



MIASTO OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Ostrowca Świętokrzyskiego na lata 2014- 2024

PROJEKT

przygotowany przez



BLUE OCEAN BUSINESS CONSULTING SP. Z O.O.

ul. Kopernika 30, lok. 536-537

00-950 Warszawa

tel. 22 828 4990, faks 22 828 4993

biuro@bobc.pl

Ostrowiec Świętokrzyski -Warszawa, grudzień 2013

Spis treści

1. Wstęp	4
1.1. Czym jest Plan Transportowy?	4
1.2. Streszczenie dokumentu	6
1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie	7
1.4. Zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie	8
2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym	9
2.1. Powierzchnia obszaru	9
2.2. Charakterystyka demograficzno– społeczna obszaru	10
2.2.1. Sytuacja demograficzna	10
2.2.2. Struktura społeczno-gospodarcza mieszkańców	11
3. System transportowy w Ostrowcu Świętokrzyskim	13
3.1. Podział zadań przewozowych	13
3.2. Sieć drogowa	14
3.3. Transport indywidualny	15
3.4. Komunikacja zbiorowa	16
3.4.1. Transport kolejowy	16
3.4.2. Transport autobusowy	17
3.4.2.1. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim	17
3.4.2.2. Pozostali przewoźnicy autobusowi	18
4. Charakterystyka sieci komunikacyjnej obszaru objętego Planem Transportowym	20
5. Organizacja rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski	48
5.1. Organizator transportu publicznego	48
5.2. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego	48
5.3. Operator publicznego transportu zbiorowego	50
5.3.1. Wybór operatora	50
6. Zasady organizacji rynku przewozów	52
6.1. Transport zrównoważony	52
6.2. Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej	54
6.3. Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego	56
6.4. Integracja transportu publicznego z indywidualnym	59
7. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych	61
7.1. Standard usług przewozowych- informacje podstawowe	61

7.2.	Standardy jakościowe taboru	62
7.3.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	66
7.4.	Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	68
7.5.	Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja	69
8.	Ochrona środowiska naturalnego w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski.....	74
8.1.	Stan ochrony środowiska naturalnego.....	74
8.2.	Oddziaływanie transportu na środowisko naturalne	74
8.3.	Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego	75
8.4.	Emisja hałasu do środowiska.....	76
8.5.	Cele ekologiczne Planu Transportowego	77
9.	Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	79
9.1.	System Informacji Pasażerskiej (SIP)	80
10.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	82
10.2.	Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego.....	84
11.	Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu	90
11.1.	Informacje wprowadzające	90
11.2.	Badania ankietowe w pojazdach komunikacji publicznej	91
11.2.1.	Profil respondentów.....	91
11.2.2.	Preferencje komunikacyjne.....	93
11.2.3.	Ocena komunikacji autobusowej	95
11.2.4.	Najczęstsze odpowiedzi na pytania otwarte	96
11.3.	Postulaty przewozowe	97
12.	Finansowanie usług przewozowych	99
12.1.	Źródła finansowania	99
12.2.	Źródła finansowania inwestycji	99
13.	Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski	101
13.1.	Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów.....	101
13.2.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie.....	101
	Spis map	106
	Spis tabel	107
	Spis wykresów	109

1. Wstęp

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.), zwana dalej Ustawą, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie **planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** (plan transportowy). Celem nadrzędnym planu transportowego jest więc rozwój systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w *sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma odpowiednia jednostka samorządu terytorialnego, spełniająca wymagania wymienione w art. 9 ust. 1 Ustawy, zapewniająca właściwe funkcjonowanie transportu publicznego na danym obszarze. Pozostali organizatorzy, na obszarze liczącym mniejszą liczbę ludności niż wskazana w tym przepisie, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest zatem liczba mieszkańców oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne. Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu (art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał rozporządzenie w *sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Ponieważ termin, do którego należy

uchwalić pierwszy plan transportowy mija 1 marca 2014 roku część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Warto jednak podkreślić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykonywane na obszarze miasta mają specyficzny zakres a zagadnienia opracowane na wyższych szczeblach w planach transportowych naturalnie stanowią uzupełnienie komunikacji w mieście.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- Cel 2. **Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego** – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym
- Cel 4. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru** - instrument rozwoju gospodarczego
- Cel 5. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- Cel 6. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. Streszczenie dokumentu

Niniejszy Plan Transportowy (na lata 2014- 2024) został przygotowany przez firmę „Blue Ocean” Business Consulting na zlecenie Urzędu Miasta Ostrowiec Świętokrzyski, z wiodącą rolą Wydziału Infrastruktury Komunalnej. Ponadto, niektórych informacji pomocnych w prowadzonych pracach udzieliło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim Sp. z o.o.

Niniejsze opracowanie rozpoczyna się omówieniem charakterystyki całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia sytuacji społeczno-demograficznej oraz całego systemu transportowego. W kolejnej części dokumentu omówiono charakterystykę obecnie działającej komunikacji miejskiej oraz wymagane standardy odnośnie do komfortu jazdy oraz chęci korzystania z transportu przez mieszkańców.

Przechodzimy następnie do dyskusji nad transportem zrównoważonym, uwarunkowaniami rozwoju transportu publicznego, zasadami organizacji rynku przewozów oraz nad ochroną środowiska naturalnego i dostępem dla osób niepełnosprawnych. Dalej zwrócono uwagę na jakże istotny aspekt finansowania transportu miejskiego: źródła finansowania oraz przychody z działalności transportowej.

Dokument omawia następnie propozycje możliwej organizacji obowiązkowego Systemu Informacji Pasażerskiej, z uwzględnieniem dyskusji nad taryfami przejazdowymi oraz współpracą z innymi przewoźnikami – z punktu widzenia wygody pasażerów.

W ostatnim rozdziale omówiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Ostrowcu Świętokrzyskim oraz sposoby monitorowania tego rozwoju.

Poniżej przedstawiamy kolejno: słownik pojęć używanych w całym dokumencie oraz zestawienie wszystkich rekomendacji zawartych w niniejszym Planie Transportowym.

1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Ostrowcu Świętokrzyskim jest Prezydent Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Operatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.
8	Dotacja	Postać rekompensaty przyznawana z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym
9	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

1.4. Zestawienie rekomendacji zawartych w dokumencie

Lp.	Rozdział	Tematyka	Rekomendacja
1.	2.2	Sytuacja demograficzna	Wprowadzenie Programu Karta Dużej Rodziny obejmującej przejazdy środkami komunikacji miejskiej
2.	3.1	Układ drogowy	Modernizacja połączeń drogowych z siecią dróg krajowych – budowa drugiego etapu obwodnicy miasta Modernizacja sieci drogowo-ulicznej
3.	4	Sieć komunikacji miejskiej	Przeprowadzanie przez MPK badań obciążeń poszczególnych linii autobusowych co rok
4.	6.2	Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej	Analiza możliwości wprowadzenia priorytetów dla komunikacji miejskiej w głównych korytarzach komunikacyjnych (w newralgicznych punktach miasta)
5.	6.3	Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego	Skoordynowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z rozkładami jazdy pociągów i autobusów uwzględnionych w planach transportowych wyższego szczebla. Wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego z przewoźnikami kolejowymi. Budowa Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w rejonie Dworca Kolejowego lub Autobusowego
6.	6.4	Integracja komunikacji publicznej i indywidualnej	Rozważenie możliwości rozszerzenia strefy płatnego parkowania lub podniesienia stawek opłat za parkowanie. Budowa sieci parkingów na obszarze miasta, zwłaszcza w okolicach Dworca Autobusowego i Kolejowego. Analiza możliwości wprowadzenia systemu „Parkuj i Jedź” (P&R)
7.	7.2	Tabor	Odnowa taboru, wnioskowanie o finansowanie kolejnych inwestycji w ramach środków z nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020, mające na celu zachowanie wysokiej jakości taboru.
8.	7.3	Dostęp osób niepełnosprawnych	Zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego poprzez likwidowanie barier architektonicznych.
9.	8	Ochrona środowiska	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycje w ekologiczny i niskoemisyjny tabor, • ograniczanie natężenia ruchu na obszarze miasta • modernizacja dróg
10.	10	Obsługa pasażerów	Kompleksowe badania marketingowe potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
11.	13.3	Kierunki rozwoju przestrzennego	Podjęcie rozmów z władzami powiatu i właścicielami dworców na temat Budowy Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w okolicy Dworca Kolejowego i Autobusowego

2. Charakterystyka obszaru objętego Planem Transportowym

2.1. Powierzchnia obszaru

Ostrowiec Świętokrzyski jest gminą miejską położoną w północno-wschodniej części województwa świętokrzyskiego, w powiecie ostrowieckim. Poniższa mapa przedstawia Miasto Ostrowiec Świętokrzyski na tle powiatu ostrowieckiego, wraz z podziałem na poszczególne gminy.

Mapa 1. Miasto Ostrowiec Świętokrzyski na tle powiatu ostrowieckiego



Cały powiat ostrowiecki zajmuje powierzchnię 61 681 ha. Obszar samego miasta obejmuje 4 643 ha i leży nad rzeką Kamienną, w której kończą swój bieg: Modła, Struga Denkowska i Szewnianka. Południowa część Ostrowca Świętokrzyskiego położona jest na krawędzi Wyżyny Opatowskiej, a jego północna część na Przedgórzu Łżeckim. Niedaleko znajduje się Pasma Jeleniowskie Gór Świętokrzyskich. Od północnego zachodu miasto sąsiaduje z gminą miejsko-wiejską Kunów. Ze wszystkich pozostałych stron Ostrowiec Świętokrzyski otaczają tereny gminy wiejskiej Bodzechów.

Współrzędne geograficzne: 50°56 szerokości północnej, 21°24 długości wschodniej.

W mieście znajdują się siedziba władz powiatu ostrowieckiego. Prawa miejskie posiada od 1613. Jest to ważny ośrodek administracyjny oraz przemysłowy regionu. Znajdują się tam między innymi: huta żelaza, zakład metalurgiczny, zakłady materiałów ogniotrwałych, odzieżowe, spożywcze; przemysł chemiczny, poligraficzny i drzewny.

Z ważniejszych obiektów zabytkowych w terenach przylegających do Ostrowca Świętokrzyskiego znajduje się rezerwat archeologiczny w Krzemionkach, z neolityczną kopalnią krzemienia, a także liczne zabytki związane z historią Staropolskiego Okręgu Przemysłowego.

2.2. Charakterystyka demograficzno– społeczna obszaru

2.2.1. Sytuacja demograficzna

Na koniec 2012 roku w Ostrowcu Świętokrzyskim zamieszkiwało 72 871 osoby, w tym 38 239 kobiet. Liczba ludności miasta systematycznie maleje. Współczynnik feminizacji utrzymuje się na dość wysokim poziomie i wynosi 110 kobiet na 100 mężczyzn.

Tabela 1. Ludność miasta Ostrowiec Świętokrzyski w latach 2010-2012

Wyszczególnienie	stan na 31.12.		
	2010	2011	2012
Ogółem, w tym:	73 847	73 300	72 871
Kobiety	38 704	38 424	38 239
Mężczyźni	35 143	34 876	34 632
Zawarte małżeństwa	451	353	359

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, stan w dniu 31.XII

Miasto Ostrowiec Świętokrzyski jest trzecim miastem w województwie pod względem gęstości zaludnienia. W 2012 roku wyniosła ona 1 569,5. Ze względu na zmniejszającą się liczbę ludności również gęstość zaludnienia jest co raz niższa z roku na rok.

Strukturę ludności miasta Ostrowiec Świętokrzyski w latach 2010-2012 wg grup ekonomicznych przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Struktura ludności miasta Ostrowiec Świętokrzyski wg grup ekonomicznych

	2010		2011		2012	
	Ludność	%	Ludność	%	Ludność	%
Ogółem	73847	100	73300	100	72871	100
Wiek przedprodukcyjny	11756	15,9	11468	15,6	11299	15,5
Wiek produkcyjny	48519	65,7	47712	65,1	46832	64,3
Wiek poprodukcyjny	13572	18,4	14120	19,3	14740	20,2

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS, stan w dniu 31.XII

Oznaczenia:

- 1 Wiek przedprodukcyjny: 0-17 lat
- 2 Wiek produkcyjny: 18-59 lat (kobiety) i 18-64 (mężczyźni)
- 3 Wiek poprodukcyjny: powyżej 60 lat (kobiety) i powyżej 65 lat (mężczyźni)

Analiza struktury ludności miasta wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym, która w roku 2010 stanowiła 65,7 % ogółu mieszkańców, przy równoczesnym spadku jej ilości, do 64,3 w r. 2012. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 15,9,1%, natomiast w wieku poprodukcyjnym – 18,4%. Odpowiednio te wielkości w roku 2012 wynosiły 15,5% i 20,2%. Oznacza to systematyczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym przy wzroście ludności w wieku poprodukcyjnym. Świadczy to o demograficznym starzeniu się społeczeństwa.

Do czynników mających największy wpływ na sytuację demograficzną danej społeczności należy ruch migracyjny oraz ruch naturalny. O zmniejszającej się liczbie ludności decyduje utrzymujące się od lat na ujemnym poziomie saldo migracji. Innym ważnym czynnikiem jest również różnica pomiędzy liczbą urodzeń i zgonów, która w mieście w latach 2005-2012 kształtowała się następująco:

Tabela 3. Ruch naturalny mieście Ostrowiec Świętokrzyski

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Urodzenia żywe	606	601	593	613	669	594	543	537
Zgony ogółem	711	771	791	801	738	760	788	751
Przyrost naturalny	-105	-170	-198	-188	-69	-166	-245	-214

Analiza danych zawartych w tabeli pozwala zauważyć, że liczba urodzeń w Ostrowcu Świętokrzyskim od 2005 systematycznie maleje. Wyjątkiem są lata 2008-2009. Jednocześnie wzrasta liczba zgonów, co powoduje, że z każdym rokiem przyrost naturalny kształtuje się na ujemnym poziomie. W 2012 roku różnica pomiędzy liczbą zgonów i urodzeń wyniosła 214 osób.

Sytuacja demograficzna Polski będzie główną barierą rozwojową w perspektywie kilku i kilkunastu najbliższych lat (a także, co oczywiste, i później). Dotyczy to również rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Starzenie się społeczeństwa ma znaczenie w przypadku kształtowania struktury biletów i dopłat, które miasto musi wносить w związku ze stosowaniem ustawowych ulg przez operatora. Zwiększać się będzie bowiem grupa osób w wieku poprodukcyjnym. Dla organizatora najbardziej pożądanym stanem byłaby przewaga osób w wieku produkcyjnym w stosunku do pozostałych grup.

Szczególnej wagi nabiera rozważne ukształtowanie polityki ludnościowej państwa. Jedynie natychmiastowe podjęcie działań w obszarze polityki rodzinnej może przynieść złagodzenie efektów depresji demograficznej w perspektywie choćby średniookresowej. Działania takie powinny zostać podjęte już na poziomie władz lokalnych. Jedną z form promowania i uprzywilejowania rodziny jest wprowadzenie Karty Dużej Rodziny. Celem programu jest promowanie wielodzietnego modelu rodziny oraz zwiększenie dostępności do oferty kulturalnej, sportowej i rekreacyjnej za pomocą systemu zniżek obowiązujących u partnerów, którzy przyłączą się do akcji.

Sytuacja demograficzna Ostrowca Świętokrzyskiego odzwierciedla ogólnokrajowe tendencje. Ujemny przyrost naturalny jest na bardzo wysokim poziomie. Liczba ludności miasta stale maleje, podobnie jak liczba urodzeń. Odbija się to niekorzystnie na strukturze wiekowej społeczności, co oznacza, że Ostrowiec Świętokrzyski będzie się borykał z problemem starzenia społeczeństwa. W związku z tym rekomendujemy wprowadzenie Karty Dużej Rodziny o objęciu tym programem przejazdów środkami Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim sp. z o.o.

Należy podkreślić, że Karta jest wyrazem świadomości władz miasta i symbolem doceniania tego, jak ważną pracę wykonują rodzice wychowując dzieci. Ich wkład w dobro wspólne proporcjonalnie wzrasta wraz z wielkością rodziny. Wraz z liczebnością rodziny zwiększa się trudność dodatkowego zarobkowania przez drugiego z małżonków przy jednocześnie wyższych kosztach utrzymania całego gospodarstwa domowego.

2.2.2. Struktura społeczno-gospodarcza mieszkańców

Na koniec grudnia 2012r. w ewidencji Powiatowego Urzędu Pracy w Ostrowcu Świętokrzyskim zarejestrowanych było 5573 osób bezrobotnych z miasta Ostrowiec Świętokrzyski. Oznacza to, że od 2010 r. liczba bezrobotnych wzrosła o 195 osób.

Tabela 4. Liczba bezrobotnych w mieście Ostrowiec Świętokrzyski w latach 2010 – 2012

Rok	2009	2010	2011	2012
Liczba bezrobotnych (os.)	5929	5378	5368	5573

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Sytuację na rynku pracy odzwierciedla wskaźnik stopy bezrobocia. Jest to wyrażony w procentach stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby cywilnej ludności aktywnej zawodowo, czyli pracujących i bezrobotnych (bez osób odbywających czynną służbę wojskową oraz pracowników resortów obrony narodowej i spraw wewnętrznych) według stanu na koniec okresu sprawozdawczego. Miernik ten obliczany jest przez Główny Urząd Statystyczny.

Ostrowiec Świętokrzyski jest drugim co do wielkości miastem województwa świętokrzyskiego, co ma wpływ na ilość działalności gospodarczej prowadzonej w tym mieście. Na koniec roku 2012 w mieście było zarejestrowanych 8 017 podmiotów gospodarczych w tym 7 871 firm prywatnych (98%) i 146 podmiotów sektora publicznego (2%).

Liczba podmiotów gospodarczych, pod względem wielkości zatrudnienia, według danych na I półrocze 2013 roku, przedstawiała się następująco:

- od 0 do 9 osób- 7 640 podmiotów,
- od 10 do 49 osób- 226 podmiotów,
- od 50 do 249 osób- 72 podmioty,
- od 250 do 999 osób- 11 podmiotów,
- 1 000 i więcej osób- 1 podmiot.

Ponadto na obszarze miasta działalność prowadzi 39 spółek handlowych z udziałem kapitału zagranicznego.

Analiza sytuacji gospodarczej miasta pozwala dostrzec jej związki z rozwojem publicznego transportu zbiorowego. Stopień bezrobocia wpływa bowiem na zmniejszenie liczby podróży ze względu na brak środków finansowych i brak celu regularnych podróży. Brak pracy może powodować decyzje o zmianie miejsca zamieszkania, co negatywnie odbija się także na transporcie w mieście. Pozytywny wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego ma rozwój gospodarczy miasta.

Z drugiej strony efektem dobrze prowadzonej polityki transportowej miasta może być kształtowanie odpowiednich zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz stymulowanie rozwoju danego regionu. Dobrze rozwinięta sieć komunikacyjna, integracja różnych środków transportu oraz wysoka jakość usług może zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej a jednocześnie wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej regionu i jego rozwój gospodarczy.

3. System transportowy w Ostrowcu Świętokrzyskim

3.1. Podział zadań przewozowych

System transportowy tworzy układ wzajemnie ze sobą powiązanych elementów, na który składa się m.in.: transport indywidualny oraz zbiorowy (publiczny i komercyjny) a także sieć drogowo- uliczna. Ich jakość stanowi o dostępności komunikacyjnej obszaru i wpływa na właściwe powiązania gospodarcze miasta i całego regionu. Dobrze zorganizowany system transportowy może wpłynąć stymulująco na rozwój miasta, natomiast brak odpowiedniej infrastruktury transportowej i siatki połączeń może nawet przyczynić się do hamowania tego rozwoju. Stąd, system transportowy jest jedną z najprężniej rozwijających się gałęzi gospodarki. Pomimo tego nie nadąża za zmieniającymi się potrzebami społeczności, co jest przede wszystkim związane z brakiem środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Szansą na pozyskanie dodatkowych funduszy jest nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Jednak, aby środki finansowe trafiły w odpowiednie miejsce ważne jest perspektywiczne zarządzanie systemem oraz dobrze ukształtowana polityka transportowa. Narzędziem pozwalającym na właściwe zorganizowanie rynku transportowego jest opracowywanie planów rozwoju danej gałęzi systemu transportowego lub jej elementu np. plan rozwoju sieci parkingów w mieście. Należy do nich niniejszy plan transportowy, który dotyczy zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Przedmiotem opracowania jest zatem zbiorowy transport publiczny, pozostałe elementy stanowią uzupełnienie dla omawianego tematu. Transport publiczny opiera się jednak na układzie drogowo-ulicznym obszaru i jest uzależniony od funkcjonowania transportu indywidualnego oraz zbiorowego komercyjnego. Stąd przed omówieniem sieci komunikacji publicznej krótko zostaną omówione wszystkie wspomniane elementy wraz ze wskazaniem wpływu, jakie wywierają na komunikację miejską w mieście Ostrowiec Świętokrzyski.

System transportu publicznego w Ostrowcu Świętokrzyskim tworzą trzy podsystemy:

- system transportu miejskiego (komunikacja autobusowa), realizowany przez spółkę gminą (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim), która jest operatorem transportu;
- system połączeń autobusowych organizowany przez PKS w Ostrowcu Świętokrzyskim S.A. oraz przewoźników prywatnych;
- system połączeń kolejowych organizowany przez Przewozy Regionalne oraz PKP „Intercity” S.A.

Tylko pierwszy z wymienionych systemów powinien zaspokajać potrzeby transportowe mieszkańców na obszarze miasta, pozostałe dwa - połączenia autobusowe i połączenia kolejowe - nie mogą ingerować w przewozy wewnątrzmijskie.

Istotnym czynnikiem w tworzeniu modelu systemu transportowego jest podział zadań przewozowych. Stanowi on matematyczne odwzorowanie decyzji użytkowników o wyborze środka podróżowania. Należy pamiętać, że decyzja ta zależy od wielu czynników. Często są to czynniki trudno mierzalne typu poczucie bezpieczeństwa, szeroko rozumiana estetyka podróżowania (czystość, zapach), poczucie swobody. Informacje o czynnikach wpływających na decyzje użytkowników można uzyskać z badań preferencji użytkowników. Należy jednak pamiętać, że badania takie nie zawsze są w pełni wiarygodne. Użytkownicy odpowiadając na pytanie o ich możliwe zachowanie tworzą sobie wyidealizowany obraz przyszłych rozwiązań i odpowiadają zgodnie ze swoim wyobrażeniem. Rzeczywistość powoduje, że faktyczne zachowania będą inne. Odpowiedź na pytanie „Czy będziesz korzystać z transportu publicznego, jeśli będzie on sprawny, punktualny i czysty” dla wielu pytanym jest oczywista - TAK. W momencie podejmowania rzeczywistej decyzji okazuje się, że ankietowany wybiera samochód, bo transport publiczny nie jest tak sprawny, punktualny i czysty jak sobie wyobrażał odpowiadając na pytanie ankiety. Jest to dość szeroko znane i opisywane w literaturze zjawisko nadmiernego optymizmu w szacowaniu prognoz popytu na transport publiczny.

Przy opracowywaniu modeli zmiennego podziału zadań przewozowych użytkowników można podzielić na trzy grupy. Pierwsza grupa to ci, którzy nie mają wyboru, bo nie mają samochodu – będą korzystać z transportu publicznego. Ich udział zależy od wskaźnika motoryzacji i liczebności gospodarstw z więcej niż jednym samochodem. Druga grupa to tacy, którzy bez względu na wszystko będą korzystali z samochodu. Zarówno polskie jak i zagraniczne doświadczenia szacują jej liczebność na ok. 20% właścicieli samochodów. Pozostali mogą dokonać wyboru. Jak już wspomniano wybór zależy od wielu czynników, często niemierzalnych lub trudno mierzalnych (np. poczucie bezpieczeństwa). Czynniki te muszą być przełożone na odpowiednią miarę możliwą do zastosowania w modelu matematycznym.

3.2. Sieć drogowa

Podstawowym elementem wpływającym na sprawne funkcjonowanie komunikacji zbiorowej oraz transportu indywidualnego jest układ drogowy miasta. Miasto stanowi ważny węzeł drogowy we wschodniej części województwa świętokrzyskiego.

Układ sieci ulicznej miasta nie jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Przez Ostrowiec Świętokrzyski przebiega droga krajowa nr 9 oraz trzy drogi wojewódzkie o następującym przebiegu:

- **DK 9: Radom - Ostrowiec Świętokrzyski - Tarnobrzeg – Rzeszów – Barwinek**
 - stanowi część trasy europejskiej **E371**
 - przecina południową część miasta, biegnąc ulicami: Opatowską, Sandomierską, Onufrego Zagłoby, oraz Józefa Reńskiego;
- **DW 751: Suchedniów – Nowa Słupia - Ostrowiec Świętokrzyski**
 - wybiega z Ostrowa Świętokrzyskiego na południe
 - w mieście biegnie ulicą Romualda Traugutta;
- **DW 754: Ostrowiec Świętokrzyski- Solec nad Wisłą- Gołębiów**
 - przebiega przez największą część miasta ulicami Mieczysława Radwana oraz Bałtowską;
- **DW 755: Ostrowiec Świętokrzyski – Ożarów – Kosin**
 - wychodzi z miasta na wschód,
 - w mieście przebiega ulicą Zygmuntońską.

Drogi powiatowe i gminne, stanowią uzupełnienie wspomnianych połączeń. Umożliwiają powiązania dróg krajowych i wojewódzkich z miastem i z sąsiednimi miejscowościami, oraz komunikację na północno-zachodnim obszarze miasta. Łączna długość dróg w Ostrowcu Świętokrzyskim wynosi 53,5 km, w tym długość dróg krajowych- 5,857 km, dróg wojewódzkich- 8,301, natomiast pozostałych dróg 39,342.

Układ ulic w Ostrowcu Świętokrzyskim zasadniczo opiera się o drogi odchodzące od centrum, wsparte o ulice łączące je ze sobą:

- a) ul. Henryka Sienkiewicza, przechodząca dalej w Piaski, później w Długą jest główną ulicą idącą na północny-zachód miasta.
- b) ul. Onufrego Zagłoby, przechodząca w ul. Józefa Reńskiego, idąca na zachód.
- c) Aleja 3 Maja, przechodząca w ul. Romualda Traugutta, idąca na południe.
- d) ul. Sandomierska, przechodząca w Zygmuntońską, idące na wschód.
- e) ul. Mieczysława Radwana, przechodząca w Bałtowską, wybiegająca z miasta na północny wschód.
- f) ul. Onufrego Zagłoby, przechodząca w ul. Jana Samsonowicza, łącząca końcowy odcinek Bałtowskiej z Zygmuntońską
- g) ul. 11 Listopada, przechodząca w Aleję Jana Pawła II, później w ul. Ludwika Waryńskiego i Stefana Żeromskiego, ul. Ireny Szewińskiej, łącząca wyjazd południowy z miasta, na przedłużeniu ul. Romualda Traugutta, poprzez ul. Józefa Reńskiego, Henryka Sienkiewicza, Bałtowską, aż do Jana Samsonowicza, umożliwiając nam objechanie prawie całego miasta.

Układ ten uzupełniają ulice odbiegające od ciągu: 11 Listopada- Jana Samsonowicza, na odcinku ulicy Ludwika Waryńskiego:

- ul. Łżecka, odbiegająca na północny- zachód,
- ul. Siennieńska, odbiegająca na północny- wschód,
- powyższe ulice łączy ul. Rzeczeki oraz ul. Graniczna.

Z układem drogowym w mieście ściśle związane jest funkcjonowanie ścieżek rowerowych, których rozbudowa może przyczynić się do realizowania zasady zrównoważonego rozwoju poprzez promocję ekologicznych form przemieszczania się. Ruch rowerowy stanowi bowiem alternatywę dla pojazdów samochodowych, zwłaszcza na krótkich odcinkach i przede wszystkim w centrum miasta. Aby sprzyjać rozwojowi tego elementu systemu transportowego oprócz odpowiedniej infrastruktury należy zapewnić możliwość przewożenia rowerów środkami komunikacji zbiorowej.

W Ostrowcu Świętokrzyskim łączna długość ścieżek rowerowych wynosi 27, 105 km, z czego 14, 046 km położonych jest na drogach gminnych; 12,13 na drogach powiatowych a 0,912 na drogach wojewódzkich. Dzięki stosunkowi łącznej długości dróg rowerowych do ogólnej powierzchni miasta można określić wskaźnik gęstości dróg rowerowych. W Ostrowcu Świętokrzyskim kształtuje się on na poziomie 1,71 km/km². Jest to dobry wynik, ponieważ zgodnie ze standardami określonymi przez System Analiz Samorządowych, współczynnik ten w miastach powinien kształtować się na poziomie 0,48 km/km². Należy jednak pamiętać, że określając te wytyczne wzięto pod uwagę średnią dla miast o różnej wielkości. W przypadku mniejszych miast współczynnik gęstości dróg rowerowych powinien być wyższy, ponieważ udział rowerzystów w ruchu drogowym w takich miastach jest większy. Należy zatem dążyć do rozbudowy istniejącego układu ścieżek rowerowych tak, aby tworzyła spójny i bezpieczny system na obszarze miasta, zintegrowany z innymi środkami transportu.

3.3. Transport indywidualny

Kolejnym elementem, odgrywającym coraz większe znaczenie w systemie transportowym miasta jest transport indywidualny. W ostatnich latach udział samochodów osobowych w podróżach mieszkańców miast wzrasta. Powodem takiego stanu rzeczy jest niska jakość usług transportu publicznego, brak alternatywnych i konkurencyjnych środków podróży. Jednak dużą grupę podróżujących samochodem osobowym stanowią osoby w ogóle nie zainteresowane ofertą komunikacji publicznej bez względu na jakość jej usług. Należą do nich bez wątpienia przedsiębiorcy. Własna firma wymaga bowiem elastyczności czasowej i mobilności, co może zagwarantować przede wszystkim transport indywidualny. Dlatego wzrost natężenia ruchu w miastach, spowodowany zwiększającą się liczbą samochodów, jest związany z ogólną sytuacją gospodarczą kraju, liczbą oraz lokalizacją miejsc pracy czy poziomem dochodów mieszkańców. Obecnie posiadanie chociaż jednego samochodu jest standardem, a w wielu gospodarstwach domowych liczba ta jest większa.

Również w Ostrowcu Świętokrzyskim daje się zauważyć wzrost motoryzacji, przy jednoczesnym spadku przewozów komunikacją zbiorową. Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie ostrowieckim w 2012 roku znajdowały się 42 602 samochody osobowe, co oznacza wzrost aż o 1076 pojazdów w porównaniu z rokiem poprzednim i o 4 879 w porównaniu do 2009 roku. Również wskaźnik motoryzacji z każdym rokiem wzrasta. W 2012 roku dla powiatu wyniósł on 370 samochodów osobowych na 1 000 osób, natomiast w 2009 roku stanowił on 327,8 pojazdów.

Należy podkreślić, że ponad połowę samochodów osobowych w powiecie stanowią pojazdy zarejestrowane w mieście Ostrowiec Świętokrzyski. Zgonie z informacjami uzyskanymi od Wydziału Komunikacji Starostwa

Powiatowego w Ostrowcu Świętokrzyskim na terenie miasta liczba zarejestrowanych samochodów kształtowała się następująco:

- na dzień 31.12.2008 r. - 20 079 szt.
- na dzień 31.12.2009 r. - 23 431 szt.
- na dzień 30.09.2013 r. - 25 854 szt.

Ponadto o natężeniu ruchu w mieście decyduje także wzrastająca liczba samochodów w pozostałych gminach, ponieważ miasto stanowi główny węzeł komunikacyjny w regionie i jest podstawowym celem podróży mieszkańców sąsiednich gmin. Dlatego potrzebna jest odpowiednia polityka komunikacyjna miasta ograniczająca wzrost podróży odbywanych samochodem osobowym na rzecz komunikacji miejskiej, co jest zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

3.4. Komunikacja zbiorowa

3.4.1. Transport kolejowy

Najważniejsze regionalne połączenie kolejowe Ostrowiec Świętokrzyski utrzymuje ze stolicą województwa-Kielcami oraz ze Skarżysko- Kamienną. Ponadto miasto znajduje się na trasie Warszawa- Przemyśl. Istnieją również bezpośrednie połączenia Ostrowca Świętokrzyskiego z Krakowem.

Szlak kolejowy biegnący przez Ostrowiec Świętokrzyski ma numer 25 i łączy Łódź Kaliską z Dębicą. W województwie świętokrzyskim odcinek łączy Skarżysko Kamienną z Tarnobrzegiem. W ramach zadania inwestycyjnego „Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna- Osice” zmodernizowano fragmentu linii ze Skarżyska- Kamiennej do Ostrowca Świętokrzyskiego oraz z miejscowości Tarnobrzeg do Sandomierza. Na lata 2013-2014 planowane jest uruchomienie połączenia ekspresowego relacji Warszawa- Rzeszów. Linia oprócz przewozów pasażerskich pełni ważną funkcję w ruchu towarowym. Wzdłuż niej rozwinął się bowiem przemysł wydobywczy i przetwórczy, bardzo istotny z punktu widzenia rozwoju gospodarczego regionu.

W analizie aktualnej sieci połączeń kolejowych w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich została uwzględniona linia komunikacyjna: Skarżysko Kamienna- Przemyśl Główny.

Tabela 5. Linia komunikacyjna wykorzystywana w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych

Linia komunikacyjna (połączenie ośrodków miejskich, ze wskazaniem stacji początkowej i końcowej)	Wykorzystanie w przewozach	Charakterystyka linii komunikacyjnej				
		Długość trasy wg numerów linii, po których odbywa się przejazd pociągów [km]	Liczba par pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych w ciągu doby wg rj 2011/2012	Wykorzystanie przepustowości na całej długości linii komunikacyjnej (od-do) [%]	Czas przejazdu w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na długości linii komunikacyjnej [godziny]	Punkty postojów handlowych pociągów oraz ewentualnych postojów o charakterze technicznym
Skarżysko Kamienna – Przemyśl Główny	międzywojewódzkie	25- 97,444 78- 10,913 74- 17,005 68- 74,715 91- 49,936 Σ- 250,013	1,000	9-30	4:56- 4:58	Skarżysko Kamienna (M,R), Starachowice Wschodnie, Ostrowiec Świętokrzyski, Sandomierz, <u>Stalowa Wola Rozwadów</u> (M, R), <u>Stalowa Wola</u> , <u>Nisko</u> , Rudnik n. Sanem, Nowa Sarzyna, Leżajsk, <u>Przeworsk</u> (M, R), Jarosław (R), Przemyśl Zasanie, <u>Przemyśl Główny</u> (Z)

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. 2012 Nr 0 Poz. 1151)

Na podstawie tych informacji przewóz o charakterze użyteczności publicznej planowany jest na linii nr 25. W tabeli przez podkreślenie zaznaczono miejsca, na których są zapewnione warunki obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, w tym szczególnie osób niepełnosprawnych. Stacja w Ostrowcu Świętokrzyskim nie spełnia wspomnianych wymogów.

W Ostrowcu Świętokrzyskim wskaźnik liczby połączeń międzywojewódzkich przypadających na 1 000 mieszkańców wynosi 0,02 i jest jednym z najniższych w kraju i w województwie, co świadczy o niskim poziomie obsługi miasta (stan na 31 maja 2012 r.). Lepiej przedstawia się wskaźnik średnio dobowej liczby pasażerów obsługiwanych przez przewozy międzywojewódzkie objęte Planem Transportowym, przypadającej na 1 000 mieszkańców, który wynosi 0,10. Największy odsetek mieszkańców korzysta codziennie z transportu kolejowego w Skarżysko Kamiennej (8,92) i Kielcach (7,39), najmniejszy w Starachowicach (0,00) i Sandomierzu (0,03). Jednocześnie Ostrowiec Świętokrzyski jest miastem, w którym wskaźnik wykorzystania potencjału demograficznego przez transport kolejowy kształtuje się na niskim poziomie. Wskaźnik ten oznacza iloraz liczby pasażerów przypadających na jedno połączenie kolejowe i liczby ludności w ramach danego rejonu komunikacyjnego. Oznacza to, że oferta przewozowa przewoźników ujęta w Krajowym Planie Transportowym jest źle wykorzystywana przez ludność zamieszkuje Ostrowiec Świętokrzyski i jego okolice.

W ramach przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez ministra w Ostrowcu Świętokrzyskim planuje się utrzymanie obecnego stanu połączeń, bez względu na to, który z wariantów prognostycznych zostanie zrealizowany. Zapisy Krajowego Planu Transportowego zobowiązały natomiast organizatorów transportu publicznego niższego szczebla (Marszałka Województwa Świętokrzyskiego) do zapewnienia połączeń relacji Skarżysko Kamienna- Ostrowiec Świętokrzyski.

Przewoźnikami realizującymi połączenia do Ostrowca Świętokrzyskiego są Przewozy Regionalne (REGIO i REGIOekspres) oraz PKP „Intercity” S.A. (TLK).

Infrastrukturę przystankową tworzy stacja Ostrowiec Świętokrzyski zlokalizowany w centralnej części miasta, gdzie znajduje się Dworzec Kolejowy, przy ul. Kolejowej 10. Obiekt ten nie uzyskał jednak rangi dworca kolejowego o charakterze strategicznym według zapisów Krajowego Planu Transportowego. Ostrowiec Świętokrzyski został natomiast zaliczony do miejscowości stanowiących potencjalne punkty postojów handlowych, na których występują powiązania transportu kolejowego z jakąkolwiek inną formą transportu zbiorowego, mogące pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

3.4.2. Transport autobusowy

3.4.2.1. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim sp. z o.o. zostało utworzone na bazie zlikwidowanego zakładu budżetowego i obecnie posiada status jednoosobowej spółki Gminy Ostrowiec Świętokrzyski. Gmina posiada 100% udziałów MPK Sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim. Podstawowym przedmiotem działania Przedsiębiorstwa jest wykonywanie zadania własnego Gminy, tj., zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Zgodnie z tym zadaniem, głównym celem Spółki jest zapewnienie możliwie najlepszych warunków przewozowych, kontrola i nadzór przewozów pasażerskich środkami komunikacji miejskiej oraz planowanie usług, opracowywanie rozkładów jazdy, prowadzenie polityki taryfowej, dystrybucji i kontroli biletów.

Spółka świadczy usługi na terenie Gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz na obszarze pięciu gmin ościennych: Bałtów, Bodzechów, Ćmielów, Kunów i Waśniów na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Ostrowieckiego.

Działalności MPK obejmuje również dodatkowe usługi: parkingowe, reklamowe, wynajem autobusów, stację paliw, holowanie i naprawę pojazdów.

3.4.2.2. Pozostali przewoźnicy autobusowi

Istotne znaczenie dla mieszkańców Ostrowca Świętokrzyskiego mają również regionalne i ponadregionalne połączenia autobusowe. Gmina jest dobrze skomunikowana z wieloma miastami w Polsce. Do najważniejszych połączeń wewnątrz-wojewódzkich należą trasy z Ostrowca Świętokrzyskiego do Kielc, Klimontowa, Opatowa, Staszowa oraz Starachowic. Do istotnych połączeń dalekobieżnych należą trasy do Krakowa, Rzeszowa, Warszawy, Gdańska, Łodzi i Lublina.

Jednocześnie miasto jako ważny ośrodek regionalny stanowi cel codziennych podróży dla wielu mieszkańców gmin powiatu ostrowieckiego. Kursy te są obsługiwane przez MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim sp. z o.o., jak i przez innych przewoźników.

MPK w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski posiada dominującą pozycję na rynku lokalnym, dotyczącym przewozów na terenie miasta. Jednak tak jak w większości mniejszych miast w Polsce, również w Ostrowcu Świętokrzyskim rola transportu publicznego w podróżach ulega zmniejszeniu. Obserwuje się natomiast wzrost udziału prywatnych przewoźników (zwłaszcza mikrobusewych) w przewozach pasażerskich. Jest to związane z wycofywaniem się przewoźników regionalnych z obsługi mieszkańców tych miast i okolic. Chodzi tu przede wszystkim o niestabilną ofertę kolei. Z punktu widzenia zbiorowego transportu publicznego miasta działalność przewoźników prywatnych powinna stanowić uzupełnienie oferty komunikacji publicznej. Jednak w większości przypadków trasy tych przewoźników na wielu odcinkach pokrywają się z przebiegiem tras MPK. Przedsiębiorcy prywatni proponują atrakcyjne ceny, odpowiednie godziny odjazdów oraz większą częstotliwość. Taka sytuacja powoduje, że osoby mieszkające poza granicami administracyjnymi miasta wybierają ten rodzaj środka transportu. Prywatne firmy gwarantują bowiem podróż bez przesiadek nawet na obszarze miasta.

Największą konkurencją dla MPK wśród firm przewozowych jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim S.A. Spółka prowadzi regularne przewozy pasażerskie na obszarze trzech powiatów województwa świętokrzyskiego oraz w powiecie lipskim. Dodatkowo realizuje połączenia międzywojewódzkie oraz międzynarodowe. Przedsiębiorstwo posiada trzy dworce autobusowe i ponad 130 autobusów.

Pozostałe firmy przewozowe zazwyczaj koncentrują swoją działalność na przewozach szkolnych, czy pracowniczych. Do przewoźników prywatnych, którzy konkurują z MPK na obszarze miasta oraz z PKS w połączeniach regionalnych należy zaliczyć m.in:

- „F.H.U. GUT-BUS” Alojzy Czajkowski,
- TRANSPORT OSÓB Jerzy Czajkowski,
- „Trans Katrina” Łukasz Bąk,
- Usługi Transportowe „Bajka” Józef Gołyski,

Wspomniane firmy realizują kursy w przewozach powiatowych i wojewódzkich, jednak większość z ich tras przebiega na długim odcinku przez obszar miasta, w taki sposób, że stanowią konkurencję dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji. Małe firmy realizują bowiem kursy w miejscowościach nieobsługiwanych przez żadnego przewoźnika albo na tych samych trasach, jednak proponując szybszą obsługę i niższą cenę. Pozwala na to przede wszystkim korzystanie z busów, czyli pojazdów samochodowych typu van o liczbie miejsc od 9-18 czy od 18-21. W ostatnich latach daje się zauważyć znaczny wzrost udziału mikrobusew w obsłudze mieszkańców miasta i okolic. Obsługa przewozów wewnątrzmijskich powinna zostać zarezerwowana dla MPK

sp. z o.o., natomiast przewoźnicy regionalni powinni dowozić pasażerów do jednego, najważniejszego punktu przesiadkowego w mieście np. w okolicy dworca autobusowego (szerzej na ten temat w kolejnych rozdziałach).

Dworzec Autobusowy w Ostrowcu Świętokrzyskim położony przy ul. Żabiej 40, w centrum miasta, naprzeciwko Dworca Kolejowego. Taka lokalizacja stwarza dogodne warunki do lepszej integracji obu elementów systemu transportowego. Jego właścicielem jest PKS w Ostrowcu Świętokrzyskim S.A. Stanowi on ważny punkt przesiadkowy dla mieszkańców wszystkich gmin powiatu ostrowieckiego. Jest otwarty od 5:00 do 23:00, natomiast kasy biletowe są czynne w dni robocze od 6:00 do 16:00, w soboty od 9:00 do 13:00 a w niedziele od 10:00- 16:00.

4. Charakterystyka sieci komunikacyjnej obszaru objętego Planem Transportowym

Sieć komunikacyjna w rozumieniu ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym*, to układ linii komunikacyjnych obejmujący obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru. Stanowi ona jedną z gałęzi systemu transportowego w mieście. Jednocześnie transport publiczny, zwłaszcza dotyczący przewozów środkami komunikacji miejskiej jest najbardziej wrażliwym na wszelkie zmiany w sytuacji społeczno-gospodarczej czy przestrzennej miasta elementem tego systemu. Układ linii komunikacyjnych w mieście podlega modyfikacjom nawet kilka razy w roku. Dlatego ten element zbiorowego transportu publicznego powinien być jak najbardziej elastyczny, tak aby mógł szybko reagować na potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta.

Tę specyfikę przewozów w komunikacji miejskiej uwzględnił ustawodawca dając organizatorowi transportu publicznego w mieście możliwość określenia jedynie obszaru, na którym będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Potwierdzenie tego wniosku znajduje się w art. 56 ust. 2 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym*, który wyłącza finansowanie wydatków na pokrycie straty wynikającej ze stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej ze środków budżetu państwa. Konsekwencją tej regulacji jest zapis § 4 ust. 3 oraz § 5 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w *sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 Nr 117, poz. 684), który w przypadku przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej zwalnia organizatora z obowiązku szczegółowego określenia linii komunikacyjnej w Planie Transportowym. Ma to swoje uzasadnienie w praktyce, ponieważ częste zmiany w układzie sieci lub przebiegu poszczególnych linii wymagałyby każdorazowej aktualizacji planu transportowego, co wymaga długotrwałych procedur, analogicznych do tych, które wymagają jego uchwalenia.

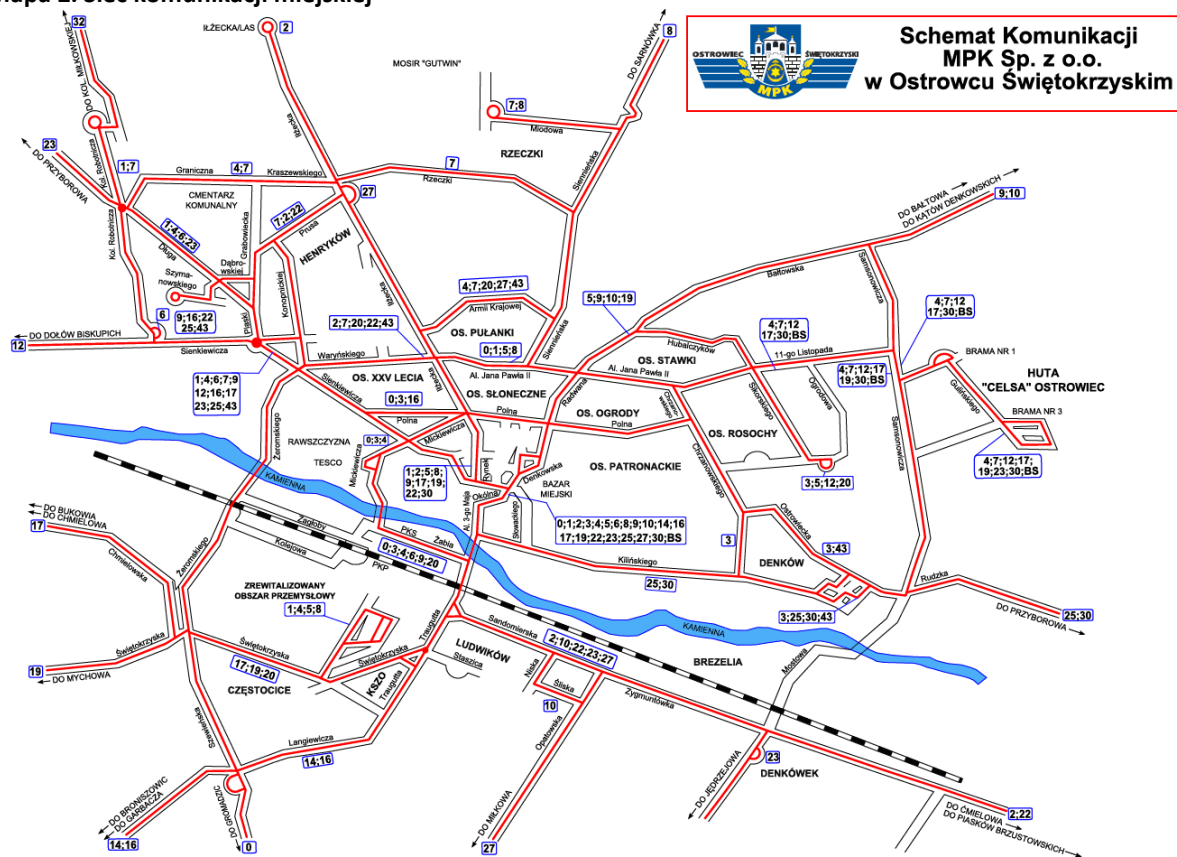
Stąd niniejszy Plan Transportowy dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski wskazuje jedynie obszar objęty przewozami o charakterze użyteczności publicznej, skupiając się w dalszej kolejności na opisie aktualnego układu sieci komunikacyjnej.

Na wstępie należy powiedzieć, że **przewozy o charakterze użyteczności publicznej** są powszechnie dostępną usługą w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Obszarem wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Ostrowcu Świętokrzyskim jest więc obszar znajdujący się w granicach administracyjnych gminy. Są to zatem gminne przewozy pasażerskie. Ustawa stwarza możliwość, aby przewozy w ramach komunikacji miejskiej zostały rozszerzone poza granice administracyjne miasta, na podstawie porozumień międzygminnych lub po utworzeniu związku międzygminnego. Obecnie Gmina Ostrowiec Świętokrzyski nie ma podpisanych porozumień z gminami ościennymi na wykonywanie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jednak świadczy usługi przewozu osób na terenie gmin Bałtów, Bodzechów, Ćmielów, Kunów i Waśniów na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Ostrowieckiego. W związku z tym obecna sieć linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK obejmuje swoim zasięgiem również wspomniane gminy. Na ich obszarze nie planuje się jednak wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem miałyby być Gmina Ostrowiec Świętokrzyski. Gminy nie partycypują w kosztach funkcjonowania Spółki, są to zatem przewozy komercyjne a Przedsiębiorstwo wykonuje je na własne ryzyko.

Poniższa mapa przedstawia schemat sieci komunikacji miejskiej obsługiwanej przez MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim.

Mapa 2. Sieć komunikacji miejskiej



Źródło: MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim

W układzie komunikacyjnym funkcjonuje 35 linii autobusowych, 15 linii obsługuje tylko Gminę Ostrowiec Świętokrzyski. Sieć komunikacyjna, oprócz kilku linii głównych biegnących przez całe miasto, składa się z krótkich, lokalnych linii, które obsługują mniejsze obszary, dowożąc pasażerów do punktów węzłowych i do linii głównych. Część linii posiada wariantowe trasy.

Tabela 6. Przebieg linii w granicach administracyjnych Gminy Ostrowiec Świętokrzyski

LP.	NR LINII	NAZWA LINII
1	1	CZĘSTOCICE ZOZ - KOL.ROBOTNICZA
2	3	OGRODOWA/02 - OGRODOWA/02
3	4	ALEJA JANA PAWŁA II/ 04 - GULIŃSKIEGO /06
4	5	CZĘSTOCICE ZOZ - OGRODOWA
5	6	KOLONIA ROBOTNICZA/POCZ. - KOLONIA ROBOTNICZA/ KOŃC.
6	7	NOWY ZAKŁAD BR.3 - KOLONIA ROBOTNICZA/ DZIAŁKI
7	8	MIODOWA(POCZ). - ŻEROMSKIEGO(PAULINÓW)
8	9	KĄTY DENKOWSKIE POCZ. - SZPITAL
9	25	SZPITAL - RUDZKA 01
10	27	ŚLISKA - SZPITAL
11	43	SZYMANOWSKIEGO (PĘTLA)/ 08 - RUDZKA / 04
12	B1	KOL.ROBOTNICZA/POCZ. - KOL.ROBOTNICZA/ DZIAŁKI
13	BS	NOWY ZAKŁAD BR 3 - NOWY ZAKŁAD BR 3
14	8B	MIODOWA(PĘTLA) / 03 - MIODOWA/ 04
15	C	KOL.ROBOTNICZA/ 07 - OGRODOWA/ 02

Źródło: MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim

Trasy linii autobusowych przebiegają w dużej mierze przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Do ulic, przez które przebiega największa liczba linii autobusowych należą ulice:

- Aleja 3 Maja - Okólna - Starokunowska – Henryka Sienkiewicza,
- Aleja 3 Maja – Okólna - Denkowska - Mieczysława Radwana, Bałtowska,
- Aleja 3 Maja - Sandomierska,
- Aleja 3 Maja - Rondo im. Republiki Ostrowieckiej, ul. Romualda Traugutta
- Waryńskiego – Al. Jana Pawła II .

Przewóz osób na obszarze znajdującym się poza granicami administracyjnymi miasta wykonywany jest w trzech strefach komunikacyjnych. W każdej z nich obowiązuje inny cennik opłat. Na podstawie uchwał Zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim sp. z o.o. do poszczególnych stref pozamiejskich zostały zaliczone następujące miejscowości:

Tabela 7. Opis stref pozamiejskich obsługiwanych przez MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim

STREFA	MIEJSCOWOŚCI
I	Bodzechów, Boksycka, Brezelia, Brzeźniak, Chmielów, Denkówek, Goździelin, Janik (z wyjątkiem przystanku Janik 03/Leśna), Jędrzejów, Jędrzejowice, Miłkowska Karczma, Miłków, Przyborów, Rudka Kunowska, Stara Dębowa Wola, Sudół (z wyjątkiem przystanku nr 308), Szewna, Szyby, Świrna, Udzieców, Wymysłów, Wólka Bodzechowska
II	Bałtów, Broniszowice, Brzóstowa, Ćmielów, Gromadzice, Grójec, Janik (przystanek Janik 03/Leśna), Kosowice, Kunów, Magonie, Maksymilianów, Mirkowice, Mychów, Podszkodzie, Piaski Brzostowskie, Rudka Bałtowska, Sarnówek, Szwarszowice
III	Bukowie, Chocimów, Doły Biskupie, Garbacz, Kol. Inwalidzka, Momina, Nietulisko Duże, Nietulisko Małe, Piotrów, Wólka Bałtowska, Wólka Trzemecka

Źródło: MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim

Spośród 35 linii obsługiwanych przez MPK do linii wybiegających poza granice administracyjne miasta należą:

Tabela 8. Przebieg linii wybiegających poza granice administracyjne Gminy Ostrowiec Świętokrzyski

LP.	NR LINII	NAZWA LINII
1	0	GROMADZICE/ UL.SZEWIENSKA(PĘTLA)/ 01 - GROMADZICE/ UL.SZEWIENSKA(PĘTLA)/ 01
2	0	SZEWNA/UL.ARMII LUDOWEJ(cmentarz)/ 01 - SZEWNA/UL.ARMII LUDOWEJ(cmentarz)/ 02
3	2	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI/ IŁŻECKA/ 16 – ĆMIELÓW/ SANDOMIERSKA (WIÓRY)/ 09
4	8	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI(MIODOWA) - SARNÓWEK
5	10	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI / ŚLISKA/ 01 - WÓLKA TRZEMECKA/0681(KAPLICZKA)/ 03
6	12	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI /OGRODOWA(PĘTLA) / 02- DOŁY BISKUPIE / 0649 (PĘTLA)/ 07
7	12	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI / GULIŃSKIEGO(PĘTLA) / 05 - DOŁY BISKUPIE / 0649 (PĘTLA)/ 07
8	14	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI (ZAJEZDZIA MPK) - BRONISZOWICE
9	16	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI/ SZYMANOWSKIEGO(PĘTLA) / 08 - GARBACZ/0645(CENTRUM) / 02
10	17	BUKOWIE-OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI (UL.GULIŃSKIEGO)
11	19	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI / GULIŃSKIEGO(PĘTLA) / 05 - MYCHÓW0665(KOŚCIÓŁ)/ 08
12	22	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI/ SZYMANOWSKIEGO(PĘTLA) /08 - ĆMIELÓW/ SANDOMIERSKA (WIÓRY)/09
13	23	JĘDRZEJÓW/ 0673(REKTORAT ŚW. FRANCISZKA)/ 03 - KOLONIA INWALIDZKA/001365(PĘTLA)/ 05
14	25	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI/ SZYMANOWSKIEGO(PĘTLA) / 08 - PRZYBORÓW/0675(PĘTLA)/04
15	27	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI/ SZYMANOWSKIEGO/ 02 - MIŁKÓW/UL.OSTROWIECKA(KOŚCIÓŁ)/ 12
16	30	PRZYBORÓW-OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI(UL.GULIŃSKIEGO)
17	32	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI/ KOLONIA ROBOTNICZA/ 07 - MIŁKOWSKA KARCZMA/ 0660 (SZKOŁA)/ 12
18	A	ĆMIELÓW/RYNEK/ 04 - KUNÓW/ KAZNODZIEJSKA(0656)/ 01
19	G	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI/ JANA PAWŁA II / 04 - GARBACZ/ 0645 (CENTRUM) / 02
20	S	OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI/ KOLONIA ROBOTNICZA/ 07 - SZEWNA/UL.ARMII LUDOWEJ(cmentarz)/ 02

Źródło: MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim

Linie komunikacyjne wskazane w powyższych tabelach oraz na mapie tworzą aktualną sieć komunikacyjną obsługiwaną przez autobusy MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim. Jak już wspomniano połączenia te mają charakter elastyczny, ponieważ są uruchamiane w przypadku zgłoszenia takiego zapotrzebowania przez organizatora. Istnieje zatem możliwość rozszerzenia lub ograniczenia przedstawionego wykazu połączeń.

Planowanie zmian w komunikacji miejskiej powinno odbywać się głównie przy uwzględnieniu planów zagospodarowania przestrzennego, strategii rozwoju układu drogowego, analiz aktualnych potrzeb przewozowych oraz wpływających na bieżąco uzasadnionych postulatów od władz samorządowych, organizacji społecznych oraz innych instytucji i osób prywatnych. Aby zmiany w obsłudze komunikacyjnej mogły być opracowywane i wprowadzane w sposób gwarantujący harmonijny rozwój sieci komunikacyjnej Ostrowca Świętokrzyskiego, celowe jest określenie i stosowanie ogólnych zasad kształtowania sieci komunikacyjnej we wszystkich aspektach (trasy i powiązania wzajemne linii, skoordynowane rozkłady jazdy różnych środków transportu itd.). Decyzje takie muszą zawsze wynikać z analizy zapotrzebowania oraz być uwarunkowane dostępnością środków finansowych.

Jednym ze sposobów kontroli zapotrzebowania jest przeprowadzanie badań napełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym) oraz badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców. Obecnie, na podstawie wniosków zgłaszanych przez użytkowników komunikacji, MPK przed podjęciem decyzji o zmianach, przeprowadza we własnym zakresie dogłębne analizy rzeczywistych potrzeb przewozowych.

Regularne prowadzenie pomiarów pozwoli dostosować ilość kursów, ale także przebieg tras do zmieniających się potrzeb przewozowych. Rekomendujemy wykonywanie badań napełnień co rok. Należy jednocześnie dążyć do utrzymania stabilnego układu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy, ponieważ jest to jeden z najważniejszych czynników, które decydują o poczuciu niezawodności komunikacji publicznej wśród jej pasażerów.

Poniżej przedstawiamy wyniki pomiarów napełnień przeprowadzonych w listopadzie 2013 roku w dni powszednie na wszystkich liniach MPK. Na ich podstawie można określić wielkość potoków pasażerskich na każdej z linii. Wyniki zostały przedstawione w formie tabelarycznej oraz w postaci wykresu. Oś pionowa określa wielkość potoków pasażerskich, wyrażającą liczbę osób znajdujących się w pojeździe pomiędzy poszczególnymi przystankami. Oś pozioma oznacza numer przystanku podany zgodnie z tabelą znajdującą się powyżej.

Tabela 9. Linia nr 0 (linia pozamiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy	Godzina przyjazdu	
	Szewna/Cmentarz	10:18:00	Szewna/Cmentarz		
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	SZEWNA/CMĘTARZ	5	-	5	Strefa I
2	SZEWIĘNSKA	1	-	6	
3	SZEWIĘNSKA/MUZ.	7	-	13	
4	ŻEROMSKIEGO/MUZEUM	-	-	13	
5	ŻEROMSKIEGO/PAULINÓW	1	-	14	
6	TRAUGUTTA/HUTA	1	1	14	
7	ALEJA	-	3	11	
8	OKÓLNA	18	5	24	
9	RADWANA/CM.	3	3	24	
10	POLNA PRZYCHODNIA	1	1	24	
11	POLNA PATRONACKIE	-	5	19	
12	CHRZANOWSKIEGO/BILLA	1	5	14	
13	AL. JANA PAWŁA II/MODEKS	4	1	17	
14	AL. JANA PAWŁA II/RADWANA	-	-	17	
15	AL. JANA PAWŁA II/BAZA	1	2	16	
16	IŁŻECKA Z.E.	7	4	19	
17	IŁŻECKA P.K.	2	1	20	
18	MICKIEWICZA/TRÓJKĄT	-	-	20	
19	SIENKIEWICZA/PAWILONY	-	1	19	
20	SIENKIEWICZA/P.K.	-	1	18	
21	MICKIEWICZA/RAWSZCZYŻNA	1	3	16	
22	ŻABIA/WÓLCZANKA	-	-	16	
23	ŻABIA/BAR	-	-	16	
24	ŻEROMSKIEGO/PAULINÓW	-	8	8	
25	ŻEROMSKIEGO/MUZEUM	-	2	6	
26	SZEWIĘNSKA/MUZEUM	-	2	4	
27	SZEWIĘNSKA	-	3	1	
28	SZEWNA/CMĘTARZ	-	1	0	Strefa I

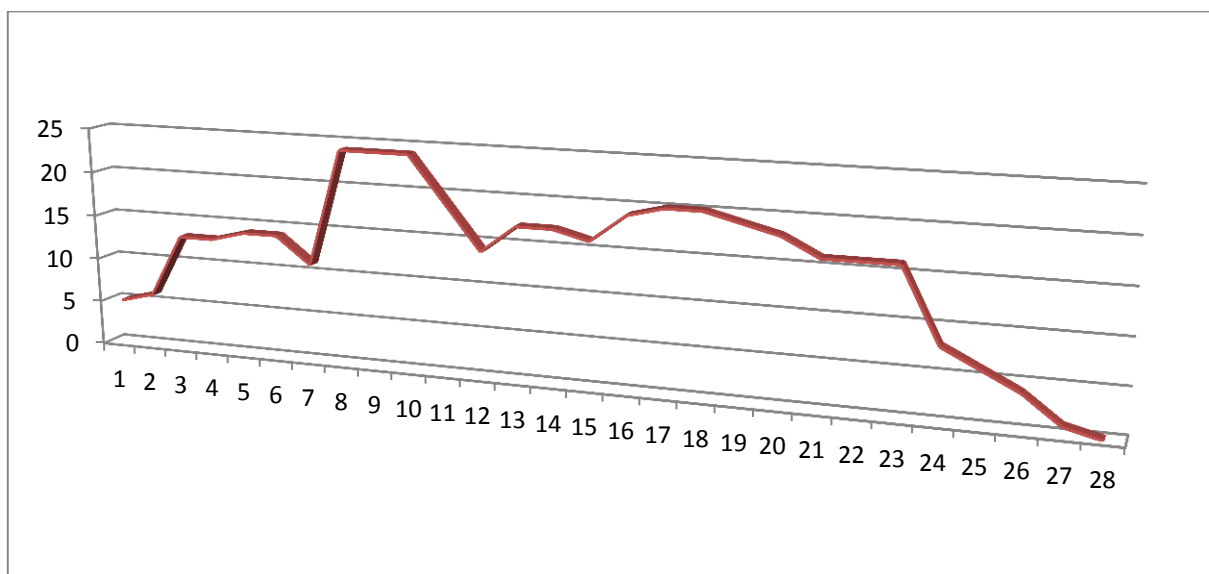


Tabela 10. Linia nr 1 (linia miejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy	Godzina przyjazdu	
	KOL. ROBOTNICZA/DZIAŁKI 1	12:05:00	CZĘSTOCICE Z.O.Z	12:35:00	
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	KOL.ROBOTNICZA/DZIAŁKI 1	8	0	8	
2	DŁUGA/RONDO	4	0	12	
3	DŁUGA/CM 1	4	0	16	
4	DŁUGA/SĄD 2	7	2	21	
5	DĄBROWSKIEJ 1	0	1	20	
6	PIASKI 2	1	2	19	
7	SIENKIEWICZA/LELEWELA	6	3	22	
8	SIENKIEWICZA/PAWILONY 1	4	1	25	
9	MICKIEWICZA 1	0	5	20	
10	IŁŻECKA Z.E. 2	5	1	24	
11	AL.JANA PAWŁA II/BAZA 2	4	3	25	
12	AL.JANA PAWŁA II/MODEKS 2	5	3	27	
13	CHRZANOWSKIEGO/BILLA 2	5	6	26	
14	POLNA PRZYCHODNIA 1	1	1	26	
15	POLNA/LIDL 1	7	4	29	
16	IŁŻECKA/POWIAT 1	6	1	34	
17	RYNEK	1	0	35	
18	ALEJA 2	8	6	37	
19	RONDO	3	4	36	
20	ŚWIĘTOKRZYSKA/HUTA	2	9	29	
21	ŚWIĘTOKRZYSKA/KSZO 1	0	6	23	
22	CZĘSTOCICE ZOZ 2	0	23	0	

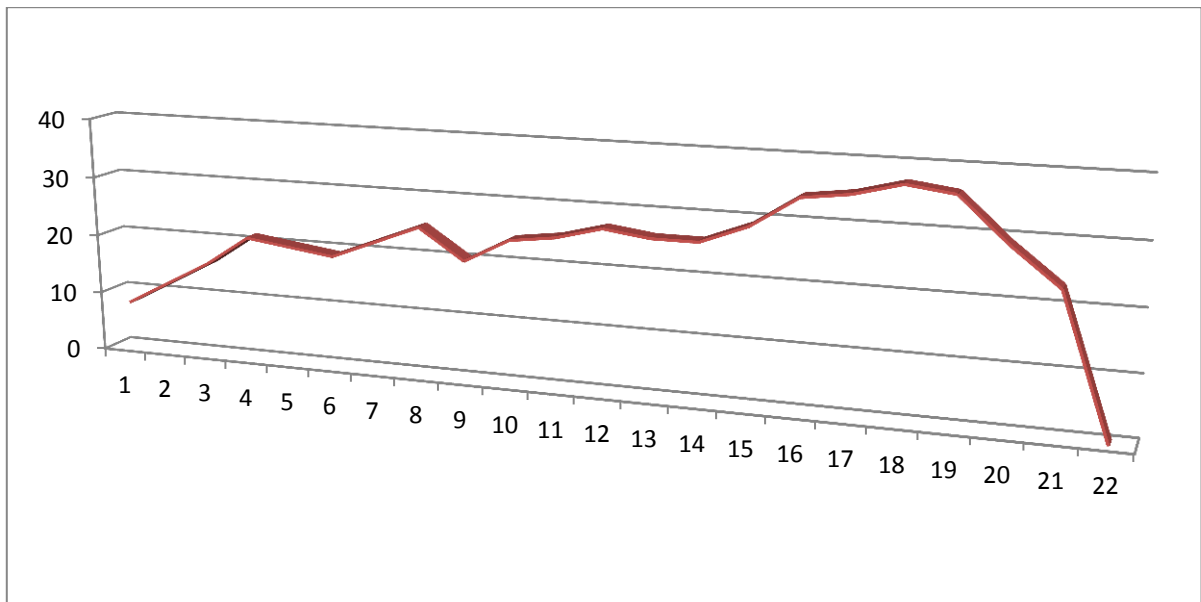


Tabela 11. Linia nr 2 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	IŁŻECKA POCZ. 1	08:38:00	ĆMIELÓW RYNEK		09:17:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	IŁŻECKA POCZ. 1	1	0	1	
2	IŁŻECKA/LAS 1	3	0	4	
3	PRUSA/IŁŻECKA 1	4	0	8	
4	PRUSA 1	0	0	8	
5	KONOPNICKIEJ/ASNYKA 1	4	0	12	
6	KONOPNICKIEJ/TRZECIAKÓW 1	3	0	15	
7	WARYŃSKIEGO/KONOPNICKIEJ 2	1	2	14	
8	WARYŃSKIEGO BIEDRONKA 2	4	2	16	
9	IŁŻECKA Z.E. 1	6	3	19	
10	IŁŻECKA P.K.	2	2	19	
11	IŁŻECKA/POWIAT 1	2	1	20	
12	RYNEK	2	6	16	
13	ALEJA 2	3	2	17	
14	SANDOMIERSKA/TECHNIKUM 1	1	7	11	
15	ZYGMUNTÓWKA 2	0	3	8	
16	ZYGMUNTÓWKA/BREZELIA 2	0	0	8	
17	GOŹDZIELIN wióry	0	2	6	Strefa I
18	BODZECHÓW/PKP wióry	0	0	6	Strefa I
19	BODZECHÓW/KOŚCIÓŁ wióry	0	0	6	Strefa I
20	BODZECHÓW Os. Nalazka wióry	0	0	6	Strefa I
21	GRÓJEC/755/05	0	0	6	Strefa II
22	GRÓJEC/755/03	0	0	6	Strefa II
23	BRZÓSTOWA/755(sk.P.Brz.)/01	0	1	5	Strefa II
24	ĆMIELÓW/UMiG wióry	0	1	4	Strefa II
25	ĆMIELÓW/RYNEK KOŃC./końc.	0	4	0	Strefa II

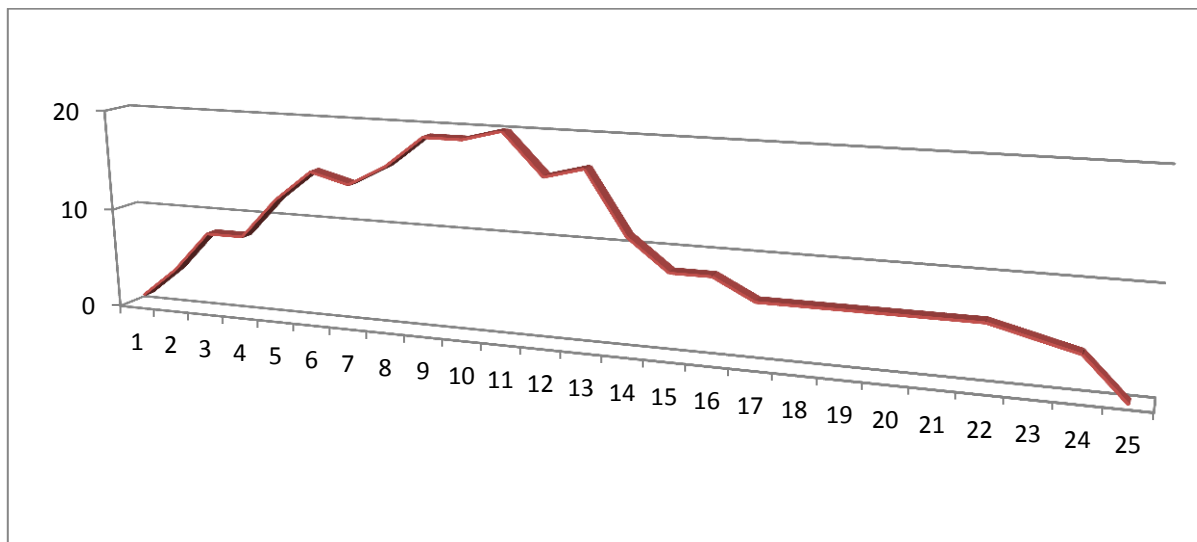


Tabela 12. Linia nr 3 (linia miejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy	Godzina przyjazdu	
	OGRODOWA/ POCZ	05:30:00	OGRODOWA KOŃ.	06:02:00	
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	OGRODOWA/ POCZ	0	-	0	
2	SIKORSKIEGO/WIEŻOWCE 1	0	-	0	
3	11 LISTOPADA 1	4	-	4	
4	CHRZANOWSKIEGO/BILLA 2	1	-	5	
5	POLNA PATRONACKIE 1	4	-	9	
6	POLNA PRZYCHODNIA 1	0	-	9	
7	POLNA/LIDL 1	1	2	8	
8	IŁŻECKA Z.E. 2	0	1	7	
9	WARYŃSKIEGO BIEDRONKA 1	1	0	8	
10	WARYŃSKIEGO/KONOPNICKIEJ 1	0	0	8	
11	SIENKIEWICZA P.K. 1	1	0	9	
12	SIENKIEWICZA/PAWILONY 1	2	4	7	
13	MICKIEWICZA/TESCO	0	4	3	
14	MICKIEWICZA/RAWSZCZYŻNA 1	0	1	2	
15	ŻABIA/WÓLCZANKA 1	0	2	0	
16	ŻABIA/BAR 1	1	0	1	
17	ALEJA 1	1	0	2	
18	OKÓLNA	0	1	1	
19	RADWANA/CM. 1	0	0	1	
20	POLNA PRZYCHODNIA 2	0	1	0	
21	POLNA PATRONACKIE 2	0	0	0	
22	11 LISTOPADA/SP 2	0	0	0	
23	SIKORSKIEGO/WIEŻOWCE 2	0	0	0	
24	OGRODOWA KOŃ.	0	0	0	

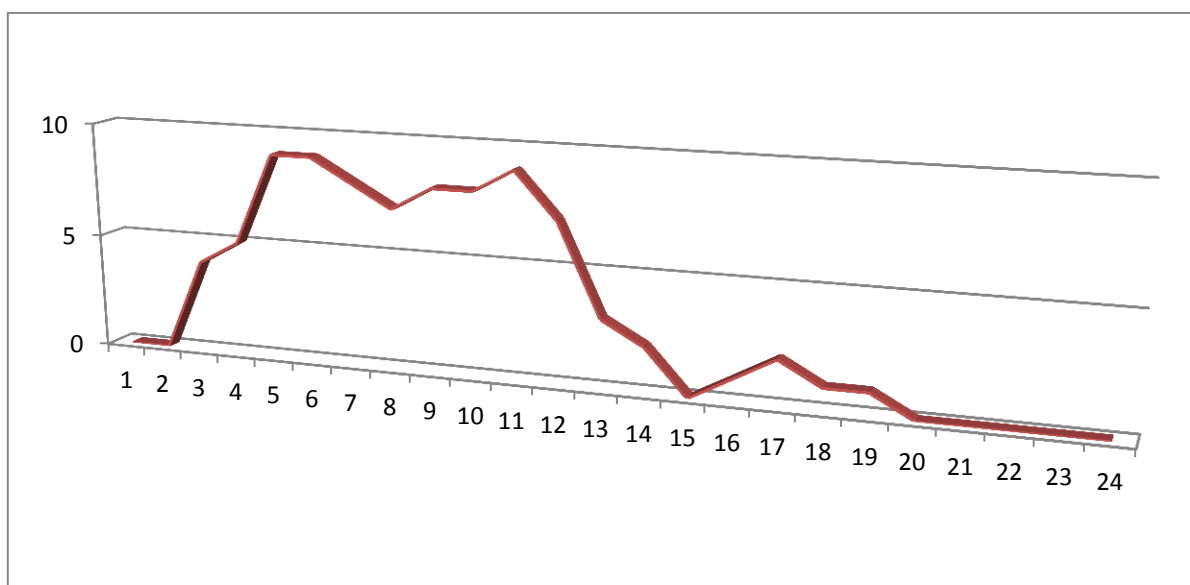


Tabela 13. Linia nr 5 (linia miejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy	Godzina przyjazdu	
	OGRODOWA/ POCZ.	15:40:00	CZĘSTOCICE ZOZ 2	16:00:00	
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	OGRODOWA/ POCZ	1	-	1	
2	SIKORSKIEGO/WIEŻOWCE 1	2	-	3	
3	SIKORSKIEGO 2	-	-	3	
4	HUBALCZYKÓW/SKLEP 1	-	-	3	
5	HUBALCZYKÓW	-	-	3	
6	AL.JANA PAWŁA II/RADWANA	3	1	5	
7	AL.JANA PAWŁA II/BAZA 1	-	-	5	
8	IŁŻECKA Z.E. 1	-	-	5	
9	IŁŻECKA P.K.	1	1	5	
10	IŁŻECKA/POWIAT 1	-	-	5	
11	RYNEK	3	-	8	
12	ALEJA 2	2	2	8	
13	RONDO	-	3	5	
14	ŚWIĘTOKRZYSKA/HUTA	-	5	0	
15	ŚWIĘTOKRZYSKA/KSZO 1	-	-	0	
16	CZĘSTOCICE ZOZ 2	-	-	0	

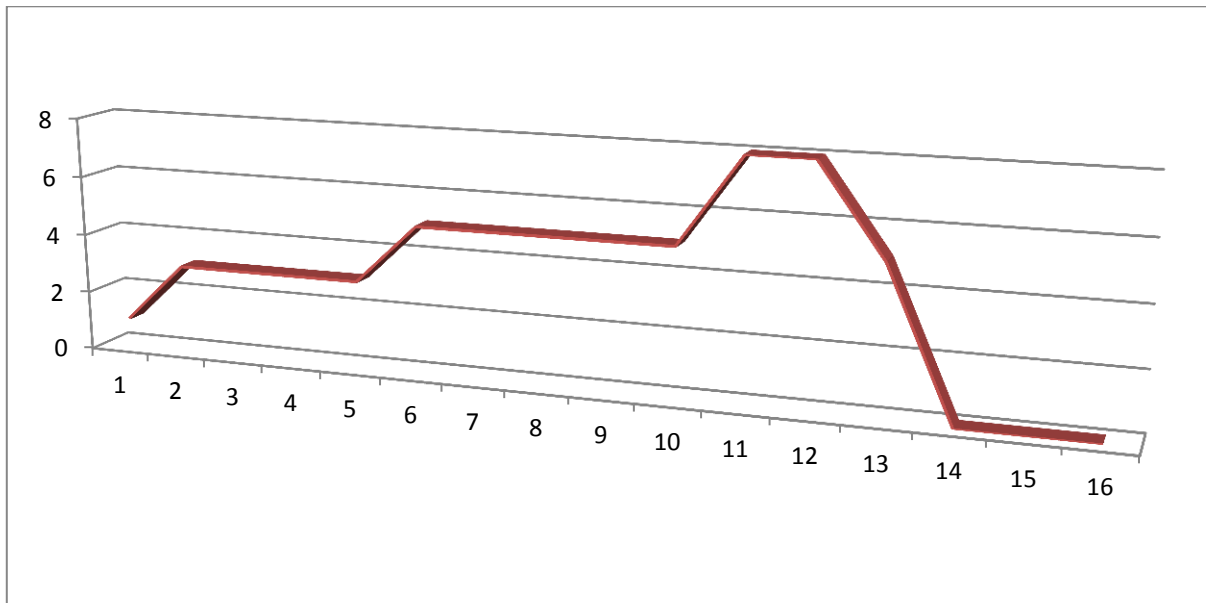


Tabela 14. Linia nr 6 (linia miejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy	Godzina przyjazdu	
	KOL.ROBOTNICZA POCZ. 1	05:25:00	KOL.ROBOTNICZA POCZ. 1	06:01:00	
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	KOL.ROBOTNICZA POCZ. 1	0	0	0	
2	KOL.ROBOTNICZA 1	0	0	0	
3	DŁUGA/RONDO	0	0	0	
4	DŁUGA/CM 1	0	2	0	
5	DŁUGA/SĄD 2	0	4	2	
6	DĄBROWSKIEJ 1	1	0	6	
7	PIASKI 2	0	1	5	
8	SIENKIEWICZA/LELEWELA	0	0	6	
9	MATEJKI	0	1	6	
10	SIENKIEWICZA P.K. 1	0	2	7	
11	SIENKIEWICZA/PAWILONY 1	0	1	9	
12	MICKIEWICZA/RAWSZCZYNA 1	0	3	10	
13	ŻABIA/WÓLCZANKA 1	1	0	13	
14	ŻABIA/BAR 1	0	1	12	
15	ALEJA 1	0	1	13	
16	OKÓLNA	0	4	14	
17	STAROKUNOWSKA 2	0	4	18	
18	SIENKIEWICZA/PAWILONY 2	6	0	22	
19	SIENKIEWICZA P.K. 2	4	2	16	
20	PIASKI 1	2	0	14	
21	DŁUGA 1	5	1	12	
22	DŁUGA/SĄD 1	2	0	8	
23	DŁUGA/CM 2	0	0	6	
24	KOL.ROBOTNICZA/DŁUGA 2	3	1	6	
25	KOL.ROBOTNICZA 2	2	0	4	
26	KOL.ROBOTNICZA POCZ. 2	2	0	2	

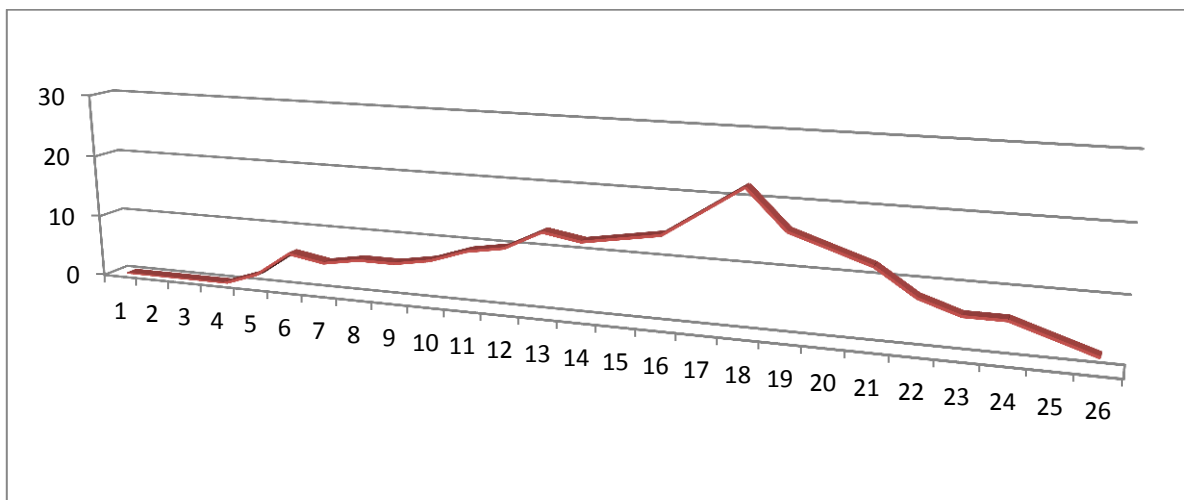


Tabela 15. Linia nr 7 (linia miejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	KOL. ROBOTNICZA	06:20:00	N. ZAKŁAD		06:50:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	KOL.ROBOTNICZA/DZIAŁKI 1	1	-	1	
2	GRANICZNA/KASZTANOWA 1	1	-	2	
3	GRANICZNA 1	2	-	4	
4	KRASZEWSKIEGO 1	3	-	7	
5	PRUSA/IŁŻECKA 1	6	-	13	
6	PRUSA 1	1	-	14	
7	PRUSA/GRABOWIECKA 1	1	-	15	
8	GRABOWIECKA/01	2	-	17	
9	PIASKI 2	-	2	15	
10	SIENKIEWICZA/LELEWELA	-	1	14	
11	WARYŃSKIEGO/KONOPNICKIEJ 2	-	-	14	
12	WARYŃSKIEGO BIEDRONKA 2	-	3	11	
13	IŁŻECKA/CHAMPION 1	-	2	9	
14	PUŁANKI I 2	1	-	10	
15	PUŁANKI 2	3	-	13	
16	SIENNIEŃSKA/WIEŻOWCE 1	7	-	20	
17	AL.JANA PAWŁA II/MODEKS 2	-	-	20	
18	11 LISTOPADA/SP 2	1	1	20	
19	11 LISTOPADA 2	-	-	20	
20	11 LISTOPADA I 2	-	1	19	
21	SAMSONOWICZA/FD 2	-	4	15	
22	N.ZAKŁAD BR.1 2	-	10	5	
23	GULIŃSKIEGO 2	-	3	2	
24	N.ZAKŁAD BR.3 2	-	2	0	

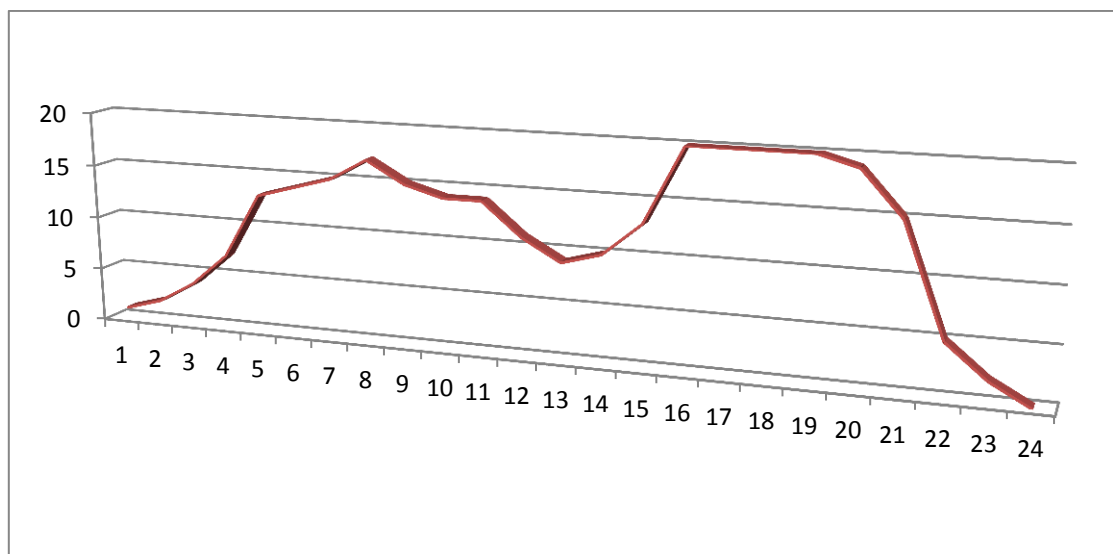


Tabela 16. Linia nr 8 (linia miejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	MIODOWA	07:10:00	ŚWIĘTOKRZYSKA		07:28:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	MIODOWA	2	-	2	
2	SIENNIĘSKA	5	-	7	
3	AL. JANA PAWŁA II	6	-	13	
4	IŁŻECKA	1	-	14	
5	POLNA	3	1	16	
6	RADWANA	4	1	19	
7	OKÓLNA	-	3	16	
8	ALEJA 3-GO MAJA	-	-	16	
9	TRAUGUTTA	-	11	5	
10	ŚWIĘTOKRZYSKA	-	4	1	
11	ŚWIĘTOKRZYSKA/BOCZNA	-	1	0	

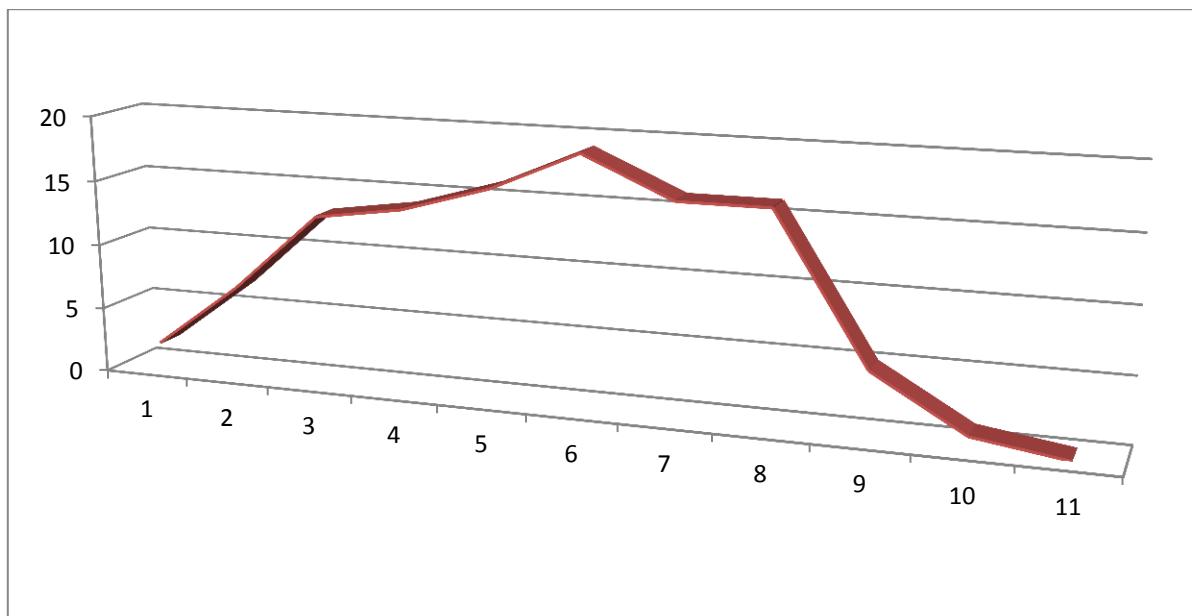


Tabela 17. Linia nr 9 (linia miejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	SZPITAL 1	13:15:00	WYDZIAŁ PZM		13:59:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	SZPITAL 1	5	-	5	
2	DĄBROWSKIEJ 1	1	-	6	
3	PIASKI 2	-	-	6	
4	SIENKIEWICZA/LELEWELA	-	-	6	
5	SIENKIEWICZA P.K. 1	3	-	9	
6	SIENKIEWICZA/PAWILONY 1	3	-	12	
7	MICKIEWICZA/RAWSZCZYŻNA 1	4	-	16	
8	ŻABIA/WÓLCZANKA 1	2	1	17	
9	ŻABIA/BAR 1	-	1	16	
10	ALEJA 1	9	1	24	
11	OKÓLNA	5	2	27	
12	RADWANA/CM. 1	1	1	27	
13	POLNA PRZYCHODNIA 2	-	5	22	
14	POLNA PATRONACKIE 2	3	5	20	
15	CHRZANOWSKIEGO/BILLA 1	1	3	18	
16	AL.JANA PAWŁA II/MODEKS 1	7	1	24	
17	RADWANA/AL.JP II	6	5	25	
18	BAŁTOWSKA/WYSOKA 1	5	5	25	
19	BAŁTOWSKA/ŚWIER. 2	3	3	25	
20	BAŁTOWSKA/LASEK 2	2	4	23	
21	BAŁTOWSKA/SZKOŁA 2	-	3	20	
22	BAŁTOWSKA/DĘBOWA 2	1	4	17	
23	BAŁTOWSKA/KOSZARY 2	1	1	17	
24	SUDÓLVII/KĄTY DENKOWSKIE 1	1	11	7	
25	KĄTY DENKOWSKIE 2	-	3	4	
26	KĄTY DENKOWSKIE 01 2	-	3	4	
27	KĄTY DENKOWSKIE 02 2	-	3	1	
28	KĄTY DENKOWSKIE POCZ. 2	-	1	0	
29	WYDZIAŁ PRZER.ZŁOMU METAL.2	-	-	-	

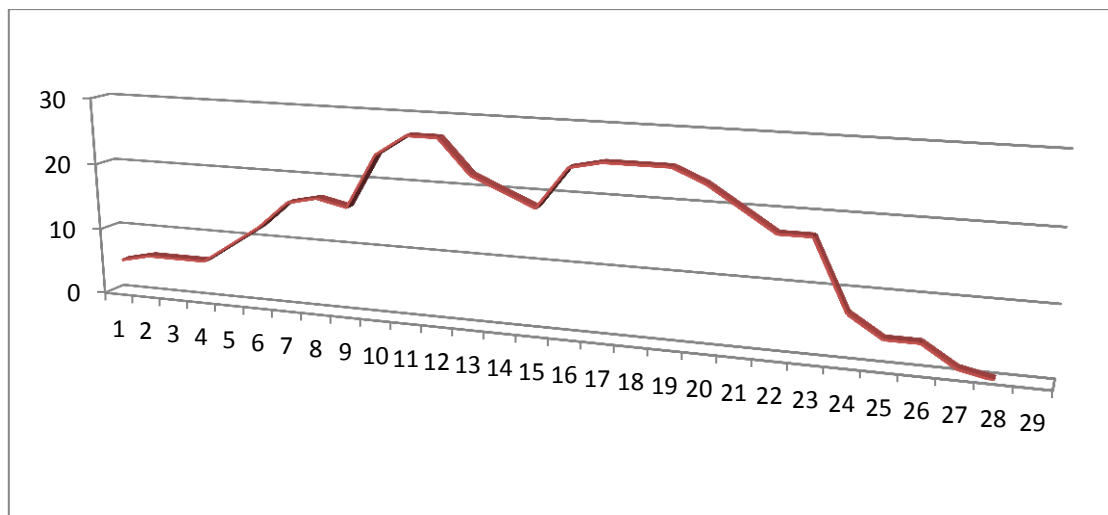


Tabela 18. Linia nr 10 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	ŚLISKA/POCZ.	12:05:00	WÓLKA BAŁTOWSKA		12:46:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	ŚLISKA/POCZ.	-	0	0	
2	SANDOMIERSKA/OPATOWSKA 1	1	0	1	
3	SANDOMIERSKA/ŚLISKA 1	1	1	1	
4	SANDOMIERSKA/TECHNIKUM 2	0	0	1	
5	ALEJA 1	5	0	6	
6	OKÓLNA	1	0	7	
7	RADWANA/CM. 1	2	0	9	
8	RADWANA/SKLEPY	1	1	9	
9	RADWANA/AL.JP II	5	0	14	
10	BAŁTOWSKA/WYSOKA 1	1	0	15	
11	BAŁTOWSKA/LASEK 2	0	0	15	
12	BAŁTOWSKA/SZKOŁA 2	0	1	14	
13	BAŁTOWSKA/KOSZARY 2	0	3	11	
14	SUDÓŁ/754 (plac zabaw)/02	0	2	9	Strefa I
15	SUDÓŁ/754 (osiedle)/06	0	2	7	Strefa I
16	SUDÓŁ/754 (krzemionki)/08	0	3	4	Strefa I
17	SUDÓŁ/754 (Jelenia Góra)/10 Ba	0	1	3	Strefa I
18	MAGONIE/690/(kier. Boria)/02	0	0	3	Strefa II
19	MAGONIE/0213 (kier. Bałtów)/01	0	0	3	Strefa II
20	MAKSYMILIANÓW/754 (Skrz. Maksym.)	0	0	3	Strefa II
21	RUDKA BAŁTOWSKA 2	0	0	3	Strefa II
22	BAŁTÓW/754 (most)/02	0	1	2	Strefa II
23	BAŁTÓW/754 (kościół)/04	0	1	1	Strefa II
24	BAŁTÓW/754 (skrzyż. technikum)/06	0	0	1	Strefa II
25	BAŁTÓW/754 (szkoła)/08	0	1	0	Strefa II
26	WÓLKA BAŁTOWSKA/681(skrz. Kol)/2T	0	0	0	Strefa III
27	WÓLKA BAŁTOWSKA/681(sklep)/3 t	0	0	0	Strefa III

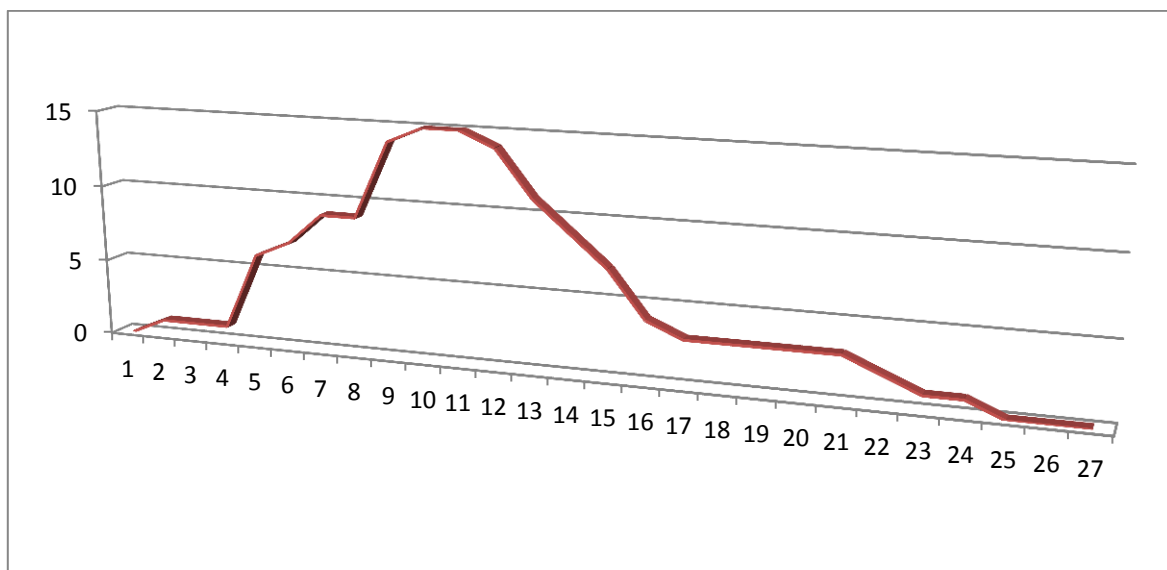


Tabela 19. Linia nr 12 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	DOŁY BISKUPIE/WIÓRY	07:55:00	ZAJEZDNIA MPK		08:35:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	DOŁY BISKUPIE/WIÓRY 1	-	-	-	Strefa III
2	DOŁY BISKUPIE 01 1	1	-	1	Strefa III
3	DOŁY BISKUPIE 1	6	-	7	Strefa III
4	DOŁY BISKUPIE IV 2	1	-	8	Strefa III
5	NIETULISKO 01 1	-	-	8	Strefa III
6	NIETULISKO 2	4	-	12	Strefa III
7	NIETULISKO/STRAŻ 1	3	-	15	Strefa III
8	NIETULISKO/SKRZYŻOWANIE 1	-	-	15	Strefa III
9	NIETULISKO/SZKOŁA 1	1	-	16	Strefa III
10	NIETULISKO MAŁE 1	5	-	21	Strefa III
11	KUNÓW/Ostrowiecka(9)rondo/02	3	7	17	Strefa II
12	KUNÓW/Ostrowiecka(9)oczysz/04	-	-	17	Strefa II
13	RUDKA/9(NŻ)/02	1	-	18	Strefa I
14	RUDKA/9/04	-	-	18	Strefa I
15	BOKSYCKA/(starodroże 9)/02	3	-	21	Strefa I
16	BIELINY 22	1	-	22	
17	SIENKIEWICZA/KOL.ROBOTNICZA 2	-	-	22	
18	SIENKIEWICZA/LELEWELA	-	-	22	
19	SIENKIEWICZA P.K. 1	1	8	15	
20	SIENKIEWICZA/PAWILONY 1	1	6	10	
21	MICKIEWICZA 1	2	1	11	
22	POLNA/LIDL 2	-	7	4	
23	RADWANA/SKLEPY	-	4	0	
24	ZAJEZDNIA MPK KONC	-	-	-	

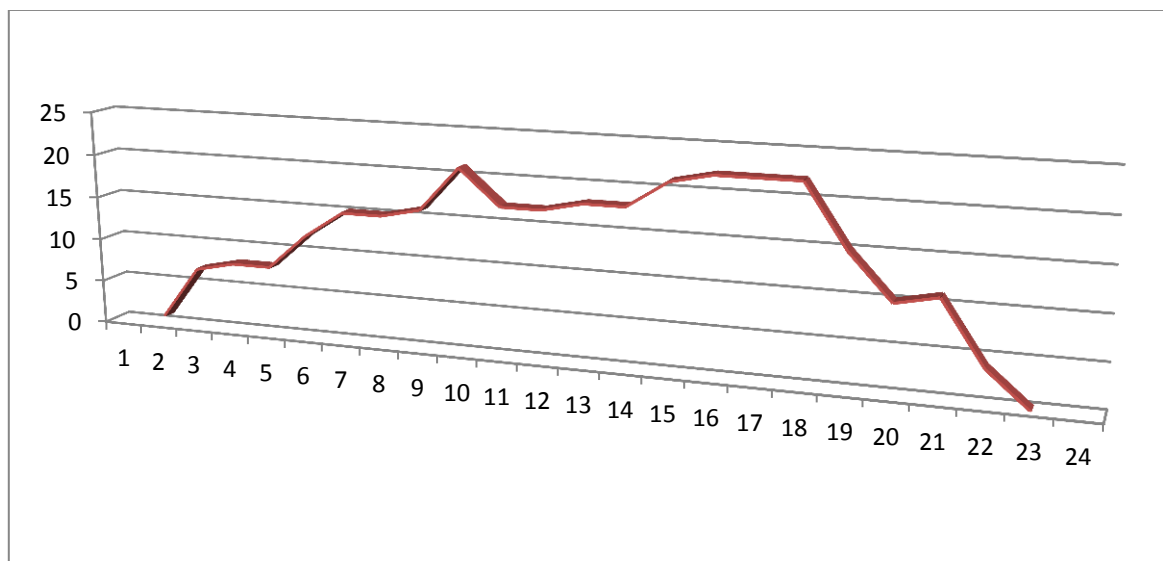


Tabela 20. Linia nr 14 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	ZAJEZDNIA MPK POCZ	12:30:00	BRONISZOWICE		13:56:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	ZAJEZDNIA MPK POCZ	-	0	0	
2	AL.JANA PAWŁA II/BAZA 2	2	0	2	
3	RADWANA L.E.	-	1	1	
4	RADWANA/CM. 2	-	0	1	
5	WARDYŃSKIEGO	2	0	3	
6	ALEJA 2	8	0	11	
7	RONDO	0	0	11	
8	TRAUGUTTA/HUTA 1	1	2	10	
9	TRAUGUTTA/TRAWNA 1	0	0	10	
10	<i>SZEWNA/Langiewicza/02 gar</i>	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>15</i>	<i>Strefa I</i>
11	<i>SZEWNA/Kielecka/02</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>15</i>	<i>Strefa I</i>
12	<i>SZEWNA/ul. Kielecka(Brzeźniak)g</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>11</i>	<i>Strefa I</i>
13	<i>PODSZKODZIE/751(szyby)/02</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>8</i>	<i>Strefa I</i>
14	<i>PODSZKODZIE/0669/02</i>	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>10</i>	<i>Strefa II</i>
15	<i>MIRKOWICE 01 2</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>4</i>	<i>Strefa II</i>
16	<i>MIRKOWICE 02 2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>Strefa II</i>
17	<i>BRONISZOWICE 2</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>1</i>	<i>Strefa II</i>
18	<i>BRONISZOWICE POCZ. 2</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>Strefa II</i>

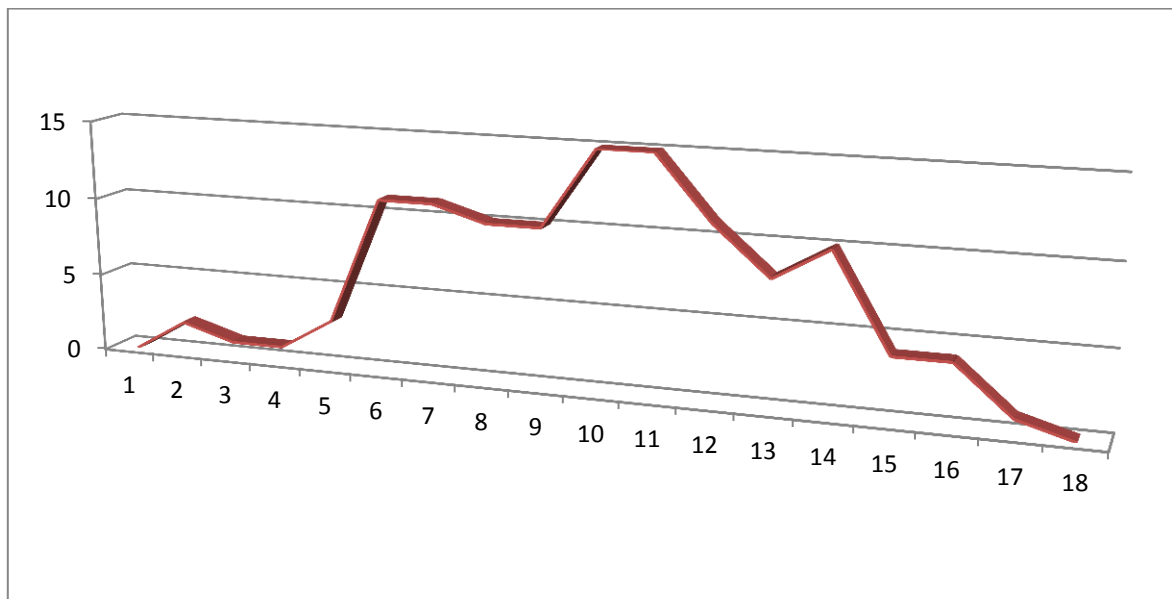


Tabela 21. Linia nr 16 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	SZPITAL 1	11:00:00	SZEWNA CM.		11:21:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	SZPITAL 1	9	-	9	
2	DĄBROWSKIEJ 1	2	-	11	
3	PIASKI 2	1	-	12	
4	SIENKIEWICZA/LELEWELA	-	1	11	
5	SIENKIEWICZA P.K. 1	2	2	11	
6	SIENKIEWICZA/PAWILONY 1	4	5	10	
7	STAROKUNOWSKA 1	3	3	10	
8	ALEJA 2	2	4	8	
9	RONDO	1	-	9	
10	TR AUGUTTA/HUTA 1	2	1	10	
11	TR AUGUTTA/TRAWNA 1	2	4	8	
12	SZEWNA/Langiewicza/02 gar	-	2	6	Strefa I
13	SZEWNA/CMEN TARZ	-	6	0	Strefa I

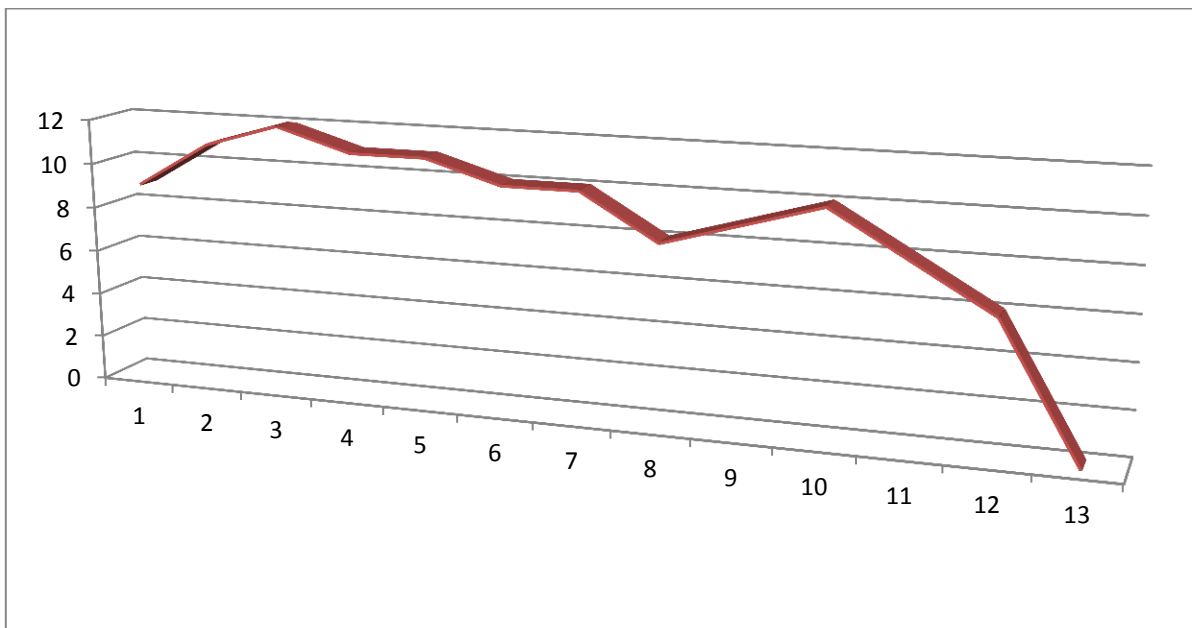


Tabela 22. Linia nr 17 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	N.ZAKŁAD BR.3	07:05:00	BUKOWIE		07:59:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	N.ZAKŁAD BR.3 1	1	-	1	
2	GULIŃSKIEGO 1	-	-	1	
3	N.ZAKŁAD BR.1 1	-	-	1	
4	SAMSONOWICZA/FD 1	3	-	4	
5	11 LISTOPADA I 1	-	-	4	
6	11 LISTOPADA 1	8	-	12	
7	11 LISTOPADA/SP 1	-	1	11	
8	CHRZANOWSKIEGO/BILLA 2	1	-	12	
9	POLNA PATRONACKIE 1	4	-	16	
10	POLNA PRZYCHODNIA 1	6	1	21	
11	POLNA/LIDL 1	5	-	26	
12	IŁŻECKA/POWIAT 1	3	2	27	
13	RYNEK	5	3	29	
14	ALEJA 2	1	11	19	
15	RONDO	-	-	19	
16	ŚWIĘTOKRZYSKA/HUTA	-	2	17	
17	ŚWIĘTOKRZYSKA/KSZO 1	1	2	16	
18	ŚWIĘTOKRZYSKA ZOZ 1	-	4	12	
19	ŚWIĘTOKRZYSKA/CUKROWNIA 1	-	3	9	
20	ŚWIĘTOKRZYSKA/MUZEUM 1	-	-	9	
21	CHMIELOWSKA 01 2	-	-	9	
22	CHMIELOWSKA 02 2	-	1	8	
23	CHMIELOWSKA 03 2	-	-	8	
24	CHMIELÓW 01 2	-	1	7	Strefa I
25	CHMIELÓW 02 1	-	-	7	Strefa I
26	CHMIELÓW/KOŚCIÓŁ 2	-	-	7	Strefa I
27	CHMIELÓW 03 1	-	2	5	Strefa I
28	CHMIELÓW/WIADUKT 2	-	3	2	Strefa I
29	RUDKA/9/03	1	1	2	Strefa I
30	RUDKA/9(NŻ)/01	-	-	2	Strefa I
31	KUNÓW/Ostrowiecka(9)oczysz/01	-	-	2	Strefa II
32	KUNÓW/JARZĘBINKA 2	-	2	0	Strefa II
33	KUNÓW/RYNEK 2	-	-	0	Strefa II
34	CHOCIMÓW 2	-	-	0	Strefa III
35	CHOCIMÓW/SPÓŁDZIELNIA 2	-	-	0	Strefa III
36	BUKOWIE 01 2	-	-	0	Strefa III
37	BUKOWIE 02 2	-	-	0	Strefa III
38	BUKOWIE 03 2	-	-	0	Strefa III
39	BUKOWIE 04 2	-	-	0	Strefa III

40	BUKOWIE 05 2	-	-	0	Strefa III
41	BUKOWIE PO CZ. 2	-	-	0	Strefa III

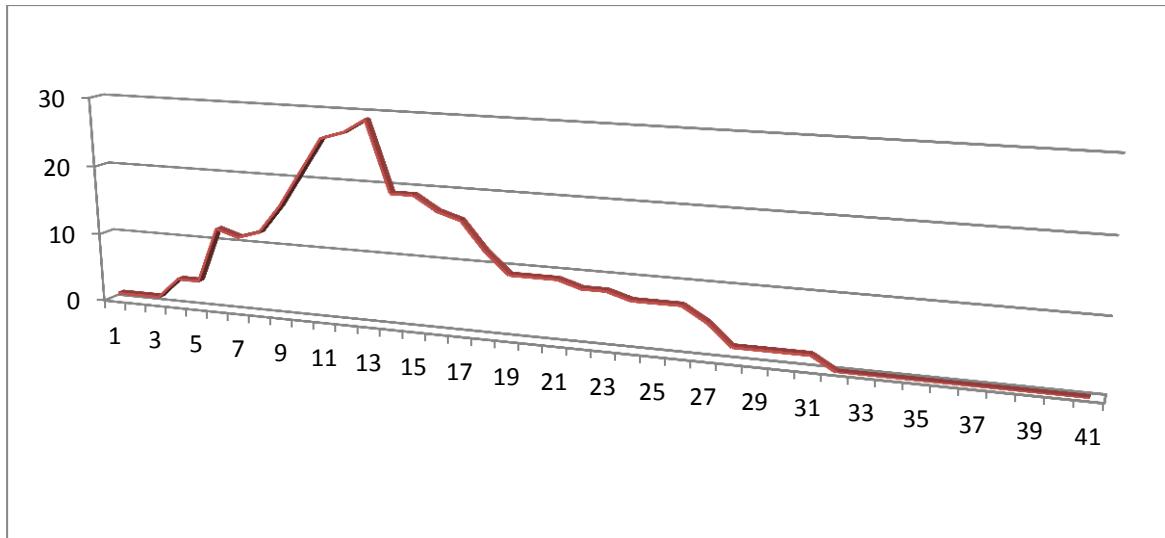


Tabela 23. Linia nr 19 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy	Godzina przyjazdu	
	N.ZAKŁAD BR.3 1	08:10:00	Jędrzejowice (kaplica)	08:40:00	
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	N.ZAKŁAD BR.3 1	6	0	6	
2	GULIŃSKIEGO 1	0	0	6	
3	N.ZAKŁAD BR.1 1	2	0	8	
4	SAMSONOWICZA/FD 1	1	0	9	
5	SAMSONOWICZA 1	0	0	9	
6	BAŁTOWSKA/SZKOŁA 1	0	0	9	
7	BAŁTOWSKA/LASEK 1	5	0	14	
8	BAŁTOWSKA/ŚWIER. 1	6	0	20	
9	BAŁTOWSKA/WYSOKA 2	2	0	22	
10	RADWANA L.E.	0	1	21	
11	POLNA/LIDL 1	1	1	21	
12	IŁŻECKA/POWIAT 1	5	1	25	
13	RYNEK	0	0	25	
14	ALEJA 2	2	1	26	
15	RONDO	1	6	21	
16	ŚWIĘTOKRZYSKA/HUTA	0	2	19	
17	ŚWIĘTOKRZYSKA/KSZO 1	1	3	17	
18	ŚWIĘTOKRZYSKA ZOZ 1	0	3	14	
19	ŚWIĘTOKRZYSKA/CUKROWNIA 1	0	6	8	
20	ŚWIĘTOKRZYSKA/MUZEUM 1	0	2	6	
21	ŚWIĘTOKRZYSKA /SP8 1	0	3	3	
22	ŚWIĘTOKRZYSKA 01 1	0	3	0	
23	ŚWIĘTOKRZYSKA 02 1	0	0	0	
24	ŚWIRNA/0665(most)/02	0	0	0	Strefa I
25	ŚWIRNA/0665/04	0	0	0	Strefa I
26	JĘDRZEJOWICE/0665(kaplica)02	0	0	0	Strefa I

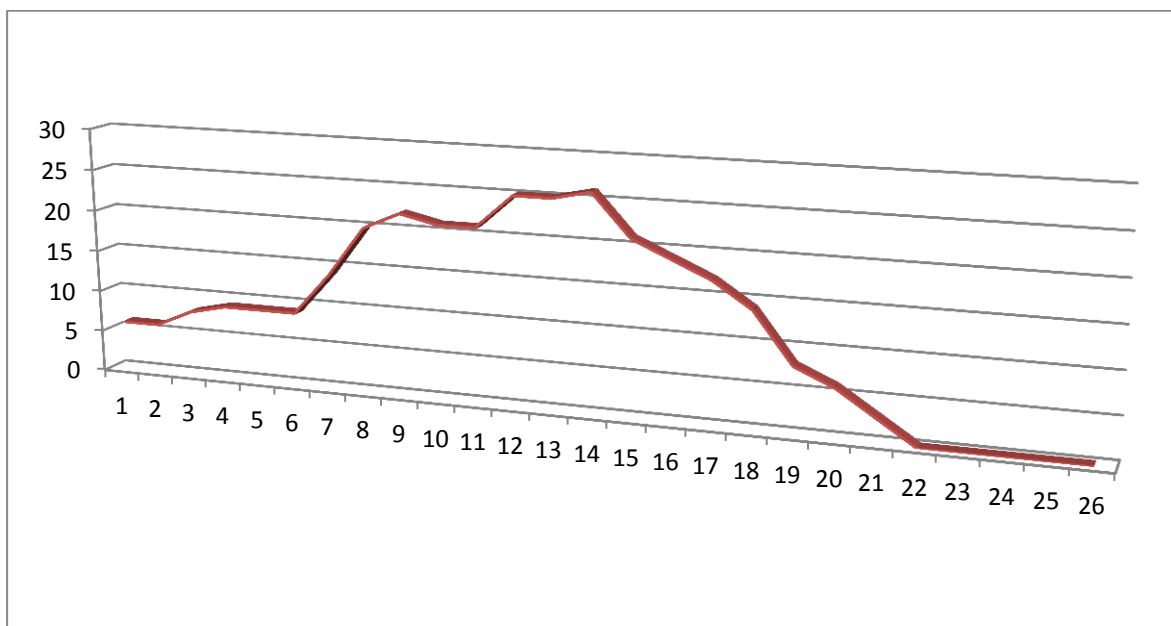


Tabela 24. Linia nr 22 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy	Godzina przyjazdu	
	SZPITAL 1	13:38:00	ĆMIELÓW/RYNEK	14:24:00	
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	SZPITAL 1	1	-	1	
2	DĄBROWSKIEJ 1	1	-	2	
3	PRUSA/GRABOWIECKA 2	-	-	2	
4	KONOPNICKIEJ/ASNYKA 1	-	-	2	
5	KONOPNICKIEJ/TRZECIAKÓW 1	-	-	2	
6	WARYŃSKIEGO/KONOPNICKIEJ 2	11	-	13	
7	WARYŃSKIEGO BIEDRONKA 2	6	-	19	
8	IŁŻECKA Z.E. 1	4	-	23	
9	IŁŻECKA P.K.	10	-	33	
10	IŁŻECKA/POWIAT 1	1	1	33	
11	RYNEK	2	-	35	
12	ALEJA 2	11	2	44	
13	SANDOMIERSKA/TECHNIKUM 1	8	2	50	
14	SANDOMIERSKA/ŚLISKA 2	1	5	46	
15	SANDOMIERSKA/OPATOWSKA 2	-	2	44	
16	ZYGMUNTÓWKA 2	1	2	43	
17	ZYGMUNTÓWKA/BREZELIA 2	3	2	44	
18	GOŹDZIELIN wióry	-	10	34	Strefa I
19	BODZECHÓW/PKP wióry	4	5	33	Strefa I
20	BODZECHÓW/KOŚCIÓŁ wióry	-	4	29	Strefa I
21	BODZECHÓW Os. Nalazka Wióry.	-	1	28	Strefa I
22	GRÓJEC/755/05	-	4	24	Strefa I
23	GRÓJEC/755/03	-	1	23	Strefa II
24	GRÓJEC/755/01	-	3	20	Strefa II
25	BRZÓSTOWA/755(sk. Drzenk.)/01	-	4	16	Strefa II
26	BRZÓSTOWA/755(sk. P. Brz.)/01	-	1	15	Strefa II
27	PIASKI BRZÓSTWOSKIE	-	6	9	Strefa II
28	PIASKI BRZÓSTWOSKIE	-	-	9	Strefa II
29	BRZÓSTOWA/755(sk. Drzenk.)/01	-	-	-	Strefa II
30	ĆMIELÓW/UMiG wióry	-	2	7	Strefa II
31	ĆMIELÓW/RYNEK KOŃC./końc.	-	7	0	Strefa II

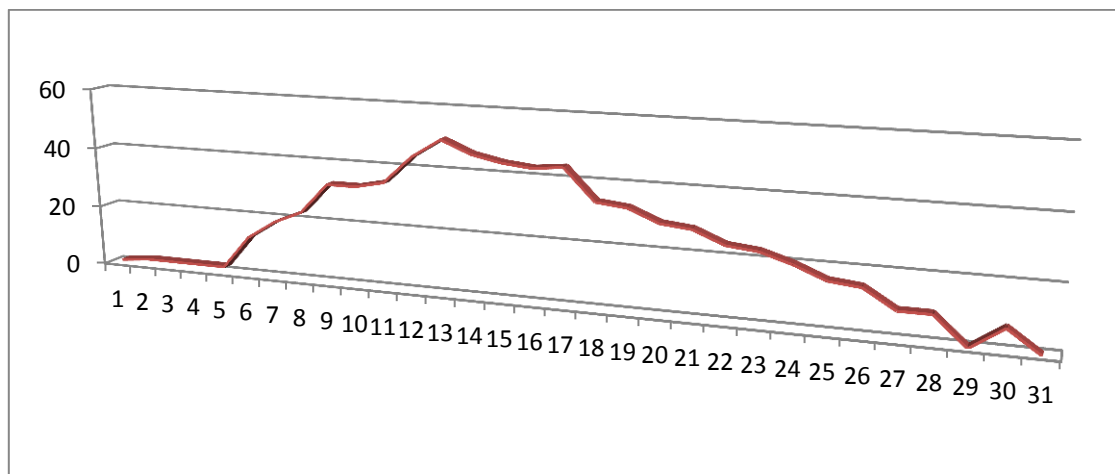


Tabela 25. Linia nr 23 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	ZAJEZDNIA MPK POCZ	13:25:00	DENKÓWEK/BREZELIA		13:39:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	ZAJEZDNIA MPK POCZ	-	-	-	
2	AL.JANA PAWŁA II/MEDYK 1	2	-	2	
3	IŁŻECKA Z.E. 1	-	-	2	
4	IŁŻECKA P.K.	-	-	2	
5	IŁŻECKA/POWIAT 1	-	1	1	
6	RYNEK	2	1	2	
7	ALEJA 2	2	1	2	
8	SANDOMIERSKA/TECHNIKUM 1	3	2	3	
9	SANDOMIERSKA/ŚLISKA 2	-	1	2	
10	SANDOMIERSKA/OPATOWSKA 2	-	1	1	
11	ZYGMUNTÓWKA 2	-	-	1	
12	DENKÓWEK/0673(Brezelia)/04	-	1	0	Strefa I

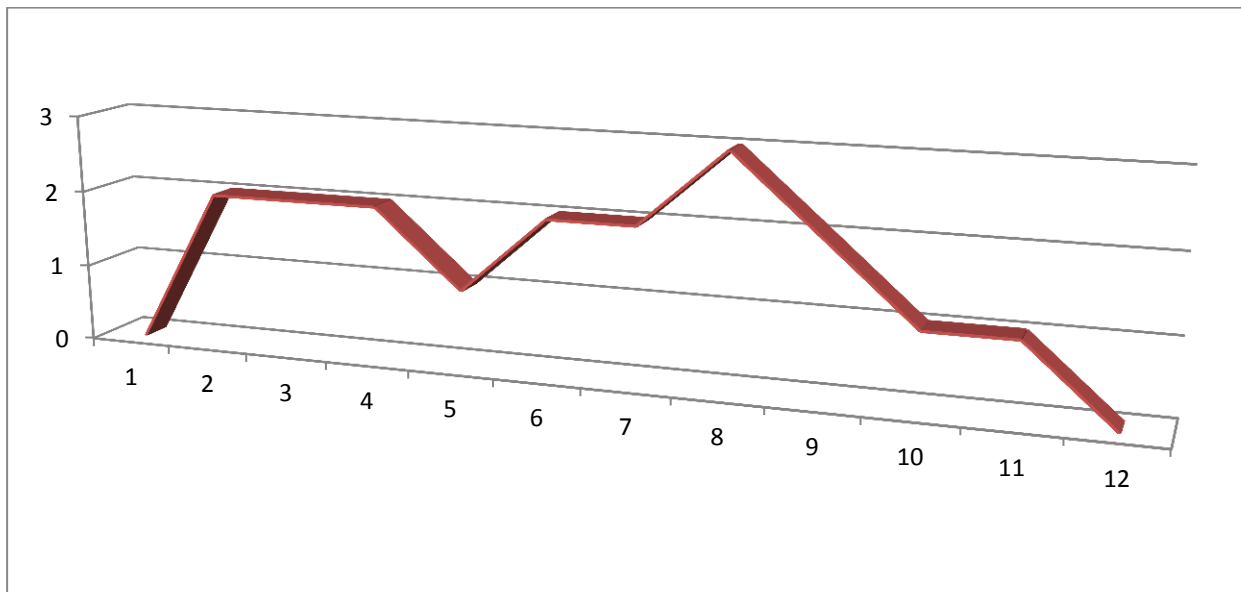


Tabela 26. Linia nr 25 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	SZPITAL 1	08:10:00	PRZYBORÓW		08:35:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	SZPITAL 1	1	-	1	
2	DĄBROWSKIEJ 1	-	-	1	
3	PIASKI 2	-	-	1	
4	SIENKIEWICZA/LELEWELA	7	-	1	
5	SIENKIEWICZA P.K. 1	3	-	8	
6	SIENKIEWICZA/PAWILONY 1	-	2	11	
7	STAROKUNOWSKA 1	-	5	9	
8	KILIŃSKIEGO/BIBLIOTEKA 2	1	1	4	
9	KILIŃSKIEGO/LICEUM 2	-	2	4	
10	KILIŃSKIEGO/ROZWÓJ 2	-	-	2	
11	KILIŃSKIEGO/CMD 1	-	1	2	
12	PODSTAWIE 2	-	-	1	
13	DENKÓW RYNEK 2	-	1	1	
14	RUDZKA 2	-	-	0	
15	RUDZKA 01 2	-	-	0	
16	RUDZKA 02	-	-	0	
17	RUDZKA GRANICA MIASTA 2	-	-	0	
18	WÓLKA BODZECHOWSKA/675(wółka)	-	-	0	Strefa I
19	WÓLKA BODZECHOWSKA/675 Przyb	-	-	0	Strefa I
20	PRZYBORÓW/0675(pętla)/04 końc.	-	-	0	Strefa I

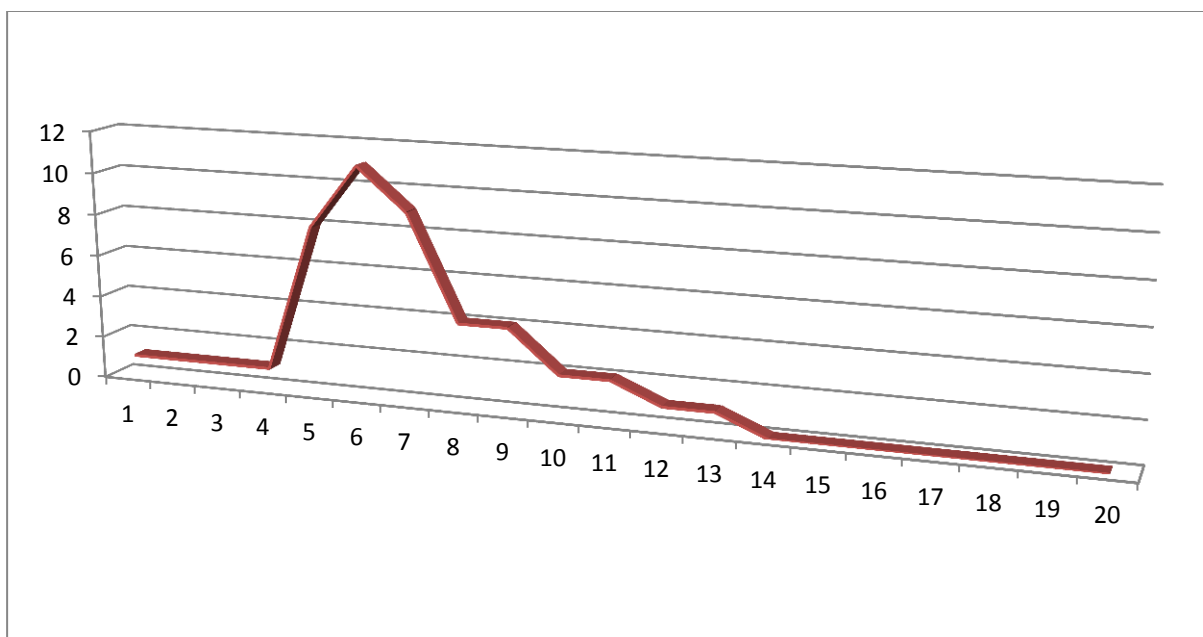


Tabela 27. Linia nr 25b (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	PRZYBORÓW/0675(pętla)/03 pocz.	08:45:00	SZPITAL		09:15:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	PRZYBORÓW/0675(pętla)/03 pocz.	2	-	2	
2	WÓLKA BODZECHOWSKA/675(plac OC)	-	-	2	
3	WÓLKA BODZECHOWSKA/675(sklep)m	-	-	2	
4	RUDZKA GRANICA MIASTA 1	6	-	8	
5	RUDZKA 01 1	4	-	12	
6	RUDZKA 1	4	-	16	
7	DENKÓW RYNEK 1	6	-	22	
8	PODSTAWIE 1	3	-	25	
9	KILIŃSKIEGO/CMD 2	-	1	24	
10	KILIŃSKIEGO/ROZWÓJ 1	-	-	24	
11	KILIŃSKIEGO/LICEUM 1	4	3	25	
12	KILIŃSKIEGO/BIBLIOTEKA 1	-	3	22	
13	OKÓLNA	5	6	21	
14	STAROKUNOWSKA 2	1	10	12	
15	SIENKIEWICZA/PAWILONY 2	5	1	16	
16	SIENKIEWICZA P.K. 2	2	5	13	
17	PIASKI 1	1	1	13	
18	DŁUGA 1	-	5	8	
19	SZPITAL 2	-	8	0	

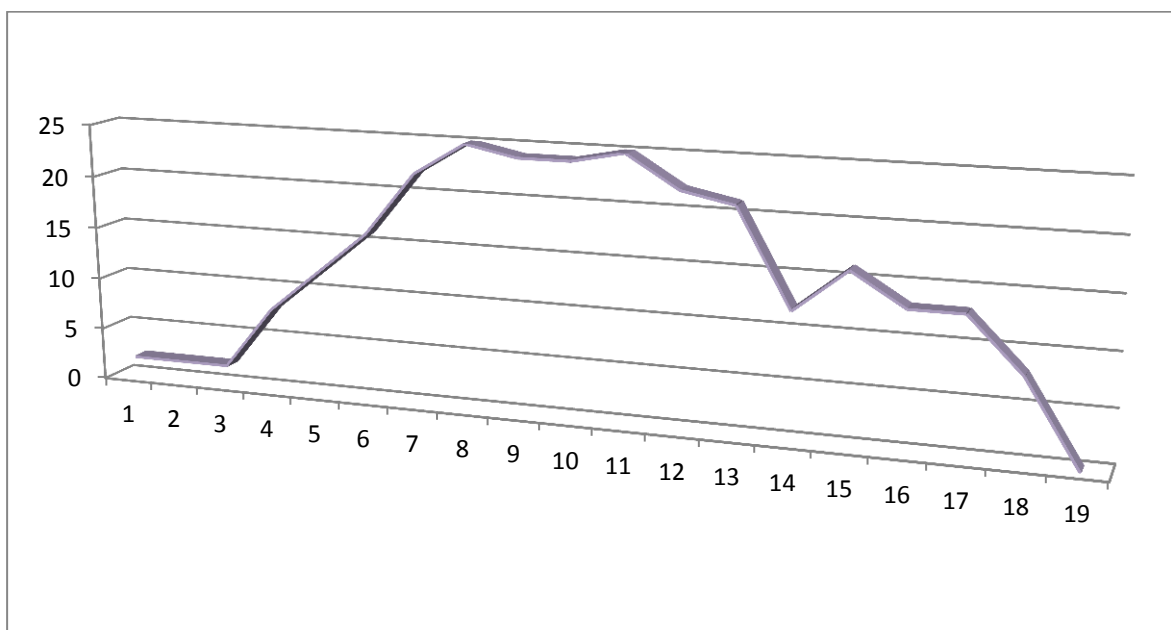


Tabela 28. Linia nr 27 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	Szpital 1	14:15:00	MIŁKÓW		14:52:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	SZPITAL 1	17	-	17	
2	DĄBROWSKIEJ 1	6	-	23	
3	PRUSA/GRABOWIECKA 2	5	-	28	
4	PRUSA 2	2	-	30	
5	IŁŻECKA/PRUSA 1	2	-	32	
6	IŁŻECKA/WSPÓLNA 2	-	-	32	
7	IŁŻECKA 2	2	-	34	
8	IŁŻECKA/SPÓŁDZIELNIA	-	1	33	
9	PUŁANKI I 2	3	3	33	
10	PUŁANKI 2	2	-	35	
11	SIENNIEŃSKA/WIEŻOWCE 1	1	5	31	
12	AL.JANA PAWŁA II/MODEKS 2	3	10	24	
13	CHRZANOWSKIEGO/BILLA 2	4	5	23	
14	POLNA PATRONACKIE 1	1	7	17	
15	POLNA PRZYCHODNIA 1	-	3	14	
16	RADWANA/CM. 2	10	-	24	
17	WARDYŃSKIEGO	2	2	24	
18	ALEJA 2	13	-	37	
19	SANDOMIERSKA/TECHNIKUM 1	3	2	38	
20	SANDOMIERSKA/ŚLISKA 2	-	8	30	
21	OPATOWSKA/ŚLISKA	-	1	29	
22	OPATOWSKA/KOPIEC 2	-	2	27	
23	JĘDRZEJÓW/OPATOWSKA 2	-	1	26	<i>Strefa I</i>
24	MIŁKÓW 2	-	2	24	<i>Strefa I</i>
25	MIŁKÓW 01 2	-	6	18	<i>Strefa I</i>
26	MIŁKÓW/SKLEP 2	-	7	11	<i>Strefa I</i>
27	MIŁKÓW POCZ. 2	-	11	0	<i>Strefa I</i>

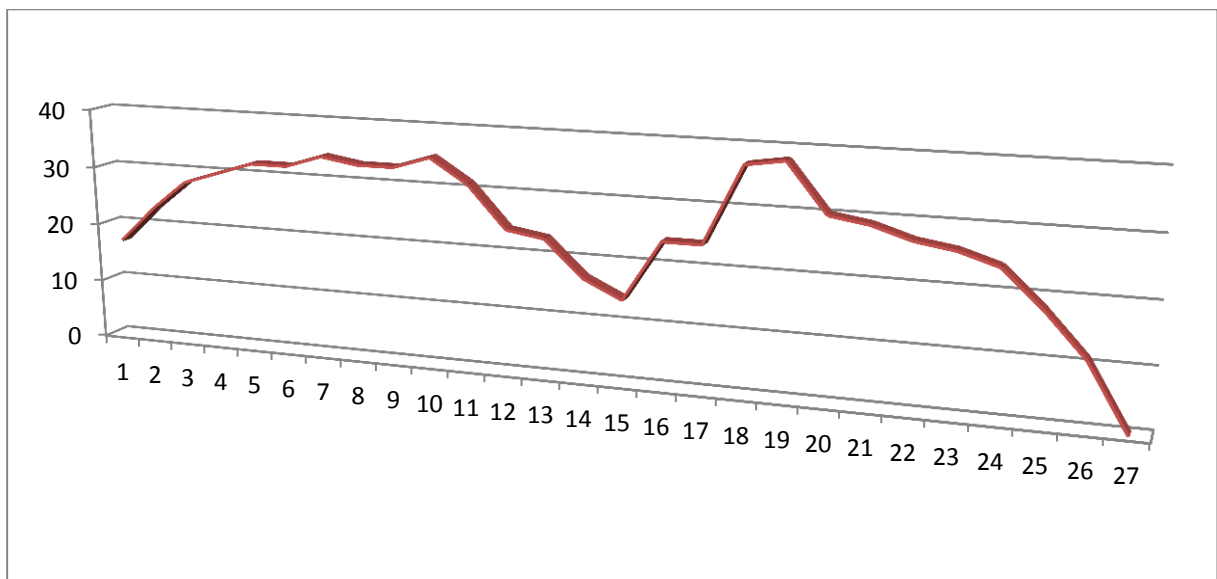


Tabela 29. Linia nr 30 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	ZAJEZDNIA MPK POCZ	06:52:00	PRZYBORÓW/0675(pętla)/04 końc.		06:54:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	ZAJEZDNIA MPK POCZ	0	0	0	
2	AL.JANA PAWŁA II/BAZA 2	7	0	7	
3	AL.JANA PAWŁA II/MODEKS 2	2	0	9	
4	CHRZANOWSKIEGO/BILLA 2	3	0	12	
5	POLNA PATRONACKIE 1	2	0	14	
6	POLNA PRZYCHODNIA 1	0	0	14	
7	POLNA/LIDL 1	7	1	20	
8	IŁŻECKA/POWIAT 1	0	0	20	
9	RYNEK	1	1	20	
10	KILIŃSKIEGO/BIBLIOTEKA 2	6	8	18	
11	KILIŃSKIEGO/LICEUM 2	0	0	18	
12	KILIŃSKIEGO/ROZWÓJ 2	0	5	13	
13	KILIŃSKIEGO/CMD 1	0	3	10	
14	PODSTAWIE 2	0	2	8	
15	DENKÓW RYNEK 2	0	8	0	
16	RUDZKA 2	0	0	0	
17	RUDZKA 01 2	0	0	0	
18	RUDZKA GRANICA MIASTA 2	0	0	0	
19	WÓLKA BODZECHOWSKA/675(wólka)	0	0	0	
20	WÓLKA BODZECHOWSKA/675 Przyb	0	0	0	
21	PRZYBORÓW/0675(pętla)/04 końc.	0	0	0	

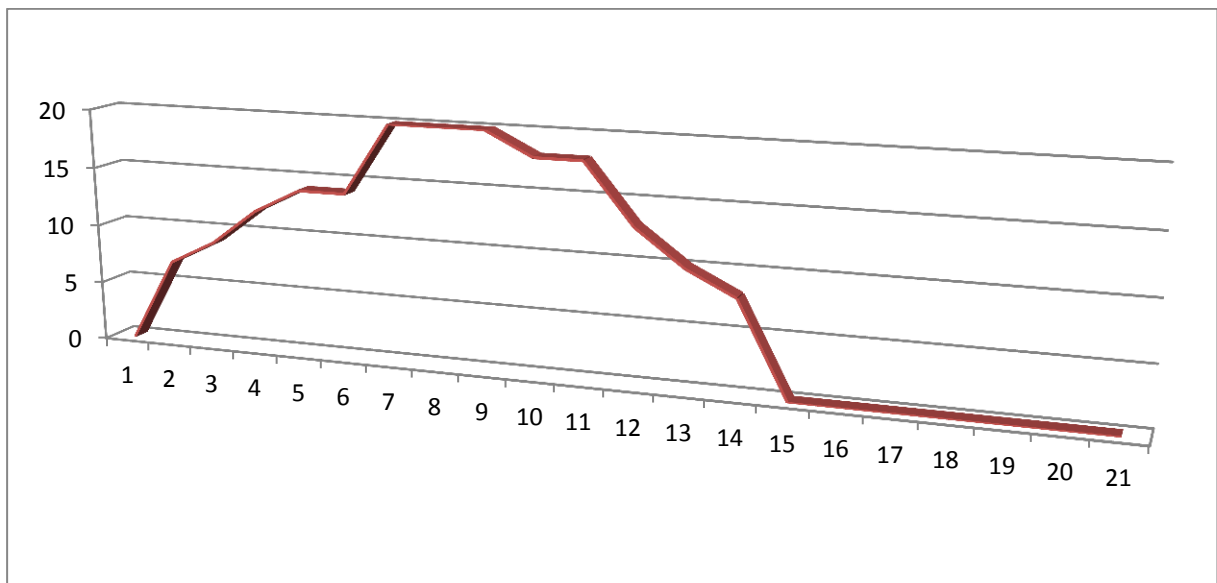


Tabela 30. Linia nr 32 (linia podmiejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	MIŁKOWSKA KARCZMA/SZK.POCZ. 1	15:06:00	KOL.ROBOTNICZA/DZIAŁKI 2		15:14:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	MIŁKOWSKA KARCZMA/SZK.POCZ. 1	-	-	-	<i>Strefa I</i>
2	MIŁKOWSKA KARCZMA 1	2	0	2	<i>Strefa I</i>
3	MIŁKOWSKA KARCZMA/PĘTLA POCZ1	0	0	2	<i>Strefa I</i>
4	MIŁKOWSKA KARCZMA 02 1	1	0	3	<i>Strefa I</i>
5	MIŁKOWSKA KARCZMA 01 2	0	0	3	<i>Strefa I</i>
6	KOL.ROBOTNICZA/DZIAŁKI 2	0	3	0	

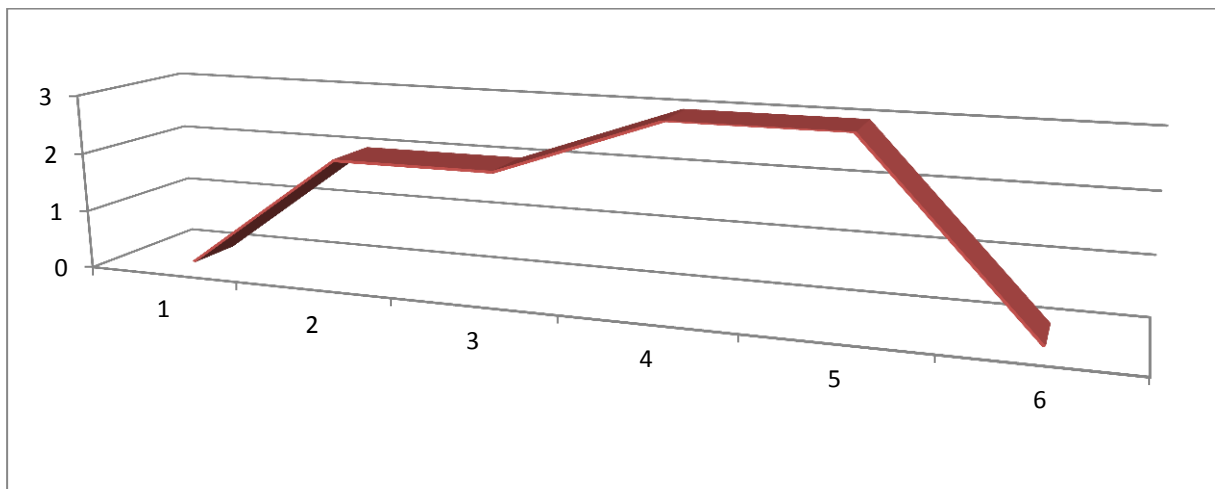
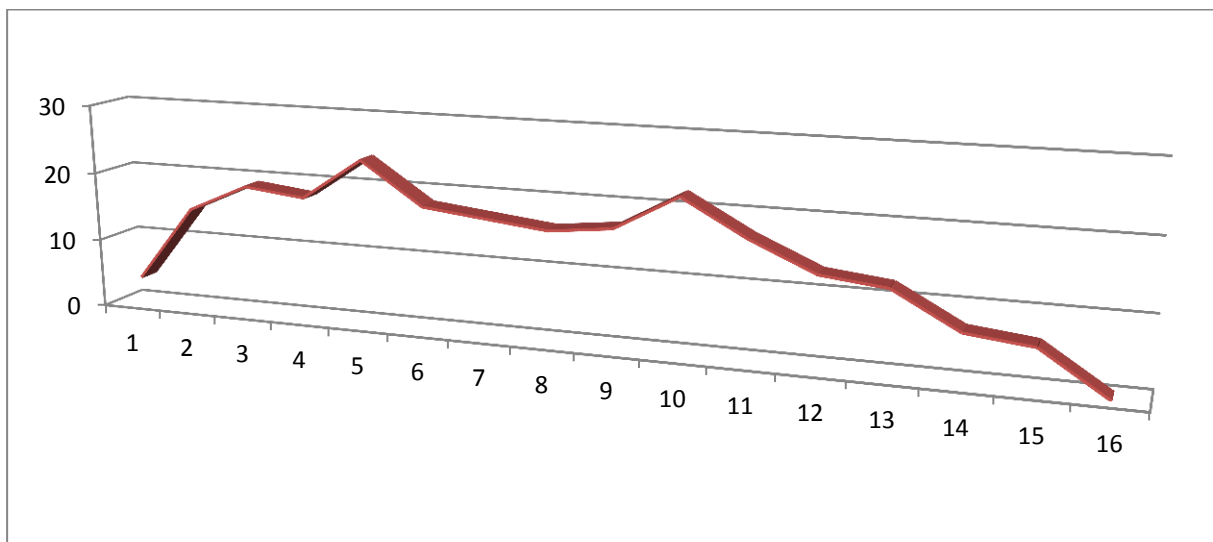


Tabela 31. Linia nr 43 (linia miejska)

Lp.	Przystanek początkowy	Godzina odjazdu	Przystanek końcowy		Godzina przyjazdu
	DENKÓW RYNEK	12:06:00	SZPITAL		12:34:00
Lp.	Nazwa przystanku	Osób wsiadło	Osób wysiadło	Pozostało osób w autobusie	Uwagi
1	DENKÓW RYNEK 1	4	-	4	
2	OSTROWIECKA/CM 1	11	-	15	
3	CHRZANOWS.01 1	4	-	19	
4	CHRZANOWSKIEGO/ROSOCHY 1	-	1	18	
5	CHRZANOWSKIEGO/BILLA 1	6	2	24	
6	AL.JANA PAWŁA II/MODEKS 1	-	6	18	
7	AL.JANA PAWŁA II/RADWANA	1	2	17	
8	SIENNIEŃSKA/WIEŻOWCE 2	1	2	16	
9	PUŁANKI 1	2	1	17	
10	PUŁANKI I 1	5	-	22	
11	IŁŻECKA/CHAMPION 2	1	6	17	
12	WARYŃSKIEGO BIEDRONKA 1	-	4	13	
13	WARYŃSKIEGO/KONOPNICKIEJ 1	-	1	12	
14	PIASKI 1	-	5	7	
15	DŁUGA 1	-	1	6	
16	SZPITAL 2	-	6	0	



5. Organizacja rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski

5.1. Organizator transportu publicznego

Niniejszy plan transportowy jest sporządzony dla gminy miejskiej Ostrowiec Świętokrzyski. Do tej jednostki stosuje się przepisy ustrojowe ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. 1990 Nr 16, poz. 95 z ze. zm.).

W art. 7 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* zostaje dokonany podziału kompetencji organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z treścią pkt 1 wspomnianego artykułu **gmina jest organizatorem** przewozów o charakterze użyteczności publicznej w dwóch przypadkach:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie – ta gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami.

Zgodnie z tym przepisem przedmiotem niniejszego planu transportowego jest **komunikacja miejska**, czyli gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo miasta i gmin sąsiadujących na podstawie stosownego porozumienia, albo, jeśli powstał związek międzygminny.

Wskazać należy też w tym miejscu, że stosownie do przepisu art. 74 ust. 1 ustawy *o samorządzie gminnym*, gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Kolejny przepis (art. 74 ust. 2) precyzuje, że gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania. Gmina Ostrowiec Świętokrzyski nie podpisała żadnych porozumień z gminami sąsiadującym, chociaż MPK sp. z o.o. wykonuje przewozy komercyjne na ich obszarze.

Ustawa *o publicznym transporcie zbiorowym* przypisała zadania organizatora egzekutywie (organowi wykonawczemu samorządu). Stosownie do art. 7 ust. 4 zadania te wykonuje w przypadku gminy wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

Z przedstawionych wyżej rozważań wynika, że Prezydent Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego wykonuje zadania organizatora gminnych przewozów pasażerskich w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski.

5.2. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z art. 8 ustawy do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie nim. Poszczególne kompetencje organizatora przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 32. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Gminie Ostrowiec Św.

Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
Rada Miasta	Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 15.11.1984 r.- Prawo przewozowe (Dz. U. 2012.1173 ze. zm.) Ustawa z dnia 8.03.1990 r. <i>o samorządzie gminnym</i> (Dz. U. 1990.16.95 z ze. zm.) Ustawa z dnia 5.07.2001 r. <i>o cenach</i> (Dz. U. 2001.97.1050) Ustawa z dn. 16.12.2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.) Uchwała Nr XI/100/2011 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 30 czerwca 2012 r.
Prezydent Miasta	Wykonywanie zadań w zakresie transportu publicznego	Rozporządzenie WE 1370/2007 (art. 7 ust. 2) Ustawa z dn. 16.12.2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
Prezydent Miasta	Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
Prezydent Miasta	Zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dn. 6 .09.2001 r. <i>o transporcie drogowym</i> (Dz. U. 2012.1265 z późn. zm.)
	Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
Prezydent Miasta	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)

Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
Rada Miasta	Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz ustalanie stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.) Uchwała Nr VII/36/2011 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 7 marca 2011 r. Uchwała Nr XLVI/59/2013 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 15 października 2013 r.
Prezydent Miasta	Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności poprzez: – standardy dotyczące przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowanie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – system informacji dla pasażera	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.)
Prezydent Miasta	Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Ustawa z dn. 16.12.2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011.5.13 z późn. zm.) Umowa pomiędzy Gminą Ostrowiec Świętokrzyski i MPK
Prezydent Miasta	Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Umowa pomiędzy Gminą Ostrowiec Świętokrzyski i MPK

5.3. Operator publicznego transportu zbiorowego

5.3.1. Wybór operatora

Przepisy nowej ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Organizator może dokonać wyboru operatora w jednym z trzech trybów określonych w art. 19 ust. 1, chyba że zgodnie z ust. 2 realizuje przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Wybór operatora w pozostałych przypadkach świadczenia usług przewozu osób może nastąpić w trybie:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r.- *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. 2010 Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228) albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.) albo
- art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13).

Jeżeli organizator zdecyduje się na tryb art. 22, to wybór operatora świadczącego usługi przewozu **w komunikacji miejskiej** może nastąpić jedynie:

- poprzez **bezpośrednie zawarcie umowy** o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego,
- **w formie koncesji na usługi**- w pozostałych przypadkach.

Dodatkowo należy podkreślić, że zgodnie z art. 20 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, bez względu na to, czy chodzi o zakład budżetowy czy spółkę miasta. Oznacza to, że istnieje możliwość podpisania umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z kilkoma operatorami.

Obecnie jedynym operatorem gminnych przewozów pasażerskich wykonywanych na obszarze Gminy Ostrowiec Świętokrzyski jest MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim. Sposób wyboru operatora następuje poprzez bezpośrednie zawarcie umowy i nadal planuje się stosowanie tego trybu. Należałoby rozważyć możliwość zastosowania takiego rozwiązania, jeśli sytuacja ekonomiczna Spółki nie pozwoli na właściwą obsługę całej sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

Należy jednocześnie podkreślić, że MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim oprócz przewozów o charakterze użyteczności publicznej może realizować tzw. przewozy komercyjne, które prowadzi na własne ryzyko. Zobowiązany jest jednak do prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla każdej z tych usług.

6. Zasady organizacji rynku przewozów

6.1. Transport zrównoważony

Zasada zrównoważonego rozwoju została wprowadzona do polskiego systemu prawnego w art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji i rozwoju.

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu - należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 r., jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Bezpośrednio zasada ta została ujęta w ustawie *o publicznym transporcie zbiorowym* i zgodnie z definicją tam zawartą oznacza **„proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania środki transportu”**.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego w Ostrowcu Świętokrzyskim jest zatem konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju miasta, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a transportem indywidualnym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy - zadaniem jest zintegrowanie transportu miejskiego z kolejowym, tak by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy - poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna - zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza - rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna - kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej przy jednoczesnym racjonalizowaniu transportu prywatnego).

Ważnym elementem sprawnie funkcjonującego transportu miejskiego jest rozwinięta, reprezentująca odpowiedni poziom techniczny i jakościowy infrastruktura. Jej elementami opisane są szczegółowo w następnych rozdziałach.

Podsumowując, zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wyżej wymienionych zadań, dzięki czemu uzyskuje się coraz wyższy poziom usług transportu miejskiego. Wychodząc od tej naczelnej zasady w dalszej części opracowania zostaną określone najważniejsze zasady i standardy usług przewozowych.

6.2. Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej

Jednym z elementów wpływających na poprawę konkurencyjności transportu publicznego jest nadanie jej uprzywilejowania. By zmniejszyć dystans pomiędzy korzyścią korzystania z własnych pojazdów a korzystaniem z usług komunikacji zbiorowej należy dbać o priorytety w ruchu dla transportu publicznego. Nadanie w Ostrowcu Świętokrzyskim uprzywilejowania komunikacji miejskiej powinno przede wszystkim zostać wprowadzone w głównych korytarzach komunikacyjnych, a w następnej kolejności w miejscach, gdzie komunikacja zbiorowa ma trudności z normalnym funkcjonowaniem:

- na całych ciągach komunikacyjnych
- na newralgicznych skrzyżowaniach
- w miejscach z trudnym przejazdem - skrzyżowania i odcinki międzywęzłowe.

Główne korytarze komunikacyjne to odcinki ulic lub dróg o największym znaczeniu dla komunikacji publicznej, na których powinno obowiązywać uprzywilejowanie autobusów komunikacji publicznej.

W ramach usprawniania ruchu komunikacji publicznej niezbędne jest:

- **na głównych korytarzach komunikacyjnych** - stosowanie priorytetów dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do centrum miasta i innych miejsc ważnych z punktu widzenia użytkowników komunikacji publicznej,
- **na podstawowych korytarzach komunikacyjnych**, którymi będą linie autobusowe o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi - wprowadzenie usprawnień dla komunikacji miejskiej (np. eliminacja progów zwalniających, pierwszeństwo dla ulic zgodne z przebiegiem linii autobusowych itp.).

Zgodnie z informacjami zawartymi w poprzednich rozdziałach główne korytarze komunikacyjne w Ostrowcu Świętokrzyskim tworzą następujące ulice:

- Aleja 3 Maja - Okólna - Starokunowska – Henryka Sienkiewicza,
- Aleja 3 Maja – Okólna - Denkowska - Mieczysława Radwana, Bałtowska,
- Aleja 3 Maja - Sandomierska,
- Aleja 3 Maja - Rondo im. Republiki Ostrowieckiej, ul. Romualda Traugutta,
- Waryńskiego – Al. Jana Pawła II .

W związku z tym należałoby zweryfikować i przeanalizować możliwość wprowadzenia priorytetów dla komunikacji publicznej na wskazanych wyżej ulicach, zwłaszcza na odcinkach zlokalizowanych w centrum miasta lub stanowiących połączenie ze śródmieściem, gdzie występuje wzmożone natężenie ruchu.

Uzupełnienie głównego układu komunikacyjnego w Gminie stanowią przede wszystkim takie ulice, jak: Iłżecka, Jana Kilińskiego, Żabia, Onufrego Zagłoby, Józefa Reńskiego czy Siennieńska, na których należy zastosować usprawnienia dla komunikacji miejskiej.

Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej może polegać w szczególności na:

- wydzieleniu pasów ruchu tylko dla autobusów,
- sterowaniu sygnalizacją świetlną przez nadjeżdżające autobusy w celu włączenia zielonego światła,
- pierwszeństwu autobusów włączających się do ruchu z przystanków.

Najlepsze efekty w uprzywilejowaniu komunikacji publicznej przynosi **wydzielanie pasów ruchu tylko dla autobusów**. Sposób ten pozwala na niezależnienie ruchu autobusów od ruchu pozostałych pojazdów. Dzięki temu zwiększa się prędkość komunikacyjna a zmniejsza się czas przejazdu, co powoduje poprawę punktualności i regularności. Pasy przeznaczone tylko do ruchu pojazdów komunikacji publicznej wprowadza się najczęściej na trasach prowadzących do centrum miasta. Zakaz ruchu pozostałych pojazdów obowiązuje zazwyczaj w określonych porach dnia np. w godzinach szczytu komunikacyjnego.

Innym rozwiązaniem jest **zastosowanie pasów autobusowych o małej długości** - stosowane w newralgicznych miejscach sieci, takich jak:

- dojazdy do skrzyżowań,
- obszary przystanków,
- miejsca przeplatania tras komunikacji zbiorowej.

Szczególny rodzaj pasa autobusowego jest związany z wyjazdem z zatoki. Możliwe jest takie oznakowanie poziome, aby w zatoce rozpoczął się nowy pas ruchu, a zanikał pas ruchu ogólnego dochodzący do zatoki. Czytelniejsze są wtedy zasady pierwszeństwa ruchu na poszczególnych pasach. Bardzo dobrym rozwiązaniem, szczególnie w miejscach niebezpiecznych, wymagających uspokojenia ruchu, jest zastosowanie **bezpiecznych przystanków** w formie tzw. anty-zatoki lub przystanku bez zatoki, z azylem dla pieszych pomiędzy pasami ruchu. Szczegółowe informacje na temat tych form przystanków znajdują się w rozdziale dotyczącym określenia pożądanego standardu usług przewozowych dotyczących infrastruktury przystankowej.

Innym rozwiązaniem ułatwiającym sprawny dojazd do przystanku jest **wykorzystanie na skrzyżowaniach pasa do prawoskrętu przez autobus jadący prosto**. W ten sposób może on bez zbędnych strat czasowych pokonać skrzyżowanie, by dojechać do przystanku. W takim przypadku przystanek powinien funkcjonować, jako zatoka otwarta.

W mieście bardzo istotnym elementem dla sprawnej obsługi transportu publicznego jest **sterowanie sygnalizacją z priorytetem dla autobusów**. Takie sterowanie może być wdrożone na standardowych, istniejących skrzyżowaniach:

- bez wydzielania pasów autobusowych,
- z częściowym wydzieleniem pasa (np. na pasie dla prawoskrętów z wjazdem w otwartą zatokę).

Generalną zasadą nie jest tu maksymalizacja przepustowości, a wręcz przeciwnie w uzasadnionych przypadkach przepustowość może być ograniczana. Pierwszeństwo autobusów włączających się do ruchu może być zagwarantowane poprzez sygnalizację, która po zidentyfikowaniu autobusu wstrzyma ruch, by mógł się on swobodnie do niego włączyć.

Najwyższy stopień priorytetu oznacza brak niepotrzebnych zatrzymań autobusów - poza przystankami. Autobus wykryty przez detektor powinien otrzymać sygnał zielony, a wszystkie kolizyjne relacje - sygnał czerwony. Nie zawsze jednak takie rozwiązania są możliwe. Czasami może zaistnieć wzajemny konflikt pomiędzy kolizyjnymi relacjami autobusowymi. W takich przypadkach priorytety dla autobusów należy wkomponować w zasady sterowania dla całego skrzyżowania - oparte na cyklicznej sekwencji faz lub na acyklicznym sterowaniu grupami. Osiąga się wtedy kompromis pomiędzy optymalizacją ruchu ogólnego i skoordynowanym sterowaniem obszarowym, a uprzywilejowaniem komunikacji zbiorowej. Uzyskany priorytet jest wtedy niższego rzędu, co oznaczać może występowanie strat czasowych. Stąd rozwiązania tego typu nie powinny być stosowane w obszarach centralnych, a jedynie poza nimi - na trasach korytarzy autobusowych wysokiej jakości i jedynie w uzasadnionych przypadkach.

Konflikt pomiędzy relacjami autobusowymi zgłaszającymi się w tym samym czasie, a nie mogącymi otrzymać jednocześnie sygnału zielonego można rozwiązywać przy zaawansowanych metodach dyspozytorskich. Sterownik sygnalizacji, lub centrum sterowania, musi otrzymać informację o konkretnym autobusie pod kątem znaczenia i aktualnego stanu kursu. Jako pierwszy powinien otrzymać sygnał zielony autobus o większym opóźnieniu w stosunku do rozkładu jazdy, linii o większym znaczeniu w sieci lub o większej liczbie pasażerów, w zależności od ustalonych zasad przydzielania priorytetu.

Sterowanie za pomocą sygnalizacji może mieć także zastosowanie poza skrzyżowaniami dla wspomnienia zmiany pasa ruchu przez autobus, także przy wyjeździe z zatok.

Efektywne wdrożenie systemu sterowania sygnalizacją z priorytetem dla autobusów w Ostrowcu Świętokrzyskim powinno być poprzedzone szczegółową analizą ruchu wraz z techniczną analizą wykonalności.

Efektom wprowadzenia rozwiązań służących uprzywilejowaniu komunikacji publicznej w ruchu, oprócz zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, jest poprawa jakości funkcjonowania komunikacji publicznej (zwiększenie jej konkurencyjności). Zwiększa się bowiem prędkość komunikacyjna i czas przejazdu. W dłuższej perspektywie prowadzi to do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

6.3. Integracja transportu publicznego miejskiego i regionalnego

W każdym mieście, posiadającym komunikację pasażerską, krzyżują się, co najmniej dwa rodzaje transportu. Jest to transport miejski i lokalny. Pierwszy obsługuje podróże wewnątrzmięskie, drugi podróże do miasta. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym, to nie tylko linie obsługiwane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim, lecz także linie obsługiwane przez prywatnych przewoźników oraz linie kolejowe.

Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego miejskiego i regionalnego można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego drogowego i kolejowego na następujących poziomach:

- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych;
- systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem;
- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- wspólnego systemu taryfowego i biletowego.

Jednym ze sposobów integracji wszystkich rodzajów transportu zbiorowego jest skoordynowanie działań w zakresie transportu na danym obszarze za pomocą planów transportowych, opracowywanych przez jednostki administracyjne różnego szczebla. Dzięki nim powinien powstać spójny system transportowy na obszarze całego kraju, ponieważ ich zapisy muszą być ze sobą zgodne. W planach wyższego rzędu zostają określone ogólne wytyczne dla organizatorów transportu publicznego niższego szczebla. W przypadku Ostrowca Świętokrzyskiego - w momencie uchwalania Planu Transportowego dla miasta – obowiązuje *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* (Dz. U. 2012 Nr 0, Poz. 1151), opracowany przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 9 października 2012 roku. Nie został natomiast opracowany plan transportowy ani dla województwa świętokrzyskiego ani dla powiatu ostrowieckiego. Zwłaszcza drugi z nich jest istotny z punktu widzenia integracji transportu regionalnego z miejskim.

Prezydent Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego, jako organizator transportu w mieście nie ma wpływu na realizację połączeń regionalnych i ponadregionalnych, jednak wiedza na temat oferty organizatorów wyższego

szczebla pozwoli odpowiednio ukształtować politykę transportową w Ostrowcu Świętokrzyskim, z uwzględnieniem integracji różnych elementów systemu transportowego. Tym bardziej, że stacja kolejowa w Ostrowcu Świętokrzyskim została wymieniona w Krajowym Planie Transportowym jako potencjalny punkt postojów handlowych, na którym występuje powiązanie z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego i który może pełnić funkcje zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego w mieście będzie umożliwienie pasażerom dostępu do tego punktu z wykorzystaniem środków komunikacji miejskiej, zapewniając możliwość przybycia na dworzec w godzinach ułatwiających im skorzystanie z połączeń kolejowych określonych przez ministra lub marszałka województwa świętokrzyskiego. Oprócz zagwarantowania dostępności oraz skoordynowania rozkładów jazdy Prezydent Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego nie ma wpływu na jakość oferty i infrastruktury kolejowej.

Krajowy Plan Transportowy określa dalej, że połączenia autobusowe powinny stanowić uzupełnienie sieci połączeń kolejowych. Na liniach autobusowych, przebiegających po trasach równoległych do przebiegu linii kolejowych, połączenia o charakterze użyteczności publicznej wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową, w sposób nie zagrażający funkcjonowaniu połączeń kolejowych i nie wpływający ujemnie na ich rentowność.

Jednocześnie w opracowaniu tym znajdują się ogólne informacje i wskazówki dotyczące komunikacji autobusowej. Zgodnie z tymi zapisami regularna krajowa komunikacja autobusowa (bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej) jest prowadzona na około 20 tys. linii o długości ponad 1 mln km, a komunikacja międzynarodowa na 200 liniach o długości ponad 360 tys. km. W połączeniach na liniach krajowych wyraźnie dominują przewozy o charakterze podmiejskim, które stanowią ponad 70% całości realizowanych przewozów autobusowych w Polsce. Przewozy dalekobieżne mają zatem charakter wspierający podstawową sieć połączeń miejskich i podmiejskich, które z kolei koncentrują się na funkcjach zaspokajających bieżące potrzeby transportowe określonych społeczności. Zaletą takiego rynku jest jego elastyczność, rozumiana jako umiejętność szybkiego dostosowywania się do potrzeb pasażerów. Wadą natomiast – niski stopień integracji taryfowo-biletowej, co często zmusza pasażerów do stosunkowo skomplikowanego i czasochłonnego zapoznawania się z wieloma ofertami poszczególnych przewoźników. Niestabilna oferta ze strony przewoźników kolejowych, zarówno w zakresie liczby, jak i częstotliwości uruchamianych połączeń, będąca efektem nie tyle ograniczonych środków finansowych, co trwających i nie zakończonych prac modernizacyjnych i remontowo-naprawczych, powoduje przejmowanie pasażerów przez znacznie bardziej elastyczny transport samochodowy.

Wszystkie linie komunikacyjne wyznaczone przez poszczególnych organizatorów tworzą na danym obszarze system transportowy, dlatego powinny się uzupełniać, dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Komunikacja miejska stanowi najmniejszy element tego systemu i uzupełnienie ofert organizatorów wyższego szczebla. Jednak na obszarze miasta powinny odbywać się przewozy środkami komunikacji miejskiej. Należy bowiem dążyć do racjonalizacji przewozów komercyjnych w taki sposób, aby stanowiły one uzupełnienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zwłaszcza komunikacji miejskiej. Linie podmiejskie, realizowane przez rejsowe autobusy przewoźników prywatnych, by sprawnie funkcjonowały w komunikacji pasażerskiej miasta, powinny spełniać następujące warunki:

- zaczynać i kończyć swój bieg na jednym z dwóch dworców: kolejowym lub autobusowym,
- w mieście powinny zatrzymywać się tylko na przystankach węzłowych (możliwość przesiadek),
- powinny realizować czytelną trasę przebiegu od dworca do punktu docelowego.

Obowiązkiem organizatora transportu publicznego w Ostrowcu Świętokrzyskim jest integracja połączeń komunikacji miejskiej z ofertą proponowaną przez przewoźników kolejowych i autobusowych w przewozach regionalnych oraz ponadregionalnych. Minimalny zakres tego obowiązku dotyczy połączeń ujętych w planach

transportowych wyższego szczebla, stanowiących sieć użyteczności publicznej. Zatem po uchwaleniu planu transportowego wyższego rzędu konieczne będzie zweryfikowanie obowiązujących rozkładów jazdy MPK w zakresie integracji ze wskazanymi w nich liniami komunikacyjnymi.

Obecnie odjazdy i przyjazdy autobusów MPK są w miarę możliwości dostosowywane do połączeń autobusów dalekobieżnych. Dodatkowo na wniosek mieszkańców zintegrowano poranny kurs linii nr 3 do odjazdu pociągu relacji Ostrowiec Świętokrzyski- Kraków.

Integracja transportu zbiorowego miejskiego i lokalnego stwarza nowe możliwości dla miasta i samego pasażera:

- wykorzystanie istniejących kursów przewoźników prywatnych dla obsługi linii podmiejskich,
- oszczędności polegające na braku utrzymywania podwójnych linii,
- dostępność z ościennych gmin do centrum miasta, w ramach jednego biletu sieci linii miejskich.

Innym sposobem na integrację różnych środków transportu, oprócz skoordynowania rozkładów jazdy jest wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo- biletowego. Jest to korzystne rozwiązanie zwłaszcza dla mieszkańców powiatu ostrowieckiego, którzy w podróżach do miasta muszą korzystać co najmniej z dwóch środków transportu.

Inną formą integracji transportu regionalnego z indywidualnym jest budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego. Zgodnie z definicją z ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* jest to „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną”. Zazwyczaj najlepszym miejscem na lokalizację takiego węzła przesiadkowego jest dworzec kolejowy albo autobusowy.

W Ostrowcu Świętokrzyskim idealnym miejscem do stworzenia takiego Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego byłyby okolice Dworca Autobusowego, położone w centrum miasta przy ul. Żabiej. Obok niego zlokalizowana jest stacja kolejowa i nieczynny budynek Dworca Kolejowego przy ul. Kolejowej 10. Właścicielem wspomnianego obiektu jest Skarb Państwa a zarządcą PKP S.A. Jednak żaden z tych podmiotów, jak również władze samorządowe, nie mają w planach modernizacji budynku. Należałoby jednak rozważyć możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury w celu stworzenia optymalnego rozwiązania, które mogłoby pełnić funkcje wspomnianego węzła, bez potrzeby dokonywania inwestycji oraz wnoszenia dużych nakładów finansowych.

W pierwszej kolejności należałoby zacząć od wprowadzenia wspólnego systemu informacyjnego dla wszystkich przewoźników oraz wspólnego punktu sprzedaży biletów. Informacja w szczególności powinna dotyczyć rozkładów jazdy różnych przewoźników ale może polegać również na wprowadzeniu map miasta z zaznaczoną siecią komunikacyjną oraz ze wskazanymi miejscami dogodnych przesiadek. Takie rozwiązanie decyduje o dostępności komunikacji publicznej mieszkańców i pozytywnie wpływa na jej wizerunek (szerzej w rozdziale 7.4). System Informacji Pasażerskiej został opisany szerzej w oddzielnym rozdziale.

Kolejnym etapem tworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego w tym miejscu mogłoby być udostępnienie większej liczby miejsc postojowych dla samochodów osobowych w oparciu o zasadę „Parkuj i Jedź”.

6.4. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Zróżnicowanie rodzajów przewozów i odległości wymaga koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych w mieście. Koordynacja poszczególnych podsystemów i gałęzi transportowych w przewozach pasażerskich to usprawnienie całego cyklu podróży w mieście w zakresie:

- współdziałania wszystkich elementów składowych realizacji potrzeb przewozowych w ramach pasażerskiego systemu transportu;
- integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu, co pozwala na spełnienie oczekiwań pasażera, co do punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w mieście - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % - 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Oprócz usprawnienia komunikacji zbiorowej należy zintegrować transport publiczny z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej rozwiązań:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R);
- systemu informacji i zarządzania ruchem;
- systemu ścieżek rowerowych.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać, a nie wchodzić z sobą w konflikt. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom - praca i dom - szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta.

Ważnym elementem polityki transportowej miasta jest polityka parkingowa. W ostatnich latach wzrasta znaczenie tej formy zarządzania transportem. Związane jest to ze zwiększającą się liczbą samochodów osobowych oraz ze wzmożonym ruchem, a co za tym idzie z deficytem miejsc postojowych i z zatłoczeniem ulic w mieście. Odpowiedzią na te problemy powinna być odpowiednio ukształtowana polityka parkingowa. Do jej zadań należy określenie i zaspokojenie potrzeb parkingowych mieszkańców m.in. poprzez budowę nowych miejsc postojowych. Należy pamiętać, że wzrastająca liczba miejsc parkingowych zachęca do korzystania z tego środka transportu przez mieszkańców. Inwestycje takie są niezbędne, jednak ważna jest odpowiednia lokalizacja miejsc parkingowych, w takim miejscu które zachęci do korzystania z komunikacji miejskiej. Miejsca parkingowe powinny być budowane na obrzeżach miasta i w punktach pozwalających na dogodnie przesiadki. Właśnie za pomocą tego narzędzia można wpłynąć na integrację transportu indywidualnego z komunikacją miejską oraz zachęcić do korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego.

Z punktu widzenia transportu publicznego istotne znaczenie mają działania, które pozwolą na kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Służy temu m.in. wprowadzanie płatnych stref parkowania. Wpływają one na wzrost konkurencyjności komunikacji publicznej w stosunku do transportu indywidualnego.

Zgodnie z treścią art. 13 b ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2013.260) strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych,

jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

Strefa Płatnego Parkowania (SPP) w Ostrowcu Świętokrzyskim została wprowadzona na podstawie uchwały Nr XXXVI/424/2005 Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dnia 13 czerwca 2005 roku. W Załączniku nr 1 do uchwały zostały określone ulice oraz parkingi objęte Strefą Płatnego Parkowania. Jednak już dnia 15 listopada 2005 r. Rada Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego podjęła Uchwałę Nr XLIV/487/2005, na mocy której uchylona została poprzednia uchwała. W związku z tym w Ostrowcu Świętokrzyskim nie ma obecnie Strefy Płatnego Parkowania.

Należy podkreślić, że strefa płatnego parkowania stanowi element polityki parkingowej, w ramach której miasto powinno zaspokoić potrzeby parkingowe swoich mieszkańców i zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej. Dzięki niej transport publiczny staje się atrakcyjny cenowo. Dodatkowo wpływa na uspokojenie ruchu w centrum miasta. Dzięki promowaniu komunikacji zbiorowej może wpływać jednocześnie na zmniejszenie natężenia ruchu a przez to ograniczenie hałasu i emisji spalin.

Aby osiągnąć taki efekt opłaty parkingowe powinny być na tyle wysokie, aby koszty podróżowania samochodem osobowym przewyższały cenę biletu dla podróżujących komunikacją publiczną. Znaczenie ma również lokalizacja parkingów, która gwarantowałaby powiązanie z komunikacją publiczną. Ważne jest uwzględnienie bliskiego położenia przystanku autobusowego tak, aby umożliwić szybką przesiadkę do środka transportu publicznego.

Chociaż ponowne wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie należy do popularnych decyzji, może jednak przynieść wymierne efekty. Z doświadczenia innych miast wynika, że nawet po wprowadzeniu płatnego parkowania poziom zajętości miejsc nie maleje a środki finansowe uzyskane w ten sposób mogą być przeznaczone na finansowanie innych inwestycji. Oczywiście należy wziąć pod uwagę interesy wszystkich podmiotów, na których może mieć wpływ wspomniane rozwiązanie.

Wartą rozważenia jest propozycja wprowadzenia darmowej komunikacji miejskiej dla osób parkujących w Strefie Płatnego Parkowania, jeśli zostanie ona ponownie wprowadzona. W takim przypadku integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się także na systemie „Parkuj i Jedź” (P&R) - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Ostrowiec Świętokrzyski jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla jego mieszkańców, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych. Podróże miejskie odbywałyby się na przykład na podstawie karty parkingowej, która upoważniałaby do przejazdów autobusami. Jest to ściśle powiązane z wprowadzeniem miejskiego biletu elektronicznego, który mógłby służyć także, jako karta parkingowa. Dobrym miejscem lokalizacji tego typu inwestycji są okolice Dworca Kolejowego i Autobusowego albo inne ważne węzły przesiadkowe na obrzeżach miasta.

W celu wprowadzenia wspomnianego systemu można wykorzystać istniejącą już infrastrukturę parkingową. Należałoby rozważyć możliwość wyznaczenia miejsc postojowych, które mogłyby zostać włączone do systemu „Parkuj i Jedź”. Wskazane parkingi mogłyby być udostępnione bezpłatnie tylko osobom posiadającym bilety okresowe na komunikację miejską.

Realizacja w Ostrowcu Świętokrzyskim opisanych postulatów przyczyni się do zachęcenia mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. Decyzję w sprawie ponownego wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania czy systemu „Parkuj i Jedź” oraz możliwości ich integracji w celu poprawy konkurencyjności komunikacji publicznej, należy poprzedzić szczegółową analizą.

7. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

7.1. Standard usług przewozowych- informacje podstawowe

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług, jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego z ww. kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,

- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),
- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź” (P&R),
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów, system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

7.2. Standardy jakościowe taboru

Duży wpływ na wysoki poziom standardu świadczonych usług oraz postrzeganie transportu publicznego ma jakość taboru. Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- tabor przyjazny dla ludzi, w tym niepełnosprawnych – pojazd z niską podłogą, co najmniej w I i II drzwiach (autobusy niskopodłogowe / nisko wejściowe),
- tabor ekologiczny - zasilany paliwami ekologicznymi, lub o napędzie alternatywnym,
- tabor odpowiednio dostosowany do natężenia ruchu pasażerów na danej linii - autobusy o pojemności nie przekraczającej 80 miejsc,
- tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe,
- nowy tabor do obsługi linii na brygadach całodziennych, z dopuszczeniem ze względów ekonomicznych do obsługi brygad dwurazowych (szczytowych) odpowiedniej klasy taboru używanego.

Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru maksymalnie 6 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km. Tabor do obsługi komunikacji miejskiej powinien opierać się na autobusach solo niskopodłogowych / niskowejściowych w układzie drzwi 2-2-0/1-2-0 o pojemności nieprzekraczającej 80 miejsc.

Bardzo istotnym elementem, bez którego nie można wprowadzać nowoczesnego taboru, jest odpowiednie zaplecze do jego obsługi. Zaplecze takie, to przede wszystkim:

- miejsce postoju taboru - odpowiednie stanowiska, funkcjonalnie rozlokowane,
- stanowiska obsługi bieżącej,
- stanowiska napraw,
- stanowiska bezpiecznego tankowania pojazdów,
- odpowiedniej klasy myjnia,
- budynek administracyjno-socjalny z odpowiednim wyposażeniem,
- miejsce składowania materiałów eksploatacyjnych i niebezpiecznych,
- odpowiedniej klasy miejsce składowania materiałów poeksploatacyjnych i niebezpiecznych.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Ostrowcu Świętokrzyskim sp. z o.o. na dzień 23.10.2013r. posiadało 46 autobusów. Średni wiek pojazdów wyniósł aż 16 lat, co świadczy o przestarzałym i wyeksploatowanym taborze. Autobusy w wieku do sześciu lat stanowią 2,2 % łącznej liczby wszystkich pojazdów, natomiast

autobusy do 9 lat stanowią 8,7 %. Pozostałe autobusy mają więcej niż 12 lat. Strukturę wiekową taboru autobusowego przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 33. Struktura taboru autobusowego według wieku i marek

Marka i typ	wiek autobusu					Razem
	0 - 3 lat	4- 6 lat	7 - 9 lat	10 – 12 lat	pow. 12 lat	
MAN NL 202	0	0	0	0	5	5
MAN A20	0	0	0	0	2	2
MAN 469	0	0	0	0	4	4
MAN A76	0	0	2	0	0	2
JELCZ 120M/2	0	0	0	0	5	5
JELCZ PR-110	0	0	0	0	10	10
JELCZ 120 M	0	0	0	0	12	12
SOLARIS urbino	0	0	0	0	2	2
SOLBUS B 9,5	0	0	2	0	0	2
SOLBUS SN11	0	1	0	0	0	1
MERCEDES VITO 108d	0	0	0	0	1	1
RAZEM	0	1	4	0	41	46
Udział % danej grupy wiekowej do stanu ogółem	0%	2,2%	8,7%	0%	89,1%	100%

Również udział autobusów niskopodłogowych w ogólnej liczbie pojazdów stanowi wynik niezadowalający. 16 autobusów to pojazdy niskopodłogowe, co stanowi 34,8% całego taboru. W związku z tym należy dążyć do jak najszybszego zwiększenia liczby autobusów z niską podłogą lub niskim wejściem, przy jednoczesnym eliminowaniu z ruchu najstarszych pojazdów wysokopodłogowych.

Tabela 34. Szczegółowy wykaz taboru autobusowego na dzień 23.10.2013 r.

Lp.	Nr boczny	Nr rejestracyjny	Typ Pojazdu	Niska podłoga	Rok Produkcji	Liczba miejsc
1	110	TOS 17 SV	MAN NL 202	✓	1999	91 (w tym 37 siedzących)
2	111	TOS 18 SV	MAN NL 202	✓	1998	93 (w tym 37 siedzących)
3	112	TOS 92XS	MAN NL 202	✓	1999	102 (w tym 37 siedzących)
4	113	TOS 93XS	MAN NL 202	✓	1999	102 (w tym 37 siedzących)
5	114	TOS 94XS	MAN NL 202	✓	1999	102 (w tym 37 siedzących)
6	115	TOS 96XT	MAN A20	✓	1998	88 (w tym 41 siedzących)
7	116	TOS 97XT	MAN A20	✓	1999	86 (w tym 41 siedzących)
8	117	TOS 12095	MAN 469	✓	1996	62 (w tym 26 siedzących)
9	118	TOS 12096	MAN 469	✓	1996	62 (w tym 26 siedzących)
10	120	TOS 12097	MAN 469	✓	1997	62 (w tym 26 siedzących)
11	121	TOS 12098	MAN 469	✓	1997	62 (w tym 26 siedzących)
12	122	TOS 18143	MAN A76	✓	2004	58 (w tym 27 siedzących)
13	123	TOS 18144	MAN A76	✓	2004	58 (w tym 27 siedzących)
14	201	KIC 462 A	JELCZ 120M/2		1999	110 (w tym 33 siedzących)
15	203	KIC 464 A	JELCZ 120M/2		1999	110 (w tym 33 siedzących)
16	204	TOS 38 EH	JELCZ 120M/2		1999	110 (w tym 33 siedzących)

Lp.	Nr boczny	Nr rejestracyjny	Typ Pojazdu	Niska podłoga	Rok Produkcji	Liczba miejsc
17	207	KIC 623 S	JELCZ 120M/2		2000	110 (w tym 33 siedzących)
18	208	TOS A 046	JELCZ 120M/2		2000	110 (w tym 33 siedzących)
19	414	TOS 07 EM	JELCZ PR-110		1990	110 (w tym 36 siedzących)
20	418	TOS P 926	JELCZ PR-110		1991	110 (w tym 36 siedzących)
21	419	TOS S 689	JELCZ PR-110		1991	110 (w tym 36 siedzących)
22	421	TOS T 203	JELCZ PR-110		1192	110 (w tym 36 siedzących)
23	422	TOS 37 EJ	JELCZ PR-110		1992	110 (w tym 36 siedzących)
24	423	TOS 58 AL	JELCZ PR-110		1992	110 (w tym 36 siedzących)
25	424	TOS S 601	JELCZ PR-110		1992	110 (w tym 36 siedzących)
26	425	TOS V 485	JELCZ PR-110		1992	110 (w tym 36 siedzących)
27	426	TOS R 608	JELCZ PR-110		1992	110 (w tym 36 siedzących)
28	428	TOS S 627	JELCZ PR-110		1996	110 (w tym 36 siedzących)
29	701	TOS W 192	JELCZ 120 M		1992	110 (w tym 33 siedzących)
30	704	TOS V 801	JELCZ 120 M		1995	110 (w tym 33 siedzących)
31	705	TOS V 623	JELCZ 120 M		1995	110 (w tym 33 siedzących)
32	706	TOS V 619	JELCZ 120 M		1995	110 (w tym 33 siedzących)
33	707	TOS S 945	JELCZ 120 M		1998	110 (w tym 33 siedzących)
34	708	TOS T 246	JELCZ 120 M		1998	110 (w tym 33 siedzących)
35	709	TOS S 862	JELCZ 120 M		1998	110 (w tym 33 siedzących)
36	710	TOS T 245	JELCZ 120 M		1998	110 (w tym 33 siedzących)
37	711	TOS S 982	JELCZ 120 M		1998	110 (w tym 33 siedzących)
38	712	TOS U 224	JELCZ 120 M		1998	110 (w tym 33 siedzących)
39	713	TOS 19SX	JELCZ 120 M		1994	110 (w tym 33 siedzących)
40	714	TOS 20SX	JELCZ 120 M		1995	110 (w tym 33 siedzących)
41	2001	TOS F 681	SOLARIS urbino	✓	2000	105 (w tym 28 siedzących)
42	2002	TOS W 873	SOLARIS urbino	✓	2000	105 (w tym 28 siedzących)
43	1001	TOS 17KS	SOLBUS B 9,5		2005	85 (w tym 25 siedzących)
44	1002	TOS 18KS	SOLBUS B 9,5		2005	85 (w tym 25 siedzących)
45	1003	TOS 80YK	SOLBUS SN11	✓	2007	91 (w tym 30 siedzących)
46	29	TOS 66ER	MERCEDES VITO 108d		1997	9 siedzących

Źródło: MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim

Zgodnie z powyższym wykazem większość autobusów, jakie posiada MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim charakteryzuje się pojemnością powyżej 100 miejsc (70 % całego taboru), z czego 27 z nich posiada 110 miejsc. Najmniejszymi dostępnymi pojemnościami są: 9 miejsc siedzących (jeden autobus) oraz 58 miejsc (dwa pojazdy) i 62 miejsca (4 sztuki). Liczba miejsc w pozostałych pojazdach kształtuje się pomiędzy wskazanymi pojemnościami.

Wyniki badań napełnień przeprowadzonych dla każdej linii obsługiwanej przez MPK, prowadzą do wniosku, że obecny tabor również pod względem pojemności nie odpowiada aktualnemu zapotrzebowaniu. Spadek popytu na przewozy komunikacją miejską powoduje potrzebę wprowadzania autobusów o zmniejszonej pojemności. Pojemność w nowych autobusach nie powinna przekraczać 80 miejsc. Ich udział w stosunku do ogólnej liczby autobusów powinien wynosić ok. 75 %, co gwarantowałoby obsługę każdej linii przez jeden autobus

o zmniejszonej pojemności. Jest to jednak wynik na tyle wysoki, że nie jest możliwy do osiągnięcia w planowanym okresie. W związku z tym należy dążyć do osiągnięcia 50-cio procentowego udziału autobusów posiadających maksymalnie 80 miejsc. Przy założeniu, że co roku zostaną wymienione co najmniej dwa autobusy, osiągnięcie takiego wyniku do 2024 roku wydaje się możliwe.

W celu zapewnienia optymalnego wykorzystania funkcjonujących pojazdów należy określić zapotrzebowanie na przewozy dla każdej linii w różnych porach dnia oraz tygodnia. Pozwoli to jednocześnie podejmować odpowiednie decyzje, co do zakupu nowego taboru.

Jednocześnie wyniki badań napełnień wskazują, że funkcjonuje kilka linii, na których wprowadzenie taboru o zmniejszonej pojemności powinno iść w parze ze zwiększającą się częstotliwością kursowania, zwłaszcza w godzinach szczytów przewozowych. Do czasu wymiany taboru należy przyjąć następujące zasady w doborze pojazdu o określonej pojemności do odpowiedniej linii. Najnowsze autobusy, o liczbie miejsc powyżej 100, powinny być wykorzystywane do obsługi linii, na których występują największe potoki pasażerskie. Wraz z sukcesywną wymianą taboru powinno się ograniczać obsługę najbardziej obciążonych linii przez wspomniane pojazdy do godzin szczytu przewozowego. Do obsługi linii, na których obserwuje się zerowe albo minimalne potoki podróży należy wykorzystywać autobusy o najmniejszej pojemności.

Spółka w całym okresie funkcjonowania nie brała udziału w żadnym programie unijnym związanym z zakupem nowego taboru. MPK jest zainteresowane uczestnictwem w programach nowej perspektywy finansowania Unii Europejskiej, które umożliwią odnowienie posiadanego taboru. W związku z tym Spółka włącza się do korzystnych inicjatyw w zakresie odnowy taboru, na przykład do programu „System zielonych inwestycji GAZELA- Niskoemisyjny transport miejski”, finansowanego ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W jego ramach złożono wnioski o pozyskanie 15 sztuk ekologicznych autobusów napędzanych gazem ziemnym CNG oraz budowę stacji tankowania autobusów CNG.

Program modernizacji taboru MPK powinien, być nastawiony na doposażanie komunikacji miejskiej w autobusy charakteryzujące się ponadto m.in.:

- **posiadaniem dodatkowych elementów, niezbędnych zwłaszcza dla obsługi osób starszych i niepełnosprawnych** (niewidomych, niedosłyszących), takich jak:
 - a) tablice elektroniczne zewnętrzne z numerem linii oraz kierunkiem jazdy,
 - b) tablice elektroniczne wewnętrzne z numerem linii, kierunkiem oraz trasą przejazdu i wykazem kolejnych przystanków,
 - c) głosowa zapowiedź kolejnych przystanków wewnątrz autobusu,
 - **ekonomicznym silnikiem** zasilanym ekonomicznym i ekologicznym paliwem,
 - **automatyczną skrzynią biegów**, szczególnie przydatną w ruchu miejskim z częstym ruszaniem i zatrzymywaniem się oraz wolnym jeżdżeniem w godzinach szczytu,
 - **układem drzwi 2-2-0 lub 1-2-0**, czyli bez ostatnich drzwi, w celu utrudniania przejazdu bez biletu (przy takim układzie drzwi, poza godzinami szczytu, pierwsze służą do wejścia, a drugie do wyjścia z pojazdu),
 - eliminacją uciążliwego hałasu i wygodnymi siedzeniami,
 - zabezpieczeniem przed pożarem w komorze silnikowej,
- oraz dodatkowo:
- klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy,
 - wewnętrznym automatem biletowym.

W dłuższej perspektywie czasowej, cały tabor obsługujący komunikację publiczną powinien spełniać wymagania określone w tym rozdziale.

7.3. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Organizator transportu publicznego również ma obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- **odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:**
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- **usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:**
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- **odpowiedniej organizacji przystanku:**
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- **stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:**
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją miejską osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji miejskiej poprzez zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:

- **przeszkody przestrzenne:**
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyle na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
- **przeszkody organizacyjne:**
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa - miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- **zlikwidowanie barier w pojazdach komunikacji miejskiej:**
 - pojazdy z niską podłogą,
 - rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,
 - wyznaczone, bezpieczne miejsce w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
 - zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- **ułatwienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej:**
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej miasta jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb wszystkich pasażerów jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Wśród autobusów, jakimi dysponuje MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim tylko 16 jest niskopodłogowych. Autobusy niskopodłogowe jeżdżą w sposób przypadkowy, w związku z czym ich kursy nie są oznaczone w rozkładach jazdy. Należy przyjąć, że dla zapewnienia minimalnego poziomu komfortu dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, niezbędne jest, by na każdej linii obsługiwanej przez MPK jeździł przynajmniej 1 autobus niskopodłogowy. Rozwiązaniem optymalnym byłoby, gdyby na każdej linii miejskiej jeździły po 2 autobusy niskopodłogowe (po 1 w każdym kierunku).

W celu najlepszego dopasowania posiadanych autobusów niskopodłogowych do obsługiwanych przez nie linii należałoby przeprowadzić szczegółowe badania wszystkich linii komunikacji miejskiej pod kątem korzystania z nich przez osoby z ograniczonymi możliwościami ruchu. Niemniej jednak największe zapotrzebowania na tego typu autobusy powinny występować na liniach obsługujących szpitale oraz ośrodki opieki zdrowotnej.

Ponieważ większość autobusów użytkowanych przez Przedsiębiorstwo jest w wieku powyżej 12 lat, doposażenie MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim w tabor niskopodłogowy powinno być głównym elementem szerszego programu modernizacji taboru komunikacji publicznej w Ostrowcu Świętokrzyskim.

Jednak nawet najlepsze rozwiązania zapewniające dostęp osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych wprowadzane w autobusach nie spowodują poprawy sytuacji tych osób, jeśli infrastruktura przystankowa i drogowa nie będzie dostosowana do ich potrzeb. Dlatego inwestycje w celu likwidowania barier architektonicznych w mieście powinny stać się priorytetem.

7.4. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Aby produkt był w stanie wygrać konkurencję musi być bardziej atrakcyjny dla potencjalnych klientów od pozostałych - kluczem do sukcesu jest zdefiniowanie transportu publicznego, jako produktu, który musi konkurować z innymi formami przemieszczania się, a zwłaszcza z motoryzacją indywidualną. Argumenty odwołujące się do kwestii ekologicznych nie są w stanie przekonać szerokiej rzeszy mieszkańców do wyboru autobusu, jako środka codziennej lokomocji. O atrakcyjności komunikacji publicznej decyduje szeroko rozumiana dostępność, na którą składają się takie komponenty jak cena, komfort jazdy czy czas przejazdu. Jest ona bardzo istotną kwestią, często niedocenianą, która w praktyce wpływa na wybór określonego środka transportu.

Najistotniejszym elementem spośród wymienionych jest czas podróży. W tym przypadku dostępność definiuje się, jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

Samochód parkuje często w pobliżu domu, natomiast do transportu publicznego trzeba dojść, nierzadko pokonując jezdnię, czy – co jest coraz bardziej modne – ogrodzenie osiedla. Przebudowa nieprzyjaznych transportowi publicznemu struktur urbanistycznych, których efektem jest oddalenie siedzib ludzkich od przystanków, jest skomplikowana i kosztowna.

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu miasta (i całego obszaru obsługiwanej komunikacją publiczną) do centrum miasta i ważnych jego punktów,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dostępność podróży do transportu publicznego należy rozumieć jednak szerzej aniżeli tylko całkowity czas dotarcia do danego środka transportu. Wpływ na wybór określonego środka transportu ma wysiłek, jaki pasażer musi podjąć, aby z danego środka skorzystać. Wysiłek ten jest uzależniony m.in. od poziomu komfortu, odpowiedniej informacji pasażerskiej oraz poczucia bezpieczeństwa. Bardzo ważnym elementem dla komunikacji publicznej jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w Internecie. Innym rozwiązaniem może być stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - punktu obsługi pasażera.

Na obszarze objętym komunikacją publiczną, pasażer powinien być dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek (słupek przystankowy czy wiata) także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Taki przystanek powinien posiadać:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przejazdu.

Dostępność oznacza w tym wypadku łatwy dostęp do informacji, która umożliwi szybkie podjęcie decyzji o wyborze danego środka transportu.

Kolejnym elementem decydującym o dostępności transportu zbiorowego jest bezpieczeństwo pasażerów. Na poczucie bezpieczeństwa wpływa odpowiednia lokalizacja przystanków i ich otoczenie. W wielu miastach, szczególnie w rejonie szpitali, szkół, czy na ulicach wewnątrz osiedli stosuje się rozwiązania przystankowe ograniczające niebezpieczeństwo dla pasażerów do niezbędnego minimum. Ważnym elementem przystanku zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach. Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej. Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja zostały omówione w kolejnej części opracowania.

7.5. Zasady budowania sieci przystanków i ich standaryzacja

Zgodnie z art. 18 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań własnych gminy należą budowa, przebudowa i remont:

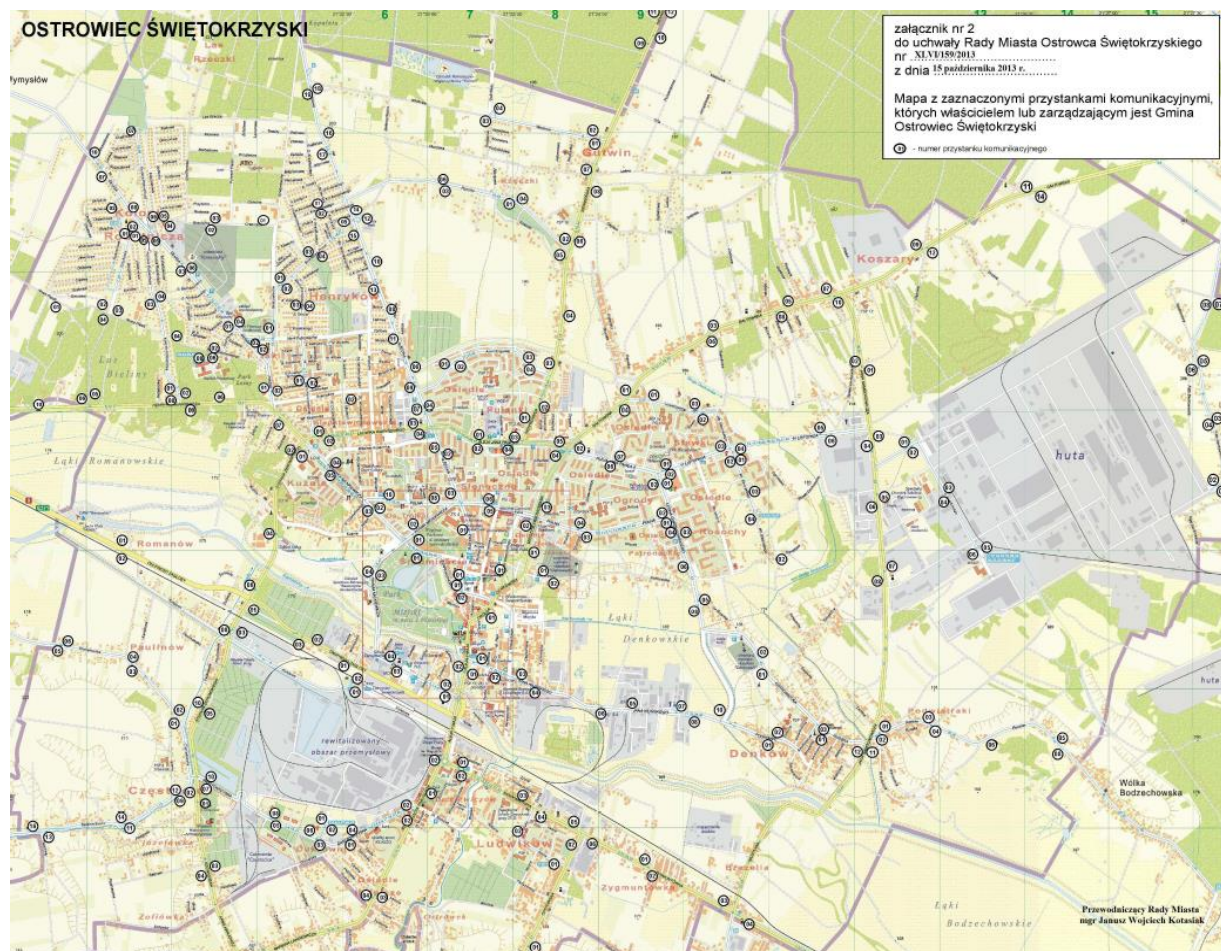
- przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina,
- wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania lub wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych, obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego. W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków powinno zostać poprzedzone badaniami marketingowymi w celu prawidłowego rozpoznania rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej (oprócz sieci przystanków, badania ułatwią również prawidłowe wyznaczenie układu tras i przebiegu linii).

Położenie przystanków autobusowych na obszarze objętym siecią komunikacji publicznej określone jest w uchwałach poszczególnych gmin. Lokalizację przystanków w Ostrowcu Świętokrzyskim określa uchwała Rady Miasta Nr XLVI/159/2013 z dnia 15 października 2013 r. *zmieniająca uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Ostrowiec Świętokrzyski, warunków i zasad korzystania z nich oraz opłat za ich korzystanie*. Zgodnie z treścią Załącznika nr 1 na terenie gminy znajduje się **287 przystanków autobusowych**.

Mapa 3. Sieć przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Ostrowiec Świętokrzyski

Źródło: Załącznik nr 2 do Uchwały Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego Nr XLVI/159/2013 z dnia 15 października 2013 r.

Aby sieć przystanków odpowiednio zaspokajała potrzeby mieszkańców miasta gęstość przystanków na km² powinna wynosić od 3,7 do 3,9.

Tabela 35. Wskaźnik gęstości przystanków w Ostrowcu Świętokrzyskim w 2012 roku

Gmina	Gęstość zaludnienia	Liczba przystanków	Gęstość przystanków na 1km ²
Ostrowiec Świętokrzyski	1569,5	287	6,18

Obecny wskaźnik gęstości przystanków na km² wynosi 6,18 i w pełni odpowiada potrzebom mieszkańców miasta i osób korzystających z publicznej komunikacji zbiorowej. W związku z tym nie ma potrzeby zwiększania ich liczby na obszarze miasta. Przy założeniu, że liczba przystanków nie zmieni się do 2024 roku na podstawie prognoz demograficznych można określić, jak będzie kształtował się wskaźnik gęstości przystanków do roku 2024.

Tabela 36. Prognozowany wskaźnik gęstości przystanków w latach 2014-2024

Rok	Gęstość zaludnienia	Liczba przystanków	Gęstość przystanków na 1km ²
2013	1507,9	287	5,25
2014	1496,49	287	5,21
2015	1484,62	287	5,17
2016	1472,3	287	5,13
2017	1450,76	287	5,05
2018	1447,06	287	5,04

Rok	Gęstość zaludnienia	Liczba przystanków	Gęstość przystanków na 1km ²
2019	1433,98	287	5,00
2020	1419,9	287	4,95
2021	1406,12	287	4,90
2022	1392,33	287	4,85
2023	1377,79	287	4,80
2024	1362,22	287	4,75

W latach 2014 -2024 wskaźnik gęstości przystanków będzie spadał, jednak nadal będzie się kształtował na poziomie gwarantującym odpowiedni dostęp do sieci użyteczności publicznej. Dlatego nie planuje się istotnych zmian w liczbie przystanków do 2024 roku. Możliwa będzie za to zmiana ich lokalizacji, ponieważ wraz z rozwojem miasta mogą się pojawić nowe obszary do tej pory nie obsługiwane przez komunikację miejską.

Liczba przystanków z wiatami na terenie Gminy stanowi 52,6% (151 sztuk) liczby wszystkich przystanków. Na tle innych miast w Polsce Ostrowiec Świętokrzyski wypada bardzo dobrze, ponieważ z reguły miasta o średniej wielkości mają od 35-40% przystanków z wiatami.

Władze Gminy Ostrowiec Świętokrzyski powinny dążyć do zwiększenia udziału przystanków z wiatami w ogólnej liczbie przystanków do poziomu 60 %. Proponuje się również kierowanie się następującymi zasadami podczas wyposażania przystanków w wiaty:

- wszystkie przystanki w centrum powinny posiadać wiaty,
- wiaty powinny posiadać przystanki poza śródmieściem i na przedmieściach położone w kierunku do centrum, ponieważ z reguły oczekuje na nich duża liczba pasażerów, natomiast przystanki w kierunku z centrum nie muszą posiadać wiat z uwagi na to, że podróżni na nich wysiadający kierują się do domów lub innych miejsc, a rzadko oczekują na kolejny autobus.

Taka sieć przystanków ma umożliwić dotarcie pasażerom m.in. do:

- zakładów pracy
- urzędów,
- zakładów i jednostek opieki zdrowotnej,
- placówek miejskich jednostek pomocy społecznej,
- przedszkoli, szkół i zespołów szkolnych,
- innych placówek oświatowych,
- szkół wyższych
- domów handlowych,
- obiektów sportowych.

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są przystanki węzłowe, dające możliwość wielu przesiadek na inne linie. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich przystanków powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów (np. przejścia dla pieszych skracające do minimum długość drogi pomiędzy przystankami oraz wymagające jak najmniejszej liczby przekroczeń ulic – należy także unikać konieczności korzystania z przejść podziemnych czy kładek).

Do szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, należy zaliczyć połączenie dworców kolejowego i autobusowego z przystankami komunikacji miejskiej zlokalizowanymi w ich sąsiedztwie, tym bardziej, że w Ostrowcu Świętokrzyskim położone są one blisko siebie.

Jak zaznaczono wcześniej, sieć przystanków w korytarzach podstawowych powinna być dosyć gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 100 – 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

Natomiast w korytarzach głównych przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów miasta (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych. W tym przypadku liczba przystanków powinna być możliwie najmniejsza, by uzyskać jak najwyższą prędkość przejazdu dla danej linii. Akceptowalna średnia prędkość pojazdu komunikacji publicznej na trasie położonej w korytarzu głównym powinna wynosić 25-30 km/h. Warto zauważyć, że do obsługi tras w korytarzach głównych powinna zostać skierowana taka liczba pojazdów dla każdej linii, by ich częstość kursowania nie była dłuższa niż 12-15 min. bez względu na porę dnia.

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. Wydaje się, że maksymalna droga dojścia do przystanków autobusowych nie powinna przekraczać 300 m a do przystanków i stacji kolei regionalnych 500 m. Pojęcie drogi dojścia nie jest tożsame z obszarem znajdującym się w promieniu 300, czy 500 m. Powinno się określić tzw. „współczynnik wydłużenia drogi” (jest on dłuższy od promienia danego obszaru).

Minimalna liczba mieszkańców, która stanowi uzasadnienie lokalizacji przystanku autobusowego jest 1000 osób mieszkających w odległości nie większej niż 300 m.

Wpływ na decyzję o lokalizacji przystanków i ich otoczenia ma bezpieczeństwo pasażerów. Rozwiązaniem przystankowym ograniczającym niebezpieczeństwo do niezbędnego minimum, szczególnie w rejonie szpitali czy szkół lub na ulicach przechodzących przez rejony miast o dużym ruchu pieszym, jest tzw. bezpieczny przystanek, czyli przystanek zlokalizowany na pasie ruchu z azylem pośrodku jezdni na całej jego długości, który uniemożliwia ominięcie autobusu. Inną formą bezpiecznego przystanku jest tzw. antyzatoka, która dzięki możliwości zatrzymania autobusu na całej długości równoległe do peronu przystankowego, umożliwia płynne włączenie się autobusu do ruchu bez potrzeby wjazdu i wyjazdu autobusu z tradycyjnej zatoki. Antyzatoka jest przystankiem na pasie ruchu, który pozostali uczestnicy ruchu muszą ominąć. Takie przystanki realizować można na ulicach o przekroju jedno jezdniowym i szerokości 2 pasów ruchu - wówczas w rejonie przystanku musi nastąpić poszerzenie jezdni o jeden pas, lub na jezdni o szerokości 3 pasów ruchu - wówczas pas środkowy służy do ominięcia autobusu stojącego na przystanku.

W ramach remontu lub budowy ulic, oprócz wprowadzenia bezpiecznych przystanków, dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów należy również m.in.:

- zapewnić podwyższenie peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie, by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczyć strefy wejściowe dla osób niewidomych dzięki specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- zapewnić długość przystanku umożliwiającą na zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu,
- umożliwić sprawny dojazd autobusu na przystanek (np. osobny pas dla autobusów, wykorzystanie przez autobus do jazdy na wprost na przystanek pasa do skrętu w prawo (o ile przystanek jest zatoką otwartą) itp.) i włączenie się z przystanku do ruchu (np. osobny pas dla autobusów, dodatkowy sygnalizator świetlny wstrzymujący ruch, gdy autobus rusza z przystanku itp.).

Podsumowując, należy stwierdzić, że komunikacja publiczna dobrze zorganizowana i zarządzana jest w stanie zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrum miasta, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami, wchodzącymi w skład większej aglomeracji. Dobrze funkcjonująca komunikacja publiczna, charakteryzująca się optymalną średnią prędkością przejazdu pomiędzy przystankami i skróceniem czasu podróży na danej trasie, jednocześnie pozwala na zwiększenie udziału transportu publicznego w całkowitym ruchu miejskim i pozamiejskim (tym samym zmniejszenie ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta) oraz pozytywnie wpływa na poprawę ochrony środowiska poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego.

8. Ochrona środowiska naturalnego w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski

8.1. Stan ochrony środowiska naturalnego

Wśród obszarów i elementów środowiska przyrodniczego występujących na obszarze miasta, które podlegają ochronie należy m.in.:

- obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Kamiennej,
- główny Zbiornik Wód Podziemnych (nr 420): GZWP-Wierzbica-Ostrowiec,
- kompleksy chronionych gleb mineralnych III i IV klasy botanicznej oraz gleb organicznych,
- dwa pomniki przyrody żywej i jeden pomnik przyrody nieożywionej,
- lasy posiadające status chronionych.

Poza obszarem miasta znajdują się, ale w granicach jego oddziaływania znajdują się rezerваты leśne w Lisinach Bodzechowskich oraz Krzemionki Opatowskie. Ponadto istotne z punktu widzenia przyrodniczego są także tereny zieleni miejskiej, do której należy 9 parków, ośrodek sportu i rekreacji „Rawszczyzna”, zieleń osiedlowa oraz zieleń wokół innych obiektów użyteczności publicznej a także ogródki działkowe.

Aktualny stan ekologiczny Ostrowca Świętokrzyskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Program ochrony środowiska dla województwa świętokrzyskiego, Kielce 2011;
2. Stan środowiska w województwie świętokrzyskim w latach 2009- 2010, Raport, Kielce 2011;
3. Ocena jakości powietrza w województwie świętokrzyskim w roku 2012, Kielce 2013;
4. Program Państwowego Monitoringu Środowiska Województwa Świętokrzyskiego na lata 2013-2015, Kielce 2012;

B. Dokumenty na poziomie powiatowym

1. Program ochrony środowiska dla Powiatu Ostrowieckiego na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019, Ostrowiec Świętokrzyski 2013 (Projekt);
2. Program ochrony powietrza dla województwa świętokrzyskiego - strefa świętokrzyska – ze względu na przekroczenia pyłu PM_{2,5} , Kielce 2011

C. Dokumenty na poziomie lokalnym

1. Program ochrony środowiska dla Gminy Ostrowiec Świętokrzyski na lata 2008-2011 ;
2. Program ograniczania emisji niskiej w Ostrowcu Świętokrzyskim na osiedlach: Henryków, Kolonia Robotnicza, Kuźnia, Gutwin, Koszary, Denków; 2008.

8.2. Oddziaływanie transportu na środowisko naturalne

Na stan środowiska naturalnego Ostrowca Świętokrzyskiego mają wpływ zanieczyszczenia ze źródeł lokalnych (z terenu miasta) oraz napływowe (oddziałujące spoza obszaru miejskiego). Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

- hałas
- emisja gazów i pyłów
- degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie
- zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerszej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna na terenie Ostrowca Świętokrzyskiego w kontekście transportu publicznego powinna objawiać się przede wszystkim propagowaniem korzystania z komunikacji publicznej jako alternatywy dla samochodów, które w znaczny sposób przyczyniają się do zanieczyszczania powietrza na terenie miasta. Zanieczyszczenia te generowane są wskutek ciągle wzrastającej liczby samochodów osobowych na ulicach miasta, a co za tym idzie tworzeniem się zatorów ulicznych, które wzmagają wydzielanie się substancji zanieczyszczających atmosferę.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska. Dla Ostrowca Świętokrzyskiego aktualny program monitoringu jest zapisany w *Programie Państwowego Monitoringu Środowiska Województwa Świętokrzyskiego na lata 2013- 2015*. Wyniki wykonywanych w latach 2013-2015 badań monitoringowych będą podstawą do opracowania przez WIOŚ rocznych ocen stanu środowiska w województwie świętokrzyskim (jakości powietrza, wód, hałasu, pól elektromagnetycznych).

W jego ramach w Ostrowcu Świętokrzyskim planuje się pomiary hałasu drogowego w jednym punkcie w okresie jesienno- zimowym dla pory dnia i nocy według wskaźnika krótkookresowego. Dodatkowo monitoring dotyczący pól elektromagnetycznych będzie prowadzony w pięciu punktach pomiarowych w mieście.

8.3. Zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031) oraz w związku z Dyrektywą 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości i czystszej powietrza dla Europy, w województwie świętokrzyskim klasyfikację wykonano w 2 strefach: mieście Kielce oraz w strefie świętokrzyskiej, do której zalicza się powiat ostrowiecki (w tym Miasto Ostrowiec Świętokrzyski).

W wyniku klasyfikacji, w zależności od analizy stężeń w danej strefie, można wydzielić następujące klasy wynikowe stref:

- klasa A – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych i poziomów docelowych;
- klasa B – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji;
- klasa C – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne i poziomy docelowe.

W roku 2012 strefa świętokrzyska została zakwalifikowane następująco:

Tabela 37. Wynikowe klasy stref na podstawie oceny jakości powietrza za 2012 rok – pod względem ochrony zdrowia

	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	PM10	PM2,5	Pb	As / Cd / Ni	B(a)P	O ₃
strefa świętokrzyska	A	A	A	A	C	C/C2 ¹	A	A	C	A ¹ /D2 ²

Źródło: WIOS, Kielce 2013

1- wg poziomu docelowego; 2- wg poziomu długoterminowego

Zgodnie z roczną *Oceną jakości powietrza w województwie świętokrzyskim w roku 2012* uwagę zwraca stan zawieszoności pyłu PM10, pyłu PM2,5 oraz benzo(a)pirenu. Na ich stężenie wpływa między innymi transport. Strefa świętokrzyska uzyskała klasę C z powodu przekroczeń ponad dopuszczalną częstość stężeń 24 godz. pyłu PM10. Dodatkowo strefa nie dotrzymała poziomu celu długoterminowego ozonu i z tego powodu otrzymała klasę D2. Klasyfikacja ta nie zmieniła się w porównaniu do roku 2011. Wzrost stężenia ozonu powodują m.in. zanieczyszczenia komunikacyjne, głównie: tlenek i dwutlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, pyły oraz metale ciężkie. Pochodzą one z dróg o dużym natężeniu ruchu kołowego.

W Ostrowcu Świętokrzyskim zlokalizowane były cztery stacje pomiarowe. Ostatnia z nich funkcjonowała w 2007 roku. Zakres pomiarowy dotyczył poziomu stężeń: SO₂, NO₂, pyłu PM10, pyłu BS oraz pyłu TSP. Wszystkie zanieczyszczenia w 2007 roku osiągnęły klasę A, co oznacza, że nie przekraczały poziomów dopuszczalnych i docelowych. Na terenie miasta Ostrowca Świętokrzyskiego przekroczenie stężeń zanieczyszczeń dla pyłu PM10 24 h oraz PM10 rok odnotowano w 2005 roku. Wpływ emisji z komunikacji zaznaczał się przede wszystkim w centrum miasta.

Zanieczyszczenia komunikacyjne niewątpliwie wpływają na jakość powietrza atmosferycznego Miasta Ostrowiec Świętokrzyski. Nie są one jednak elementem przeważającym w klasyfikacji miasta w konkretnej klasie. Na stan powietrza wpływają również zakłady produkcyjne emitujące zanieczyszczenia z procesów technologicznych, energetycznego spalania paliw stałych i gazowych i spalania paliw w środkach transportu oraz gospodarstwa domowe ogrzewane indywidualnie. Istnienie tych czynników ma pokrycie w zwiększonej emisji pyłu zawieszoności PM10 właśnie w okresach grzewczych.

8.4. Emisja hałasu do środowiska

Na terenie gminy miejskiej Ostrowiec Świętokrzyski głównymi źródłami emitującymi hałas do środowiska jest transport oraz w mniejszym stopniu przemysł. W Ostrowcu Świętokrzyskim przecinają się ważne szlaki komunikacyjne o znaczeniu tranzytowym: droga krajowa nr 9 z Radomia do przejścia granicznego w Barwinku, która jest częścią międzynarodowej trasy E 371 oraz drogi wojewódzkie nr 751, 754 i 755.

Najbardziej narażone na hałas są tereny położone przy w/w trasach, zwłaszcza przy trasie nr 9. Tam też odnotowuje się najwyższe wartości jego emisji zwłaszcza w centrum miasta. Wyniki pomiarów wskazują na największe przekroczenia sięgające 10-15 dB na wysokości 1m od zabudowy.

Natężenie emisji hałasu drogowego na terenie Ostrowca Świętokrzyskiego do środowiska zależy od wielu czynników: obciążenia drogi ruchem samochodowym, udziału pojazdów ciężkich w ruchu drogowym, prędkości i płynności jazdy, parametrów technicznych oraz stanu nawierzchni dróg. Istotnym czynnikiem pośród innych wydaje się zbyt bliska lokalizacja zabudowy mieszkaniowej od szlaków komunikacyjnych a także związany z tym brak ekranów akustycznych, które tłumiąby hałas samochodowy. W Ostrowcu Świętokrzyskim trasy komunikacyjne w niektórych miejscach „przecinają” wręcz zabudowę mieszkaniową. Czynnikiem również mało sprzyjającym utrzymaniu dopuszczalnych wartości hałasu jest ciągle wzrastająca liczba pojazdów na drogach miasta i całego regionu.

Głównym źródłem hałasu komunikacyjnego jest ruch samochodowy, jednak na klimat akustyczny miasta wpływa także, choć w mniejszym stopniu, hałas kolejowy. Przez Ostrowiec Świętokrzyski przebiega bowiem linia kolejowa nr 25 Łódź Kaliska- Dębica, na której odbywa się transport pasażerski oraz towarowy. Uciążliwość tego typu hałasu może być odczuwalna dla mieszkańców terenów oddalonych nawet o 1 km od linii, jednak najbardziej odczuwalny jest w pasie ok. 300 m.

8.5. Cele ekologiczne Planu Transportowego

Rolą Planu Transportowego jest promowanie rozwiązań zgodnych ze zrównoważonym rozwojem. Rozwój transportu publicznego w Ostrowcu Świętokrzyskim zmierza więc do jak największego ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska i zmniejszenia poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez działania mające na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście,
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia zasady „Parkuj i Jedź” (P&R) na obrzeżach miasta,
- bezwzględne eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym,
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem;
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Należy dążyć do ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko na terenach śródmiejskich, mieszkalnych przez wyprowadzenie ruchu ciężkiego z tych terenów i skierowanie go na drogi tranzytowe.

Ekologia w transporcie zbiorowym to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego w dojazdach do pracy, szkoły oraz do centrum miasta zamiast własnymi samochodami. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu, jakości systemu komunikacji publicznej.

Ekologiczny transport zbiorowy to także odpowiednie wykorzystanie pojemności autobusu do natężenia na danej relacji poprzez zastosowanie autobusów odpowiedniej wielkości - mini, standard czy wielkopojemne. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd -oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Nieco mniej ważna, z uwagi na dość niski poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4, jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego,

to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). Najlepszym rozwiązaniem do napędzania silników tradycyjnych autobusów jest biodiesel, czyli paliwo ekologiczne. Napęd CNG, ze względu na specjalistyczne oprzyrządowanie autobusu, jest wskazane przy zastosowaniu w większej liczbie taboru, bądź na liniach przebiegających przez obszary ścisłej ochrony (parki, lasy, centrum miasta). W Polsce, m.in. w Rzeszowie i we Wrocławiu, wykorzystuje się gaz CNG. Do jego zastosowania przymierza się Warszawa oraz Słupsk. Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego - na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego - dla autobusów mini, które mogłyby obsługiwać w Ostrowcu Świętokrzyskim kursy wieczorne. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Ekologiczna komunikacja miejska, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miasta, do sąsiednich miejscowości, a także do szkół, czy miejsc pracy. Tak funkcjonująca komunikacja miejska może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

9. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Ważnym czynnikiem, mającym wpływ, na jakość transportu zbiorowego, jest pełny i łatwo dostępny dla pasażerów system informacji o przewoźnikach i realizowanych przez nich połączeniach, przystankach, rozkładach jazdy, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwościach przesiadek, systemie taryfowym itp. Kraje Unii Europejskiej nie szczędzą środków na tworzenie i ciągłe unowocześnianie automatycznych systemów informacji, wykorzystujących najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i informatyczne. Takie systemy informacyjne są częścią systemów sterowania ruchem.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Bardzo ważnym elementem w układzie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Jednym z rozwiązań jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - punktu obsługi pasażera. Punkt obsługi pasażera to miejsce, gdzie można:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, wraz z możliwością dogodnych przesiadek;
- zapoznać się z obowiązującą taryfą, możliwością zakupu różnych rodzajów biletów;
- dowiedzieć się o wszelkich zmianach w komunikacji, w tym związanych z objazdami;
- pozyskać także informację o atrakcjach turystycznych i kulturalnych miasta oraz regionu.

Punkt obsługi pasażera powinien być zlokalizowany w centralnym rejonie miasta o dużej koncentracji środków transportu publicznego. W Ostrowcu Świętokrzyskim ewentualną lokalizacją punktu obsługi jest najbliższe sąsiedztwo dworca kolejowego lub autobusowego.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej. Punkty obsługi pasażera zlokalizowane są najczęściej jedynie w miejscach węzłowych i w centrum miasta. Pasażer powinien być jednak dobrze poinformowany w każdym miejscu, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek, funkcjonujący, jako słupek przystankowy czy wiata, także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Przystanek powinien posiadać następujące elementy:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przyjazdu.

9.1. System Informacji Pasażerskiej (SIP)

Rzeczony informacji pasażerskiej stanowi bardzo istotny element podwyższania jakości usług przewozowych. Chodzi tu nie tylko o tradycyjne rozkłady jazdy - na przystankach, w broszurach, w Internecie oraz bezpłatnych infoliniach, ale również o bieżącą informację wizualną i głosową w pojazdach i na przystankach, podającą rozkłady zaktualizowane, uwzględniające warunki ruchu na trasie przejazdu. Do efektywnego sterowania ruchem coraz częściej wykorzystywana jest informatyka oraz systemy GPS. Ofertę tę uzupełniają możliwości przesyłania potencjalnym pasażerom automatycznych informacji SMS z wykorzystaniem telefonii komórkowej.

System Informacji Pasażerskiej (SIP, ang. Passenger Information System) obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

STATYCZNA INFORMACJA PASAŻERSKA

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych
 - dla dni powszednich
 - dla dni świątecznych
 - dla komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowych zmianach w rozkładach podawane z wyprzedzeniem

DYNAMICZNA INFORMACJA PASAŻERSKA

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchylenia ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Przykładowa konfiguracja takiego systemu wygląda następująco:

- urządzenia nadawcze GPS zainstalowane w autobusach
- komputer centralny:
 - zbiera informacje z autobusów
 - na podstawie wbudowanych algorytmów wylicza oczekiwane, realne czasy dojazdów do ustalonych miejsc
 - porównuje obliczone czasy z obowiązującym rozkładem jazdy
 - podaje niezbędne informacje na stanowisko operatorskie / dyspozytorskie oraz do serwera komunikacyjnego
- serwer komunikacyjny:
 - wyświetla informację zbiorczą w miejscu ogólnodostępnym, jak pokazano na przykładzie poniżej
 - wyświetla informację indywidualną, dla poszczególnych przystanków / stanowisk odjazdu
 - wyświetla informacje specjalne, zgodnie z dyspozycją operatora systemu.

W przypadku przyspieszenia, bądź opóźnienia pojazdu, system sterowania ruchem i dynamiczna informacja pasażerska na przystanku mogą działać następująco:

- przyspieszony pojazd danej linii zostaje opóźniony poprzez sygnalizację tak, by na przystanek podjechał o właściwym czasie, co ma decydujące znaczenie w przypadku, gdy krzyżuje się z inną linią i występuje przypadek możliwości przesiadki pomiędzy liniami,
- opóźniony pojazd danej linii dostaje specjalny priorytet na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację, by skrócić czas opóźnienia,
- w przypadku niemożności odrobienia opóźnienia, dynamiczna informacja pasażerska pokazuje rzeczywisty czas przyjazdu, przez co pasażer odbiera przyjazd pojazdu, jako przyjazd planowy,

co łącznie przyczynia się do pozytywniejszego odbioru komunikacji miejskiej przez pasażerów oraz – przede wszystkim – do poprawienia komfortu poruszania się transportem publicznym.

Bardzo dobrym i potrzebnym miejscem do wyświetlania tego typu informacji byłby punkt przesiadkowy, obejmujący Dworzec Kolejowy i Autobusowy oraz komunikację miejską. Umieszczone w kilku miejscach wyświetlacze powinny informować o:

- odjazdach kolejnych autobusów (w kolejności chronologicznej);
- opóźnieniach w ruchu oraz awariach;
- odjazdach pociągów

W ten sposób System Informacji Pasażerskiej spełniłby swoją rzeczywistą rolę, integrując różnych dostawców usług oraz służąc całemu miastu. Optymalna realizacja takiego systemu nie jest przedsięwzięciem droгим, jednakże wymaga bardzo dobrego wybrania miejsc do wyświetlania informacji oraz zaprojektowania całego systemu. Możliwe są dwa warianty realizacji:

- Oparcie danych wyświetlanych na panelach tylko o dostępne i przekazywane przez komputer rozkłady jazdy poszczególnych środków transportu;
- Oparcie danych wyświetlanych na panelach zarówno o rozkłady jazdy, jak i o bieżące położenia autobusów, które wraz z informacją o czasach dojazdu i utrudnieniach w ruchu pozwolą na wyświetlanie realnych informacji o odjazdach i opóźnieniach.

Działanie takiej formy informacji pasażerskiej oparte jest na przykład na systemie GPS w każdym autobusie, który może na bieżąco nadzorować każdy pojazd i w ten sposób ustalić dokładny przyjazd na dany przystanek. Dodatkową funkcją tego systemu jest bezpośredni nadzór nad autobusami obsługującymi linie komunikacyjne, co daje możliwość na przykład podmiany autobusu, który uległ awarii, wypaść z kursu itp.

10. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

10.1. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową

Liczba rejonów komunikacyjnych niezbędna do budowy modelu ruchu zależy od dwóch zasadniczych elementów:

- a. powierzchni obszaru analizy,
- b. struktury przestrzenno-demograficznej czyli rozmieszczenia generatorów i absorbentów ruchu w analizowanym obszarze.

Granice poszczególnych rejonów komunikacyjnych powinny przebiegać na naturalnych przeszkodach terenowych takich jak: rzeki, jeziora, linie kolejowe, ewentualnie przebiegać przez tereny niezabudowane. W gęstych sieciach często konieczne jest także wykorzystanie liniowych elementów infrastruktury transportu. W takiej sytuacji wyznaczanie granic rejonów zależy od wielkości potencjału danego rejonu komunikacyjnego lub stopnia obsługi otoczenia zewnętrznego przez daną drogę (ulicę).

Wydzielić można przede wszystkim 20 rejonów komunikacyjnych, których granice stanowią granice osiedli należących do miasta. Ostrowiec Świętokrzyski jest podzielony na 20 jednostek pomocniczych gminy. Należą do nich następujące osiedla: Śródmieście, Kamienna, Ludwików, Hutnicze, Częstocice, Kuźnia, Kolonia Robotnicza, Sienkiewiczowskie, Trójkąt, 25-lacia PRL, Słoneczne, Gutwin, Koszary, Rosochy, Ogrody, Denków, Pułanki, Stawki, Piaski-Henryków oraz Złotej Jesieni. Granice osiedli zostały określone szczegółowo w Załączniku nr 2 do Statutu Gminy. Każde z nich pełni odrębne funkcje.

Dodatkowo można dokonać dalszego podziału rejonów, wykorzystując dane o zagospodarowaniu przestrzennym (istniejącym i planowanym) oraz danych statystycznych (liczba mieszkańców, liczba zatrudnionych, liczba zatrudnionych w usługach oraz liczba uczniów).

Funkcjonowanie transportu w mieście jest również uwarunkowane rozwiązaniami przestrzennymi, dlatego przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić:

- **Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**- przyjęta uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia *Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030* (M.P. 2012 nr 0 poz. 252);
- **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego**- przyjęty uchwałą Nr XXXIX/399/02 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 26 kwietnia 2002 r.
- **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego**- przyjęte uchwałą Nr XXII/245/99 z dn. 29 grudnia 199 r. wraz ze zmianą Nr 1 przyjętą uchwałą Nr XXXVII/28/2013 r. Rady Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego z dn. 26 marca 2013 r.

Zagospodarowanie przestrzenne, które decyduje o podziale miasta na strefy funkcjonalne wpływa na kierunki i stopień natężenia ruchu. Obszary o największym zapotrzebowaniu na przewozy są zgodne z systemem komunikacyjnym miasta. Największy wpływ na rozwiązania przestrzenne powiązane z działalnością transportową ma odległość od centrum. W takich miejscach zapotrzebowanie na przewozy będzie większe niż w przypadku obszarów peryferyjnych, czy podmiejskich. Duże znaczenie odgrywa także położenie dzielnic mieszkaniowych i przemysłowych. Podróże odbywają się zatem w kierunku do i z centrum. Dobrze zorganizowany transport publiczny powinien bowiem zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe społeczeństwa, umożliwiając ruch pasażerów pomiędzy miejscami zamieszkania a centrum miasta, szkołami, placówkami zdrowia i miejscami pracy, a nawet sąsiednimi miejscowościami. Dlatego sieć komunikacji publicznej powinna odpowiadać strefom strukturalnym miasta i ich funkcjom.

Podstawy wpływ na ukształtowanie przestrzenne miasta Ostrowiec Świętokrzyskim ma dolina rzeki Kamiennej, która dzieli miasto na część północną i południową. Wzdłuż rzeki, przez obszar miasta przebiega magistralna linia kolejowa nr 25 relacji Łódź Kaliska Dębica, wykorzystywana w ruchu pasażerskim i towarowym.

Największą powierzchnię zajmują tereny rolnicze (38 %). Tereny zurbanizowane stanowią 29 % obszaru gminy a lasy 12 % jej powierzchni. Tereny przemysłowe to 9 % a tereny przeznaczone pod transport to 8 %.

Istotne znaczenie dla ukształtowania przestrzennego miasta powiązanego z działalnością transportową ma również przebieg dróg krajowych i wojewódzkich. Trzon układu komunikacyjnego w mieście tworzy DK nr 9, przebiegająca wraz z DW 751 i 755 przez południową część miasta. Z kierunku północno- wschodniego w stronę południową biegnie droga wojewódzka nr 754, która z jednej strony dodatkowo dzieli północną część miasta na połowę a z drugiej stanowi najważniejsze połączenie obu części miasta.

Oprócz sieci dróg znaczenie dla transportu ma także przebieg linii kolejowych, lokalizacja dworców kolejowego i autobusowego, oraz innych punktów przesiadkowych, ponieważ stanowią one ważne węzły komunikacyjne.

Duży wpływ na transport publiczny wywiera lokalizacja obiektów użyteczności publicznej oraz innych obiektów ważnych dla mieszkańców, które są generatorami ruchu. Podróże odbywają się głównie na trasie praca- dom lub szkoła- dom, dlatego duże znaczenie będzie miało położenie dzielnic i osiedli mieszkaniowych w mieście oraz lokalizacja zakładów pracy i placówek oświatowych różnego szczebla. W dalszej kolejności istotna jest lokalizacja zakładów opieki zdrowotnej, urzędów oraz innych punktów handlowo-usługowych.

Tworzenie nowych zakładów pracy powoduje powstanie nowych celów podróży, co wpływa na decyzje o kształcie sieci komunikacyjnej. Dlatego odpowiedzią transportu publicznego na zmiany przestrzenne w mieście oraz powstawanie nowych miejsc użyteczności publicznej powinno być dostosowywanie oferty komunikacyjnej w taki sposób, aby odpowiadała aktualnym potrzebom mieszkańców. W związku z tym oferta MPK a co za tym idzie sieć komunikacji publicznej powinna być elastyczna. Odpowiedzią transportu publicznego na nowe plany rozwoju przestrzennego miasta powinno być dostosowanie oferty przewozowej do lokalizacji miejsc generujących ruch. Należy jednak pamiętać, że obowiązkiem organizatora jest zapewnienie mieszkańcom miasta połączeń przynajmniej z takimi obiektami użyteczności publicznej jak:

- przedszkola, szkoły, uczelnie i inne placówki oświatowe;
- szpitale oraz inne zakłady opieki zdrowotnej;
- urzędy;
- służby i straże

10.2. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **Popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji miejskiej.

Wielkość popytu efektywnego ustalono na podstawie sprzedaży biletów, ponieważ nie były wykonywane ankietowe badania popytu na usługi komunikacji miejskiej. W latach 2010-2012 kształtował się on następująco:

Tabela 38. Liczba biletów sprzedanych w latach 2010-2012 w mieście Ostrowiec Świętokrzyski

Rodzaj biletu	MIASTO			STREFA		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
jednorazowe - kasa	2 846 142,93	2 446 355,66	2 534 767,53	566 706,62	531 432,43	242 254,10
jednorazowe - kierowcy	535 951,15	494 319,44	382 958,16	107 7743,92	1 081 603,59	877 540,26
miesięczne – kasa i punkty	193 555,72	299 541,37	269 558,54	1 100 980,50	923 918,91	805 536,68
miesięczne – pracownik	51 216,09	11 649,62	290,00	26 394,10	10 588,20	20 973,98
Razem bilety	3 626 865,89	3 251 866,12	3 187 574,23	2 771 825,14	2547 543,13	1 946 305,02

Źródło: MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim sp. z o.o.

Na podstawie danych zawartych w tabeli w latach 2010-2012 można zaobserwować spadek ogólnej liczby sprzedanych biletów. W roku 2012 liczba sprzedanych biletów w mieście spadła o ponad 2 % w stosunku do roku 2011. W porównaniu z rokiem 2010 liczba ta zmniejszyła się o ponad 12 %. W strukturę biletów również nastąpiły zmiany. W tym samym czasie o 13 % spadła liczba biletów jednorazowych, zaobserwowano natomiast wzrost liczby biletów miesięcznych o ponad 10 % w stosunku do roku 2010.

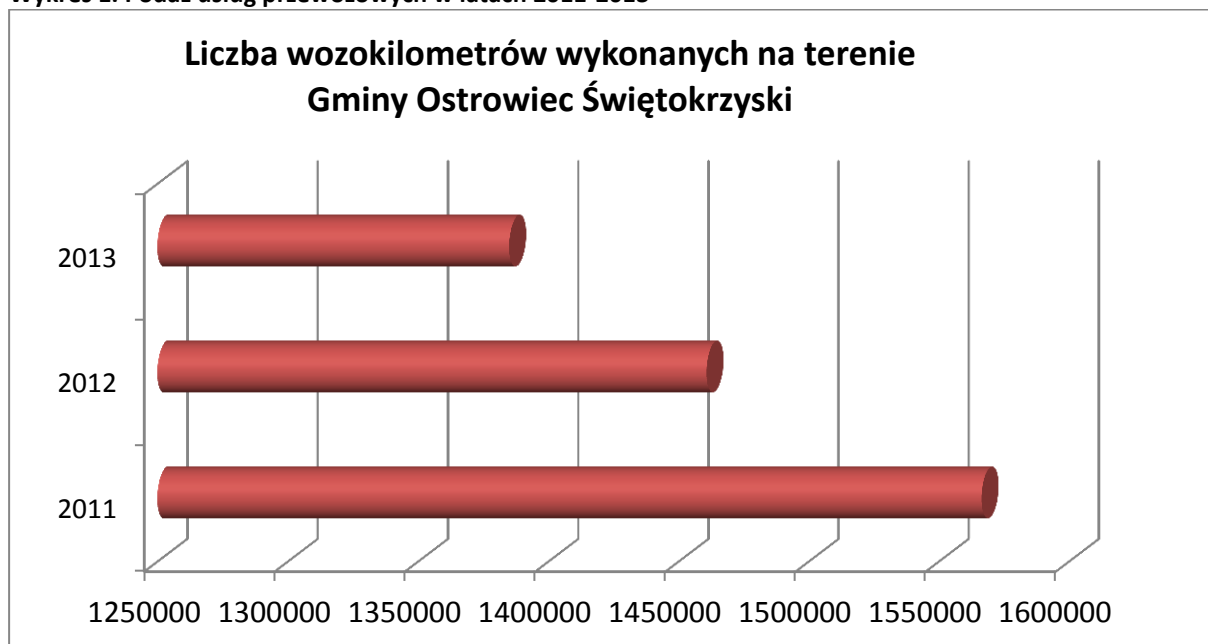
Zdecydowanie większy spadek sprzedaży nastąpił w strefie, gdzie w 2012 roku liczba sprzedanych biletów zmniejszyła się o 13 % w stosunku do roku 2011 i aż o 30 % w stosunku do 2010. Na przestrzeni lat 2010- 2012 spadła sprzedaż biletów jednorazowych (o 31 %) i miesięcznych (o 26 %).

Na podstawie liczby biletów nie można jednak wnioskować na temat ogólnej liczby osób przewiezionych środkami MPK, ponieważ dla osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów nie są wydawane tzw. bilety zerowe.

W okresie objętym planem może następować zmniejszenie popytu na usługi przewozowe organizowane w ramach komunikacji miejskiej. Odzwierciedleniem tych tendencji jest spadająca co roku podaż usług

przewozowych, wyrażona liczbą wozokilometrów wykonywanych na obszarze miasta przez MPK sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim. Różnice pomiędzy pracą przewozową wykonywaną na obszarze miasta w poszczególnych latach obrazuje poniżej wykres.

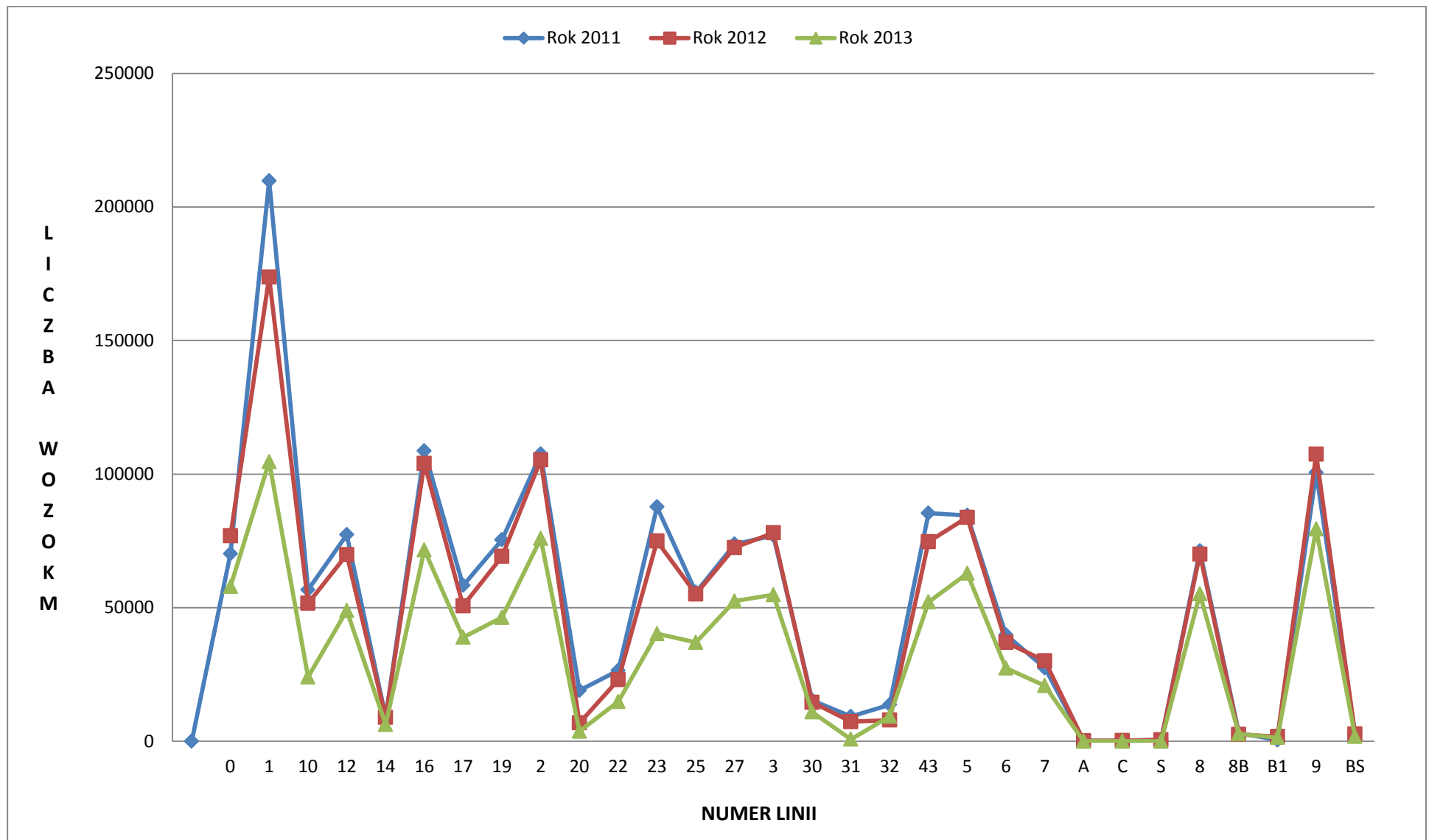
Wykres 1. Podaż usług przewozowych w latach 2011-2013



W latach 2011-2013 widać wyraźny spadek liczby wykonywanych wozokilometrów. Ilość wozokilometrów wykonanych w roku 2011 wyniosła 1 566 470,97. W roku 2012 liczba ta zmalała o 6,75%. Liczba wozokilometrów dla roku 2013 została określona na podstawie aneksu do umowy zawartej po planowane jest wykonanie 1 385 000 wozokilometrów, zgodnie z tą prognozą spadek wyniesie 11,58%.

Podaż usług przewozowych, wyrażona ilością wykonanych wozokilometrów maleje również na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Miasto Ostrowiec Świętokrzyski, co obrazuje poniższy wykres. Na podstawie informacji uzyskany od MZK w Ostrowcu Świętokrzyskim największy spadek liczby wykonywanych wozokilometrów dotyczy linii o nr 1, jednak nadal praca przewozowa wykonywana na tej linii kształtuje się na najwyższym poziomie spośród wszystkich linii, ponieważ jako jedyna przekracza próg 100 00 wozokilometrów wykonywanych rocznie.

Wykres 2. Liczba wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach w latach 2011-2013



Główną przyczyną spadku liczby wykonywanych wozokilometrów jest redukcja kursów przewidzianych do realizacji w rozkładach jazdy, która wynika z braku popytu na usługi komunikacyjne.

Popyt na usługi transportu publicznego kształtowany jest bowiem następującymi czynnikami:

- Sytuacja gospodarcza,
- Wzrost PKB,
- Dochody mieszkańców miasta,
- Sytuacja demograficzna,
- Ogólna liczba mieszkańców miasta,
- Funkcjonowanie i standard komunikacji miejskiej,
- Stosunek jakości przewozów do ceny biletu,
- Częstotliwość i punktualność kursowania pojazdów.

Do najważniejszych zaliczyć trzeba czynniki demograficzne oraz społeczno- gospodarcze. Można powiedzieć, że struktura pasażerów komunikacji publicznej odzwierciedla problemy demograficzne danej społeczności. Zależy ona przede wszystkim od ogólnej liczby mieszkańców oraz od liczby poszczególnych grup wiekowych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w poprzednich rozdziałach warunki demograficzne w mieście przedstawiają się niekorzystnie. Liczba mieszkańców od wielu lat systematycznie spada. Wpływ na taką sytuację ma zarówno ujemny przyrost naturalny oraz ujemne saldo migracji. Tendencja ta powinna utrzymywać się w najbliższych latach, co potwierdzają prognozy demograficzne Głównego Urzędu Statystycznego.

Tabela 39. Prognoza liczby mieszkańców Ostrowca Świętokrzyskiego do 2024 roku

ROK	LICZBA LUDNOŚCI W WIEKU			
	przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym	ogółem
2013	10263	45034	14715	70012
2014	10021	44122	15339	69482
2015	9819	43159	15953	68931
2016	9582	42130	16647	68359
2017	9370	41116	17336	67359
2018	9204	40048	17935	67187
2019	9062	39038	18480	66580
2020	8908	37997	19021	65926
2021	8757	37072	19457	65286
2022	8601	36240	19805	64646
2023	8433	35443	20095	63971
2024	8254	34686	20308	63248

Istotne, ze społecznego punktu widzenia (również z punktu widzenia transportu publicznego) są wzajemne relacje poszczególnych grup wiekowych oraz zmiany, jakie będą następowały w strukturze ekonomicznej ludności w kolejnych latach. Zgodnie z ogólnokrajową tendencją, również w Ostrowcu Świętokrzyskim następuje spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, natomiast w wrasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Zgodnie z informacjami zawartymi w powyższej tabeli zmiany w poszczególnych grupach wiekowych ludności będą przedstawiały się następująco:

- liczba osób w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 19 %
- liczba osób w wieku produkcyjnym spadnie o 22 %.
- liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 38 %

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców Ostrowca Świętokrzyskiego, należy liczyć się ze zmniejszeniem ogólnej liczby pasażerów oraz liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne). Jest to związane z wyraźnym spadkiem liczby osób czynnych zawodowo. W równym stopniu spada liczba uczniów i studentów, która stanowi obecnie główną grupę klientów MPK. W znacznym stopniu zwiększa się grupa osób w wieku poprodukcyjnym, uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Stalą grupę klientów MPK stanowią osoby korzystające z przejazdów ulgowych i bezpłatnych, jednak z punktu widzenia organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego największe znaczenie ma udział w przejazdach środkami komunikacji miejskiej osób kupujących bilety pełnopłatne. Dlatego najistotniejsze jest dotarcie do tej właśnie grupy osób, która najchętniej korzysta z transportu indywidualnego. W ostatnich latach daje się zauważyć gwałtowny wzrost ilości użytkowanych samochodów osobowych (wskaźnik motoryzacji). Źródła popytu potencjalnego tkwią właśnie w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu a także, poprzez poprawę jakości świadczonych usług.

Opierając się na prognozowanych wskaźnikach wzrostu PKB zamieszczonych w poniższej tabeli, a także prognozach demograficznych dla Ostrowca Świętokrzyskiego, można wskazać, jak będzie kształtowała się liczba wozokilometrów w latach 2014-2024, przy utrzymaniu się opisanych tendencji.

Tabela 40. Prognozowane wskaźniki wzrostu PKB

Lata	2010–2015	2015–2020	2020–2025
Wskaźnik	1,10	1,11	1,09

Źródło: „Wytyczne dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, Ministerstwo Finansów, Warszawa, grudzień 2011 r.”

Ogólna liczba wozokilometrów w latach 2014-2024 będzie kształtowała się następująco:

- **2014 rok:** 1 338 464 km
- **2015 rok:** 1 333 062,5 km
- **2016 rok:** 1 327 384 km
- **2017 rok:** 1 317 412 km
- **2018 rok:** 1 315 750 km
- **2019 rok:** 1 309 794,5 km
- **2020 rok:** 1 303 285 km
- **2021 rok:** 1 296 914 km
- **2022 rok:** 1 290 681,5 km
- **2023 rok:** 1 283 895 km
- **2024 rok:** 1 276 831,5 km

Przedstawione powyżej dane wskazują, że jeżeli obecna sytuacja komunikacji miejskiej w Ostrowcu Świętokrzyskim nie ulegnie zmianie, do 2024 roku liczba wozokilometrów spadnie prawie o 10 %.

Należy pamiętać, że dalsze ograniczenia oferty komunikacji zbiorowej na terenie miasta Ostrowca Świętokrzyskiego poprzez redukcję liczby kursów i likwidację nierentownych linii spowodują, że podróżni zaczną korzystać z transportu indywidualnego lub z połączeń obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych. W związku z tym należałoby rozważyć wprowadzenie rozwiązań wykorzystujących obecną sieć

połączeń. Jedną z możliwości jest modyfikacja obecnego układu sieci połączeń celem optymalizacji. Może ona polegać np. na skróceniu tras funkcjonujących linii, mogłyby one dowozić mieszkańców do centrum miasta, gdzie kończyłyby swój bieg, w jednym miejscu (Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy) lub w kilku punktach, stanowiących inne ważne punkty przesiadkowe. W celu wyznaczenia istotnych węzłów przesiadkowych należałoby przeprowadzić szczegółową analizę. Dla osób chcących dalej podróżować tylko po śródmieściu można byłoby wprowadzić linię obwodową, która ograniczałaby się tylko do obsługi centrum miasta. Aby zwiększyć jej popularność można byłoby wprowadzić na tej trasie darmowe przejazdy.

Innym rozwiązaniem jest podzielenie trasy najdłuższych, obecnie funkcjonujących linii. W przypadku odcinków linii, na których obserwuje się niewielkie lub zerowe potoki pasażerskie należałoby rozważyć możliwość ich skrócenia. Dobrym rozwiązaniem jest również wprowadzenie na tych odcinkach przystanków na żądanie, co ograniczałoby niepotrzebne zatrzymania.

Jest wiele możliwości przeorganizowania sieci połączeń bez konieczności redukcji linii. Całkowita likwidacja powinna dotyczyć tylko tych linii, na których obserwuje się minimalne potoki podróżnych albo ich brak, na całej długości, pod warunkiem, że funkcjonowanie danego połączenia nie jest uzasadnione społecznie np. z powodu potrzeby zapewnienia dostępu do obiektów użyteczności publicznej.

Ostatecznym rozwiązaniem- jeżeli sytuacja finansowa Spółki będzie tego wymagała- istnieje możliwość ograniczenia sieci połączeń do niezbędnego minimum. Co oznacza, że linie nierentowne mogą zostać wyłączone z sieci o charakterze użyteczności publicznej. W takiej sytuacji ich funkcjonowanie będzie uzależnione od interesu ekonomicznego przewoźników komercyjnych, którzy mogą je obsługiwać na własne ryzyko.

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

11. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

11.1. Informacje wprowadzające

Potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące środków transportu są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica, w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto, koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (w mieście), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często niższy.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Poprawę warunków funkcjonowania transportu publicznego należy więc starać się osiągnąć innymi metodami, np. poprzez nadanie jego pojazdom priorytetu w ruchu drogowym. Można to zrealizować m.in. poprzez utworzenie specjalnych korytarzy komunikacyjnych wolnych od innych pojazdów oraz poprzez dostosowanie sterowania ruchem do potrzeb tego transportu.

Cały system komunikacji miejskiej powinien zostać poddany gruntownym badaniom w celu wyznaczenia najkorzystniejszych tras przebiegu umożliwiających:

- krótszy dojazd do celu podróży,
- możliwość stworzenia równoodstępowych rozkładów jazdy,
- możliwość zwiększenia częstotliwości kursowania linii.

Spadek przewozów w godzinach wieczornych, czy międzyszczytowych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez duży autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. do 17, czy do 18, a po tej godzinie linie te w tych obszarach obsługiwane byłyby przez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego socjalną rolę: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb także mniej zamożnym grupom społecznym. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. W tym celu konieczne jest łącznie wykorzystywanie przez organizatora transportu wszystkich, będących w dyspozycji, składników zarządzania:

- uprawnień i kompetencji,
- majątku, przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
- środków finansowych, możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia odpowiednich służb.

11.2. Badania ankietowe w pojazdach komunikacji publicznej

Badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Ostrowca Świętokrzyskiego przeprowadzono w październiku 2013 roku. Mieszkańcy odpowiedzieli na pytania zamknięte i otwarte dotyczące codziennych zachowań komunikacyjnych oraz ocenili jakość oferty komunikacji publicznej. Pytania otwarte pozwoliły uzyskać informacje na temat konkretnych propozycji zmian. Chociaż badania ankietowe dają przede wszystkim subiektywny obraz komunikacji miejskiej danej społeczności, bez uwzględnienia interesu publicznego oraz rentowności przewoźnika, jednak wnioski, jakie z nich płyną pozwalają podjąć działania w celu poprawy oferty w sposób najbardziej odpowiadający oczekiwaniom społecznym.

Należy podkreślić, że ankiety były całkowicie anonimowe a informacje uzyskane w badaniu zostały wykorzystane jedynie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych.

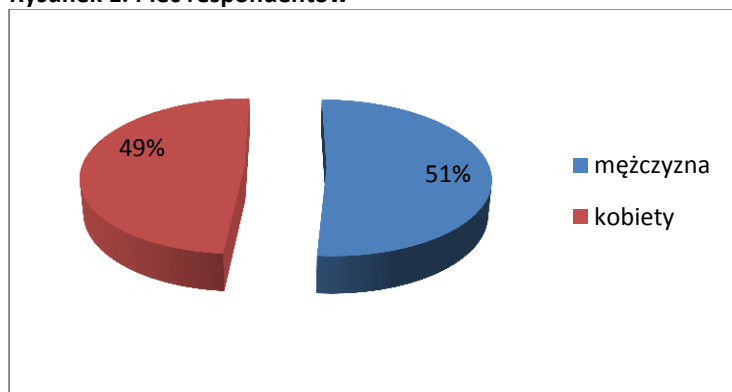
11.2.1. Profil respondentów

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są rysunki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

a. Płeć respondentów

Poniższy diagram obrazuje stosunek płci respondentów.

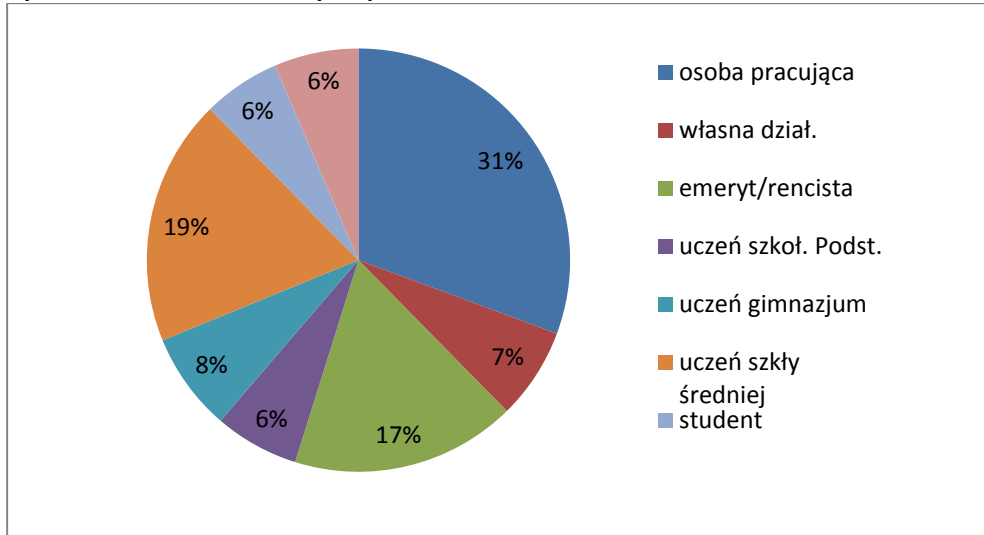
Rysunek 1. Płeć respondentów



b. Status zawodowy respondentów

Największą liczbę ankietowanych stanowią osoby pracujące i uczniowie, chociaż sporą grupę tworzyli emeryci i renciści, których było aż 17%.

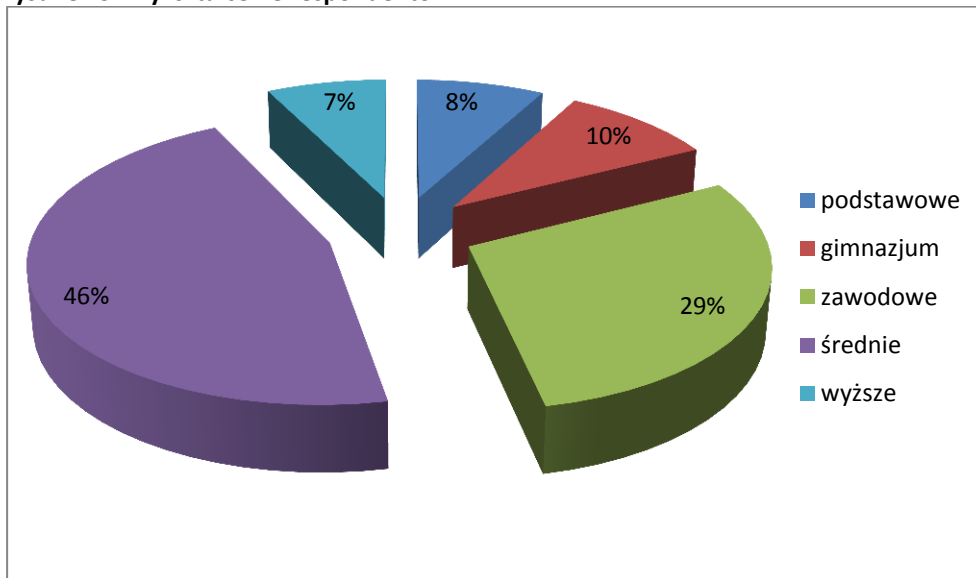
Rysunek 2. Status zawodowy respondentów



c. Wykształcenie respondentów

Prawie połowa, tj. 46% populacji poddanej badaniom, to osoby z wykształceniem średnim. Dużą grupę, aż 29%, stanowią osoby z wykształceniem zawodowym. Relatywnie niski udział osób z wykształceniem wyższym i podstawowym może prowadzić do wniosku o wysokim bezrobociu wśród tych grup pracowników.

Rysunek 3. Wykształcenie respondentów

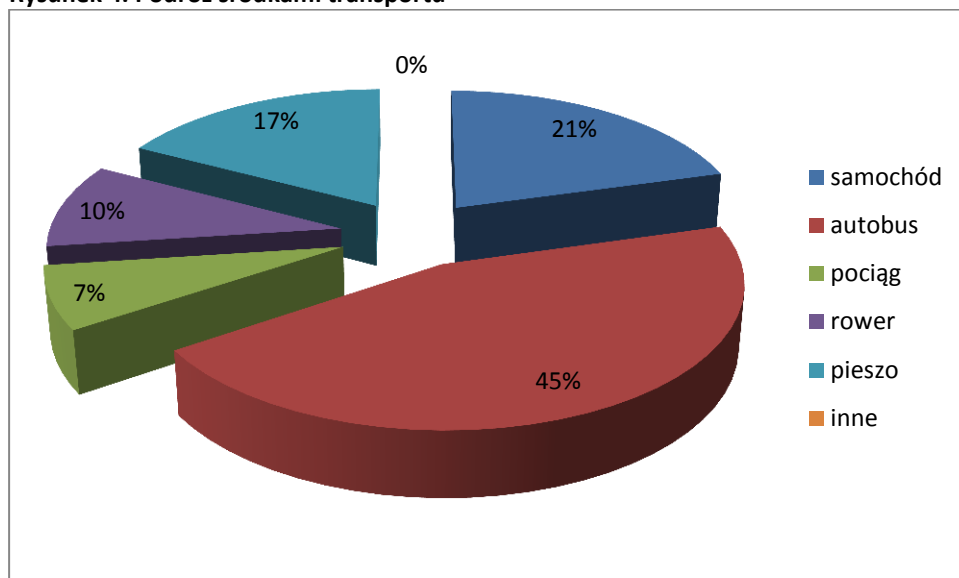


11.2.2. Preferencje komunikacyjne

d. Wybór środka transportu

Najczęściej wybieranym środkiem transportu jest autobus. Ponad 45 % respondentów wybrało ten właśnie sposób podróży. Na drugim miejscu znalazł się samochód (21 %). Spora część mieszkańców podróżuje pieszo (17 %) lub rowerem (10 %).

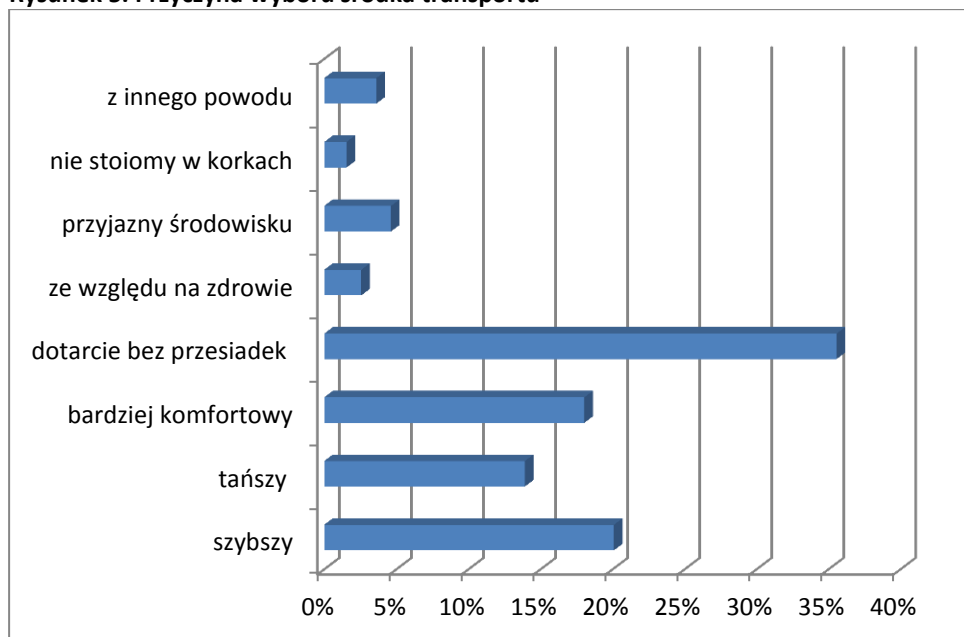
Rysunek 4. Podróż środkami transportu



e. Przyczyna wyboru środka transportu

Respondenci wybierający samochód i autobus, jako najpopularniejszy środek transportu, wyjaśniają swoją decyzję faktem, iż odbywają podróż bez przesiadek, a także ze względu na szybkość i cenę podróży.

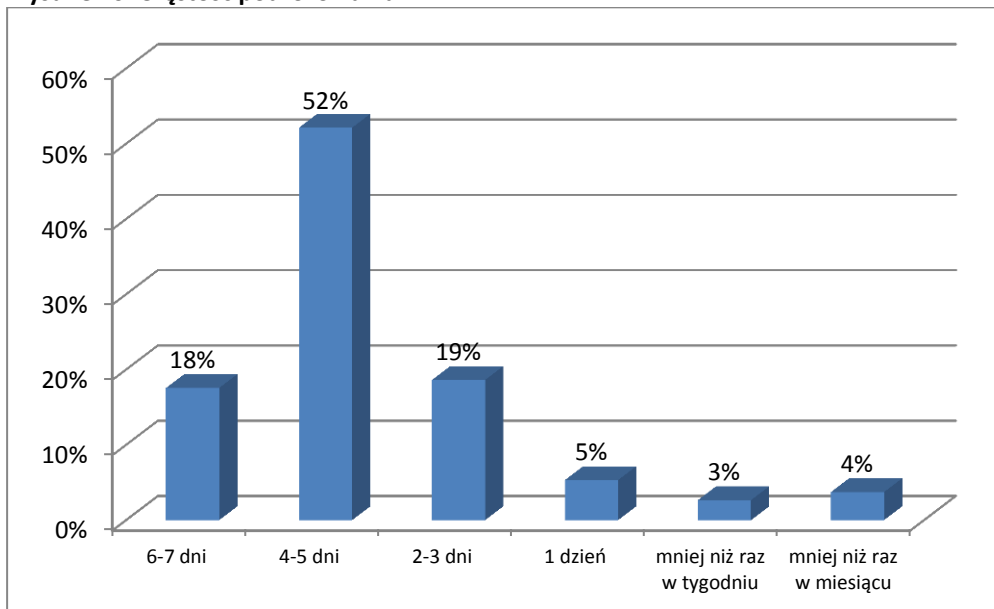
Rysunek 5. Przyczyna wyboru środka transportu



f. Częstość podróży

Zdecydowana większość respondentów podróżuje komunikacją miejską od 4 do 5 dni w tygodniu (52 %). Codziennie podróżuje 18 % badanych, natomiast 19 % zadeklarowało, że podróżuje od 2 do 3 dni w tygodniu. Pozostałe grupy to osoby podróżujące sporadycznie: raz w tygodniu (5 %); mniej niż raz w tygodniu (3 %) oraz rzadziej niż raz w miesiącu (4 %).

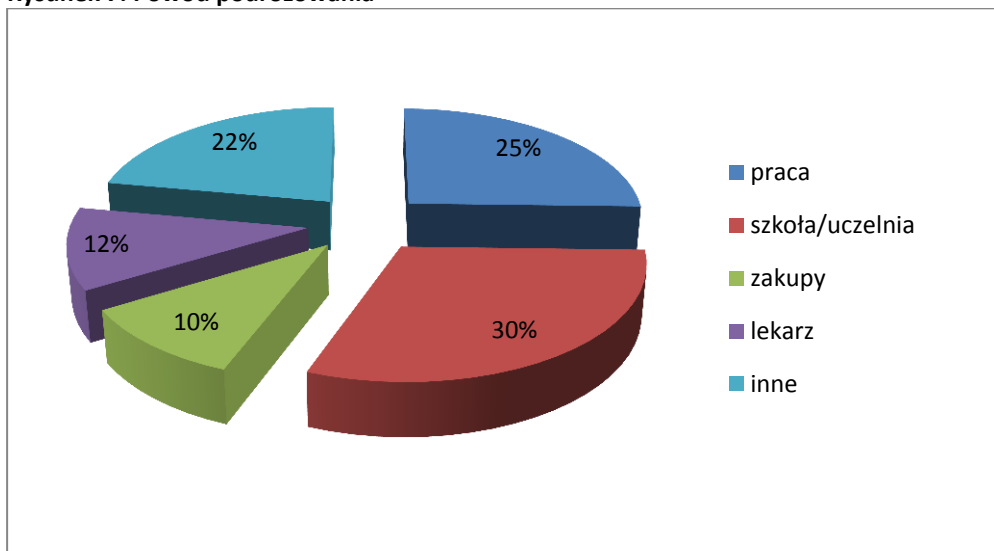
Rysunek 6. Częstość podróży



g. Powód podróży

Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Zgodnie z profilem respondentów najczęstszym celem podróży jest praca oraz szkoła lub uczelnia. Pozostałe osoby najczęściej podróżują do lekarza (12 %) i na zakupy (10 %). 22 % badanych podało inny cel podróży niż możliwe do wyboru.

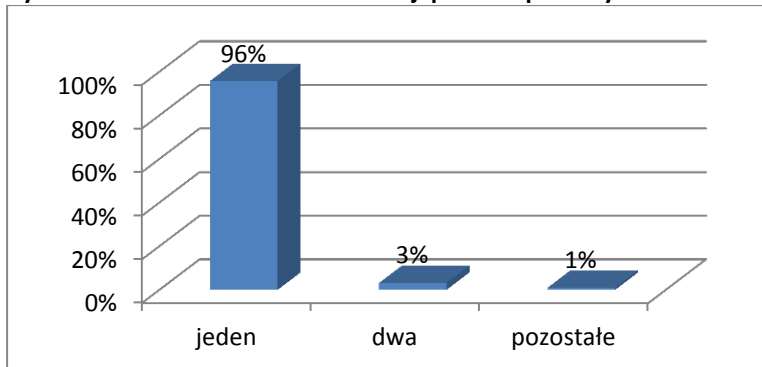
Rysunek 7. Powód podróży



h. Liczba środków transportu podczas podróży

Wśród respondentów przytłaczająca większość bo 96 % korzysta z jednego środka transportu.

Rysunek 8. Ilość środków komunikacji podczas podróży



11.2.3. Ocena komunikacji autobusowej

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów. Poziom oczekiwań oraz ocenę zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższa tabela. Ocena została dokonana w skali od 1 do 5.

Tabela 41. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości
1.	Punktualność kursowania pojazdów	4,89	3,66
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,91	3,59
3.	Bezpieczeństwo podróży	4,85	3,60
4.	Warunki podróżowania	4,78	3,47
5.	Warunki oczekiwania na przystankach	4,78	3,41
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,85	3,43
7.	Cena biletu	4,83	3,18
8.	Bezpośredniość połączenia	4,86	3,71
9.	Kultura kierujących	4,83	3,97
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,77	3,22
11.	Kontrola biletowa	3,71	3,31
Średni poziom preferencji		4,73	3,50

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali częstotliwość kursowania (4,91), na drugim miejscu znalazła się punktualność kursowania pojazdów (4,89) natomiast za najmniej istotną cechę uznano kontrolę biletów (3,71) oraz informację (4,77).

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostały ocenione: kultura kierowców oraz możliwość podróży bezpośrednich. Na dobrym poziomie oceniono również punktualność oraz bezpieczeństwo. Aspektem, który oceniono najgorzej były informacja oraz kontrola biletów.

11.2.4. Najczęstsze odpowiedzi na pytania otwarte

Dzięki odpowiedziom na pytania otwarte uzyskano informacje na temat ulic, na których najczęściej wsiadano i wysiadano. Poniższe zestawienie opracowano w oparciu o liczbę osób wsiadających na przystankach zlokalizowanych przy konkretnej ulicy.

Tabela 42. Ulice, na których najczęściej wsiadano

AL. JANA PAWŁA	26
KOL. ROBOTNICZA	12
RYNEK	12
OGRODOWA	10
Długa	9
PUŁANKI	8
BAŁTOWSKA	7
OKÓLNA	7
POLNA	7
IŁŻECKA	6
TRAUGUTTA	6
AL. 3-GO MAJA	5
CHRZANOWSKIEGO	4
ĆMIELÓW	4
RADWANA	4
SANDOMIERSKA	4
SIENKIEWICZA	4
ŚWIĘTOKRZYSKA	4
Szpital	3
WARYŃSKIEGO	3
WÓLKA BODZECZOWSKA	3
KONOPNICKIEJ	2
MICKIEWICZA	2
SIENIEŃSKA	2
Starookunowska	2
11 LISTOPADA	1
Bodzechów/kościół	1
Dąbrowskiej	1
Gulińskiego	1
Kilińskiego	1
Magonie	1
Miodowa	1
PIASKI	1
PKP	1
PRUSA	1
RUDZKA	1
SAMSONOWICZA	1
Sudół	1
Zygmuntówka	1
ZYGMUŃSKA	1
Żeromskiego	1

Tabela 43. Ulice, na których najczęściej wysiadano

POLNA	18
SIENKIEWICZA	18
RYNEK	14
KILIŃSKIEGO	12
Sandomierska	12
BAŁTOWSKA	11
al. Jana Pawła	10
SZPITAL	9
MICKIEWICZA	8
OKÓLNA	7
RADWANA	6
WARYŃSKIEGO	6
AL. 3-GO MAJA	4
IŁŻECKA	4
RONDO	4
PIASKI	3
Świętokrzyska	3
ĆMIELÓW	2
DŁUGA	2
GOŹDZELIN	2
SAMSONOWICZA	2
TRAUGUTTA	2
ŻEROMSKIEGO	2
CHRZANOWSKIEGO	1
Górzysty	1
GRÓJEC	1
GULIŃSKIEGO	1
Huta	1
Kol. Robotnicza	1
Langiewicza	1
MPK Zajezdnia	1
N. zakład Br. 3	1
N.ZAKŁ.BR.1	1
PKP	1
PŁANKI	1
STAROKUNOWSKA	1
Świętokrzyska/Huta	1
Szewna	1
ZAGŁOBY	1
ŻABIA	1

11.3. Postulaty przewozowe

Jednym z zadań władzy lokalnej jest przekonanie społeczeństwa do podejmowanych przez nią działań. Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów, zwłaszcza w kwestii rozwijania jego priorytetu w ruchu drogowym.

Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny:

- zapewniał możliwość przemieszczania wszystkim mieszkańcom, szczególnie tym, którzy nie mogą lub nie chcą korzystać z komunikacji indywidualnej (cel socjalny),
- umożliwiał w akceptowalnym tempie przemieszczanie się w tych obszarach, w których korzystanie z samochodu jest z różnych względów niewskazane lub nieefektywne (cel funkcjonalny),
- stanowił alternatywę dla korzystania z samochodu prywatnego (cel ekologiczny, wynikający ze strategii zrównoważonego rozwoju).

Powyższe oznacza szeroką dostępność transportu publicznego, dużą niezawodność świadczonych usług (regularność i punktualność przewozów), wysoką jakość obsługi i komfort podróży, wygodne i łatwo dostępne przystanki oraz węzły przesiadkowe, dobrą informację pasażerską oraz przystępne ceny. Wynika stąd konieczność traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny, ze szczególnym uwzględnieniem priorytetu w ruchu, mimo iż - biorąc pod uwagę wzajemne jego powiązanie z transportem indywidualnym - realizacja tego priorytetu spowoduje wzrost utrudnień w ruchu pojazdów osobowych.

Rozwiązaniem spełniającym powyższy postulat byłoby uruchomienie linii autobusowych wysokiej jakości, łączących ze sobą duże osiedla mieszkaniowe. Przebiegać powinny obok nowo wybudowanych domów handlowych, po zmodernizowanych ulicach z pierwszeństwem przejazdu, ze skrzyżowaniami wyposażonymi w sterowaną sygnalizację świetlną. Docelowo ulice te powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów.

Wszystkie postulaty przewozowe można łącznie przedstawić następująco – wraz z opisem sytuacji pożądanej oraz możliwej do osiągnięcia.

Tabela 44. Postulaty przewozowe

Lp.	Postulat	Opis
1.	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 2 min: mniejszy niż 5%
2.	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie przeciętnego wieku taboru do 6 lat powyżej 40% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania
3.	Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 95% - 100%
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: min. 50% • Gęstość przystanków/km²: 3,7 - 3,9
5.	Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
6.	Częstotliwość	Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach: <ol style="list-style-type: none"> a. głównych b. dodatkowych <ul style="list-style-type: none"> • w dni powszednie – w godz. 6-18: 15/30 min, w pozost. porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 20/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 30/60 min, zmniejszona liczba linii
7.	Prędkość	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej

Lp.	Postulat	Opis
8.	Bezpośredniość połączeń	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none">• Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie wyższej niż 1:34• Funkcjonowanie Karty Miejskiej
10.	Informacja	<ul style="list-style-type: none">• Szeroka informacja statyczna na przystankach• Rozkład jazdy w Internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych• Rozkłady jazdy dostępne w autobusach
11.	Pojemność	Dążenie do uzyskania relacji autobusów o zmniejszonej pojemności (do 80 miejsc) w do całego taboru na poziomie 50 %.

12. Finansowanie usług przewozowych

12.1. Źródła finansowania

Funkcjonowanie komunikacji zbiorowej w Ostrowcu Świętokrzyskim finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów, refundacji oraz dotacji. Wielkość środków finansowych przeznaczanych na komunikację publiczną przez miasto Ostrowiec Świętokrzyski przedstawia poniżej tabela.

Tabela 45. Finansowanie komunikacji zbiorowej

Okres	Refundacja ulgowych przejazdów w zł	Refundacja strat na liniach komunikacyjnych w zł	RAZEM w zł
2013 (do 20.10.2013r.)	3 474 958,72	790 000,00	4 264 958,72
2012	5 349 996,03	965 659,69	6 315 655,72
2011	4 641 998,72	769 768,00	5 411 766,72
2010	4 699 993,18	600 000,00	5 299 993,18
2009	4 299 897,85	400 000,00	4 699 897,85

Jak widać z powyższego zestawienia wielkość środków finansowych na komunikację publiczną od roku 2009 do 2012 systematycznie wzrastała z 4,7 mln zł w 2009 roku do 6,3 mln w roku 2012. W roku 2013 od początku roku do 20 października wysokość tych środków wyniosła 4,3 mln zł.

Cena biletu normalnego od 01.09.2011 roku wynosi 2,30 zł a biletu karnetowego 10 przejazdowego wynosi 20,70 zł w granicach administracyjnych miasta. Innymi słowy od ponad 2 lat cena biletu nie była zmieniana. Natomiast wielkość inflacji w tym czasie wynosiła: w **2011** – 4,3 %; **2012**- 4,3 %; **I-IX 2013** – 1 %, co razem daje inflację na poziomie 9,5 %.

Ponadto biorąc pod uwagę również inwestycje taborowe poprawiające jakość usług oraz wzrost średnio-miesięcznego wynagrodzenia w ostatnim czasie istnieje pewien margines możliwości wzrostu ceny biletów.

12.2. Źródła finansowania inwestycji

Podstawowym źródłem dochodów Gminy Ostrowiec Świętokrzyski są dochody własne wynikające z prawa. W związku z planowanym wzrostem wydatków na transport lokalny wynikającym z potrzeby poprawy jego konkurencyjności, jednym z ważnych źródeł finansowania są przychody z wprowadzenia płatnego parkowania.

Natomiast w przypadku finansowania inwestycji taborowo-infrastrukturalnych własne przychody Miasta są zbyt małe, aby je sfinansować, dlatego należy korzystać ze źródeł zewnętrznych, do których należą między innymi:

- fundusze unijne z uchwalanej obecnie perspektywy finansowej na lata 2014-2020
- obligacje komunalne lub papiery dłużne miasta
- pożyczki bankowe

Obecnie finansowanie przede wszystkim inwestycji taborowych i infrastruktury odbywa się w dużej mierze przy współfinansowaniu funduszy unijnych. Fundusze strukturalne to podstawowe instrumenty polityki strukturalnej Unii Europejskiej. Ich celem jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE, a tym samym zmniejszenie dysproporcji pomiędzy poziomem rozwoju poszczególnych regionów krajów UE. Na

lata 2007-13 Polska otrzyma z Unii Europejskiej ponad 67 mld euro, tym samym będzie największym spośród wszystkich państw członkowskich beneficjentem środków unijnych. Przygotowane przez Polskę programy operacyjne są największe nie tylko w obecnej perspektywie finansowej, ale często także w historii Unii Europejskiej.

Tabela 46. Programy Operacyjne w latach 2007-2013

Nazwa	% całości środków	Kwota w mld euro
PO Infrastruktura i Środowisko	41,90	27,9
PO Innowacyjna Gospodarka	12,40	8,3
PO Kapitał Ludzki	14,60	9,7
PO Rozwój Polski Wschodniej	3,40	2,3
PO Pomoc Techniczna	0,80	0,5
16 Regionalnych Programów Operacyjnych	24,90	16,6
Programy Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej	-	0,7

Należy podkreślić, że większość środków wspólnotowych dla Polski wydanych ma być na infrastrukturę, w tym w bardzo dużej części na infrastrukturę transportową.

Prawdopodobnie wielkość środków unijnych dla Polski w perspektywie finansowej 2014-2020 będzie na podobnym albo większym poziomie, jaki mamy dziś, co może stanowić dużą szansę dla przewoźników, takich jak MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim. Odnowa taboru samochodowego pozwoli na bardziej konkurencyjną ofertę dla podróżnego a zarazem zwiększenie przychodów dla przewoźnika.

Fundusze unijne, jako środki najbardziej korzystne, są oczywiście głównym źródłem finansowania. Niemniej jednak biorąc pod uwagę wielkość inwestycji warto byłoby rozważyć możliwość emisji obligacji komunalnych. Jest to z reguły mniej kosztowne źródło finansowania od kredytu bankowego a ponadto jest bardziej elastyczne i długookresowe.

13. Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Gminie Ostrowiec Świętokrzyski

13.1. Uwarunkowania rozwoju transportu publicznego – identyfikacja problemów

Zidentyfikowano cztery grupy problemów, których rozwiązywanie sprzyjać będzie rozwojowi transportu publicznego:

- „orientacja na klienta” - transport publiczny bez barier, bezpieczeństwo i wygoda pasażerów,
- „priorytety dla transportu publicznego” - pierwszeństwo w ruchu drogowym dla autobusów,
- „ekologia” - zmniejszanie uciążliwości transportu publicznego dla środowiska,
- „integracja transportu publicznego”, „integracja różnych rodzajów transportu” - zbudowanie zintegrowanego systemu taryfowego.

W ramach tych grup występuje wiele istotnych problemów:

Orientacja na klienta:

- średni poziom usług przewozowych,
- przestarzały i wyeksploatowany tabor,
- zmniejszanie się zakresu działalności przewoźnika miejskiego będące efektem zmniejszania się liczby przewożonych pasażerów,
- zmniejszanie się wpływów z tytułu sprzedaży biletów przejazdowych oraz zwiększanie się dotacji do transportu publicznego,
- niski udział autobusów niskopodłogowych w ogólnej liczbie pojazdów

Priorytety dla transportu publicznego:

- brak rozwiązań wprowadzających priorytety dla komunikacji miejskiej
- ekologia: niski poziom infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerowego

Integracja transportu publicznego:

- duża konkurencja na rynku przewozowym na obszarze miasta
- niewystarczająca współpraca i organizacja różnych rodzajów transportu publicznego,
- brak węzłów integracyjnych samochodów osobowych i transportu publicznego,
- brak zintegrowanego systemu biletowo-taryfowego.

13.2. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz jego monitorowanie

Dokumentem strategicznym miasta, określającym kierunki rozwoju również dla transportu publicznego oraz dla pozostałych gałęzi systemu transportowego jest *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski* przyjęta uchwałą Rady Miasta Nr XXIII/304/2008 z dnia 30 maja 2008 r. Misją gminy jest *Osiągnięcie i utrzymanie przez miasto Ostrowiec Świętokrzyski statusu prężnego ośrodka gospodarczego, regionalnego centrum administracyjnego, edukacyjno- kulturalnego oraz sportowego, z dobrze zorganizowanym społeczeństwem obywatelskim, zapewnienie bezpieczeństwa oraz dobrych warunków do zaspokajania aspiracji życiowych wszystkim korzystającym z jego potencjału rozwojowego przy zachowaniu równowagi i trwałości podstawowych procesów przyrodniczych.*

Poszczególne zadania zostały zakwalifikowane do odpowiedniego obszaru działania władz miasta, czyli to tzw. ładu. Rozwój transportu został ujęty w ramach Ładu Gospodarczego, którego celem jest „Dynamiczny rozwój gospodarczy miasta”. Będzie on realizowany poprzez cele strategiczne i operacyjne. Wśród głównych celów strategicznych znajduje się: Poprawa dostępności komunikacyjnej, jakości (standardu) dróg dojazdowych oraz zapewnienie dogodnych warunków ruchu wewnętrznego. Jednak zadania dotyczące rozwoju transportu są ujęte także w celach szczegółowych pozostałych celów strategicznych. Wybrane zagadnienia są zgodne z założeniami zrównoważonego rozwoju a tym samym zgodne są z Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Ostrowca Świętokrzyskiego.

Tabela 47. Zadania realizowane w ramach Strategii Zrównoważonego Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski, związane z działalnością transportową

Cel strategiczny	Cele szczegółowe	Sposoby realizacji
ŚRODOWISKO PRZYRODNICZO- KULTUROWE		
N2: Poprawa stanu środowiska naturalnego i zasobów ziemi	3.9: Ograniczenie emisji dymów, gazów i pyłów przez zakłady przemysłowe oraz spalin przez pojazdy mechaniczne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa ścieżek rowerowych, jako alternatywy dla pojazdów spalinowych 2. Wprowadzenie stref płatnego parkowania w Śródmieściu 3. Ograniczenie ruchu towarowego w gęsto zaludnionych rejonach miasta do samochodów dostawczych zaopatrujących sklepy 4. Rozważenie budowy ekranów tłumiących hałas w miejscach, gdzie stwierdza się przekroczenia normatywnych wartości natężenia hałasu
GOSPODARKA I INFRASTRUKTURA TECZNICZNA		
Poprawa dostępności komunikacyjnej, jakości (standardu) dróg dojazdowych oraz zapewnienie dogodnych warunków ruchu wewnętrznego	G 1.1 Zapewnienie dobrych połączeń drogowych i kolejowych łączących miasto z głównymi arteriami komunikacyjnymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aktywność władz zmierzająca do poprawy dostępności komunikacyjnej miasta (opiniowanie, wyrażanie stanowiska, lobbying, udział w pracach planistyczno-programowych dotyczących regionalnych i ponadregionalnych rozwiązań komunikacyjnych). 2. Przedłużenie ulicy Onufrego Zagłoby w kierunku wschodnim i nawiązanie do ul. Opatowskiej (droga krajowa nr 9) 3. Modernizacja drogi nr 42 na odcinku Skarżysko – Opatów. 4. Poprawa jakości połączenia drogowego Ostrowiec Świętokrzyski – Lublin.
	G 1.2 Osiągnięcie poprawnego układu komunikacyjnego miasta - budowa obwodnic, dróg tranzytowych i zbiorczych dla miasta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Połączenie ul. Jana Samsonowicza z ul. Opatowską celem odciążenia centrum od ruchu towarowego do huty. 2. Realizacja budowy ciągu ulic zbiorczych w północnej części miasta celem poprawy warunków ruchu wewnętrznego w osiedlach mieszkaniowych.
	G 1.3 Wyprowadzenie ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych z dzielnic i osiedli mieszkaniowych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Połączenie ul. Jana Samsonowicza z ul. Opatowską celem odciążenia centrum od ruchu towarowego do huty.
	G 1.4 Poprawa płynności ruchu wewnątrz miasta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przedłużenie ulicy Onufrego Zagłoby w kierunku wschodnim i nawiązanie do ul. Opatowskiej (droga krajowa nr 9). 2. Realizacja budowy ciągu ulic zbiorczych w północnej części miasta celem poprawy warunków ruchu wewnętrznego w osiedlach mieszkaniowych.
	G 1.5 Przygotowanie infrastruktury komunalnej pod rozbudowę sieci drogowej	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sukcesywne pozyskiwanie i uzbrajanie terenów pod planowane inwestycje drogowe. 2. Zapewnienie środków finansowych na rozwój i modernizację infrastruktury służącej rozwojowi sieci drogowej i

Cel strategiczny	Cele szczegółowe	Sposoby realizacji
		poprawie warunków ruchu.
	G 1.6 Podniesienie i utrzymanie standardu istniejących dróg publicznych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zapewnienie środków finansowych na rozwój i modernizację infrastruktury służącej rozwojowi sieci drogowej i poprawie warunków ruchu. 2. Wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji drogowych – w tym funduszy UE. 3. Zwiększenie środków na remonty i budowę dróg. 4. Systematyczna modernizacja (urządzenie) istniejących dróg do wymaganego standardu. - Koordynacja działań zarządców dróg. - Koordynacja działań gestorów sieci. 5. Równoległa budowa ścieżek rowerowych razem z budową dróg (w miarę potrzeb). 6. Bieżąca naprawa nawierzchni dróg.
	G 1.7 Budowa nowych dróg utwardzonych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji drogowych – w tym funduszy UE. 2. Zwiększenie środków na remonty i budowę dróg.
STREFA SPOŁECZNA		
Poprawa bezpieczeństwa publicznego, socjalnego i zdrowia mieszkańców oraz ochrona rodziny.	S 2.14 Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dostosowanie arterii komunikacyjnych w mieście do wymogów bezpieczeństwa, np. ulic wymagających pilnego remontu, jak ul. Bałtowska, ul. Mieczysława Radwana, ul. Jana Samsonowicza (odcinek od strony ul. Bałtowskiej), Aleja 3 Maja. 2. Organizacja ruchu pojazdów mechanicznych na terenie miasta zapewniająca pełną drożność ciągów komunikacyjnych oraz bezpieczeństwo ich użytkownikom. 3. Poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg, zwłaszcza pieszych i rowerzystów poprzez ograniczenie możliwości wystąpienia kolizji

Do realizacji powyższych zadań przyczyni się *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Ostrowca Świętokrzyskiego*.

Determinantami określającym kierunki rozwoju transportu publicznego, są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego;
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2020 r. należą:

- rozważenie możliwości wprowadzenia systemu „Parkuj i Jedź” (P&R) na obrzeżach miasta albo w rejonie Dworca Kolejowego i Autobusowego;
- budowa węzłów przesiadkowych, przede wszystkim budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w rejonie Dworca Kolejowego i Autobusowego (w porozumieniu z władzami samorządowymi powiatu oraz z prywatnymi właścicielami tych obiektów);
- skomunikowanie komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobiezną- chodzi tu przede wszystkim o połączenia autobusowe przewoźników prywatnych oraz połączenia kolejowe (skoordynowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z transportem regionalnym kolejowym i autobusowym);
- nadanie priorytetu komunikacji miejskiej na głównych skrzyżowaniach;
- ułatwienie dostępności do komunikacji miejskiej osobom niepełnosprawnym poprzez usuwanie barier architektonicznych oraz wprowadzanie niskopodłogowych autobusów;
- odnowa taboru i wprowadzenie niskoemisyjnych pojazdów;

W Planie Transportowym założono, że w ciągu pierwszych pięciu lat jego wdrażania nastąpi zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności transportu publicznego w Ostrowcu Świętokrzyskim, co spowoduje zahamowanie tendencji spadkowej ilości osób korzystających z niego. Ważnym elementem jego poprawy będzie zakup nowych autobusów. To pozwoli podnieść jakość i komfort podróży. Z kolei skomunikowanie komunikacji miejskiej z komunikacją dalekobiezną pozwoli skrócić czas dotarcia do celu oraz podnieść jakość podróży. Dlatego w drugim okresie prognozowania, czyli po roku 2017 jest planowany lekki wzrost podróży komunikacją miejską.

Przewiduje się, że zewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych przewoźników prywatnych i kolei. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Świętokrzyskiego.

W okresie planowania (do 2024 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- regularne prowadzenie badań marketingowych, dotyczących:
 - a. wielkości popytu;
 - b. przekrojowej struktury popytu;
 - c. rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta.
- prowadzenie badań marketingowych dotyczących wielkości popytu w okresie wakacyjnym
- do 2017 r. przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora
- rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych
- realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój

autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tabela 48. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Efektywność ekonomiczna transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wskaźnik odpłatności usług (%) ➤ Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę (%) ➤ Przychody z płatnej strefy parkowania (zł) ➤ Przychody z innych źródeł (powierzchnia reklamowa, itp.) ➤ Amortyzacja taboru/koszty ogólne (%)
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Węzeł komunikacyjny –dworzec PKP/PKS ➤ Parkingi (w tym system „Parkuj i Jedź”)
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	<p>Dostępność podmiotowa:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Udział % pojazdów niskopodłogowych w taborze operatora <p>Dostępność przestrzenna:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Liczba przystanków na 1 km²
Produkt: taryfa, jakość, czas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wspólna taryfa biletowa ➤ Wspólny bilet ➤ Częstotliwość kursowania: <ul style="list-style-type: none"> ○ w szczytach: 15-30 min ○ poza szczytem: 30-60 min ➤ Przejazd z granicy miasta do centrum: do 20 min. ➤ Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze (%)
Rozkład jazdy - Skomunikowanie	Synchronizacja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobieżną (pociągi, autobusy)
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Uprzywilejowanie transportu publicznego
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu	Struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin

Spis map

Mapa 1. Miasto Ostrowiec Świętokrzyski na tle powiatu ostrowieckiego.....	9
Mapa 2. Sieć komunikacji miejskiej.....	21
Mapa 3. Sieć przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Ostrowiec Świętokrzyski.....	70

Spis tabel

Tabela 1. Ludność miasta Ostrowiec Świętokrzyski w latach 2010-2012	10
Tabela 2. Struktura ludności miasta Ostrowiec Świętokrzyski wg grup ekonomicznych	10
Tabela 3. Ruch naturalny mieście Ostrowiec Świętokrzyski	11
Tabela 4. Liczba bezrobotnych w mieście Ostrowiec Świętokrzyski w latach 2010 – 2012	11
Tabela 5. Linia komunikacyjna wykorzystywana w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych	16
Tabela 6. Przebieg linii w granicach administracyjnych Gminy Ostrowiec Świętokrzyski	21
Tabela 7. Opis stref pozamiejskich obsługiwanych przez MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim	22
Tabela 8. Przebieg linii wybiegających poza granice administracyjne Gminy Ostrowiec Świętokrzyski	22
Tabela 9. Linia nr 0 (linia pozamiejska)	24
Tabela 10. Linia nr 1 (linia miejska)	25
Tabela 11. Linia nr 2 (linia podmiejska)	26
Tabela 12. Linia nr 3 (linia miejska)	27
Tabela 13. Linia nr 5 (linia miejska)	28
Tabela 14. Linia nr 6 (linia miejska)	29
Tabela 15. Linia nr 7 (linia miejska)	30
Tabela 16. Linia nr 8 (linia miejska)	31
Tabela 17. Linia nr 9 (linia miejska)	32
Tabela 18. Linia nr 10 (linia podmiejska)	33
Tabela 19. Linia nr 12 (linia podmiejska)	34
Tabela 20. Linia nr 14 (linia podmiejska)	35
Tabela 21. Linia nr 16 (linia podmiejska)	36
Tabela 22. Linia nr 17 (linia podmiejska)	37
Tabela 23. Linia nr 19 (linia podmiejska)	39
Tabela 24. Linia nr 22 (linia podmiejska)	40
Tabela 25. Linia nr 23 (linia podmiejska)	41
Tabela 26. Linia nr 25 (linia podmiejska)	42
Tabela 27. Linia nr 25b (linia podmiejska)	43
Tabela 28. Linia nr 27 (linia podmiejska)	44
Tabela 29. Linia nr 30 (linia podmiejska)	45
Tabela 30. Linia nr 32 (linia podmiejska)	46
Tabela 31. Linia nr 43 (linia miejska)	47
Tabela 32. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Gminie Ostrowiec Św.	49
Tabela 33. Struktura taboru autobusowego według wieku i marek	63
Tabela 34. Szczegółowy wykaz taboru autobusowego na dzień 23.10.2013 r.	63
Tabela 35. Wskaźnik gęstości przystanków w Ostrowcu Świętokrzyskim w 2012 roku	70
Tabela 36. Prognozowany wskaźnik gęstości przystanków w latach 2014-2024	70
Tabela 37. Wynikowe klasy stref na podstawie oceny jakości powietrza za 2012 rok – pod względem ochrony zdrowia	76
Tabela 38. Liczba biletów sprzedanych w latach 2010-2012 w mieście Ostrowiec Świętokrzyski	84
Tabela 39. Prognoza liczby mieszkańców Ostrowca Świętokrzyskiego do 2024 roku	87
Tabela 40. Prognozowane wskaźniki wzrostu PKB	88
Tabela 41. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji	95
Tabela 42. Ulice, na których najczęściej wsiadano	96
Tabela 43. Ulice, na których najczęściej wysiadano	96
Tabela 44. Postulaty przewozowe	97
Tabela 45. Finansowanie komunikacji zbiorowej	99
Tabela 46. Programy Operacyjne w latach 2007-2013	100

Tabela 47. Zadania realizowane w ramach Strategii Zrównoważonego Rozwoju Gminy Ostrowiec Świętokrzyski, związane z działalnością transportową	102
Tabela 48. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym	105

Spis wykresów

Wykres 1. Podaż usług przewozowych w latach 2011-2013.....	85
Wykres 2. Liczba wozokilometrów wykonywanych na poszczególnych liniach w latach 2011-2013	86