnańska wraz z przebudową Ronda im. Gustawa Herlinga-Grudzińskiego;

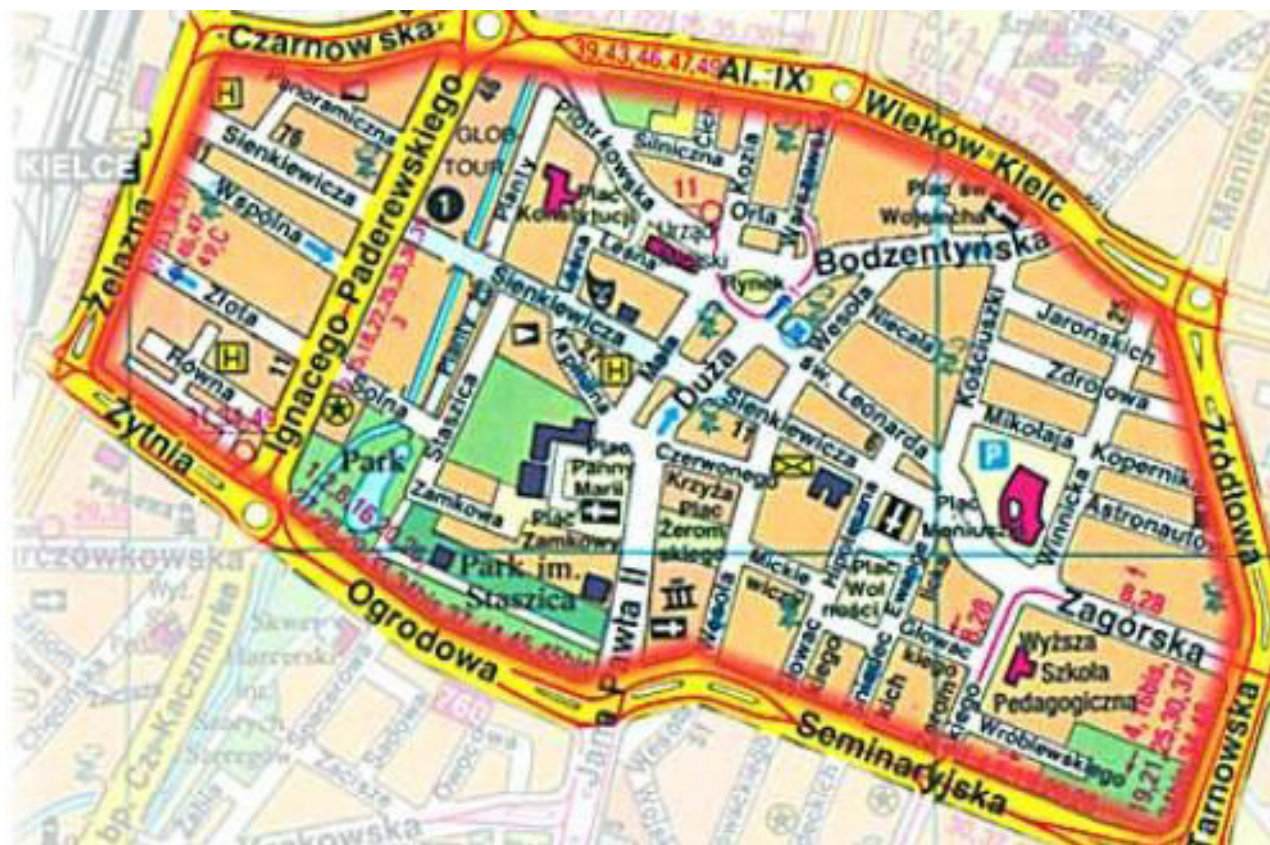
- budowa węzła Żytnia na skrzyżowaniu ulic Grunwaldzka-Żelazna-Żytnia-Armii Krajowej wraz z estakadą zapewniającą bezkolizyjny przejazd w relacji północ-południe.

Ul. Czarnowska została przeznaczona wyłącznie dla ruchu autobusów co przyczyniło się do usprawnienia ich przejazdu, oraz spowodowało upłynnienie ruchu w obrębie Ronda Herlinga-Grudzińskiego.

Parkowanie

W chwili obecnej w centrum Kielc istnieje strefa płatnego parkowania, obejmująca obszar ograniczony ulicami: Czarnowska – Al. IX Wieków Kielc – Źródłowa – Tarnowska – Seminaryjska – Ogrodowa – Żytnia – Żelazna (Rys. 2-5).

Rys. 2-5. Zasięg strefy płatnego parkowania w centrum Kielc⁴



Pojazdy mieszkańców stanowią zdecydowaną mniejszość, a problemy z ich parkowaniem występują zwłaszcza w godzinach południowych i popołudniowych. Pomimo istnienia strefy płatnego parkowania, która powinna zniechęcać do długotrwałego postoju – na obszarze centrum miasta parkuje dużo pojazdów osób pracujących w centrum lub interesantów. Jest to związane z koniecznością uwzględnienia odgórnych limitów cen parkowania oraz brakiem progresywnej stawki za parkowanie (Tabela 2-2).

⁴ Strona internetowa http://www.mzd.kielce.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=97&Itemid=42

Tabela 2-2. Cennik opłat za parkowanie w centrum miasta⁵

Lp	Rodzaj opłaty	Cena [zł]
Karty postojowe		
1	Do pół godziny	1,00
2	Każda rozpoczęta godzina	2,00
3	Doba	12,00
Abonament		
4	Tygodniowy	36,00
5	Dwutygodniowy	60,00
6	Miesięczny	100,00
7	Półroczny	600,00
8	Roczny	1200,00
Abonament na zastrzeżone miejsce (koperta)		
9	Kwartalny	1200,00
10	Półroczny	2000,00
11	Roczny	3900,00

W przyszłości należy dążyć do wprowadzenia takich opłat. Obecnie opłatę za parkowanie można wnieść za pomocą karty postojowej lub telefonu komórkowego.

Do zapewnienia poprawnego działania systemu płatnego parkowania niezbędne jest wprowadzenie znacznej liczby parkomatów, tak aby kierowcy mogli w jak najkrótszym czasie od momentu zaparkowania pojazdu – zapłacić za parkowanie. Do końca lutego 2014r. przewiduje się uruchomienie 60 takich urządzeń, głównie na obszarze ścisłego centrum miasta. Ich planowaną lokalizację przedstawiono na rysunku 2-6.

⁵ Strona internetowa http://www.mzd.kielce.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=104&Itemid=42

Rys. 2-6. Lokalizacja parkomatów w centrum Kielc⁶

W 2009 r. został oddany do użytku parking wielopoziomowy „Centrum” przy Pl. Konstytucji 3 Maja, przeznaczony na 380 pojazdów. Opłata za parkowanie w godzinach od 6⁰⁰ do 20⁰⁰ wynosi 2,0 zł za pierwszą godzinę i 3,0 zł za każdą następną (w nocy 5,0 zł). W ostatnich latach rozważano lokalizację jeszcze kilku parkingów wielopoziomowych obsługujących centrum miasta:

- przed Urzędem Wojewódzkim – parking zlokalizowany w sąsiedztwie Al. IX Wieków Kielc, pomiędzy ulicami Nowy Świat a Targową (350 ÷ 400 stanowisk);
- ul. Wojska Polskiego – parking zlokalizowany w miejscu obecnie funkcjonującego parkingu jednopoziomowego położonego pomiędzy ulicami Seminaryjską a Wojska Polskiego (250 stanowisk);
- ul. Kopernika – parking zlokalizowany w miejscu obecnie funkcjonującego parkingu jednopoziomowego położonego pomiędzy ul. Kopernika a Kieleckim Centrum Kultury (250 stanowisk);
- Plac Wolności – parking wielopoziomowy ma powstać w wyniku przebudowy placu Wolności i zagospodarowania go pod potrzeby Muzeum Zabawkarstwa (250 ÷ 350 stanowisk);
- Ul. Czarnowska – parking ma być zlokalizowany w rejonie skrzyżowania z ul. Panoramiczną (250 ÷ 350 stanowisk).

Realna wydaje się realizacja parkingów tylko w niektórych powyższych lokalizacjach, co powinno być połączone ze znaczną redukcją liczby miejsc postojowych na powierzchni

⁶ Strona internetowa http://www.mzd.kielce.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=97&Itemid=42

i wzrostem stawek za parkowanie. W innym przypadku komunikacja zbiorowa nie będzie miała szans na utrzymanie chociażby dotychczasowych potoków pasażerskich i stanie się jeszcze mniej konkurencyjna w porównaniu z komunikacją indywidualną.

Na osiedlach mieszkaniowych potrzeby parkingowe jeszcze kilka lat temu były zaspokojone w wystarczającym stopniu. Jednak wzrastający poziom motoryzacji, zaniedbania w infrastrukturze parkingowej oraz obawy o bezpieczeństwo pozostawionego pojazdu powodują narastanie lokalnych trudności w znalezieniu miejsca postojowego. W związku z tymi problemami przewidziano powstanie 10 parkingów wielopoziomowych na osiedlach (Tabela 2-3) a 7 w miejscu istniejących parkingów lub garaży.

Tabela 2-3. Zestawienie parkingów wielopoziomowych planowanych na osiedlach mieszkaniowych.

Nazwa spółdzielni mieszkaniowej	Lokalizacja	Powierzchnia [m ²]	Uwagi
Kielecka Spółdzielnia Mieszkaniowa KSM	przy ul. Sandomierskiej	1500	Lokalizacja możliwa do realizacji, dostępność od strony ul. Śląskiej lub ul. Sandomierskiej
		900	
		1300	
		1700	
	Przy ul. Jesionowej	5200	Lokalizacja możliwa do realizacji, ograniczona szerokość parkingu z uwagi na przebieg drogi krajowej S74 dostępność od strony ul. Toporowskiego
13000			
	przy ul. Pociuszki	6200	Lokalizacja możliwa do realizacji w miejscu istniejącego parkingu, dostępność od strony ul. Warszawskiej
		4800	
SM Bocianek	przy ul. Świętokrzyskiej	7700	Lokalizacja możliwa do realizacji w miejscu istniejącego parkingu, ograniczona szerokość parkingu, dostępność od strony ul. Kasprowicza
SM Słoneczne Wzgórze	Przy ul. Zapolskiej	16500	Lokalizacja możliwa do realizacji w miejscu istniejącego parkingu, obsługa komunikacyjna od strony ul. Zapolskiej
	przy ul. Jaworskiego	5500	Lokalizacja możliwa do realizacji w miejscu istniejącego parkingu, dostępność od strony ul. Jaworskiego
SM Na Stoku	przy ul. Sikorskiego	4400	W miejscu istniejących garaży wybudowanie parkingu wielopoziomowego
	przy ul. Sikorskiego	8400	Lokalizacja możliwa do realizacji w miejscu istniejącego parkingu, dostępność od strony ul. Sikorskiego
SM Domator	przy ul. Kowalczewskiego	6200	Dobra lokalizacja o dużym potencjale obsługi przyległej zabudowy wielorodzinnej, możliwość skomunikowania przez ulice Kowalczewskiego i K. Wielkiego
SM Pionier	przy ul. Popiełuszki	6000	Dobra lokalizacja w miejscu istniejącego parkingu



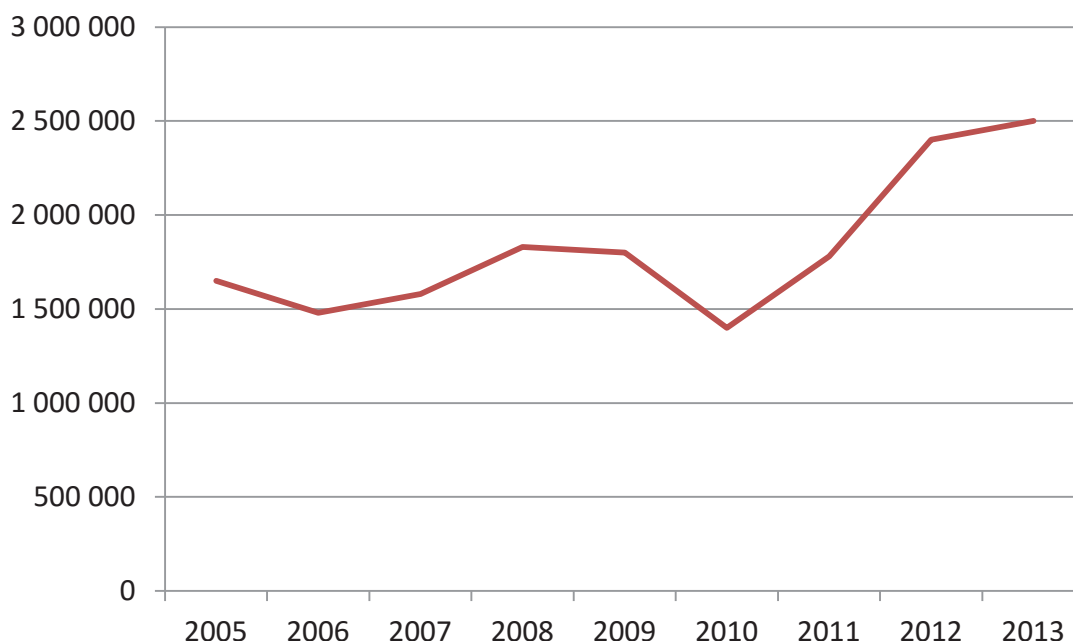
Transport kolejowy

Istniejąca infrastruktura kolejowa jest wystarczająca do obsługi aktualnego i przewidywanego na najbliższe lata ruchu towarowego. Szczególną rolę w tym zakresie odgrywa stacja manewrowa Kielce Herbskie, której znaczenie w systemie organizacji przewozów towarowych nie powinno ulec zmianie. Otwarcie rynku przewozów towarowych dla konkurencji spowoduje zapewne niewielki wzrost tych przewozów i zracjonalizuje podział zadań przewozowych pomiędzy transportem drogowym i kolejowym.

Planowana w najbliższych latach modernizacja linii Warszawa – Kraków znacznie usprawni ruch dalekobieżny (międzyregionalny) oraz ruch regionalny na kierunku północ – południe, do którego obsługi w zupełności wystarczy istniejący dworzec kolejowy w Kielcach. Rozważana od wielu lat budowa nowej linii kolejowej pomiędzy Buskiem a Szczucinem k/Tarnowa mogłaby istotnie skrócić czas przejazdu z Warszawy do Tarnowa, Muszyny i Krynicy oraz na Południe Europy. Połączenie z gminy Kielce do Warszawy w istotny sposób usprawni budowa łącznicy kolejowej Czarnca – Włoszczowa, która jest uwzględniona w projektowanym Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 (skrócenie czasu dojazdu z obecnych 3:30 do 2:40 godz.

W ruchu regionalnym konieczne jest odwrócenie niekorzystnego trendu stałego zmniejszania liczby przewożonych osób. Wzrost atrakcyjności kolei w przewozach regionalnych i metropolitalnych wymaga przede wszystkim zwiększenia częstotliwości połączeń oraz zagęszczenia przystanków kolejowych w mieście i na jego obrzeżach. Pewnym symptomem poprawy jest wzrost liczby przewiezionych pasażerów od 2010 r., co obrazuje rysunek 2-7. Niezbędnym czynnikiem jest zaawansowana integracja transportu kolejowego i drogowego (autobusy miejskie i regionalne, samochody osobowe i rowery). Integracja z transportem indywidualnym, to przede wszystkim budowa rozproszonych parkingów przesiadkowych Parkuj i Jedź (P+R) dla samochodów osobowych oraz dla rowerów (B+R). Natomiast integracja z ramach transportu zbiorowego to budowa węzłów przesiadkowych oraz wspólny bilet na kolej i autobus.

Rys. 2-7. Liczba pasażerów kolei odprawionych w województwie świętokrzyskim [pasaż. poc. osob./rok].



Transport lotniczy

Województwo świętokrzyskie nie posiada regionalnego portu lotniczego, dlatego Kielce posiadają ograniczony dostęp do tego środka transportu. Na terenie powiatu kieleckiego istnieje małe lotnisko „Lotnisko Kielce” zlokalizowane w Masłowie (ok. 9 km na północny wschód od centrum Kielc), jednak 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 oraz pas trawiasty 900x250 m i jest wyposażone w światła podejścia, progów i krawężniowe. Zajmuje powierzchnię ok. 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. Na jego terenie znajduje się międzynarodowe przejście graniczne umożliwiające przeprowadzenie odprawy celno-paszportowej.

Typowa wielkość rynku ciężącego do portu lotniczego zawiera się w okręgu o promieniu 100 – 150 km, co oznacza, że miasto i region znajdują się w zasięgu rynków ciężących aż do 5 portów lotniczych (statystyki przewozów z 2012 r.⁷):

- Centralny Port Lotniczy Warszawa-Okęcie (9,6 mln pasażerów) – odległy o ok. 175 km;

⁷ Strona internetowa http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=324&Itemid=466



- Regionalny Port Lotniczy Kraków Airport (3,4 mln pasażerów) – odległy o ok. 120 km;
- Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice (2,5 mln pasażerów) – odległy od Kielc ok. 145 km;
- Port Lotniczy: Rzeszów-Jasionka (0,6 mln pasażerów) – odległy o ok. 160 km;
- Port Lotniczy Łódź-Lublinek (0,5 mln pasażerów) – odległy o ok. 140 km.

Istnieje koncepcja budowy portu lotniczego na terenie powiatu kieleckiego w miejscowości Obice, na terenie gmin Morawica i Chmielnik, w odległości ok. 20 km na południe od centrum Kielc. Projekt „Regionalny Port Lotniczy Kielce” 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 450 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 w 2006 r. na poziomie

500 mln zł. Obecnie wykupiono tereny potrzebne do powstania lotniska, powstała koncepcja architektoniczno-budowlana oraz rozpoczęto makroniwelację. Ewentualna lokalizacja portu umożliwi stosunkowo 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 – Włoszczowice – 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.

Transport rowerowy

Dzięki intensywnej rozbudowie w latach 2007-2011, sieć dróg rowerowych liczy blisko 20 km. Miasto posiada następujące ciągi rowerowe:

- północ-południe, po zachodniej stronie centrum: od os. Piaski do os. Baranówek (wzdłuż Silnicy);
- północ-południe, po wschodniej stronie centrum: od os. Na Stoku do os. Zacisze (brak ciągłości na odcinku od ul. Leszczyńskiej do ul. Seminaryjnej);
- wschód-zachód od ul. Bohaterów Września do os. Gwarków (brak ciągłości wzdłuż ul. Żytniej i ul. Seminaryjnej);
- wschód-zachód od os. Nowy Folwark do os. Skrzetle (brak ciągłości wzdłuż ul. Jesionowej i ul. Świętokrzyskiej).

Planowane są kolejne ciągi rowerowe w ulicach: Armii Ludowej, Krakowskiej oraz w zachodniej części Grunwaldzkiej. Projektując sieć dróg rowerowych, należy pamiętać o jej ciągłości, przejazdach rowerowych przez jezdnie oraz miejscach do bezpiecznego pozostawienia roweru.

Strefy ruchu pieszego i ruchu uspokojonego

Najważniejszym elementem strefy ruchu pieszego jest ul. Sienkiewicza stanowiąca historyczną oś komunikacyjną centrum miasta. Przed kilku laty została ona gruntownie przebudowana i dostosowana do wymagań ruchu pieszego. W roku 2006 dla potrzeb ruchu pieszego został przebudowany Skwer Kapitulna – położony u zbiegu ulic Sienkiewicza i Kapitulnej. W ostatnich latach dokonano rewitalizacji szeregu ulic w centrum Kielc. W ramach tego przedsięwzięcia strefa ruchu pieszego została wprowadzona na Rynku (oprócz północnej pierzei umożliwiającej dojazd do parkingu wielopoziomowego na placu Konstytucji 3 Maja od ul. Bodzentyńskiej), a także na następujących ulicach:

- Warszawska (na odcinku Orla –Rynek);
- Duża (na całej długości);
- Mała (na całej długości);
- Św. Leonarda (na odcinku Wesoła –Rynek);
- Leśna (na całej długości)

Z kolei, na obszarze ograniczonym ulicami: Paderewskiego, Ogrodowa, Seminaryjska, Kościuszki i Al. IX Wieków Kielc wprowadzono istotne zmiany w organizacji ruchu, zmierzające do uspokojenia ruchu. Wśród zastosowanych narzędzi można wymienić:

- System ulic jednokierunkowych;
- Wprowadzenie „stref zamieszkania”;
- Wprowadzenie ciągów pieszych;
- Wprowadzenie systemu „ślepych ulic”.

Tak ukształtowany układ ciągów zapewni dogodne warunki dla ruchu pieszego w centrum i uniemożliwi penetrację tego obszaru przez ruch samochodowy, szczególnie gdy chodzi o ruch nie związany z obszarem centrum miasta.

2.5. Stan rynku przewozów miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej

Komunikacja miejska w Kielcach jest organizowana przez Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, którego zadaniem jest planowanie i zarządzanie transportem zbiorowym. Bilety można nabyć w ok. 1300 punktach sprzedaży, w tym funkcjonuje 6 własnych punktów sprzedaży biletów. Ponadto bilety można nabyć u kierowców autobusów, w automatach biletowych, które znajdują się w każdym pojeździe oraz w 20 automatach stacjonarnych (Tabela 2-4).

W systemie komunikacji miejskiej zarządzanym przez ZTM Kielce obowiązują następujące rodzaje biletów:



- bilet jednorazowy – uprawnia do wykonania jednego przejazdu jednym pojazdem – cena 3,0zł,
- bilet godzinny – uprawnia do poruszania się różnymi pojazdami i do wykonywania przesiadek w ciągu jeden godziny – cena 3,2zł,
- bilet dzienny – uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu jednego dnia – cena 10,0zł.

Tabela 2-4. Lokalizacja istniejących automatów biletowych na obszarze Kielc.

Lp	Lokalizacja	Lp	Lokalizacja	Lp	Lokalizacja
1	ul. Żelazna w pobliżu dworca PKP	8	Al. Solidarności (NESTE)	15	ul. Seminaryjska, strona północna (w pobliżu targu)
2	ul. Grunwaldzka (w pobliżu szpitala wojewódzkiego)	9	ul. Paderewskiego (strona wschodnia)	16	ul. Warszawska w pobliżu skrzyżowania z ul. Pocieszki
3	ul. Źródłowa (przy skrzyżowaniu z ul. Jarońskich)	10	ul. Paderewskiego (strona zachodnia)	17	ul. Warszawska (Politechnika)
4	ul. Sandomierska (ZEORK)	11	Al. IX Wieków Kielc (strona południowa)	18	ul. Tarnowska w pobliżu skrzyżowania z ul. Bohaterów Warszawy
5	ul. Sandomierska w pobliżu skrzyżowania z ul. Źródłową	12	Al. IX Wieków Kielc, strona północna (Urząd Wojewódzki)	19	Os. Ślichowice (MINI Dworzec)
6	ul. Żytnia – strona północna	13	ul. Seminaryjska, strona południowa, przy roгатce krakowskiej	20	Os. Świętokrzyskie (MINI Dworzec)
7	ul. Żytnia – strona południowa	14	ul. Seminaryjska, strona południowa (obok targu)		ul. Seminaryjska, strona północna (w pobliżu targu)

Ponadto w mieście funkcjonuje Kielecka Karta Miejska KKM, która stanowi nośnik biletów elektronicznych. Wnosząc opłaty za jej pomocą należy zarejestrować wejście i wyjście z pojazdu, dzięki temu pasażer ponosi niższą opłatę za przejazd. Na karcie miejskiej obowiązuje taryfa odcinkowa – pasażer wnosi opłatę w zależności od liczby przejechanych przystanków (cenNIK zawiera Tabela 2-5). Karta KKM pełni rolę elektronicznej portmonetki – można na niej zarejestrować bilety okresowe i wносить opłatę za bilety jednorazowe. Można wnieść opłatę za przejazd 5 osób równocześnie. KKM premiuje również podróże przesiadkowe, jeżeli czas przesiadki wynosi poniżej 15 minut. W mieście funkcjonują również bilety okresowe sieciowe imienne lub na okaziciela ważne 14, 30, 60 lub 90 dni od dowolnie wybranego dnia.

Tabela 2-5. Ceny za przejazd, opłacane przy użycie KKM [zł].

Wysokość wpłaty	Liczba przejechanych przystanków					
	do 3		od 4 do 8		powyżej 8	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
wpłata 5,00-19,99 zł	2,6	1,3	2,7	1,35	2,8	1,4
wpłata 20,00-49,99 zł	2,5	1,25	2,6	1,3	2,7	1,35
wpłata 50,00 zł i wyżej	2,3	1,15	2,4	1,2	2,5	1,25

Głównym przewoźnikiem realizującym komunikację zbiorową w Kielcach jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., które obsługuje 43 linie miejskie i 24 podmiejskie. Liczba kursów wykonywanych codziennie na terenie gminy Kielce i sąsiednich gmin wynosi:⁸

- w dni powszednie – przeciętnie 3034kursy,
- w soboty -1626 kursów,
- w niedziele i święta – 1330kursów.

Łączna długość miejskich linii autobusowych wynosi 559km, a linii podmiejskich 160km. Praca przewozowa realizowana w okresie roku wynosi 12,54 mln wozo-km, w tym 10,36 mln wozo-km na liniach standardowych oraz dodatkowo 2,18 mln wozo-km wykonywanych w związku z realizowanym kontraktem UE. Strukturę pracy przewozowej przedstawiono w Tabeli 2-6. W obsłudze transportowej miasta wykorzystywanych jest łącznie 185 autobusów. Szacunkowa liczba pasażerów korzystających ze środków komunikacji miejskiej wynosi ok. 91 tys. pasażerów dziennie, miesięcznie ok. 2,7 mln pasażerów, a rocznie 33 mln.

Tabela 2-6. Praca przewozowa wykonywana na liniach autobusowych [wozo-km]

Rodzaj linii	Dzień roboczy	Soboty	Niedziele	Miesiąc
miejskie	21 034	12 010	9 644	558 994
podmiejskie	12 463	6 589	5 563	328 360
unijne	7 568	2 876	2 149	188 737
SUMA	41 065	21 475	17 356	1 076 091

W Kielcach funkcjonują 43 linie miejskie. W Tabeli 2-7 zestawiono liczbę kursów wykonywanych na poszczególnych liniach.

⁸ Bauer M. z zespołem „Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego dla Kielc – aktualizacja dokumentu”



Tabela 2-7. Linie komunikacji miejskiej realizowane na zlecenie ZTM Kielce (na jeden kierunek).

Nr linii	Liczba kursów				
	Godz. szczytu porannego	Godz. szczytu popołudniowego	Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
1	1	1	22	12	11
2	4	4	70	28	25
3	1	1	11	0	0
4	3	3	60	25	23
5	1	1	14	0	0
6	1	1	9	8	8
13	3	3	47	26	14
15	1	1	22	20	11
17	1	1	19	12	11
21	1	2	28	15	15
22	2	1	23	0	0
23	2	2	12	6	0
25	3	3	50	19	13
30	4	4	49	21	12
33	2	1	29	18	11
34	4	4	74	68	50
35	6	6	106	83	78
36	1	1	22	12	12
37	1	1	19	13	13
39	1	1	19	10	10
44	0	0	16	14	13
46	3	3	67	40	39
50	2	1	38	20	19
51	2	2	38	20	19
53	1	2	22	7	7
54	1	1	17	7	7
100	0	1	10	10	10
101	0	0	3	3	3
102	1	1	20	8	8
103	1	1	21	6	5
104	0	0	7	6	0
105	2	2	36	21	12
106	1	1	15	5	5
107	1	1	20	9	9
108	1	1	14	13	13
109	1	1	24	11	11

110	2	2	26	0	0
111	1	2	18	7	6
112	2	2	29	6	0
113	1	2	29	21	11
114	2	1	20	11	11
0W	0	3	25	25	25
0Z	0	2	26	26	26
SUMA	68	74	1246	692	576

W soboty występuje spadek liczby kursów o 45 %, a w niedziele o 55 % w stosunku do dnia roboczego. Linie komunikacyjne można scharakteryzować następująco:

- dziewięć linii ma dobrą częstotliwość kursowania w szczytach komunikacyjnych – wykonywane są od 3 do 6 kursów w ciągu godziny,
- aż 21 linii charakteryzuje niska częstotliwość kursowania – nawet w godzinach szczytu jest realizowany tylko 1kurs/godz.,
- w mieście funkcjonują 2 linie bezpłatne, które kursują krótko – od 8:30 do20:00,
- jedna linia funkcjonuje tylko w dni targowe od 10-tej do18-tej,
- w mieście funkcjonuje jedna linia nocna – 3 kursy w nocy,
- cztery linie kursują tylko w dni robocze, a dwie w dni robocze i soboty,
- 4 linie mają charakter okrężny, 4 promienisty, a 20 średnicowy.

Aglomeracja kielecka posiada bogatą obsługę komunikacyjną strefy podmiejskiej, która jest realizowana przez następujące podmioty:

- ZTM Kielce,
- MPK Kielce,
- przewoźnicy mikrobusowi i autobusowi,
- Przewozy Regionalne.

Przewoźnicy mikrobusowi i autobusowi realizują komunikację zbiorową o zasięgu podmiejskim, regionalnym (wojewódzkim) oraz ponadregionalnym (wykraczającym poza województwo świętokrzyskie). Linie prowadzone z różnych miast województwa obsługują również strefę podmiejską, przewożą pasażerów ze strefy do stolicy województwa, dlatego należy je brać pod uwagę przy analizie obsługi komunikacyjnej.

W komunikacji podmiejskiej organizowanej przez ZTM Kielce funkcjonują 24 linie autobusowe. W Tabeli 2-8 zestawiono liczbę kursów wykonywanych na poszczególnych liniach. W soboty występuje spadek liczby kursów o 37 %, a w niedziele o 45 % w stosunku do dnia roboczego (mniejszy spadek niż na liniach miejskich). Linie komunikacyjne można opisać następująco:

- wszystkie linie podmiejskie charakteryzują się niską częstotliwością kursowania – tylko 6 z nich wykonuje w godzinie szczytu 2 kursy, a reszta po jednym kursie,



- dwie linie pełnią funkcje dowozowe do szkół – funkcjonują tylko w godzinach szczytu w dni robocze,
- trzy linie pełnią funkcje dowozowe do cmentarza – funkcjonują tylko w soboty i niedziele,
- 2 linie mają charakter okrężny, 9 promienisty, a 8 średnicowy. Linie podmiejskie o przebiegu średnicowym są liniami długimi, co może niekorzystnie wpływać na ich punktualność.

MPK Kielce realizuje usługi przewozowe na dodatkowych 5 liniach podmiejskich o długościach od 24 do 38 km (zestawienie w Tabeli 2-9). Kursy rozpoczynają się w Kielcach na ul. Żytniej lub ul. Grunwaldzkiej. Firma wykonuje 150 kursów w dzień roboczy, 68 w soboty i 58 w niedziele (spadek o 55 % w soboty i o 60 % w niedziele w stosunku do dnia roboczego).

Tab. 2-8. Linie komunikacji podmiejskiej realizowane na zlecenie ZTM Kielce (jeden kier.).

Nr linii	Miejscowości docelowe	Liczba kursów				
		Godz. szczytu porannego	Godz. szczytu popołudn.	Dzień roboczy	Soboty	Niedziele i święta
7	Kajetanów, Zagnańsk	1	1	14	12	11
8	Mójcza	1	2	30	12	12
9	Miedziana Góra, Ćmińsk	1	1	13	6	5
10	Mąchocice, Ciekoty	1	1	12	9	9
11	Suków, Daleszyce	1	1	9	11	8
12	Masłów, Barcza	1	1	17	13	11
14	Niestachów	1	1	13	4	3
16	Suków Babie	1	1	13	0	0
18	Piekoszów, Szczukowice	1	1	20	14	14
19	Bolechowice, Zawada	2	1	31	14	9
24	Szczukowice, Brynica	1	1	5	0	0
26	Piekoszów, Łosień	1	1	5	0	0
27	Bilcza, Kowala	2	2	20	15	12
28	Jaworznia	2	1	28	12	11
29	Bilcza, Kowala	2	1	18	14	11
31	Chęciny	1	2	10	5	0
32	Tumlin, Samsonów	1	2	14	6	5
38	Wola Kopcowa, Mąchocice	1	1	19	12	11
43	Górno, Skorzeszyce	1	1	9	8	8
45	Wola Morawicka, Młynek Brudz.	1	1	14	10	10
47	Leszczyny, Krajno	1	1	12	8	7
C	Cedzyna	0	0	0	6	6
F	Cedzyna	0	0	0	8	8
Z	Cedzyna	0	0	0	9	7
SUMA		24	24	326	208	178

Tab. 2-9. Linie komunikacji podmiejskiej realizowane przez MPK Kielce (na jeden kierunek).

Nr linii i kierunek	Liczba kursów (na dobę)		
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziele i święta
201 Kielce – Chmielnik przez Borków	13	7	6
202 Kielce – Łączna	12	6	6
204 Kielce – Długojów	15	8	6
206 Kielce – Łągów	12	6	5
208 Kielce - Chmielnik przez Morawicę	13	7	6
SUMA	75	34	29

Na liniach obowiązuje taryfa strefowa – istnieje aż 7 stref, a ceny biletów jednorazowych przedstawiono w Tabeli 2-10.

Tab. 2-10. Cennik biletów jednorazowych na liniach realizowanych przez MPK Kielce.

Lp.	BILET	Strefa	Strefa	Strefa	Strefa	Strefa	Strefa	Strefa	Strefa
		I**	II*	III*	IV*	V*	VI*	VII*	SUPER*
1	Normalny	2,50	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,50	3,50
2	Ulgowy 37 %	1,57	1,89	2,20	2,52	2,83	3,15	3,47	3,15
3	Ulgowy 49 %	1,27	1,53	1,78	2,04	2,29	2,55	2,81	2,55
4	Ulgowy 78 %	0,55	0,66	0,77	0,88	0,99	1,10	1,21	0,77
5	Ulgowy 93 %	0,18	0,21	0,25	0,28	0,32	0,35	0,39	0,25
6	Ulgowy 95 %	0,12	0,15	0,17	0,20	0,22	0,20	0,28	0,20
7	Karnet 10-cio prze- jazdowy	20,00	24,00	28,00	32,00	36,00	40,00	44,00	28,00

Zasady dotyczące opłat za przejazd:

- opłacie podlega przewóz roweru, psa i bagażu o wymiarach przekraczających 60 x 40 x 20cm,
- przewóz wózków z dziećmi nie podlega opłacie,
- istnieją karnety 10-cioprzejazdowe, które zapewniają przejazd jednorazowy tańszy o 20 %,
- wśród biletów okresowych istnieją tylko bilety miesięczne na okaziciela,
- cena biletu miesięcznego stanowi równowartość 35przejazdów.

W przypadku prób integracji taryfowej należy się spodziewać znacznych problemów ze względu na istnienie tak wielu stref taryfowych oraz wielu grup osób uprawnionych do różnych zniżek. W komunikacji organizowanej przez ZTM istnieją tylko dwie taryfy ulgowe – 50 % i 100 %.

Komunikacja autobusowa o zasięgu podmiejskim, regionalnym i ponad regionalnym (wykraczająca poza województwo świętokrzyskie) jest realizowana z trzech dworców

autobusowo-mikrobusowych położonych w centrum miasta, obok dworca kolejowego. Poniżej podano liczbę kursów w skali doby, wykonywanych z tych dworców:

- Dworzec PKS przy ul. Czarnowskiej 520
- Dworzec BUS przy ul. Żelaznej 900
- Dworzec BUS przy ul. Mielczarskiego 180

W województwie w ostatnich kilkunastu latach intensywnie rozwinęły się indywidualne usługi przewozowe. Kursy regionalne i ponadregionalne obsługiwane są przede wszystkim przez przewoźników należących do Świętokrzyskiego Zrzeszenia Transportu i Usług, działającego od 1974 roku, które świadczy usługi transportowe w zakresie: przewozu osób autobusami i taksówkami. Celem działalności Zrzeszenia jest ochrona interesów zawodowych i socjalnych członków w ramach obowiązującego porządku prawnego. Dworzec zarządzany przez to stowarzyszenie znajduje się przy ul. Żelaznej.

W Tabeli 2-11 zestawiono najbardziej popularne kierunki obsługiwane przez przewoźników regionalnych.

Tab. 2-11. Najbardziej obciążone kierunki w komunikacji regionalnej.

Kierunek	Liczba kursów (na dobę)
Dworzec PKS przy ul. Czarnowskiej	
Końskie	63
Ostrowiec Św.	39
Stąporków	36
Łopuszno	28
Łukowa	24
Strawczyn	23
Dworzec BUS przy ul. Mielczarskiego	
Końskie	30
Starochęciny	20
Hucisko	17
Dworzec BUS przy ul. Żelaznej	
Łopuszno	71
Stąporków	64
Skarżysko-Kamienna	60
Korczyn	48
Końskie	47
Daleszyce	39
Łągów	37
Strawczyn	35
Jędrzejów	35
Łukowa	32
Pińczów	30

Duża liczba przewoźników i trzy dworce funkcjonujące w mieście stwarzają dla pasażerów sporo problemów, przykładowo:

- Do Chmielnika można odjechać ze wszystkich 3 dworców oraz liniami obsługiwanymi przez MPK Kielce z przystanków miejskich;
- Linie kursujące do Końskich i Staszowa również odjeżdżają z 3 dworców;
- Z 2 dworców można odjechać w kierunku: Strawczyna, Stąporkowa, Łopuszna, Starachowic, Skarżyska Kamiennej i do wielu innych miejscowości.

Informacja o tych liniach powinna być umieszczona w jednym miejscu, a znajduje się na 3 dworcach. Rozproszenie informacji o liniach i kursach powoduje, że pasażer ma problem z wyborem przewoźnika i odnalezieniem najbliższego kursu w kierunku jego miejscowości docelowej. Może to powodować konieczność przemieszczania się pomiędzy dworcami w celu poszukiwania takiego kursu. Jest to istotne pogorszenie warunków podróżowania dla pasażera: konieczność dodatkowego przekraczania ulic obniża poziom bezpieczeństwa, dodatkowo odległość pomiędzy dworcami położonymi po wschodniej i zachodniej stronie dworca kolejowego jest znaczna i zmusza do pokonywania różnic wysokości, co na pewno jest uciążliwe. Dodatkowo walka o klienta pomiędzy różnymi przewoźnikami na tej samej trasie skutkuje upadkiem pewnych firm przewozowych lub zmianami w rozkładach jazdy, co znacznie zmniejsza stabilność i niezawodność obsługi komunikacyjnej pewnych miejscowości.

Przewozy Regionalne na zlecenie Marszałka Województwa Świętokrzyskiego realizują przewozy kolejowe na terenie regionu. Są one realizowane z dworca, położonego przy ul. Żelaznej, w następujących kierunkach:

- Skarżysko-Kamienna 19 par pociągów w ciągu doby,
- Jędrzejów 14,
- Włoszczowa 9.

Czasy przejazdu do tych miejscowości wynoszą od 35 do 55 minut i napotykają na poważną konkurencję ze strony przewoźników autobusowych, którzy na tych kierunkach realizują ponad dwukrotnie więcej kursów.

2.6. Wpływy z biletów

Istotnym czynnikiem w kształtowaniu usług transportu zbiorowego są wpływy od pasażerów i wielkość koniecznej dotacji do przewozów, pozyskiwana od gmin. Na podstawie danych ZTM w Kielcach o sprzedaży biletów w 2012 r. oszacowano wpływy sumaryczne z każdego rodzaju biletu i wpływy jednostkowe z pojedynczego przejazdu pasażera. W tym celu przyjęto założenie dotyczące liczby przejazdów wykonywanych na poszczególnych rodzajach biletów:

- jednorazowy 1
- jednogodzinny 2
- dobowy 6



- okresowy sieciowy imienny ważny na 30 dni 100
- okresowy sieciowy na okaziciela ważny na 30 dni 160

Liczbę przejazdów dla biletów o okresie ważności innym niż 30 dni przyjęto proporcjonalnie do okresu ich ważności. Ponadto przyjęto, że liczba przejazdów na bilecie normalnym i ulgowym jest taka sama, co jednak w przyszłości powinno zostać lepiej rozpoznane. Ustalenia wymaga również udział przejazdów bezpłatnych oraz bez wykupionego biletu.

Analizując wykorzystanie poszczególnych rodzajów biletów, można sformułować następujące wnioski:

- 43 % przejazdów odbywa się na biletach normalnych;
- 47 % przejazdów odbywa się na biletach jednorazowych;
- Tylko 30 % wpływów pochodzi z biletów okresowych, co oznacza niski udział stałych i stabilnych klientów transportu zbiorowego w aglomeracji.

Sumaryczne wpływy z biletów za 2013 r. oszacowano na 38 601 719 tys. zł, w tym 28 236 884 zł ze sprzedaży biletów jednorazowych i 10 364 835 zł z biletów okresowych.

W skali miasta jednostkowe opłaty za przejazd wynoszą:

- na bilecie jednorazowym normalnym 2,49 zł
- na bilecie jednorazowym ulgowym 1,21 zł
- na bilecie okresowym normalnym 0,80 zł
- na bilecie okresowym ulgowym 0,39 zł

Średnia odpłatność za przejazd wynosi 1,13 zł. W poniższych tabelach (od 2-12 do 2-15) zestawiono szczegóły obliczenia:

- kolumna 2 – dane o liczbie sprzedanych biletów;
- kolumna 3 – wpływy z biletów;
- kolumna 4 – iloczyn liczby sprzedanych biletów przez liczbę przejazdów na danym bilecie;
- kolumna 5 – iloraz wpływów z biletów przez liczbę przejazdów (kol.4 i kol.5).

Tabela 2-12. Oszacowanie jednostkowego wpływu za przejazdy na bilecie jednorazowym normalnym.

rodzaj biletu	liczba sprzedanych biletów [szt.]	wpływy z biletów [zł/rok]	liczba przejazdów [szt.]	jedn. wpływ za przejazd [zł]
jednorazowe	4 591 177	13 315 643	4 591 177	2,90
jednogodzinne	878 635	2 739 487	1 757 270	1,56
dobowe	33 886	337 002	203 316	1,66
elektroniczne	8 133	406 640	187 059	2,17
suma	5 511 831	16 798 772	6 738 822	2,49

**Tabela 2-13. Oszacowanie jednostkowego wpływu za przejazdy
na bilecie jednorazowym ulgowym.**

rodzaj biletu	liczba sprzedanych biletów [szt.]	wpływy z biletów [zł/rok]	liczba przejazdów [szt.]	jedn. wpływ za przejazd [zł]
jednorazowe	5 965 449	8 628 603	5 965 449	1,45
jednogodzinne	1 454 287	2 246 838	2 908 574	0,77
dobowe	58 330	289 354	349 980	0,83
elektroniczne	5 466	273 318	240 504	1,14
suma	7 483 532	11 438 112	9 464 507	1,21

**Tabela 2-14. Oszacowanie jednostkowego wpływu za przejazdy
na bilecie okresowym normalnym.**

rodzaj biletu	liczba sprzedanych biletów [szt.]	wpływy z biletów [zł/rok]	liczba przejazdów [szt.]	jedn. wpływ za przejazd [zł]
trasowy - 14 dni	281	12 083	11 240	1,08
sieciowy - 14 dni	2 989	150 590	151 250	1,00
trasowy - 30 dni	3 404	262 108	272 320	0,96
sieciowy - 30 dni	20 308	1 846 655	2 065 900	0,89
trasowy - 60 dni	1 405	186 865	224 800	0,83
sieciowy - 60 dni	8 911	1 406 396	1 820 960	0,77
trasowy - 90 dni	1 643	312 170	394 320	0,79
sieciowy - 90 dni	10 168	2 272 584	3 097 200	0,73
na okaziciela - wszystkie	26	9 338	42 240	0,22
suma	49 135	6 458 789	8 080 230	0,80

**Tabela 2-15. Oszacowanie jednostkowego wpływu za przejazdy
na bilecie okresowym ulgowym.**

rodzaj biletu	liczba sprzedanych biletów [szt.]	wpływy z biletów [zł/rok]	liczba przejazdów [szt.]	jedn. wpływ za przejazd [zł]
trasowy - 14 dni	394	8 471	15 760	0,54
sieciowy - 14 dni	3 152	79 610	160 090	0,50
trasowy - 30 dni	2 907	111 920	232 560	0,48
sieciowy - 30 dni	17 840	817 693	1 837 160	0,45
trasowy - 60 dni	1 518	100 947	242 880	0,42
sieciowy - 60 dni	7 462	589 406	1 527 320	0,39
trasowy - 90 dni	1 993	189 335	478 320	0,40
sieciowy - 90 dni	17 932	2 008 665	5 477 700	0,37
suma	53 198	3 906 046	9 971 790	0,39

W praktyce istnieją linie z dużym udziałem pasażerów podróżujących na biletach ulgowych przykładowo linie, na których dominuje dojazd do szkoły (uczniowie) lub do cmentarza (osoby starsze). Docelowo należy określać średnią odpłatność za przejazd na każdej linii oddzielnie

lub na pewnej grupie linii o podobnym charakterze (lub na grupie linii obsługujących określoną gminę). Do tego celu służy prosta ankieta, której formularz przedstawiono w Tabeli 2-16 – należy ją przeprowadzać w pojazdach. W kolumnie nr 7 należy wpisać rodzaj biletu okresowego, na którym podróżuje pasażer, przykładowo: O14 okresowy na 14 dni, O30 – okresowy na 30 dni, itd. Można pominąć bilety na okaziciela, skoro w całej sieci sprzedaje się ich tylko ok. 30 sztuk rocznie.

Tabela. 2-16. Wzór ankiety do badania struktury rodzajowej biletów na linii komunikacyjnej.

Lp.	jednorazowy		godzinny		dobowy		okresowy			bezpłatny
	N	U	N	U	N	U	rodzaj	N	U	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

2.7. Rentowność linii publicznego transportu zbiorowego

Generalnie system publicznego transportu zbiorowego jest nierentowny, jednak należy podejmować działania w celu zwiększania jego efektywności (wzrost jakości przy tych samych kosztach lub utrzymanie jakości przy spadku kosztów). W ujęciu finansowym wzrost rentowności sprowadza się do:

- zwiększania wpływów z biletów poprzez pozyskanie nowych pasażerów lub zmianę taryfy;
- spadku kosztów eksploatacji poprzez zmianę rodzaju taboru na linii, zmianę rozkładów jazdy, eliminację lub skracanie lub zmianę przebiegu kursów o dużej nierentowności (lub całych linii).

W niniejszym rozdziale został przedstawiony szczegółowy przebieg procedury oceny efektywności linii komunikacyjnej, na który składają się trzy etapy:

- określenie kosztów eksploatacji linii;

- określenie wpływów biletowych;
- wyznaczenie wskaźników efektywności (rentowności) linii.

Wskaźniki kosztów jednostkowych eksploatacji pojazdów powinny pochodzić od przewoźnika (operatora), a resztę procedury powinien wykonywać zarządca transportu, który jednak może zlecić to zadanie firmie zewnętrznej. Dodatkowo przedstawiono przykład obliczeniowy dla linii organizowanych przez ZTM w Kielcach – wyznaczono ich rentowność na podstawie pomiarów potoków pasażerskich z roku 2013r.

Określenie kosztów eksploatacji linii

Dyskusji wymaga sposób wyznaczania kosztów eksploatacji linii. Dla analiz efektywności ekonomicznej (co sprowadza się do rentowności) linii konieczny jest podział kosztów na zmienne i stałe:

- koszty zmienne są zależne bezpośrednio od wykonywanej pracy przewozowej. Jeżeli wielkość pracy przewozowej wzrasta, to suma tych kosztów również wzrasta; jeżeli wielkość pracy obniża się, to suma kosztów zmiennych maleje. Sumaryczny poziom tych kosztów zależy od wozokilometrów wykonanych na linii;
- koszty stałe nie są związane bezpośrednio z pracą przewozową. Nawet jeżeli praca przewozowa zmienia się, to suma tych kosztów w firmie pozostaje stała. Poziom kosztów stałych jest związany z liczbą wozogodzin i liczbą pojazdów eksploatowanych na linii.

Do kosztów zmiennych zalicza się: materiały pędne (paliwo, oleje), ogumienie, naprawy eksploatacyjne (materiały związane z naprawami). Do kosztów stałych związanych z wozogodzinami należą następujące składniki: koszty osobowe pracowników zaplecza, koszty osobowe kierowców, pogotowie techniczne, mycie taboru, materiały do wozów (gaśnice, kasowniki, itp.). Ostatnia pozycja to koszty stałe związane z pojazdem, które nie mają bezpośredniego związku z wykonywaną pracą przewozową. Przykładowo takim kosztem jest ubezpieczenie pojazdów – jest to koszt niezależny od liczby wykonanych kilometrów lub godzin w ciągu roku. Do tej grupy zaliczamy koszty: wydziałowe zajezdni, wydziałowe zaplecza, wydziałowe trakcji, ogólnozakładowe, sprzedaży biletów, ubezpieczenie, amortyzację i badania. Najczęściej wszystkie koszty stałe są utożsamiane z wozogodzinami wykonanymi na linii. Jeżeli uda się zwiększyć prędkość eksploatacyjną, czyli wykonać w ciągu godziny więcej kilometrów, to narzut kosztów stałych na każdy kilometr będzie się zmniejszał, czyli utrzymanie linii stanie się tańsze. Do prawidłowego wyznaczenia kosztów eksploatacja linii konieczna jest znajomość kosztów wozokilometra i wozogodziny pojazdu, eksploatowanego na linii. Jednostkowy koszt wozokilometra to iloraz kosztów zmiennych przez pracę przewozową wykonaną w ciągu roku przez określony typ pojazdu. A jednostkowy koszt wozogodziny to iloraz kosztów stałych przez liczbę godzin wykorzystania pojazdu w ciągu roku.

Sumaryczny koszt eksploatacji linii obliczamy według wzoru:

$$K_L = W_{KM} \times k_{ZKM} + W_{GODZ} \times k_{GODZ}$$

gdzie:

- W_{KM} - liczba wozokilometrów na linii [wozokm/dobę],
- W_{GODZ} - liczba wozogodzin na linii [wozogodz/dobę],
- k_{ZKM} - jednostkowy koszt zmienny wozokilometra [zł/km],
- k_{GODZ} - jednostkowy koszt stały wozogodziny [zł/godz.],

W przypadku wyznaczania kosztów eksploatacji linii należy również doliczyć kilometry i godziny przeznaczone na dojazd na linię. Można również sprowadzić wszystkie koszty jednostkowe do wozokilometra i wtedy koszt eksploatacji linii wyznaczamy wg:

$$K_L = W_{KM} \times k_{KM}$$

gdzie:

- W_{KM} - liczba wozokilometrów na linii [wozokm/dobę],
- k_{KM} - jednostkowy koszt wozokilometra [zł/km], uwzględniający narzut kosztów zmiennych i stałych.

Koszty eksploatacji należy obliczać oddzielnie dla dnia roboczego, soboty i niedzieli, a w dalszej kolejności przejść na miesiąc i rok eksploatacji linii. Można również wyznaczyć rentowność poszczególnych kursów, jeżeli rozważamy zmiany w rozkładzie jazdy lub likwidację kursu o małym napełnieniu.

Tabela 2-17. Schemat działania w celu wyznaczenia kosztów eksploatacji linii.

DZIAŁANIA PO STRONIE PRZEWOŹNIKA	
1	Określenie sumarycznych kosztów zmiennych dla określonego typu pojazdu
2	Liczba wozokilometrów wykonywanych przez określony typ pojazdu
3	Wyznaczenie jednostkowego kosztu wozokilometra (iloraz 1/2)
4	Określenie sumarycznych kosztów stałych dla określonego typu pojazdu
5	Liczba wozogodzin wykonywanych przez określony typ pojazdu
6	Wyznaczenie jednostkowego kosztu wozogodziny (iloraz 4/5)
DZIAŁANIA PO STRONIE ZARZĄDCY TRANSPORTU	
7	Liczba wozokilometrów na linii w dzień roboczy, sobotę i niedzielę
8	Liczba wozogodzin na linii w dzień roboczy, sobotę i niedzielę
9	Wyznaczenie kosztów zmiennych eksploatacji linii (iloczyn 3 i 7)
10	Wyznaczenie kosztów stałych eksploatacji linii (iloczyn 6 i 8)
11	sumaryczne koszty eksploatacji (suma 9 i 10)

Koszty eksploatacji i wskaźniki rentowności wyznaczono tylko dla linii kursujących regularnie – pominięto linie okazjonalne oraz linie bezpłatne OW i OZ.

Przyjęto następujące koszty jednostkowe wozokilometra⁹:

- autobusy typu MEGA 6,57 zł/km brutto;
- autobusy typu MAXI 6,39 zł/km brutto;
- autobusy typu MINI 5,22 zł/km brutto;
- autobusy na liniach „unijnych” 2,88 zł/km brutto.

Średni koszt wozokilometra w sieci wynosi 5,94 zł/km. W celu uzyskania większej dokładności należy wyznaczyć koszt wozokilometra dla konkretnego taboru eksploatowanego na linii. W Tabeli 2-18 zestawiono roczne koszty eksploatacji linii o numerach od 102 do 114 (tzw. unijnych”), a w Tabeli 2-19, podobne wartości dla pozostałych linii autobusowych. Na tych liniach średni koszt wozokilometra waha się od 6,20 do 6,55 zł – w zależności od struktury kursującego taboru (udziału pojazdów typu MINI, MAXI i MEGA).

Tabela 2-18. Praca przewozowa i koszty eksploatacji linii autobusowych „unijnych”

Numer linii	Praca przewozowa [wozokm/rok]	Koszty eksploatacji [zł/rok]	Średni koszt wozokilometra [zł/wzkm]
102	189 218	544 948	2,88
103	165 286	476 024	2,88
104	72 288	208 189	2,88
105	225 547	649 575	2,88
106	135 207	389 396	2,88
107	132 762	382 355	2,88
108	207 964	598 936	2,88
109	156 761	451 472	2,88
110	158 083	455 279	2,88
111	189 835	546 725	2,88
112	304 245	876 226	2,88
113	212 079	610 788	2,88
114	205 014	590 440	2,88
suma	2 354 289	6 780 352	2,88

Tabela 2-19. Praca przewozowa i koszty eksploatacji na pozostałych liniach autobusowych

Numer linii	Praca przewozowa [wozokm/rok]	Koszty eksploatacji [zł/rok]	Średni koszt wozokilometra [zł/wzkm]
1	197 654	1 263 070	6,39
2	479 972	3 092 832	6,44
3	50 614	323 423	6,39
4	396 518	2 533 797	6,39
5	62 076	396 666	6,39

⁹ dane ZTM w Kielcach



6	99 918	619 107	6,20
7	186 762	1 211 299	6,49
8	205 428	1 312 685	6,39
9	159 774	1 033 986	6,47
10	214 666	1 371 946	6,39
11	169 101	1 099 173	6,50
12	222 168	1 419 798	6,39
13	285 968	1 858 460	6,50
14	123 758	790 814	6,39
15	215 241	1 375 390	6,39
16	95 514	610 334	6,39
17	87 958	562 052	6,39
18	185 199	1 199 124	6,47
19	316 871	2 024 806	6,39
21	155 911	996 322	6,39
22	108 871	695 686	6,39
23	70 871	452 866	6,39
24	27 191	173 750	6,39
25	406 865	2 599 867	6,39
26	50 043	328 783	6,57
27	238 139	1 521 708	6,39
28	255 034	1 629 733	6,39
29	225 068	1 438 185	6,39
30	302 510	1 956 972	6,47
31	116 635	745 298	6,39
32	230 293	1 503 934	6,53
33	238 833	1 526 143	6,39
34	742 400	4 770 447	6,43
35	564 881	3 621 356	6,41
36	177 298	1 134 094	6,40
37	137 978	881 679	6,39
38	199 373	1 292 257	6,48
39	157 136	1 004 099	6,39
43	240 523	1 570 612	6,53
44	156 349	999 070	6,39
45	215 552	1 404 558	6,52
46	426 273	2 770 999	6,50
47	191 676	1 252 045	6,53
50	167 838	1 072 485	6,39
51	155 493	993 600	6,39

53	123 337	788 123	6,39
54	130 357	832 981	6,39
100	5 356	34 225	6,39
101	21 382	132 696	6,21
C	15 557	99 409	6,39
F	19 406	127 191	6,55
Z	21 389	136 676	6,39
suma	10 050 978	64 586 609	6,43

Określenie wpływów biletowych

Kolejnym krokiem jest wyznaczenie wielkości wpływów od pasażerów. Jest to iloczyn liczby przewiezionych pasażerów przez wielkość odpłatności wnoszonej przez pasażera za przejazd (procedura przedstawiona w rozdziale 2.6, jednostkowy wpływ od pasażera wynosi 1,13 zł). Poznanie potoku pasażerów korzystających z linii jest działaniem kosztownym. Można wykonać wyrwykowe pomiary potoków w dzień roboczy, i w dalszej kolejności rozszerzyć próbę na cały dzień roboczy, sobotę i niedzielę, co może być obarczone sporym błędem. Z kolei ankietowanie struktury biletowej obejmuje tylko niektóre kursy i już przy niskim nakładzie pracy przyniesie efekty. Na liniach od 102 do 114 wykorzystano dane o potokach pasażerskich pochodzące z pomiarów automatycznych. Na pozostałych liniach przyjęto średnie wskaźniki liczby pasażerów korzystających z linii uzależnione od wozokilometra i rodzaju wykorzystywanego taboru. Sumarycznie linie o numerach od 102 do 114 przewiozły z 2013r. 6 867 444 pasażerów, a pozostałe linie autobusowe – 27 387 905 pasażerów. Wpływy biletowe wyniosły odpowiednio 7 738 795 i 30 862 924 zł. Przykładowo otrzymano jednostkowy wpływ z biletów, który wynosi:

- średni dla sieci autobusowej 3,11 zł/km;
- na liniach „unijnych” 3,29 zł/km;
- na pozostałych liniach 3,07 zł/km.

Tabela 2-20. Schemat działania w celu wyznaczenia wpływów biletowych.

DZIAŁANIA PO STRONIE ZARZĄDCY TRANSPORTU	
1	Liczba pasażerów korzystających z linii (wsiadających) w dzień roboczy, sobotę i niedzielę (pomiar)
2	Struktura rodzajowa biletów na linii komunikacyjnej w dzień roboczy, sobotę i niedzielę (ankietowanie)
3	Określenie wpływów biletowych (iloczyn 1 i 2)

Z kolei ankietowanie struktury biletowej obejmuje tylko niektóre kursy i przy niskim nakładzie pracy przyniesie efekty. W Tabeli 2-21. zestawiono miesięczne wpływy biletowe na liniach o numerach od 102 do 114, a w Tabeli 2-22 – na pozostałych liniach.

**Tabela 2-21. Liczba przewiezionych pasażerów i wpływy biletowe na liniach „unijnych”.**

Numer linii	Liczba przewiezionych pasażerów [pasaż./rok]	Wpływy z biletów [zł/rok]
102	568 517	640 651
103	467 285	526 575
104	136 224	153 509
105	1 311 886	1 478 340
106	357 478	402 836
107	486 969	548 756
108	257 410	290 070
109	453 331	510 851
110	584 608	658 784
111	443 528	499 804
112	688 576	775 944
113	654 997	738 104
114	456 633	514 572
suma	6867 444	7738 795

Tabela 2-22. Liczba przewiezionych pasażerów i wpływy biletowe na pozostałych liniach.

Numer linii	Liczba przewiezionych pasażerów [pasaż./rok]	Wpływy z biletów [zł/rok]	Numer linii	Liczba przewiezionych pasażerów [pasaż./rok]	Wpływy z biletów [zł/rok]
1	517 314	582 951	28	667 456	752 144
2	1 330 824	1 499 681	29	588 863	663 579
3	132 425	149 228	30	861 058	970 310
4	1 037 577	1 169 226	31	305 161	343 881
5	162 414	183 022	32	696 611	784 998
6	239 766	270 188	33	624 878	704 163
7	540 647	609 245	34	2 019 470	2 275 703
8	537 477	605 673	35	1 512 150	1 704 013
9	455 909	513 756	36	467 250	526 536
10	562 318	633 666	37	361 003	406 807
11	496 556	559 559	38	574 729	647 652
12	581 695	655 501	39	411 127	463 292
13	838 681	945 094	43	727 180	819 446
14	323 798	364 882	44	409 068	460 971
15	563 152	634 605	45	642 983	724 566
16	249 901	281 609	46	1 252 256	1 411 144
17	230 131	259 331	47	580 673	654 350
18	530 199	597 471	50	439 128	494 845
19	829 054	934 246	51	406 829	458 448

21	408 069	459 845	53	322 696	363 640
22	284 848	320 990	54	341 063	384 338
23	185 425	208 952	100	14 013	15 791
24	71 142	80 169	101	51 544	58 084
25	1 064 513	1 199 580	C	40 703	45 867
26	157 118	177 053	F	60 036	67 653
27	623 062	702 117	Z	55 962	63 062

Określenie efektywności (rentowności) linii

W tym kroku należy wyznaczyć wskaźniki służące do oceny efektywności linii:

- Wynik finansowy jako różnicę wpływów i kosztów eksploatacji [zł/m-c], powinien być dodatni;
- Wskaźnik pokrycia kosztów jako iloraz wpływów do kosztów, określający, jaka część kosztów została pokryta przez wpływy z biletów, powinien być wyższy jak najwyższy;
- Wskaźnik dotacji – iloraz wielkości dotacji do pracy przewozowej [zł/wozokm], określający ile trzeba dopłacić do każdego kilometra wykonywanego na linii, powinien być jak najniższy;
- Wskaźnik wpływów – iloraz wpływów do pracy przewozowej [zł/wozokm], określający jaka część kosztu wozokilometra jest pokryta przez wpływy biletowe, powinien być jak najwyższy.

Dodatkowo można wyznaczyć wskaźniki kosztów, wpływów i dotacji w przeliczeniu na pasażera i miejscokilometr.

Komentarz do otrzymanych wyników:

- Jedna linia nr 105 ma dodatni wskaźnik finansowy w dni robocze, w soboty i w skali całego miesiąca, co oznacza, że jest rentowna. Tylko w niedziele linia osiąga niską stratę. W konsekwencji wskaźnik pokrycia kosztów jest wyższy od 1,0;
- Generalnie linie „unijne” należy uznać za rentowne – wpływy wynoszą średnio 3,29 zł/wozokm przy koszcie równym 2,88 zł/wozokm. Do linii o największej rentowności należą: 105, 107 i 110, gdzie wpływy z jednego kilometra wynoszą od 4,17 do 6,55zł;
- Rentowność tych linii jest związana przede wszystkim z bardzo niskim kosztem realizowanych wozokilometrów;
- Wśród pozostałych linii wszystkie są nierentowne. Wskaźnik pokrycia kosztów wynoszący 0,48 oznacza, że ok. 50 % kosztów eksploatacji pokrywają wpływy z biletów, a kolejne 50 % pochodzi z dotacji;
- Występują niewielkie różnice w rentowności pomiędzy poszczególnymi liniami. Jest to związane ze zrealizowaną procedurą wyznaczania rentowności, która wymaga uszczegółowienia na etapie gromadzenia danych. Wysokość wpływów od pojedynczego pasażera powinna być określona dla poszczególnych linii, a nie średnio dla sieci – można to

osiągnąć dzięki łatwej i szybkiej ankiecie. Największy błąd jest związany z wielkością potoków pasażerskich, występujących na liniach. W przyszłości należy przeprowadzać wyrywkowe pomiary potoków w dzień roboczy, sobotę i niedzielę. Najlepszy efekt przyniosą zakupy taboru wyposażonego w automatyczny system zliczania wsiadających pasażerów;

- Powyższe działania spowodują większe zróżnicowanie rentowności na liniach, ale nie należy się spodziewać, aby którakolwiek linia osiągnęła poziom rentowności;
- Powyższa procedura prowadzi również do powstania rankingu rentowności linii. Średni wskaźnik pokrycia kosztów na poziomie sieci wynosi ok. 0,5. Należy zdefiniować progi rentowności, przy których zarządca transportu powinien podjąć pewne kroki w celu poprawy efektywności. Przykładowo:
 - przy wskaźniku pokrycia kosztów powyżej 0,6 należy uznać, że rentowność linii jest zadowalająca;
 - gdy wskaźnik osiąga wartość poniżej 0,4 – należy uznać za poziom ostrzegawczy;
 - wskaźnik poniżej 0,2 oznacza, że trzeba podjąć wyraźne działania w celu poprawy sytuacji na linii (zmiana taboru, skrócenie lub likwidacja kursów o bardzo niskim wskaźniku, połączenie z inną linią, itp.).

Tabela 2-23. Wartości wskaźników efektywności na liniach „unijnych”.

Nr linii	Wynik finansowy [zł/rok]	Wskaźnik pokrycia kosztów [-]	Wskaźnik dotacji [zł/wozokm]	Wskaźnik wpływów [zł/wozokm]
102	95 703	1,18	*	3,39
103	50 552	1,11	*	3,19
104	-54 681	0,74	0,76	2,12
105	828 765	2,28	*	6,55
106	13 440	1,03	*	2,98
107	166 401	1,44	*	4,13
108	-308 866	0,48	1,49	1,39
109	59 379	1,13	*	3,26
110	203 505	1,45	*	4,17
111	-46 921	0,91	0,25	2,63
112	-100 282	0,89	0,33	2,55
113	127 317	1,21	*	3,48
114	-75 869	0,87	0,37	2,51
średnia		1,14	*	3,29

* linie rentowne – nie wymagają dotacji

Tabela 2-24. Wartości wskaźników efektywności na pozostałych liniach autobusowych.

Nr linii	Wynik finansowy [zł/rok]	Wskaźnik pokrycia kosztów [-]	Wskaźnik dotacji [zł/wozokm]	Wskaźnik wpływów [zł/wozokm]
1	-680 119	0,46	3,44	2,95
2	-1 593 151	0,48	3,32	3,12
3	-174 196	0,46	3,44	2,95
4	-1 364 571	0,46	3,44	2,95
5	-213 644	0,46	3,44	2,95
6	-348 919	0,44	3,49	2,70
7	-602 054	0,50	3,22	3,26
8	-707 012	0,46	3,44	2,95
9	-520 230	0,50	3,26	3,22
10	-738 281	0,46	3,44	2,95
11	-539 614	0,51	3,19	3,31
12	-764 297	0,46	3,44	2,95
13	-913 365	0,51	3,19	3,30
14	-425 932	0,46	3,44	2,95
15	-740 784	0,46	3,44	2,95
16	-328 726	0,46	3,44	2,95
17	-302 721	0,46	3,44	2,95
18	-601 653	0,50	3,25	3,23
19	-1 090 560	0,46	3,44	2,95
21	-536 477	0,46	3,44	2,95
22	-374 696	0,46	3,44	2,95
23	-243 913	0,46	3,44	2,95
24	-93 582	0,46	3,44	2,95
25	-1 400 288	0,46	3,44	2,95
26	-151 729	0,54	3,03	3,54
27	-819 591	0,46	3,44	2,95
28	-877 589	0,46	3,44	2,95
29	-774 606	0,46	3,44	2,95
30	-986 663	0,50	3,26	3,21
31	-401 417	0,46	3,44	2,95
32	-718 935	0,52	3,12	3,41
33	-821 980	0,46	3,44	2,95
34	-2 494 744	0,48	3,36	3,07
35	-1 917 343	0,47	3,39	3,02
36	-607 558	0,46	3,43	2,97
37	-474 872	0,46	3,44	2,95
38	-644 605	0,50	3,23	3,25



39	-540 807	0,46	3,44	2,95
43	-751 166	0,52	3,12	3,41
44	-538 099	0,46	3,44	2,95
45	-679 992	0,52	3,15	3,36
46	-1 359 854	0,51	3,19	3,31
47	-597 695	0,52	3,12	3,41
50	-577 640	0,46	3,44	2,95
51	-535 153	0,46	3,44	2,95
53	-424 483	0,46	3,44	2,95
54	-448 643	0,46	3,44	2,95
100	-18 433	0,46	3,44	2,95
101	-74 612	0,44	3,49	2,72
C	-53 542	0,46	3,44	2,95
F	-59 537	0,53	3,07	3,49
Z	-73 613	0,46	3,44	2,95
średnia		0,48	3,39	3,07

2.8. Finansowanie usług przewozowych

Prognozę wydatków na funkcjonowanie transportu publicznego wykonano w oparciu o zamknięty budżet z 2012 r., w którym:

- wpływy z biletów wyniosły: 36,60 mln zł;
- wydatki miasta Kielce: 70,55 mln zł;
- wydatki gmin ościennych: 3,68 mln zł.

Rachunek sporządzono na lata 2013- 2020. W tym celu przygotowano wskaźniki wzrostu, które zostały oparte o dwa dokumenty:

- prognozę PKB dla Polski według Ministerstwa Finansów¹⁰;
- prognozę wydatków WPI dla Kielc na lata 2011-2015¹¹. W kolejnych latach przyjęto uśredniony wzrost z lat poprzednich.

Wartości wskaźników zestawiono w Tabeli 2-25. Planowana zmiana wydatków miasta Kielce do 2020 r. jest niska – wynosi w sumie 8,7 %, a w tym samym okresie zmiana PKB dla kraju wynosi aż 26,8 %. Ostatecznie wydatki miasta na transport publiczny powinny wzrosnąć do 2020 r. do kwoty 77-92 mln zł rocznie, a sumaryczne wydatki gmin ościennych do 4,0-4,8 mln zł (Tabela 2-26). Prognoza wykonana w ten sposób odzwierciedla możliwości miasta i gmin ościennych.

¹⁰ Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Aktualizacja – wrzesień 2012 r., Ministerstwo Finansów 2012

¹¹ Wieloletni Program Inwestycyjny Miasta Kielce 2011 – 2015, Kielce, październik 2010

Tabela 2-25. Wartości wskaźników służących do prognozy wydatków na transport publiczny [%]

Rok	PKB wg Ministerstwa Finansów		Wydatki bieżące (bez kosztów obsługi długu) wg WPI dla Kielc	
	zmiana PKB	skumulowana zmiana PKB	zmiana wydatków	skumulowana zmiana wydatków
2013	2,2	2,2	0,7	0,7
2014	2,5	4,7	0,9	1,6
2015	3,5	8,2	1,6	3,2
2016	4,0	12,2	1,1	4,3
2017	3,9	16,1	1,1	5,4
2018	3,8	19,9	1,1	6,5
2019	3,5	23,4	1,1	7,6
2020	3,4	26,8	1,1	8,7
średnio-rocznie	3,35	-	1,09	-

Tab. 2-26. Prognozowane wydatki bieżące na transport publiczny [mln zł].

Rok	Wydatki gminy Kielce		Wydatki gmin ościennych	
	zgodnie z zmianą PKB	zgodnie z zmianą wydatków w WPI	zgodnie z zmianą PKB	zgodnie z zmianą wydatków w WPI
2012	70,55	70,60	3,68	3,68
2013	72,10	71,09	3,76	3,71
2014	73,90	71,73	3,85	3,74
2015	76,49	72,88	3,99	3,80
2016	79,55	73,68	4,15	3,84
2017	82,65	74,49	4,31	3,88
2018	85,79	75,31	4,48	3,93
2019	88,80	76,14	4,63	3,97
2020	91,82	76,98	4,79	4,01

Osobną sprawą jest kwestia potrzeb transportu publicznego. Generalnie należy przyjąć zasadę, aby nie redukować wielkości oferowanych usług. Wraz ze wzrostem kosztów (zwłaszcza kosztów paliwa i kosztów płac) może to doprowadzić do intensywnego wzrostu wydatków na transport publiczny. Analizując budżety w latach 2009-2012 można zaobserwować następujący trend: wydatki miasta Kielce rosły w tempie wzrostu PKB, a nawet go przekraczały. Natomiast wydatki pozostałych gmin były stabilne. Poprzednie lata odzwierciedlają kompromis pomiędzy potrzebami transportu publicznego i możliwościami budżetów gmin. W przyszłości może dojść do sytuacji, w której sumaryczne wydatki na bieżące funkcjonowanie miasta będą wzrastać o 1,1 % rocznie, a wydatki na transport publiczny o 3,5 %.

W celu bardziej efektywnego finansowania transportu publicznego należy wykonywać analizy rentowności linii i poszczególnych kursów, opisane w poprzednim rozdziale.



3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Jakość przewozów

Ocenę jakości przewozów w miejskim transporcie zbiorowym oparto na ocenie parametrów wybranych linii autobusowych, z wykorzystaniem danych z Systemu Informacji Pasażerskiej z kwietnia i maja 2013r. Przykładowe wyniki obliczeń czasu przejazdu dla jednego kierunku linii nr 102 w przeciętnym dniu roboczym zamieszczono w Tabeli3-1.

Tabela 3-1. Skumulowany czas przejazdu na linii nr 102 w ciągu całego dnia roboczego.

Lp	Nazwa przystanku	Średni czas przejazdu [min]	Odchylenie standardowe [min]	Współczynnik zmienności [%]
1	Os. Świętokrzyskie (314/1)	0	0	%
2	J.Nowaka Jeziorańskiego (100/1)	1,42	0,31	21,69%
3	Al. Solidarności Bocianek (28/1)	3,94	0,42	10,72%
4	Świętokrzyska os. Bocianek (227/1)	6,05	0,67	11,05%
5	Warszawska os. Sady (499/1)	8,35	1,07	12,75%
6	Warszawska Politech. (501/1)	9,24	1,09	11,80%
7	Warszawska / IX W.Kielc (871/1)	10,48	1,20	11,46%
8	IX W. Kielc UW (98/1)	13,31	1,40	10,49%
9	Żelazna PKP (118/1)	17,88	2,32	12,97%
10	Grunwaldzka / Mielczarskiego (159/1)	20,77	2,94	14,15%
11	Grunwaldzka / Jagiellońska (161/1)	22,53	2,98	13,24%
12	Grunwaldzka szpital (157/1)	23,76	3,01	12,65%
13	Piekoszowska / Naruszewicza (437/1)	25,05	3,10	12,39%
14	Os. Pod Dalnią (120/1)	26,54	3,13	11,80%
15	Szajnowicza - Iwanowa I (343/1)	27,47	3,19	11,61%
16	Massalskiego (1095/1)	28,67	3,31	11,53%
17	Massalskiego I (816/1)	29,61	3,33	11,24%
18	Os. Ślichowice (817/1)	30,60	3,30	10,78%
19	Os. Ślichowice (818/1)	31,39	3,38	10,76%
20	Massalskiego I (819/1)	32,40	3,49	10,78%
21	Szajnowicza - Iwanowa II (962/1)	33,94	3,67	10,82%
22	Malików (963/1)	35,47	3,67	10,35%
23	Malików / Stawki (275/1)	36,39	3,72	10,24%
24	Malików wiadukt (277/1)	37,35	3,75	10,05%
25	Malików pętla (510/1)	38,48	3,84	9,97%
26	Miedziana (719/1)	39,42	3,85	9,76%
27	Kruszelnickiego III (226/1)	41,42	3,92	9,46%
28	Kruszelnickiego II (224/1)	42,70	3,94	9,23%
29	Kruszelnickiego I (219/1)	44,46	4,07	9,16%
30	Kruszelnickiego (235/1)	47,32	4,36	9,20%

Na linii tej można zaobserwować stosunkowo niewielką zmienność czasu przejazdu w ciągu dnia, co jest zjawiskiem korzystnym. Niestety nie na wszystkich liniach takie wyniki są osiągnięte – dlatego należy dążyć do realizacji większej liczby i długości pasów autobusowych oraz zapewniać priorytety w sygnalizacji. W Tabeli 3-2 przedstawiono porównanie prędkości komunikacyjnych na wybranych liniach autobusowych.

Tabela 3-2. Średnie prędkości komunikacyjne na wybranych liniach autobusowych (w ciągu całego dnia) w [km/h].

Linia	Kierunek	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
102	Os. Świętokrzyskie – Kruszelnickiego	19,7	20,9	21,7
	Kruszelnickiego – Os. Świętokrzyskie	19,4	21,2	21,7
103	Os. Sieje – Al. Na Stadion	20,4	21,2	19,8
	Al. Na Stadion - Os. Sieje	21,1	21,6	23,4
104	Bukówka – Os. Sieje	22,7	24,3	-
	Os. Sieje – Bukówka	22,4	24,0	-
105	Os. Ślichowice – Sikorskiego	17,3	18,1	18,9
	Sikorskiego – Os. Ślichowice	16,9	17,8	17,9
106	Częstochowska – Leszczyny	22,5	24,6	24,3
	Leszczyny – Częstochowska	21,3	22,2	23,1
107	Os. Świętokrzyskie – Al. Na Stadion	20,3	21,6	21,6
	Al. Na Stadion – Os. Świętokrzyskie	20,1	21,9	21,6
108	Bukówka – Os. Ślichowice	21,1	22,8	23,0
	Os. Ślichowice – Bukówka	21,4	23,5	22,6
109	Szajnowicza Iwanowa – Zagórze	19,7	21,6	21,9
	Zagórze - S zajnowicza Iwanowa -	19,9	21,5	22,3
110	Zakładowa – Podklasztorna	17,2	-	-
	Podklasztorna – Zakładowa	17,7	-	-
112	Bukówka – Malików pętla	22,7	23,6	-
	Malików pętla – Bukówka	21,5	22,9	-
113	Os. Świętokrzyskie – Kusocińskiego	19,2	20,2	20,2
	Kusocińskiego – Os. Świętokrzyskie	18,1	19,6	19,4
114	Piekoszowska pętla – Żniwna	20,6	21,5	20,9
	Żniwna – Piekoszowska pętla	21,0	23,1	20,6

W większości przypadków, prędkości komunikacyjne (dla całych linii) często przekraczają 20 [km/h]. Generalnie, wyższe średnie prędkości komunikacyjne są uzyskiwane w dni weekendowe.

Porównaniu poddano także wielkości odchyłek od rozkładu jazdy. Ich zestawienie zamieszczono w Tabeli 3-3. Większość średnich odchyłek (z linii) mieści się w przedziale od 3 minut opóźnienia do 1 minuty przyspieszenia odjazdu względem rozkładu jazdy.

Tabela 3-3. Średnie odchyłki od rozkładu jazdy na wybranych liniach autobusowych (w ciągu całego dnia) w [min].

Linia	Kierunek	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
102	Os. Świętokrzyskie – Kruszelnickiego	-1,99	-0,67	0,36
	Kruszelnickiego – Os. Świętokrzyskie	-2,27	-0,78	-0,53
103	Os. Sieje – Al. Na Stadion	-0,66	0,44	0,16
	Al. Na Stadion - Os. Sieje	-2,02	-1,69	-0,78
104	Bukówka – Os. Sieje	-1,74	-0,61	-
	Os. Sieje – Bukówka	-1,06	0,23	-
105	Os. Ślichowice – Sikorskiego	-2,34	-2,60	-2,57
	Sikorskiego – Os. Ślichowice	-3,75	-2,58	-2,88
106	Częstochowska – Leszczyny	-1,33	1,17	1,35
	Leszczyny – Częstochowska	-1,38	-1,04	0,28
107	Os. Świętokrzyskie – Al. Na Stadion	-1,54	-3,53	-2,86
	Al. Na Stadion – Os. Świętokrzyskie	-1,09	-1,15	-2,17
108	Bukówka – Os. Ślichowice	-1,85	-1,26	-1,85
	Os. Ślichowice – Bukówka	-2,32	-2,27	-3,16
109	Szajnowicza Iwanowa – Zagórze	-1,49	-1,05	-1,66
	Zagórze - S zajnowicza Iwanowa -	-1,59	-0,50	-1,18
110	Zakładowa – Podklasztorna	-3,32	-	-
	Podklasztorna – Zakładowa	-3,99	-	-
112	Bukówka – Malików pętla	-2,48	-1,27	-
	Malików pętla – Bukówka	-3,53	-1,36	-
113	Os. Świętokrzyskie – Kusocińskiego	-0,30	0,67	0,28
	Kusocińskiego – Os. Świętokrzyskie	-2,06	-1,01	-2,38
114	Piekoszowska pętla – Żniwna	0,15	0,08	0,34
	Żniwna – Piekoszowska pętla	-2,35	-0,47	-1,28

3.2. Prognoza popytu na przewoźność

W analizach ruchowych dla inwestycji drogowych brak jest jednolitego podejścia umożliwiającego opracowywanie prognoz ruchu. W ramach niniejszego Studium zaproponowano metodykę łączącą podejście analityczne (opracowanie więźb ruchu istniejącego i prognostycznego) z podejściem symulacyjnym (stworzenie modelu sieciowego i kalibracja więźby ruchu w programie PTV VISION – VISUM).

W opracowaniu zastosowano tradycyjny model czterostadiowy, składający się z następujących etapów:

- **Generacja podróży** – model analityczny, polegający na określeniu wielkości potencjałów ruchotwórczych dla przyjętych rejonów komunikacyjnych (obszarów o jednorodnych zachowaniach komunikacyjnych). Wyróżniamy dwa typy potencjałów: produkcja,

określająca liczbę podróży generowanych przez dany rejon komunikacyjny w jednostce czasu oraz atrakcja, stanowiąca absorbowaną liczbę podróży.

- **Dystrybucja podróży** – polega na przestrzennym rozkładzie produkcji rejonów komunikacyjnych, obrazujący skąd – dokąd są realizowane podróże. W efekcie uzyskuje się więźbę ruchu, stanowiącą macierz o wymiarze odpowiadającym liczbie rejonów komunikacyjnych.
- **Podział na środki transportu** (tzw. *modal split*) – wyznacza udział poszczególnych środków transportu w podróżach. W proponowanym podejściu, wobec braku badań ruchliwości, analizowano wyłącznie komunikację indywidualną a jej udział oszacowano na poziomie 55%.
- **Rozkład ruchu na sieć komunikacyjną** – przy pomocy programu symulacyjnego i dla opracowanego modelu sieciowego miasta, zostanie dokonany rozkład więźby ruchu co w efekcie pozwoli wyznaczyć wielkości potoków pojazdów na poszczególnych odcinkach sieci.

Potencjały ruchotwórcze dla stanu istniejącego

Podstawą do wyznaczenia potencjałów ruchotwórczych są wyniki badań ruchliwości prowadzone podczas Kompleksowych Badań Ruchu. W Kielcach brak jest wyników badań pozwalających określić poziom ruchliwości, czy wielkość potencjałów ruchotwórczych. Z tego powodu zdecydowano się na estymację wejściowych (początkowych) potencjałów ruchotwórczych poprzez model uogólniony, gdzie produkcja i atrakcja dla ruchliwości w przeciętnym dniu roboczym, w godzinie szczytu popołudniowego jest estymowana równaniami regresji liniowej wielokrotnej. Do modelowania potencjałów ruchotwórczych, stanowiących podstawę do tworzenia modelu transportowego miasta konieczne jest ustalenie charakteru i intensywności zagospodarowania przestrzennego. Formuły określające wielkości potencjałów, uzależniono od takich zmiennych jak: liczba ludności, liczba osób zawodowo czynnych, liczba miejsc pracy, liczba miejsc pracy w usługach,

liczba uczniów szkół ponadpodstawowych i liczba miejsc w szkołach ponadpodstawowych. Przy wyznaczaniu potrzebnych wielkości posiłowano się materiałami^{12 13 14}. Jednakże z powodu braku aktualnych wartości koniecznych parametrów, w wielu przypadkach zostały one przez Autorów oszacowane. Ewentualny błąd oszacowania nie wpływa znacząco na wyniki prowadzonych analiz ruchu, ponieważ uzyskane potencjały ruchotwórcze zostały skalibrowane w późniejszym etapie procedury przy wykorzystaniu odpowiedniego oprogramowania, a także wynikami GPR 2010. Danymi kalibrującymi były dostępne

¹² Urząd Miasta Kielce, „Strategia rozwoju miasta Kielce „Kielce 2015”, Kielce, 2000.

¹³ Zarząd Miasta Kielce, „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce”, Kielce 2000.

¹⁴ Urząd Miasta Kielce, „Strategia rozwoju miasta Kielce „Kielce 2007 - 2020”, WYG International, IMC Polska, Kielce, 2006.



pomiary przekrojowe natężenia ruchu ulicznego w Kielcach oraz pomiary własne. Ogólna postać formuły określającej potencjały ruchotwórcze dla ruchu wewnętrznego samochodów osobowych, autobusów i samochodów ciężarowych, wyrażone w pojazdach umownych [E/h] w godzinie szczytu popołudniowego, przedstawia się następująco:

$$\left. \begin{matrix} P \\ A \end{matrix} \right\} = a_1 \cdot X_1 + a_2 \cdot X_2 + a_3 \cdot X_3 + a_4 \cdot X_4 \quad (1)$$

gdzie:

P – liczba podróży rozpoczynanych w rejonie w jednostce czasu (produkcja); A – liczba podróży absorbowanych przez rejon w jednostce czasu (atrakcja); a_1, a_2, a_3, a_4 – estymowane współczynniki ruchliwości modelu;

X_1, X_2, X_3, X_4 – zmienne objaśniające zależne od zagospodarowania przestrzennego;

W celu oszacowania wielkości potencjałów ruchotwórczych, należało dokonać podziału miasta na rejony komunikacyjne. W niniejszym opracowaniu wykorzystano schemat podziału miasta zgodny z oficjalnym podziałem¹⁵.

Wyznaczając granice rejonów kierowano się charakterem zabudowy i jej jednorodnością, naturalnie występującymi granicami (linie kolejowe, rzeki itp.) oraz szwami w zagospodarowaniu przestrzennym. Dokonano podziału miasta na 49 rejonów wewnętrznych, oraz 5 wlotów zewnętrznych, agregujących ruch wlotowy do miasta.

Więźba ruchu dla stanu istniejącego

Proces estymacji więźby ruchu można podzielić na dwie zasadnicze grupy dotyczące położenia źródeł i celów podróży:

- **Ruch wewnętrzny**, obejmujący relacje pomiędzy rejonami wewnętrznymi miasta. Odnosi się to do podróży, których zarówno źródło jak i cel znajdują się wmieście;
- **Ruch zewnętrzny**, obejmujący relacje pomiędzy rejonami wyłącznie zewnętrznymi oraz pomiędzy rejonami zewnętrznymi i wewnętrznymi.

Wstępną więźbę ruchu wewnętrznego można uzyskać stosując model grawitacyjny¹⁶ w którym parametry funkcji oporu przyjęto na zasadzie iteracyjnej. Wybrano jedną z dostępnych funkcji oporu a następnie dobierano parametry tak, aby uzyskany rozkład więźby dawał najlepszy stopień dopasowania do dostępnych wyników pomiarów przekrojowych. Metoda taka znajduje uzasadnienie wobec braku wyników badań ruchliwości, oraz z racji przyjętej metodologii polegającej na późniejszej kalibracji więźby w oparciu o pomiary przekrojowe. Ogólna postać modelu grawitacyjnego przyjmuje postać:

¹⁵ BEiPBK „EKKOM” Sp. z o.o.: Organizacja ruchu w centrum miasta Kielce – strefa ruchu uspokojonego, Kraków 2006.

¹⁶ Garber N.: „Traffic and Highway Engineering”, Third Edition, University of Virginia, Thomson Learning, Pacific Groove, 2002.

$$F_{ij} = f(t) \cdot P_i \cdot \frac{A_j}{\sum_j A} \quad (2)$$

gdzie:

F_{ij} – liczba podróży między rejonami i oraz j;

$f(t)$ – funkcja oporu. Przyjmuje postać $f(t) = t^{-1,3}$, gdzie t oznacza czas podróży w sieci;

P_i – produkcja rejonu i;

A_j – atrakcja rejonu j;

Z kolei analizując ruch zewnętrzny, należy wydzielić z ruchu wlotowego do miasta relacje o charakterze tranzytowym, docelowym i źródłowym. Udział ruchu tranzytowego w ruchu miejskim może być wyznaczony na podstawie metody funkcji wlotów (tzw. metoda Krycha¹⁷). W modelu tym wykorzystywane są dwie grupy zmiennych niezależnych – wielkość miasta i funkcja wlotu. Wielkość miasta zależy od jego liczby mieszkańców. Pojęcie funkcji wlotu określa natomiast klasę powiązań realizowanych przez dany wlot i węzeł drogowy miasta. Klasę tę wyznacza dla wlotu największa z relacji, które występują między obszarami agregowanymi do pięciostopniowej skali zurbanizowania. Przy określaniu kombinacji uwzględnia się powiązania występujące na zasadzie najkrótszej drogi.

Natężenia ruchu na wlotach miast uzyskano z danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Początkowo wykorzystano wyniki GPR 2005, a w ostatniej fazie analiz – do wynikowej postaci modelu, także GPR 2010. Dane te wyrażone są jako natężenia w przeliczeniu na ŚDR [E/h]. Wartości te zostały następnie przeliczone na natężenie ruchu w godzinie szczytu popołudniowego Q [E/h] przyjmując, że stanowi on 9 % wielkości ŚDR. Przyjęto również strukturę kierunkową ruchu w ciągu dnia, odpowiadającą proporcji 50/50. Podczas wyznaczania więźby ruchu tranzytowego wykorzystano model proporcjonalny, i rozdzielono ruch tranzytowy proporcjonalnie do wielkości udziału danego wlotu w sumarycznych podróżach tranzytowych.

Wydzielenia więźby ruchu docelowego i źródłowego wykonano na podstawie założenia, że pozostała część ruchu (po odjęciu ruchu tranzytowego) będzie się rozdzielać na ruch docelowy i źródłowy w proporcji 60/40. Większy udział ruchu docelowego bierze się stąd, że analizowany jest okres szczytu porannego, w którym w skali miasta dominują motywacje dom – praca, a więc dojazdowe do miasta.

Całkowitą więźbę ruchu dla Kielc otrzymano przez złożenie więźb ruchu: wewnętrznego, tranzytowego, docelowego i źródłowego.

¹⁷ Krych A. „Podział ruchu na wlotach drogowych średnich miast”, *Transport miejski*, nr 4, VII-VIII, 1985.



Model sieciowy miasta

Podstawowym elementem modelu transportowego miasta jest model sieci, będący odwzorowaniem układu drogowo - ulicznego miasta z uwzględnieniem parametrów technicznych poszczególnych ulic. Model sieciowy Kielce został opracowany z wykorzystaniem programu służącego do makro-symulacji komputerowej VISUM 10.03, firmy PTV AG. Program umożliwia dokonanie rozkładu ruchu na sieć uliczną na podstawie opracowanej więźby ruchu i ocenę rozwiązań układu ulicznego przy wykorzystaniu szerokiego wachlarza statystyk takich jak: praca przewozowa, czas przejazdu odcinka, czas przejazdu wskazanej relacji, natężenie ruchu na odcinkach sieci ulicznej, wielkości relacji skrajnych na skrzyżowaniach itp. Dużą zaletą programu jest możliwość kalibracji więźby ruchu w oparciu o wyniki pomiarów przekrojowych.

W modelu tym skrzyżowania odwzorowane są za pomocą węzłów, powiązanych odcinkami międzywęzłowymi opisanymi parametrami: przepustowość, liczba pasów ruchu, prędkość w ruchu swobodnym.

Aby zróżnicować przekroje drogowe i odzwierciedlić wpływy dostępności do układu dla pojazdów komunikacji zbiorowej, poszczególne typy odcinków scharakteryzowano dwoma parametrami: prędkością w ruchu swobodnym i przepustowością planistyczną. Do wyznaczenia parametrów funkcji oporu odcinka, przyjęto odpowiednią kategoryzację i kalibrowane wielkości parametrów dla funkcji BPR (wg HCM 85). Parametry tej funkcji były kalibrowane w pracy Brzezińskiego i Waltza¹⁸ i stanowiły podstawę do przyjęcia kształtu funkcji oporu. Prędkość i przepustowość były szacowane i podczas tworzenia modelu sieci zmieniano je dostosowując do lokalnych warunków (wpływ pochylenia podłużnego ulicy, jej szerokości, krętości czy liczby punktów akcesji na przepustowość można modelować zmniejszając lub zwiększając wartość wyjściową przepustowości czy prędkości).

Podział zadań przewozowych i rozkład ruchu w sieci

Udziały podróży odbywanych poszczególnymi środkami transportu obliczono w sposób dwustopniowy. W pierwszym kroku odseparowano podróże piesze (19% w skali miasta). Wstępne obciążenia sieci istniejącej dały podstawy do zbudowania modelu podziału zadań przewozowych, wykorzystano tutaj postać funkcji logitowej w której udział komunikacji zbiorowej w podróży zależy od ilorazu czasu podróży komunikacją zbiorową do czasu podróży komunikacją indywidualną. Opór w sieci komunikacji indywidualnej został opisany czasem przejazdu po obciążonej sieci w godzinie szczytu popołudniowego (15:00 – 16:00), natomiast opór w sieci komunikacji zbiorowej został opisany odczuwalnym czasem podróży, będącym sumą ważoną czasu poszczególnych elementów podróży: czasu dojścia na przystanek, czasu oczekiwania, czasu jazdy, czasu oczekiwania na przesiadkę, oraz czasu odejścia z przystanku.

W wyniku obliczeń uzyskano pierwotne postaci podziału zadań przewozowych. Powstały w ten sposób więźbami ruchu dla transportu indywidualnego i zbiorowego (autobusowego)

¹⁸ Brzeziński A., Waltz A.: Budowa hierarchicznych modeli ruchu w sieciach drogowych. Praca doktorska. Politechnika Warszawska, 1998.

obciążono sieć, a następnie określono czasy przejazdu tymi środkami transportu pomiędzy poszczególnymi rejonami komunikacyjnymi. Za pomocą programu VISUM wyznaczono macierze czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi rejonami komunikacyjnymi – dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej. Następnie, ponownie użyto przedstawionego powyżej wzoru na podział zadań przewozowych – dzięki czemu możliwe było uzyskanie wtórnego podziału zadań przewozowych, dla każdego powiązania między rejonami komunikacyjnymi. Ten sposób postępowania został wykorzystany we wszystkich wariantach rozwoju sieci transportu zbiorowego, w których występują zróżnicowane czasy przejazdu transportem zbiorowym i indywidualnym

Prognostyczna więźba ruchu

Do określenia prognostycznej więźby ruchu zostały wykorzystane istniejące formuły wyznaczające potencjały ruchotwórcze. Model bazowy został wykonany dla stanu na rok 2010, przyjęto także horyzonty czasowe prognoz, co 5 lat, począwszy od roku 2010 do roku 2020. Potencjały ruchotwórcze można wyznaczyć na zasadzie korekty zmiennych objaśniających, korzystając np. z dostępnych prognoz demograficznych. Określając prognostyczną więźbę ruchu wewnętrznego nie można już skorzystać z modelu proporcjonalnego. Relacje między rejonami zostały bowiem skorygowane podczas procesu kalibracji więźby ruchu i więźba dla stanu istniejącego (2010 r.) nie jest zgodna z rozkładem proporcjonalnym. Aby w tworzonej prognostycznej więźbie ruchu uwzględnić relacje z więźby historycznej, zdecydowano się zastosować uproszczoną metodę Fratara (zwaną metodą Detroit) uzależniającą wielkości relacji między rejonami od wartości wskaźnika wzrostu potencjału. Według tej metody, wielkość potoku pojazdów między rejonami „i” oraz „j”, będzie określona formułą:

$$P'_{ij} = P_{ij} \cdot \frac{W_{Gi} \cdot W_{Aj}}{W_{\text{sr}}} \quad (3)$$

gdzie:

P_{ij} – element więźby w ruchu wyjściowym – więźba historyczna;

W_{Gi} – współczynnik wzrostu potencjału wytwarzającego ruch rejonu i-tego;

W_{Aj} – współczynnik wzrostu potencjału absorbującego ruch rejonu j-tego;

W_{sr} – średni współczynnik wzrostu potencjału ruchu dla całego miasta;

Opracowane prognozy bazowały na danych prognostycznych, które udało się pozyskać ze źródeł ogólnodostępnych. Podstawowym parametrem były prognozy demograficzne opracowane przez GUS w roku 2004. zgodnie z nimi, przewiduje się spadek liczby mieszkańców w Kielcach do 165 tys. mieszkańców w roku 2030 (w roku 2020 - 188 tys. mieszkańców i w roku 2015 - 197 tys. mieszkańców). Jednakże spadek liczby ludności nie powinien się przekładać na zmniejszenie liczby podróży w mieście, ponieważ przewiduje się, że duży potencjał jest zawarty we wskaźniku ruchliwości (wyrażającego liczbę podróży w ciągu doby przypadającą na mieszkańca). Zgodnie z zastosowanym modelem regresyjnym oraz jego późniejszą kalibracją uzyskano wskaźnik ruchliwości związany z podróżami niepieszymi na poziomie



1,61 podróży/dobę (dla porównania w Krakowie ruchliwość wynosi 2,02 podróże/dobę). W krajach Europy Zachodniej, ruchliwość ta może osiągnąć 3,90 podróże/dobę (w Londynie). Wzrost ruchliwości wynika w głównej mierze ze zmian w zachowaniach mieszkańców spowodowany wyższym standardem życia oraz poprawie w warunkach podróżowania. W niniejszej prognozie przyjęto, że w roku 2020 wskaźnik ruchliwości osiągnie poziom **2,04** podróże / dobę. Wzrost wskaźnika ruchliwości przyczyni się więc do znacznego wzrostu liczby podróży.

Przedstawiona procedura odnosi się do więźby ruchu wewnętrznego. W przypadku więźby ruchu zewnętrznego, wykorzystano również metodę Detroit, lecz w tym przypadku przyjęto wskaźniki wzrostu zgodne z procedurą zalecaną przez GDDKiA dla prognozowania ruchu na drogach krajowych (metoda bazująca na wskaźnikach wzrostu PKB).

Wynikiem zastosowanego podejścia modelowania podróży, uzyskano model ruchu dla stanu istniejącego, wskazujący na dobowe obciążenie poszczególnych elementów układu drogowego w skali całego miasta. W procesie kalibracji modelu największy nacisk położono na uzyskanie wysokiej zgodności modelu na głównych ciągach ulic. Ponieważ dane wejściowe do modelu, którymi dysponowano miały charakter danych szacunkowych, zdecydowano się na ich weryfikację i dopasowanie do stanu obecnego poprzez kalibrację więźby ruchu bazującą na aktualnych pomiarach przekrojowych. Kalibracja parametrów sieci przebiegała w sposób iteracyjny, bazując na kolejnych rozkładach więźby ruchu i porównaniu z dostępnymi wynikami pomiarów przekrojowych (w całej sieci wykorzystano łącznie 170 punktów kontrolnych, położonych na najważniejszych ciągach komunikacyjnych. W wyniku aplikacji modułu, uzyskano bardzo wysoką zgodność rozkładu z pomiarami (współczynnik zgodności $R^2 = 0,82$).

Ustalono, że wzrost liczby podróży transportem zbiorowym w całej sieci miasta i obszaru aglomeracyjnego będzie na poziomie 8,3 [%].

4. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu zbiorowego

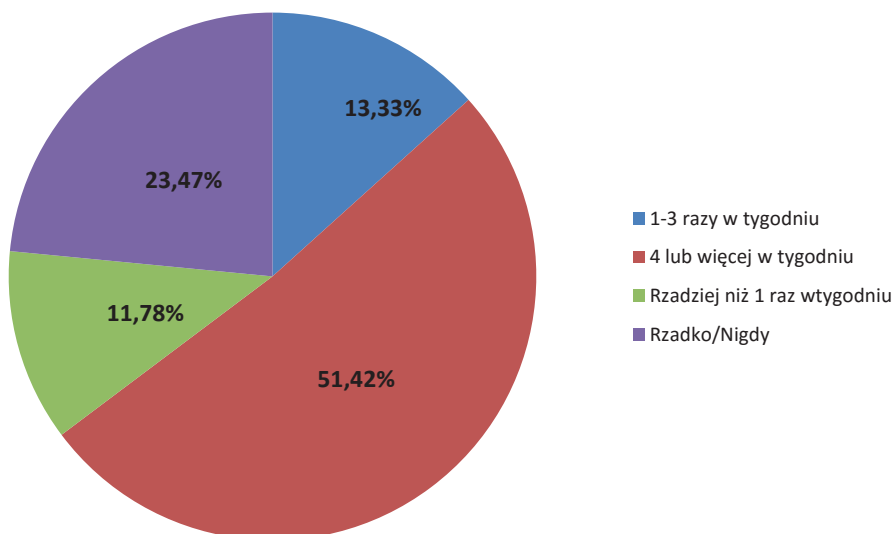
Dla potrzeb niniejszego Planu Transportowego, oceny preferencji pasażerów transportu zbiorowego dokonano w oparciu o:

- wyniki badań ankietowych prowadzonych w ramach prac nad planem transportowym województwa świętokrzyskiego;
- wyniki badań własnych, wykonanych w ramach niniejszego Planu Transportowego dla Kielc.

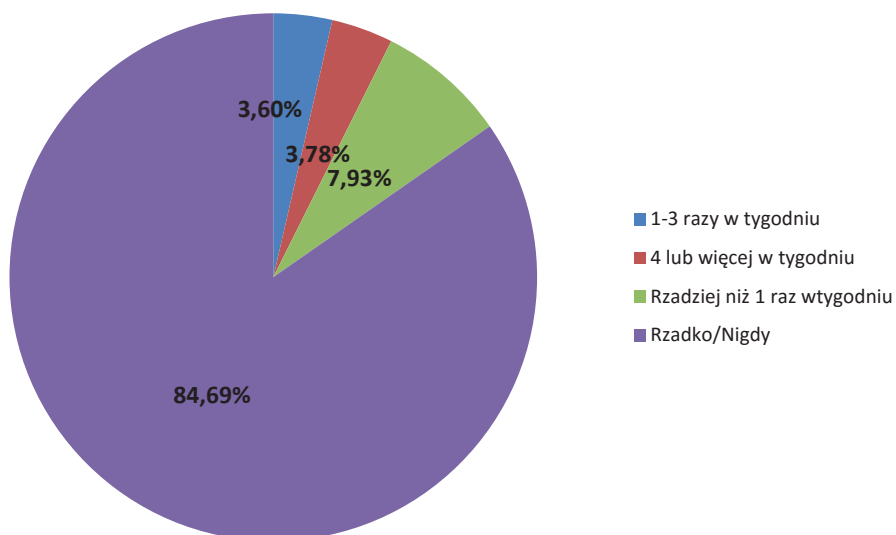
Badania prowadzone w ramach prac nad planem transportowym województwa świętokrzyskiego były prowadzone w formie wywiadów bezpośrednich oraz w formie badania internetowego. W niniejszym Planie Transportowym uwzględniono wyniki badań bezpośrednich (1098 wywiadów), jako bardziej miarodajne.

Na rysunkach od 4-1 do 4-3 przedstawiono częstość korzystania z samochodu osobowego, kolei i komunikacji autobusowej (miejskiej i przewoźników prywatnych).

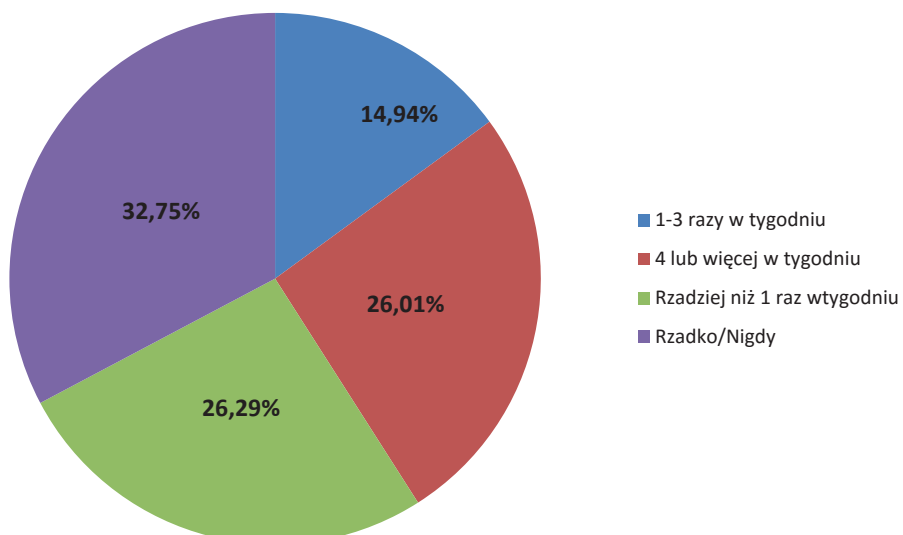
Rys. 4-1. Częstość korzystania z samochodu osobowego w aglomeracji kieleckiej.



Rys. 4-2. Częstość korzystania z kolei w aglomeracji kieleckiej.



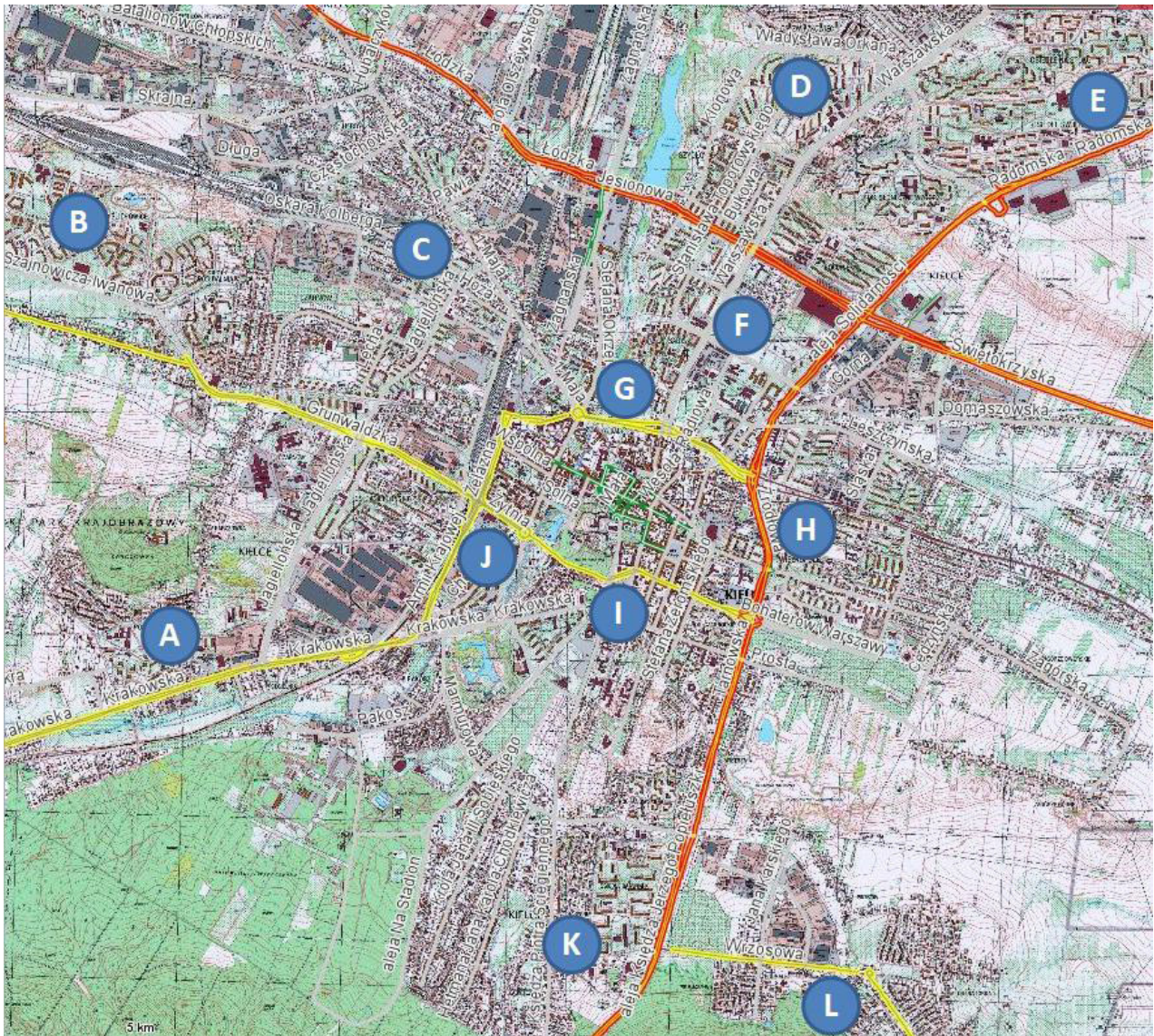
Rys. 4-3. Częstość korzystania z komunikacji autobusowej w aglomeracji kieleckiej.



Na uwagę zasługuje przewaga osób, które najczęściej (4 lub więcej razy w tygodniu) korzystają z samochodu osobowego. W przypadku kolei – aż 85% badanych korzysta bardzo rzadko. Należy dążyć do zmiany tej bardzo dla miasta niekorzystnej sytuacji.

Badania własne zostały prowadzone w listopadzie 2013r. na grupie 1610 pasażerów oczekujących na pojazdy transportu zbiorowego na 12 wybranych przystankach, na obszarze Kielc (Rys. 4-4).

Rys. 4-4. Lokalizacja przystanków, na których wykonano badania ankietowe.



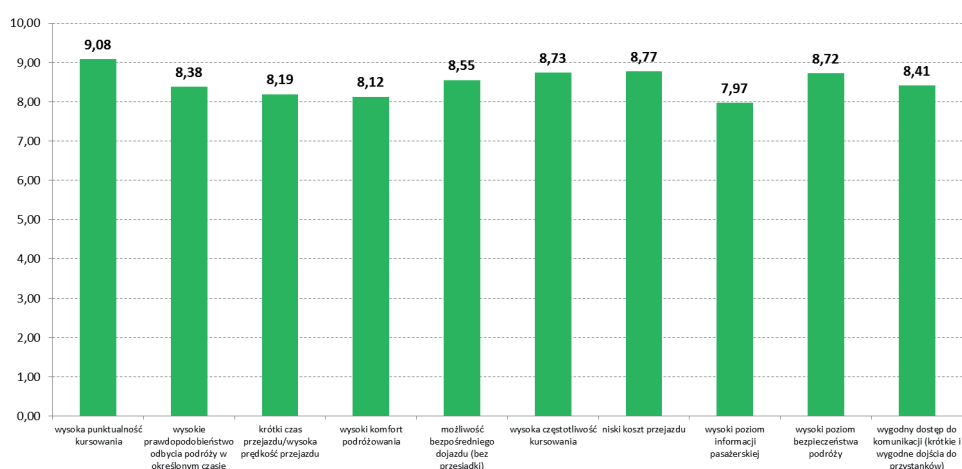
Oznaczeniom literowym odpowiadają następujące przystanki:

- A – Podklasztorna,
- B – os. Ślichowice,
- C – 1 Maja os. Herby,
- D – Orkana os. Związkowiec,

- E – os. Świętokrzyskie,
- F – Warszawska Politechnika,
- G – al. IX Wieków Kielc UW,
- H – Sandomierska Źródłowa,
- I – Seminaryjska / Jana PawłaII,
- J –Żytnia,
- K – Ściegiennego /Podlasie,
- L –Bukówka.

Formularze ankietowe były zróżnicowane, ze względu na potrzebę pozyskania bardzo wielu informacji. Najważniejsze pytanie dotyczące preferencji pasażerów polegało na ocenie ważności poszczególnych cech oceny transportu zbiorowego. Były one oceniane w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza cechę całkowicie nieważną, a 10 ocenę niezwykle ważną. Na to pytanie W opinii badanych, największe znaczenie ma punktualność kursowania autobusów transportu miejskiego (średnia ocena: 9,08), oraz w kolejności: niski koszt przejazdu (8,77), wysoka częstotliwość kursowania (8,73) i wysoki poziom bezpieczeństwa osobistego (8,72). Wyniki zilustrowano na rysunku4-5.

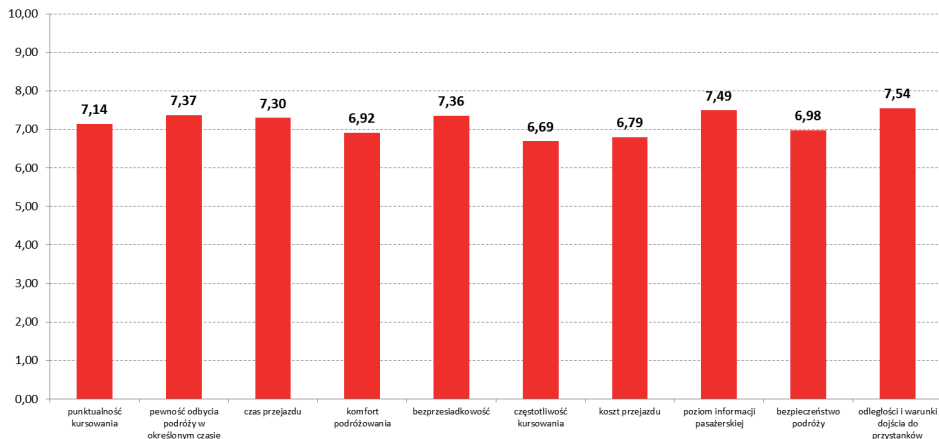
Rys. 4-5. Ocena ważności poszczególnych cech transportu zbiorowego.



Ocenie ważności poszczególnych cech transportu zbiorowego towarzyszyła ocena stopnia ich spełnienia. Także i w tym przypadku oceniano poszczególne cechy w skali od 1 do 10. Tym razem 1 oznacza, że stopień spełnienia danej cechy jest tragiczny, a ocena 10 – że stopień spełnienia jest na niezwykle wysokim poziomie. Wyniki przedstawiono na rysunku 4-6.

Najwyższe oceny uzyskały: odległości dojeżdża do przystanków (7,54) oraz poziom informacji pasażerskiej (7,49). Punktualność kursowania, która została przez pasażerów uznana za najważniejszą cechę transportu zbiorowego w Kielcach uzyskała ocenę 7,14.

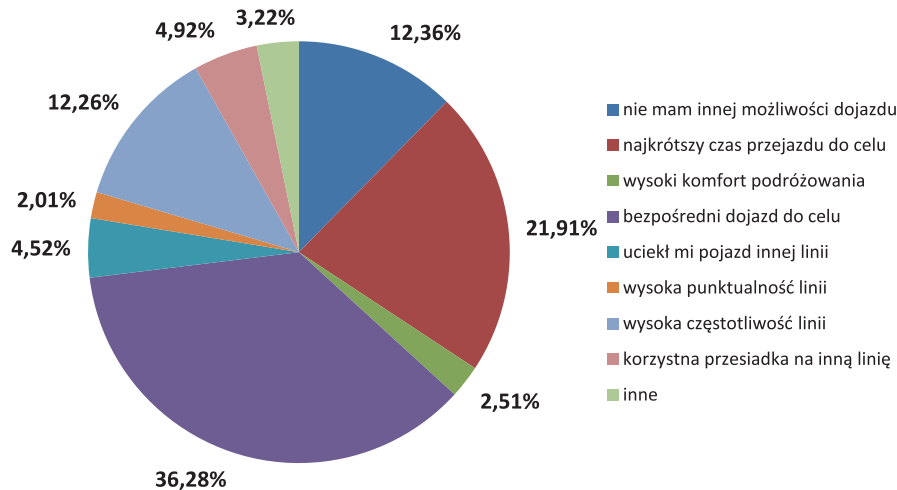
Rys. 4-6. Ocena stopnia spełnienia poszczególnych cech transportu zbiorowego.



Generalnie, można stwierdzić, że porównanie ważności i stopnia spełnienia poszczególnych cech transportu zbiorowego wskazuje na konieczność ciągłego ulepszania usług przewozowych. Przepuszczalne oceny stopnia spełnienia nigdy nie dorównają ocenom ważności, jednak warto podejmować działania zmierzające do zmniejszenia różnic tych ocen.

W badaniach określano także powody wyboru poszczególnych połączeń, stanowiące uszczegółowienie ogólnych ocen transportu zbiorowego. Pod uwagę brano decyzje pasażerów dotyczące wyboru połączeń konkretnymi liniami, podejmowane na przystankach. Ogólne wyniki zilustrowano na rysunku 4-7.

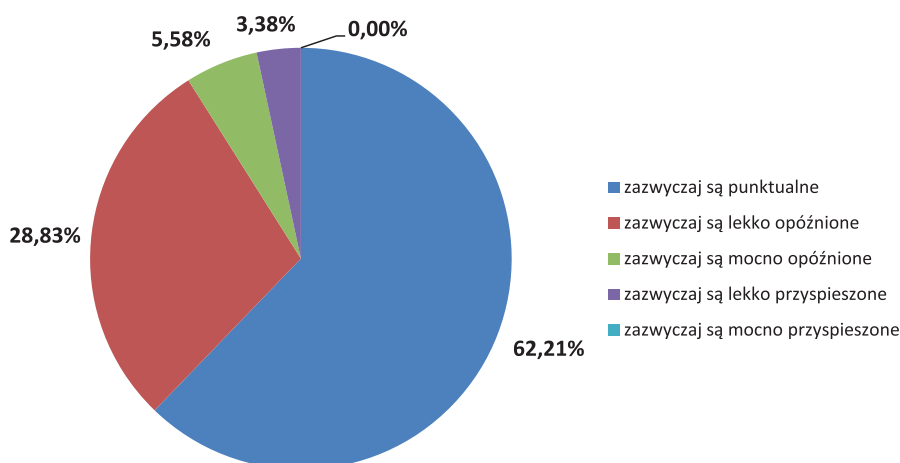
Rys. 4-7. Przyczyny wyboru połączeń realizowanych autobusami transportu miejskiego.



W przeciwieństwie do ocen ogólnych, podczas wymieniania przyczyn odbywania połączeń, pasażerowie za najważniejszą uznali bezprzesiadkowość – tak uznała ponad 1/3 badanych. Na drugim miejscu znalazł się najkrótszy czas dojazdu do celu (22% wskazań).

Ocenie poddano także punktualność konkretnych połączeń – w skali ogólnej, wyrażającej odczucia pasażerów w odniesieniu do zapamiętanych doświadczeń w korzystaniu z wybieranych linii. Do wyboru było tylko kilka ocen (Rys. 4-8).

Rys. 4-8. Ocena punktualności autobusów w wybieranych połączeniach.



Największa liczba pasażerów wskazała na zazwyczaj punktualne odjazdy autobusów (ponad 62%) co ciekawe nikt z badanych nie wskazał na mocne przyspieszenia odjazdów autobusów w stosunku do rozkładowych czasów odjazdu.

Wyniki te można uznać za miarodajne, aż 75% ankietowanych przyznało się do korzystania z ocenianych linii przez co najmniej 2 dni w tygodniu, w tym 44% - od 5 do 7 dni w tygodniu.

5. Pożądany standard usług przewozowych

Standard obsługi – określa zdolność systemu do spełniania wymagań jakościowych stawianych przez pasażerów. Wyraża więc stopień spełnienia zamierzonej jakości.

Standard obsługi wyraża wartość graniczną, która powinna być co najmniej osiągnięta gdy wzrost wskaźnika wyraża poprawę jakości (np. minimalna częstotliwość kursowania) lub wartość graniczną, która nie powinna być przekraczana w sytuacji, gdy wzrost wskaźnika wyraża pogarszanie jakości (np. maksymalny procent odjazdów opóźnionych).

Główną funkcją standardów obsługi jest ochrona przed nadmierną uciążliwością każdego ze składników podróży. Zastosowanie standardów obsługi jest szczególnie przydatne w:

- ocenie jakości funkcjonowania systemu transportu zbiorowego;
- procesie planowania i projektowania systemu transportu zbiorowego.

Dla potrzeb niniejszego Planu Transportowego, oceny standardów transportu zbiorowego dokonano w oparciu o wyniki badań własnych. Badania te umożliwiły określenie oczekiwań pasażerów w zakresie najważniejszych (i zarazem możliwych do określenia) cech i składników podróży.

W zakresie punktualności, pasażerowie są tolerancyjni jeśli chodzi o opóźnienia, natomiast dużo bardziej krytycznie podchodzą do kwestii przyspieszonych (względem rozkładu jazdy) odjazdów z przystanków (Tabela5-1).

Tabela 5-1. Postulowane standardy dotyczące punktualności kursowania autobusów komunikacji miejskiej w Kielcach.

Rodzaj odchyłki od rozkładu jazdy	Maksymalna akceptowalna odchyłka od rozkładu jazdy [minuty]
opóźnienie	3,5
przyspieszenie	1,0

W zakresie odległości dojścia do przystanków, ocenę przeprowadzono pod względem oceny akceptowalnej fizycznej długości dojścia oraz pod względem czasu dojścia. Wyniki zestawiono w Tabeli 5-2.

Tabela 5-2. Postulowane (przez pasażerów) standardy dotyczące dojścia do przystanków komunikacji miejskiej w Kielcach.

Długość/czas dojścia	Wartość
Maksymalna długość dojścia [metry]	305
Maksymalny czas dojścia [minuty]	6,4

Można zauważyć pewną rozbieżność pomiędzy uzyskanymi wartościami. Odległość 300 metrów jest bardzo krótka, podczas gdy w ciągu 6,4 minut, przy średniej prędkości 4 km/h, pasażer pokonuje dystans około 430 metrów. Można uznać, że jest to wartość bliższa prawdziwym odczuciom pasażerów. Opinie pasażerów nie są niestety w pełni miarodajne, jeśli chodzi o lokalizację przystanków w różnych strefach miasta. Dlatego, standardy w zakresie dojść do przystanków uzupełniono o doświadczenia zagraniczne (w tym szwedzkie). Zaproponowane standardy przedstawiono w Tabeli 5-3.

Tabela 5-3. Postulowane standardy dotyczące długości dojść do przystanków komunikacji miejskiej w Kielcach.

Obszar miasta	Zalecana długość dojścia do przystanku [metry]
Ścisłe centrum miasta	150 – 300
Strefa obrzeżna centrum miasta	300 – 400
Intensywna zabudowa mieszkaniowa	400 – 600
Ekstensywna zabudowa mieszkaniowa	600 – 800
Obszary przemysłowe, rolnicze	800 – 1000

Obecnie, średnia odległość między przystankami na liniach o numerach powyżej 100, to 545 metrów. Ewentualne zagęszczenie przystanków powinno się odbywać z uwzględnieniem prędkości przejazdu autobusów, szczególnie na najważniejszych liniach. Dlatego, postuluje się rozważenie dodatkowych przystanków tylko w centrum miasta. W innych przypadkach, powinno być to poparte szczegółową analizą, z uwzględnieniem indywidualnego charakteru obszaru.

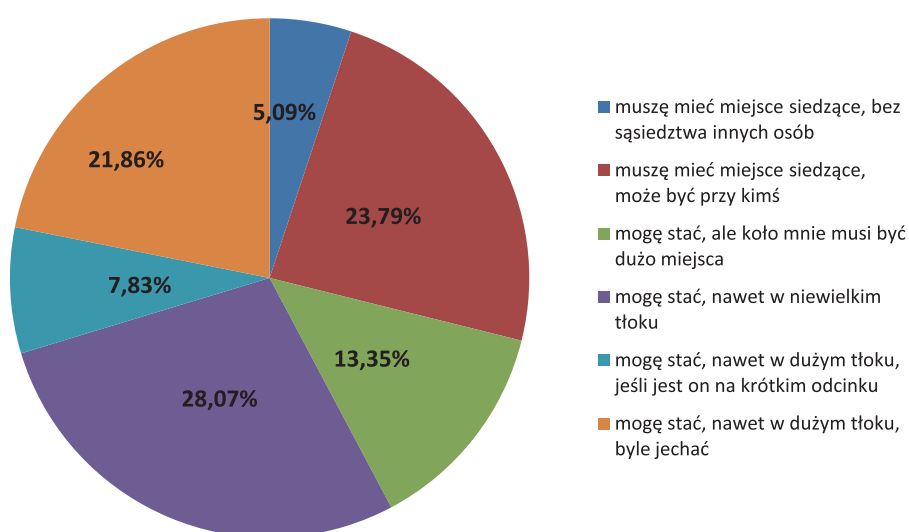
W zakresie czasu oczekiwania na przystankach, pod uwagę wzięto podróże odbywane pod presją czasu (podróże ściśle terminowe) oraz pozostałe podróże. Postulowane przez pasażerów maksymalne wartości czasu oczekiwania zamieszczono w Tabeli 5-4.

Tabela 5-4. Postulowane standardy dotyczące długości czasu oczekiwania na przystankach komunikacji miejskiej w Kielcach.

Rodzaj podróży	Maksymalny czas oczekiwania na przystanku [minuty]
Ściśle terminowa (podróże – w większości obligatoryjne)	4,6
Bez presji czasu (w większości - podróże fakultatywne)	8,4

Jeden z najważniejszych standardów dotyczy warunków podróży. Pasażerowie byli proszeni o ocenę, jakie warunki podróżowania uznają jeszcze za akceptowalne, przy czym ocena ta była wykonywana z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń. Wyniki przedstawiono na rysunku 5-1.

Rys. 5-1. Oczekiwania pasażerów w zakresie komfortu podróży.



Może się to wydawać zaskakujące, ale pasażerowie okazali się dość tolerancyjni pod względem oczekiwań komfortu podróży. Mimo, iż struktura wiekowa była zróżnicowana, to aż 22% pasażerów dopuszcza jazdę nawet w znacznym tłoku, przedkładając inne walory podróży. Należy jednak przyjąć, że wymagania pasażerów w zakresie wygody podróżowania będą rosły. W Tabeli 5-5 określono proponowane standardy napełnień autobusów.

Tabela 5-5. Postulowane standardy dotyczące napełnień autobusów w komunikacji miejskiej w Kielcach.

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

Osobną kwestią, zgłaszaną przez pasażerów jest estetyka węzłów przesiadkowych, przystanków oraz bezpośrednich dojazdów do przystanków. Z tych niewymiernych opinii wynika, że należy bezwzględnie dążyć do stosowania rozwiązań przyjaznych dla pasażera, co może mieć wpływ na zwiększenie udziału podróży odbywanych transportem zbiorowym.

6. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji

Celem systemu informacji staje się przede wszystkim podwyższenie poziomu integracji i jakości usług oferowanych przez różnych przewoźników. Przy dużej liczbie przewoźników, funkcjonujących na terenie aglomeracji, staje się to poważnym problemem. Istotne staje się wypracowanie ujednoczonych zasad przekazywania informacji i rozpowszechnienie ich wśród różnych organizatorów transportu i przewoźników. Stosowane środki informacyjne powinny zapewnić kompleksowy i łatwo dostępny zbiór informacji dla podróżnych (również dla osób niekorzystających na co dzień z transportu publicznego).

Wydajny system informacji pozwala podwyższyć jakość usług oferowanych pasażerom (system informacji pasażerskiej) oraz poprawić wydajność usług poprzez kooperację pomiędzy przewoźnikami i organizatorami transportu (system informacji operacyjnej). Ważna przy jego kształtowaniu staje się współpraca pomiędzy jednostkami samorządowymi.

Dobrze zorganizowana informacja pozwala podwyższyć jakość oferowanych usług transportowych w następujących zakresach:

- punktualność – informowanie o rzeczywistych czasach odjazdów,
- niezawodność – szybkie przekazanie informacji o niezrealizowanym kursie lub zakłóceniach wynikających z wypadku drogowego,
- przesiadkowość – czytelne plany sieci i plany węzłów komunikacyjnych,
- integracja z innymi środkami transportu (również indywidualnego samochodowego i rowerowego).

Istotne staje się wypracowanie logo dla zintegrowanego transportu publicznego aglomeracji. Wspólny znak graficzny powinien pojawić się na pojazdach i przystankach, funkcjonujących w systemie.

6.1. System informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska jest istotnym elementem prawidłowego funkcjonowania transportu publicznego. System informacji powinien być obecny w trzech miejscach:

- w pojazdach,
- na przystankach,
- w mediach elektronicznych.

W Tabeli 6-1 zestawiono zakres informacji, która powinna funkcjonować w pojazdach i na przystankach. Zakres minimalny jest obecny u wielu przewoźników mikrobusowych i na podrzędnych przystankach transportu lokalnego i ponadlokalnego i właściwie na tego typu przystankach jest akceptowalny. Wraz ze wzrostem znaczenia przystanku powinien rosnąć zakres dostępnej informacji. Maksymalny poziom informacji powinien być zapewniony szczególnie na dworcach i ważnych węzłach przesiadkowych z transportu lokalnego na transport regionalny.

Tabela 6-1. Zakres pożądanej informacji na przystankach i w pojazdach.

Rodzaj informacji	Minimalny zakres	Maksymalny zakres
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> • numer linii (w transporcie lokalnym) lub miejscowość docelowa (w transporcie ponadlokalnym i regionalnym), • główne przystanki pośrednie, • numery telefonów alarmowych 	<ul style="list-style-type: none"> • numer linii (w transporcie lokalnym) lub miejscowość docelowa (w transporcie ponadlokalnym i regionalnym), • plan liniowy linii, z uwzględnieniem możliwości przesiadek (obecnie są dostępne tablice o dynamicznej treści informujące o położeniu pojazdu na trasie i o następnych przystankach), • dynamiczna informacja wskazująca na możliwość przesiadek na najbliższych przystankach, • plan sieci komunikacyjnej, • informacja o taryfach, • regulamin przewozu, • głosowe zapowiadanie przystanków, • głosowa informacja o sytuacjach awaryjnych,
Informacja na przystankach	<ul style="list-style-type: none"> • rozkłady jazdy, • nazwa przystanku, • numery telefonów alarmowych 	<ul style="list-style-type: none"> • rozkłady jazdy, • nazwa przystanku, • numer przystanku, • numer telefonu do zarządcy przystanku, • dynamiczna informacja o najbliższych odjeżdżających pojazdach, • numer telefonu infolinii i adres strony www platformy informacyjnej lub zarządcy transportu, • informacja taryfowa (w przypadku, gdy wszyscy przewoźnicy podlegają pod tego samego zarządcę), • regulamin przewozu ((w przypadku, gdy wszyscy przewoźnicy podlegają pod tego samego zarządcę) • schemat sieci komunikacyjnej miasta (dla transportu lokalnego), • schemat sieci komunikacyjnej powiatu (dla transportu ponadlokalnego), • Ponadto na głównych węzłach komunikacyjnych: • plan węzła komunikacyjnego, • plan najbliższej okolicy, • plan miasta, • informacja drogowskazowa,

Zakres informacji, który powinien pojawić się na rozkładzie jazdy:

- numer linii (w transporcie lokalnym) lub miejscowość docelowa (w transporcie regionalnym),
- główne przystanki pośrednie (lub wszystkie przystanki na trasie),
- godziny i minuty odjazdów z danego przystanku,
- nazwa przewoźnika,
- numer telefonu do przewoźnika i do zarządcy transportu.

Wśród istotnych kwestii informacyjnych na dużym węźle komunikacyjnym należy wymienić:

- Rozkłady jazdy – rozkład jazdy ma podstawowe znaczenie w funkcjonowaniu linii komunikacyjnych. Zazwyczaj w transporcie lokalnym jest zlokalizowany na słupkach przystankowych lub pod wiatą przystankową, a w transporcie regionalnym w budynku dworca lub na budynku dworca (na jego ścianie zewnętrznej) w formie dużej tablicy. Coraz częściej ma ona formę tablicy elektronicznej, ukazującej godziny odjazdu pojazdów z najbliższej godziny. Taki zakres informacji jest zalecany na węzłach przesiadkowych transportu lokalnego, ponadlokalnego i regionalnego. Niestety w małych miejscowościach panuje w tym zakresie bałagan – każdy prywatny przewoźnik samodzielnie drukuje i wywiesza swoje rozkłady. W konsekwencji nie są one ujednocnione (są w różnych formatach, z różnymi stosowanymi skrótami, itp.), co pogarsza ich czytelność.
- Informacja biletowa i taryfowa – należy dążyć do integracji taryfowej, dzięki temu informacja o odpłatności za przejazdy mieści się na broszurach formatu A4, naklejanym na przystankach i w pojazdach. Coraz częściej szczegółowe informacje są dostępne na stronach internetowych. W stanie istniejącym informacja taryfowa jest powszechnie dostępna tylko dla linii organizowanych przez ZTM Kielce i MPK Kielce. Dla pozostałych linii i przewoźników informacja jest dostępna tylko bezpośrednio u kierowców lub w kasach dworca PKS.
- Informacja o odjeżdżających pojazdach – o stanowisku odjazdowym i o opóźnieniach kursów, coraz częściej stosuje się elektroniczne tablice. Powinna być dostępna na węzłach przesiadkowych.
- Plan sieci transportu publicznego – ułatwia podróżnemu rozeznanie w dostępnych trasach i środkach transportowych. Sieć ponadlokalnego transportu publicznego jest bardzo rozległa, przydatny jest schemat sieci o zasięgu całej aglomeracji, a w miastach
 - – bardziej szczegółowy z całą siecią ulic i tras komunikacyjnych. Wersja bardziej czytelna obejmuje tylko linie odjeżdżające z danego przystanku (niestety utrudnia planowanie przesiadek w innych miastach i innych dzielnicach).
- Plan węzła komunikacyjnego - powinien obejmować lokalizację: wszystkich przystanków transportu publicznego (lokalnego i ponadlokalnego) z numerami linii z nich odjeżdżających, jezdni dla pojazdów, przejść dla pieszych, schodów ruchomych i zwykłych, wind, automatów biletowych, parkingów samochodowych i rowerowych. Plan węzła podwyższa dogodność przesiadania się. Przykładowy plan węzła tramwajowo-autobusowego przedstawiono na rysunku 6-1. Przy wyjściach i wejściach do dworców powinna znajdować się informacja dotycząca położenia najbliższych przystanków i czasami dojścia do nich.
- Plan najbliższej okolicy – pozwala zorientować się w położeniu budynków, potencjalnych celów podróży osoby, która wysiadła na przystanku lub dworcu (przykładowy plan na rysunku 6-2 podaje obszar, w jakim można dotrzeć pieszo w ciągu 5 minut. Zalecane wskazanie obszaru dostępnego w 15 minut pieszo i w 5 minut rowerem).

- Plan miasta – istotny dla osób, które nie są mieszkańcami danego miasta. Powinien zawierać nazwy ulic, rozmieszczenie instytucji, usług, atrakcji turystycznych, itp. Należy zaznaczyć drogę dojścia z dworca do centrum.
- Informacja drogowskazowa – pozwala wskazać trasy dojścia do ważnych obiektów w mieście: policja, rynek, inne dworce, atrakcje turystyczne, urzędy, itp.

Istotne jest, aby na dworcach i węzłach przesiadkowych wprowadzić informację w języku angielskim, a w automatach biletowych jeszcze w paru innych językach obcych. W obszarach turystycznych należy zwiększyć zakres informacji w językach obcych.

Rys. 6-1. Przykładowy plan węzła komunikacyjnego tramwajowo – autobusowego (przykład ze Stuttgartu).



Osobnym zagadnieniem jest obecność informacji w Internecie. Obecnie Internet jest jednym z najczęściej wykorzystywanych źródeł informacji, a o jego popularności decydują szybkość i kompleksowość pozyskiwanych danych oraz możliwość dostępu do informacji prawie w każdym miejscu – z Internetu można skorzystać używając komputera przenośnego, tabletu lub telefonu komórkowego. Należy dążyć do powstania specjalnej platformy informacyjnej (internetowej), której celem byłoby zapewnienie użytkownikom dostępu do jak największej liczby danych dotyczących transportu w aglomeracji. Zgromadzenie możliwie dużej ilości danych w jednym miejscu oznacza dla użytkownika brak konieczności przeglądania kilkunastu/kilkudziesięciu stron (różnych przewoźników), uzyskiwania informacji drogą telefoniczną lub przy pomocy materiałów drukowanych. Celem działania takiej platformy jest również edukacja społeczeństwa w zakresie kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych oraz

pożądanych zachowań podczas korzystania z systemu transportowego (przykładowo w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa komunikacyjnego i osobistego).

Rys. 6-2. Obszar wokół przystanku, dostępny w ciągu 5 minut z przystanku (przykład z Londynu).



W stanie istniejącym informacja o transporcie w aglomeracji jest rozproszona. W Tabeli 6-2 zestawiono strony internetowe instytucji i przedsiębiorstw, zawierające informacje o połączeniach i taryfach.

Docelowo powinna powstać platforma informacyjna zawierająca wyszukiwarkę połączeń w aglomeracji – pewne połączenie wyszukiwarki miejskiej ZTM Kielce i wyszukiwarki regionalnej przewoźników mikrobusowych. Powinna ona pozwolić na wyszukiwanie połączeń z każdej miejscowości i z każdego przystanku. Połączenie bazy przystanków miejskich i pozamiejskich pozwoli na wyszukiwanie połączeń przesiadkowych pomiędzy liniami: regionalną i regionalną oraz regionalną i miejską, co obecnie jest niemożliwe. Baza danych w wyszukiwarce ZTM Kielce powinna zostać uzupełniona o przystanki położone poza miastem i rozkłady jazdy z tych przystanków, co na pewno jest zadaniem pracochłonnym. Dodatkowo wymaga aktualizacji bazy połączeń autobusowych i mikrobusowych.

Tabela 6-2. Informacja o kieleckim transporcie dostępna na platformach internetowych.

Platforma informacyjna	Zakres informacji
ZTM Kielce	<ul style="list-style-type: none"> rozkłady jazdy linii miejskich (według linii, ulic i przystanków), wyszukiwarka połączeń pomiędzy przystankami, taryfy i regulaminy, punkty sprzedaży biletów, Kielecka Karta Miejska, rozkłady jazdy linii ponadlokalnych i regionalnych (ponad 100 linii),
MPK Kielce	<ul style="list-style-type: none"> rozkłady jazdy linii miejskich ZTM Kielce, rozkłady jazdy linii podmiejskich MPK Kielce, taryfy i regulaminy, usługi oferowane przez firmę,
Dworzec PKS Kielce	<ul style="list-style-type: none"> rozkłady odjazdów z dworca (85 linii o zasięgu regionalnymi krajowym), szczegółowe rozkłady z kolejnych przystanków dla linii organizowanych przez PKS Kielce, regulaminy przewozu, usługi oferowane przez firmę,
Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług	<ul style="list-style-type: none"> rozkłady jazdy członków Zrzeszenia, odjeżdżających z dworca przy ul. Żelaznej 18, wyszukiwarka połączeń pomiędzy przystankami (dla 85 linii o zasięgu regionalnym i krajowym), usługi oferowane przez przedsiębiorstwo taksówkowe,
Rokladyjazdy.pl	<ul style="list-style-type: none"> rozkłady jazdy z dworca przy ul. Żelaznej (85 linii), rozkłady jazdy z dworca przy ul. Mielczarskiego (22 linie),
PKP	<ul style="list-style-type: none"> rozkłady jazdy pociągów, wyszukiwarka połączeń pomiędzy przystankami kolejowymi, taryfy i regulaminy,
Przewozy Regionalne Oddział Świętokrzyski	<ul style="list-style-type: none"> rozkłady jazdy pociągów, wyszukiwarka połączeń pomiędzy przystankami kolejowymi, taryfy i regulaminy, taryfy regionalne (Bilet Świętokrzyski), punkty odprawy podróżnych, informacja dla podróżnych i SMS,

Poza wyszukiwarką połączeń aglomeracyjna platforma informacyjna powinna zawierać następujący zakres danych:

- informacje taryfowo-biletowe: cennik biletów, prawa do zniżek, lokalizacja punktów sprzedaży biletów (w tym automatów),
- schematy sieci komunikacyjnych,
- plany węzłów komunikacyjnych,
- informacje dla osób niepełnosprawnych: dostępność przystanku dla osób niepełnosprawnych, obecność wind i schodów ruchomych, udogodnienia dla osób niedowidzących,
- strefy płatnego parkowania w miastach,
- lokalizację parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride,
- schematy sieci dróg rowerowych,

- lokalizację wypożyczalni rowerowych (oraz taryfę).

6.2. System informacji pasażerskiej

Zupełnie innym zagadnieniem jest utworzenie systemu informacji na poziomie operacyjnym, skierowanej do organizatorów transportu i przewoźników. Jego podstawowym celem jest utworzenie i wypromowanie jednolitych standardów w obsłudze transportowej. Część ze zgromadzonych informacji powinna być dostępna dla pasażerów w ramach aglomeracyjnej platformy informacyjnej.

W oparciu o wzorce polskie i zagraniczne (best practice) należy wypracować ujednoczone zasady kształtowania różnych elementów systemu transportowego i dążyć do przekazania ich organizatorom i przewoźnikom. Powinny one obejmować m. in.:

- wyniki badań oczekiwań pasażerów, przewoźników i organizatorów transportu,
- zalecane standardy obsługi transportowej w różnych obszarach zurbanizowanych (częstotliwość kursowania, czasokres funkcjonowania, itp.),
- zasady kształtowania planów sieci komunikacyjnych (wraz z dostępnością oprogramowania),
- zasady kształtowania planów węzłów komunikacyjnych,
- zasady informowania o rozkładach jazdy – ujednoczenie formatów oraz stosowanych skrótowców i innych oznaczeń (przykładowo: F-kursuje w dni robocze, S-kursuje w soboty, itp.),
- ujednoczenie stosowanego oznakowania i piktogramów,
- sposoby synchronizacji i koordynacji rozkładów jazdy,
- kształtowanie komunikacji autobusowej na żądanie.
- Ponadto należy utworzyć bazę danych o przewoźnikach. Powinna ona zawierać następujące informacje (w miarę możliwości prawnych):
- potencjał przewoźnika (rodzaj i liczba posiadanego taboru),
- zakres terytorialny oferowanych usług transportu publicznego,
- inne oferowane usługi w zakresie niepublicznego przewozu osób (przykładowo dowóz dzieci do szkół),
- inne oferowane usługi transportowe (stacja benzynowe, obsługa pojazdów, itp.),
- bezpieczeństwo komunikacyjne w transporcie publicznym (liczba kolizji, wypadków i ich ofiar, uczestniczący przewoźnik, wina)
- bezpieczeństwo osobiste w transporcie publicznym (kradzieże, rozboje, lokalizacja, trendy, itp.).

Baza powinna się opierać o informacje przekazywane przez przewoźników, samorządy i policję (bezpieczeństwo). Dodatkowo należy zbierać informację własnymi siłami.

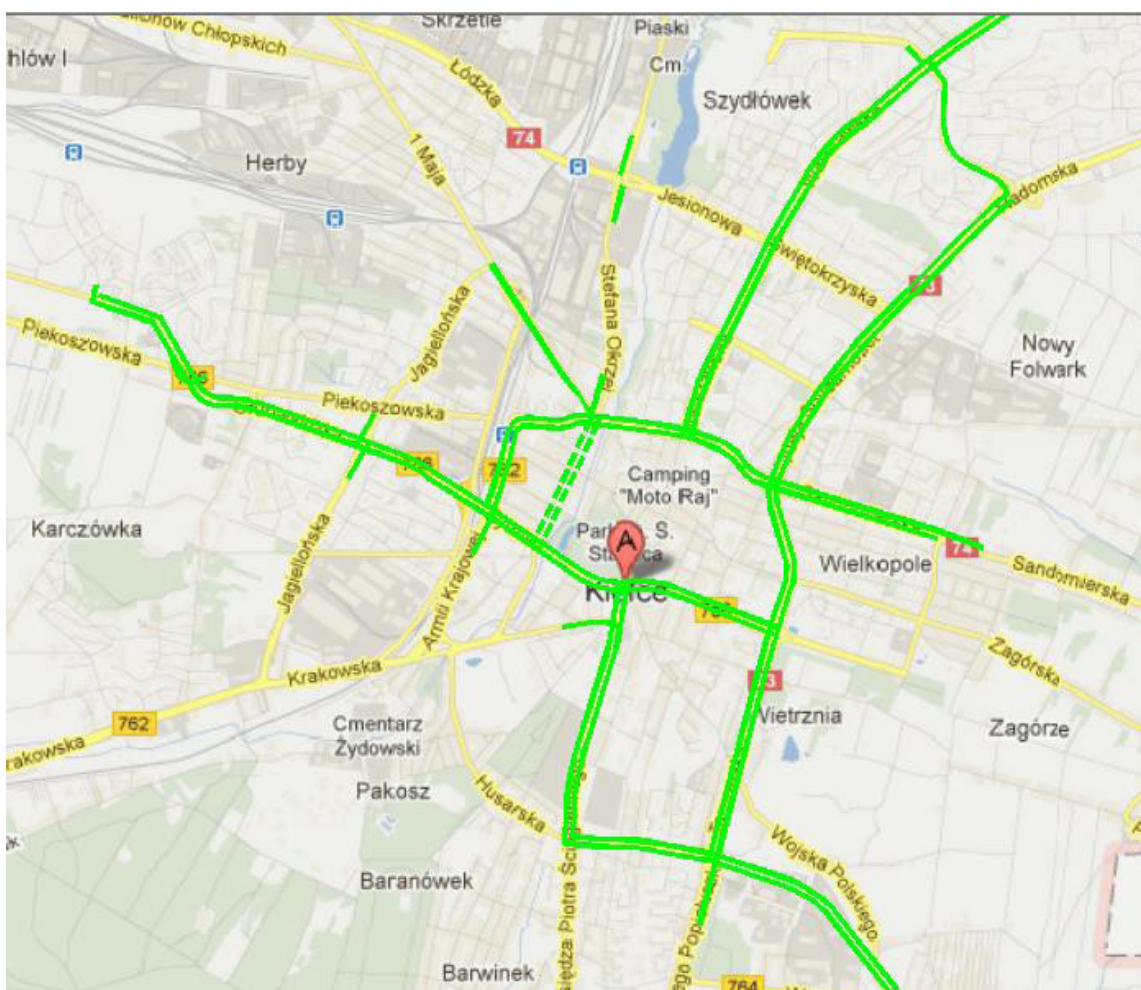
7. Kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego

Głównym celem rozwoju systemu transportu zbiorowego Kielc jest kontynuacja realizacji idei systemu Szybkiego Autobusu Miejskiego w Kielcach, opierającego się na wydzielonych pasach ruchu i priorytetach dla autobusów w sygnalizacji świetlnej.

7.1. Rozbudowa infrastruktury sprzyjającej poprawie jakości transportu zbiorowego

Warunkiem ciągłej poprawy systemu komunikacji autobusowej Kielc jest **utrzymanie istniejących i wydzielenie nowych pasów ruchu dla autobusów**, na odcinkach już przeciążonych lub zagrożonych przeciążeniem ruchem samochodowym w niedalekiej przyszłości, tak aby możliwa była realizacja systemu Szybkiego Autobusu Miejskiego. Sieć pasów autobusowych powinna zapewniać sprawny przejazd autobusów na odcinkach o największej koncentracji linii głównie tam, gdzie występują największe straty czasu: na ciągach dojazdowych do centrum, a także na obszarze samego centrum. Powinna być także spójna, zapewniać ciągłość, tak aby oszczędności czasu uzyskiwane na części trasy nie były marnotrawione na innym jej fragmencie. Zaproponowano ponad 36km nowych pasów autobusowych, które uzupełnią istniejący system tych usprawnień (Rys. 7-1).

Rys. 7-1. Lokalizacja obecnych i przyszłych odcinków z pasami autobusowymi.





W skład proponowanego systemu odcinków z pasami autobusowymi wchodzi:

- **ulica Czarnowska**, zorganizowana jako ulica autobusowa, przeznaczona dla ruchu autobusów w obu kierunkach, na całej długości, począwszy od skrzyżowania z ul. Żelazną do Ronda Gustawa Herlinga-Grudzińskiego, na całej długości dopuszczony ruch także innych pojazdów, ale tylko w celu dojazdu do parkingów (0,4km+0,5km, łącznie 0,9km),
- pas autobusowy w jezdniach **ul. Armii Krajowej**, w kierunku do centrum: na odcinku od skrzyżowania z ul. Karczówkowską do skrzyżowania z ul. Żytnią (0,3km),
- pasy autobusowe w **ul. Żelaznej**, w kierunku do centrum: na odcinku od skrzyżowania z ul. Żytnią do skrzyżowania z ul. Czarnowską (0,6km), oraz w kierunku od centrum: na odcinku od skrzyżowania z ul. Czarnowską do skrzyżowania z ul. Grunwaldzką (0,6km),
- pasy autobusowe w **Al. IX Wieków Kielc**, w obu kierunkach, na odcinku od Ronda Gustawa Herlinga-Grudzińskiego do skrzyżowania z ul. Źródłową (1,1km+1,1km, łącznie 2,2km),
- pasy autobusowe w jezdniach **ul. Sandomierskiej**, w kierunku od centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Źródłową do skrzyżowania z ul. Szczecińską (1,0km), oraz w kierunku do centrum, rozpoczynający się na wlocie skrzyżowania z ul. Poleską (na wysokości ul. Dobrzyńskiej) do skrzyżowania z al. Solidarności (1,1km),
- pasy autobusowe w **ul. Warszawskiej**, w kierunku do centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Jeleniowską do skrzyżowania z Al. IX Wieków Kielc (3,4km, w tym pas istniejący o długości 2,5km), w kierunku od centrum, na odcinku od skrzyżowania z Al. IX Wieków Kielc do skrzyżowania z ul. gen. Sikorskiego (3,3km, w tym pas istniejący o długości 2,5km), oraz dodatkowo: pas autobusowy do skrętu w lewo na wlocie ul. gen. Sikorskiego (0,1km) oraz pas autobusowy na wlocie ul. Orkana, rozpoczynający się na wysokości istniejącego przejścia dla pieszych pomiędzy wjazdem na parking a ul. Karkonoską (0,1km),
- pasy autobusowe w **ul. Bpa Jaworskiego**, w kierunku ul. Warszawskiej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Nowaka-Jeziorańskiego do skrzyżowania z ul. Warszawską (0,9km), oraz w kierunku do ul. Nowaka Jeziorańskiego, na odcinku od skrzyżowania z ul. Warszawską do skrzyżowania z ul. Nowaka-Jeziorańskiego (0,9km),
- pasy autobusowe w **ul. Tarnowskiej**, w kierunku do centrum, rozpoczynający się na wlocie skrzyżowania z ul. Armii Ludowej (na wysokości istniejącego parkingu) do skrzyżowania z ul. Zagórską (1,8km), oraz w kierunku od centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Zagórską do skrzyżowania z ul. Armii Ludowej (1,6km),
- pasy autobusowe w **ul. Źródłowej**, w kierunku do centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Zagórską do skrzyżowania z ul. Sandomierską (0,5km), a także w kierunku od centrum, na odcinku od skrzyżowania z Al. IX Wieków Kielc do skrzyżowania z ul. Zagórską (0,6km),

- pasy autobusowe w **Al. Solidarności**, w kierunku do centrum, od skrzyżowania z ul. Bpa Jaworskiego do skrzyżowania z Al. IX Wieków Kielc (2,2km), oraz w kierunku od centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Sandomierską do skrzyżowania z ul. Bpa Jaworskiego (2,3km),
- pasy autobusowe w **ul. Szajnowicza-Iwanowa**, w kierunku do centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Massalskiego do skrzyżowania z ul. Grunwaldzką (0,3km), oraz w kierunku od centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Grunwaldzką do skrzyżowania z ul. Massalskiego (0,3km), a także pas autobusowy do skrótu w lewo na wlocie ul. Massalskiego, rozpoczynający się na wysokości wjazdu w osiedle (0,1km),
- pasy autobusowe w **ul. Grunwaldzkiej**, w kierunku do centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Szajnowicza-Iwanowa do skrzyżowania z ul. Armii Krajowej (2,4km), oraz w kierunku od centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do skrzyżowania z ul. Szajnowicza-Iwanowa (2,4km),
- estakada autobusowo-tramwajowa z **ul. Grunwaldzkiej w ul. Piekoszowską** (kierunek do centrum), umożliwiająca utrzymanie obecnych relacji autobusowych, stanowiąca pierwsze tego typu rozwiązanie w Polsce – jej efektywność będzie ściśle uzależniona od liczby autobusów z niej korzystających oraz rozsądnego gospodarowania zezwoleniami dla innych grup pojazdów, tak aby natężenie ruchu wszystkich dopuszczonych pojazdów transportu zbiorowego nie poddawało w wątpliwość sensu ograniczeń dla ruchu innych pojazdów (0,2km),
- pasy autobusowe na obu wlotach **ul. Jagiellońskiej** na skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką (łącznie 0,2km),
- pasy autobusowe w **ul. Armii Ludowej**, w kierunku do centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Wrzosową do skrzyżowania z ul. Tarnowską (1,5km), oraz w kierunku od centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. ks. Popiełuszki do skrzyżowania z ul. Wrzosową (1,5km),
- pasy autobusowe w **ul. Zagnańskiej**, w kierunku do centrum na wlocie skrzyżowania ul. Zagnańskiej z planowaną północną jezdnią zbierająco-rozprowadzającą S74, począwszy od wjazdu na parking zlokalizowany po zachodniej stronie (0,2km), oraz w kierunku od centrum na wlocie skrzyżowania ul. Zagnańskiej z planowaną południową jezdnią zbierająco - rozprowadzającą S74, począwszy od wjazdu na parking zlokalizowany po wschodniej stronie (0,2km),
- pas autobusowy w **ul. Okrzei**, w kierunku do centrum, na wlocie skrzyżowania z ul. Czarnowską (0,2km),
- pas autobusowy w **ul. 1-go Maja**, w kierunku do centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Jagiellońską do skrzyżowania z ul. Czarnowską (1,0km),
- pasy autobusowe w **ul. Żytniej**, w kierunku do ul. Tarnowskiej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do skrzyżowania z ul. bpa Kaczmarka (0,3km), oraz

w kierunku do ul. Żelaznej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Paderewskiego do skrzyżowania z ul. Żelazną (0,3km),

- pasy autobusowe w **ul. Ogrodowej**, w kierunku do ul. Tarnowskiej, na odcinku od skrzyżowania z ul. bpa Kaczmarka do skrzyżowania z ul. Jana Pawła II (0,6km), oraz w kierunku do ul. Żelaznej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do skrzyżowania z ul. Paderewskiego (0,6km),
- pasy autobusowe w **ul. Seminaryjskiej**, w kierunku do ul. Tarnowskiej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do skrzyżowania z ul. Tarnowską (0,9km), oraz w kierunku do ul. Żelaznej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Tarnowską do skrzyżowania z ul. Jana Pawła II (0,9km),
- pas autobusowy w jezdni **ul. Jana Pawła II**, w kierunku do centrum, na odcinku od skrzyżowania z ul. Krakowską do skrzyżowania z ul. Seminaryjską (0,2km),
- pas autobusowy w jezdni **ul. Krakowskiej**, w kierunku do centrum, przeznaczony do skrętu w lewo, na wlocie skrzyżowania z ul. Jana Pawła II, od skrzyżowania z ul. Legionów (0,1km),
- pasy autobusowe w ul. Cmentarnej (po obu stronach od ul. Sandomierskiej do Cmentarza w Cedzynie), o łącznej długości 0,9 km, wydzielone jako pasy przykrawężnikowe prawe, z pętlą o ruchu okrężnym oraz przystankiem początkowym bezpośrednio przy wejściu na cmentarz; jednocześnie pasy ogólnodostępne zlokalizowane w środkowej części jezdni będą prowadzić do parkingu zlokalizowanego wewnątrz pętli autobusowej (takie rozwiązanie sprawi, że ruch pojazdów komunikacji indywidualnej nie będzie przeszkadzał autobusom, nawet w dni o szczególnie dużej liczbie pasażerów dojeżdżających do cmentarza),
- **ulica Paderewskiego**, zorganizowana jako ulica sprzyjająca ruchowi autobusów, z rozcięciem ruchu dla samochodów na przecięciu ul. Sienkiewicza, jednocześnie zapewniająca ciągłość przejazdu autobusów w obu kierunkach – łączna długość w obu kierunkach 1,4km (2x0,7km).

Wszystkie pasy autobusowe zlokalizowane na odcinkach mogą zostać wydzielone z istniejących przekrojów ulic, kosztem dotychczasowych pasów ogólnodostępnych. Poszerzenie istniejących przekrojów poprzecznych jezdni będzie konieczne jedynie na ulicach: Źródłowej i Tarnowskiej. Natomiast w przypadku pasów autobusowych sytuowanych na wlotach skrzyżowań wygospodarowanie pasa terenu dla dodatkowego pasa ruchu będzie konieczne we wszystkich przypadkach. Z kolei, w celu wydzielenia pasów autobusowych, w przypadku ul. Seminaryjskiej, na odcinku od ul. Wesołej do ul. Tarnowskiej zaproponowano rezygnację z ruchu samochodów, w kierunku do ul. Tarnowskiej, – ul. Seminaryjska będzie więc ulicą jednokierunkową z dodatkowym pasem autobusowym w drugim kierunku (tzw. pas „pod prąd”). Uzyskany zostanie więc przekrój 1+2 z wyspami azylu dla pieszych, oddzielającymi pas „pod prąd” od pozostałych pasów ruchu. W ul. Żytniej i ul. Ogrodowej konieczne będzie ograniczenie

przekroju wykorzystywanego przez samochody do jednego pasa ruchu w każdym z kierunków, w celu wydzielenia pasów autobusowych.

Powyższy układ ulic z pasami autobusowymi stwarza możliwości sprawnego przejazdu autobusów przez centrum miasta oraz ułatwia dojazd do obszaru śródmiejskiego, na zasadzie połączeń promienistych. Dzięki temu, możliwe jest zorganizowanie systemu szybkich linii autobusowych, korzystających z pasów autobusowych, na znacznych długościach. W zasadzie, ruch po pasach ogólnodostępnych, w przypadku tych linii będzie się ograniczał do początkowych i końcowych odcinków linii, na których i tak, z zasady dopuszcza się wolniejszą jazdę, np. z powodu konieczności meandrowania. Tak zaprojektowany system pasów autobusowych charakteryzuje się więc ciągłością i spójnością, dzięki czemu efekty uzyskiwane na odcinkach z pasami autobusowymi nie będą marnotrawione na innych odcinkach. Układ sprzyja poprawie punktualności i regularności kursowania autobusów, oddzielenie od ruchu pozostałych pojazdów wpłynie korzystnie na zwiększenie bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Propozycja obejmuje utworzenie pasów autobusowych przykrawężnikowych prawych, co sprzyja lokalizacji przystanków, jednak pozytywny efekt działania pasów może być częściowo neutralizowany przez ruch innych pojazdów korzystających z pasów autobusowych na wlotach skrzyżowań. Jeżeli natężenia ruchu takich relacji przekroczą 150 [P/h], na etapie projektów budowlanych, należy rozważyć wydzielenie pasa do skrzyżowania w prawo już poza pasem autobusowym, jako pasa skrajnie prawego. Wówczas pojazdy skręcające w prawo będą przecinały pas autobusowy, a prawdopodobieństwo jego zablokowania będzie zminimalizowane. Dopuszczenie zbyt dużej liczby pojazdów na pas autobusowy na wlocie skrzyżowania skutkuje stratami czasu autobusów (niweczącymi efekty uzyskane podczas przejazdu odcinka), lub masowymi rezygnacjami kierowców autobusów z przejazdu pasami wydzielonymi. Należy także zadbać o zapewnienie szerokości pasów umożliwiających wygodny przejazd autobusów (3,25-3,50 [m]), oraz dążyć do eliminacji lub przynajmniej ograniczeń w sytuowaniu elementów ograniczających widoczność kierowców autobusów, w tym parkowania na chodnikach, w bezpośrednim sąsiedztwie pasów autobusowych. System sterowania ruchem powinien obejmować co najmniej obszar śródmiejski, ograniczony ulicami: Jagiellońską, 1-go Maja, Łódzką, Zagnańską, Orkana, Bpa. Jaworskiego, Radomską, Solidarności, Tarnowską, Wapiennikową, Husarską, Marmurową, Pakosz i Krakowską, oraz dodatkowo wszystkie wychodzące poza ten obszar odcinki sieci z pasami autobusowymi.

Rozbudowie systemu pasów autobusowych powinna towarzyszyć szeroka edukacja społeczna na temat zalet tego typu rozwiązań, w tym poszanowania wszystkich użytkowników systemu transportowego. Edukacja ta powinna być prowadzona w szkołach oraz w miarę możliwości z wykorzystaniem mediów lokalnych. Konieczna jest też rozbudowa systemu monitoringu wykorzystywania pasów autobusowych zgodnie z ich przeznaczeniem. Proponowane jest zastosowanie video-rejestracji ruchu na pasach autobusowych, w przypadku pojawiania się zachowań niepożądanych należy się kierować zasadą nieuchronności kary.



Kolejnym, niezbędnym elementem zwiększającym efektywność transportu zbiorowego – jest **zintegrowany system sterowania ruchem**, zapewniający autobusom priorytety w sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach. Jest to konieczne w celu zwiększenia sprawności wydzielonych pasów autobusowych, tak aby skrócenie czasu przejazdu odcinków międzyprzystankowych nie było wyrównywane stratami czasu na wlotach skrzyżowań. Preferowane jest stworzenie systemu obejmującego ruch wszystkich pojazdów w obrębie obszaru śródmiejskiego. Zaproponowano zastosowanie systemu hierarchicznego, w którym sygnał umożliwiający przejazd odbywa się na zasadzie wyrównywania opóźnień: w pierwszej kolejności pojazdom najbardziej opóźnionym, ewentualnie zapewniając w pierwszej kolejności priorytet autobusom linii włączonych w system Szybkiego Autobusu Miejskiego. Niezbędna jest przy tym konsekwencja działania, na każdym etapie planowania, projektowania, wdrażania i eksploatacji systemu sterowania, punktem odniesienia powinna być liczba pasażerów (komunikacji zbiorowej i indywidualnej), a nie liczba pojazdów.

Wprowadzeniu systemu sterowania ruchem powinien towarzyszyć dalszy rozwój **systemu sterowania dyspozytorskiego**, obejmującego wszystkie autobusy, a docelowo także inne pojazdy transportu zbiorowego, w tym pojazdy przewoźników prywatnych. System ten powinien umożliwiać gromadzenie i przetwarzanie danych o funkcjonowaniu poszczególnych linii oraz umożliwiać stosowanie różnorodnych strategii dyspozytorskich, szczególnie w przypadku wystąpienia istotnych zakłóceń funkcjonowania linii. System sterowania dyspozytorskiego powinien obejmować całą sieć transportu zbiorowego.

Niezwykle istotna jest też kontynuacja programu budowy nowych i modernizacji istniejących przystanków autobusowych, w celu rozszerzenia oferty transportu zbiorowego i obsługi obszarów dotychczas znajdujących się poza strefą dostępności do linii autobusowych. W tym kontekście należy rozważyć możliwość dogęszczenia przystanków, szczególnie na obszarze śródmiejskim. Należy także dążyć do wprowadzenia przystanków dwu-stanowiskowych na obszarze śródmiejskim oraz wszędzie tam, gdzie natężenia ruchu autobusów przekraczają 20[A/h].

7.2. Rozbudowa sieci transportu zbiorowego

Dalsza rozbudowa sieci transportu zbiorowego powinna iść głównie w kierunku większej aktywizacji transportu kolejowego w obsłudze aglomeracji kieleckiej. Zgodnie z zapisami „Zintegrowanego planu ...”, proponuje się utworzenie trzech regularnych linii o charakterze regionalnym, obsługiwanych autobusami szynowymi:

- **do Piekoszowa** (z ewentualnym wydłużeniem do Włoszczowej),
- do Zagnańska (z ewentualnym wydłużeniem do Skarżyska-Kamiennej),
- do Sitkówki-Nowiny (w przyszłości, z ewentualnym wydłużeniem do planowanego lotniska w Obicach).

Aby połączenia te mogły rzeczywiście pełnić istotne funkcje w systemie transportu zbiorowego aglomeracji kieleckiej, konieczne jest zapewnienie atrakcyjnych interwałów między kolejnymi pojazdami obsługującymi wymienione linie. Zaproponowano:

- częstotliwość kursowania w okresach szczytowych na poziomie 2 [poc/h], w interwałach 30-minutowych,
- częstotliwość kursowania poza okresami szczytu na poziomie 1 [poc/h], przy długości interwału: 60minut.

Uzupełnieniem powinny być pociągi osobowe w relacjach:

- Kielce – Sędziszów –Kraków/Katowice,
- Kielce – Włoszczowa –Częstochowa,
- Kielce – Skarżysko-Kamienna –Radom.

Dla połączeń tych zaproponowano minimalny interwał 2-godzinny. Rozkłady jazdy wszystkich wymienionych powyżej połączeń muszą być ściśle skoordynowane z rozkładami jazdy autobusów, we wszystkich miejscach sieci, gdzie takie bezpośrednie powiązania mają i będą mieć miejsce.

Realizacja nowych, regularnych kolejowych połączeń aglomeracyjnych będzie miała sens tylko i wyłącznie w przypadku dogęszczenia sieci istniejących przystanków kolejowych.

- modernizacja przystanków **Kielce Herbskie** i **Kielce Czarnów** (linia do Piekoszowa),
- budowę nowego przystanku kolejowego w rejonie marketu NOMI (linia do Zagnańska),
- budowa nowych przystanków kolejowych: **Kielce Białogon** (w sąsiedztwie ul. Na Ługach), **Kielce Podkarczówka** (na południe od os. Podkarczówka, w sąsiedztwie ul. Biesak) oraz w rejonie wiaduktu na ul. Krakowskiej (linia do Sitkówki-Nowiny).

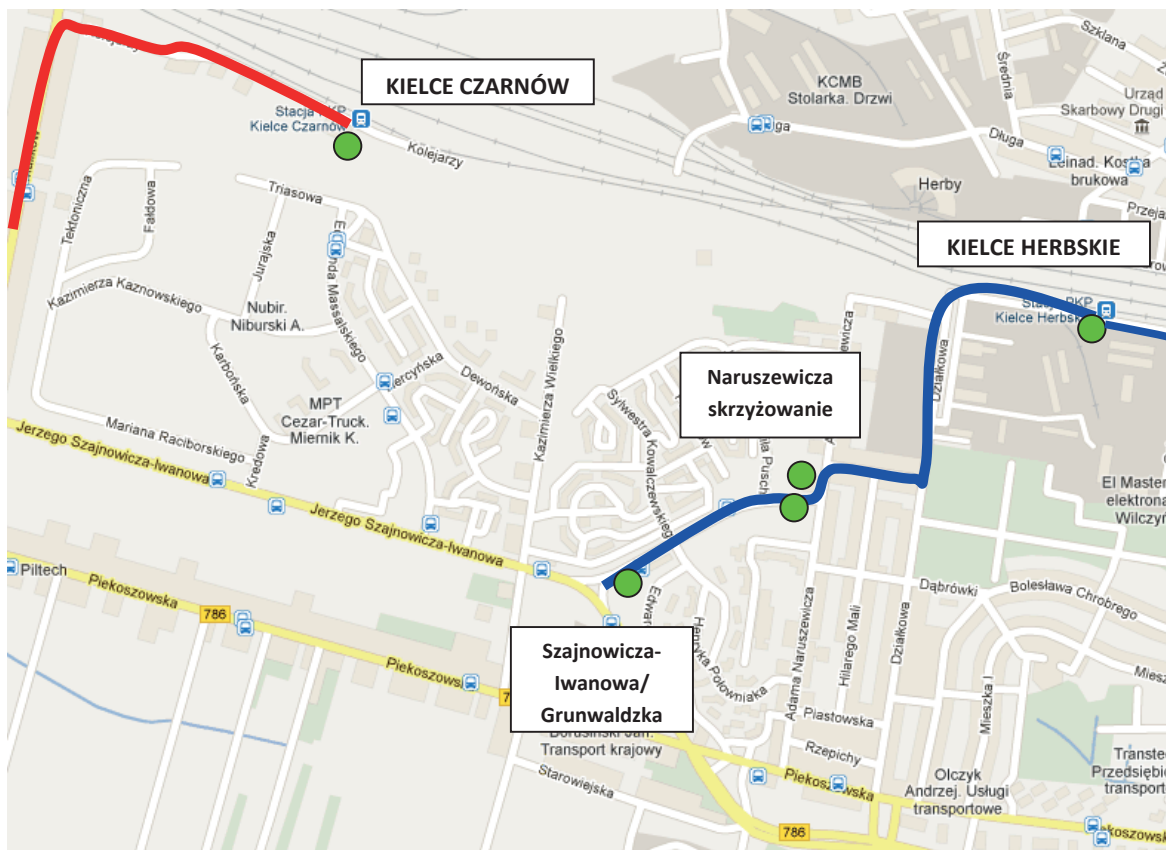
Właścicielem i zarządcą infrastruktury kolejowej jest PKP PLK S.A., które będzie odpowiedzialne za ich projektowanie, realizację i montaż finansowy. W finansowaniu budowy tych przystanków mogą uczestniczyć: właściciel infrastruktury, gmina Kielce i podmioty prywatne. Beneficjentem potencjalnych środków unijnych będzie PKP PLK S.A.

W przypadku przystanków **Kielce Herbskie** i **Kielce Czarnów** (Rys. 7-2; linia do Piekoszowa), konieczna jest pełna integracja transportu kolejowego z transportem autobusowym. Wiąże się to z koniecznością uzupełnienia układu komunikacji autobusowej na obszarze samych Kielc. Konieczne jest zapewnienie obsługi komunikacją autobusową przystanków kolejowych:

- **Kielce Czarnów**: zapewnienie przejazdu autobusów na trasie: ul. Malików – ul. Kolejarzy (po wcześniejszej jej modernizacji) z przystankiem końcowym Kielce Herbskie – ciąg obsługiwany pojazdami klasy MIDI,
- **Kielce Herbskie**: zapewnienie przejazdu autobusów na trasie: ul. Szajnowicza- Iwanowa – ul. Kolberga – ul. Hoża (do skrzyżowania z ul. Jagiellońską), co może stanowić szczególnie istotne powiązanie w przypadku ożywienia przystanku kolejowego Kielce

Herbskie, wymaga to budowy przystanków autobusowych Kielce Herbskie oraz Naruszewicza skrzyżowanie, korzystne byłoby także ulokowanie przystanku przy wschodnim wylocie ul. Szajnowicza-Iwanowa na skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką; ciąg obsługiwany pojazdami klasy MIDI i MEGA.

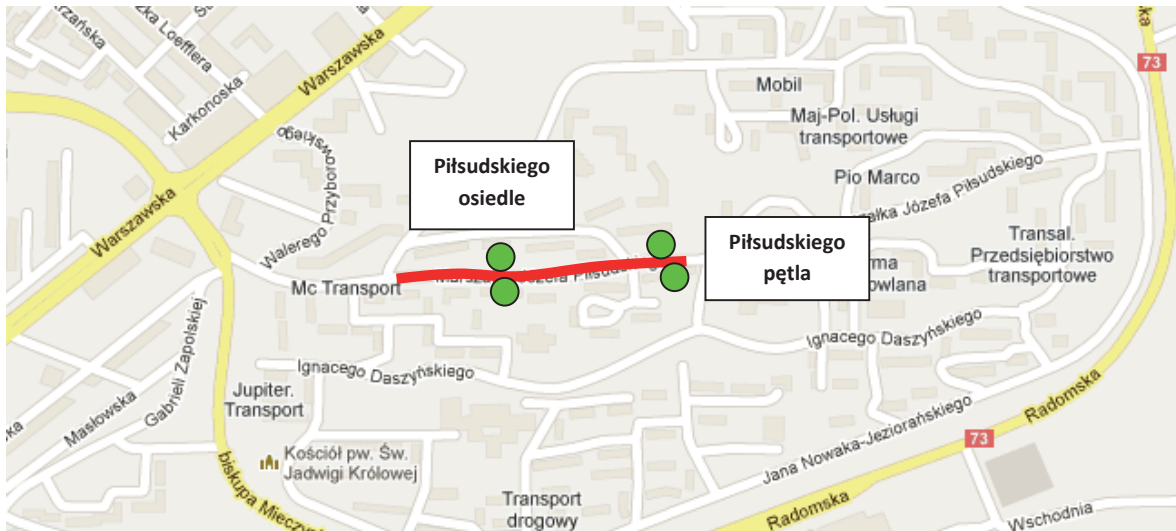
Rys. 7-2. Proponowane nowe trasy linii autobusowych i lokalizacja nowych przystanków autobusowych.



Należy także rozważyć możliwość pełniejszej obsługi os. Na Stoku, poprzez wjazd w osiedle ul. Piłsudskiego: od skrzyżowania z ul. Orłąt Lwowskich do centralnego punktu osiedla, zlokalizowanego w okolicy Kościoła (Rys. 7-3), z budową dwóch par przystanków: Piłsudskiego osiedle i Piłsudskiego pętla; ciąg obsługiwany pojazdami klasy MINI, MIDI i MEGA.

Nowym elementem sieci transportu zbiorowego będzie także pętla manewrowa przy Campusie Uniwersytetu Jana Kochanowskiego, dzięki której skróci się droga do przystanków, co istotnie poprawi obsługę komunikacyjną uczelni. Pętla powinna mieć co najmniej 2 stanowiska postojowe dla autobusów.

Rys. 7-3. Proponowana nowa trasa linii autobusowych na os. Na Stoku.



Natomiast w obrębie ścisłego centrum Kielc zaproponowano wprowadzenie linii miejskiej, obsługiwanej ekologicznym, taborem mało-pojemnym, o częstotliwości 4-6 [A/h] (obok lub w miejsce linii 0A i 0B). Proponowany przebieg linii na tym obszarze, to: Jana Pawła II – Czerwonego Krzyża – Wesoła – Bodzentyńska (Rys. 7-4). Takie rozwiązanie zapewnia bardzo dobrą dostępność do najważniejszych punktów w centrum (Rynek, ul. Sienkiewicza, Plac Katedralny), oraz praktycznie nie wymaga zmian w obowiązującej organizacji ruchu.

Rys. 7-4. Propozycja wprowadzenia komunikacji autobusowej w ścisłe centrum Kielc.





Proponuje się także budowę zintegrowanego dworca komunikacji zbiorowej, stanowiącego atrakcyjny węzeł przesiadkowy pomiędzy koleją, oraz liniami autobusów dalekobieżnych, miejskich i podmiejskich, zlokalizowanego po północno-wschodniej stronie istniejących peronów kolejowych.

W miarę możliwości należy dążyć do zwiększania liczby tzw. „przystanków otwartych”, które ze względu na brak skosu wjazdowego do zatoki charakteryzują się możliwością skrócenia dystansu od skrzyżowania. Dzięki takiemu rozwiązaniu zwiększy się komfort dojścia do przystanków.

7.3. Budowa systemu „Parkuj i Jedź”

Proponuje się uzupełnienie idei Szybkiego Autobusu Miejskiego, o system „Parkuj i Jedź” (w skrócie P&R), w celu lepszej integracji systemu transportu zbiorowego z transportem indywidualnym. Umożliwi to lepsze wykorzystanie obu środków transportu, będzie też sprzyjać ograniczeniu liczby samochodów na ciągach dojazdowych do centrum miasta, oraz na samym obszarze śródmiejskim. Zaproponowano następujące lokalizacje parkingów strategicznych w systemie „P&R”:

- rejon skrzyżowania ulic Warszawskiej i Jeleniowskiej (opcjonalnie skrzyżowanie ulic Warszawskiej i Orkana) – przejście potoków z kierunku północno-wschodniego,
- przy ul. Zagnańskiej w sąsiedztwie NOMI - przejście potoku z kierunku północnego,
- sąsiedztwo skrzyżowania ul. Sandomierskiej i Szczecińskiej, ewentualnie przy cmentarzu komunalnym w Cedzynie – przejście potoków z kierunku wschodniego,
- sąsiedztwo skrzyżowania ulic Popiełuszki i Armii Ludowej – przejście potoków z kierunku południowego,
- sąsiedztwo skrzyżowania ulic Piekoszowskiej i Jarząbek – przejście potoków z kierunku zachodniego,
- rejon skrzyżowania ulic Szajnowicza-Iwanowa i Massalskiego (istniejący Parking E. Leclerc) – przejście potoków z kierunku zachodniego,
- rejon skrzyżowania ulic Krakowskiej i Jagiellońskiej (istniejący Parking Lidl) – przejście potoków z kierunku południowo-zachodniego,

Proponowane parkingi powinny mieć około 20 – 30 stanowisk postojowych z możliwością rozbudowy w przypadku większego zainteresowania mieszkańców systemem „P&R”. W przypadku istniejących parkingów (E. Leclerc i Lidl) konieczne jest wypracowanie porozumień partnerstwa publiczno-prywatnego.

7.4. Wyposażenie taboru

Istnieje szereg wymagań dotyczących kształtowania wyposażenia i przestrzeni pojazdów. Poniżej przedstawiono docelowy standard wyposażenia autobusów, który jest charakterystyczny właściwie dla komunikacji miejskiej i podmiejskiej. W przypadku wejścia do zintegrowanego

transportu aglomeracyjnego przewoźników zamiejskich – bardzo trudno będzie spełnić te wymagania.

Wyposażenie taboru, istotne dla pasażera:

- niska podłoga – 100 % pojazdów w mieście oraz wybrane kursy na liniach podmiejskich;
- możliwość przewiezienia wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych (2 szt. w pojazdach średniopojemnych i 1 szt. w małopojemnych);
- możliwość przewiezienia roweru;
- rodzaj i rozmieszczenie foteli;
- rodzaj i rozmieszczenie przycisków do otwierania drzwi, w sposób wygodny, z zapewnieniem wysokiej ergonomii stosowanych rozwiązań;
- monitoring wizyjny wewnątrz pojazdu (bezpieczeństwo osobiste);
- głosowe zapowiadanie przystanków;
- nagłośnienie wewnątrz pojazdu (informacja o sytuacjach awaryjnych na sieci);
- informacja audio na zewnątrz pojazdu (o numerze linii i kierunku jazdy – podawana na przystankach dla pasażerów niedowidzących);
- informacja na zewnątrz pojazdu – o numerze linii i kierunku docelowym;
- informacja wewnątrz pojazdu – o numerze linii i przystankach pośrednich;
- kasowniki dwusystemowe, umożliwiające kasowanie biletów papierowych i współpracujące z kartą KKM (również w zakresie rejestracji wejść i wyjść);
- klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- poziom hałasu wewnątrz pojazdu;
- automat biletowy (wyjątek – pojazdy o małej pojemności ze względu na brak miejsca);

Poniżej zestawiono kryteria, którymi powinien kierować się zarządca transportu i przewoźnik podczas wyboru taboru (oczywiście musi brać pod uwagę również kryteria ważne dla pasażera):

- liczba i udział miejsc siedzących (w komunikacji miejskiej 30-50 %, w komunikacji zamiejskiej powyżej 50 %). Generalnie na liniach długich z małą wymianą pasażerów – duży udział miejsc siedzących, a przy dużej wymianie na liniach miejskich – niski;
- liczba miejsc stojących (nominalna oraz przy zapełnieniu 4 i 5 os/m² powierzchni do stania);
- klimatyzacja przestrzeni dla kierującego pojazdem;
- ekologiczny silnik spełniający normy co najmniej EURO4;
- urządzenia zliczające pasażerów;
- urządzenia pomiarowo-sterujące, powiązane z systemem dyspozytorskim;



- system do lokalizacji pojazdów w sieci;
- poziom hałasu na zewnątrz od pojazdu zatrzymanego;
- poziom hałasu na zewnątrz od pojazdu w ruchu;
- zużycie paliwa;
- czas przyspieszania;
- trwałość (wyrażona w latach lub w przebiegu);
- parametry geometryczne (długość, szerokość, wysokość, promień zawracania, wysokość podłogi i ewentualnych stopni, itp.);
- liczba i rozmieszczenie drzwi (w warunkach miejskich należy unikać pojazdów, w których brakuje tylnych drzwi).

Oczywiście istnieje jeszcze szereg szczegółowych wymagań technicznych dla pojazdów. Przewoźnik powinien prowadzić politykę zakupu taboru od 2 (ze względu na potrzebę utrzymania konkurencyjności pomiędzy nimi) do 3 producentów (większa liczba producentów oznacza problemy z dostępnością części zamiennych).

Powyżej sformułowane wymagania dotyczą również pojazdów kolejowych, ale w nich standardem powinna być niska podłoga oraz możliwość przewiezienia wózków inwalidzkich i kilku rowerów. W autobusach zamiejskich bardzo trudno spełnić te wymagania i m. in. w tym należy upatrywać przewagę kolei w przewozach regionalnych.

W podejmowanych działaniach należy również zwracać uwagę na estetykę stosowanych rozwiązań, która powinna iść w parze ze względami bezpieczeństwa.

W kolejowych przewozach regionalnych jest dostępny bardzo zróżnicowany tabor pasażerski. Rodzaj używanych pojazdów zależy od wielkości przewidywanych potoków pasażerskich oraz od zelektryfikowania linii kolejowej. W sytuacji braku trakcji elektrycznej (raczej na liniach o małym ruchu pojazdów) jest stosowany tabor spalinowy o pojemności ok. 300 miejsc, a przy małych potokach pasażerskich – 160 miejsc (Tabeli 7-1). Przy dużym zapotrzebowaniu na przewozy, zwłaszcza w relacjach do miasta wojewódzkiego istnieje bogatszy asortyment pojazdów z napędem elektrycznym o pojemności od 140 do 1000 miejsc (Tabeli 7-2).

Tabela 7-1. Parametry przykładowych spalinowych pojazdów szynowych.

Producent i typ pojazdu	Masa służbowa [tony]	Liczba miejsc siedzących	Sumaryczna liczba miejsc
ZNTK Mińsk Maz. 218Md	46	60	160
PESA Link seria 844	85	100	240
Newag 220M	82	140	280
PESA 218M	81	120	300
PESA 219M Atribo	110	160	320
Newag 221M	105	190	390

Tabela 7-2. Parametry przykładowych elektrycznych pojazdów szynowych.

Producent i typ pojazdu	Masa służbowa [tony]	Liczba miejsc siedzących	Sumaryczna liczba miejsc
PESA EN81	53	60	140
PESA Elf 34WE	84	110	230
PESA Elf 21WE	107	160	320
PESA Elf 22WE	135	170	350
Newag Impuls 31WE	136	200	460
Newag Impuls 35WE	197	220	700

Zakupy taboru kolejowego są bardzo kosztowne. Lepszą pozycję przetargową stosunku do producenta można uzyskać dzięki tworzeniu konsorcjum zakupowego, co w 2011 r. uczyniły 4 województwa: lubuskie, łódzkie, wielkopolskie i zachodniopomorskie – łączne zamówienie na 22 pojazdy. Podobną strategię obrały województwa: małopolskie, śląskie, podkarpackie i świętokrzyskie (19 pojazdów). Koszt pojedynczego pojazdu spalinowego waha się od 5 do 9 mln zł, a elektrycznego zespołu trakcyjnego wynosi ok. 20 mln (przykłady zawarto w Tabeli 7-3). Koszt pełnej modernizacji elektrycznej jednostki trakcyjnej EZT wynosi ok. 5 mln zł. Ważnym źródłem finansowania zakupów taboru będą środki unijne, przewidziane na lata 2014-2020.

Tabela 7-3. Przykładowe zakupy taboru kolejowego w latach 2010-2012.

Zamawiający	Rok	Wartość zamówienia [mln zł]	Liczba pojazdów [szt.]	Cena pojazdu [mln zł.]	Uwagi
Woj. dolnośląskie	2010	13,3	3	4,4	ZNTK Mińsk Maz. 218Md (160 miejsc)
Woj. podkarpackie	2010	24,4	5	4,9	ZNTK Mińsk Maz. 214Md (160 miejsc)
Woj. dolnośląskie	2010	20,1	3	6,7	ZNTK Mińsk Maz. 218Md (300 miejsc)
Arriva	2012	39,0	4	9,8	PESA 218Mc (260 miejsc)
Woj. małopolskie	2010	91,0	5	18,2	PESA AcatuS II (350 miejsc)
Koleje Dolnośląskie	2012	100,0	5	20,0	Newag 31WE (460 miejsc)
Koleje Mazowieckie	2012	396,0	16	24,8	czterocłonowe EZT
SKM Warszawa	2011	369,0	13	28,4	PESA (1000 miejsc)

7.5. Organizacja rynku przewozów (podmioty rynku transportu zbiorowego, integracja taryfowo-biletowa, integracja przestrzenna – przystanki i węzły przesiadkowe, koordynacja rozkładów jazdy)

W miastach średnich i dużych należy przyjąć zasadę rozdziału funkcji organizacji i zarządzania transportem publicznym od funkcji realizacyjnych, które przypisane są przewoźnikom (operatorom).



Zadania zarządu publicznego transportu zbiorowego:

- Badanie i analiza potrzeb przewozowych w stanie istniejącym oraz ich prognozowanie;
- Opracowanie koncepcji rozwoju transportu zbiorowego (infrastruktury i przebiegu linii) oraz zatwierdzanie tej koncepcji;
- Sformułowanie standardów obsługi w transporcie publicznym w różnych obszarach funkcjonowania;
- Określenie wytycznych do projektowania różnych urządzeń transportu publicznego i elementów towarzyszących (dworce, węzły przystankowe, przystanki, pojazdy, parkingi samochodowe i rowerowe, itp.);
- Zlecanie projektów i nadzór nad inwestycjami transportu publicznego;
- Utrzymanie urządzeń transportu zbiorowego i urządzeń towarzyszących;
- Koordynacja infrastruktury transportu zbiorowego z pozostałą infrastrukturą techniczną (drogową, kolejową i uzbrojeniem terenu);
- Ustalenie jednolitego sposobu oznakowania pojazdów i infrastruktury funkcjonujących w ramach systemu zintegrowanego transportu zbiorowego;
- Współpraca z innymi organizatorami transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego na obszarze aglomeracji oraz na jej granicach);
- Opracowanie zasad współpracy z organizacjami, reprezentującymi interesy użytkowników transportu;
- Opracowanie wytycznych do kształtowania rozkładów jazdy i ich projektowanie;
- Planowanie dochodów i wydatków;
- Przygotowanie systemu taryfowego i biletowego;
- Ustalenie zasad i opłat za korzystanie z infrastruktury;
- Ustalenie wielkości dotacji do komunikacji zbiorowej od poszczególnych gmin;
- Dystrybucja biletów, gromadzenie wpływów z biletów i kontrola opłat wnoszonych za przejazdy;
- Przeprowadzanie przetargów i zawieranie umów z przewoźnikami;
- Kontrola ilości i jakości usług świadczonych przez przewoźników - objęcie wszystkich linii komunikacji miejskiej i podmiejskiej ciągłą lub przynajmniej okresową kontrolą jakości przewozów oraz uwzględnienie efektów kontroli w ocenie przewoźników;
- Ustalenie zasad rozliczeń i wykonywanie rozliczeń z przewoźnikami;
- Koordynacja przewozów pasażerskich;
 - Prowadzenie działań informacyjnych dla pasażerów (w tym platformy informacyjnej) oraz działań marketingowych transportu zbiorowego;
 - Nadzór nad bezpieczeństwem pasażerów i personelu;

- Przyjmowanie i rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów dotyczących funkcjonowania transportu publicznego i infrastruktury.

Część z tych zadań można podzlecać firmom zewnętrznym. Za istotne i niedoceniane w polskich warunkach należy uznać tworzenie wytycznych i wymagań do projektowania infrastruktury, rozkładów i pojazdów. Służą one projektantom, przewoźnikom, pasażerom i ich stowarzyszeniom.

W umowach zawieranych z przewoźnikami (operatorami) należy sformułować przede wszystkim:

- Zakres zamawianych usług (wozo-km, rodzaj i wyposażenie wykorzystywanego taboru);
- Sposób rozliczania wykonanej pracy;
- Zasady oceny jakościowej wykonanych usług (przykładowo wskaźniki punktualności, regularności, czystość pojazdów, itp.);
- Wprowadzenie wymogu informowania zarządcy transportu o zdarzeniach nietypowych z następujących zakresów:
 - uszkodzenia infrastruktury,
 - bezpieczeństwo komunikacyjne (kolizje, wypadki i ich skutki),
 - bezpieczeństwo osobiste (zagrożenia pasażerów i personelu).

W ramach współpracy z różnymi gminami należy ustalić zasady regulujące:

- Ustalenie rodzaju i wielkości usług realizowanych na terenie danej gminy (charakteryzowanej przede wszystkim poprzez wielkość pracy przewozowej i rodzaj wykorzystywanego taboru);
- Określenie rentowności linii przebiegających przez gminy. Wymaga to przeprowadzenia (przynajmniej wrywkowych) badań wielkości potoków pasażerskich i struktury biletów wykorzystywanych na linii;
- Ustalenie wielkości dopłat do wykonanych usług;
- Określenie minimalnego i zalecanego wyposażenia przystanków, będących na utrzymaniu gmin,
- Warto rozważyć także możliwość zastosowania przystanków “na żądanie” na obszarach peryferyjnych, z jednoczesnym uwzględnieniem ich wprowadzenia w rozkładowych czasach przejazdu,
- Określenie obowiązków gminy w zakresie informacji o transporcie zbiorowym, funkcjonującym na jej terenie.

Istotnym składnikiem podwyższenia jakości obsługi transportem zbiorowym jest jego integracja. Poprzez integrację należy rozumieć zaoferowanie pasażerom jednej oferty bez względu na liczbę przewoźników realizujących obsługę transportową w danym obszarze przy



jednoczesnym funkcjonowaniu ujednoliconej taryfy w takcie korzystania z różnych połączeń. Głównym celem integracji transportu zbiorowego jest ujednolicenie zasad korzystania z usług różnych przewoźników, co przekłada się na podniesienie komfortu korzystania z usług przez pasażerów. Stanowi to jeden z elementów wzmacniających konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego. Udana integracja to połączenie zalet różnych środków przewozowych i osłabienie ich wad. Kluczowe we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju systemu transportowego są działania integrujące system transportu zbiorowego od strony wewnętrznej i zewnętrznej. Integracja wewnątrz transportu zbiorowego oznacza współpracę pomiędzy różnymi przewoźnikami. A istota integracji zewnętrznej to połączenie w ramach jednej podróży transportu zbiorowego i indywidualnego (autobusu i samochodu lub roweru).

Wśród istotnych cech transportu zbiorowego można wymienić:

- zalety: oszczędność energii, oszczędność środowiska, wysokie bezpieczeństwo, małe zajęcie terenu (zwłaszcza w centrum nie potrzebuje parkingów);
- wady: niska wygoda przemieszczeń (miejsca stojące, brak intymności), brak bezpośredniego połączenia pomiędzy wieloma osiedlami (miejscowościami), brak ciągłości funkcjonowania (na większości kierunków nie funkcjonuje w nocy), niska częstotliwość kursowania na przedmieściach.

W trakcie przemieszczeń pomiędzy dwoma miejscowościami często zachodzi konieczność korzystania z dwóch przewoźników, co oznacza dwukrotne poniesienie opłaty za przejazd (podwyższenie kosztu przejazdu). Występuje również dodatkowa strata czasu związana z przesiadką pomiędzy liniami z nieskoordynowanymi rozkładami jazdy. Istotą integracji wewnątrz transportu zbiorowego, czyli pomiędzy różnymi przewoźnikami, jest połączenie ich rozkładów jazdy i taryf.

Wśród istotnych cech transportu indywidualnego występują:

- zalety: zapewnia przejazd „od drzwi do drzwi” bez przesiadki, komfort przemieszczeń, elastyczność i dostępność, dobra penetracja obszarów słabo zurbanizowanych;
- wady: duże zagrożenie wypadkowe, zagrożenie dla otoczenia (hałas, spaliny, rozcięcie więzi), duże zajęcie terenu (który w śródmieściu jest drogi).

Generalnie, transport indywidualny (samochodowy) dobrze obsługuje obszary słabo zurbanizowane (dzielnice peryferyjne miasta i przedmieścia), ale stwarza duże problemy w obszarach śródmiejskich (parkowanie, kongestia w sieci). Integracja pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym to wykorzystanie zalet samochodu na przedmieściach i ograniczenie jego wad w śródmieściu (tutaj należy wykorzystywać transport zbiorowy).

Aspekty integracji mają charakter: funkcjonalny, przestrzenny, intermodalny, taryfowy, społeczny, technologiczny i zarządczy.

Integracja funkcjonalna polega na:

- Koordynacji przebiegu linii komunikacji zbiorowej. Pokrywanie się linii jednego przewoźnika na długich odcinkach oznacza nieefektywne wykorzystanie części taboru. Równocześnie występują braki taboru do wprowadzenia linii w nowe korytarze obsługi. Natomiast pokrywanie się linii różnych przewoźników (generalnie występujące na trasach wylotowych z miasta) skutkuje walką o klienta, spadkiem rentowności linii, a w konsekwencji zmianami w rozkładach jazdy i upadkiem pewnych firm przewozowych. Takie zjawiska zmniejszają stabilność i niezawodność obsługi komunikacyjnej w pewnych miejscowościach.
- Koordynacji rozkładów jazdy. Generalnie w korytarzach transportowych należy eliminować kursy pokrywające się i występujące blisko siebie. Z kolei w węzłach przesiadkowych należy przyjąć pewne priorytety w koordynacji rozkładów (przykładowo dla dużych potoków podróży – rano w kierunku centrum miasta, a po południu z centrum, dodatkowo przesiadki na linie z niską częstotliwością).
- Tworzeniu platformy informacyjnej do planowania podróży.

Integracja przestrzenna polega na:

- Zwiększaniu zasięgu terytorialnego bezpośrednich powiązań transportem publicznym miasta Kielce ze strefą podmiejską i subregionalną. Należy uznać, że Kielce posiadają bogatą ofertę przewoźników prywatnych, łączących miasto z innymi gminami. Jednak musi ona być wsparta poprzez integrację taryf i rozkładów jazdy.
- Lokalizacji dworców komunikacji miejskiej w sąsiedztwie dworców komunikacji subregionalnej oraz regionalnej. Obecnie centrum transportowe miasta znajduje się po wschodniej stronie dworca kolejowego: dworzec PKS przy ul. Czarnowskiej (33 % kursów zamiejskich), dworzec BUS przy ul. Żelaznej (56 % kursów zamiejskich), gdzie przejeżdża wiele autobusów komunikacji miejskiej. Duża odległość i konieczność pokonywania różnic poziomów przy dojeździe do peronów – działa zniechęcająco przy próbach dotarcia do dworca BUS przy ul. Mielczarskiego (11 % kursów zamiejskich). Należy podejmować wysiłki w celu skoncentrowania usług transportowych po wschodniej stronie dworca kolejowego.
- Prowadzeniu tras komunikacji miejskiej w bezpośredniej bliskości dworców, a zwłaszcza w sąsiedztwie peronów (ideał - przesiadka z tego samego peronu, przystanki autobusowe podwójne, ograniczanie konieczności przejść przez jezdnie);
- Uzyskaniu zwartości przestrzennej węzłów przesiadkowych: z komunikacji zbiorowej na samochód („Park and Ride”) oraz na rower („Bike and Ride”).

Integracja intermodalna polega na:

- Jak najpełniejszym wykorzystaniu kolei w łańcuchu przemieszczeń podróży miejskich, podmiejskich, subregionalnych i regionalnych;



- Dojeździe samochodem do parkingu przesiadkowego „Park and Ride” i dalszej podróży środkami komunikacji zbiorowej. Należy podejmować rozmowy z innymi gminami w celu lokalizacji takich parkingów przy przystankach kolejowych i ważnych przystankach autobusowych. Parkingi powinny być rozproszone, małej lub średniej wielkości.
- Umożliwieniu przewozu roweru w pociągach i autobusach (tylko poza godzinami szczytu lub przez cały dzień, bez opłat);
- Włączeniu w zintegrowany system usług taksówkowych (przede wszystkim integracja informacji, należy rozważyć pewne formy integracji taryfowej).

Integracja taryfowa polega na:

- Stworzeniu jednolitego systemu, z jednym biletem ważnym na całą podróż i u wszystkich przewoźników, z możliwością przesiadek. Brak integracji oznacza konieczność zakupu biletów u różnych przewoźników w różnych kasach lub u kierowców, co jest niewygodne i podwyższa koszty podróży. Problemem jest również stosowanie różnego rodzaju taryf, dzięki temu system transportu zbiorowego jest nieczytelny (taryfa odcinkowa u przewoźników zamiejskich, strefowa na liniach MPK, jednolita na liniach ZTM). Minimalny zakres integracji taryfowej to honorowanie biletów okresowych innych zarządców transportu (lub innych przewoźników). Następnym etapem jest tworzenie wspólnych biletów okresowych, a najbardziej zaawansowanym – wspólne bilety okresowe i jednorazowe, co wymaga ujednoczenia kasowników.
- Objęciu biletami przejazdowymi także parkowania samochodu pasażera na parkingach przesiadkowych;
- Objęciu w koszcie biletu także przewozu roweru.

Integracja społeczna polega na:

- Doprowadzeniu do w miarę pełnego przekroju społecznego pośród codziennych użytkowników transportu zbiorowego;
- Poprzez poprawę jakości – zachęcenie do korzystania z transportu publicznego posiadaczy samochodów osobowych (zmiany w podziale zadań przewozowych);
- Zapewnieniu dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- Poprzez poprawę bezpieczeństwa osobistego – zwiększenie stopnia korzystania z transportu publicznego przez osoby starsze, kobiety i dzieci;
- Eliminacji zagrożeń przypadkami wykluczenia udziału słabszych ekonomicznie lub niepełnosprawnych w realizacji aktywności miejskich.

Integracja technologiczna polegająca na stosowaniu różnorodnych środków, zwłaszcza rozwiązań tzw. inteligentnych systemów transportu, w tym:

- Zapewnienie spójności systemu sterowania dyspozytorskiego z systemem sterowania ruchem wszystkich pojazdów – w celu zapewnienia priorytetów dla komunikacji zbiorowej;

- Różnorodność i komplementarność form informacji dla pasażerów (informatory drukowane, mass media, internet, systemy planowania podróży i informacji dla pasażerów w czasie rzeczywistym – terminale multimodalne, interakcyjny kontakt z potencjalnymi pasażerami, w tym foniczny);
- Integracja informacji uzyskanej z detektorów naziemnych oraz z systemu nawigacji satelitarnej (GPS, GALILEO). Wykorzystanie tej informacji w systemie sterowania dyspozytorskiego i identyfikacji potoków pasażerskich.
- Wielofunkcyjne wykorzystanie osobistej karty elektronicznej. Przykładem jest Kielecka Karta Miejska KKM, która poza funkcją realizowania opłat w komunikacji miejskiej powinna: umożliwiać wnoszenie opłat w komunikacji kolejowej realizowanej w aglomeracji, wnoszenie opłat za parkowanie, pełnić rolę legitymacji studenckiej lub uczniowskiej, pełnić rolę karty bibliotecznej, itp. Obecnie przewoźnik Przewozy Regionalne posiada już przenośne terminale, umożliwiające kontrolę takich kart.

Integracja zarządcza polega na:

Stworzeniu jednostki zarządzającej całością planowania strategicznego, ruchem, infrastrukturą i przewozami w mieście i ewentualnie w strefie podmiejskiej (lub rozszerzenie kompetencji ZTM);

- Tworzeniu związków komunalnych Kielc i gmin podmiejskich w celu zarządzania transportem publicznym;
- Koordynacji zadań z przewoźnikami ponadlokalnymi (w tym PKP, PKS i Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług). Organizatorem ponadlokalnych przewozów kolejowych jest oczywiście Marszałek Województwa Świętokrzyskiego i to w porozumieniu z nim ZTM w Kielcach powinien kreować wspólna ofertę przewozową (przeprowadzanie badań rynku, tworzenie nowych połączeń i kursów, koordynacja rozkładów).

Złożoność problemu obrazuje Tabela 7-1 – miasto i region są obsługiwane przez 264 linie komunikacyjne, a z miasta w ciągu doby wyjeżdża ponad 3100 kursów.

Tabela 7-1. Liczba linii i kursów realizowanych z Kielc w ciągu doby.

	Liczba linii	Liczba kursów (w jednym kierunku)
Dworzec PKS przy ul. Czarnowskiej	85	520
Dworzec BUS przy ul. Żelaznej	85	900
Dworzec BUS przy ul. Mielczarskiego	22	180
ZTM w Kielcach	67	1500
MPK Sp. z o.o	5	75

Integracja powinna też dotyczyć ogólnie pojętego systemu bezpieczeństwa pasażerów, poprzez zapewnienie stałej łączności pojazdów ze służbami porządkowymi i ratowniczymi. Należy również w większym stopniu prowadzić edukację społeczeństwa na temat bezpieczeństwa komunikacyjnego.

7.6. Optymalizacja przebiegu linii autobusowych

Intensywnym zmianom w infrastrukturze drogowej powinna towarzyszyć organizacja linii transportu zbiorowego. Zmiany te powinny zmierzać w kierunku wykształcenia układu opartego na liniach wykorzystujących ciągi z wydzielonymi pasami autobusowymi. Takie linie powinny spinać najważniejsze dzielnice miasta z jego centrum, oraz charakteryzować się wysokimi częstotliwościami kursowania, co najmniej 6 [P/h]. Dzięki temu, na obszarze śródmiejskim możliwe będzie wykształcenie wiązek linii o niskich interwałach między- pojazdowych, nawet na poziomie 3-5 [min]. Takie podejście wpłynie na zmniejszenie ogólnej liczby linii, pozostałe linie będą miały charakter dojazdowy. Głównymi przesłankami tworzonych zmian marszrut linii transportu miejskiego w Kielcach powinny być:

- Chęć zwiększenia liczby (oraz udziału) podróży odbywanych transportem zbiorowym, a tym samym zwiększenie liczby pasażerów korzystających z transportu miejskiego na obszarze aglomeracyjnym,
- Konieczność zapewnienia obsługi transportowej mieszkańców, zgodnej z potrzebami wynikającymi z aktualnej więzby ruchu, poprzez uwzględnienie ruchliwości mieszkańców, zmian struktury i lokalizacji miejsc pracy, nauki, edukacji, handlu i rekreacji – które powinny być opracowane na podstawie rozległych badań podróży, przeprowadzonych na zasadach Kompleksowych Badań Ruchu,
- Dążenie do układu linii oferującego duże prędkości podróży na centralnych fragmentach linii, oraz możliwość meandrowania na końcówkach.

Zalecane jest zastosowanie następujących zasad kształtowania układu linii:

- Dopasowanie układu linii transportu zbiorowego do przemieszczeń pasażerów,
- Minimalizacja liczby przesiadek na najważniejszych relacjach, poprzez zapewnienie bezpośredniości połączeń na ciągach o największych potokach pasażerów,
- Jak najlepsze połączenie obszarów o odpowiadających sobie potencjałach, szczególnie dla podróży odbywanych cyklicznie, czyli związanych z obligatoryjnymi motywacjami podróży: dom – praca – dom oraz dom – nauka – dom,
- Dostosowanie układu linii transportu zbiorowego do zagospodarowania miasta,
- Łączenie obszarów przeciwległych poprzez obszar centrum miasta – poprzez stosowanie głównie linii średnicowych,
- Zapewnienie atrakcyjnych połączeń i synchronizacji linii miejskich i podmiejskich w atrakcyjnych węzłach przesiadkowych,
- Umożliwienie dojazdu transportem zbiorowym do obiektów pełniących funkcje publiczne (urzędy, szpitale, szkoły itp.).

Spełnienie wszystkich wymienionych powyżej zasad jest zazwyczaj bardzo trudne, należy więc zmierzać do ich optymalnego zastosowania. Niestety, utrudnia to liczna grupa warunków ograniczających:

- Liczba i struktura dostępnego i możliwego do pozyskania taboru,
- Oczekiwany przez pasażera standard napełnień, nie przekraczający zapewnienia powierzchni do stania na poziomie $4\text{os}/\text{m}^2$,
- Konieczność zapewnienia minimalnej częstotliwości kursowania poszczególnych linii, poza uzasadnionymi przypadkami linie miejskie o mniejszym znaczeniu nie powinny kursować rzadziej niż co 20 [min] (wyjątkowo, co 30[min]),
- Przepustowość istniejącej sieci transportu zbiorowego, w tym pętli końcowych oraz odcinków sieci i przystanków,
- Lokalizacja istniejących węzłów przesiadkowych,
- Zwyczaje pasażerów,
- Koszty funkcjonowania systemu transportu miejskiego.

8. Wnioski końcowe

Realizacja niniejszego Planu Transportowego będzie stanowiła kolejny krok w procesie sukcesywnej poprawy jakości funkcjonowania transportu publicznego na obszarze Kielc i ich obszaru metropolitarne. Szczególnie ważna jest kontynuacja działań mających na celu zapewnienie pojazdom transportu zbiorowego priorytetów w ruchu poprzez wydzielanie pasów autobusowych oraz powszechne stosowanie uprzywilejowania w sygnalizacji świetlnej. Oznacza to dążenie do pełnej realizacji koncepcji systemu Szybkiego Autobusu Miejskiego w Kielcach. Jest to droga w stronę ciągłego zwiększania udziału podróży odbywanych transportem zbiorowym. Jest to o tyle ważne, że ruchliwość mieszkańców Kielc i okolic będzie się sukcesywnie zwiększać. Istotnym problemem jest też kwestia wzajemnej integracji podsystemów transportu zbiorowego (autobus miejski, podmiejski i zamiejski, kolej) poprzez poprawę infrastruktury dworcowej, oraz poprawa integracji systemu transportu zbiorowego z systemem transportu indywidualnego – poprzez budowę systemu Parkuj i Jedź. Tym bardziej, że już dzisiaj transport zbiorowy w Kielcach jest dobrze postrzegany i utrzymanie tego stanu rzeczy jest sprawą kluczową. We wszystkich podejmowanych działaniach należy się kierować zasadą minimalizacji negatywnych oddziaływań na środowisko.



KOMPLEKSOWE BADANIE RUCHU KIELCE 2015

Załącznik nr 8c



RAPORT Z BADAŃ

RUBIKA CONSULTING, GDAŃSK 12.2015 r.

R U B I K A
C O N S U L T I N G

1. INWENTARYZACJA DANYCH WTÓRNYCH ORAZ ZAPLANOWANIE BADAŃ I POMIARÓW

W oparciu o przeprowadzoną inwentaryzację dostępnych danych na temat natężenia ruchu drogowego na terenie Kielc oraz potoków pasażerskich w komunikacji zbiorowej, opracowano szczegółowy plan wykonania Kompleksowych Badań Ruchu dla Kielc.

Ustalono, że Miejski Zarząd Dróg w Kielcach (ul. Jadwigi Prendowskiej 7) dysponuje danymi z całorocznych pomiarów prowadzonych w wybranych przekrojach (skrzyżowania oraz przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną) za pomocą pętli indukcyjnych. Instytut badawczy Rubika Consulting wystąpił do MZD o wskazanie dokładnych lokalizacji punktów pomiarowych. Przekazana mapa stanowi Rysunek 1. Opis zestawienia zaprezentowano w Tabeli 1.

Rysunek 1. Lokalizacja pomiarowych pętli indukcyjnych – mzd kielce.

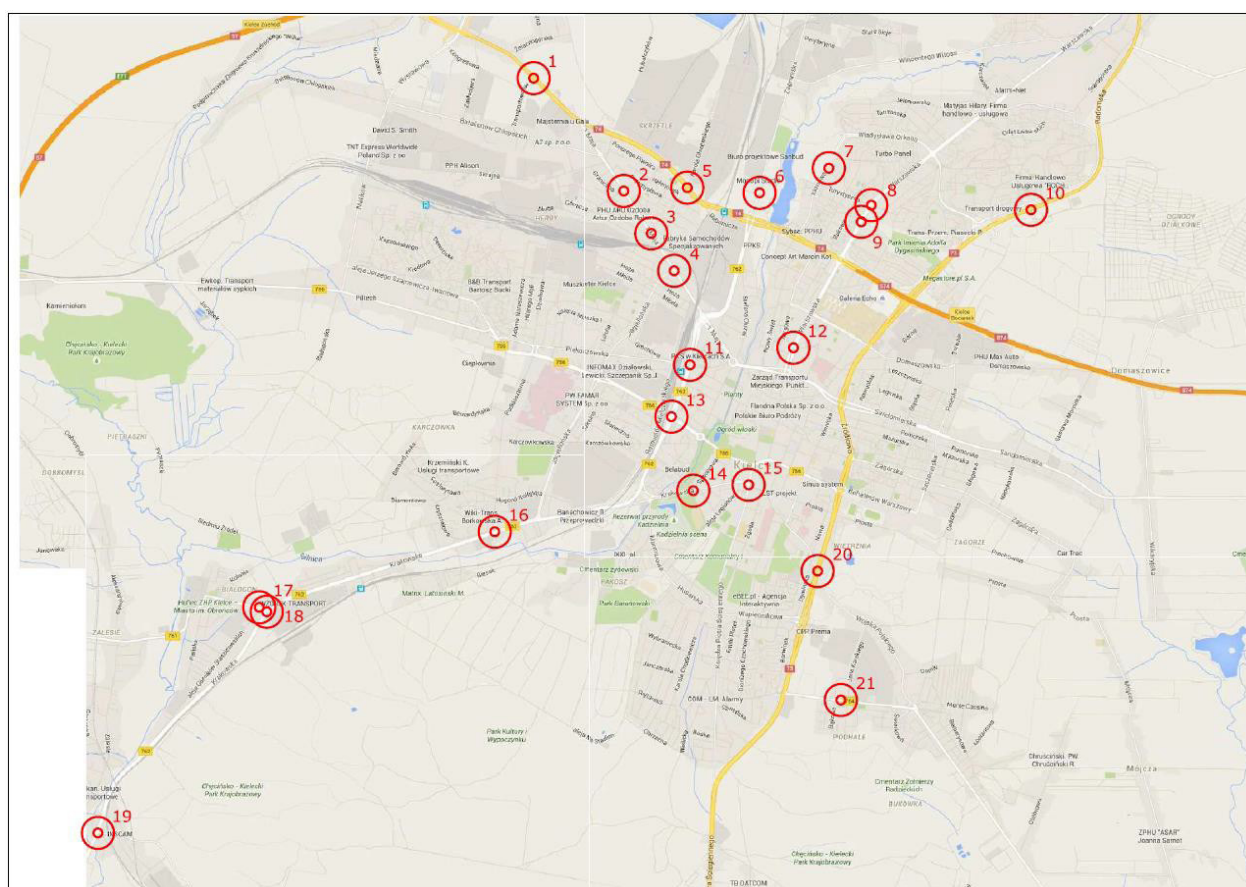


Tabela 1. Wykaz lokalizacji pomiarowych pętli indukcyjnych – mzd kielce.

Nr punktu	Nazwa skrzyżowania
1	Łódzka – Transportowców
2	1 Maja – Częstochowska
3	1 Maja – Pawia
4	1 Maja – Jagiellońska
5	Łódzka – Olszewskiego
6	Zagnańska – wjazd do OBI
7	Klonowa – przejście dla pieszych
8	Warszawska – Turystyczna
9	Warszawska – Stara
10	Radomska – wjazd do REAL
11	Żelazna – Czarnowska – Gosiewskiego
12	Warszawska – Polna
13	Żytunia – Żelazna (bez pomiaru na estakadzie nad skrzyżowaniem)
14	Krakowska – Gagarina
15	Krakowska – Jana Pawła II – Ściegiennego
16	Krakowska - Podklasztorna
17	Fabryczna – Górników Staszicowskich
18	Krakowska – Fabryczna
19	Krakowska - Chorzowska
20	Tarnowska – Wojska Polskiego
21	Wrzosowa – przejście dla pieszych

Ponadto ustalono, że w grudniu 2015 roku zostanie uruchomiony kolejny punkt pomiarowy na przebudowanym skrzyżowaniu ulicy Księdza Piotra Ściegiennego i DK73, który został uznany za istotny do kalibrowania wyników planowanego modelu ruchu.

Miejski Zarząd Dróg w Kielcach przekaze dane z pomiarów automatycznych za okres badań terenowych przeprowadzonych w ramach niniejszego opracowania z zastrzeżeniem, że wszystkie punkty pomiarowe rejestrują jedynie pojazdy rzeczywiste, bez podziału na strukturę rodzajową.

Na etapie przygotowań ustalono również, że prowadzone przez Zamawiającego pomiary potoków pasażerskich w gminach ościennych będą stanowiły podstawę do określenia wielkości potoków w komunikacji zbiorowej na kordonie Kielc. Wobec powyższego wszystkie pomiary potoków wykonane w ramach Kompleksowych Badań Ruchu będą prowadzone w granicach miasta, ze szczególnym uwzględnieniem kordonu śródmieścia.

2. BADANIA ANKIETOWE W ZAKRESIE ZACHOWAŃ TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW

2.1. Metoda losowania próby

Próba badawcza została wylosowana w oparciu o założenia mające dać w efekcie reprezentatywną próbę mieszkańców oraz gospodarstw badanego obszaru. Dla zapewnienia równomiernego rozkładu przestrzennego próby, w oparciu o warstwy tworzone przez rejony

statystyczne, z operatu PESEL zostały wylosowane punkty startowe. Kolejny krok stanowiło losowanie gospodarstw do badania metodą random- route. W każdym gospodarstwie badaniu poddane były wszystkie osoby w wieku 12 lat i więcej.

2.2. Metoda realizacji badania

Badanie wykonano metodą CAPI (Computer Assisted Personal Interview) z wykorzystaniem urządzeń typu tablet, które zostały wyposażone w specjalistyczną platformę do prowadzenia profesjonalnych badań ankietowych. Wykonawca opracował autorską wersję kwestionariusza elektronicznego, który dbał o prawidłowy przebieg prowadzonego badania i jakość zbieranych danych.

2.3. Terminy realizacji badania

Badanie zostało zrealizowane pomiędzy 9.10.2015 a 14.11.2015. Wywiady realizowane były w dni robocze nieświęteczne wyłącznie w godzinach popołudniowych, gwarantując właściwy udział w próbie osób podróżujących, pracujących i uczących się. Ten element był skrupulatnie kontrolowany dzięki wykorzystaniu urządzeń mobilnych do prowadzenia badań. Część wywiadów przeprowadzono również w dzień weekendowy, z zastrzeżeniem, że z powodu nietypowych zachowań transportowych w piątki, podróże zapisywane w dzienniczku dotyczyły czwartku poprzedzającego wywiad.

2.4. Liczba wykonanych ankiet

W badaniu przeprowadzone zostały wywiady w 2201 Gospodarstwach Domowych z 4668 osobami. Ankieterzy odnotowali 9218 podróży w 3699 Dzienniczkach Podróży. Wszystkie prace terenowe zostały zakończone oraz zweryfikowane przez prowadzoną w trakcie i po badaniu kontrolę jakości pracy ankieterów.

3. BADANIA ANKIETOWE SATYSFAKЦИИ PASAŻERÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

3.1. Metoda realizacji badania

Badanie ankietowe pasażerów komunikacji miejskiej było realizowane na przystankach autobusowych, wyznaczonych do pomiaru napełnienia. Wywiady prowadzono między godziną 6:00, a 10:00. Zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym, badanie satysfakcji było wykonane dodatkowo, podczas prowadzenia pomiarów napełnień. Łącznie przeprowadzono 369 wywiadów z pasażerami komunikacji miejskiej, co jest wystarczającą próbą badawczą dla oceny globalnych wskaźników satysfakcji pasażerów z komunikacji miejskiej w Kielcach, a objęcie pomiarem porannego szczytu komunikacyjnego, zapewnia udział w badaniu największej grupy użytkowników systemu transportowego miasta.

W związku z możliwymi niewielkimi odchyleniami struktury demograficznej pasażerów poddanych badaniu na przystankach, dane pochodzące z badania satysfakcji zostały poddane procesowi ważenia – czyli dostosowania do struktury populacji. Ważenie przeprowadzono

w oparciu o szczegółowe informacje na temat struktury pasażerów autobusów, pochodzącej z reprezentatywnego badania zachowań transportowych mieszkańców Kielc, przeprowadzonego na dużej próbie losowej.

Badanie satysfakcji pasażerów komunikacji miejskiej w Kielcach przeprowadzono w oparciu o krótki, wystandaryzowany kwestionariusz wywiadu. Pasażerowie oceniali swoją satysfakcję ogólną z komunikacji miejskiej w Kielcach oraz satysfakcję w 7 kluczowych obszarach szczegółowych:

- punktualność,
- częstotliwość kursowania,
- czas podróży,
- koszt przejazdu,
- możliwość podróżowania bez przesiadek,
- komfort podróży,
- czytelność i dostępność informacji dla pasażerów.

Oceną dokonywaną byłą naskali ocen 1-5, gdzie jeden jest oceną najniższą, a 5 oceną najwyższą. Dodatkowo kwestionariusz uzupełniony był o informacje o respondencie mogące wpływać na ocenę KM: częstotliwość kursowania, posiadanie samochodu, którym można odbyć analogiczną podróż, motywację podróży oraz cechy demograficzne: wiek i płeć.

3.2. Liczba wykonanych ankiet

Poniżej przedstawiona tabela prezentuje liczbę ankiet zrealizowanych na każdym punkcie:

Tabela 2. Liczba ankiet zrealizowanych na poszczególnych punktach pomiarowych.

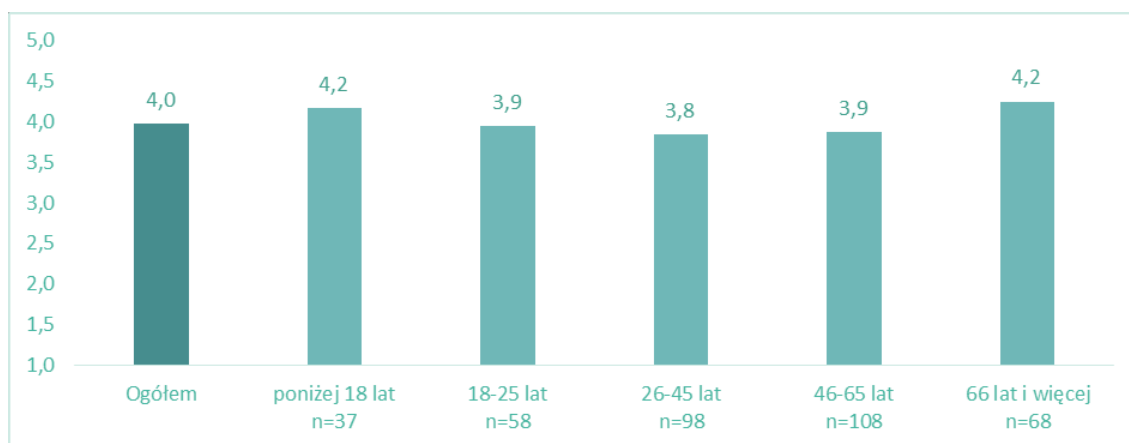
ID PUNKTU	Nazwa przystanku	Numer przystanku	Kierunek ruchu autobusów	L. ankiet	Procent zrealizowanych ankiet
1A	Grunwaldzka - Mielczarskiego	160	do centrum	10	2,7
1B	Grunwaldzka - Mielczarskiego	159	od centrum	21	5,7
2A	Mielczarskiego	347	do centrum	11	3
2B	Mielczarskiego	346	od centrum	4	1,1
5A	Jana Pawła II	178	do centrum	25	6,8
5B	Jana Pawła II	483	od centrum	7	1,9
7A	Tarnowska/Prosta	557	do centrum	16	4,3
7B	Tarnowska/Prosta	560	od centrum	12	3,3
8A	Boh. Warszawy/Szymanowskiego	44	do centrum	11	3
8B	Boh. Warszawy/Tarnowska	46	od centrum	19	5,1
10A	Sandomierska/Źródłowa	1061	do centrum	18	4,9
10B	Sandomierska/Źródłowa	21	od centrum	37	10

11A	Solidarności/Domaszowska	323	do centrum	5	1,4
11B	Solidarności/Sandomierska	321	od centrum	5	1,4
12A	Warszawska/IX wieków	871	do centrum	6	1,6
12B	Warszawska/IX wieków	598	od centrum	11	3
13A	Okrzei rondo	322	do centrum	13	3,5
13B	Okrzei rondo	318	od centrum	13	3,5
14A	1 Maja	712	do centrum	1	0,3
14B	1 Maja	724	od centrum	10	2,7
15A	Zagańska/Stolarska	1237	do centrum	1	0,3
15B	Zagańska/Stolarska	1238	od centrum	2	0,5
16A	Paderewskiego/Sienkiewicza	938	na północ	10	2,7
16B	Paderewskiego/Sienkiewicza	49	na południe	9	2,4
17A	Krakowska/Stokowa	866	do centrum	7	1,9
17B	Krakowska/Stokowa	649	od centrum	5	1,4
18A	Krakowska wiadukt	524	do centrum	3	0,8
18B	Krakowska wiadukt	517	od centrum	1	0,3
19A	Łódzka	951	do centrum	39	10,6
19B	Łódzka 1	473	od centrum	37	10
OGÓŁEM				369	100

3.3. Wyniki badania

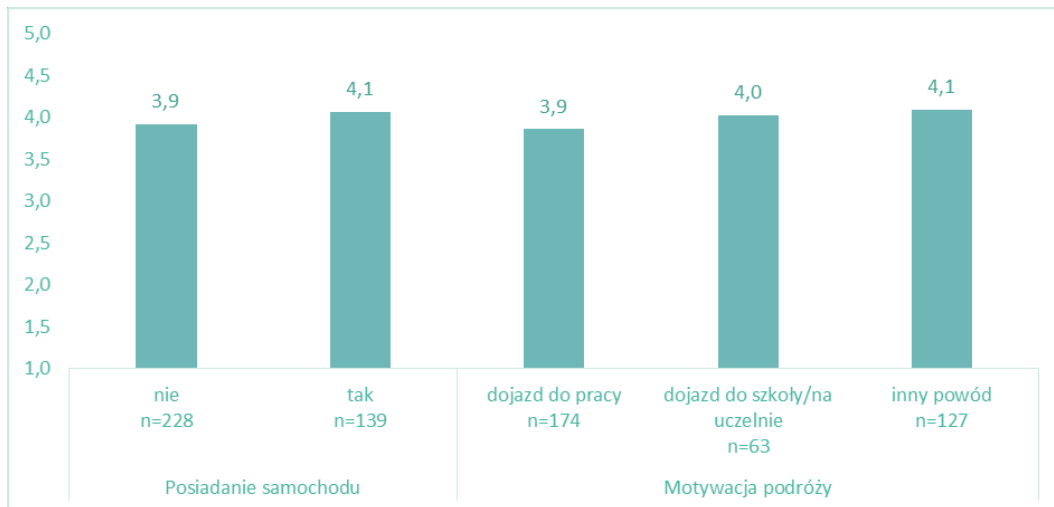
Satysfakcja ogólna z funkcjonowania komunikacji miejskiej w Kielcach została oceniona średnio na 3,97, a więc zdecydowanie pozytywnie, choć z pewnymi uwagami.

Rysunek 2. Satysfakcja ogólna pasażerów komunikacji miejskiej w kielcach a wiek badanych.



Płeć nie różnicuje ogólnej oceny komunikacji miejskiej w Kielcach. Obserwujemy natomiast pewne powiązanie satysfakcji z wiekiem pasażera. Do najbardziej zadowolonych należą najmłodsi i najstarsi mieszkańcy Kielc. Podobne zależności obserwowano w innych badaniach, realizowanych przez Instytut badawczy RUBIKA CONSULTING na przestrzeni ostatnich lat.

Rysunek 3. Satysfakcja ogólna pasażerów komunikacji miejskiej w kielcach a posiadanie samochodu i motywacja podróży.

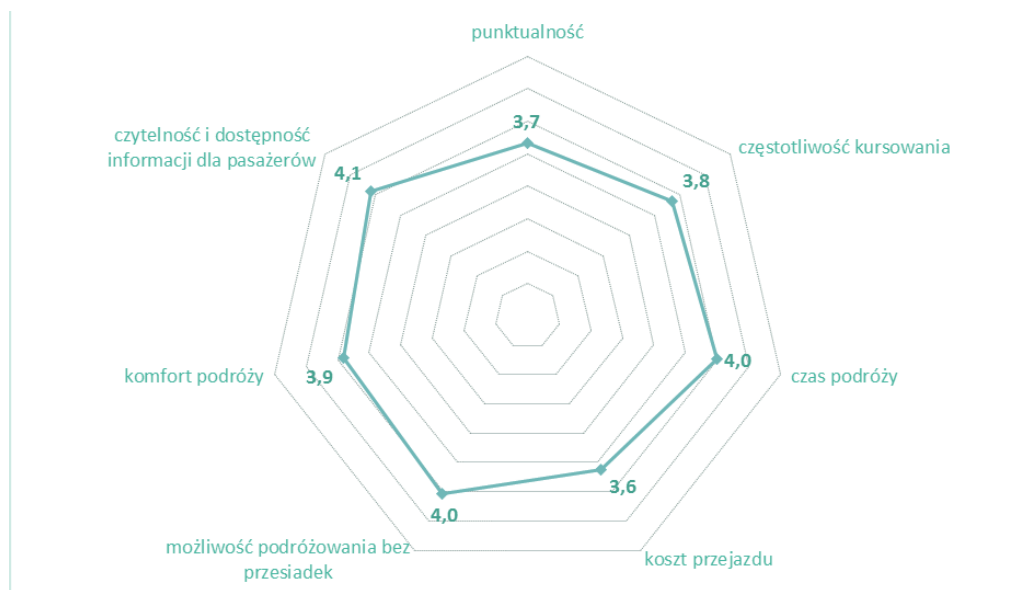


Wśród badanych pasażerów większość nie dysponuje samochodem, którym mogłoby odbyć analogiczną podróż. Osoby te średnio niżej oceniają swoją satysfakcję z korzystania z komunikacji miejskiej. Prawdopodobnie jest to wynik braku alternatywnej możliwości – osoby posiadające samochód zwykle wybierają podróż komunikacją miejską z własnej woli, akceptując niejako poziom oferowanych usług. Natomiast osoby nieposiadające samochodu są do tego w pewnym sensie - zmuszone.

Także motywacja podróży ma związek z satysfakcją pasażerów. Różnice nie są znaczne, jednak osoby odbywające podróże obligatoryjne (dojazd do/z pracy lub szkoły) oceniają swoją satysfakcję niżej niż realizujący podróże z innych powodów.

Częstotliwość korzystania z komunikacji miejskiej zupełnie nie różnicuje satysfakcji ogólnej respondentów.

Rysunek 4. Satysfakcja szczegółowa pasażerów komunikacji miejskiej w kielcach.



Oceny średnie szczegółowych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej różniły się od siebie dosyć znacznie. Najlepiej ocenione zostały czytelność i dostępność informacji dla pasażerów – 4,1. Najsłabiej pasażerowie oceniali koszt przejazdu komunikacją miejską oraz punktualność kursowania pojazdów.

Tabela 3. Oceny poszczególnych aspektów komunikacji miejskiej a charakterystyka pasażerów.

	punktualność		częstotliwość kursowania	czaspodróży	kosztprzejazdu	możliwość podróżowania bez przesiadek	komfortpodróży	czytelności dostępności informacji dla pasażerów	Liczebność
		Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	Średnia	
Ogółem		3,7	3,8	4,0	3,6	4,0	3,9	4,1	369
Płeć respondenta	Kobieta	3,6	3,8	4,0	3,6	4,0	3,9	4,1	226
	Mężczyzna	3,7	3,9	4,0	3,7	4,0	3,9	4,0	143
Wiek respondenta	poniżej 18 lat	3,8	4,0	4,3	3,9	4,2	4,1	4,4	37
	18-25 lat	3,5	3,7	3,9	3,4	4,0	3,8	4,0	58
	26-45 lat	3,6	3,7	4,0	3,4	3,9	3,8	4,1	98
	46-65 lat	3,6	3,7	3,9	3,5	4,0	3,8	3,9	108
	66 lat i więcej	3,9	4,3	4,2	4,2	4,2	4,2	4,3	68
Posiadanie samochodu	Nie	3,6	3,8	4,0	3,5	4,0	3,8	4,0	228
	Tak	3,9	3,9	4,1	3,8	4,1	4,0	4,2	139
Motywacja podróży	dojazd do pracy	3,6	3,7	3,9	3,5	4,0	3,8	4,0	174
	dojazd do szkoły/na uczelnie	3,6	3,8	4,0	3,6	4,0	3,9	4,3	63
	inny powód	3,8	4,1	4,1	3,8	4,1	4,0	4,1	127

Zależności ocen szczegółowych od płci, wieku, posiadania samochodu i motywacji podróży są zbliżone do tych zaobserwowanych przy omawianiu satysfakcji ogólnej. Osoby najmłodsze i najstarsze oceniają lepiej wszystkie aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Osoby posiadające samochód i korzystające z komunikacji miejskiej także nieco wyżej oceniają swoją satysfakcję z poszczególnych aspektów jej funkcjonowania. Relatywnie największa różnica dotyczy oceny wysokości opłat za przejazd (3,5 vs. 3,8) – osoby nieposiadające samochodu są mniej zadowolone, co może mieć związek z jednej strony z ich poziomem dochodów, z drugiej zaś z drogą alternatywą osób posiadających auto.

Podróżujący z motywacją praca wystawiają najniższe oceny, nieco wyższe podróżujący do szkoły/nauczelnie, a najwyższe osoby podróżujące w innych celach.

Średnie oceny szczegółowe nie różnią się zasadniczo w zależności od częstotliwości podróżowania.



Nie zaobserwowano także zróżnicowania satysfakcji z korzystania z komunikacji miejskiej w zależności od punktu pomiarowego, ani kierunku podróży (do centrum i od centrum).

4. POMIARY RUCHU DROGOWEGO

W ramach „Kompleksowych badań ruchu dla miasta Kielce” przeprowadzono pomiary przekrojowe natężenia i struktury rodzajowej ruchu drogowego. W przyszłości wyniki pomiarów zostaną wykorzystane do procesu kalibracji i weryfikacji symulacyjnego modelu ruchu Kielc.

Wykonawca przeprowadził pomiary natężenia ruchu drogowego w okresie czasowym 6:00-10:00 w typowe dni robocze (wtorek-czwartek) w okresie od 27.10 do 5.11.2015 r.

4.1. Metodologia pomiaru

Pomiary natężenia ruchu drogowego przeprowadzone zostały metodą pomiaru ręcznego.

Metodologia pomiaru została opracowana na podstawie „Wytycznych organizacji i przeprowadzenia generalnego pomiaru ruchu w 2010 nad drogach krajowych” Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Punkty zostały wybrane w porozumieniu z Zamawiającym w sposób gwarantujący przeprowadzenie prawidłowego modelowania ruchu z uwzględnieniem lokalizacji automatycznych punktów pomiarowych.

Ze względu na lokalizację punkty pomiarowe dzielą się na:

- kordon śródmieścia,
- dodatkowe punkty -uzupełniające.

Ewidencja pojazdów prowadzona była przy użyciu papierowych formularzy pomiarowych zaakceptowanych przez Zamawiającego.

4.2. Kontrola i realizacja pomiarów w terenie

Prace terenowe realizowane były przez pomiarowców, którzy przeszli specjalne szkolenie wraz z elementami praktycznymi z zasad prowadzenia pomiarów ruchu oraz organizacji pracy na punkcie pomiarowym.

Osoby wykonujące pomiary zostały wyposażone w niezbędne do pracy narzędzia (m. in. papierowe formularze pomiaru, instrukcje, mapy punktów pomiarowych, wytyczne do pomiarów na każdym punkcie, kamizelki odblaskowe).

Na większości punktów, jeden przekrój badany był przez jednego pomiarowca. W przekrojach o większym natężeniu ruchu, wysokiej prędkości pojazdów (punkt 17) lub konieczności odnotowywania kilku relacji, pomiary prowadziły 2 osoby lub więcej. Szczegółowe zestawienie zawiera Tabela 4. Łączna pracochłonność tego modułu badawczego wyniosła 132 roboczogodziny.

Wykonawca zapewnił kontrolę terenową i nieterenową poprawności prowadzenia pomiarów.

Kontrola terenowa polegała na weryfikacji obecności pomiarowców na wszystkich punktach oraz poprawności prowadzenia pomiaru i zapisu wyników. Wszystkie osoby prowadzące pomiary były kontrolowane przynajmniej dwukrotnie.

W ramach kontroli nieterenowej zweryfikowano poprawność i kompletność wypełnienia formularzy pomiarowych oraz spójności zebranych danych.

4.3. Formularz pomiarowy

Formularze pomiarowe zostały przygotowane na podstawie „Wytycznych organizacji i przeprowadzenia generalnego pomiaru ruchu w 2010 na drogach krajowych” Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Ich zakres i układ zostały zaprojektowane w taki sposób, aby wyeliminować możliwość pomyłek oraz zagwarantować prawidłowe wypełnienia formularza (zarówno pod względem klasyfikacji pojazdów jak i prawidłowej ich liczby). Każdy obserwator otrzymał komplet kart pomiarowych oddzielnie opracowanych dla każdego punktu – z podziałem na źródłowy/docelowy kierunek mierzonego ruchu oraz typ pojazdu. Podział kierunków poddawanych pomiarom był spójny z informacjami na mapach informacyjnych przygotowanych dla każdego punktu.

Wzór formularza pomiarowego prezentuje Rysunek 5:

Rysunek 5. Wzór formularza do pomiarów natężenia ruchu drogowego.

BADANIE RUCHU KIELCE 2015

RUBIKA
CONSULTING

Formularz pomiaru natężenia i struktury ruchu drogowego												
Ankieter/Obserwator:		Nr Anki:		data:		Nr punktu: 9		Godzina rozpoczęcia pracy: 6:00			zobaczono możliwe niekorzystne wpływy na ruch samochodów.	
Godzina	Kierunek	Rower	Motocykl / Motorower	Osobowe, osobowe z przyczepą, Minivan	Mikrobus	Doładowy	Ciążarowy	Ciążarowy z przyczepą / ciężarówka	Autobus	Autokar		Inne
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
8:00 - 8:15	ZE SŁOWACKIEGO W PRAWO (1)											
	SŁOWACKIEGO PROSTO (2)											
	ZE SŁOWACKIEGO W LEWO (3)											
8:15 - 8:30	ZE SŁOWACKIEGO W PRAWO (1)											
	SŁOWACKIEGO PROSTO (2)											
	ZE SŁOWACKIEGO W LEWO (3)											

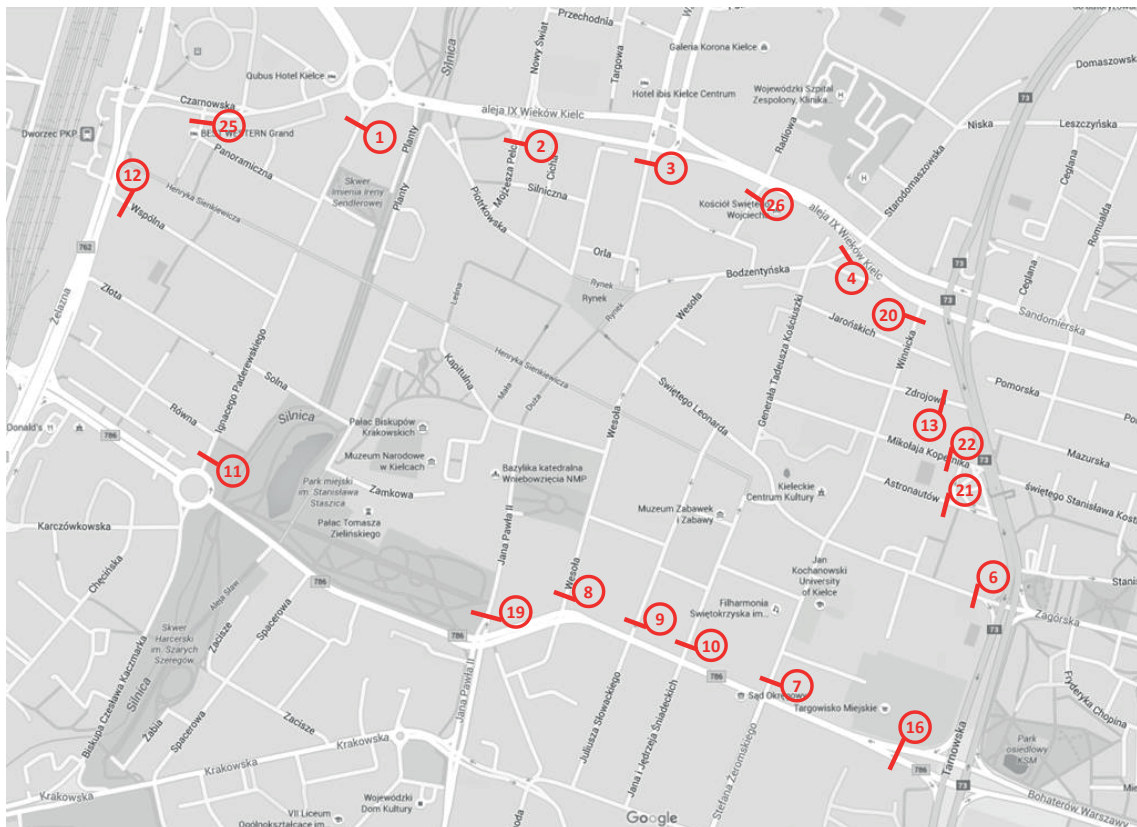
FORMULARZ PRZYKŁADOWY

4.4. Punkty pomiarowe

Na mapach przedstawiono wybór punktów pomiarowych usytuowanych na kordonie śródmieścia (Rysunek 6) oraz punktów dodatkowych (Rysunek 7).

Punkty pomiarowe zostały wybrane w porozumieniu z Zamawiającym, z uwzględnieniem celów pomiaru oraz dostępnych danych pochodzących z indukcyjnych pętli pomiarowych.

Rysunek 6. Mapa poglądowa lokalizacji przekrojów pomiarowych natężenia ruchu drogowego – kordon śródmieścia.



Rysunek 7. Mapa pogładowa lokalizacji przekrojów pomiarowych natężenia ruchu drogowo-punkty dodatkowe.



Tabela 4 prezentuje lokalizację punktów pomiarowych wraz z informacją o mierzonym ruchu:

Tabela 4. Lokalizacja przekrojów pomiarowych natężenia ruchu drogowego.

Numer	Lokalizacja	Roboczegodziny pomiarowe	Współrzędne X	Współrzędne Y
1	przekrój w ul. Paderewskiego	4	20.62558104695702	50.874508326566577
2	przekrój w ul. M. Pelca	4	20.629300534480723	50.873622447869749
3	przekrój w ul. Warszawskiej	4	20.632966613978457	50.873920952349692
4	przekrój w ul. Bodzentyńskiej	8	20.637994598138711	50.872341745696311
6	przekrój w ul. Zagórskiej	4	20.640180512344944	50.867136725223972
7	przekrój w ul. Żeromskiego	4	20.636316060179297	50.865826952341024
8	przekrój w ul. Wesoła, wyjazd z centrum z notacją kierunku docelowego	4	20.630769255195212	50.866621487989597
9	przekrój w ul. J. Słowackiego, wyjazd z centrum z notacją kierunku docelowego	4	20.632554609206593	50.866216998747241
10	przekrój w ul. Śniadeckich, wjazd do centrum z notacją kierunku źródłowego	4	20.63386310584314	50.865851029292081
11	przekrój w ul. Paderewskiego	4	20.621567815290408	50.868971308398564
12	przekrój w ul. Wspólnej	4	20.619369203895459	50.873216934687527
13	przekrój w ul. Zdrojowej	4	20.640943484144753	50.869893387940273
14	przekrój w ul. Piekoszowskiej - między ul. Wygon i Białogońską	8	20.569956587896986	50.88141904671518



16	przekrój w ul. Seminaryjskiej	8	20.639345058224304	50.864300442556399
17	obserwacja z kładki, przekrój w ul. świętokrzyskiej	16	20.657049818837269	50.878814708953009
18A	przekrój w ul. Grunwaldzkiej	8	20.605141032441956	50.874173716825375
18B	Przekrój w ul. Jagiellońskiej	8	20.607506245021142	50.874503512151392
19	Przekrój JP II	4	20.62888852970886	50.866696125619541
20	przekrój w al. IX Wieków	4	20.627133694569476	50.874717757386421
21	przekrój ulicy Astronautów - oba kierunki	4	20.641390186639523	50.868154674152613
22	przekrój ulicy Kopernika - oba kierunki	4	20.641009899835524	50.868934673085676
24	przekrój ulicy Malików - oba kierunki	8	20.574459709135709	50.891608935331043
25	przekrój ul. Panoramicznej - oba kierunki z notacją kierunku źródłowego	4	20.621425129429575	50.874409298275481
26	przekrój ul. Plac Świętego Wojciecha	4	20.635709652504787	50.873224433924911

4.5. Wybrane wyniki pomiarów drogowych

W czasie trwania pomiarów ruchu drogowego, które obejmowały poranny szczyt komunikacyjny do centrum miasta wjeżdża łącznie 13 548 pojazdów, z czego ponad 12 tys. stanowią samochody osobowe. Wśród pozostałych typów pojazdów przeważają samochody dostawcze i w dalszej kolejności autobusy. W tym samym czasie centrum opuszcza 10 889 pojazdów, z czego ponad 9 tys. samochodów osobowych.

Za godzinę największego szczytu pod względem ruchu drogowego na kordonie centrum należy uznać okres między 8:00 a 9:00. Łącznie kordon śródmieścia przekracza w tym czasie 7523 pojazdy. Należy jednak podkreślić, że między godziną 7:00, a 8:00 ruch ogółem jest tylko nieznacznie niższy, a dodatkowo w okresie tym przypada szczyt natężenia ruchu samochodów osobowych oraz szczyt ruchu wjazdowego do centrum.

Tabela 5. Natężenie ruchu drogowego na kordonie śródmieścia.

Kierunek	Godzina	Oso- bowne [l. poj.]	Dostaw- cze [l. poj.]	Auto- busy [l. poj.]	Cięża- rowe [l. poj.]	Cięża- rowe z przy- czepą [l. poj.]	Motocy- kle [l. poj.]	Rowery [l. poj.]	Inne [l. poj.]	Razem [l. poj.]
do cen- trum	6:00- 7:00	1304	189	84	5	0	2	10	7	1601
	7:00- 8:00	3902	265	86	7	0	5	19	1	4285
	8:00- 9:00	3583	318	87	10	0	6	12	7	4023
	9:00- 10:00	3234	286	93	10	0	4	10	2	3639
	Ogółem	12023	1058	350	32	0	17	51	17	13548
z cen- trum	6:00- 7:00	904	150	90	10	0	2	5	8	1169
	7:00- 8:00	2796	279	83	13	0	3	11	5	3190
	8:00- 9:00	2962	330	172	18	0	0	10	8	3500
	9:00- 10:00	2616	290	91	11	1	2	9	10	3030
	Ogółem	9278	1049	436	52	1	7	35	31	10889

Ruch na kordonie śródmieścia koncentruje się zwłaszcza na trzech ulicach: Seminaryjskiej, Paderewskiego i Bodzentyńskiej. Zarówno pod względem wjazdu jak i wyjazdu z centrum ulice te odpowiadają za około 45% całego ruchu wjazdowego i wyjazdowego do/z centrum w badanym okresie czasu.

Tabela 6. Przekroje o największym obciążeniu ruchem na kordonie śródmieścia.

Wjazd do centrum									
Lokalizacja	Oso- bowne [l. poj.]	Dostaw- cze [l. poj.]	Auto- busy [l. poj.]	Cięża- rowe [l. poj.]	Cięża- rowe z przy- czepą [l. poj.]	Motocy- kle [l. poj.]	Rowery [l. poj.]	Inne [l. poj.]	Razem [l. poj.]
przekrój w ul. Semi- naryjskiej	2172	288	104	0	0	1	2	0	2567
przekrój w ul. Pade- rewskiego	1662	184	216	16	0	5	1	9	2093
przekrój w ul. Bodzentyńskiej	1347	70	0	0	0	1	1	0	1419



Wyjazd z centrum									
Lokalizacja	Oso- bowe [l. poj.]	Dostaw- cze [l. poj.]	Auto- busy [l. poj.]	Cięża- rowe [l. poj.]	Cięża- rowe z przy- czepą [l. poj.]	Motocy- kle [l. poj.]	Rowery [l. poj.]	Inne [l. poj.]	Razem [l. poj.]
przekrój w ul. Semi- naryjskiej	1645	205	104	4	1	3	1	11	1974
przekrój w ul. Pade- rewskiego	1145	182	303	26	0	2	4	6	1668
przekrój w ul. Bodzentyńskiej	1465	67	0	0	0	1	0	0	1533

Podsumowanie ruchu na wszystkich badanych przekrojach w ciągu całego pomiaru prezen-
tuje Tabela 7:

Tabela 7. Wielkość ruchu drogowego w badanych przekrojach.

Nr prze- kroju	Oso- bowe [l. poj.]	Dostaw- cze [l. poj.]	Auto- busy [l. poj.]	Cięża- rowe [l. poj.]	Ciężarowe z przyczepą [l. poj.]	Motocy- kle [l. poj.]	Rowery [l. poj.]	Inne [l. poj.]	Razem [l. poj.]
1	892	128	231	34	0	5	1	3	1294
2	1836	304	12	3	0	4	3	3	2165
3	206	22	0	0	0	0	8	0	236
4	2812	137	0	0	0	2	1	0	2952
6	2040	148	16	15	0	1	26	0	2246
7	2099	186	13	2	0	1	7	5	2313
8	108	6	0	1	0	0	0	0	115
9	767	49	0	2	0	1	2	6	827
10	903	48	0	0	0	2	2	0	955
11	1915	238	288	8	0	2	4	12	2467
12	274	35	0	3	0	0	2	0	314
13	55	1	0	0	0	0	1	0	57
14	2552	517	41	88	37	1	8	7	3251
16	3817	493	208	4	1	4	3	11	4541
17	3937	497	5	245	363	2	2	8	5059
18A	6368	705	281	59	37	1	3	68	7522
18B	3603	329	116	50	21	6	0	6	4131
19	1470	122	16	3	0	0	22	2	1635
20	706	48	2	0	0	0	0	1	757
21	370	31	0	3	0	0	0	3	407
22	240	15	0	0	0	0	3	0	258
24	3251	410	59	95	64	2	12	24	3917
25	597	79	0	3	0	2	0	0	681

26	194	17	0	3	0	0	1	2	217
Ogółem	41012	4565	1288	621	523	36	111	161	48317

5. POMIARY NAPEŁNIENIA POJAZDÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W ramach „Kompleksowych badań ruchu dla miasta Kielce” przeprowadzono pomiary przekrojowe napełnienia pojazdów komunikacji miejskiej. W przyszłości wyniki pomiarów zostaną wykorzystane do procesu kalibracji i weryfikacji symulacyjnego modelu ruchu Kielc.

Wykonawca przeprowadził pomiary napełnienia pojazdów komunikacji miejskiej w okresie czasowym 6:00- 10:00 w typowe dni robocze (wtorek-czwartek) w okresie od 13.10.2015 do 29.10.2015 r.

5.1. Metodologia pomiaru

Pomiary napełnienia pojazdów miejskiej komunikacji zbiorowej przeprowadzone zostały metodą obserwacji z zewnątrz.

Metodologia pomiaru została opracowana na podstawie wieloletnich doświadczeń Wykonawcy, w sposób gwarantujący możliwe najwyższy poziom dokładności pomiarów przy zastosowaniu wybranej metody.

W pomiarach napełnień realizowanych metodą obserwacji z zewnątrz, kluczowym jest zapewnienie dobrej widoczności wnętrza pojazdu z miejsca, w którym znajduje się osoba prowadząca pomiar oraz dobra umiejętność celnego i szybkiego ocenienia stopnia zapełnienia pojazdu w ramach wyróżnionych kategorii napełnień. Instytut Badawczy RUBIKA CONSULTING wyznaczył miejsce pracy pomiarowców na przystankach, w miejscu cofniętym o kilkanaście metrów w kierunku, z którego nadjeżdża badany pojazd – w celu wykluczenia sytuacji, w której pasażerowie oczekujący na wejście do pojazdu mogą zasłonić widok. Pomiar co do zasady dokonywany był przez zatrzymaniem się pojazdu i wymianą pasażerów na przystanku.

Pomiarowcy przeszli również wcześniejsze szkolenie praktyczne, zapewniające wysoką dokładność i szybkość oszacowania właściwego stopnia zapełnienia pojazdu w różnych warunkach widoczności i w różnych typach wielości autobusu.

Punkty pomiaru zostały wybrane w porozumieniu z Zamawiającym w sposób gwarantujący przeprowadzenie prawidłowego modelowania ruchu.

Ze względu na lokalizację punkty pomiarowe dzielą się na:

- kordon śródmieścia,
- ekran linii kolejowej północ-południe.

Ewidencja napełnienia pojazdów prowadzona była przy użyciu papierowych formularzy pomiarowych zaakceptowanych przez Zamawiającego.



5.2. Kontrola i realizacja pomiarów w terenie

Pomiary terenowe realizowane były przez pomiarowców, którzy przeszli specjalne szkolenie wraz z elementami praktycznymi z zasad prowadzenia pomiarów napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej oraz organizacji pracy na punkcie pomiarowym.

Osoby wykonujące pomiary zostały wyposażone w niezbędne do pracy narzędzia (m. in. papierowe formularze pomiaru, instrukcje, wytyczne do pomiarów na każdym punkcie, kamizelki odblaskowe).

Poza jednym wyjątkiem, na każdym punkcie pomiarowym pracowało dwoje pomiarowców, z czego każda osoba obserwowała ruch pasażerów jadących w jednym kierunku. Na punkcie nr 1 z uwagi na największą liczbę kursów, badanie realizowało łącznie 4 pomiarowców. Łączna pracochłonność tego modułu badawczego wyniosła 128 roboczogodzin.





Podobnie jak w przypadku pomiarów ruchu Instytut badawczy RUBIKA CONSULTING zapewnił kontrolę terenową i nieterenową poprawności prowadzenia pomiarów w postaci bezpośredniej weryfikacji obecności i poprawności pracy pomiarowców oraz weryfikacji kompletności wypełnienia formularzy i spójności danych.

5.3. Formularz pomiarowy

Formularze pomiarowe zostały przygotowane w taki sposób, aby wyeliminować możliwość pomyłek badanych kursów lub numerów linii. Każdy obserwator otrzymał komplet kart pomiarowych oddzielnie opracowanych dla każdego punktu - z wypełnionymi informacjami o kolejno przyjeżdżających pojazdach.

Wzór formularza pomiarowego prezentuje Rysunek 8:

Rysunek 8. Wzór formularza do pomiaru napełnienia pojazdów komunikacji miejskiej.

Formularz pomiaru napełnień. Punkt: Żeromskiego kierunek: od centrum													
Ankieter:			Nr Ank:	data:		Nr punktu: 6B			Godzina rozpoczęcia pracy: 6:00				
Nr kursu	Godzina odjazdu	Kierunek/Przystanek końcowy	Numer Linii	Rzeczywista godzina odjazdu (zapisujesz tylko jeżeli różna od rozkładowej)	Numer boczny pojazdu	Zapisujesz napełnienie	Kategoria napełnienia	Liczba pasażerów w pojeździe					Brak kursu?
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
1	06:14	KUSOCINSKIEGO SZPITAL	113			przed przystankiem							
2	06:18	BUKÓWKA	33			przed przystankiem							
3	06:33	BUKÓWKA	33			przed przystankiem							
4	06:45	KUSOCINSKIEGO SZPITAL	113			przed przystankiem							
5	07:03	BUKÓWKA	33			przed przystankiem							
6	07:15	KUSOCINSKIEGO SZPITAL	113			przed przystankiem							
7	07:29	BUKÓWKA	33			przed przystankiem							
8	07:45	KUSOCINSKIEGO SZPITAL	113			przed przystankiem							
9	08:05	BUKÓWKA	33			przed przystankiem							
10	08:25	KUSOCINSKIEGO SZPITAL	113			przed przystankiem							
11	08:26	BUKÓWKA	33			przed przystankiem							
12	08:56	KUSOCINSKIEGO SZPITAL	113			przed przystankiem							

FORMULARZ PRZYKŁADOWY

Napełnienia w pojazdach zostały oszacowane w oparciu o kategorie napełnień. W przypadku modeli autobusów określone zostały wielkości napełnienia dla każdej kategorii indywidualnie dla wszystkich występujących w badaniu modeli pojazdów. W poniższej tabeli zestawiono zakładane wielkości napełnień w wyróżnionych typach pojazdów:

Tabela 8. Kategorie napełnień dla wybranych modeli autobusów.

Lp.	Typ lub model autobusu	TYP	Ogółem	Stojące	Siedzące	Pusty - mniej niż 10 osób - wpisz ilość pasażerów	1/4 miejsc siedzących zajęta	Półowa miejsc siedzących zajęta	Większość lub wszystkie miejsca siedzące zajęte	Wszystkie miejsca siedzące zajęte, kilka osób stojących	Wszystkie miejsca siedzące zajęte, kilkanaście osób stojących	Zajęte wszystkie miejsca siedzące i wszystkie stojące	Sporadyczne prześwit między pasażerami	Brak prześwitów pomiędzy pasażerami	Niemożliwe wejście do jednostki
1	SOLARIS URBINO 10	MINI	87	68	19		5	10	19	26	53	87	104	121	155
2	GRÄF & STIFT NL202	MAXI	100	70	30		8	15	30	37	65	100	118	135	170
3	JELCZ 120M	MAXI	110	76	34		9	17	34	42	72	110	129	148	186
4	LAZ A183D1	MAXI	100	72	28		7	14	28	35	64	100	118	136	172
5	MAN NL222	MAXI	100	70	30		8	15	30	37	65	100	118	135	170
6	MAZ 203067	MAXI	104	79	25		6	13	25	33	65	104	124	144	183
7	MAZ 203069	MAXI	104	79	25		6	13	25	33	65	104	124	144	183
8	MAZ 203076	MAXI	104	79	25		6	13	25	33	65	104	124	144	183
9	MERCEDES-BENZ CONECTO LF	MAXI	100	65	35		9	18	35	42	68	100	116	133	165
10	NEOPLAN N4016	MAXI	104	66	38		10	19	38	45	71	104	121	137	170
11	SOLARIS URBINO 12	MAXI	93	64	29		7	15	29	35	61	93	109	125	157
12	SOLARIS URBINO 12 I	MAXI	93	64	29		7	15	29	35	61	93	109	125	157
13	SOLARIS URBINO 12 III	MAXI	93	64	29		7	15	29	35	61	93	109	125	157
14	IKARUS 280.70E	MEGA	145	116	29		7	15	29	41	87	145	174	203	261
15	SOLARIS URBINO 15	MEGA	166	126	40		10	20	40	53	103	166	198	229	292
16	SOLARIS URBINO 18	MEGA	175	135	40		10	20	40	54	108	175	209	243	310

Liczba miejsc w poszczególnych modelach została określona na podstawie danych producenta oraz informacji przekazanej przez Zamawiającego. W sytuacji braku możliwości określenia dokładnego modelu pojazdu, dane o pojemności zostały uzupełnione w oparciu o typ taboru wykorzystywany na danej linii oraz wskazaną przez ankietera wielkość pojazdu. Liczba miejsc stojących została wyznaczona w oparciu o przelicznik 4os/m² – takie założenie było

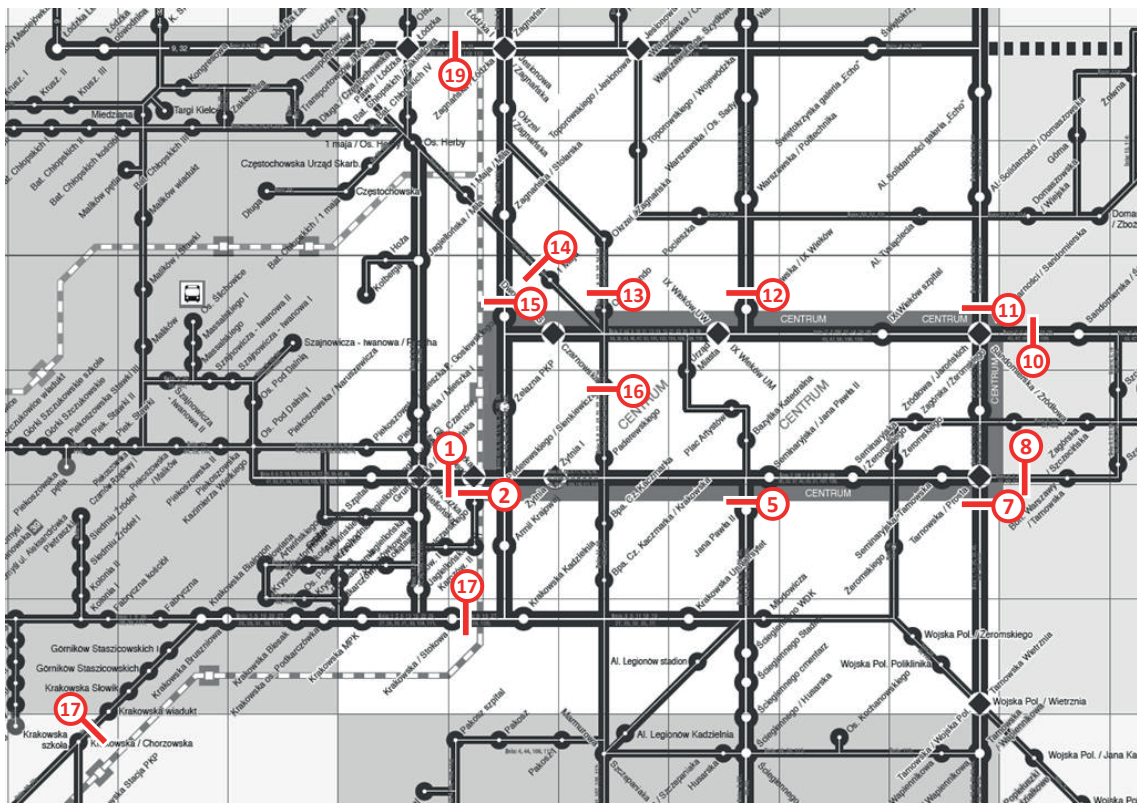
przyjmowane w danych producenta lub stanowiło podstawę obliczeń własnych. Mnogość modeli autobusów i brak dostępu do specyfikacji technicznych – nawet w przypadku takich informacji jak powierzchnia do stania - zawsze stanowi jednak utrudnieniem w dokładnych analizach, zatem w rzadkich sytuacjach przyjęty został parametr oparty o szacunki własne.

5.4. Punkty pomiarowe

Na mapach przedstawiono lokalizację punktów pomiarowych usytuowanych na kordonie śródmieścia (Rysunek 9) oraz punktów na ekranie linii kolejowej północ-południe (Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. i Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. Rysunek 7).

Punkty pomiarowe zostały wybrane w porozumieniu z Zamawiającym.

Rysunek 9. Mapa pogładowa lokalizacji przekrojów pomiarowych napełnienia pojazdów komunikacji miejskiej.



Punkty pomiarowe zlokalizowano na przystankach lub w ich bezpośrednim otoczeniu (nie-wielka prędkość pojazdu). Szacowanie liczby pasażerów odbywało się przed lub za przystankiem – w zależności od punktu pomiarowego. Za każdym razem było to zaznaczone na formularzu pomiaru.

Poniższa tabela przedstawia dokładną lokalizację punktów pomiarowych wyznaczonych do realizacji pomiarów napełnień w komunikacji zbiorowej:

**Tabela 9. Lista punktów dla pomiarów napełnienia pojazdów komunikacji miejskiej.**

ID punktu	Nazwa przystanku	Kierunek	Miejsce pomiaru	Nr przyst.	Współrzędne X	Współrzędne Y
1A	Grunwaldzka - Mielczarskiego	do centrum	za przystankiem	160	20.614731337284429	50.871057680986318
1B	Grunwaldzka - Mielczarskiego	od centrum	przed przystankiem	159	20.615104841929384	50.871273412071794
2A	Mielcarskiego	do centrum	za przystankiem	347	20.615427701876708	50.869591482156373
2B	Mielcarskiego	od centrum	przed przystankiem	346	20.61476932080765	50.868471826517229
5A	Jana Pawła II	do centrum	za przystankiem	178	20.628329438595642	50.864788059573556
5B	Jana Pawła II	od centrum	przed przystankiem	483	20.628221818613195	50.865511251535466
7A	Tarnowska/ Prosta	do centrum	za przystankiem	557	20.639642197926712	50.860608509484486
7B	Tarnowska/ Prosta	od centrum	przed przystankiem	560	20.63999671081006	50.86251852245492
8A	Boh. Warszawy/ Szymanowskiego	do centrum	za przystankiem	44	20.647118621413	50.862830190786227
8B	Boh. Warszawy/ Tarnowska	od centrum	przed przystankiem	46	20.64222507750538	50.863493477992243
10A	Sandomierska/ Źródłowa	do centrum	za przystankiem	1061	20.642699871545528	50.87147216343817
10B	Sandomierska/ Źródłowa	od centrum	przed przystankiem	21	20.642263061028551	50.870952811348012
11A	Solidarności/ Domaszowska	do centrum	za przystankiem	323	20.643598814928303	50.875838487155725
11B	Solidarności/ Sandomierska	od centrum	przed przystankiem	321	20.641775605813947	50.87267064617604
12A	Warszawska/ IX wieków	do centrum	za przystankiem	871	20.634811959891081	50.877400357234599
12B	Warszawska/ IX wieków	od centrum	przed przystankiem	598	20.633957330618728	50.874811858618436
13A	Okrzei rondo	do centrum	przed przystankiem	322	20.627164610550334	50.877064819228458
13B	Okrzei rondo	od centrum	za przystankiem	318	20.626873403539015	50.876006260875712
14A	1 Maja	do centrum	przed i za przystankiem	712	20.624499433338038	50.876289876981161
14B	1 Maja	od centrum	przed i za przystankiem	724	20.62524644262794	50.876034223103652
15A	Zagańska/Sto- larska	do centrum	za przystankiem	1237	20.625404707308007	50.881322777094979

15B	Zagańska/Stolarska	od centrum	przed przystankiem	1238	20.625600955511292	50.880715662421373
16A	Paderewskiego/Sienkiewicza	na północ	za przystankiem	938	20.623860044030575	50.872219221295843
16B	Paderewskiego/Sienkiewicza	na południe	za przystankiem	49	20.624049961646655	50.872682630847791
17A	Krakowska/Stokowa	do centrum	za przystankiem	866	20.605007555341199	50.8617093737925
17B	Krakowska/Stokowa	od centrum	przed przystankiem	649	20.605241787067701	50.86209696774344
18A	Krakowska wiadukt	do centrum	przed przystankiem	524	20.540232987084103	50.838279931281122
18B	Krakowska wiadukt	od centrum	za przystankiem	517	20.539758193043912	50.838315911809865
19A	Łódzka	do centrum	za przystankiem	951	20.619827459982524	50.889961321457264
19B	Łódzka 1	od centrum	za przystankiem	473	20.627164610550352	50.888076394318844

5.5. Liczba wykonanych pomiarów

W czasie pomiarów odnotowano napelnienia dla 1737 kursów. Szczegółową listę z liczbą pomiarów dla każdego punktu przedstawia tabela:

Tabela 10. Liczba odnotowanych kursów.

ID PUNKTU	Nazwa przystanku	Kierunek	Miejsce pomiaru	Liczba kursów
1A	Grunwaldzka - Mielczarskiego	do centrum	za przyst.	168
1B	Grunwaldzka - Mielczarskiego	od centrum	przed przyst.	168
2A	Mielczarskiego	do centrum	za przyst.	14
2B	Mielczarskiego	od centrum	przed przyst.	13
5A	Jana Pawła II	do centrum	za przyst.	33
5B	Jana Pawła II	od centrum	przed przyst.	105
7A	Tarnowska/Prosta	do centrum	za przyst.	57
7B	Tarnowska/Prosta	od centrum	przed przyst.	55
8A	Boh. Warszawy/Szymanowskiego	do centrum	za przyst.	34
8B	Boh. Warszawy/Tarnowska	od centrum	przed przyst.	9
10A	Sandomierska/Źródłowa	do centrum	za przyst.	29
10B	Sandomierska/Źródłowa	od centrum	przed przyst.	44
11A	Solidarności/Domaszowska	do centrum	za przyst.	87
11B	Solidarności/Sandomierska	od centrum	przed przyst.	89
12A	Warszawska /IX wieków	do centrum	za przyst.	108
12B	Warszawska /IX wieków	od centrum	przed przyst.	113



13A	Okrzei rondo	do centrum	przed przyst.	80
13B	Okrzei rondo	od centrum	za przyst.	74
14A	1 Maja	do centrum	przed przyst.	15
14A	1 Maja	do centrum	za przyst.	15
14B	1 Maja	od centrum	przed przyst.	18
14B	1 Maja	od centrum	za przyst.	18
15A	Zagańska/Stolarska	do centrum	za przyst.	7
15B	Zagańska/Stolarska	od centrum	przed przyst.	8
16A	Paderewskiego/Sienkiewicza	na południe	za przyst.	80
16B	Paderewskiego/Sienkiewicza	na północ	za przyst.	127
17A	Krakowska/Stokowa	do centrum	za przyst.	19
17B	Krakowska/Stokowa	od centrum	przed przyst.	19
18A	Krakowska Wiadukt	do centrum	przed przyst.	15
18B	Krakowska Wiadukt	od centrum	za przyst.	13
19A	Łódzka	do centrum	za przyst.	57
19B	Łódzka	od centrum	za przyst.	55

5.6. Wybrane wyniki pomiarów

Średnie napełnienie pojazdu wyniosło 30,3 pasażera, co przekłada się na przeciętny wskaźnik zajętości miejsc na poziomie 28%. Całkowity zmierzony potok pasażerski to 52708 osób. Potok osiąga najwyższe wartości o godzinie 7. Szczegółowe dane w ujęciu godzinowym przedstawiono poniżej.

Tabela 11. Napełnienie w ujęciu godzinowym.

		Liczba pasażerów ogółem [pas.]	Średnie napełnienie [pas.]	Maksymalne napełnienie [pas.]	Minimalne napełnienie [pas.]	Średnie napełnienie [%]	Maksymalne napełnienie [%]	Minimalne napełnienie [%]
Godzina	6	9172	20	108	0	18%	100%	0%
	7	19181	44	243	0	40%	169%	0%
	8	11701	29	175	1	26%	138%	1%
	9	12654	29	209	0	26%	163%	0%
Ogółem		52708	30	30	0	28%	169%	0%

Najwyższe średnie napełnienie odnotowane zostało na punktach: 17 i 10 w kierunku do centrum, gdzie średnio zaobserwowano około 60 pasażerów w pojeździe (przeciętnie prawie 50% miejsc zajętych). Również stosunkowo wysokie napełnienia autobusów zaobserwowano w kierunku do centrum na punkcie 1 - około 50 pasażerów w pojeździe (około 45% miejsc zajętych).

Do punktów o najniższym średnim napełnieniu pojazdu należą: 8A, 15A i 16B, na których zanotowano średnio niespełna 15 osób w pojeździe.

Najwyższy łączny potok pasażerów zaobserwowano na punkcie 1 w obu kierunkach, przy czym potok do centrum był dwukrotnie większy niż od centrum. Także na punktach 11 i 12 odnotowano wysoki łączny potok w obu kierunkach.

Największą dysproporcję w wielkości potoku między kierunkami zaobserwowano na punkcie 5. Wynika to bezpośrednio z różnicy w liczbie kursów w zależności od kierunku ruchu. W kierunku od centrum przez badany przekrój przejeżdża w badanym okresie trzykrotnie więcej autobusów niż w przeciwną stronę.

Podobne sytuacje, choć na mniejszą skalę, można zaobserwować w innych przekrojach.

Tabela 12. Napętnienie na poszczególnych punktach pomiarowych.

IDPUNKTU	Nazwa przystanku	Kierunek	Miejsce pomiaru	Liczba pasażerów ogółem [pas.]	Średnie napętnienie [pas.]	Maksymalne napętnienie [pas.]	Minimalne napętnienie [pas.]	Średnie napętnienie [%]	Maksymalne napętnienie [%]	Minimalne napętnienie [%]	Godzina szczytu
1A	Grunwaldzka - Mielczarskiego	do centrum	za przyst.	8292	49	209	2	45%	169%	2%	7
1B	Grunwaldzka - Mielczarskiego	od centrum	przed przyst.	4233	25	108	0	23%	100%	0%	7
2A	Mielczarskiego	do centrum	za przyst.	412	29	108	2	27%	66%	2%	8
2B	Mielczarskiego	od centrum	przed przyst.	228	18	35	7	16%	35%	6%	6
5A	Jana Pawła II	do centrum	za przyst.	776	24	93	5	23%	100%	5%	7
5B	Jana Pawła II	od centrum	przed przyst.	2048	20	175	1	18%	100%	1%	7
7A	Tarnowska/ Prosta	do centrum	za przyst.	1499	26	125	1	25%	134%	1%	7
7B	Tarnowska/ Prosta	od centrum	przed przyst.	1336	24	109	2	22%	117%	2%	6
8A	Boh. Warszawy/ Szymanowskiego	do centrum	za przyst.	480	14	35	2	15%	38%	2%	9
8B	Boh. Warszawy/ Tarnowska	od centrum	przed przyst.	290	32	61	8	33%	66%	9%	9
10A	Sandomierska/ Źródłowa	do centrum	za przyst.	1712	59	175	8	48%	100%	8%	7
10B	Sandomierska/ Źródłowa	od centrum	przed przyst.	1166	27	109	2	24%	117%	2%	9
11A	Solidarności/ Domaszowska	do centrum	za przyst.	3776	43	243	2	38%	139%	1%	7
11B	Solidarności/ Sandomierska	od centrum	przed przyst.	2898	33	209	1	29%	163%	1%	9
12A	Warszawska / IX wieków	do centrum	za przyst.	3635	34	175	4	30%	120%	4%	7
12B	Warszawska / IX wieków	od centrum	przed przyst.	4081	36	243	0	32%	139%	0%	7
13A	Okrzei rondo	do centrum	przed przyst.	2653	33	175	4	30%	100%	4%	7
13B	Okrzei rondo	od centrum	za przyst.	1436	19	108	2	18%	68%	2%	7



14A	1 Maja	do centrum	przed przyst.	315	21	35	3	21%	38%	3%	7
14A	1 Maja	do centrum	za przyst.	305	20	35	3	21%	38%	3%	7
14B	1 Maja	od centrum	przed przyst.	398	22	68	0	20%	68%	0%	7
14B	1 Maja	od centrum	za przyst.	409	23	68	0	21%	68%	0%	7
15A	Zagańska/ Stolarska	do centrum	za przyst.	100	14	29	6	15%	31%	6%	7
15B	Zagańska/ Stolarska	od centrum	przed przyst.	214	27	61	4	29%	66%	4%	7
16A	Paderewskiego/ Sienkiewicza	na północ	za przyst.	3103	39	157	1	39%	169%	1%	7
16B	Paderewskiego/ Sienkiewicza	na południe	za przyst.	1681	14	108	1	14%	100%	1%	7
17A	Krakowska/ Stokowa	do centrum	za przyst.	1158	61	209	8	49%	119%	9%	7
17B	Krakowska/ Stokowa	od centrum	przed przyst.	311	16	37	0	13%	27%	0%	7
18A	Krakowska Wiadukt	do centrum	przed przyst.	584	39	108	4	29%	100%	4%	7
18B	Krakowska Wiadukt	od centrum	za przyst.	219	17	54	4	13%	31%	2%	6
19A	Łódzka	do centrum	za przyst.	1622	28	209	6	25%	119%	6%	7
19B	Łódzka	od centrum	za przyst.	1338	24	93	3	24%	100%	3%	7