

UCHWAŁA NR/...../2023
RADY MIEJSKIEJ W DALESZYCACH
z dnia 2023 r.

w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 i 12 w związku z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2023 poz. 40 ze zm.) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta i Gminy Daleszyce.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Uzasadnienie do Uchwały nr/...../2023 Rady Miejskiej w Daleszycach
z dnia 2023 roku w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności
Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”**

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej zwanym SUMP KOF) stanowi opracowanie przedstawiające kompleksowe podejście do planowania transportu w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, poruszając zagadnienia gospodarcze, przestrzenne, społeczne oraz środowiskowe, wynikające wprost z wytycznych Komisji Europejskiej.

Opracowanie dokumentu SUMP KOF jest wynikiem zawartego w dniu 9 czerwca 2021 r. porozumienia międzygminnego w sprawie powierzenia Gminie Kielce zadania publicznego i ustalenia zasad współpracy w zakresie opracowania dokumentu pn.: „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”. Porozumienie to zostało zawarte przez 13 Gmin: Gmina Miasto Kielce, Gmina i Miasto Chęciny, Miasto i Gmina Chmielnik, Miasto i Gmina Daleszyce, Gmina Górno, Gmina Masłów, Gmina Miedziana Góra, Miasto i Gmina Morawica, Gmina Nowiny, Miasto i Gmina Piekoszków, Miasto i Gmina Pierzchnica, Gmina Strawczyn oraz Gmina Zagnańsk.

Zaproponowane w Planie działania mają przyczynić się do zróżnicowania wykorzystania środków transportu, zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej, ograniczyć transport indywidualny poprzez udostępnienie alternatywnych sposobów podróżowania. Efektem ma być likwidowanie zatorów komunikacyjnych, poprawa bezpieczeństwa i redukcja emisji gazów cieplarnianych.

Plan obejmuje m.in. zbiorowy transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność, bezpieczeństwo ruchu drogowego w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym (KOF), transport drogowy, logistykę miejską, zarządzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych.

SUMP KOF obejmuje szerokie spektrum zagadnień mających na celu równoważne traktowanie wszystkich form przemieszczania się.

Dokument ten skupia się między innymi na działaniach takich jak:

1. Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.
2. Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.
3. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.
4. Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej.
5. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.
6. Stworzenie systemu transportowego zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych.

W związku z powyższym zasadne jest podjęcie niniejszej uchwały.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF)

SUMP





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją

Działanie IV

SUMP KOF



Opracowany przez: VIA VISTULA Sp. z o.o., ul. Nowowiejska 35/5, 30-052 Kraków

Koordynator opracowania: Bartłomiej Wiertel

Zespół autorski: Bartłomiej Wiertel, Mateusz Szpóróg, Piotr Góralski, Szymon Ściga, Grzegorz Romaniak, Michał Żuławiński, Anna Małek, Marcelina Kowalczyk, Anna Korus, Wiktor Wlazły, Maciej Mroczek



Jednostka koordynująca zamówienie: Kancelaria Prezydenta Urzędu Miasta Kielce przy współpracy z Biurem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

Koordynatorzy zamówienia: Agnieszka Nowak-Calicka, Anna Noga, Renata Gorgis, Anna Komorowska-Olejniczak

Zamawiający: Gmina Kielce, Rynek 1, 25-303 Kielce



Gminy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego: Gmina Miasto Kielce, Gmina i Miasto Chęciny, Miasto i Gmina Chmielnik, Miasto i Gmina Daleszyce, Gmina Górnio, Gmina Masłów, Gmina Miedziana Góra, Miasto i Gmina Morawica, Miasto i Gmina Piekoszków, Miasto i Gmina Pierzchnica, Gmina Nowiny, Gmina Strawczyn, Gmina Zagnańsk

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) dofinansowany jest z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na podstawie umowy o dofinansowanie nr POIS.11-00-00-0022/22-00, w ramach działania 11.4 Transport miejski, oś priorytetowa XI REACT-UE oraz ze środków Gminy Kielce.

Kielce, Październik 2023



Spis treści

Słownik skrótów, pojęć i akronimów	5
1 Diagnoza stanu istniejącego	8
1.1 Wstęp	8
1.2 Uwarunkowania ogólne.....	9
1.3 Podsumowanie realizacji poprzedniego SUMP.....	11
1.4 Demografia i ruch ludności	17
1.5 Planowanie przestrzenne	20
1.6 Infrastruktura drogowa.....	22
1.7 Transport zbiorowy.....	31
1.8 Ruch rowerowy	40
1.9 Ruch pieszy.....	42
1.10 Bariery i motywatory działania	44
2 Partycypacja społeczna.....	47
2.1 Promocja.....	47
2.2 Spotkania warsztatowe.....	50
2.3 Prace nad projektem SUMP	51
3 Analiza SWOT	53
3.1 Wnioski z analizy SWOT	60
4 Scenariusze.....	63
4.1 Scenariusz bazowy (BAU ang. Business as usual) – S0.....	63
4.2 Scenariusz „Strategia wzajemnego uzupełniania się transportu kolejowego i autobusowego” – S1	66
4.3 Scenariusz „Mobilność oraz zróżnicowanie preferowanych środków transportu” – S2	67
4.4 Scenariusz „Ograniczenia ruchu kołowego” – S3	68
4.5 Ocena scenariuszy	69
4.5.1 Metodyka oceny	69
4.5.2 Wyniki oceny wielokryterialnej.....	71
5 Wizja i cele horyzontalne.....	73
6 Cele operacyjne/pakiety działań	75
6.1 Działania	75
6.2 Charakterystyka działań	77
6.2.1 Cel 1	77
6.2.2 Cel 2	87
6.2.3 Cel 3	89
6.2.4 Cel 4	93

6.2.5	Cel 5	97
6.2.6	Cel 6	99
6.3	Zgodność zaproponowanych pakietów działań ze strategią rozwoju ponadlokalnego KOF 2030+ 104	
7	Scenariusz preferowany	106
8	Priorytetyzacja działań.....	108
8.1	Efekty realizacji działań	109
9	Harmonogram wdrożenia Planu.....	111
10	Właściciele działań.....	115
10.1	Jednostki odpowiedzialne	116
10.1.1	Hierarchizacja jednostek w podejmowaniu działań	119
10.2	Odpowiedzialność za projekty wynikające z SUMP	120
10.3	Wytyczne dla poszczególnych dokumentów sporządzanych w ramach działalności gmin KOF w odniesieniu do SUMP	121
11	System monitoringu i ewaluacji.....	123
11.1	Wskaźniki SUMI	123
11.2	Wskaźniki realizacji działań.....	125
11.3	Wskaźniki realizacji działań – wartości bazowe i oczekiwane.....	129
12	Finansowanie.....	132
13	Uwarunkowania środowiskowe wynikające z Prognozy OOŚ	136
14	Zagrożenia dla realizacji SUMP	138
14.1	Analiza ryzyka.....	138
	Spis rysunków	141
	Spis tabel.....	142
	Załączniki.....	144
	Załącznik 1	145
	Załącznik 2	149



Słownik skrótów, pojęć i akronimów

Audyt BRD,	Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonany przez audytora brd posiadającego aktualny certyfikat.
Audyt	
BAU	(ang. Business as usual) – wariant scenariusza rozwoju, który uwzględnia tylko zaplanowane i przesądzone inwestycje i nie wprowadza innych zmian do systemu
BRD	Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego
B+R	(ang. Bike and Ride) – system parkingów rowerowych wyposażonych najczęściej w wiaty oraz monitoring, a także boksy dla przechowywania rowerów w celu zwiększenia atrakcyjności i poprawy bezpieczeństwa; parkingi organizowane są przy węzłach przesiadkowych
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
GUS	Główny Urząd Statystyczny
Interesariusz	Osoba zainteresowana tworzeniem dokumentu SUMP, wyrażająca chęć współpracy w ramach wydania opinii na temat planowanych działań lub wzięcia udziału w grupie roboczej tworzącej dokument; mogą nią być przedstawiciele jednostek odpowiedzialnych za tworzenie systemu transportowego w KOF lub przedstawiciele stowarzyszeń, organizacji lub mieszkańcy chcący brać czynny udział w pracach przy SUMP
KOF	Kielecki Obszar Funkcjonalny (wraz z miastem Kielce)
KAWJ	Korytarze Autobusowe Wysokiej Jakości, czyli korytarze sieci transportowej, w których realizowany jest priorytet dla transportu publicznego, np. poprzez wydzielone pasy autobusowe lub priorytet w ramach funkcjonującej sygnalizacji świetlnej
K+R	(ang. Kiss and Ride) – system zatok krótkiego postoju oznakowanych znakiem B-35, który jest dedykowany osobom podwożącym i podwożonym w celu przesiadki na inny środek transportu
MaaS	(ang. Mobility as a Service) – mobilność miejska jako usługa dostępna dla wszystkich z jak największą dostępnością przestrzenną. Za pomocą różnych aplikacji i kanałów cyfrowych umożliwia użytkownikom planowanie, rezerwowanie i opłacanie wielu rodzajów usług mobilności.
Opinia BRD	Opinia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonana przez audytora brd posiadającego aktualny certyfikat.
OPZ	Opis Przedmiotu Zamówienia
P+R	(ang. Park and Ride) – system parkingów <i>Parkuj i Jedź</i> , których celem jest pozostawienie samochodu i dalej przesiadka na inny system transportowy (najczęściej autobus lub kolej) w celu kontynuowania podróży
SCPR	Stacje Ciągłego Pomiaru Ruchu
SCT	Strefa Czystego Transportu
SEWIK	System Ewidencji Wypadków i Kolizji
SUMI	(ang. Sustainable Urban Mobility Indicators) – zestaw 4 wskaźników strategicznych SUMP informujących o stanie mobilnościowym obszaru opracowania
SULP	(ang. Sustainable Urban Logistics Plan) – Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej
SUMP	(ang. Sustainable Urban Mobility Plan) – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
SWOT	(ang. Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) - skrót od analizy dotyczącej Mocnych Stron, Słabych Stron, Szans oraz Zagrożeń badanego podmiotu

TOD	(ang. Transit Oriented Development) – oznacza kształtowanie zagospodarowania przestrzennego, zorientowanego na system transportowy, który ma priorytet przy planowaniu zabudowy
UE	Unia Europejska
ZMR	Zintegrowany Model Ruchu opracowany przez CUPT
ZTM	Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF)

Część operacyjna



1. Diagnoza stanu istniejącego

1.1 Wstęp

Diagnoza stanu istniejącego jest jednym z kluczowych komponentów planowania zrównoważonej mobilności w obszarze. Dokładna i rzetelna diagnoza została przeprowadzona dla wszystkich gałęzi systemu transportowego, obejmując analizę zarówno uwarunkowań lokalnych, jak i strategicznych. W wyniku prac nad diagnozą, zebrano różnorodne dane, w tym wyniki badań ankietowych, pomiarów potoków pasażerskich czy też natężenia ruchu w obszarze. Wykonano m.in. analizy funkcjonowania Publicznego Transportu Zbiorowego i analizy dostępności przestrzeni publicznej dla pieszych i rowerzystów. Diagnoza stanowi podstawę do dalszych prac związanych z opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, umożliwiając szczegółową analizę problemów i określenie priorytetów działań.

Ważnym elementem diagnozy był również proces konsultacji społecznych i spotkań warsztatowych, w którym uczestniczyli mieszkańcy, przedstawiciele samorządów, organizacje pozarządowe oraz interesariusze związani z transportem. Ich opinie i sugestie zostały uwzględnione w dalszych pracach nad planem.



Opracowanie diagnozy stanu istniejącego było niezbędne dla przygotowania kompleksowego planu zrównoważonej mobilności, który uwzględnia lokalne potrzeby i specyfikę obszaru. Na podstawie diagnozy stanu istniejącego wypracowano potencjalne scenariusze rozwoju, wizję, 6 celów strategicznych oraz 37 komplementarnych działań, które wspólnie stanowią kierunek rozwoju transportu i mobilności w obszarze.

1.2 Uwarunkowania ogólne

Kielecki Obszar Funkcjonalny (KOF) jest obszarem metropolitalnym położonym w centralnej Polsce, który składa się z miasta Kielce oraz 12 okolicznych Gmin położonych w sąsiedztwie głównego ośrodka.

Pierwszym istotnym aspektem jest lokalizacja geograficzna. KOF leży w centralnej części Polski, co czyni go dogodnym punktem komunikacyjnym. Obszar ten jest przecinany przez ważne drogi ekspresowe i linie kolejowe, zapewniając łatwy dostęp do innych regionów Polski, w tym największych miast: Warszawy i Krakowa. Ponadto, centralna lokalizacja sprzyja rozwojowi gospodarczemu i umożliwia efektywną dystrybucję towarów i usług.

Niezwykle istotnym czynnikiem wpływającym na rozwój KOF jest obecność przemysłu. Region ten charakteryzuje się zróżnicowaną strukturą gospodarczą, obejmującą sektory takie jak przemysł metalurgiczny i wydobywczy. Przemysł ukształtowany został w ścisłym powiązaniu z istniejącymi tu zasobami surowców skalnych, chemicznych i energetycznych oraz z tradycjami związanymi z wytwarzaniem i obróbką metali. Obecność licznych zakładów produkcyjnych i firm o znaczeniu krajowym oraz międzynarodowym przyciąga inwestorów i tworzy nowe miejsca pracy.



Rysunek 1.1 Obszar KOF na terenie Polski

Źródło: opracowanie własne

Kielecki Obszar Funkcjonalny posiada również bogate zasoby naturalne, takie jak: złoża mineralne, lasy, rzeki, obszary przyrody, a także dziedzictwo kulturowe w postaci muzeów i zamków, które sprzyjają rozwojowi turystyki i rekreacji.



Rysunek 1.2 Gminy wchodzące w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

Źródło: opracowanie własne



1.3 Podsumowanie realizacji poprzedniego SUMP

Kielce i Kielecki Obszar Funkcjonalny, jako jeden z niewielu obszarów w Polsce, posiada opracowany na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach, Plan Mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wykonany w roku 2016. Zgodnie z jego postulatami, zakładano działania w obszarze transportu drogowego ruchu pieszego, rowerowego, transportu publicznego, logistyki miejskiej, a także bardzo szeroko zakrojoną kampanię promocyjno – informacyjną dotyczącą edukacji mobilnościowej mieszkańców KOF, w ramach której przedstawiono działania i propozycje dotyczące informowania mieszkańców każdej grupy wiekowej w zakresie korzyści i możliwości płynących z podróżowania w sposób zrównoważony.

Do tej pory udało się zrealizować część działań (np. budowę obwodnicy śródmiejskiej w części południowej), stanowiących niewielki odsetek planowanych do realizacji miejsc i obszarów interwencji w zakresie zrównoważonej mobilności. Niezrealizowanym zadaniem jest np. system sterowania zapewniający priorytet dla autobusów (ITS). Stan ten wynika z wielu czynników, w tym:

- Ekonomicznych – wiele inwestycji wymaga bardzo wysokich nakładów finansowych, na co nie mogą pozwolić sobie samorządy w KOF z uwagi na brak odpowiedniego finansowania z budżetów własnych oraz braku wsparcia zewnętrznego; dodatkowo wydarzenia ogólnoswiatowe z przełomu 2020 i 2021 roku (pandemia COViD, działania zbrojne na Ukrainie, kryzys ekonomiczny) powodują dużą niepewność inwestycyjną i problemy ekonomiczne, z którymi borykają się samorządy, w konsekwencji nie posiadając środków na realizację inwestycji;
- Prawnych i organizacyjnych – planowane i proponowane działania w wielu obszarach wymagają kooperacji i współpracy wielu jednostek co jest trudne do zrealizowania. Wynika to również z braku zespołu dedykowanego do koordynacji realizacji działań SUMP. Jednak należy podkreślić, że pewne działania w tym względzie trwają (np. rozmowy dotyczące integracji pomiędzy operatorami transportu zbiorowego w Kielcach, a przewoźnikami kolejowymi);
- Społecznych i demograficznych – niektóre działania nie znalazły aprobaty mieszkańców i interesariuszy, potencjalne wprowadzenie pewnych działań rodziło duży opór społeczny. Ponadto postępujące zjawisko niekontrolowanej suburbanizacji oraz niekorzystna struktura demograficzna wpływa na utrudnione działanie w tym zakresie;
- Technologicznych – działania dotyczące wprowadzania nowych rozwiązań są w fazie realizacji lub, pomimo założeń pierwotnych nie mogą być zrealizowane w planowanej formie z uwagi na problemy w dostawie sprzętu, możliwości koordynacji systemów czy inne nieprzewidziane zdarzenia (kolizje sieci, brak dostępu do technologii).

Mając na uwadze powyższe, a także złożoność zakładanych działań w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego z roku 2016, zdecydowano o znaczącej redukcji liczby działań w nowym Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, czyli próbę innego podejścia do realizacji scenariusza rozwoju SUMP. Zgodnie z metodyką sporządzania SUMP (priorytetyzacja), zaproponowano mniejszą liczbę działań, które realnie mogą być realizowane. Łatwiej będzie skupić się na mniejszej liczbie kluczowych działań dla systemu transportowego KOF i położyć na nie większy nacisk. Dodatkowo jak wskazuje analiza działań poprzedniego SUMP, duża liczba działań niekoniecznie przekłada się na efektywność – ich mnogość powoduje problemy organizacyjne i ekonomiczne, gdyż ciężko jest zdecydować które działanie jest kluczowe i jak je wszystkie zrealizować w tak krótkim czasie.

Działania wynikające z poprzedniego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej poniżej.

Tabela 1.1 Działania przewidziane do realizacji w SUMP z 2016 roku wraz ze stanem ich realizacji

Obszar	Działanie	Stan realizacji
Transport drogowy	System sterowania zapewniający priorytet dla autobusów (ITS)	Nie zrealizowano
	Ograniczanie ruchu samochodowego w centrum miasta i na osiedlach mieszkaniowych	Nie zrealizowano
	Budowa obwodnicy śródmiejskiej w części południowej (ciąg ulic Wapiennikowa, Husarska, Marmurowa, Pakosz)	Częściowo zrealizowano
	Rozbudowa i poprawa jakości dróg na obszarze KOF, aby zwiększyć wewnętrzną i zewnętrzną integrację obszaru funkcjonalnego oraz bezpieczeństwo drogowe	Częściowo zrealizowano
	Budowa obwodnic Kielc	Częściowo zrealizowano
	Działania na rzecz zwiększenia dostępności zewnętrznej KOF, w tym w szczególności transportem samochodowym	Częściowo zrealizowano
	Wykorzystanie transportu kolejowego do poprawy połączeń między gminami KOF, a Kielcami	Nie zrealizowano
	Rozbudowa i modernizacja odcinków drogowych na terenie Kielc i KOF (18 inwestycji)	Częściowo zrealizowano
Transport zbiorowy – miejski transport zbiorowy	Zakup taboru autobusowego (EURO6, tabor elektryczny i hybrydowy)	zakup pojazdów ma miejsce
	Zakup takich urządzeń (SIP) powinien objąć również obecnie użytkowane pojazdy (i ich doposażenie)	autobusy zostały doposażone w automaty biletowe oraz systemy informacji pasażerskiej
	Zakres działań w zakresie transportu zbiorowego musi również obejmować zadania infrastrukturalne, mające na celu usprawnienie przejazdu autobusów i obsługi pasażerów, zapisane w Planie transportowym Gminy Kielce .	Częściowo zrealizowano
	Uzupełnieniem systemu pasów autobusowych powinien być zintegrowany system sterowania ruchem, zapewniający autobusom priorytety w sygnalizacji świetlnej	Nie funkcjonuje
	budowę pętli autobusowej przy ul. Zagnańskiej wraz z przebudową ul. Zagnańskiej od ul. Witosa do granicy miasta. Obecnie w tym rejonie miasta brakuje miejsca na dodatkowe autobusy, a wąski przekrój powoduje wydłużenie czasu przejazdu autobusów. Brak odpowiedniej infrastruktury przystankowej to konieczność wysadzania pasażerów często na nieutwardzonych przystankach autobusowych bez zadaszenia.	Zadanie zrealizowane w 2022 r.
	montaż elektronicznych tablic informacyjnych na przystankach. Pozwala to na przekazywanie w czasie rzeczywistym informacji o czasach odjazdów najbliższych autobusów oraz o awariach i planowanych zmianach w komunikacji miejskiej. Tablice niewidomym i niedowidzącym. Wyposażenie przystanków również w mapy interaktywne, pokazujące możliwości dojazdu do wybranego celu. Zadanie jest komplementarne z projektem „Rozwój systemu komunikacji publicznej w Kieleckim Obszarze Metropolitalnym”, w ramach którego w latach 2007-2013 zakupiono 60 tablic.	W ramach kolejnych projektów dokonano zakupu kolejnych przystankowych tablic elektronicznych. Map interaktywnych na przystankach - nie zrealizowano.
	Integracja przestrzenna to w pierwszej kolejności budowa Centrum Komunikacyjnego na bazie dawnego dworca PKS. Od kwietnia 2016 r. budynek jest własnością gminy, a jego zarządcą jest ZTM Kielce. Należy zwiększyć liczbę i poziom obsługi odjeżdżających stąd autobusów miejskich. Należy dążyć do odprawy z Centrum Komunikacyjnego wszystkich autobusów krajowych międzynarodowych przejeżdżających przez miasto. Centrum powinno zapewnić również sprawną	budynek dworca został wyremontowany i obsługuje autobusy na trasach krajowych i międzynarodowych



Obszar	Działanie	Stan realizacji
	obsługę pasażerów, do czego służą: kasy, poczekalnie, monitoring, system informacji wizualnej i dźwiękowej oraz towarzysząca gastronomia.	
	Integracja przestrzenna z transportem indywidualnym w postaci systemu Park&Ride (opisanego w następnym rozdziale).	Częściowo zrealizowano
	Wprowadzenie zintegrowanego biletu aglomeracyjnego, najlepiej poprzez zwiększenie funkcjonalności Kieleckiej Karty Miejskiej KKM, która poza funkcją realizowania opłat w komunikacji miejskiej powinna: umożliwiać wnoszenie opłat w komunikacji kolejowej realizowanej w aglomeracji, wnoszenie opłat za parkowanie, pełnić rolę legitymacji studenckiej, karty bibliotecznej, itp.	Kielecka Karta Miejska umożliwia wyłącznie wnoszenie płatności w komunikacji organizowanej przez ZTM
	Stałe ulepszanie platformy informacyjnej mieszkańca (Idea Kielce), zawierającej aktualizowane dynamicznie informacje na temat funkcjonowania wszystkich rodzajów transportu na obszarze aglomeracji, a w dalszej perspektywie – także województwa. Docelowo powinna powstać platforma informacyjna zawierająca wyszukiwarkę multimodalnych połączeń w aglomeracji i województwie – połączenie wyszukiwarki miejskiej ZTM Kielce i wyszukiwarki regionalnych przewoźników mikrobusew i kolejowych. Powinna ona pozwolić na wyszukiwanie połączeń z każdej miejscowości i z każdego przystanku. Pozostałe dane na platformie informacyjnej: plany węzłów komunikacyjnych, Park&Ride, Bike&Ride, sieć dróg rowerowych, itd. (szczegóły zostały omówione w Planie transportowym dla gminy Kielce)	Portal IDEA Kielce nie zawiera informacji dot. funkcjonowania transportu publicznego zarówno organizowanego przez ZTM, jak i pozostałych przewoźników. Dynamiczna informacja pasażerska dla autobusów kursujących w ramach ZTM Kielce jest dostępna za pośrednictwem strony: http://sip.ztm.kielce.pl/?tab=2 . Nie obejmuje ona jednak innych organizatorów, czy przewoźników działających na zasadach rynkowych.
	Należy przeprowadzić, w oparciu o badania potrzeb i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, weryfikację układu linii autobusowych oraz częstotliwości ich funkcjonowania.	Nie zrealizowano kompleksowej remaryszrutacji i badań ruchu
	Należy dążyć do pełnej integracji transportu kolejowego i autobusowego, co zostanie osiągnięte poprzez zapewnienie obsługi komunikacją autobusową następujących przystanków kolejowych: Kielce Czarnów – przejazd autobusów na trasie: ul. Malików – ul. Kolejarzy (po wcześniejszej jej modernizacji) z przystankiem końcowym Kielce Herbskie – ciąg obsługiwany pojazdami klasy MIDI. Dojazd do przystanku Kielce Herbskie po trasie: ul. Szajnowicza-Iwanowa – ul. Kolberga – ul. Hoża (do skrzyżowania z ul. Jagiellońską), co może stanowić szczególnie istotne powiązanie w przypadku ożywienia przystanku kolejowego Kielce Herbskie. Wymaga to budowy nowych przystanków autobusowych	Nie zrealizowano
	Postuluje się wprowadzenie linii autobusowej w obręb ścisłego centrum Kielc, obsługiwanej ekologicznym taborem małopojemnym, o częstotliwości 4-6 [poj./h]. Proponowany przebieg linii na tym obszarze to: Jana Pawła II – Czerwonego Krzyża – Wesoła – Bodzentyńska. Takie rozwiązanie zapewnia bardzo dobrą dostępność do najważniejszych punktów w centrum (Rynek, ul. Sienkiewicza, Plac Katedralny).	Funkcjonują dwie bezpłatne linie 0Z i 0W kursujące w obrębie ścisłego centrum Kielc. Działanie zrealizowane.
	Należy zwiększyć dostępność transportową do miejsc pobierania nauki. Młodzież to osoby dysponujące ograniczonym dostępem do samochodu, ale za to charakteryzujące się wysoką ruchliwością. Należy wskazać ul. Olszewskiego jako obszar do poprawy dostępności komunikacyjnej (planowana budowa Centrum Kształcenia Praktycznego oraz funkcjonujący Kielecki Park Technologiczny).	W ramach rozbudowy ul. Olszewskiego wybudowano pas autobusowy. Ciąg obsługiwany przez dwie linie kursujące z częstotliwością 30-40 min (w dni robocze słaba koordynacja kursów)

Obszar	Działanie	Stan realizacji
	Wskazany jest wzrost obsługi komunikacją autobusową terenów Targów Kieleckich S.A. poprzez zwiększenie liczby kursów w okresie wydarzeń kongresowo-wystawienniczych. Należy rozważyć połączenie biletu uprawniającego do wstępu na targi z biletem na komunikację miejską.	Bilet łączący komunikację miejską z wstępem na targi nie funkcjonuje. Nie wdraża się dedykowanego rozkładu jazdy na okres wydarzeń kongresowo-wystawienniczych.
Transport zbiorowy – transport regionalny	<p>utworzenie trzech regularnych linii regionalnych, obsługiwanych autobusami szynowymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • linia aglomeracyjna KA1 do Piekoszowa (z ewentualnym wydłużeniem do Włoszczowej), • linia aglomeracyjna KA2 do Zagnańska (z ewentualnym wydłużeniem do SkarżyskaKamiennej, • linia aglomeracyjna KA3 do Sitkówki-Nowiny (w przyszłości, z ewentualnym wydłużeniem do planowanego lotniska w Obicach). <p>Aby połączenia te mogły rzeczywiście pełnić istotne funkcje w systemie transportu zbiorowego aglomeracji i województwa, konieczne jest zapewnienie atrakcyjnych interwałów między kolejnymi pojazdami obsługującymi wymienione linie. Zaproponowano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • częstotliwość kursowania w okresach szczytu porannego i popołudniowego na poziomie co najmniej 2 [poc./h] (maksymalny interwał 30 minut), • częstotliwość kursowania poza okresami szczytu na poziomie co najmniej 1 [poc./h] (maksymalny interwał 60 minut). 	Nie zrealizowano
	<p>dogęszczenie sieci istniejących przystanków kolejowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizacja przystanków Kielce Herbskie i Kielce Czarnów (linia do Piekoszowa), • budowa nowego przystanku kolejowego w rejonie marketu NOMI (linia do Zagnańska), <p>budowa nowych przystanków kolejowych: Kielce Białogon (w sąsiedztwie ul. Na Ługach), Kielce Podkarczówka (na południe od os. Podkarczówka, w sąsiedztwie ul. Biesak) oraz w rejonie wiaduktu na ul. Krakowskiej (linia do Sitkówki-Nowiny).</p>	Częściowo zrealizowano Przystanki Kielce Herbskie oraz Kielce Czarnów (ob.. Kielce Ślichowice) zostały zmodernizowane. Planowane do realizacji przystanki nie zostały wybudowane
	<p>Uzupełnieniem oferty aglomeracyjnej powinny być pociągi osobowe w relacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kielce – Sędziszów – Kraków/Katowice (interwał 120 minut), • Kielce – Włoszczowa – Częstochowa (interwał 120 minut), • Kielce – Skarżysko-Kamienna – Radom (interwał 120 minut). 	Częściowo zrealizowano - pociągi kursują bez stałego taktu
	Rozkłady jazdy wszystkich wymienionych powyżej połączeń kolejowych muszą być ściśle skoordynowane z rozkładami jazdy autobusów komunikacji miejskiej, we wszystkich miejscach sieci, gdzie takie bezpośrednie powiązania mają i będą mieć miejsce.	Nie zrealizowano
Parkowanie	Stworzenie harmonogramu badań parkowania wraz z badaniami ankietowymi	Zrealizowano
	Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania wraz ze zróżnicowaniem stawki za parkowanie	Częściowo zrealizowano (zmiany stawki w SPP)
	Rozbudowa systemu Park and Ride	W obszarze Kielc funkcjonują 4 parkingi nazywane jako Park and Ride, lecz są to parkingi zwykłe, bez systemu Park and Ride (kontrola dostępu, integracja z transportem zbiorowym)
	Park and Ride przy dworcu kolejowym w Kielcach	Nie zrealizowano



Obszar	Działanie	Stan realizacji
Ruch rowerowy	Budowa parkingów kubaturowych na osiedlach mieszkaniowych	Nie zrealizowano
	Zaplanowanie stref krótkiego postoju Kiss and Ride	Nie zrealizowano
	Rozbudowa sieci dróg dla rowerów	Częściowo zrealizowano
	Budowa lub przebudowa ok. 12 km dróg rowerowych w KOF w ramach ZIT KOF	Częściowo zrealizowano
	Budowa lub przebudowa ok. 57 km dróg rowerowych w KOF w ramach ZIT KOF	Częściowo zrealizowano
	W przypadku budowy nowych obszarów zamieszkania, powiązanie ich układem dróg dla rowerów	Nie zrealizowano
	Wprowadzanie rozwiązań na jezdni: śluzy rowerowe, pasy ruchu dla rowerów	Nie zrealizowano
	Uzupełnienie sieci ulic w centrum miasta, w tym w obszarze ruchu uspokojonego dostosowanie ulic do ruchu pieszego i rowerowego na obszarze centrum ograniczonego ulicami: Żelazna, Czarnowska, al. IX Wieków Kielc, Źródłowa, Tamowska, Seminaryjska, Ogrodowa i Żytia	Częściowo zrealizowano
	Uporządkowanie parkowania oraz ograniczenie ruchu pojazdów wraz z zakazami wjazdu pojazdów z wyłączeniem mieszkańców, służb i dostawców w obszarze Rynku i ul. Sienkiewicza	Zrealizowano
	Uruchomienie miejskiej wypożyczalni rowerów	Zrealizowano
	Montaż stojaków rowerowych przy większych generatorach ruchu	Nie zrealizowano
	Utrzymanie możliwości przewozu rowerów w środkach publicznego transportu zbiorowego	Zrealizowano
Ruch pieszy	Tworzenie ciągów pieszych, które nie będą narażone na ruch samochodowy wraz z tworzeniem atrakcyjnych dojazdów do przystanków komunikacji zbiorowej	Nie zrealizowano
	Ograniczenie liczby przejść podziemnych i naziemnych oraz schodów, w miejsce tworzenia przekroczeń jezdni w poziomie „0”	Nie zrealizowano
	Wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego, w tym wprowadzenie stref zamieszkania	Częściowo zrealizowano
	Kreowanie atrakcyjnych dróg dojazdu do przystanków transportu zbiorowego, bez barier, czytelnych	Nie zrealizowano
	Przy kształtowaniu zagospodarowania przestrzennego nowych osiedli mieszkaniowych lub obiektów handlowych kontrolować sposób prowadzenia ciągów pieszych w kontekście lokalizacji przystanków – rolę tę powinien przejąć wydział miasta zajmujący się wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę	Nie zrealizowano
Logistyka miejska	Wprowadzanie rozwiązań w zakresie sterowania logistyką miejską, w tym eliminacja negatywnego wpływu na system transportowy pojazdów realizujących zadania logistyki miejskiej oraz ograniczanie postoju pojazdów w określonych punktach załadunku i wyładunku	Nie zrealizowano
	Optymalizowanie tras dostaw towarów	Nie zrealizowano
	Przeprowadzenie oceny efektywności istniejącego systemu wywozu odpadów i dostaw towarów w centrum	Nie zrealizowano
Koncepcja zarządzania mobilnością	Realizacja szerokiego wachlarza środków „miękkich”, których tematyka, zakres oraz forma powinny być dostosowane do specyfiki i charakterystyki różnych grup docelowych	Częściowo zrealizowano
Koncepcja zarządzania mobilnością – środki „miękkie” adresowane do ogółu mieszkańców – działania informacyjne i doradcze	Utworzenie Centrum mobilności	Nie zrealizowano
	Platforma informacyjna dotycząca funkcjonowania transportu w aglomeracji	Nie zrealizowano
	Ulotki, broszury i foldery zachęcające do korzystania ze środków zrównoważonej mobilności	Nie zrealizowano

Obszar	Działanie	Stan realizacji
Koncepcja zarządzania mobilnością – środki „miękkie” adresowane do ogółu mieszkańców – działania edukacyjne i promocyjne	Organizacja Tygodnia Zrównoważonej Mobilności i Dnia bez Samochodu	Częściowo zrealizowano
	Akcje „Bilety za śmieci”	Nie zrealizowano
	Loterie z nagrodami dla użytkowników miejskiej komunikacji autobusowej oraz wypożyczalni rowerów miejskich	Zrealizowano
	Organizacja festiwalu chodzenia	Nie zrealizowano
	Organizacja „Dnia na rowerze”	Nie zrealizowano
Koncepcja zarządzania mobilnością – środki „miękkie” adresowane do osób pracujących	Plany mobilności dla zakładów pracy	Nie zrealizowano
	Organizacja kampanii „Rowerem do pracy”	Nie zrealizowano
Koncepcja zarządzania mobilnością – środki „miękkie” adresowane do studentów	Plany mobilności dla uczelni, organizacja akcji „Na uczelnię jadę rowerem”	Nie zrealizowano
	Informacje dla studentów I roku	Nie zrealizowano
Koncepcja zarządzania mobilnością – środki „miękkie” adresowane do dzieci, uczniów	Plany mobilności dla szkół	Nie zrealizowano
	Organizacja akcji „Odprowadzam sam” w przedszkolach i szkołach podstawowych”	Nie zrealizowano
	Organizacja czasowych „Ulic zabaw”	Nie zrealizowano

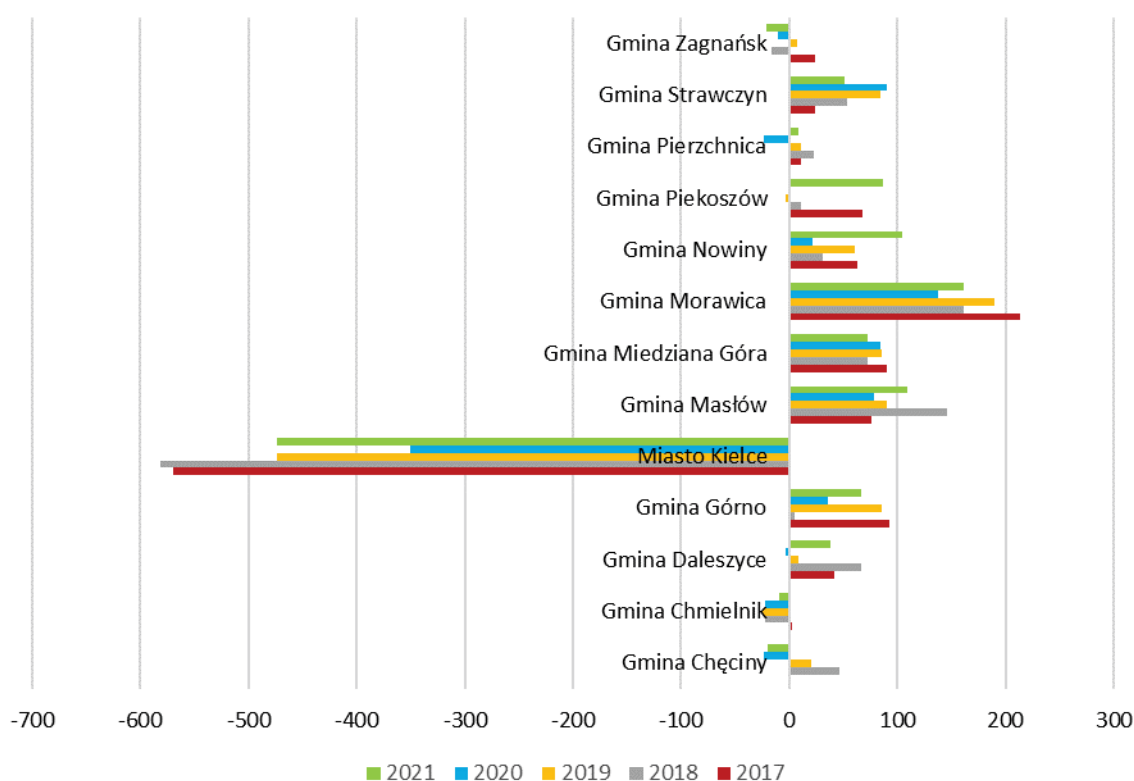
Źródło: opracowanie własne



1.4 Demografia i ruch ludności

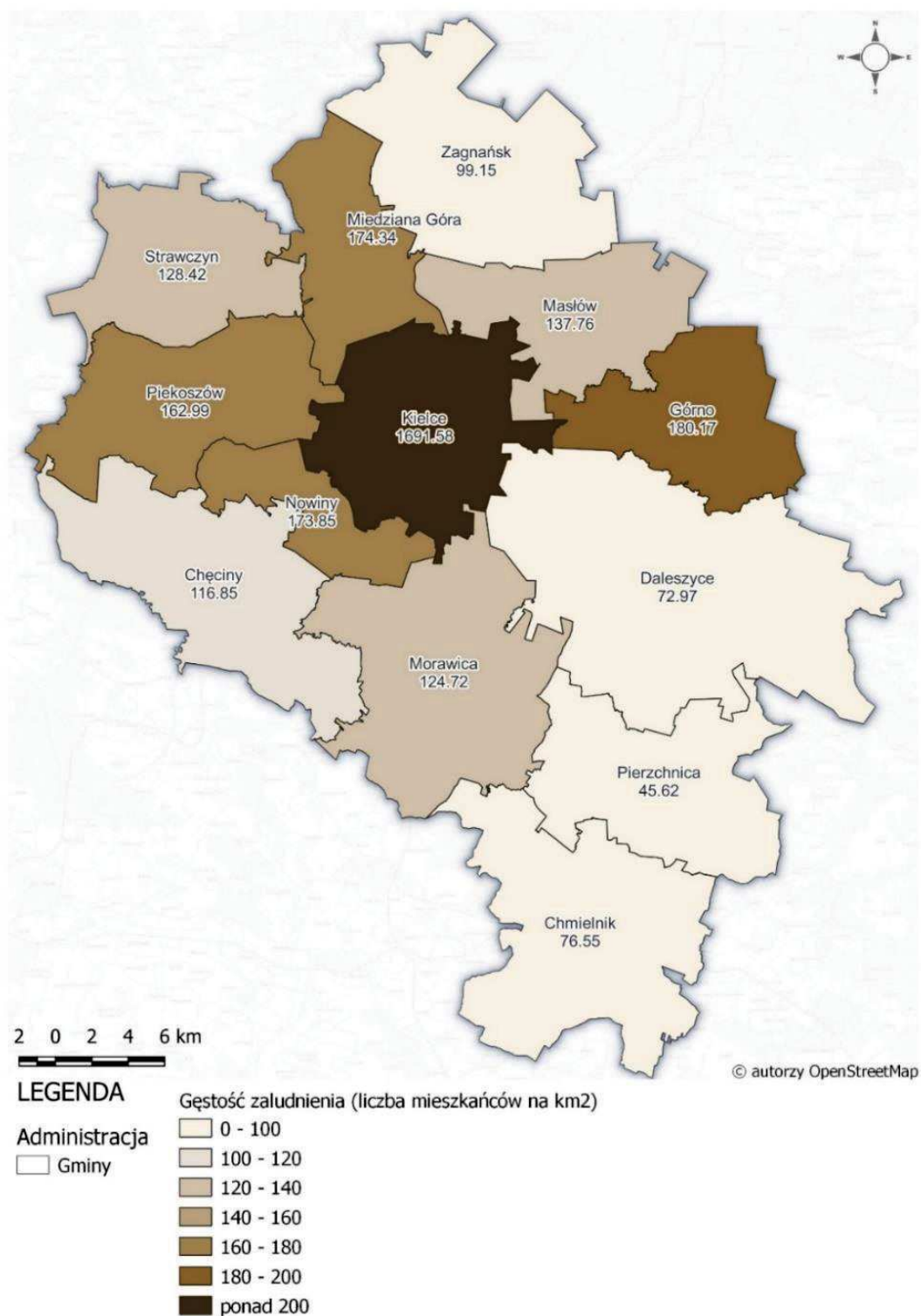
Obszar funkcjonalny Kielc obejmuje miasto Kielce oraz sąsiadujące gminy i powiaty, które w znaczący sposób wpływają na jego rozwój i dynamikę demograficzną. W ostatnich latach demografia KOF uległa różnym zmianom, które wpłynęły na strukturę i liczebność populacji. Wzrost urbanizacji, migracje zarówno wewnątrz obszarowe, jak i poza obszarowe oraz zmiany społeczno-gospodarcze mają swoje odbicie w demograficznych wskaźnikach tego obszaru.

Na mapie przedstawiono średnią gęstość zaludnienia przedstawioną w liczbie mieszkańców na kilometr kwadratowy. Kielce, stanowiące centralny punkt obszaru, jako główne miasto regionu posiadają najwyższą gęstość zaludnienia. Proces suburbanizacji, który oznacza rozprzestrzenianie się ludności na obszary podmiejskie wpływa na zwiększoną liczbę ludności w Gminach bezpośrednio sąsiadujących z Kielcami. Największe wartości odnotowano dla Gmin Górno, Miedziana Góra, Piekoszów oraz Nowiny. Wraz ze wzrostem odległości od centrum Kielc gęstość zaludnienia znacząco maleje.



Rysunek 1.3 Saldo migracji w KOF

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS



Rysunek 1.4 Średnia gęstość zaludnienia przedstawiona w liczbie mieszkańców na kilometr kwadratowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS z 2021 r.

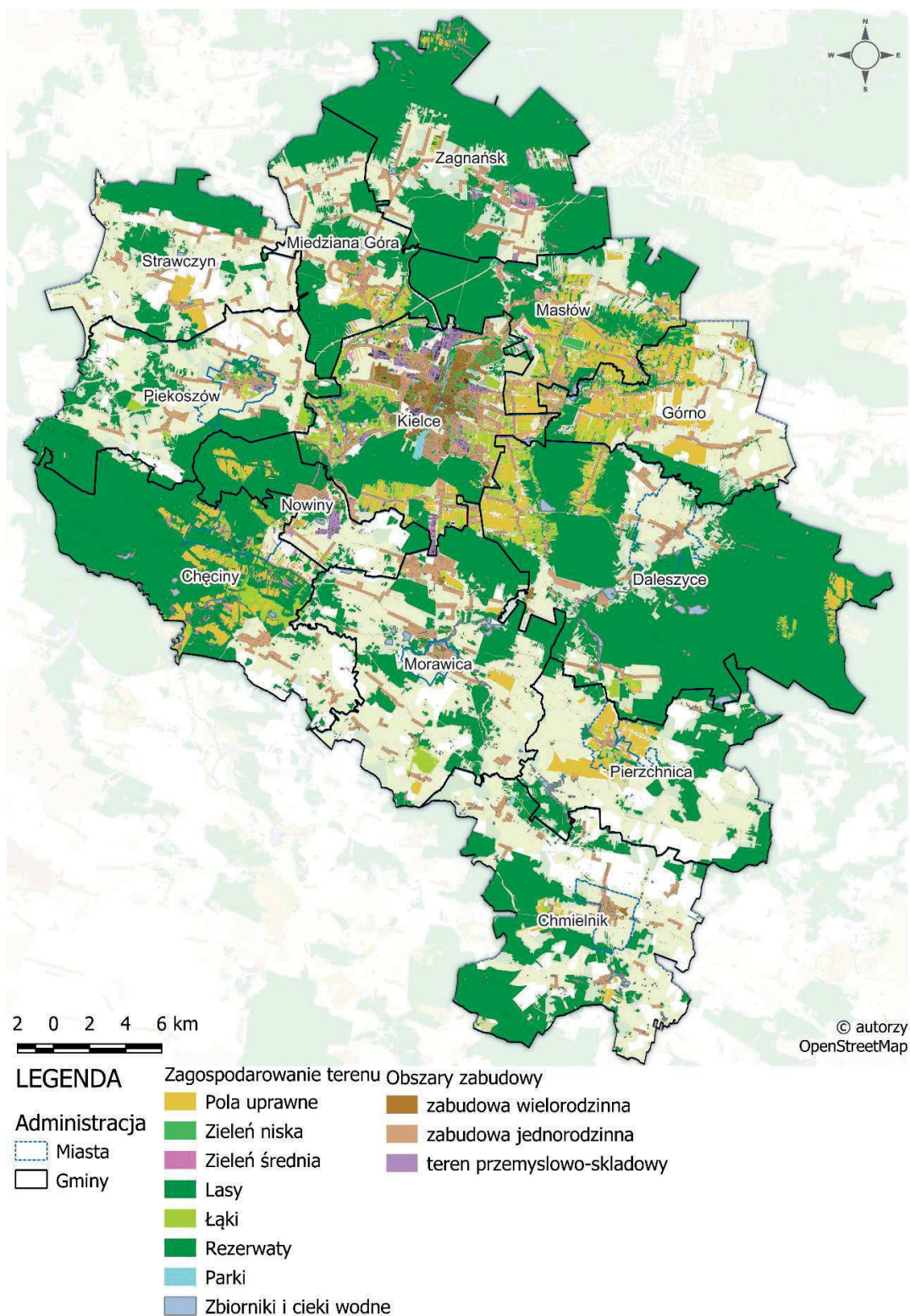


Analiza salda migracji została wykonana w podziale na indywidualne Gminy KOF, a dane zostały zaczerpnięte z Banku Danych Lokalnych GUS. Analiza salda migracji jest istotnym narzędziem do monitorowania zmian w populacji. Odpływ ludności z jednego obszaru i napływ do innych miejscowości może wpływać na rozwój regionalny i wymagać działań mających na celu zrównoważenie migracji i stymulowanie rozwoju miejscowości o ujemnym saldzie migracji.

W ciągu ostatnich lat Kielce doświadczają ujemnego salda migracji, co oznacza, że więcej osób opuszcza miasto niż do niego przybywa. W odwrotnej sytuacji znajdują się gminy Morawica, Masłów oraz Miedziana Góra, gdzie na przestrzeni ostatnich 5 lat saldo migracji jest dodatnie.

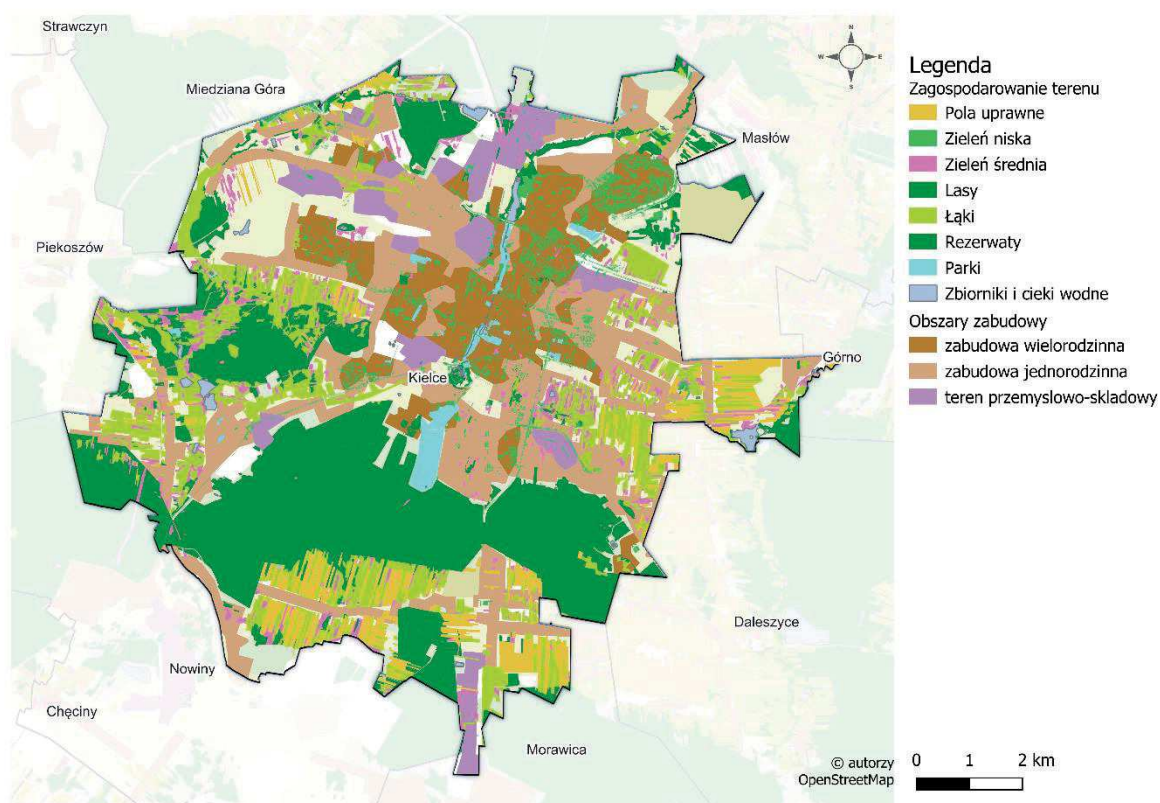
1.5 Planowanie przestrzenne

Zagospodarowanie terenu, jego użytkowanie i związana z nim urbanizacja w obszarze KOF są zróżnicowane. W obszarze KOF dominują tereny zielone oraz tereny biologicznie czynne, użytkowane rolniczo.



Rysunek 1.5 Zagospodarowanie terenu w KOF

Źródło: na podstawie danych BDOO i OpenStreetMap



Rysunek 1.6 Zagospodarowanie terenu w Kielcach

Źródło: na podstawie danych BDOO i OpenStreetMap

W Kielcach zabudowa jest kształtowana w sposób, uwzględniający lokalizację punktów usługowych i dużych generatorów ruchu. Miasto stawia na zrównoważony rozwój, starając się zapewnić dogodny dostęp do różnorodnych usług dla mieszkańców. W ramach takiego podejścia, główne punkty usługowe, takie jak sklepy, restauracje, szkoły czy placówki medyczne są planowane i umieszczane w strategicznych lokalizacjach blisko osiedli mieszkaniowych, głównych ciągów komunikacyjnych i w obrębie ścisłego centrum miasta.

Na mapie przedstawiono miejsca koncentracji punktów handlowych, usługowych, gastronomicznych w obszarze miasta Kielce. Wyraźnie widać ukształtowanie zabudowy i usług skorelowane w taki sposób, że obszar centralny miasta wyróżnia się większą gęstością punktów, podobnie jak obszary osiedli Herby, Czarnów, Szydłówek czy Słoneczne Wzgórze. Duża koncentracja punktów jest także związana z występowaniem galerii handlowych – Centrum Auchan przy ul. Radomskiej (DK73), Pasaż Świętokrzyski, Galeria Echo, Galeria Korona.

Koncentracja punktów usług w jednym obszarze została poddana badaniu preferencji mieszkańców, które wykazało, że taka lokalizacja powoduje znaczący wzrost udziału podróży pieszych. Mieszkańcy doceniają łatwy dostęp do różnorodnych usług w jednym miejscu, co sprzyja aktywnemu trybowi życia, zdrowiu oraz poprawie jakości środowiska miejskiego poprzez redukcję zanieczyszczeń związanych z korzystaniem z transportu indywidualnego.



Rysunek 1.7 Lokalizacja punktów handlowych, usługowych, gastronomicznych na mapie Kielce

Źródło: opracowanie własne na podstawie OpenStreetMap i BDOT

1.6 Infrastruktura drogowa

W obszarze Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego dominuje transport drogowy, którego głównym korytarzem tranzytowym jest trasa ekspresowa S7, biegnąca z południowego zachodu na północny wschód i przecinająca obszar gmin Chęciny, Piekoszków, Miedziana Góra, Kielce, Nowiny, Masłów i Zagnańsk. Węzły drogowe trasy ekspresowej zapewniają wysoką dostępność do infrastruktury drogowej, zwłaszcza w Kielcach, dzięki węzłom: Kielce Północ, Kielce Zachód, Kielce Jaworzna oraz Kielce Południe.

W Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym ważnym elementem systemu transportowego jest również korytarz wschód-zachód w ciągu drogi krajowej nr 74, który częściowo pokrywa się z trasą S74. W przyszłości będzie on całkowicie zastąpiony infrastrukturą o parametrach trasy ekspresowej. Droga ta przebiega przez Górnio, Masłów, Kielce i Miedzianą Górę, krzyżując się z trasą S7 w ramach węzła Kielce Zachód.

Istotne znaczenie dla systemu transportowego mają również drogi krajowe nr 73 i 78. Droga nr 73 rozpoczyna swój bieg na węźle Kielce Północ i biegnie na południe przez gminę Masłów, Kielce, Morawicę i Chmielnik. Natomiast droga nr 78 biegnie z miejscowości Jędrzejów w kierunku wschodnim, do Chmielnika.

Oprócz dróg krajowych, w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym funkcjonuje także sieć dróg wojewódzkich (12), które zapewniają dostępność do poszczególnych gmin. Jedynie Pierzchnica posiada dostęp tylko do dróg powiatowych i niższych kategorii. Drogi wojewódzkie przebiegają przez gminy w różnych kierunkach i łączą ośrodki centralne miejscowości będących siedzibami gmin, docelowo z infrastrukturą wyższej klasy. Uzupełnieniem tej sieci są drogi powiatowe, których łączna długość, według danych Powiatowego Zarządu Dróg z 2022 roku, wynosi ponad 1 110 km (dla całego powiatu Kieleckiego).

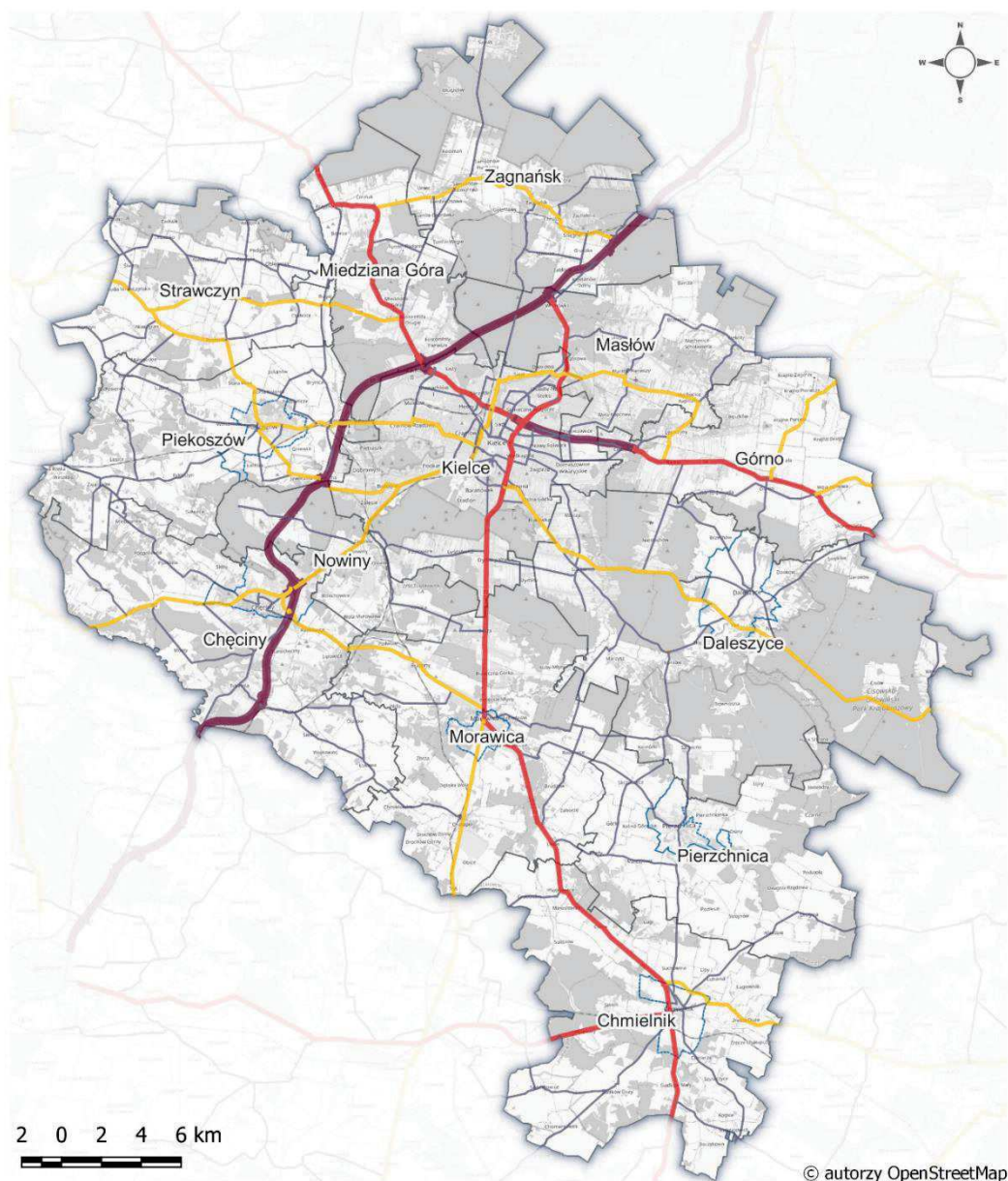


Tabela 1.2 Gęstość sieci dróg w Gminach KOF

Gmina	Gęstość sieci dróg ekspresowych [km/km ²]	Gęstość sieci dróg krajowych [km/km ²]	Gęstość sieci dróg wojewódzkich [km/km ²]
Gmina Chęciny	0,197	0	0,178
Gmina Chmielnik	0	0,153	0,049
Gmina Daleszyce	0	0	0,109
Gmina Górnio	0,044	0,173	0,152
Miasto Kielce	0,042	0,348	0,496
Gmina Masłów	0,152	0,064	0,085
Gmina Miedziana Góra	0,208	0,193	0,076
Gmina Morawica	0	0,129	0,119
Gmina Piekoszów	0,082	0	0,139
Gmina Pierzchnica	0	0	0
Gmina Nowiny	0,180	0	0,113
Gmina Strawczyn	0	0	0,206
Gmina Zagnańsk	0,095	0	0,104
Średnia	0,062	0,077	0,139

Źródło: opracowanie własne

Największa gęstość dróg ekspresowych występuje w Gminie Miedziana Góra (0,208 km/km²). W gminach Chmielnik, Daleszyce, Morawica, Pierzchnica oraz Strawczyn nie występują drogi ekspresowe. W przypadku dróg krajowych największą gęstość odnotowano w Kielcach, gdzie współczynnik wynosi 0,348 km/km². Biorąc pod uwagę wyłącznie drogi wojewódzkie najwięcej dróg o tych parametrach zinventaryzowano również w Kielcach (0,496 km/km²). Gmina Pierzchnica to obszar, przez który nie przebiega żadna wyżej wymieniona droga.



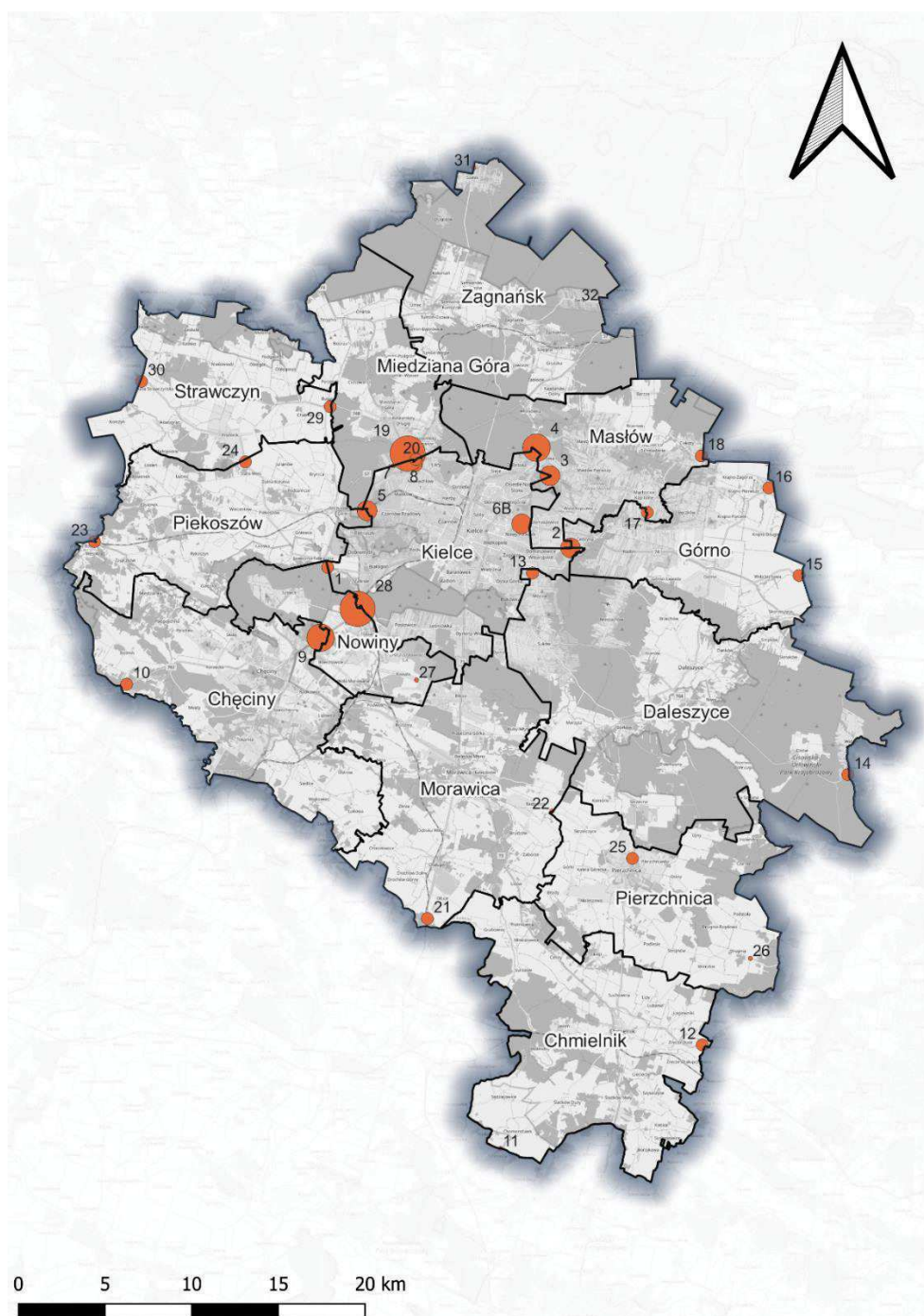
LEGENDA

Administracja	Sieć drogowa
 Miasta	— Droga ekspresowa
 Gminy	— Droga krajowa
	— Droga wojewódzka
	— Droga powiatowa

Rysunek 1.8 Infrastruktura drogowa w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym

Źródło: opracowanie własne

W ramach SUMPa przeprowadzono również wewnętrzne pomiary natężenia ruchu drogowego w 32 lokalizacjach. Największe średnie natężenie odnotowano w punkcie 19 w ciągu drogi krajowej 74 na granicy gminy Kielce oraz Gminy Miedziana Góra, gdzie w ciągu doby odnotowano 27 398 pojazdów. Kolejne punkty, gdzie zmierzono największe średnie wartości to punkt 28 w ciągu drogi wojewódzkiej 762 (25 962) oraz droga krajowa 73 pomiędzy gminą Kielce i Małków (punkt 4 – 21 093 pojazdy). Najmniejsze natężenia odnotowano na drogach niższego rzędu (drogi powiatowe oraz gminne). Najmniej pojazdów odnotowano na ul. Kruszelnickiego w okolicy przejazdu pod drogą ekspresową S7, gdzie średnio w ciągu doby zmierzono 353 pojazdy.



Rysunek 1.9 Kartodiagram natężenia ruchu drogowego

Źródło: opracowanie własne

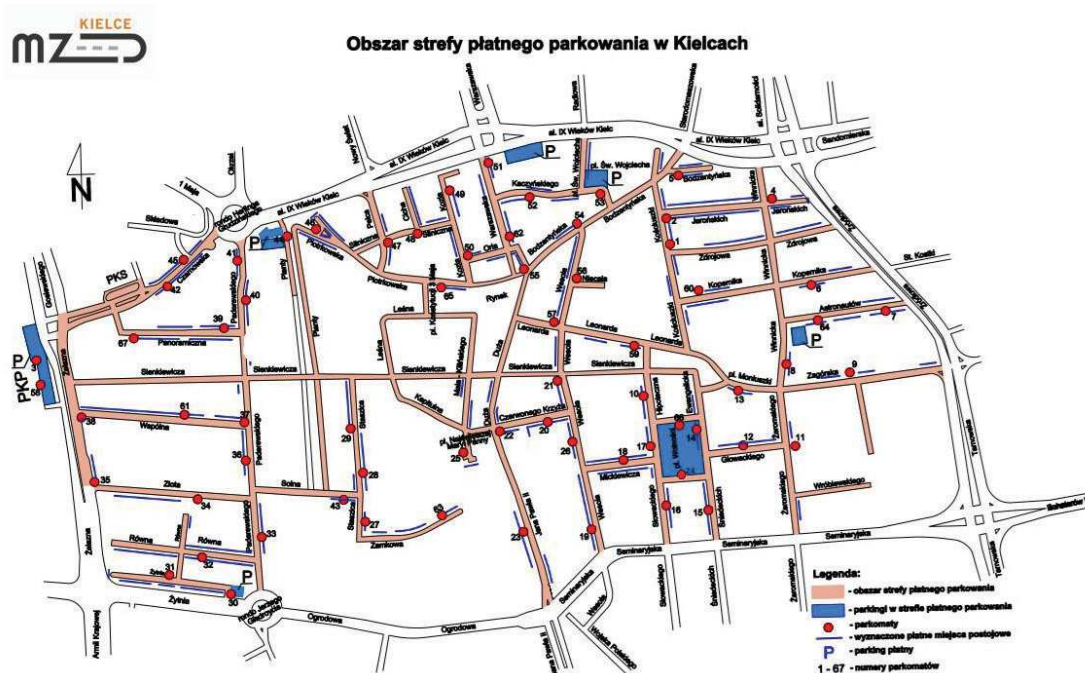


Rysunek 1.10 Skrzyżowanie Świętokrzyska (S74) / Al. Solidarności (DK 73)

Źródło: własne archiwum fotograficzne

Kielecki Obszar Funkcjonalny charakteryzuje duża dysproporcja w zakresie problemów parkingowych oraz polityki parkingowej. W Kielcach funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania w obszarze centralnym.

Obszar Strefy Płatnego Parkowania w Kielcach obejmuje kwartał ulic pomiędzy Dworcem kolejowym, a ulicami Tarnowską i Źródłową (w ciągu DK73). Od północny ograniczony jest Aleją IX Wieków Kielc i ul. Czarnowską, od południa ulicami Żytnią, Ogrodową, Seminaryjską.



Rysunek 1.11 Zasięg strefy płatnego parkowania w Kielcach

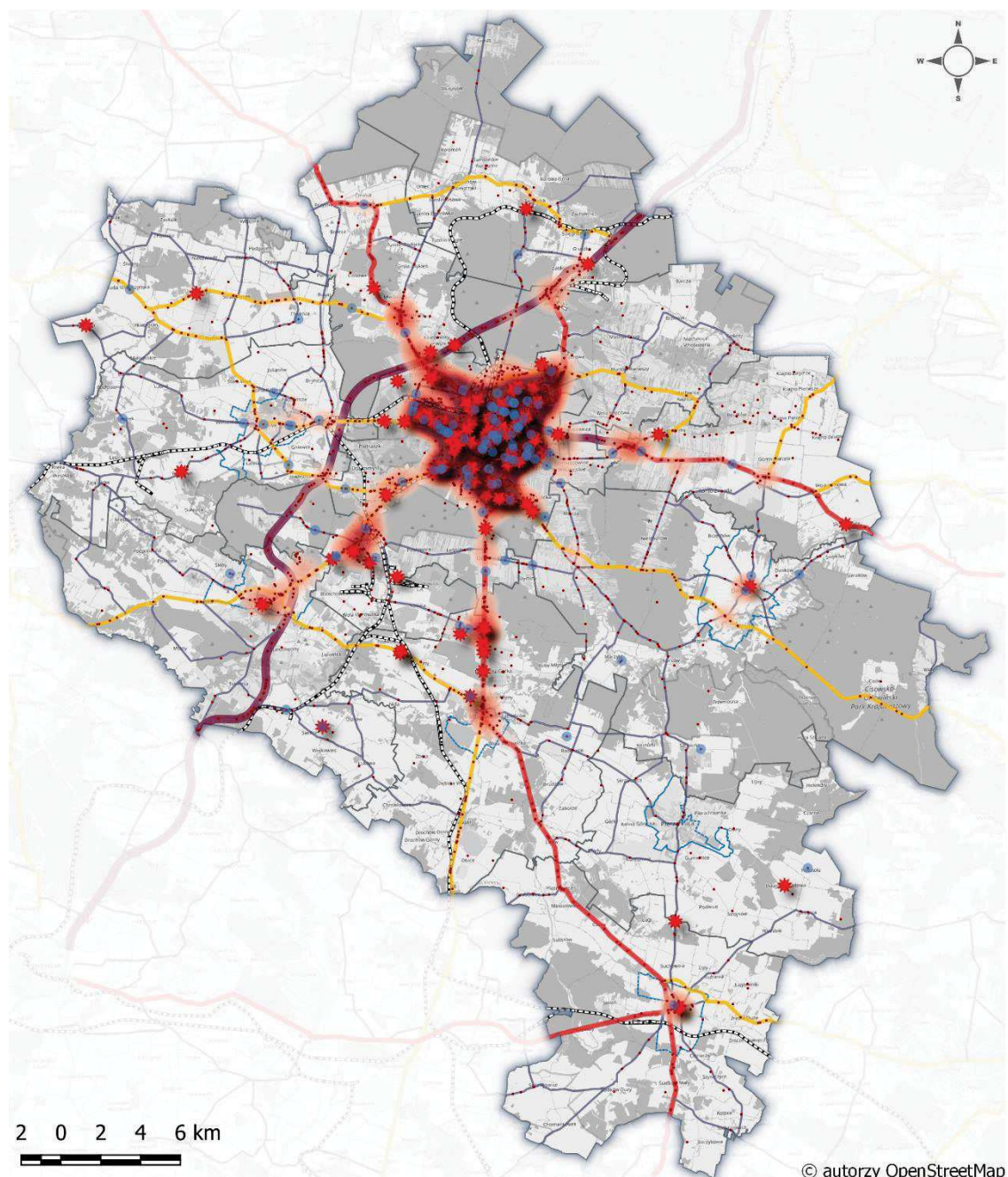
Źródło: MZD Kielce

W przypadku pozostałych gmin, w żadnej z nich nie występuje Strefa Płatnego Parkowania, parkowanie jest darmowe i jest zorganizowane na parkingach na terenie gmin przy większych generatorach ruchu (jednostki oświatowe, jednostki użyteczności publicznej, urzędy lub obiekty komercyjne).



Rysunek 1.12 Centrum gminy Daleszyce

Źródło: własne archiwum fotograficzne



LEGENDA

Administracja

Miasta

Gminy

Sieć drogowa

Droga ekspresowa

Droga krajowa

Droga wojewódzka

Droga powiatowa

Zdarzenia drogowe

Uczestnicy zdarzeń

Piesi

Rowerzyści

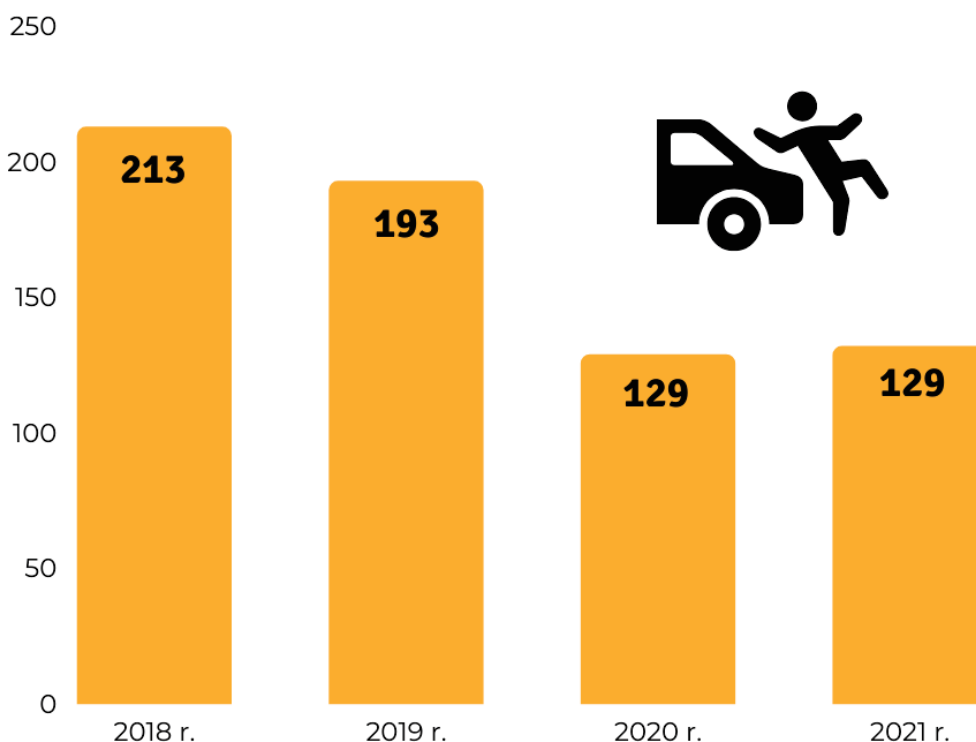
Rysunek 1.13 Mapa zdarzeń drogowych w KOF

Źródło: opracowanie własne



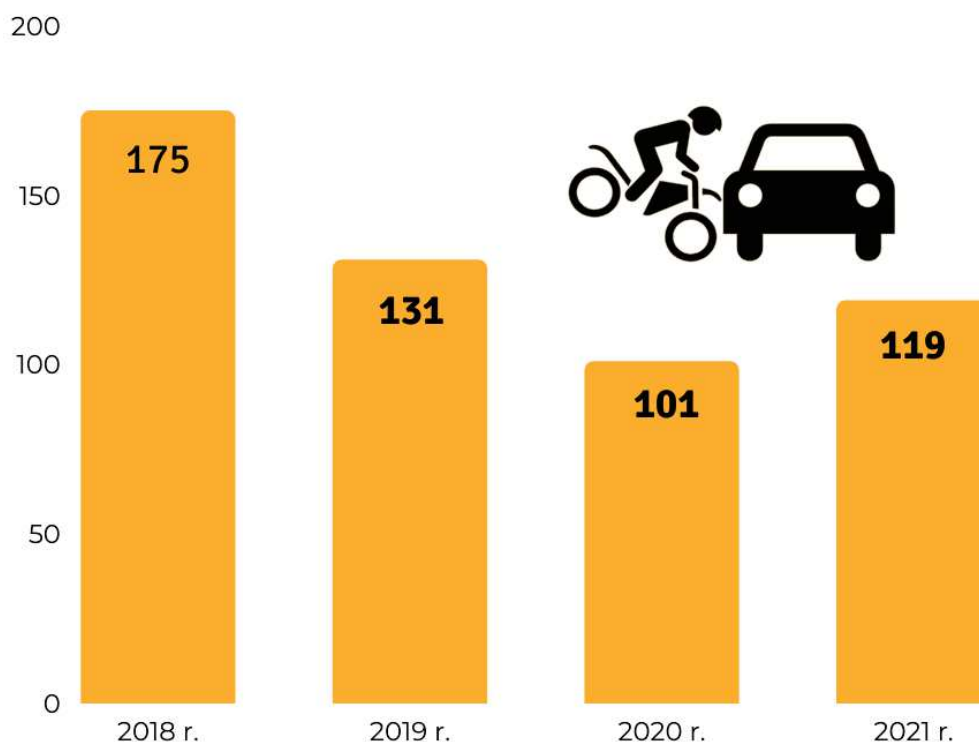
Na powyższej mapie przedstawione zostały wyniki analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego, które stanowią kluczowy element w poprawie bezpieczeństwa na drogach. Analiza ta została przeprowadzona na podstawie danych dotyczących zdarzeń drogowych z lat 2018-2021, pozyskanych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji. Jej celem jest identyfikacja obszarów, w których należy podjąć działania zapobiegające wypadkom oraz opracowanie strategii i działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz redukcję liczby wypadków.

Wskaźnik bezpieczeństwa ruchu drogowego określa liczbę ofiar śmiertelnych (zgon na miejscu i zgon stwierdzony w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego) w skali roku na 100 tys. mieszkańców. Analiza danych pokazuje, że liczba osób poszkodowanych w wypadkach drogowych na przestrzeni ostatnich lat wykazuje liniowy spadek. Jednocześnie liczba zgonów utrzymuje się na stałym poziomie. W 2021 roku, w obszarze Kieleckim zgodnie z danymi pochodzącymi z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji, odnotowano 24 śmiertelne ofiary wypadków drogowych. Wartość wskaźnika bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym okresie wyniosła 7,12, co należy uznać za wynik niezadowalający. Wartości równe lub mniejsze niż 5 interpretuje się jako dobry wynik. Warto podkreślić, że wskaźnik bezpieczeństwa dla całej Unii Europejskiej wynosił 4,40, a w Polsce 5,90. W krajach, gdzie ruch drogowy jest najbezpieczniejszy, wskaźnik ten osiąga wartość zbliżoną do 2,00.



Rysunek 1.14 Liczba zdarzeń drogowych w KOF z udziałem pieszych

Źródło: opracowanie własne



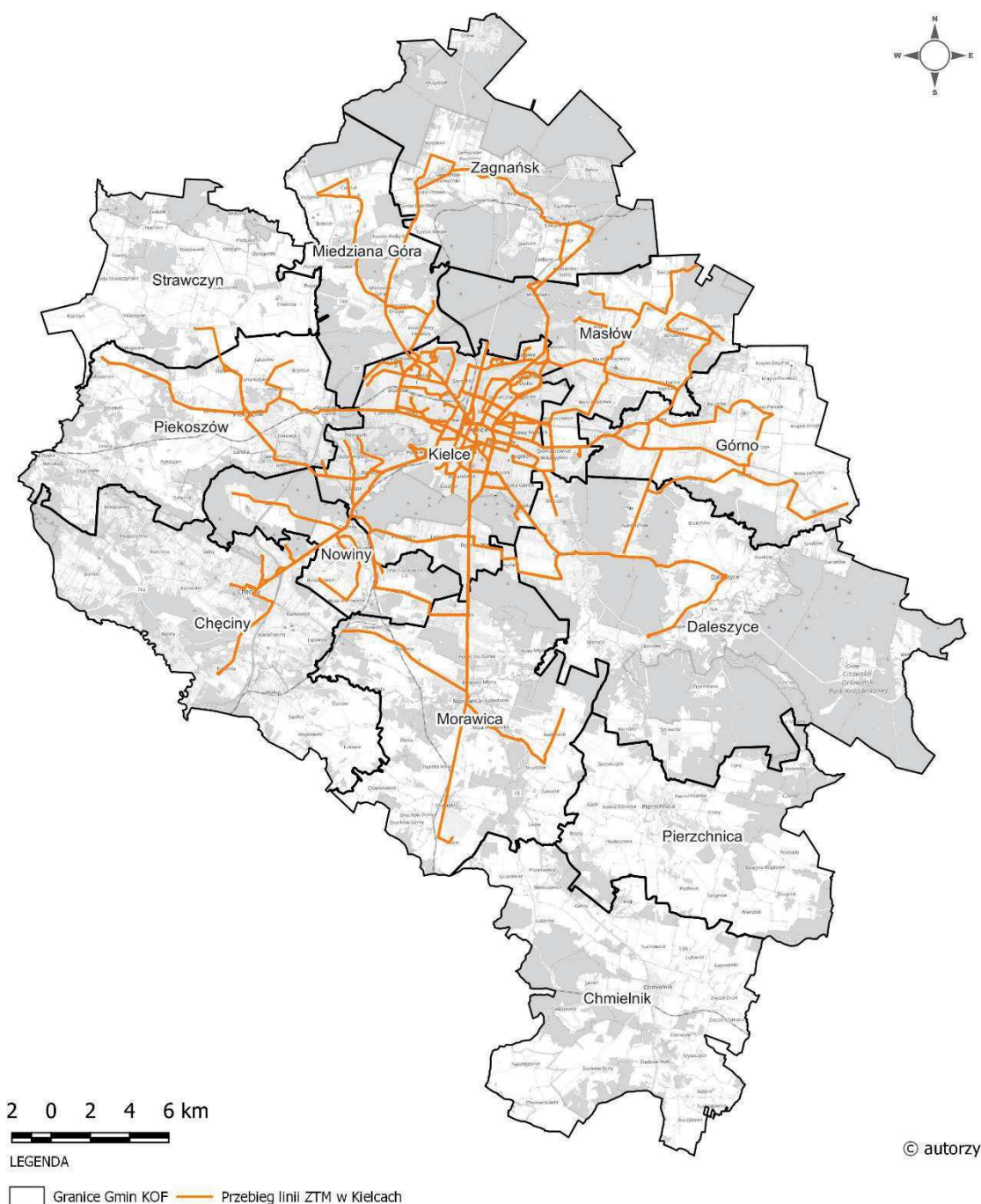
Rysunek 1.15 Liczba zdarzeń drogowych w KOF z udziałem rowerzystów

Źródło: opracowanie własne

Piesi i rowerzyści to znacząca grupa uczestników ruchu drogowego, którzy narażeni są na wiele niebezpieczeństw na drodze. Ze względu na to, że poruszają się zwykle z mniejszą prędkością i nie posiadają ochrony, ryzyko obrażeń ciała lub śmierci w przypadku zdarzenia drogowego jest dla nich znacznie większe. W diagnozie została przedstawiona statystyka dotycząca zdarzeń drogowych z niechronionymi użytkownikami ruchu drogowego, z której wynika, że liczba zdarzeń z każdym rokiem sukcesywnie maleje (piesi), bądź jest zmienna (rowerzyści).

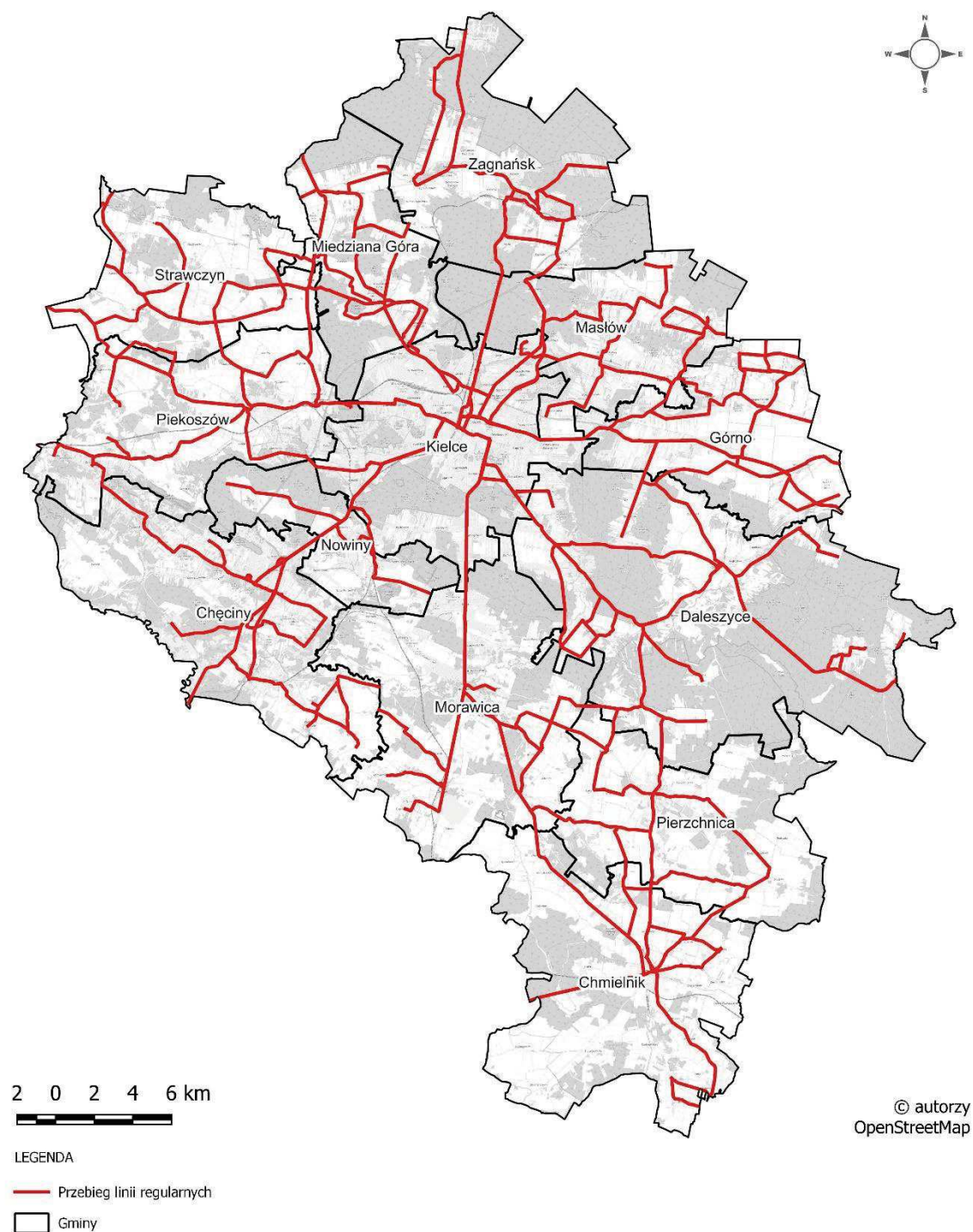
1.7 Transport zbiorowy

System transportu zbiorowego w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym pełni kluczową rolę w zapewnieniu efektywnego i wygodnego przemieszczania się mieszkańców. Głównym elementem tego systemu są autobusy miejskie, których Organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach (ZTM), obsługujący 10 gmin należących do KOF, tj.: Chęciny, Daleszyce, Górnio, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Nowiny, Piekoszów, Strawczyn i Zagnańsk, oraz przewoźnicy prywatni oferujący szereg połączeń o charakterze komercyjnym, realizowanych na podstawie pozwoleń wydawanych przez Prezydenta Miasta Kielce lub starostwa powiatowe.



Rysunek 1.16 Połączenia autobusowe na terenie KOF organizowane przez ZTM w Kielcach

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 1.17 Przebieg linii komercyjnych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

Źródło: opracowanie własne



Tabela 1.3 Powiązania komunikacyjne – transport autobusowy

Gmina	Trasa/Przewoźnik	Łączna liczba kursów do Kielc – dzień roboczy	Czas dojazdu do centrum Kielc z siedziby gminy [min]
Chęciny	ZTM Kielce (linia 31)	10	47
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	94	28
Chmielnik	ZTM Kielce	-	-
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	89	53
Daleszyce	ZTM Kielce (linie 2, 11, 14, 28)	43	44
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	76	31
Górnio	ZTM Kielce (linie 10, 14, 41, 43, 47)	56	39
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	176	35
Masłów	ZTM Kielce (linie 7, 10, 12, 38)	62	35
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	113	26
Miedziana Góra	ZTM Kielce (linie 9, 32)	31	30
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	108	21
Morawica	ZTM Kielce (linia 45)	10	40
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	81	25
Nowiny	ZTM Kielce (linie 19, 31)	24	31
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	97	18
Piekoszów	ZTM Kielce (linie 18, 28)	18	37
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	190	25
Pierzchnica	ZTM Kielce	-	-
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	53	40
Strawczyn	ZTM Kielce	6	48
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	159	37
Zagnańsk	ZTM Kielce (linie 7, 32)	26	38
	linie regularne (przewoźnicy prywatni)	132	33

Źródło: opracowanie własne

Wszystkie gminy wchodzące w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego posiadają połączenia komunikacją zbiorową (w którą można włączyć linie publicznego transportu zbiorowego lub przewoźników prywatnych) z głównym ośrodkiem regionu. Jedną z gmin, która posiada szczególnie dobrze rozwiniętą sieć komunikacyjną, jest gmina Górnio, skąd odbywa się zarówno wiele połączeń

ZTM oraz przewoźników prywatnych. Duża ilość linii autobusowych została zauważona również w przypadku gmin: Piekoszów, Masłów, Miedziana Góra.

Ukształtowanie infrastruktury transportowej oraz odpowiednie rozplanowanie tras linii transportu zbiorowego wpływa na istnienie połączeń bezpośrednich międzygminnych, umożliwiających podróże bez konieczności przesiadek przez obszar Kielc

- Chmielnik - Pierzchnica - Daleszyce,
- Morawica - Chmielnik,
- Morawica - Pierzchnica - Chmielnik,
- Piekoszów - Chęciny - Nowiny,
- Strawczyn - Piekoszów,
- Strawczyn - Miedziana Góra,
- Daleszyce - Górnio,
- Górnio - Masłów,
- Masłów - Zagnańsk,
- Miedziana Góra - Zagnańsk.

Linie autobusowe ZTM obsługiwane są przez 188 autobusów (stan na 2023 rok) z czego 65 należy do miasta, a 123 do operatora świadczącego usługi przewozowe. Spośród autobusów należących do miasta 25 szt. posiada silniki hybrydowe. Wszystkie autobusy są niskopodłogowe.

Kolejnym elementem systemu transportu w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym jest transport kolejowy, który zapewnia efektywne połączenia pasażerskie w północnej, zachodniej i południowej części obszaru.

Przez obszar analizy przebiegają linie kolejowe, na których odbywa się ruch pasażerski pociągów dalekobieżnych (realizowanych przez PKP Intercity) oraz regionalnych (realizowany przez POLREGIO).

- linia kolejowa nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny (linia dwutorowa, zelektryfikowana, kategorii pierwszorzędnej),
- linia kolejowa nr 61 Kielce – Fosowskie (linia dwutorowa, zelektryfikowana, kategorii pierwszorzędnej),
- linia kolejowa nr 73 Sitkówka Nowiny – Busko Zdrój (linia dwutorowa, zelektryfikowana, kategorii pierwszorzędnej)

Tabela 1.4 Charakterystyka połączeń kolejowych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym

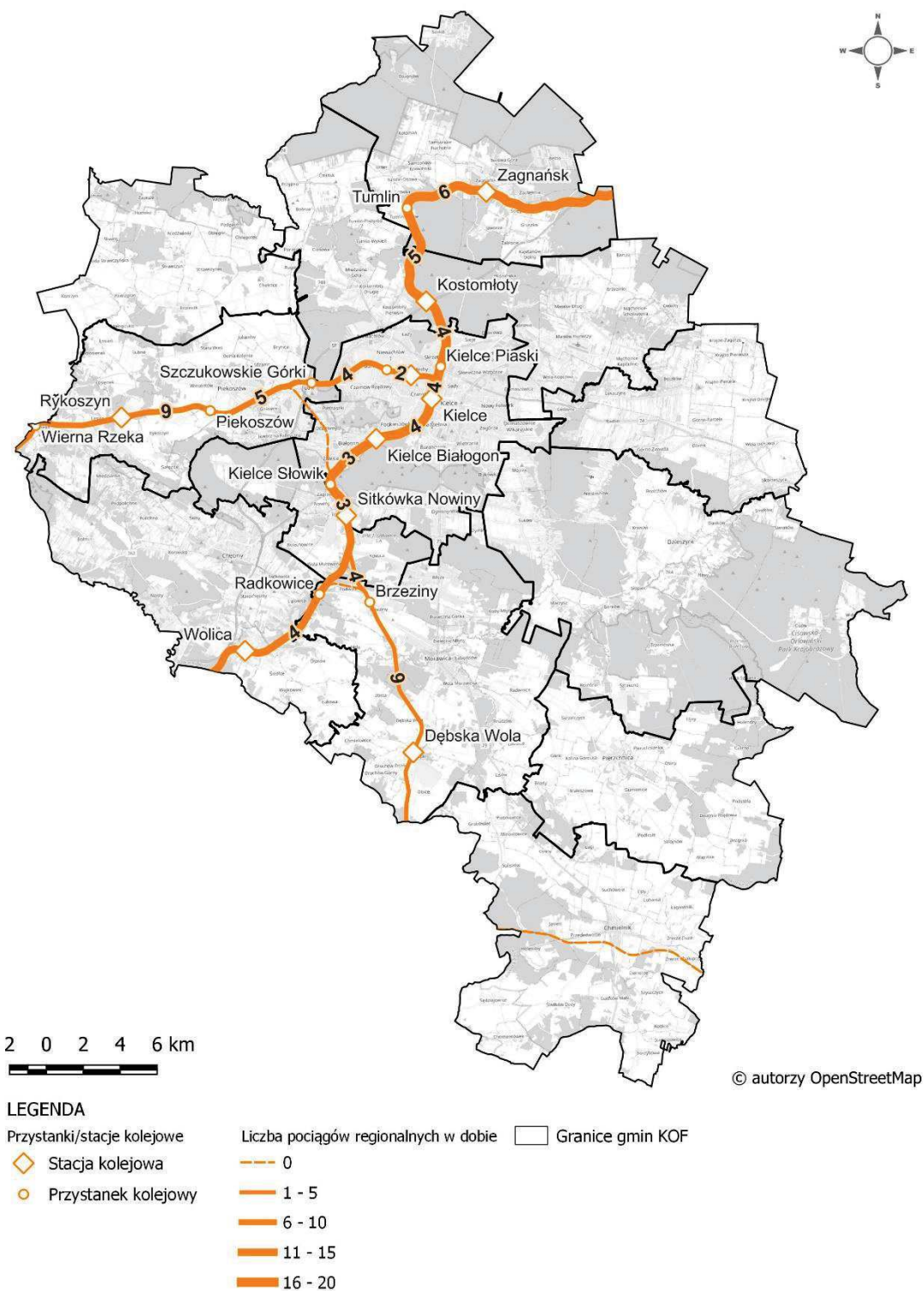
Gmina	Nazwa stacji/przystanku kolejowego	Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę]	Maksymalny czas dojazdu do Kielc pociągiem regionalnym [min]	Powiązania z innymi ważniejszymi ośrodkami
Chęciny	Wolica	13	19	Skarżysko-Kamienna, Katowice, Kraków, Busko-Zdrój, Ostrowiec Świętokrzyski
Chmielnik	-	-	-	-
Daleszyce	-	-	-	-
Górnio	-	-	-	-
Masłów	-	-	-	-
Miedziana Góra	Kostomłoty	5	7	Skarżysko-Kamienna, Kraków,



Gmina	Nazwa stacji/przystanku kolejowego	Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę]	Maksymalny czas dojazdu do Kielc pociągiem regionalnym [min]	Powiązania z innymi ważniejszymi ośrodkami
				Ostrowiec Świętokrzyski
Morawica	Radkowice	14	15	Skarżysko-Kamienna, Kraków, Katowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Busko-Zdrój
	Brzeziny	4	16	Busko-Zdrój, Katowice, Częstochowa
	Dębska Wola	4	26	Busko-Zdrój, Katowice, Częstochowa
Nowiny	Sitkówka Nowiny	17	11	Skarżysko-Kamienna, Kraków, Katowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Busko-Zdrój, Częstochowa
Piekoszów	Wiarna Rzeka	9	29	Częstochowa, Busko Zdrój, Włoszczowa
	Rykoszyn	9	25	
	Piekoszów	9	16	
	Szczukowskie Góry	9	11	
Pierzchnica	-	-	-	-
Strawczyn	-	-	-	-
Zagnańsk	Tumlin	17	11	Skarżysko-Kamienna, Częstochowa, Kraków, Ostrowiec Świętokrzyski
	Zagnańsk	17	18	

Źródło: opracowanie własne

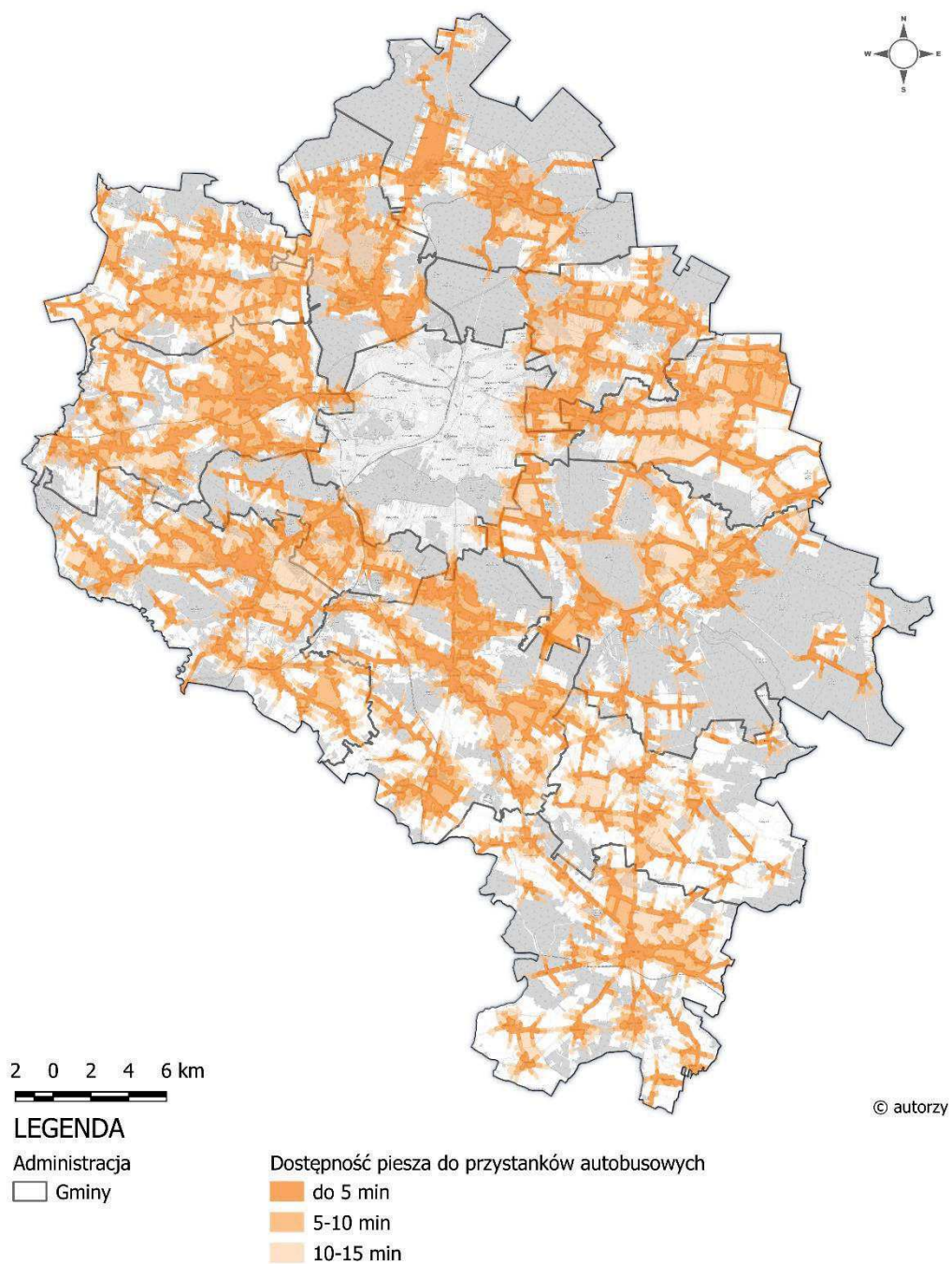
Z uwagi na charakter przewozów pociągi dalekobieżne posiadają postoje wyłącznie na stacji Kielce, natomiast pociągi regionalne zatrzymują się także dodatkowo na obszarze gmin: Zagnańsk, Chęciny, Piekoszów, Miedziana Góra, Morawica, Nowiny.



Rysunek 1.18 Oferta przewozowa regionalnych przewoźników kolejowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wraz z międzystankowym czasem przejazdu

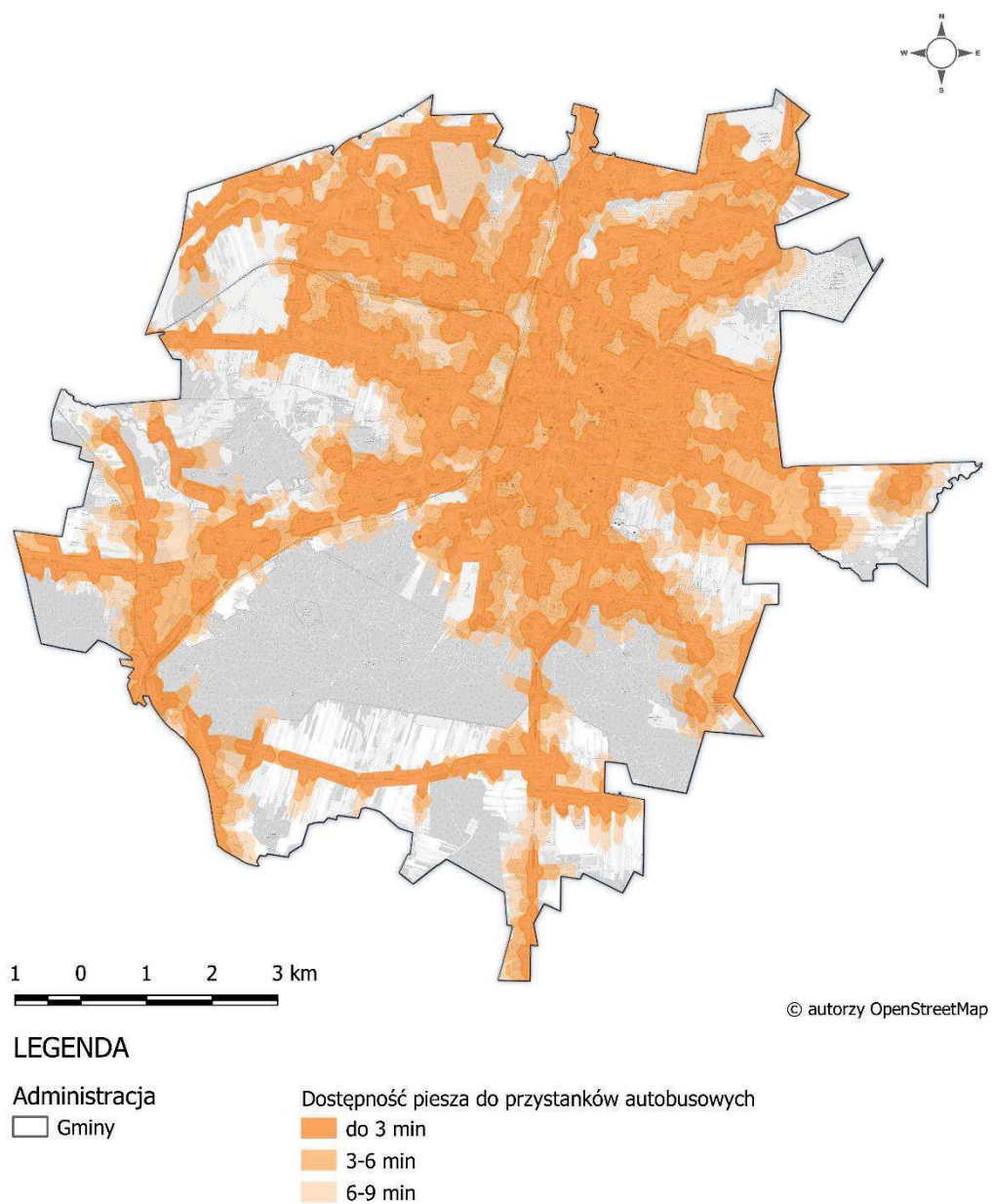
Źródło: opracowanie własne

W Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym przeprowadzono szereg analiz dotyczących dostępności pieszej do przystanków autobusowych. W przypadku przystanków autobusowych w mieście Kielce wyznaczone zostały izochrony dojścia do 3, 6 oraz 9 minut oraz do 5, 10, 15 minut poza obszarem miasta Kielce.



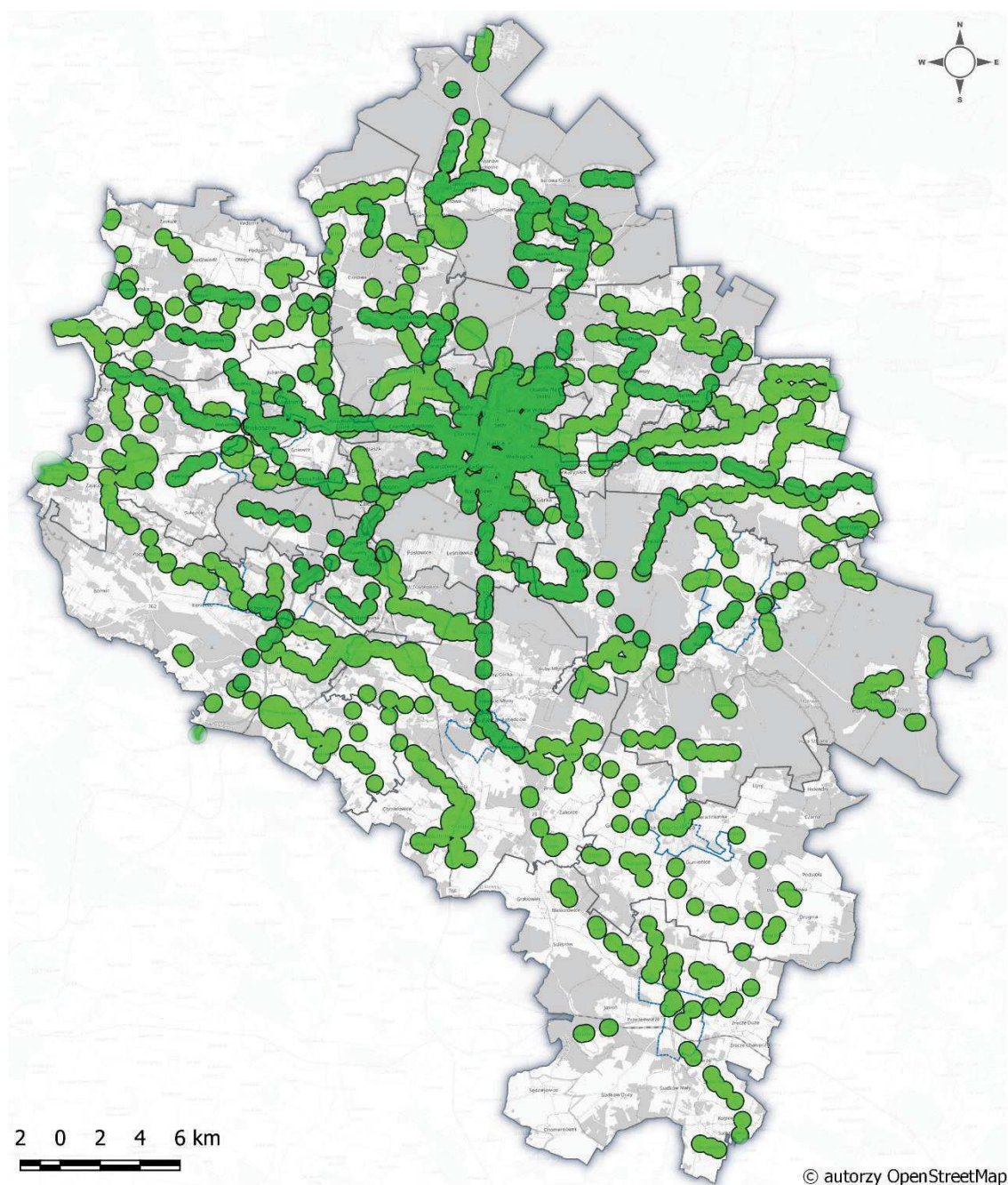
Rysunek 1.19 Mapa dostępności pieszej do przystanków autobusowych w KOF (bez Kielc)

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 1.20 Mapa dostępności pieszej do przystanków autobusowych w Kielcach

Źródło: opracowanie własne



LEGENDA

Administracja

Miasta

Gminy

Bufory dostępności pieszej

z częstotliwością zapewniającą bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego

z częstotliwością zapewniającą dobry dostęp do transportu zbiorowego

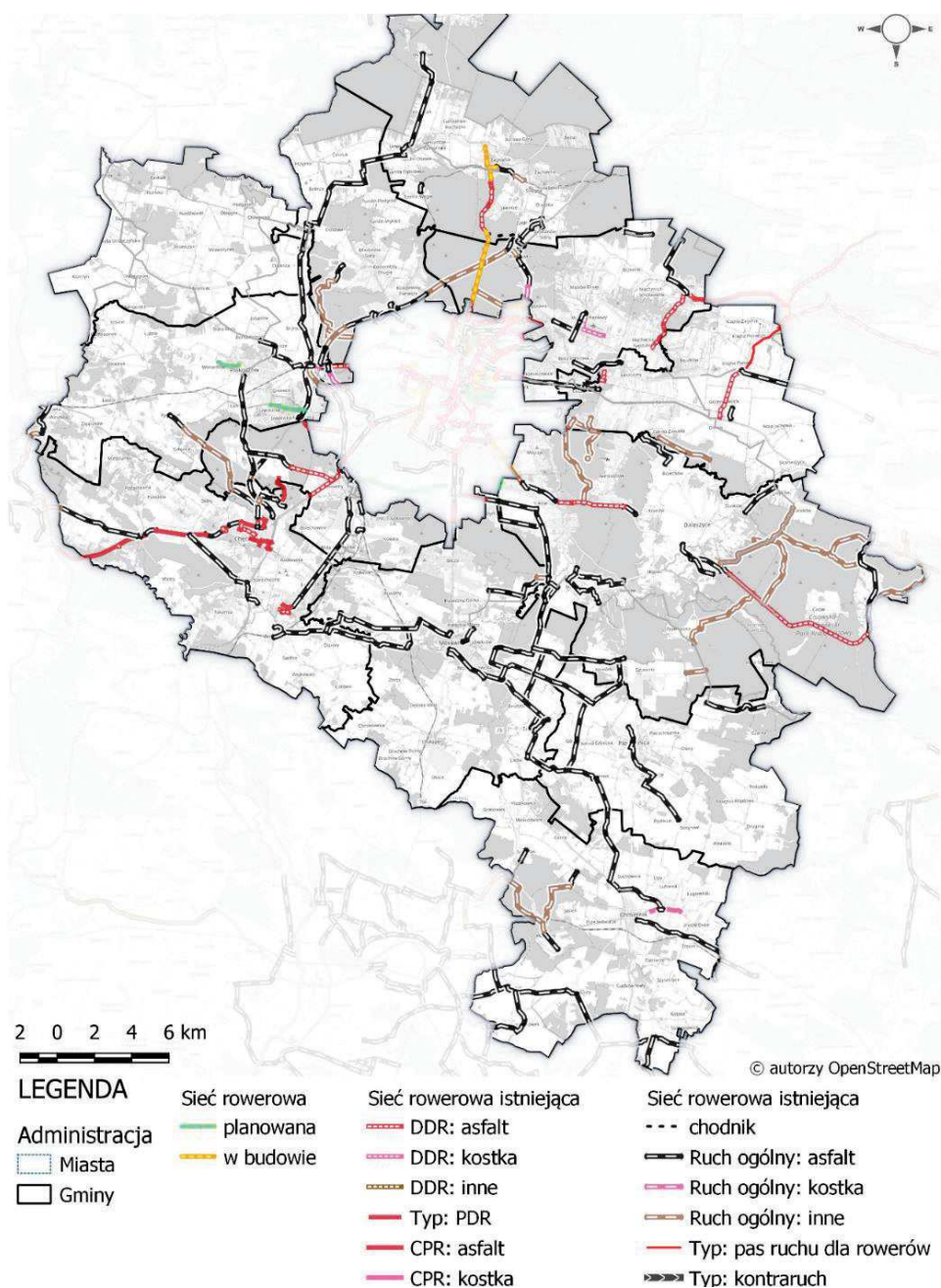
Rysunek 1.21 Dostępność piesza do przystanków komunikacji zbiorowej z uwzględnieniem częstotliwości kursowania transportu zbiorowego

Źródło: opracowanie własne

1.8 Ruch rowerowy

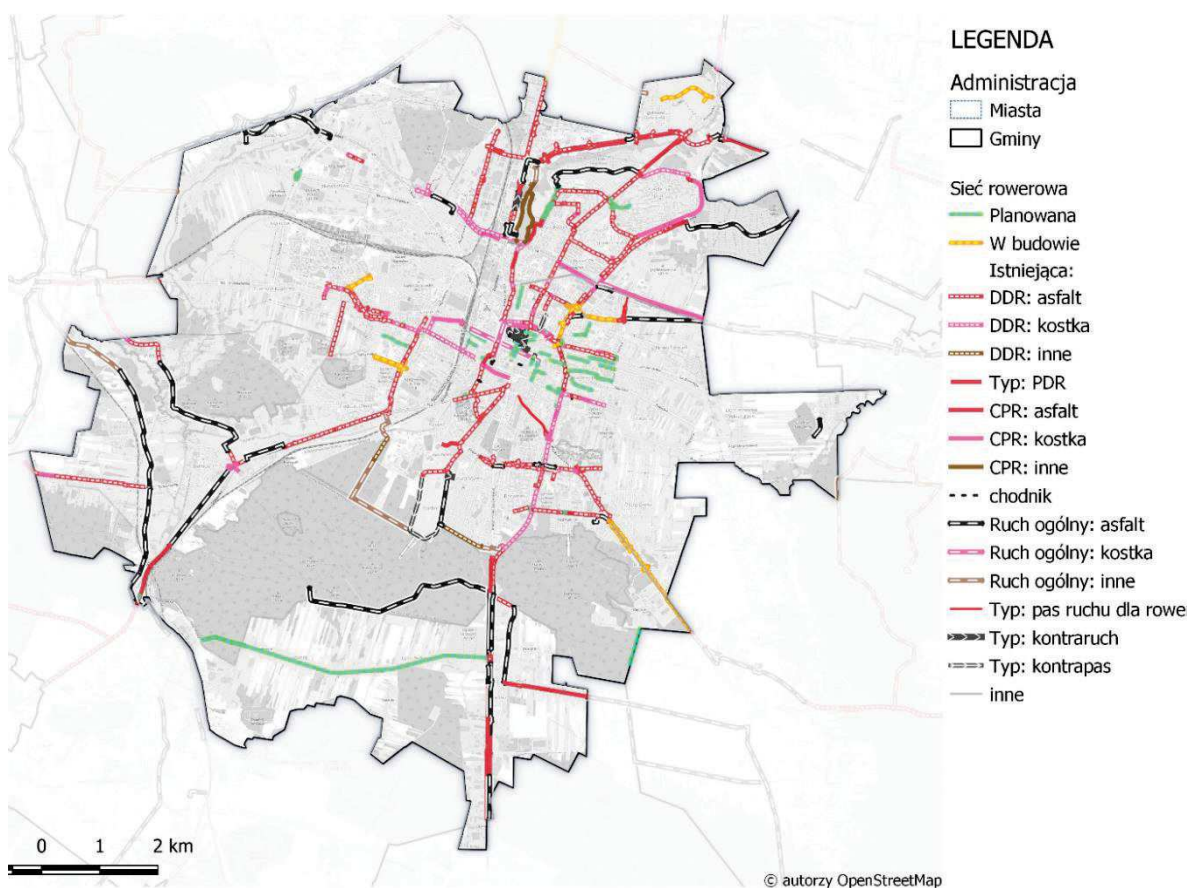
W ostatnich latach nastąpił znaczący rozwój infrastruktury rowerowej w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym. Rozbudowa tej infrastruktury stanowi jedno z głównych priorytetów określonych w dokumentach dotyczących rozwoju poszczególnych gmin KOF. Obecnie głównym problemem związanym z siecią dróg rowerowych jest brak jej spójności, dlatego istotnym elementem jest, aby wszystkie jednostki terytorialne działające w ramach KOF współpracowały w celu opracowania jednej, wspólnej koncepcji rozwoju sieci infrastruktury rowerowej, która sukcesywnie będzie wprowadzana.

Realizacja takich rozwiązań będzie kluczowa do powstania kompleksowej sieci dróg rowerowych w całym obszarze, która będzie alternatywnym rozwiązaniem dla przemieszczania się pozostałymi środkami transportu.



Rysunek 1.22 Mapa infrastruktury rowerowej na terenie KOF

Źródło: opracowanie własne



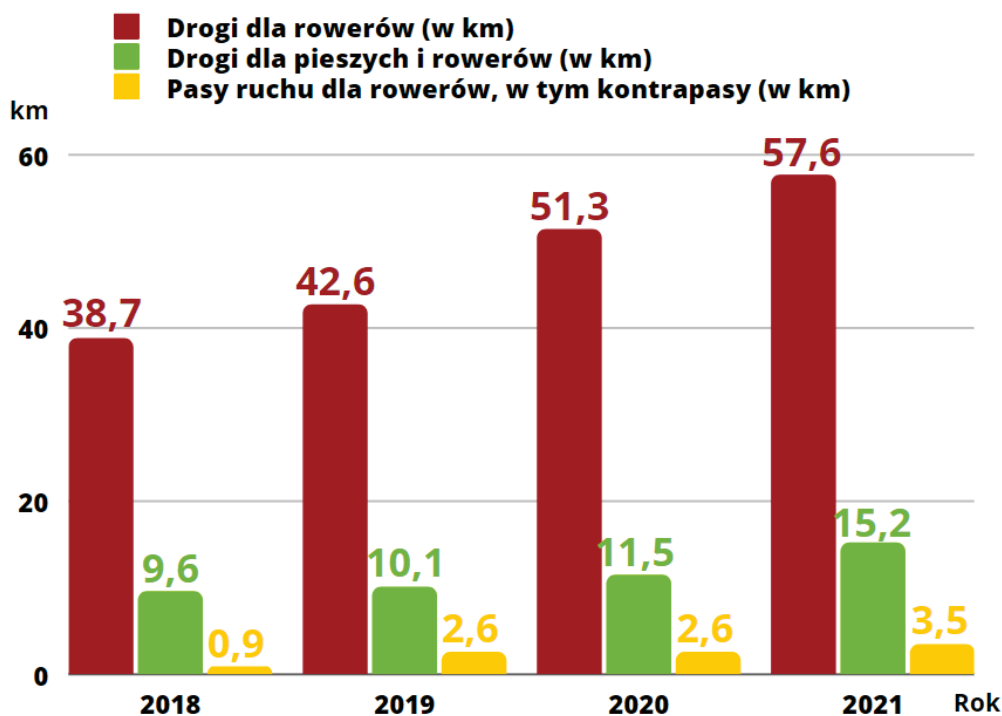
Rysunek 1.23 Mapa infrastruktury rowerowej na terenie miasta Kielce

Źródło: opracowanie własne

W ostatnich latach w głównym mieście obszaru infrastruktura rowerowa nieustannie się rozwija, co zostało zobrazowane na poniższym wykresie. W największym stopniu widoczny jest przyrost dróg dla rowerów, których w 2018 roku było 38,7 km, a w 2021 roku 57,6 km, co stanowi przyrost o blisko 50% w skali 3 lat. Pozostałe elementy infrastruktury rowerowej, takie jak drogi dla pieszych i rowerów, czy pasy ruchu dla rowerów również mają tendencję wzrostową.

W Kielcach istnieje również system rowerów miejskich, który umożliwia wypożyczanie rowerów. W ramach projektu w mieście znajduje się 57 dostępnych przez całą dobę stacji, na których można wypożyczyć zarówno rowery tradycyjne (210), jak i rowery typu tandem (5), rowery elektryczne (25) oraz rowery cargo do przewożenia towarów (10).

Jednocześnie należy podkreślić, że w obszarach mniej zurbanizowanych, w tym głównie na terenie gmin KOF poza Kielcami, infrastruktura dla rowerów wymaga uzupełnienia, uspołnienienia i poprawy jej jakości i bezpieczeństwa dla celu poprawy atrakcyjności i spełnienia choć podstawowych warunków CROW mówiących o aspektach wymienionych powyżej.



Rysunek 1.24 Rozwój infrastruktury na przestrzeni lat w Kielcach

Źródło: opracowanie własne

1.9 Ruch pieszy

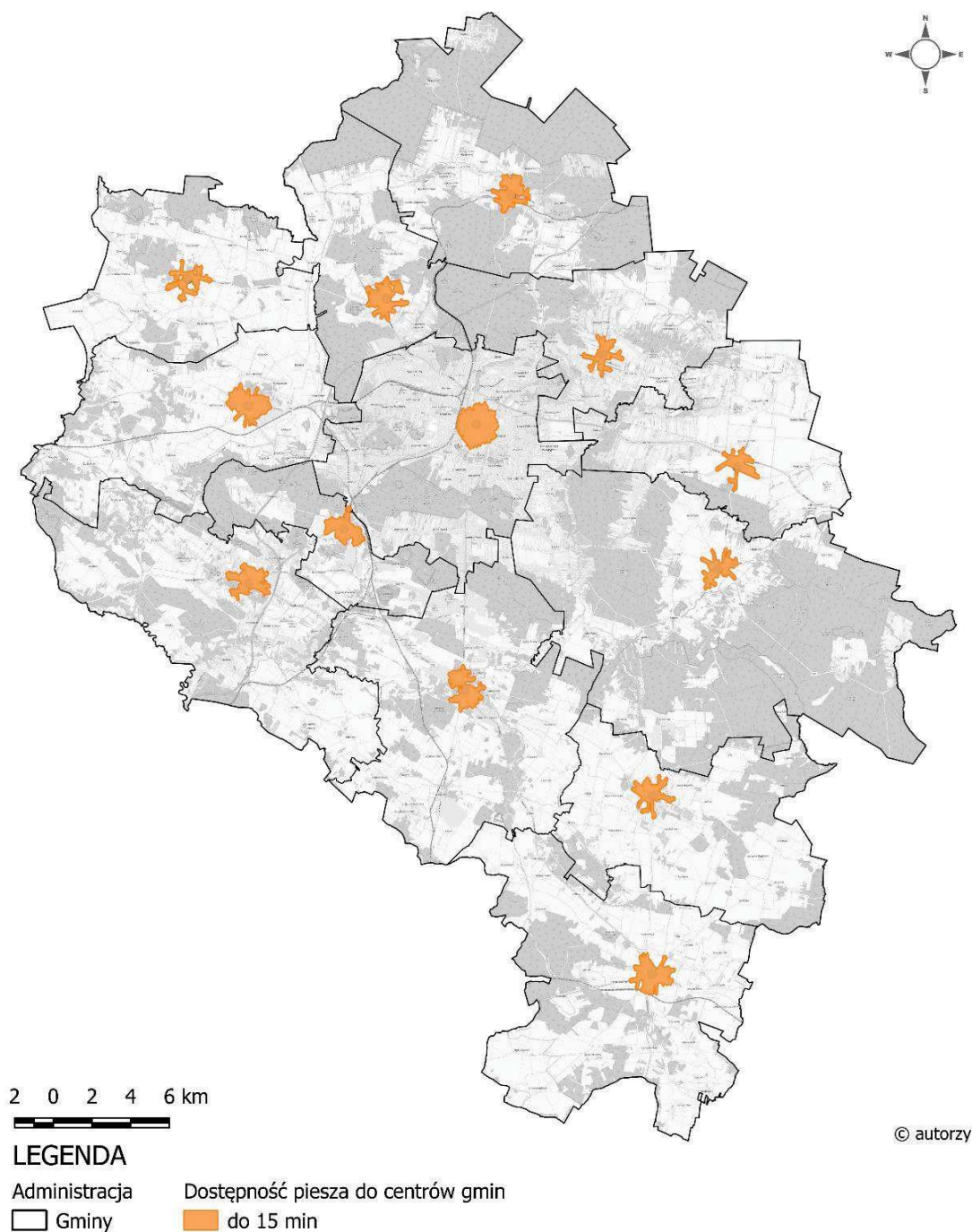
Poruszanie się pieszo przynosi korzyści zdrowotne i kondycyjne, a podobnie jak jazda na rowerze, jest przyjazne dla środowiska. Infrastruktura pieszka charakteryzuje się mniejszym zapotrzebowaniem powierzchni w porównaniu do ruchu samochodowego, brakiem emisji szkodliwych substancji do atmosfery oraz niższymi kosztami eksploatacji. Ruch pieszy stanowi również nieodzowny element transportu miejskiego, będąc nierozłącznym elementem podróży.

Poprawa warunków ruchu pieszego w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym jest głównie związana z modernizacją i budową ciągów pieszych, które umożliwiają bezpieczne poruszanie się wszystkich użytkowników, niezależnie od wieku czy specjalnych potrzeb. Infrastruktura powinna być dostosowana do różnorodnych wymagań, a podróż z punktu A do B nie powinna stwarzać żadnych trudności. Ciągi pieszce powinny mieć równą nawierzchnię, odpowiednią szerokość i spełniać normy nachylenia.

Jednym z rozwiązań często omawianych przy analizie ruchu pieszego w centrach miast są tzw. woonerfy. Polegają one na przekształcaniu ulic w przestrzenie, w których priorytetem jest ruch pieszych i rowerzystów, a także tworzenie spokojnego ruchu i atrakcyjnych przestrzeni dla mieszkańców poprzez zielen i elementy małej architektury. Chodniki, miejsca parkingowe i jezdnie znajdują się na tym samym poziomie, aby uniknąć zbędnych różnic wysokości, a kierowcy samochodów są świadomi, że przestrzeń jest dedykowana wszystkim użytkownikom ruchu. Badania wykazują, że obszary przekształcone w ten sposób wpływają pozytywnie na rozwój gospodarczy oraz poprawę jakości życia mieszkańców.

Przyjazna pieszym przestrzeń publiczna powinna pełnić wiele funkcji, takich jak bezpieczne łączenie punktów początkowych i docelowych podróży, eliminacja barier architektonicznych oraz zapewnienie najkrótszej trasy. Jednym z głównych celów SUMPa jest przyjęcie rozwiązań określających standardy projektowania infrastruktury pieszkiej, co przyczynia się do bardziej uporządkowanego i odpowiednio zaplanowanego rozwoju.

Podczas projektowania infrastruktury pieszej należy szczególną uwagę zwrócić na aspekty dostępności i eliminację barier dla osób o ograniczonej mobilności. Strome schody, niedostosowane przejścia podziemne czy brak windy uniemożliwiają wielu pieszym skorzystanie z bezpiecznego i najszybszego połączenia z miejscem docelowym.



Rysunek 1.25 Dostępność piesza do centrów gmin KOF

Źródło: opracowanie własne

Centra poszczególnych gmin są objęte izochroną dojścia pieszego, co pokazuje potencjał podróży pieszych na krótkie dystanse. Aby zapewnić mieszkańcom dogodne i bezpieczne warunki poruszania się pieszo, konieczne jest budowanie nowych chodników, instalowanie oświetlenia i tworzenie widocznych przejść dla pieszych. W gminach jest jeszcze wiele do poprawy w kwestii zapewnienia

bezpiecznej i spójnej infrastruktury pieszej. W przypadku miasta Kielce, należy analizować obszary dogodnego dojścia pieszego dla dzielnic i osiedli ze względu na różnorodność zabudowy i zagospodarowanie przestrzenne. Kielce mają większą liczbę ludności i większą powierzchnię w porównaniu z okolicznymi gminami, co wpływa na wybór środków transportu pieszych. W obszarach wiejskich infrastruktura pieszka wymaga interwencji dla celu zachowania spójności, poprawy jej jakości oraz zwiększenia dostępności do usług czy przystanków transportu zbiorowego – takie działania należy podejmować w tych obszarach jako priorytetowe z uwagi na wyrównanie szans całego obszaru KOF w zakresie dostępności pieszej i poprawy bezpieczeństwa.

Infrastruktura pieszka w Kielcach jest utrzymana stosunkowo dobrze i spełnia podstawowe wymogi projektowania, uwzględniając również czynniki poprawiające jej funkcjonalność. Szerokie chodniki, obniżone krawężniki, umieszczanie małej architektury poza głównymi trasami oraz specjalne rozwiązania dla osób z ograniczeniami wzroku przyczyniają się do wygodnego poruszania się mieszkańców w różnym wieku. Ważnym działaniem, które poprawiło jakość ruchu pieszych w mieście, było wprowadzenie strefy pieszej na Rynku oraz ograniczenie ruchu samochodowego na wybranych ulicach. Dobrym przykładem takiego rozwiązania jest ul. Sienkiewicza, która pełni funkcję deptaku oraz zamknięty przejazd przez ulicę Paderewskiego dla ruchu indywidualnego, czy plac Konstytucji 3 Maja, po którym w strefie pieszej dopuszczony jest tylko ruch autobusów ZTM, pojazdów uprawnionych, taxi oraz mieszkańców.



Rysunek 1.26 Plac Konstytucji 3 Maja w Kielcach

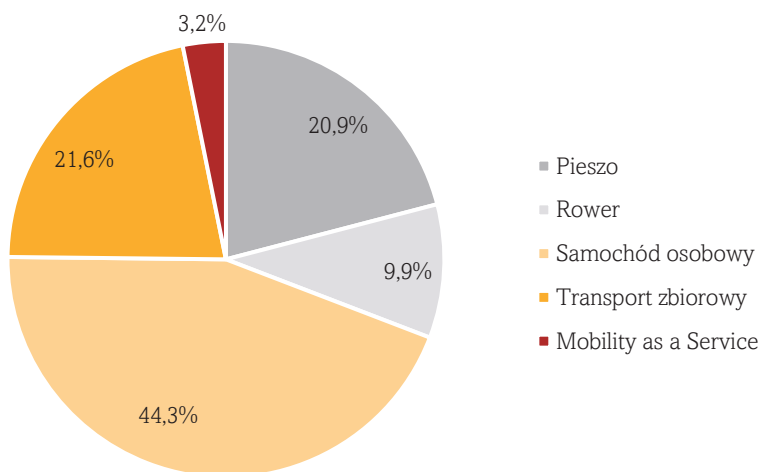
Źródło: własne archiwum fotograficzne

1.10 Bariery i motywatory działania

Jednym z najważniejszych wskaźników uzyskanych w ramach diagnozy stanu istniejącego jest modal split, czyli podział zadań przewozowych w podróżach obligatoryjnych, codziennych, a więc do miejsc nauki i pracy. W Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym wyznaczono podział zadań przewozowych (modal split) na podstawie przeprowadzonych ankiet (opisano szerzej w Diagnozie), dla każdej gminy uzyskując odpowiednie wskaźniki. Sumaryczny wskaźnik otrzymano dla całego obszaru, co jest kluczowym parametrem pod kątem wiedzy o zrównoważonej mobilności



w obszarze. Poniżej przedstawiono wykorzystanie poszczególnych środków transportu, najczęściej osób korzysta z samochodu osobowego (44,3% podróży), znaczny odsetek porusza się pieszo (20,9%), a około 21,6% porusza się publicznym transportem zbiorowym. Uzyskano wskaźnik niespełna 10% podróży realizowanych rowerem.



Rysunek 1.27 Podział modalny podróży w KOF

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Duży udział podróży pieszych w podziale modalnym dla KOF wynika z tego, że jednostki w analizowanym obszarze są w miarę zwarte. Trzeba pielęgnować tego typu podejście, bo kontynuując taki kierunek rozwoju miast i osiedli dążymy do idei miast i osiedli 15-minutowych. Na całym obszarze zabudowa mieszkalna jest rozległa co wykazały analizy w raporcie diagnostyczno-strategicznym, stąd też udział podróży samochodem osobowym jest tak duży. Transport zbiorowy na obszarze ma niewykorzystany potencjał, podobnie jak ruch rowerowy, dlatego też działania proponowane w ramach SUMP koncentrują się między innymi na polepszaniu transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej.



Rysunek 1.28 Główne środki transportu używane w KOF

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Powyższy rysunek wskazuje główne środki transportu wskazywane przez ankietowanych. W pytaniu można było zaznaczyć kilka odpowiedzi i wskazać jakimi środkami transportu dana osoba porusza się na co dzień. Ze wszystkich odpowiedzi najczęściej razy wskazano samochód osobowy (jako kierowca). Na drugim miejscu wskazywano podróże piesze, a na trzecim podróż samochodem jako pasażer. Trzy kolejne odpowiedzi uzyskały bardzo podobne wyniki i były to: rower własny, autobus prywatny oraz komunikacja miejska.



2. Partycypacja społeczna

Jednym z głównych filarów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest partycypacja społeczna – mieszkańców analizowanego obszaru oraz interesariuszy odpowiedzialnych za kwestie związane z transportem i mobilnością w KOF. Podczas prac nad dokumentem organizowane były spotkania w formie stacjonarnej, a także warsztaty na które zapraszane były osoby związane pośrednio lub bezpośrednio z projektem, aby mogły się zapoznać z zapisami dokumentu, a także odnieść do jego zapisów, czy przedstawić swoje propozycje i wizje. Spotkania można podzielić biorąc pod uwagę ich charakter na:

- Spotkania grupy roboczej, w skład której wchodził przedstawiciel Zamawiającego, a także jednostek Urzędu Miasta Kielce oraz jednostek związanych z transportem i mobilnością, w tym Zarządu Transportu Miejskiego, Miejski Zarząd Dróg, a także przedstawiciele gmin tworzących Kielecki Obszar Funkcjonalny;
- Spotkania z interesariuszami, mieszkańcami, przedstawicielami jednostek i instytucji oraz stowarzyszeń i organizacji związanych z transportem i mobilnością.

Spotkania pierwszej grupy miały charakter operacyjny, zarówno w formie spotkań online, jak i stacjonarnych, dostosowanych do potrzeb, przez cały okres prac nad SUMP. Spotkania drugiej grupy to warsztaty, które odbywały się w ramach trzech etapów konsultacji społecznych, osobno w każdej gminie, również w formie spotkań stacjonarnych.

Wszyscy interesariusze projektu, biorący udział w różnych grupach, byli uwzględniani na każdym etapie tworzenia dokumentu. Raporty z wszystkich etapów spotkań warsztatowych w ramach konsultacji społecznych zawierają listę biorących udział w spotkaniach interesariuszy.

W celu lepszego zrozumienia problemów społecznych i możliwych rozwiązań, na etapie diagnozy stanu istniejącego projektu przeprowadzono badania fokusowe, wykorzystując techniki FGI (Focus Group Interview) oraz IDI (Individual Deep Interview). Polegały one na prowadzeniu dyskusji skoncentrowanych na wcześniej zidentyfikowanych problemach.

Dodatkowo, oprócz spotkań, przeprowadzono również badania ankietowe w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mające na celu zrozumienie zachowań transportowych mieszkańców. Ankieta zawierała pytania dotyczące preferencji transportowych oraz "dzienniczek podróży", pozwalający szczegółowo odwzorować ruchliwość mieszkańców i udział poszczególnych środków transportu w codziennych podróżach.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego uwzględnia również wyniki udziału społeczeństwa w konsultacjach przeprowadzonych w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.

2.1 Promocja

W ramach prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej promowano spotkania konsultacyjne i realizację kolejnych etapów Planu za pomocą środków publicznego przekazu oraz innych form promocji, aby dotrzeć do jak największej liczby osób. Informacje na temat Planu były zamieszczane w mediach społecznościowych Gmin oraz na stronach internetowych. Na każdy etap konsultacji społecznych przygotowano plakaty (łącznie 1000 sztuk plakatów w formacie A3) informujące o spotkaniach w gminach i mieście Kielce. Dodatkowo w ramach promocji projektu zamieszczono ogłoszenie w lokalnej prasie zachęcające do udziału w konsultacjach dotyczących transportu i mobilności. Na potrzeby projektu została także stworzona dedykowana strona internetowa, gdzie zamieszczano aktualne informacje związane z konkretnymi etapami prac nad dokumentem SUMP KOF.



Rysunek 2.1 Plakat promujący SUMP

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 2.2 Ogłoszenie promujące SUMP w prasie

Źródło: własne archiwum fotograficzne

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF) II ETAP SPOTKAŃ WARSZTATOWYCH

Gmina	Miejsce spotkania	Termin spotkania
Gmina Górnio	Urząd Gminy Górnio, ul. Łysicka 13	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Masłów	Placówka Wspierania Dziennego "Przemyszek" Wola Kopciowa, ul. Świętokrzyska 66	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Daleszyce	Urząd Miasta i Gminy w Daleszycach Plac Staszica 9, Sala konferencyjna	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Pierzchnica	Urząd Miasta i Gminy Pierzchnica, ul. Urzędnicza 6	12.04.2023 r. godz. 13:00
Gmina Strawczyn	Sala kinowa Strawczyn, ul. Żeromskiego 16	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Piekoszów	Biblioteka Centrum Kultury w Piekoszowie, ul. Częstochowska 66, Sala na I piętrze – MEDIATEKA	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Zaganańsk	Gminna Biblioteka Publiczna w Samsonowie, Samsonów 6	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Nowiny	Gminy Ośrodek Kultury w Nowinach, ul. Perłowa 1	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Miedziana Góra	Urząd Gminy w Miedzianej Górze, ul. Urzędnicza 18, Sala konferencyjna	13.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Chęciny	Hala Pod Basztami ul. Armii Krajowej 18 A w Chęcinach, sala nr 100	13.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Morawica	Samorządowe Centrum Kultury Morawica, ul. Spacerowa 7	13.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Chmielnik	Urząd Miasta i Gminy Chmielnik, Plac Kościuszki 7, Parter - Sala USC	13.04.2023 r. godz. 13:00
miasto Kielce	Urząd Miasta Kielce, ul. Strycharska 6, Sala nr 30	13.04.2023 r. godz. 17:00

**WSPÓLNIE
ZDECYDUJMY
O TRANSPORTACH W KOF**

* - miejscowości: Miasto Kielce, Gminy i Miasta: Ujazdów, Wąsełko, Ustronie Leszczyńskie, Wąsełko i Gminy: Daleszyce, Gminy: Górnio, Gminy: Masłów, Gminy: Miedziana Góra, Miasto i Gminy: Morawica.

Źródło: własne archiwum fotograficzne



Źródło: własne archiwum fotograficzne

2.2 Spotkania warsztatowe

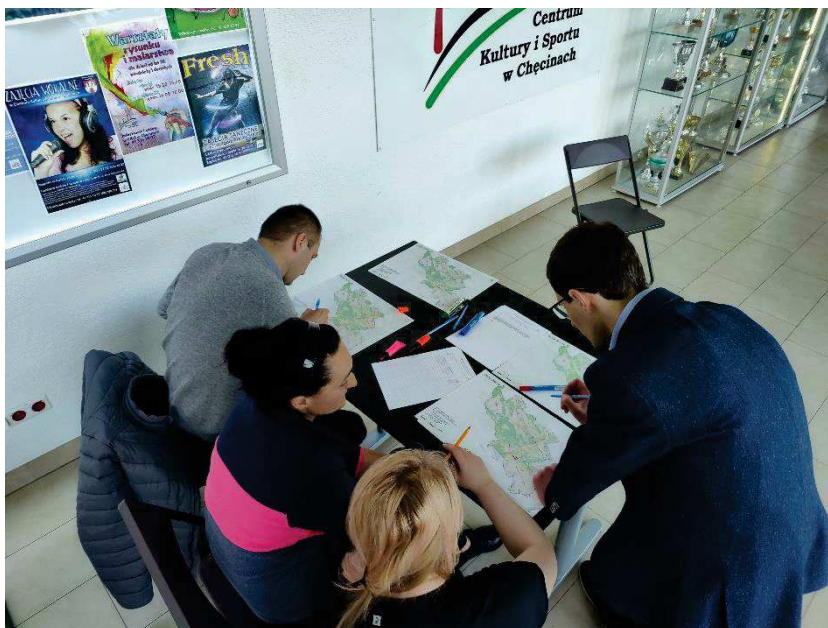
Pierwszy etap spotkań odbył się między 16, a 18 stycznia 2023 roku i dotyczył zidentyfikowania problemów związanych z szeroko rozumianym transportem w obszarze KOF. Spotkania odbywały się w formie stacjonarnej w każdej z gmin. Mieszkańcy mieli do dyspozycji mapy i formularze, na których mogli zgłaszać problemy związane z transportem, wskazywać obszary gorzej rozwinięte, oznaczać niebezpieczne miejsca na terenie gmin z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czy też miejsca wymagające interwencji.



Rysunek 2.5 Konsultacje społeczne w Kielcach

Źródło: własne archiwum fotograficzne

Drugi etap warsztatów z mieszkańcami w ramach konsultacji społecznych odbył się w dniach 12-13 kwietnia 2023 roku. Mieszkańcy rozmawiali na temat proponowanych usprawnień i działań w poszczególnych gminach oraz w całym obszarze KOF. Po zaznajomieniu się z prezentacją dotyczącą scenariuszy rozwoju i działań w ramach poszczególnych celów mieszkańcy dyskutowali o proponowanych rozwiązaniach i usprawnieniach oraz wskazywali proponowane ścieżki rozwoju danej gminy. Na mapach zaznaczane były najczęściej nowe lokalizacje przystanków, wskazywane korytarze z proponowaną infrastrukturą dla pieszych i rowerów, potencjalne lokalizacje pętli autobusowych i węzłów przesiadkowych oraz obszary gdzie można zastosować rozwiązania uspokajające ruch. Poza spotkaniami z mieszkańcami w ramach drugiego etapu konsultacji 31 marca 2023 roku odbyło się osobne spotkanie z interesariuszami biorącymi udział w projekcie.



Rysunek 2.6 Konsultacje społeczne w Chęcinach

Źródło: własne archiwum fotograficzne

Rysunek 2.7 Konsultacje społeczne w Chmielniku

Źródło: własne archiwum fotograficzne

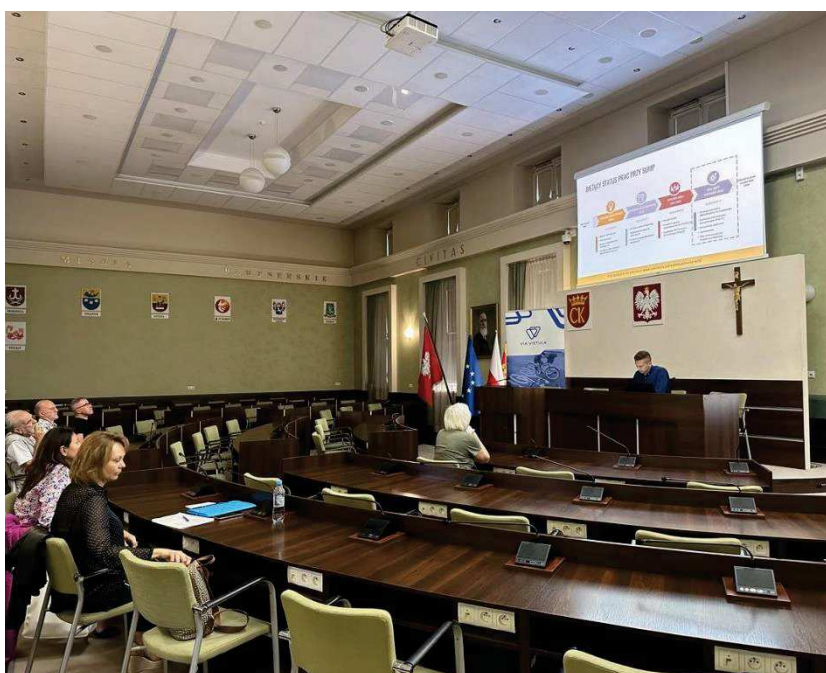
2.3 Prace nad projektem SUMP

Głównym celem spotkań w ramach Konsultacji Społecznych było przedstawienie mieszkańcom Projektu Planu SUMP wraz z Prognozą Oceny Oddziaływania na Środowisko. Oprócz tych dwóch opracowań mieszkańcy mieli możliwość pobrania innych raportów dotyczących pracy nad SUMP-em. Na prezentacji podczas spotkania Wykonawca przekazał mieszkańcom najważniejsze informacje dotyczące Projektu Planu, a w tym:

- Główne założenia Planu,

- Opis partycypacji społecznej w tworzeniu dokumentu,
- Scenariusze rozwoju zapisane w Planie,
- Wizję oraz cele horyzontalne (strategiczne),
- Cele operacyjne i działania,
- Finansowanie wpisanych do dokumentu działań,
- Zagadnienia związane z monitorowaniem i ewaluacją SUMP-a,
- Wskaźniki oceny realizacji działań oraz wskaźniki SUMI.

Mieszkańcy na spotkaniach zdalnych oraz spotkaniu stacjonarnym zadawali Wykonawcy pytania i zgłaszali uwagi do dokumentu. Uwagi do projektu spłynęły nie tylko podczas spotkań, ale także za pomocą dedykowanego formularza internetowego do zgłaszania uwag, który był dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców.



Rysunek 2.8 Spotkanie stacjonarne w ramach Konsultacji Społecznych w Kielcach

Źródło: własne archiwum fotograficzne

Podczas konsultacji społecznych przeprowadzonych w centrum miasta Kielce, głównym tematem dyskusji była konieczność zorganizowania parkowania. W trakcie konsultacji wyrażono potrzebę opracowania efektywnych rozwiązań mających na celu zminimalizowanie problemów związanych z brakiem miejsc parkingowych oraz poprawienie dostępności do centrum miasta.



3. Analiza SWOT

Kompleksowym podsumowaniem oceny systemu transportowego, opracowanego na podstawie Produktów Analitycznych jest wykonana analiza SWOT. Zawiera ona przegląd ustalonych wcześniej Obszarów Strategicznych i Rozważanych Działań. Analiza SWOT to metoda analizy strategicznej, która pozwala zidentyfikować aktualne mocne i słabe strony systemu mobilności w obszarze. Założeniem analizy SWOT jest również interpretacja danych perspektywicznych i określenie potencjalnych zagrożeń i szans systemu transportowego w obszarze KOF. Jest ściśle związana z diagnozą stanu istniejącego.

W analizie SWOT przyjęto następujące oznaczenia:

Mocne strony – to wszystkie zalety mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców i które są wewnętrznymi czynnikami, zależne od prowadzonych działań w mieście,

Słabe strony – to wszystkie wady, bariery i problemy związane z mobilnością miejską i planowaniem transportu, które hamują jej rozwój i wpływają negatywnie na wizerunek, wynikają z wewnętrznych działań miasta lub braku takich działań,

Szanse – to czynniki mogące wpłynąć na poprawę mobilności miejskiej oraz trendy sprzyjające jej rozwojowi, to także możliwości zmian, w tym pozytywne, pochodzące z otoczenia,

Zagrożenia – to potencjalne czynniki, z reguły zewnętrzne, które mogą zahamować lub uniemożliwić pozytywne zmiany.

W celu lepszego zobrazowania mocnych oraz słabych stron, a także potencjalnych szans i zagrożeń podzielono analizę na Obszary Strategiczne, które są ściśle opracowywane na etapie Raportu Diagnostyczno – Strategicznego i uwzględniają różne systemy transportowe:

- Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego – obejmujący kwestie zagadnień transportu publicznego (włączając w to kolej, P+R, B+R, K+R),
- Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego poprzez skoordynowaną sieć dróg dla rowerów – obejmująca kwestie zagadnień transportu rowerowego,
- Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu – obejmujący kwestie transportu prywatnego samochodowego, ruchu tranzytowego i kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny wraz z odpowiednim planowaniem przestrzennym – obejmujące kwestie zagospodarowania przestrzennego, a także transportu prywatnego samochodowego i kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF – obejmująca kwestie zagadnień transportu publicznego, transportu prywatnego samochodowego oraz innych zagadnień (np. UTO),
- Logistyka miejska – obejmująca kwestie transportu prywatnego samochodowego, logistyki miejskiej i kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tabela 3.1 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Każda gmina należąca do KOF ma zapewnione połączenie transportem zbiorowym z Kielcami – Wysoki wskaźnik dostępności pieszej do transportu publicznego (72,99%) – Występowanie połączeń wewnątrzgminnych – Funkcjonowanie komunikacji międzygminnej – Stale modernizowana flota autobusów ZTM, która obsługuje również gminy KOF – Dostępne aplikacje mobilne w komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM umożliwiające bezgotówkowe płatności elektroniczne za przejazdy (np. Mpay, Skycash) oraz planerów podróży (np. Jak dojadę) oraz aplikacji mobilnej systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (MyBus). – Relatywnie wysokie potoki pasażerskie w komunikacji zbiorowej (np. Radlin, Nowiny, Piekoszów, Chęciny) – Funkcjonowanie biletu w komunikacji miejskiej na terenie obsługiwanym przez komunikację miejską organizowaną przez ZTM w postaci e-portmonetki; – Funkcjonowanie zamkniętych przewozów szkolnych – Wdrażanie zmian w komunikacji publicznej podjęte przez ZTM w 2019 roku 	<ul style="list-style-type: none"> – Występowanie białym plam komunikacyjnych (np. Gmina Masłów – ul. Widokowa; sołectwa w Gminach Chmielnik, Pierzchnica, Piekoszów) – Niewystarczająca jakość infrastruktury punktowej (punkty przesiadkowe, przystanki autobusowe); – Nieoptymalne lokalizacje niektórych przystanków, utrudniające funkcjonowanie systemu przesiadek – Niewystarczające dostosowanie infrastruktury transportowej oraz pojazdów komunikacji transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością (za wyjątkiem pojazdów komunikacji miejskiej) – Znaczące rozproszenie i brak integracji usług transportowych zarówno na poziomie infrastrukturalnym, organizacyjnym, taryfowym oraz informacyjnym (ZTM, MPK, bus, kolej) – Niedoinwestowany sektor transportu kolejowego (zarówno infra-jak i suprastruktura) – Brak wspólnej platformy do pozyskiwania danych ruchowych ułatwiających planowanie sieci transportowych i organizowanie usług przewozowych – Słabo rozwinięta i wolna pod względem prędkości sieć kolejowa zarządzana przez PKP PLK – Infrastruktura kolejowa skoncentrowana jedynie w zachodniej części obszaru – Zaledwie 9 gmin KOF ma podpisane porozumienie z Gminą Kielce na wspólną organizację komunikacji – Brak zamkniętych przewozów pracowniczych – Duży udział transportu indywidualnego w podziale zadań przewozowych w obszarze KOF – Wysokie natężenie ruchu pojazdów osobowych na drogach wlotowych do Kielc
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Wysoka częstotliwość kursowania w okresie szczytów komunikacyjnych – Nowa infrastruktura przystankowa (wiaty, perony) na terenie miasta Kielce – Funkcjonowanie Dworca Autobusowego w Kielcach, który pełni rolę centrum integrującego transport zbiorowy lokalny, regionalny, krajowy i międzynarodowy – Wysokie wykorzystanie pojazdów komunikacji zbiorowej na kluczowych liniach: 46, 35, 34, 50. – Obecność systemu elektronicznych tablic informacyjnych – Niskie ceny biletów w komunikacji miejskiej w stosunku do innych miast wojewódzkich 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak buspasów na kluczowych ciągach komunikacyjnych oraz ich ciągłości – Brak integracji biletowej z innymi środkami transportu – prywatnymi przewoźnikami i koleją – Zjawisko tzw. bus bunching czyli łączenie się autobusów w stada – Duży udział procentowy komunikacji indywidualnej w strukturze rodzajowej pojazdów – Nieoptymalne lokalizacje przystanków, utrudniające wprowadzenie systemu przesiadek – Brak obsługi komunikacją publiczną obszarów wewnątrz niektórych osiedli
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Możliwość wykorzystania sieci kolejowej do prowadzenia połączeń w aglomeracji 	<ul style="list-style-type: none"> – Przyzwyczajenie mieszkańców do komunikacji indywidualnej samochodowej



	<ul style="list-style-type: none"> – Modernizacja linii kolejowych zwiększających dostęp zewnętrzny – Dostępne fundusze unijne na rozwój nowoczesnego taboru kolejowego – Rozwój technologii pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym – Rosnąca świadomość w Polsce problemu zanieczyszczenia powietrza i negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. 	<ul style="list-style-type: none"> – Niewystarczające angażowanie mieszkańców i badanie ich potrzeb w celu optymalnego dostosowania usług komunikacyjnych. Brak partycypacji społecznej, pilotaży i testów wdrażanych rozwiązań. – Rosnące koszty transportu – Wysoka kapitałochłonność i czasochłonność inwestycji transportowych – Plany rozbudowy dróg, które mogą wpłynąć na zmniejszenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Dostępne fundusze unijne na rozwój nowoczesnego taboru autobusowego i inwestycje związane z mobilnością 	<ul style="list-style-type: none"> – Większa możliwość finansowania niskodochodowych połączeń autobusowych (ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej) – Zlikwidowanie lub zablokowanie możliwości utworzenia ułatwień dla komunikacji zbiorowej w ramach budowy drogi S74 przez Kielce, która w ogóle nie uwzględnia takich rozwiązań. Dodatkowo przystanki wyznaczone w ramach budowy tej drogi także nie odpowiadają potrzebom mieszkańców

Źródło: opracowanie własne

Tabela 3.2 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego poprzez skoordynowaną sieć dróg dla rowerów

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> -Relatywnie dobra nawierzchnia infrastruktury rowerowej - Duża liczba dróg o niskim natężeniu ruchu samochodowego - Identyfikacja potencjalnych miejsc z możliwością oddania przestrzeni pieszym i rowerzystom 	<ul style="list-style-type: none"> – Duży stopień zużycia infrastruktury transportowej, w tym dróg i chodników – Nierozwinięty rynek transportu współdzielonego np. rower aglomeracyjny – Niski wskaźnik ruchu rowerowego zmierzony podczas pomiarów ruchu, związany z brakiem lub nieprzemysłana w wielu miejscach infrastrukturą rowerową – Wysoka liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (42 w 2021 roku) – Brak spójnej koncepcji układu sieci dróg rowerowych w obszarze KOF jako elementu zrównoważonej mobilności
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Funkcjonowanie systemu roweru miejskiego (57 stacji) - Stopniowo zwiększająca się długość infrastruktury rowerowej - Występowanie pasów rowerowych (3,5km) oraz kontraruchu (0,8 km) na terenie miasta - Relatywnie bliskie odległości pomiędzy głównymi generatorami ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak ciągłości infrastruktury rowerowej – Brak dostatecznej liczby dróg rowerowych umożliwiających wykorzystanie roweru jako pełnoprawnego i bezpiecznego środka transportu w mieście – Wysoka liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (77 w 2021 roku) – Relatywnie niski wskaźnik ruchu rowerowego zmierzony podczas pomiarów ruchu – Ofiara śmiertelna (1) w 2021 roku – Zalecenia dotyczące kształtowania podsystemu rowerowego zbyt mocno skupiają się na ruchu turystycznym, a nie podróżach regularnych – Brak Pełnomocnika ds. Infrastruktury Rowerowej – Brak dokumentów „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Kielce” oraz „Studium podstawowych tras rowerowych Miasta Kielce” – Niewielka liczba miejsc obsługi rowerzystów
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Dobre przykłady rozwiązań w zakresie zrównoważonego rozwoju systemów transportowych w obszarach zurbanizowanych w kraju (integracja różnych środków transportu, systemy rowerów miejskich, UTO, przykłady wdrożeń zintegrowanych biletów, aplikacji ułatwiających podróżowanie, etc.); – Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego 	<ul style="list-style-type: none"> – Ukształtowanie terenu KOF utrudniające szersze wykorzystanie roweru; – Brak koncepcji budowy aglomeracyjnego roweru miejskiego (nie ograniczającej się do miasta Kielce) – Niewystarczająca edukacja mieszkańców, w tym liderów miast i gmin KOF w zakresie zrównoważonej i nowoczesnej mobilności; – Brak wystarczających środków finansowych umożliwiających rozwój systemu transportowego w kierunku zrównoważonej mobilności
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Planowane powołanie Zespołu ds. Mobilności 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak aktualnej polityki rowerowej



Tabela 3.3 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Włączenie Kielc w system dróg ekspresowych (S-7) i możliwość rozwoju zaplecza logistycznego w obszarze skrzyżowań dróg krajowych (powstanie nowych generatorów ruchu); – Zmniejszająca się rok do roku liczba wypadków drogowych oraz ofiar poszkodowanych w wypadkach ruchu drogowego 	<ul style="list-style-type: none"> – Bardzo wysoki wskaźnik bezpieczeństwa ruchu drogowego 9,23 przy średniej UE 4,40 – Identyfikacja wielu miejsc potencjalnie niebezpiecznych oraz głównych przyczyn – Niskie wykorzystanie narzędzi ITS w zarządzaniu systemem transportowym na terenie KOF; – Brak aktualnych i kompleksowych danych na temat infrastruktury drogowej i pasa drogowego, w tym ewidencji dróg wykonywanych nowoczesnymi metodami takimi jak skanowanie laserowe, fotorejestracja. – Brak spójnej polityki parkingowej oraz zaawansowanych systemów zarządzania parkingami;
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Zmniejszająca się rok do roku liczba wypadków drogowych oraz ofiar poszkodowanych w wypadkach ruchu drogowego – Obecność zachodniej obwodnicy miasta w ciągu drogi S7 – Zaawansowane prace przygotowawcze zmierzające do wprowadzenia systemu ITS. – Wdrożenie ITS o otwartej architekturze, która będzie zdolna do współdzielenia/zintegrowania w ograniczonym zestawie usług. Infrastruktura detektorów, różnego rodzaju, wdrożona w ramach systemu ITS może zostać wykorzystywana do różnych celów nie tylko związanych z zarządzaniem mobilnością. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wysoki wskaźnik bezpieczeństwa ruchu drogowego 5,39 przy średniej UE 4,40 – Brak obwodnic w wielu miejscach – Prowadzenie ruchu tranzytowego przez centrum miasta (DK73, DK74) – Brak hierarchizacji ulic, klasy jak i kategorie dróg pełnią inną funkcję, niż są do tego przystosowane
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Inwestycje kolejowe związane z Centralnym Portem Komunikacyjnym – Budowa obwodnic może przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu i hałasu w centrach miejscowości jak również poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego 	<ul style="list-style-type: none"> – Niewystarczająca współpraca gmin KOF z uczelniami wyższymi, jednostkami badawczo-rozwojowymi oraz lokalnymi przedsiębiorstwami w zakresie rozwoju zrównoważonego systemu transportowego wspieranego przez nowoczesne technologie teleinformatyczne. – Perspektywiczne zmniejszanie dostępnej pomocy finansowej ze strony UE
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Duża dostępność i rosnąca powszechność rozwiązań ITS wspierających rozwój systemów transportowych w obszarach zurbanizowanych oraz związane z tym malejące koszty wdrożeń; – Budowa wschodniej obwodnicy wyprowadzającej ruch tranzytowy 	<ul style="list-style-type: none"> – Przekształcenie DK74 w S74, która przeniesie ruch tranzytowy w centralny obszar miasta oraz spowoduje brak możliwości zarządzania przez miasto – Postępujący proces suburbanizacji i rozpraszania zabudowy

Źródło: opracowanie własne

Tabela 3.4 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny wraz z odpowiednim planowaniem przestrzennym

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	- Obecność transportu publicznego i połączenia z Kielcami (również komercyjne) w każdej Gminie KOF	- Zwiększająca się mobilność mieszkańców obszaru KOF wynikająca z suburbanizacji stolicy regionu (rozwój transportu indywidualnego w przypadku braku dobrej oferty dla transportu publicznego) - Niewystarczający stopień pokrycia MPZP oraz nadpodaż terenów pod budownictwo mieszkaniowe części terenów gmin KOF
Kielce	- Występowanie obszarów relatywnie samowystarczalnych na terenie miasta	- Brak szerszego ujęcia problemu kształtowania przestrzeni dla pieszych
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	- Koordynacja planowania przestrzennego na obszarze KOF - Poprawa oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym wykorzystanie możliwości kolei - Zapewnienie podstawowych usług publicznych w centrach poszczególnych gmin KOF	- Zmniejszająca się liczba populacji w regionie w wyniku ujemnego salda migracji ludności i ujemnego przyrostu naturalnego; - Większa konkurencyjność innych regionów Polski ze względu na dostępny rynek pracy, lepiej rozwinięty system transportowy
Kielce	- Poprawa planowania przestrzennego - Dążenie do idei miasta 15 minutowego	- Rozwój infrastruktury drogowej, w szczególności dróg krajowych i wojewódzkich

Źródło: opracowanie własne



Tabela 3.5 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Opracowany Plan Mobilności dla Miasta Kielce oraz KOF – Opracowana Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014 – 2020 wskazująca między innymi na konieczność poprawy dostępności transportowej całego obszaru KOF i wspieranie zrównoważonej mobilności – W większości gmin leżących w obszarze KOF opracowane zostały Strategie rozwoju oraz plany gospodarki niskoemisyjnej 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak przepływu danych oraz integracji pomiędzy systemami funkcjonującymi w poszczególnych obszarach (gminach); – Niewystarczające wdrażanie ustaleń planu zrównoważonej mobilności – Brak wspólnych dla KOF baz danych (np. dokumentów planistycznych, o stanie infrastruktury drogowej, realizowanych i planowanych inwestycjach) – System Kieleckiego Roweru Miejskiego ogranicza się tylko do miasta Kielce
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Planowane utworzenie Zespołu ds. Mobilności 	<ul style="list-style-type: none"> – Potencjalny konflikt interesów (instytucjonalny) między planowaniem, a zarządzaniem infrastrukturą.
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Podjęte działania w zakresie konieczności współpracy gmin leżących w obszarze KOF, w ramach porozumienia ws. ZIT. – Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych Polski i Unii Europejskiej obligujących do zmiany zachowań transportowych polegającej na ograniczeniu podróży realizowanych transportem indywidualnym na korzyść podróży pieszych, rowerowych i realizowanych transportem publicznym; – Nowa perspektywa finansowania projektów unijnych dająca szansę na realizację projektów transportowych wpisujących się w strategię zrównoważonej mobilności 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak wykwalifikowanej kadry pracowniczej, która zostałaby oddelegowana do komórki mobilności – Ograniczenia prawne i ustawodawcze, lobbying wybranych grup interesu oraz tzw. ryzyko polityczne (kadencyjność władz) mogące wpływać hamująco na proces wdrażania rozwiązań sprzyjających zrównoważonej mobilności
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Rozwój ruchów miejskich i prowadzonych przez nie inicjatyw mających na celu podnoszenie świadomości mieszkańców oraz decydentów na temat ruchów miejskich. 	<ul style="list-style-type: none"> – Niewystarczająco szeroka paleta rozwiązań prawnych umożliwiających skuteczne powstrzymanie napływu samochodów do obszarów śródmiejskich, które skutecznie mogłyby stosować władze samorządowe.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 3.6 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Logistyka miejska

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	– Włączenie Kielc w system dróg ekspresowych (S-7) i możliwość rozwoju zaplecza logistycznego w obszarze skrzyżowań dróg krajowych (powstanie nowych generatorów ruchu);	– Układ dróg krajowych zarządzany przez GDDKiA obciążający nadmiernie obszary zurbanizowane KOF (DK 73, 74)
Kielce	– Nowoczesne rozwiązania w logistyce miejskiej, w tym wdrażanie technologii informatycznych i inteligentnych systemów transportowych. – Lokalizacja strefy przemysłowej w sąsiedztwie węzła drogi ekspresowej	– Brak mikrocentrum konsolidacyjnego – Brak koncepcji związanej z zagospodarowaniem przestrzennym centrum tzw. masterplan
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	- Rozwój logistyki w obszarze związany z budową drogi S74 w korytarzu wschód - zachód	– Potencjał ruchotwórczy w postaci Specjalnej Strefy Ekonomicznej zlokalizowanej na obszarze Kielc;
Kielce	- Funkcjonowanie projektu „Kielce bez smogu”	- Brak rozwiązań związanych z transportem intermodalnym

Źródło: opracowanie własne

3.1 Wnioski z analizy SWOT

Diagnoza stanu istniejącego obszaru oraz ściśle powiązana z nim analiza SWOT stanowiła kluczowe narzędzie do powstania niniejszej, finalnej wersji dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Wnioski wynikające z diagnozy stanu istniejącego KOF stanowią podstawę dla podejmowania decyzji i rozwiązań dotyczących wizji rozwoju obszaru, celów strategicznych oraz pakietów działań rozwoju.

Najważniejsze wnioski płynące z diagnozy:

- Dużym problemem w obszarze jest integracja/koordynacja zarządzania mobilnością. Bez dobrych fundamentów, podmiotu/jednostki, która będzie odpowiadać za realizację działań zapisanych w SUMP, dążenie do celów będzie utrudnione i spowoduje opóźnienia lub brak realizacji działań.
- W Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym istnieją bezpośrednie połączenia z każdą gminą do Kielc, jednak istnieje potrzeba skupienia się na dalszym rozwoju poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania, integrację przestrzenną, integrację biletową z innymi środkami transportu oraz włączenie prywatnych przewoźników do systemu, a także inne działania mające na celu poprawę efektywności i atrakcyjności systemu transportowego np. poprzez budowę centrum przesiadkowych.
- Istnieje wysoki wskaźnik dostępności pieszej do transportu publicznego, jednak wymaga to dalszych działań w celu zwiększenia wygody korzystania z transportu publicznego.
- Występują białe plamy komunikacyjne, które wymagają identyfikacji i rozwiązania, aby zapewnić mieszkańcom łatwy dostęp do transportu publicznego.
- Infrastruktura punktowa, taka jak punkty przesiadkowe i przystanki autobusowe, wymaga rozbudowy oraz integracji czasowo-przestrzennej aby zapewnić wygodne warunki oczekiwania na transport publiczny.
- Wysoka częstotliwość kursowania w godzinach szczytu komunikacyjnego w Kielcach jest istotna dla sprawnego przemieszczania się mieszkańców.



- Wprowadzenie buspasów na kluczowych ciągach komunikacyjnych jest niezbędne dla rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Kielcach
- Konieczne jest ciągle inwestowanie w infrastrukturę rowerową, aby zapewnić ciągłość i spójność dróg dla rowerzystów i rozwijać transport rowerowy jako alternatywę.
- Duży stopień zużycia infrastruktury dla pieszych wymaga systematycznej modernizacji, aby zapewnić sprawną i bezpieczną przestrzeń dla pieszych.
- Malejąca tendencja dotycząca liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar poszkodowanych w wypadkach ruchu drogowego. Ten trend wskazuje na skuteczność podejmowanych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego.



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF)

Część strategiczna





4. Scenariusze

W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej kluczowym elementem do prac związanych z określeniem działań dla realizacji celów szczegółowych jest określenie scenariuszy rozwoju. Scenariusze rozwoju przede wszystkim:

- Obejmują cały obszar KOF, nie tylko Kielce, ale także gminy ościennie,
- Obejmują alternatywną koncepcję rozwoju systemu transportowego w oparciu o alternatywy dla samochodu osobowego środki transportu,
- Mają potencjał do osiągnięcia celów SUMP,
- Zaspokajają strategiczne potrzeby transportowe mieszkańców obszaru KOF oraz obszarów graniczących z nim,
- Posiadają cechy operacyjne, organizacyjne i infrastrukturalne,
- Uwzględniają potrzeby krótko – i długoterminowe w nawiązaniu do rozwoju demograficznego i społeczno – gospodarczego obszaru KOF.

Należy zaznaczyć, że zarówno opis scenariuszy, jak również działań zawartych w SUMP to elementy bazujące na strategicznych aspektach przyszłego funkcjonowania systemu transportowego, zrealizowane przy założeniu unikania nadmiernej szczegółowości na poziomie projektu lub szczegółów technicznych. To opis ogólnych działań prowadzących do realizacji celu o charakterze strategicznym dla obszaru. To także opis i założenia do działań, które będą prowadzić do realizacji konkretnego scenariusza.

W Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym polityka transportowa posiada pewien kierunek określany przez dokumenty wyższego szczebla (Studia Transportowe, Plany Transportowe). Zapisane są w nich kierunki jak rozwijać powinien się system transportowy, dlatego scenariusze i działania planowane w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej muszą być komplementarne z tymi zapisami. Należy jednak mieć na uwadze fakt horyzontu czasowego dla SUMP KOF (do roku 2030 lub 2040), w których należy podjąć działania i realizować założenia. Jest to okres, który powinien być okresem przygotowawczym dla głównych zmian, a także powodujący wzrost akceptacji społecznej dla ewentualnych zmian, z którą obecnie w KOF jest duży problem. Analizowane scenariusze powinny wpływać docelowo na zmianę w podziale zadań przewozowych i wzrost liczby użytkowników m.in. w publicznym transporcie zbiorowym, jednak zakres inwestycji przedstawiany w dokumentach wyższego szczebla jest bardzo szeroki, dlatego należy racjonalnie planować, co w perspektywie do roku 2030 lub 2040 ma szansę na realizację pod kątem zmiany postrzegania systemu transportowego przez użytkowników. Kluczowym uwarunkowaniem dla scenariuszy w ramach SUMP jest także kwestia możliwości ingerencji w infrastrukturę, jakiegokolwiek działania wymuszają realizację takich założeń, co może być bardzo trudne, dlatego po raz kolejny powinno to być argumentem dla racjonalnego podejścia do analizy scenariuszy, a w konsekwencji dla proponowanych działań w ramach SUMP.

4.1 Scenariusz bazowy (BAU ang. Business as usual) – S0

W scenariuszu BAU zakłada się realizację inwestycji strategicznych, przesądzonych do realizacji. Są to inwestycje planowane przez samorządy, co do których przewidziane jest finansowanie oraz plan ich realizacji w perspektywie horyzontu 2030 lub 2040. W przypadku inwestycji krajowych, regionalnych, wszystkie ujmowane w dokumentach wyższego szczebla, przewidziane są do realizacji. Jednocześnie zakłada się, że wszystkie działania i inwestycje planowane w ramach scenariusza BAU występują w innych scenariuszach: S1, S2, S3. Scenariusz bazowy jest scenariuszem referencyjnym, do którego porównywane są pozostałe scenariusze i działania.

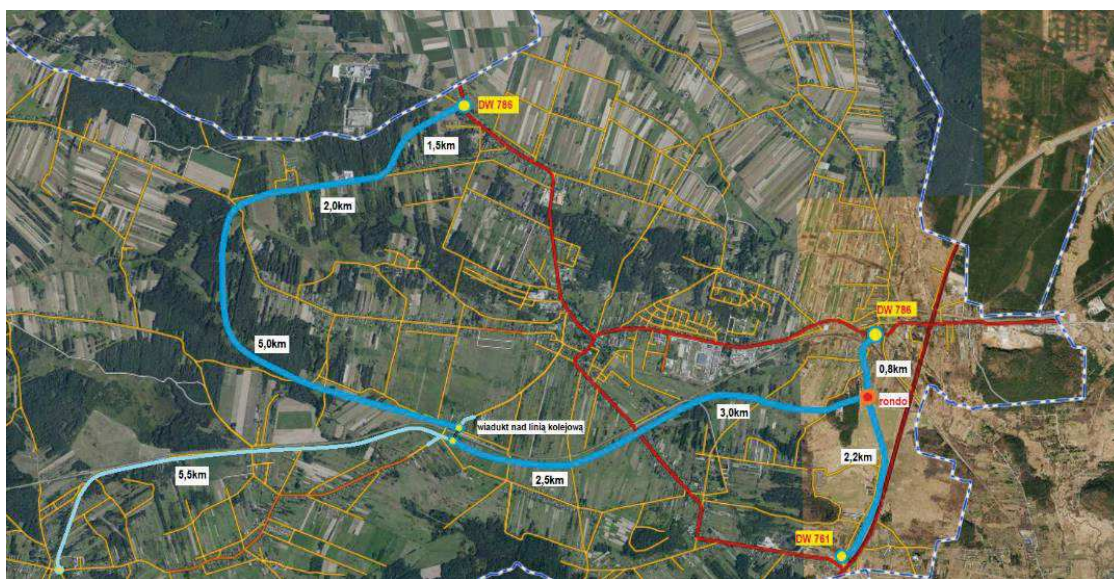
Główne inwestycje i zamierzenia przewidziane w ramach scenariusza bazowego przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 4.1 Inwestycje przewidziane do realizacji w ramach scenariusza referencyjnego BAU

Lp.	Inwestycja	Opis	Podmiot odpowiedzialny	Horyzont czasowy realizacji
1	Droga ekspresowa S74	Zadanie na terenie powiatu koneckiego i kieleckiego obejmuje budowę odcinka o długości ok. 27,5 km, który będzie skomunikowany z realizowaną inwestycją Przełom/Mniów - węzeł Kielce Zachód.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	2023 - 2027
2	Droga ekspresowa S74	Skomunikowany z użytkowaną drogą S74 Kielce - Cedzyna i zlokalizowany w powiecie kieleckim odcinek o długości około 30 km biec będzie głównie po nowym śladzie na północ od istniejącej DK74, tworząc obwodnicę Łagowa.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	2023 - 2027
3	Droga ekspresowa S74	Odcinek o długości ok. 18,3 km na terenie powiatu kieleckiego i opatowskiego skomunikowany będzie z planowaną obwodnicą Łagowa i realizowaną aktualnie obwodnicą Opatowa.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	2023 - 2027
4	Droga wojewódzka nr 761 klasy GP	Początek odcinka na węźle Jaworznia przy drodze ekspresowej S-7, następnie nowy przebieg DW 761 przez Janów w kierunku północnym pomiędzy DP 1279T a S-7, po około 2,2 km budowa ronda. Za rondem w kierunku północnym rozbudowa DP 1279T do skrzyżowania z DW 786 (ok. 0,8km) do parametrów GP. Za rondem w kierunku zachodnim budowa nowego odcinka do linii kolejowej (nr 61), a następnie w kierunku zachodnim wzdłuż linii kolejowej do DW761 i dalej wzdłuż linii do drogi powiatowej 1389T. Budowa wiaduktu nad linią kolejową nr 61 w ciągu obecnej drogi powiatowej 1389T (istniejący przejazd kolejowy) – razem około 5,5km. Budowa nowego odcinka drogi po stronie północnej linii kolejowej w kierunku zachodnim, po około 2,5km zmiana kierunku na północny do włączenia w m. Micigózd ul. Wrzosowa (kolejne ok. 2,5km). Rozbudowa ul. Wrzosowej do parametrów GP na odcinku ok 2km. Następnie budowa nowego (ok. 1,5km) odcinka w kierunku północno-wschodnim do DW 781 DW 786 w okolicy ul. Poleskiej m. Micigózd	Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich	
5	Droga wojewódzka nr 786 klasy GP			
6	Wschodnia Obwodnica Kielc	Trasa obwodnicy ma przebiegać przez gminę Morawica, Daleszyce, Kielce i Masłów.	Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich	
7	Południowa Obwodnica Morawicy i Woli Morawickiej w ciągu DK73, odcinek I i odcinek II	Obwodnica Morawicy będzie miała długość ok. 2,6 km i powstanie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 766. Poprowadzona zostanie w południowej części sołectw Morawica i Wola Morawicka, pomiędzy drogą wojewódzką nr 766 (Morawica-Pińczów) i drogą krajową nr 73 (Kielce-Tarnów). Inwestycja zostanie dofinansowana z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w kwocie 27,5 mln zł, a całkowita wartość zadania to ok. 50,1 mln zł. Planowany termin oddania obwodnicy do użytkowania to I kwartał 2026 roku.	Świętokrzyski Zarząd Dróg wojewódzkich / Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Obecny etap – I etap w realizacji/ II etap w przygotowaniu
8	Obwodnica Chmielnika	Obwodnica Chmielnika jest planowana jako jednojezdniowa droga klasy GP (główna o ruchu przyspieszonym) o długości około 6 km omijająca miasto po zachodniej stronie. Podstawowym celem budowy obwodnicy Chmielnika jest wyprowadzenie	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Etap - w trakcie prac przygotowawczych

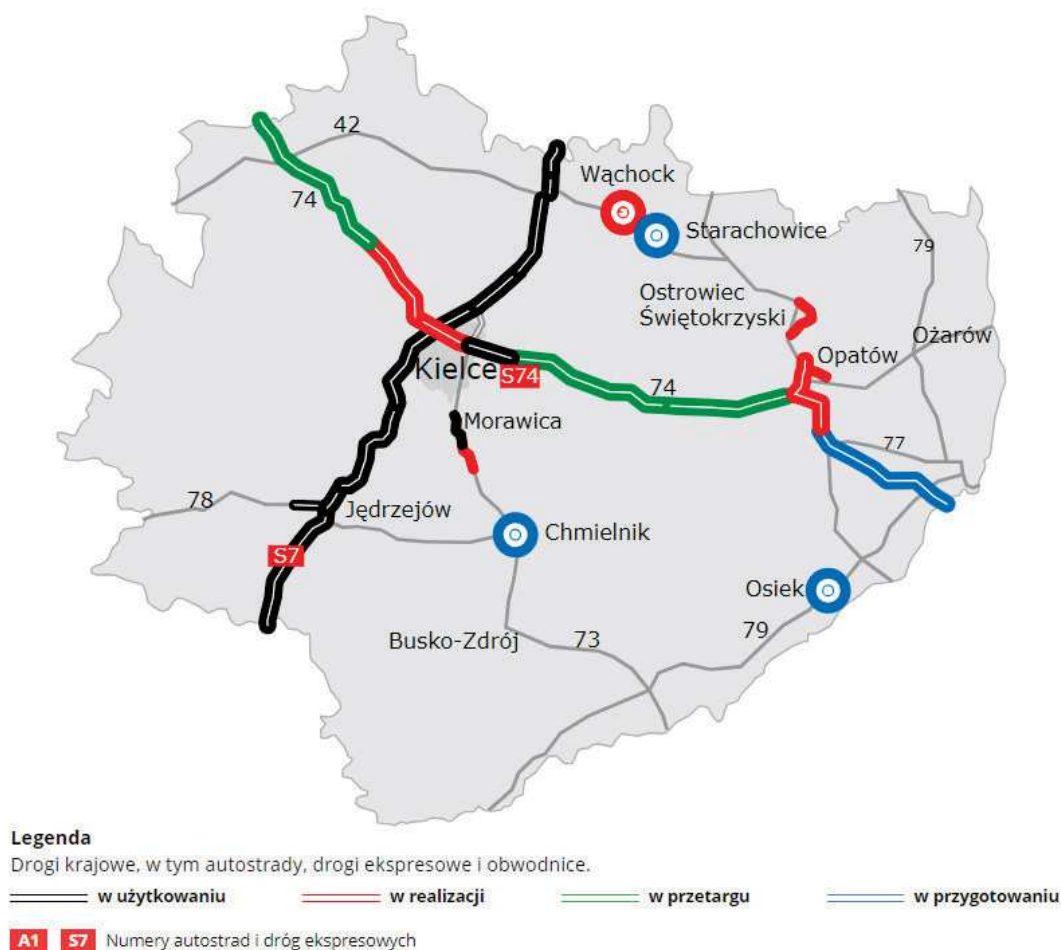
Lp.	Inwestycja	Opis	Podmiot odpowiedzialny	Horyzont czasowy realizacji
		ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w mieście w ciągu dróg krajowych 73 i 78. Inwestycja uwolni szybko rozbudowującą się miejscowość od problemów komunikacyjnych oraz poprawi jakość życia i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Droga krajowa nr 78 to ważne połączenie Świętokrzyskiego z aglomeracją śląską, natomiast droga krajowa nr 73 stanowi ważne połączenie regionalne pomiędzy Kielcami a autostradą A4 i województwem podkarpackim.		
9	Obwodnica Brzezin i Radkowic	Droga omijająca Brzeziny i Radkowice ma mieć 11 kilometrów. Prace projektowe już się rozpoczęły. Inwestycja ta będzie realizowana w ciągu drogi wojewódzkiej numer 763 po nowym śladzie. Od skrzyżowania w formie ronda do węzła na drodze krajowej 73	Świętokrzyski Zarząd Dróg wojewódzkich	Etap – projektowanie
10	Modernizacja LK nr 8	Kompleksowa modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Sitkówka Nowiny - Kozłów	PKP PLK S.A.	2030 - 2032

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 4.1 Proponowane przebiegi dróg wojewódzkich nr 761 i 786

Źródło: Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich



Rysunek 4.2 Stan realizacji planu budowy dróg krajowych

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

4.2 Scenariusz „Strategia wzajemnego uzupełniania się transportu kolejowego i autobusowego” – S1

Scenariusz S1 zakłada położenie największego nacisku na inwestycje, priorytet oraz poprawę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. W tym scenariuszu wszystkie działania powinny być ukierunkowane na rozwój transportu publicznego przy jednoczesnym funkcjonowaniu pozostałych gałęzi systemu transportowego z uwzględnieniem transportu publicznego, wspierając go. W kontekście zagadnień związanych z planowaniem działań w scenariuszu 1 należy brać pod uwagę specyfikę poszczególnych obszarów i ich dostępność do różnych rodzajów transportu. Główny środek transportu w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym będzie ściśle powiązany z dostępnością danej Gminy do systemu transportu kolejowego. W zachodniej części obszaru funkcjonalnego, gdzie dostępna jest infrastruktura, oferująca przewozy pasażerskie głównym środkiem transportu będzie kolej, wspomagana przez sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy, obsługiwany przez autobusy, które będą obsługiwały linie dowozowe do kolei. Pozostałe środki transportu powinny być kształtowane w nawiązaniu do głównego szkieletu obsługi komunikacyjnej, uzupełniając go i zapewniając dowóz w obszarach bez dostępności transportem publicznym.

Dla wschodniej części obszaru oraz Gmin, nieposiadających dostępności do transportu kolejowego głównym priorytetem jest wydajny transport autobusowy, zapewniający wysoką częstotliwość kursowania. Ponadto w Kielcach należy dążyć do powstania sieci ciągłych buspasów na głównych ulicach miasta. W świetle korzyści płynących z transportu kolejowego w przyszłości



należy podjąć działania dotyczące utworzenia ewentualnych korytarzy nowych linii oraz technicznych możliwości ich rozwoju.

Pozostałe działania wynikające z uwarunkowań dokumentów wspólnotowych należy realizować w nawiązaniu do głównych założeń, zgodnie z polityką mobilności. W scenariuszu 1 należy uwzględnić szczególny nacisk na ograniczenie ruchu pojazdów w ścisłym centrum miast, aby stworzyć środowisko przyjazne dla pieszych i rowerzystów.

Główne założenia scenariusza:

- główny szkielet systemu transportu oparty na systemie kolejowym, w gminach obsługiwanych koleją, natomiast w gminach bez systemu kolejowego przewidziany rozwój tego środka transportu w przyszłości, a obecnie wydajny, nowoczesny transport autobusowy,
- system autobusowy pełni rolę uzupełniającą w pierwszej kolejności zapewniając dostępność do kolei (dla Gmin z dobrą dostępnością)
- scenariusz zakłada rozwój publicznego transportu zbiorowego, w głównym mieście obszaru należy skoncentrować się na stworzeniu ciągłych buspasów na kluczowych ulicach,
- pozostałe elementy systemu transportowego są kształtowane zapewniając priorytet dla publicznego transportu zbiorowego np. poprzez stworzenie nowych pętli autobusowych
- uwarunkowania z dokumentów wspólnotowych zapewniają integrację z publicznym transportem zbiorowym,
- integracja taryfowa transportu publicznego,
- ograniczenie ruchu w ścisłym centrum miasta.

4.3 Scenariusz „Mobilność oraz zróżnicowanie preferowanych środków transportu” – S2

Scenariusz S2 zakłada położenie największego nacisku na inwestycje, priorytet oraz poprawę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przy szczególnym udziale systemów mobilnościowych MaaS (ang. Mobility as a service). W tym scenariuszu wszystkie działania powinny być ukierunkowane na rozwój publicznego transportu zbiorowego, każdorazowo wspierane przez systemy mobilnościowe, które na krótkich dystansach z powodzeniem mogą zastąpić podróżowanie transportem publicznym. W scenariuszu 2 należy rozważyć wprowadzenie węzłów przesiadkowych w pierwszej kolejności budowanych w obszarach centralnych gmin, w drugiej kolejności na obrzeżach Kielc jednak każdorazowo obsługiwanych publicznym transportem zbiorowym. Proponuje się wykorzystanie dworca autobusowego, jako element głównego szkieletu integrującego komunikację miejską, regionalną oraz krajową. Należy również rozważyć powstanie mini węzłów przesiadkowych uwzględniających rowerzystów np. poprzez uruchomienie stojaków rowerowych lub stacji roweru miejskiego w obrębie przystanków komunikacji miejskiej. Głównym środkiem transportu w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym będzie autobus, wspomagany systemem rowerowym, a także usprawnieniami i możliwościami podróżowania z wykorzystaniem UTO, UWR, hulajnóg elektrycznych czy systemu car-sharingu. Podstawą scenariusza jest powstanie rozwiązań związanych z budową chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych do przystanków. Kolej w tym scenariuszu powinna rozwijać się bez większego priorytetu, jednakże należy skupić się na ciągłej modernizacji infrastruktury kolejowej. Podróże powinny być realizowane autobusami, a dojazd i dowóz powinien być zapewniony alternatywnymi systemami mobilności. Dodatkowo w obszarach centralnych, w strefach poniżej 10 km odległości pomiędzy źródłami i celami podróży, priorytetowo powinien być kładziony nacisk na system rowerowy, pieszy oraz UTO i UWR, a także hulajnogi elektryczne. Pozostałe działania wynikające z uwarunkowań dokumentów wspólnotowych należy realizować w nawiązaniu do głównych założeń, zgodnie z polityką mobilności. Podobnie jak

w scenariuszu 1 należy podjąć działania związane z ograniczeniem ruchu w ścisłym centrum np. poprzez wprowadzenie działań związanych z przekształceniem funkcjonalnym ulic, których celem będą ograniczenia ruchu i zawężenia przekrojów ulicznych. Należy podjąć kontynuację działań realizowanych w kierunku uspokojenia ruchu (przykład ul. Sienkiewicza).

Główne założenia scenariusza:

- główny szkielet systemu transportu oparty na systemie autobusowym z rozwojem szybkich linii autobusowych do centrów gmin z Kielc,
- rozwój infrastruktury liniowej i punktowej oraz systemów teleinformatycznych służących funkcjonowaniu transportu zbiorowego,
- funkcjonowanie Dworca Autobusowego, jako główny szkielet integrujący komunikację miejską, regionalną i krajową,
- w gminach system autobusowy powinien być ukierunkowany na dowóz do punktów centralnych lub na obrzeża Kielc do węzłów przesiadkowych, które będą obsługiwane publicznym transportem zbiorowym,
- konieczność uwzględnienia mini węzłów przesiadkowych np. stacji roweru miejskiego w obrębie przystanków komunikacji zbiorowej
- budowa chodników oraz ciągów pieszo rowerowych do infrastruktury przystankowej,
- konieczność ciągłej modernizacji systemu kolejowego np. modernizacja peronów,
- rozwój infrastruktury liniowej i punktowej oraz systemów teleinformatycznych służących funkcjonowaniu transportu zbiorowego
- propozycja nowych korytarzy Green Velo, wraz z częściową modernizacją obecnych dróg rowerowych
- pozostałe elementy systemu transportowego są kształtowane zapewniając priorytet dla publicznego transportu zbiorowego,
- integracja taryfowa transportu publicznego,
- uwarunkowania z dokumentów wspólnotowych zapewniają integrację z publicznym transportem zbiorowym.
- ograniczenie ruchu w ścisłym centrum miasta, jako kontynuacja działań realizowanych w obrębie ul. Sienkiewicza

4.4 Scenariusz „Ograniczenia ruchu kołowego” – S3

Scenariusz S3 zakłada wprowadzanie stopniowo ograniczeń dla ruchu kołowego, zwłaszcza w obszarach centralnych miejscowości i miasta Kielce, przy jednoczesnym rozwoju systemu transportu zbiorowego na stałym poziomie. Nie zakłada się priorytetyzowania transportu publicznego względem komunikacji indywidualnej oraz innych systemów, a ich rozwój powinien następować w miarę występowania zapotrzebowania lub dodatkowej, zwiększonej podaży na usługi transportowe – np. zwiększona liczba pasażerów linii komunikacji publicznej wynikająca z ograniczeń w dojazdach do centrum miast lub zwiększenia opłat za parkowanie. Ograniczenia dla komunikacji indywidualnej powinny być realizowane w odniesieniu do założeń dokumentów wspólnotowych, przy czym należy rozważyć działania takie jak: wprowadzenie Strefy Czystego Transportu, wprowadzenie Strefy Ograniczonego Ruchu, ograniczanie ruchu w obszarach centralnych miejscowości (priorytetowo w przypadku tworzenia obwodnic miejscowości), zwiększenie stawki za parkowanie, rozcinanie ulic, usuwanie tranzytu lub przenoszenie go na ulice wysokich klas. Restrykcje dla transportu indywidualnego podyktowane są ogólnym podejściem do polityki mobilności, nakładającym na samorządy konieczność regulacji dążących do redukcji liczby podróży transportem indywidualnym, dlatego w tym scenariuszu zakłada się najwięcej działań w tym



kierunku przy braku tworzenia dodatkowych alternatyw, a rozwoju publicznego transportu zbiorowego i usług mobilnościowych na podobnym poziomie do obecnego.

Główne założenia scenariusza:

- główne założenie scenariusza to ograniczenia dla transportu indywidualnego, zwłaszcza w obszarach centralnych miast, realizowane przy pomocy podstawowych metod inżynierii ruchu (elementy punktowe lub liniowe, w tym np. elementy BRD, zawężenia przekroju), a także Strefy Ograniczonego Ruchu, Strefy Czystego Transportu czy podnoszenia stawek w Strefie Płatnego Parkowania (wraz z wprowadzeniem Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania),
- wprowadzane ograniczenia mają dążyć do zniechęcenia wykorzystywania samochodu osobowego w podróżach obligatoryjnych,
- wprowadzenie rozwiązań związanych z ograniczeniem ruchu zewnętrznego na istniejących osiedlach
- ograniczenia mają przełożyć się na zmniejszenie uciążliwości tranzytu, w tym na zmniejszenie emisji od transportowej, w tym GHG oraz gazów związanych z transportem,
- system publicznego transportu zbiorowego powinien być rozwijany jednak na zasadzie „push and pull”, czyli w przypadku działania ograniczającego transport indywidualny, wprowadzane są rozwiązania dla transportu zbiorowego,
- systemy mobilnościowe są uzupełnieniem transportu zbiorowego, jednak stanowią bardzo ważny i istotny element w przypadku krótkich podróży, podobnie jak w scenariuszu 2.

4.5 Ocena scenariuszy

Podczas oceny scenariuszy przyjęto ocenę wielokryterialną (MCA). Każdy element oceny wielokryterialnej (kryterium) jest w ten sam sposób analizowany dla różnych scenariuszy, aby móc uzyskać obiektywną opinię i ocenę. Metodyka oceny każdego scenariusza jest taka sama, dzięki czemu możliwe jest wychwycenie różnic oraz preferowanych scenariuszy do wdrożenia.

4.5.1 Metodyka oceny

Spośród zaproponowanych scenariuszy, każda propozycja poddana została ocenie w 5 – stopniowej skali (od 1 do 5 w skali rosnącej). Im niższa ocena, tym kryterium w mniejszym stopniu wypełniało przyjęte założenia lub nie spełniało go wcale. Ocena 5 oznacza bardzo dobre spełnienie kryterium. Spełnienie poszczególnych kryteriów za każdym razem oceniane jest tak samo, przez grupę ekspertów w ramach grupy roboczej pracującej nad dokumentem. Ocena kryteriów poddana została ocenie, po realizacji wcześniejszych etapów prac nad pozyskanymi danymi, modelem ruchu oraz po poddaniu założeń ocenie w ramach konsultacji i warsztatów z interesariuszami i mieszkańcami.

Dodatkowo dla poszczególnych kryteriów przyjęto zestaw wag, które określają istotność z punktu widzenia wpływu proponowanych działań na system transportowy. Przyjęto skalę 0 – 1 gdzie 0 to niska waga (brak wpływu), a 1 bardzo istotny element (duży wpływ). Istotność elementów przyjęto na podstawie diagnozy stanu istniejącego systemu transportowego, a także mobilności w całym obszarze KOF.

Przyjęto, że wysokie wagi będą miały działania i kryteria związane ściśle z tematyką SUMP, a także te istotne dla obszaru i jego funkcjonowania:

- Łagodzenie zmian klimatu (emisja gazów przez system transportowy, wpływ na środowisko naturalne),
- Integracja systemu transportowego z wizją rozwoju obszaru oraz likwidacja wykluczenia komunikacyjnego

- Wykazanie miar ilościowych w zakresie zmian zachowań transportowych użytkowników
- Działania edukacyjne, w tym miękkie dla użytkowników systemu transportowego
- Przewidywany koszt proponowanych działań oraz aspekty organizacyjne
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Jednocześnie zakłada się, że z punktu widzenia realizacji SUMP KOF te kwestie będą najbardziej istotne dla późniejszych działań analizowanych w ramach dokumentu.

Przyjęte kryteria do oceny wielokryterialnej oraz wagi poszczególnych kryteriów przedstawiają tabele poniżej.

Tabela 4.2 Kryteria oceny scenariuszy

Oznaczenie	Grupa kryterium	Kryterium	Opis
A	Poprawa efektywności środowiskowej	A.1 Poprawa jakości powietrza A.2 Zmniejszenie narażenia na hałas A.3 Planowanie zrównoważonej mobilności uwzględniające łagodzenie zmian klimatu	Wpływ na poprawę jakości powietrza Zmniejszenie narażenia na hałas odtransportowy Planowanie działań związanych ze zrównoważoną mobilnością z uwzględnieniem wpływu łagodzenia zmian klimatu
B	Łagodzenie zmian klimatu	B.1 Emisje bezwzględne B.2 Plan/SUMP emisje względne	Emisje w wybranym scenariuszu, związane z eksploatacją wszystkich środków transportu uznanych za istotne w standardowym roku dla wybranego przyszłego horyzontu czasowego Różnica między emisjami bezwzględnymi (środki prywatne + elementy PTZ), w przyszłym scenariuszu odniesienia
C	Integracja systemu transportowego z wizją rozwoju obszaru	C.1 Spójność z dokumentami wyższego szczebla C.2 Realizacja celów głównych wynikających z dokumentów strategicznych	Realizacja polityki wynikającej ze Studiów Transportowych, Planów Transportowych przyjętych dla obszaru Realizacja i spełnienie głównych celów wynikających z dokumentów wyższego szczebla
D	Działania edukacyjne	D.1 Realizacja działań edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży D.2 Zwiększenie świadomości mobilnościowej wśród mieszkańców D.3 Zwiększenie akceptacji dla zmian w systemie transportowym	Działania edukacyjne promujące środki publicznego transportu zbiorowego i alternatywne do poruszania się samochodem do miejsc nauki Poprawa świadomości wśród mieszkańców w zakresie możliwości i atrakcyjności PTZ i innych form podróżowania Zwiększenie akceptacji dla ograniczeń w ruchu samochodowym i wynikającego z tego priorytetu dla PTZ
E	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	E.1 Zmniejszenie liczby wypadków E.2 Zmniejszenie liczby rannych oraz zgonów związanych ze zdarzeniami drogowymi	Zmniejszenie wskaźnika liczby wypadków Zmniejszenie wskaźnika liczby rannych oraz zgonów wynikających ze zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów
F	Wpływ na popyt, zwiększenie wykorzystania transportu publicznego	F.1 Zwiększenie liczby korzystających z publicznego transportu zbiorowego F.2 Zwiększenie liczby podróży rowerem	Zwiększenie liczby podróży PTZ do miejsc pracy, nauki Zwiększenie liczby podróży rowerem do miejsc pracy, nauki Zmiana podziału zadań przewozowych w zakresie komunikacji indywidualnej



Oznaczenie	Grupa kryterium	Kryterium	Opis
		F.3 Zmniejszenie liczby podróży komunikacją indywidualną	
G	Wpływ na funkcjonowanie i utrzymanie transportu	G.1 Zwiększenie oferty publicznego transportu zbiorowego G.2 Zwiększenie nakładów finansowych w publicznym transporcie zbiorowym	Poprawa częstotliwości na liniach autobusowych Zwiększenie nakładów finansowych w publicznym transporcie zbiorowym pozwala polepszyć jakość oferty dla pasażerów
H	Prawdopodobna wielkość i skomplikowanie inwestycji	H.1 Przewidywane koszty inwestycji (również finansowe, społeczne, czasowe)	Im mniejsze koszty/skomplikowanie, tym lepszy wskaźnik
I	Wydajność przewozów towarowych	I.1 Poprawa zrównoważonego rozwoju i wydajności lokalnego transportu towarowego, w tym wyników w zakresie ochrony środowiska i klimatu I.2 Zmniejszenie wpływu dalekobieżnych / tranzytowych przewozów towarowych	Poprawa w zakresie logistyki ostatniej mili, organizacji systemu dostaw Zmniejszenie wpływu ruchu tranzytowego na system transportowy w centrach miejscowości, wyprowadzenie ruchu na trasy obwodowe
J	Elastyczność operacyjna	J.1 Zdolność dostosowania się do przyszłych potrzeb transportowych J.2 Możliwość zmian wynikających z uwarunkowań lokalnych	Elastyczność w dostosowaniu się do zmian, m.in. związanych ze środkami transportu, wprowadzeniem elektromobilności itd. Możliwość wprowadzenia zmian, które będą wynikały ze zmian lokalnych, np. związanych z budową inwestycji zaplanowanych w skali regionu
K	Stopień skomplikowania działań	K.1 Łatwość wdrożenia	Im sprawniej i szybciej można wdrożyć działania, tym wskaźnik lepszy

Źródło: opracowanie własne

4.5.2 Wyniki oceny wielokryterialnej

Z wyników przeprowadzanej oceny wielokryterialnej, mając na uwadze uwarunkowania oraz wytyczne dokumentów wyższego rzędu, scenariuszem realizującym wszystkie postulaty jest scenariusz nr 2 - „Mobilność oraz zróżnicowanie preferowanych środków transportu”. Tabela poniżej przedstawia wyniki oceny wielokryterialnej scenariuszy rozwoju SUMP KOF.

Tabela 4.3 Wyniki oceny wielokryterialnej scenariuszy

Oznaczenie	Grupa kryterium	Oznaczenie kryterium	Kryterium	Waga kryterium	S1	S2	S3
A	Poprawa efektywności środowiskowej	A.1	A.1 Poprawa jakości powietrza	0,85	4	5	4
		A.2	A.2 Zmniejszenie narażenia na hałas	0,85	4	4	5
		A.3	A.3 Planowanie zrównoważonej mobilności uwzględniające łagodzenie zmian klimatu	1	4	5	4
B	Łagodzenie zmian klimatu	B.1	B.1 Emisje bezwzględne	0,75	3	4	3
		B.2	B.2 Plan/SUMP emisje względne	0,8	3	4	3
C	Integracja systemu transportowego z	C.1	C.1 Spójność z dokumentami wyższego szczebla	0,5	4	5	4

Oznaczenie	Grupa kryterium	Oznaczenie kryterium	Kryterium	Waga kryterium	S1	S2	S3
	wizja rozwoju obszaru	C.2	C.2 Realizacja celów głównych wynikających z dokumentów strategicznych	0,65	4	5	4
D	Działania edukacyjne	D.1	D.1 Realizacja działań edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży	0,85	5	5	3
		D.2	D.2 Zwiększenie świadomości mobilnościowej wśród mieszkańców	0,85	4	5	3
		D.3	D.3 Zwiększenie akceptacji dla zmian w systemie transportowym	1	3	5	5
E	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	E.1	E.1 Zmniejszenie liczby wypadków	0,9	3	4	5
		E.2	E.2 Zmniejszenie liczby rannych oraz zgonów związanych ze zdarzeniami drogowymi	1	3	4	5
F	Wpływ na popyt, zwiększenie wykorzystania transportu publicznego	F.1	F.1 Zwiększenie liczby korzystających z publicznego transportu zbiorowego	0,95	5	4	2
		F.2	F.2 Zwiększenie liczby podróży rowerem	0,85	2	5	2
		F.3	F.3 Zmniejszenie liczby podróży komunikacją indywidualną	1	3	4	4
G	Wpływ na funkcjonowanie i utrzymanie transportu	G.1	G.1 Zwiększenie oferty publicznego transportu zbiorowego	0,85	5	4	2
		G.2	G.2 Zwiększenie nakładów finansowych w publicznym transporcie zbiorowym	0,75	5	4	2
H	Prawdopodobna wielkość i skomplikowanie inwestycji	H.1	H.1 Przewidywane koszty inwestycji (również finansowe, społeczne, czasowe)	1	4	2	3
I	Wydajność przewozów towarowych	I.1	I.1 Poprawa zrównoważonego rozwoju i wydajności lokalnego transportu towarowego, w tym wyników w zakresie ochrony środowiska i klimatu	0,35	3	4	5
		I.2	I.2 Zmniejszenie wpływu dalekobieżnych / tranzytowych przewozów towarowych	0,4	3	4	5
J	Elastyczność operacyjna	J.1	J.1 Zdolność dostosowania się do przyszłych potrzeb transportowych	0,3	5	4	4
		J.2	J.2 Możliwość zmian wynikających z uwarunkowań lokalnych	0,2	5	4	4
K	Stopień skomplikowania działań	K.1	K.1 Łatwość wdrożenia	0,9	4	3	4
				Ocena	66,2	73,85	63,65

Źródło: opracowanie własne



5. Wizja i cele horyzontalne

Wizja mobilności dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego ma na celu skwantyfikowanie i wyrażenie w sposób możliwie najprostszy jak Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien oddziaływać na system transportowy obszaru analizy, jak również w jakim kierunku ma się ten obszar rozwijać. Finalna wizja mobilności w roku 2040 jest efektem wyboru scenariusza preferowanego, który zaś jest wynikiem wspólnej pracy zespołu roboczego, a także konsultacji z interesariuszami i mieszkańcami. Jest to punkt wyjścia do przyjętych działań mobilnościowych znajdujących się w finalnym dokumencie SUMP. Na tym etapie przedstawiono wizję mobilności, o którą można oprzeć się przy dalszych pracach nad SUMP, a która wynika bezpośrednio z analiz prowadzonych w ramach Raportu Diagnostyczny – Strategicznego oraz badań na terenie KOF (Działanie I i Działanie II). Wizja ta może ulec zmianie, jednak powinna w pewien sposób wyznaczać kierunek dalszych prac nad dokumentem.

Kielce i Kielecki Obszar Funkcjonalny powinny wspólnymi działaniami dążyć do integracji publicznego transportu zbiorowego w celu poprawy jego jakości przy współdziale innych form mobilnościowych, z uwzględnieniem Mobility as a service jako istotnego komponentu systemu transportowego, wykorzystując przy tym potencjał, stan rozwoju całego obszaru, chęć współpracy interesariuszy oraz wdrażaną od kilku lat politykę mobilności.

Kielce i Kielecki Obszar Funkcjonalny charakteryzują się dużą dysproporcją w zakresie usług oraz możliwości oferowanych użytkownikom systemu transportowego na co dzień. Działania w zakresie integracji, jak również wspieranie innymi formami zrównoważonego transportu jest dostrzegane w działaniach od kilku lat w Kielcach, dlatego należy kontynuować ten kierunek. Działania wynikające z konieczności realizacji polityki dokumentów wspólnotowych są w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym znane, a podczas spotkań grupy roboczej wielokrotnie zwracano uwagę na dążenie w tym mobilnościowym kierunku przez jednostki odpowiedzialne za transport. Opracowane na przestrzeni lat dokumenty wskazujące na potencjał Kielc jako Smart City wskazują dążenie za ogólnosiątkowym trendem, jednak tempo wprowadzanych zmian jest zbyt małe. Wydaje się, że w kontekście najbliższych lat należy skupić się przede wszystkim na realizacji działań i założeń ustalonych w dokumentach strategicznych w ostatnich latach, gdyż obecna sytuacja ekonomiczno – gospodarcza nie daje optymistycznego scenariusza rozwoju. Należy wspierać integrację i dialog interesariuszy, kontynuować politykę opracowaną na przestrzeni lat (z aktualizacją w stanie istniejącym), wykorzystać potencjał wiedzy osób zajmujących się systemem transportowym i wdrażać możliwe rozwiązania. Należy wspierać także obszary miasta, które z uwagi na zmiany społeczno – gospodarcze są problemem, jak centra miejscowości Gmin oraz Kielc, gdzie istnieje proces wyludniania się obszarów miejskich, postęp suburbanizacji, a co za tym idzie trudności w obsłudze publicznym transportem zbiorowym. Gminy KOF wyrażają chęć realizacji polityki mobilności, lecz bez wsparcia zewnętrznego nie są w stanie wykonywać założeń efektywnie, mimo iż jest ku temu potencjał. Działania i zakres prac zostaną określone w dalszym etapie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, jednak wydaje się, że przedstawiona wizja wynikająca z diagnozy stanu istniejącego, będzie kontynuowana jako podstawa dalszych prac.

W celu osiągnięcia opisanej wyżej wizji określono cele horyzontalne (2040 rok) oraz cele operacyjne, z których bezpośrednio wynikają działania zapisane w ramach SUMP(2030 rok). Cele horyzontalne stanowią niejako rozwinięcie przyjętej przez obszar wizji rozwoju i wpisują się w politykę i strategię rozwoju transportu na szczeblu międzynarodowym, krajowym jak i regionalnym.



Rysunek 5.1 Cele horyzontalne

Źródło: opracowanie własne



6. Cele operacyjne/pakiety działań

Na podstawie analiz wyznaczono sześć celów operacyjnych/pakietów działań, spójnych z celami horyzontalnymi:

- **Cel operacyjny/pakiet działań 1:** Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego z Inwestycjami Towarzyszącymi Centralnego Portu Komunikacyjnego.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 2:** Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 3:** Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 4:** Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 5:** Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.
- **Cel operacyjny/pakiet działań 6:** Poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei osiedli i miast 15 – minutowych - likwidacja miejskiej wyspy ciepła i reorganizacja systemu transportowego w centrum większych miast

6.1 Działania

W toku prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w ramach Grupy Roboczej, a także współpracy z interesariuszami projektu, wypracowano listę ponad 60 działań odnoszących się do dokumentu. Bardzo szeroka lista uwzględniała wszystkie postulaty zgłaszane na przestrzeni pracy nad SUMP. W toku dalszych prac została ona zagregowana do działań kluczowych w wyniku:

- oceny jednostek będących głównymi interesariuszami projektu – gmin KOF, jednostek UM Kielce oraz MZD i ZTM w Kielcach,
- weryfikacji założeń w oparciu o postulaty wynikające z dokumentów strategicznych i wspólnotowych,
- oceny możliwości organizacyjnych i ekonomicznych jednostek,
- wniosków wyciągniętych z dużego pakietu działań zaproponowanego w poprzednim Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz odsetka działań zrealizowanych w okresie 2016 – 2023.

Pierwotną listę działań, która uległa agregacji i pakietyzacji, zestawiono w **Załączniku 1** do SUMP jako stan bazowy. W tabeli poniżej oraz kolejnych rozdziałach przedstawiono listę działań wynikających z prac nad SUMP, która jest przewidziana do dalszych prac.

Tabela 6.1 Zestawienie rozważanych działań w ramach realizacji SUMP KOF

Cel	Nazwa	Działanie	Nazwa działania
1	Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu	1.1	Integracja taryfowo-biletowa
		1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych
		1.3	

Cel	Nazwa	Działanie	Nazwa działania
	publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.		Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych
		1.4	Remarszrutyzacja linii transportu publicznego
		1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów
		1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego
		1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym
		1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej
		1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF
2	Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ
		2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej przez JST oraz jednostki organizacyjne gmin w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF
		2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili
		2.4	System ładowarek elektrycznych dla autobusów
		2.5	Rozbudowa systemu roweru miejskiego
3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.	3.1	Strefy ruchu uspokojonego
		3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych
		3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr
		3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach
		3.5	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych
		3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym
		3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF
		3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)
4	Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni
		4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury
		4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)



Cel	Nazwa	Działanie	Nazwa działania
		4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych
5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)
		5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych
		5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development
6	Stworzenie systemu transportowego zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych	6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF
		6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych
		6.3	Usunięcie barier architektonicznych
		6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności
		6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów
		6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie
		6.7	Zróźnicowanie stawki za parkowanie w SPP
		6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF

Źródło: opracowanie własne

6.2 Charakterystyka działań

W poniższym rozdziale zawarto opis poszczególnych działań, przewidzianych do realizacji w ramach SUMP. Jednocześnie zwraca się uwagę, że wszelkie działania mające wpływ na organizację ruchu muszą być poprzedzone uzyskaniem pozytywnej opinii wynikającej z przeprowadzonego audytu BRD, która stanowić powinna załącznik uzasadniający celowość podejmowanego działania.

6.2.1 Cel 1

Działanie 1.1 Integracja taryfowo-biletowa

Integracja taryfowo-biletowa w KOF powinna być realizowana dwutorowo: w zakresie jednej taryfy wśród operatorów transportu publicznego na terenie Obszaru, a także ujednolicenia biletów, z których mogą korzystać pasażerowie. Wprowadzenie jednego biletu na transport zbiorowy w KOF znacznie uatrakcyjni korzystanie z niego wszystkim użytkownikom. Nie trzeba wówczas zastanawiać się jaki bilet należy kupić w zależności od różnych przewoźników z których usług korzysta użytkownik transportu zbiorowego. Wspólny system, który oferuje jedną i tą samą, spójną taryfę w całym obszarze znacznie uatrakcyjni korzystanie, a w konsekwencji przyspieszy podróże transportem zbiorowym w codziennych dojazdach do pracy, czy miejsca nauki. To jedno z kluczowych działań z punktu widzenia obsługi publicznym transportem zbiorowym. Dla użytkowników systemu transportu zbiorowego najważniejsze jest aby korzystanie z oferty było proste i intuicyjne. Z uwagi na fakt, że działania dotyczące integracji były prowadzone (podjęto próby współpracy z organizatorem przewozów kolejowych, jednak bezskutecznie), a nie przyniosły wymiernego efektu,

proponuje się, aby działania dotyczące integracji rozpocząć od dialogu, spotkań i omówienia kwestii problemowych dotyczących integracji. Rekomenduje się, aby powstało opracowanie wskazujące merytoryczne kwestie dotyczące integracji taryfowo – biletowej, możliwości rozliczeń, przedstawiające jak integracja może być przeprowadzona i jaka jest partycypacja podmiotów w jej wdrażaniu. Powinno ono zawierać katalog dobrych praktyk z podobnych miast Polski i Europy jak integracja może być realizowana oraz jakie są jej korzyści. Rekomenduje się przykład wprowadzania jednego biletu oraz integracji taryfowej z Trójmiasta, Krakowa i Metropolii GZM. To mogłoby ułatwić i poprawić odbiór procesu integracji przez jednostki zainteresowane lub przekonać te, które w tym momencie nie są zainteresowane jej wdrożeniem. Integracja mogłaby rozpocząć się od porozumień, które pozwalać będą na mniejsze działania w węższym zakresie, np. możliwość zakupu biletu w jednym punkcie dla wszystkich przewoźników, włączenie ich do jednej z aplikacji mobilnościowych lub udostępnienie możliwości zakupu biletu kartą płatniczą. W późniejszym etapie przy wypracowaniu pewnych dobrych praktyk łatwiej byłoby wdrażać inne działania w większym stopniu integrujące transport publiczny. Działaniem powiązaniem z integracją taryfowo – biletową może być włączenie kolejnych przewoźników w system aplikacji mobilnej, z której mogą korzystać pasażerowie, kupując bilety na przejazdy. Takie rozwiązanie jest coraz powszechniejsze i wdrażane przez operatorów prywatnych (np. Skycash, Mobilet, MPay) lub przez samorządy (Województwo Małopolskie – IMKA). To działanie nazywane jako „Mobility as a service”, w przypadku samorządów może być wspierane z funduszy zewnętrznych.

Zaleca się, aby integracja taryfowo – biletowa była realizowana etapowo, z uwzględnieniem kolejnych podmiotów: w pierwszej kolejności powinien to być Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach wraz z Polregio (integracja relacji autobus – kolej), następnie przewoźnicy tacy jak PKP Intercity, a dalszej kolejności przewoźnicy prywatni (np. Oparka, Muszkieter). Należy rozważyć możliwość wdrożenia jednego biletu na platformie Kieleckiej Karty Miejskiej wraz z rozszerzeniem jej funkcjonalności w razie możliwości technicznych.

Szacunkowe koszty realizacji działania: działanie trudne do określenia z uwagi na zakres oraz potencjalnie dużą liczbę interesariuszy. Sam proces jest długofalowy i zawiera działania operacyjne (współpraca instytucjonalna), jak również inwestycyjne (tworzenie aplikacji, opracowanie założeń, realizacja w terenie – automaty, biletomaty, itp.).

Działanie 1.2 Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych

Wprowadzenie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych, ma na celu usprawnienie systemu transportowego, poprawę jakości usług oraz zwiększenie dostępności do transportu publicznego, jego efektywności i wygody dla pasażerów. W przypadku Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego kluczowe jest rozszerzenie funkcjonowania linii ZTM do wszystkich Gmin (Strawczyn, Pierzchnica, Chmielnik) dla zapewnienia bardziej efektywnego i zrównoważonego systemu transportu publicznego. Co ważne, w przypadku organizowania linii dowozowych można rozważyć także tzw. linie przyspieszone, które powinny umożliwiać pomijanie niektórych przystanków (tzw. przystanków „na żądanie”), dzięki czemu czas przejazdu może się skrócić. Równie istotne jest określenie czasu traconego na sygnalizacji świetlnej, gdyż w wielu przypadkach to główny aspekt powodujący dodatkowe straty czasu przejazdu linii autobusowych przez co konkurencyjność względem transportu indywidualnego przez kryterium czasu przejazdu spada. Linie powinny być organizowane tak, aby były skorelowane czasem odjazdu z autobusami ZTM Kielce, które obsługiwać będą główne węzły przesiadkowe w gminach. Linie powinny być w miarę możliwości prowadzone po głównych drogach gminnych, aby skrócić czas przejazdu (należy unikać linii dowozowo – odwozowych kursujących ponad 30 – 40 minut). Aby wprowadzenie takich



rozwiązań było skuteczne, a także przed wprowadzeniem działania, należy wziąć pod uwagę następujące kroki:

- Analiza potrzeb - konieczne jest przeprowadzenie szczegółowej analizy potrzeb w celu zidentyfikowania, które stacje kolejowe i punkty przesiadkowe wymagają szybkich linii dowozowych. W tym celu należy wziąć pod uwagę czynniki takie jak liczba pasażerów czy dostępność komunikacyjna do danych punktów.
- Planowanie trasy - na podstawie analizy potrzeb należy zaplanować trasę linii dowozowych tak, aby umożliwić jak najłatwiejszy i najszybszy dojazd do stacji kolejowych i punktów przesiadkowych. Trasa powinna uwzględniać różne możliwe opcje dotarcia do celu, a także potencjalne przeszkody na drodze, takie jak korki czy niedogodności topograficzne.
- Integracja rozkładów jazdy - na podstawie wyznaczonej trasy i wybranego środka transportu należy ustalić rozkład jazdy, który będzie uwzględniał godziny szczytu oraz potrzeby pasażerów. Rozkład jazdy powinien być dostępny dla wszystkich pasażerów, w tym w formie tablic informacyjnych i aplikacji mobilnych. Odjazdy pojazdów powinny być skorelowane, aby przesiadka trwała maksymalnie do 3 minut (pojazdy muszą na siebie oczekiwać w celu możliwości przesiadki pasażerów).
- Przygotowanie infrastruktury - w celu umożliwienia szybkich linii dowozowych należy przygotować odpowiednią infrastrukturę, taką jak przystanki, zatoki autobusowe, parkingi dla samochodów i rowerów, a także sygnalizację świetlną i oznakowanie uwzględniając priorytet dla środków transportu publicznego przy jednoczesnym minimalizowaniu strat czasu przejazdu i oczekiwania na sygnalizacji; w obszarze miejskim należy unikać stosowania zatok autobusowych; przesiadka między autobusami powinna być realizowana w ramach jednego peronu przystankowego, a w przypadku przystanków kolejowych powinny być one organizowane możliwie blisko, aby skrócić drogę dojścia pasażerów;
- Wdrożenie - po przygotowaniu infrastruktury i ustaleniu rozkładu jazdy, należy wprowadzić szybkie linie dowozowe do stacji kolejowych i punktów przesiadkowych. Wprowadzenie powinno być poprzedzone kampanią informacyjną, aby poinformować pasażerów o nowych usługach i zachęcić do korzystania z nich.

Linie organizowane w KOF należy podzielić na dwa typy:

- **Linie magistralne** – których organizatorem jest Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, są to linie łączące Kielce z gminami i ich węzłami głównymi,
- **Linie dowozowe gminne** – których organizatorem jest gmina, są to linie dowożące pasażerów z terenu gminy do węzła przesiadkowego na jego terenie, aby dalej pasażer mógł przesiadać się na transport w kierunku Kielc.

Szacunkowe koszty realizacji działania: koszty trudne do określenia z uwagi nieokreślony zakres działania. Koszty powinny być ściśle powiązane z wozokilometrami. W przypadku Kielc koszt za przejechanie 1 wozokilometra wynosi około 8-10 zł.

Działanie 1.3 Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych

Stworzenie węzłów przesiadkowych w Gminach oraz na granicach miasta Kielce lub pętlach linii ZTM jest podstawowym parametrem w celu poprawy jakości transportu publicznego. W działaniu zakłada się różne klasy węzłów przesiadkowych, które zostały wyjaśnione w tabeli poniżej.

Tabela 6.2 Klasy proponowanych węzłów przesiadkowych

Klasa węzła	Lokalizacja	P+R	B+R	K+R	ZTM + Bus
Mini	Centrum przy przystankach TZ	-	+	+	-
Miejskie	Obszar miasta Kielce	-	+	+	+
Lokalne	Obszary centralne Gmin	+	+	+	+
Graniczne	Granica Gmin/miasta Kielce lub pętla linii ZTM	+	+	+	+

Źródło: opracowanie własne

Każdy typ węzła przesiadkowego różni się od siebie planowanymi rozwiązaniami, funkcją oraz lokalizacją na terenie KOF.

Mini węzły przesiadkowe w centrum miasta znacząco wpłyną na poprawę mobilności mieszkańców. Tworząc koncepcje funkcjonowania węzłów przesiadkowych należy wziąć pod uwagę węzły pomocnicze, znajdujące się zazwyczaj w centrach miast. Przykładowy mini węzeł przesiadkowy może składać się ze stacji systemu miejskiego w okolicy przystanku autobusowego. Inne możliwe elementy wchodzące w skład mini węzła to zadaszona wiata rowerowa, punkty do pozostawiania hulajnóg elektrycznych czy miejsca serwisu rowerów. W przypadku wprowadzenia systemu mini węzłów przesiadkowych należy wykonać:

- Szczegółową inwentaryzację terenu, w celu zlokalizowania lokalizacji z potencjałem na przesiadkę
- Wybrać lokalizację znajdujących się w pobliżu głównych przystanków komunikacyjnych oraz integracja z pozostałymi środkami transportu
- Wdrożenie i zarządzanie: Ostatnim krokiem jest wdrożenie systemu mini-węzłów przesiadkowych oraz zarządzanie nim. Wymaga to zapewnienia odpowiedniej infrastruktury, utrzymania sprzętu i zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników.

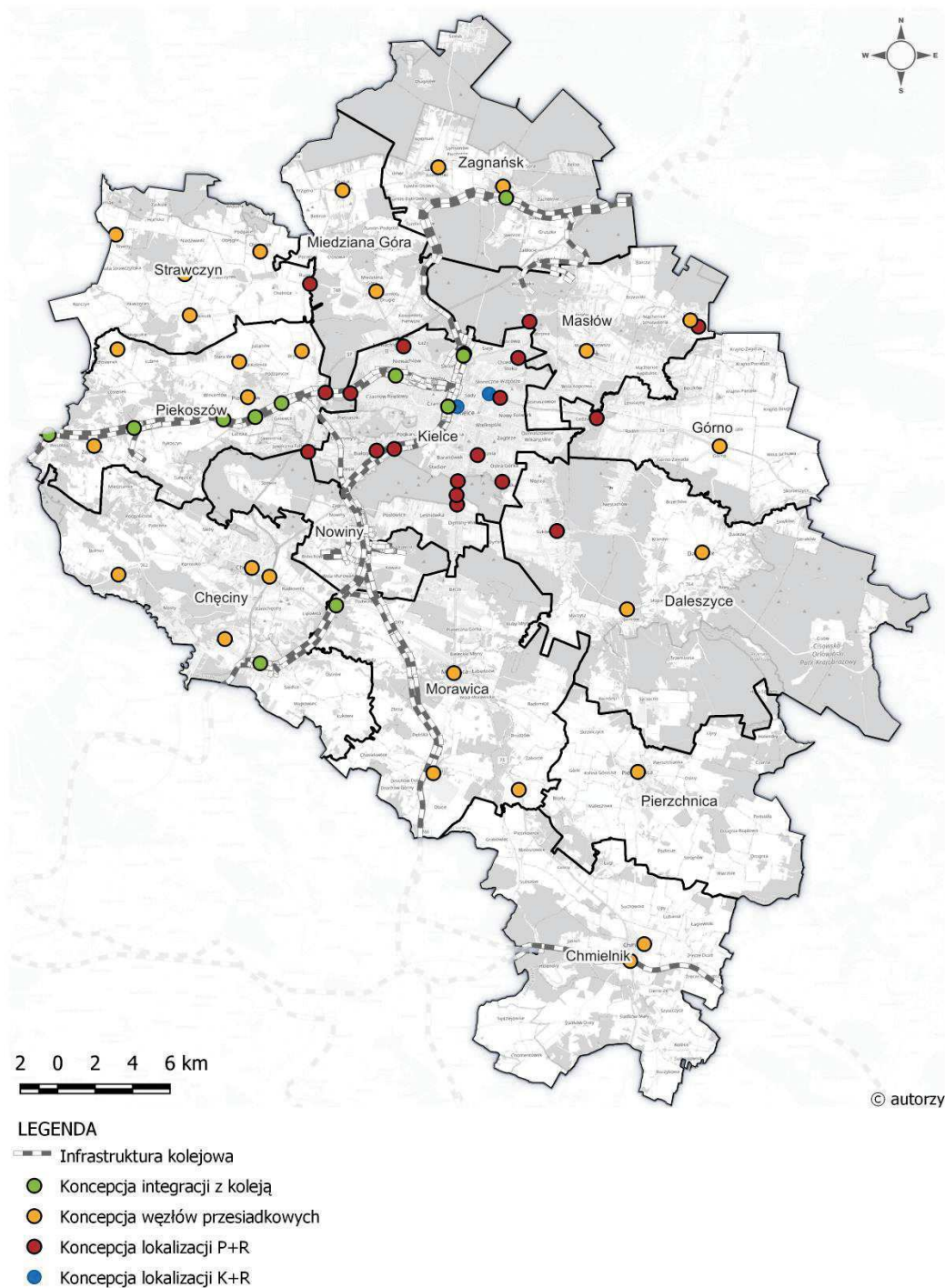
W przypadku realizacji mini węzłów przesiadkowych należy także uwzględnić możliwości techniczne lokalizacji infrastruktury, w mieście pary przystanków oraz przystanki w ramach zespołu przystanków powinny być możliwie często lokalizowane blisko siebie, w celu skrócenia odległości dojścia pieszego w celu przesiadki, tak aby przesiadka była szybka, bezpieczna i wygodna. Skrzyżowania powinny być projektowane jako zwarte, a przystanki, lokalizowane na wylotach skrzyżowania, powinny być możliwie blisko siebie. W miarę możliwości technicznych należy dążyć do projektowania skrzyżowań w obszarze miejskim w ten sposób, aby piesi mogli pokonać skrzyżowanie w ramach jednego wlotu na jednym cyklu sygnalizacji świetlnej.

Infrastruktura P+R, B+R oraz K+R pozwala na integrację różnych środków transportu z transportem publicznym. Parkingi P+R pełnią także funkcję zatrzymywania pojazdów na granicach miasta i odciążania sieci drogowej w centrum miasta. Działanie zakłada rozbudowę infrastruktury tego typu, dając mieszkańcom możliwość dojazdu do węzłów/pętli własnym środkiem transportu (rowerem bądź samochodem) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym.

Jako P+R rozumie się parkingi typu Park and Ride (pol. Parkuj i Jedź), które umożliwiają przesiadkę z transportu indywidualnego (parkowanie pojazdu) i kontynuację podróży środkami transportu publicznego. Jako B+R rozumie się parkingi typu Bike and Ride, które umożliwiają przesiadkę z roweru (parkowanie roweru w wiatach do tego przeznaczonych, odpowiednio oznakowane, oświetlone i zorganizowane) i kontynuację podróży środkami transportu publicznego. Jako infrastruktura K+R rozumie się zatoki krótkotrwałego postoju Kiss and Ride (oznakowane dodatkowo znakiem D-35), które umożliwiają podwiezienie pasażera i jego przesiadkę na środek transportu publicznego w celu kontynuowania podróży – możliwe jest także oczekiwanie na przesiadkę pasażera, jednak czas maksymalny to 3 minuty. Rekomenduje się, aby zatoki te były

organizowane możliwie blisko peronów, z których odjeżdżają środki transportu publicznego, w celu minimalizacji strat czasu.

Działanie uwzględnia również budowę nowej, a także rozbudowę oraz modernizację infrastruktury punktowej tj. przystanków komunikacji zbiorowej w zakresie przystanków oraz pętli autobusowych dla potrzeb dostosowania ich do potrzeb podróżnych oraz obsługi pojazdami transportu zbiorowego w sposób bezpieczny i wygodny.



Rysunek 6.1 Koncepcja węzłów na terenie KOF

Źródło: opracowanie własne

Aby wprowadzenie takiego rozwiązania było skuteczne, należy wziąć pod uwagę następujące kroki:

- Planowanie lokalizacji – na podstawie analiz demograficznych (wraz z określeniem potencjału demograficznego) należy zaplanować lokalizację węzłów przesiadkowych w Gminach oraz na granicach miasta Kielce. Należy uwzględnić również możliwość lokalizacji punktów na pętlach linii ZTM przy jednoczesnych możliwościach technicznych utworzenia takiej infrastruktury (warunki terenowe, techniczne). Lokalizacje muszą być dobrze skomunikowane, aby umożliwić łatwe przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu z uwzględnieniem transportu alternatywnego. Wstępna lokalizacja proponowanych węzłów znajduje się na powyższej mapie.
- Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury poprzez stworzenie parkingu w stylu P+R, który będzie zapewniał miejsca postojowe dla samochodów osobowych, zadaszoną, monitorowaną wiatę dla rowerów i UTO, stacje ładowania pojazdów elektrycznych oraz zatoki dla pojazdów transportu publicznego. Infrastruktura ta powinna być przyjazna dla pasażerów i zapewniać komfortowy czas oczekiwania na przesiadki.
- Uruchomienie szybkich, bezpośrednich połączeń ze zwiększoną częstotliwością pomiędzy węzłem przesiadkowym, a centrum miasta lub głównymi generatorami ruchu.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt jednostkowy 1 węzła przesiadkowego wynosi około 3 000 000 zł. Stworzenie mini węzła przesiadkowego przy wyposażeniu wiaty, tablica DIP i stojaki rowerowe to około 200 000 zł. Koszt wiaty przystankowej wynosi około 15 000 zł.

Działanie 1.4 Remarszrutyzacja linii transportu publicznego

Remarszrutyzacja linii transportu publicznego polega na zmianach w aktualnych trasach przejazdów poszczególnych linii. Uwzględnia ona przykładowo zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, nowo powstałe generatory ruchu (osiedla, galerie handlowe), zmiany charakterów danych dzielnic lub modernizacje i przebudowy poszczególnych ciągów i ulic, które pozwalają na bardziej atrakcyjne poprowadzenie linii PTZ. W konsekwencji daje to zwiększenie dostępności transportu publicznego dla mieszkańców. Transport publiczny w KOF powinien kursować na krótkich liniach o wysokiej częstotliwości kursowania, czyli odwrotnie niż funkcjonuje to obecnie (duża część linii ZTM ma charakter objazdowy przez co nie są atrakcyjne z punktu widzenia pasażerów i czasu przejazdu). Docelowo układ linii ma zapewnić szybki przejazd możliwie krótkimi trasami, a dojazd do gmin powinien odbywać się najkrótszą ścieżką. Autobusy powinny dzięki remarszrutyzacji kursować z większą częstotliwością tam, gdzie jest to możliwe. Węzły przesiadkowe w gminach w godzinach szczytu porannego i popołudniowego (6:00 – 10:00 i 14:00 – 18:00) powinny być obsługiwane z częstotliwością co najmniej 20 minut. Ważne, aby dowóz był realizowany także w dni wolne od pracy (soboty, niedziele, święta).

Należy dodatkowo zwrócić uwagę na konieczność poprawy częstotliwości kursowania kolei. Działanie zakłada poprawę częstotliwości kursowania środków transportu publicznego i zapewnienie lepszej obsługi obszarów słabo skomunikowanych w celu likwidacji wykluczenia transportowego (brak dostępu do środków transportu publicznego). W przypadku kolei chodzi o poprawę częstotliwości kursowania par pociągów na głównych trasach dla celu poprawy atrakcyjności tego środka transportu – co najmniej częstotliwość w godzinach szczytu 60 minut.

Poza remarszrutyzacją, działanie obejmuje także proces relokacji i tworzenia nowych przystanków w celu ułatwienia przesiadek, co bardzo ważne dla miast i ich mieszkańców. Dzięki temu procesowi, mieszkańcy mają łatwiejszy dostęp do różnych środków transportu, co przyczynia się do poprawy ich mobilności i zwiększenia wygody podróżowania. Zwiększenie gęstości sieci przystankowej znacząco poprawi atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego.

Szacunkowe koszty realizacji działania.



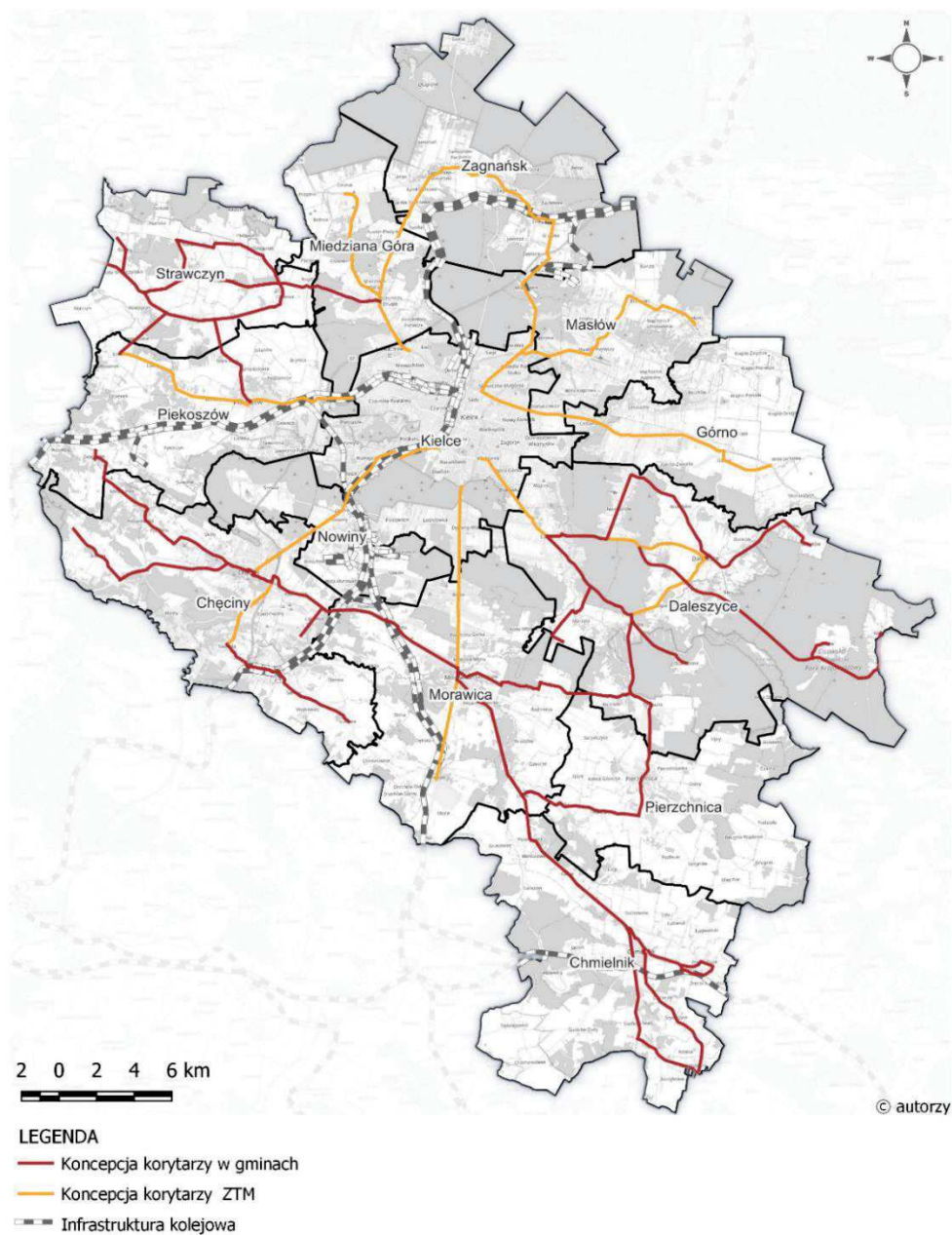
Działanie wymaga opracowania modelu ruchu lub jego aktualizacji oraz całkowite opracowanie remarszutyzacji. Przybliżony koszt 300 000 zł plus koszty wdrożenia i funkcjonowania (wozokilometry).

Działanie 1.5 Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów

Korytarze Autobusowe Wysokiej Jakości znacznie zwiększają atrakcyjność i efektywność transportu publicznego. Działanie zakłada stworzenie systemu KAWJ z system ITS, który będzie nadawał priorytet dla transportu publicznego. Priorytet dla transportu publicznego w KAWJ może być realizowany jako:

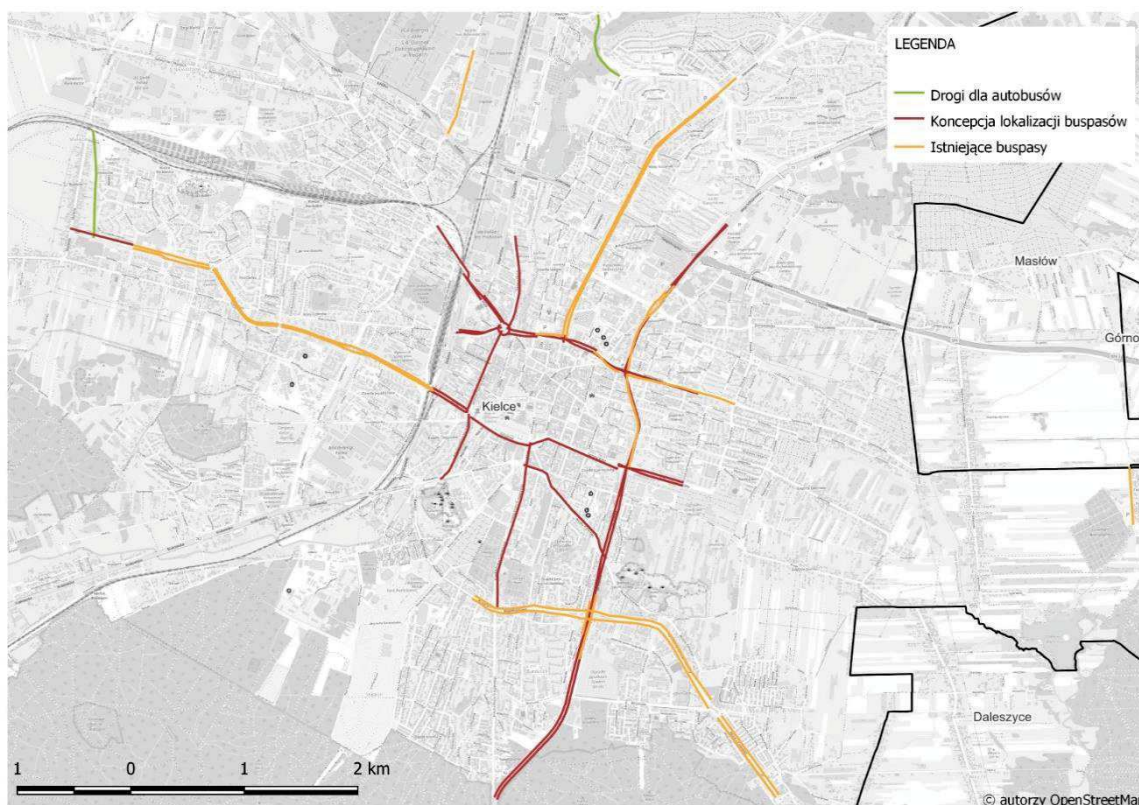
- Pasy autobusowe (tzw. Bus-pasy) dedykowane dla transportu publicznego realizowane jako pasy autobusowe stałe (wyznaczone na jezdni przy pomocy oznakowania pionowego i poziomego) lub dynamiczne (wyznaczone w ramach pasów ruchu na jezdni przy pomocy oznakowania tablic zmiennej treści, które mogą być wyznaczane na bieżąco poprzez funkcjonowanie systemu ITS w Kielcach),
- Priorytet na sygnalizacji świetlnej przyznawany „dynamicznie”, tj. podczas gdy zbliża się autobus, nadawany mu jest priorytet,
- Możliwość sterowania sygnalizacji świetlnej tak, aby minimalizować straty czasu, np. w relacjach skrajnych tam, gdzie generowane są opóźnienia,
- Likwidację miejsc newralgicznych tam, gdzie generowane są straty czasu pojazdów transportu publicznego (np. wąskie przejazdy, zła geometria).

Rekomenduje się, aby pasy autobusowe „dynamiczne” były skorelowane z funkcjonowaniem systemu ITS w Kielcach, tzn. funkcjonowały w oparciu o dane z tego systemu. Pasy autobusowe dynamiczne mogą być wyznaczane na jezdni w ramach pasów ruchu dla ruchu ogólnego, na których dopuszczany byłby tylko ruch autobusów przy pomocy znaków zmiennej treści. Pozwoli to na poprawę płynności ruchu i priorytet dla ruchu autobusowego w przypadku występowania opóźnień w kurowaniu autobusów na danym ciągu.



Rysunek 6.2 Koncepcja korytarzy transportu zbiorowego na terenie KOF

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 6.3 Koncepcja buspasów na terenie Kielc

Źródło: opracowanie własne

Mapa pokazuje proponowane lokalizacje wprowadzania buspasów i korytarze autobusowych wysokiej jakości (KAWJ). Inwestycje w rzeczywistości mogą być poszerzone o skrzyżowania przylegające do zaznaczonych odcinków.

Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami ankietowymi zmiany tras autobusów, likwidacja konieczności przesiadek i zmniejszenie czasu podróży to jedne z głównych czynników, które mogą wpłynąć na zmianę transportowych przyzwyczajeń mieszkańców KOF.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt jest zależny w zależności od sposobu wydzielenia pasa autobusowego (czy w ramach jezdni istniejącej – koszty malowania i zmiany oznakowania, czy dobudowa pasa ruchu – koszty inwestycji zwiększają się wówczas o koszty m.in. wykupu działek) lub nadania priorytetu w ramach KAWJ.

Działanie 1.6 Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego

ITS (ang. Intelligent Transport System) ma służyć zapewnieniu priorytetu dla komunikacji miejskiej, początkowo w ciągu planowanego korytarza wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej oraz poza korytarzem, punktowo, w rejonie węzłów przesiadkowych. Głównym celem wraz z planowanymi pracami infrastrukturalnymi doprowadzi do znaczącego podniesienia prędkości handlowej komunikacji miejskiej, co przełoży się na obniżenie stawki 1 wzkm oraz wzrost atrakcyjności komunikacji miejskiej, ze względu na zmniejszenie czasu podróży samym autobusem, jak i w relacji "od drzwi do drzwi". Podróż komunikacją miejską stanie się bardziej konkurencyjna pod względem czasowym w stosunku do transportu indywidualnego. Może to być realizowane poprzez nadawanie priorytetu dla pojazdów zgłaszających się na skrzyżowaniu, przedłużanie czasu zielonego w ciągu

korytarza autobusowego lub poprzez nadawanie (otwieranie) sygnału zielonego przed wyjazdem, np. z przystanku.

ITS może posiadać dodatkowe funkcjonalności, które będą pozwalać na gromadzenie danych o ruchu autobusów, ich opóźnieniach lub przyspieszeniach w stosunku do rozkładu jazdy, na sieci drogowej i przekazywaniu danych do centrali. W przyszłości system powinien być otwarty na możliwość podłączenia innych przewoźników, którzy posiadając pojazdy wyposażone w autokomputery powinni mieć możliwość korzystania z funkcjonalności systemu ITS przeznaczonego dla transportu publicznego.

Działanie dotyczy także wszelkich systemów teleinformatycznych wspomagających funkcjonowanie podsystemów transportu publicznego w KOF (np. systemy zarządzania dworcem autobusowym, systemy elektronicznych tablic informacyjnych przystankowych, systemy kieleckiej karty miejskiej).

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt zależy od liczby skrzyżowań/korytarzy objętych wdrożonym systemem ITS, a także dodatkowych modułów określonych przez Zamawiającego w opisie przedmiotu zamówienia.

Działanie 1.7 Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym

Integracja czasowo-przestrzenna tych samych lub różnych środków transportu zbiorowego wpływa na polepszenie funkcjonowania transportu zbiorowego w obszarze. Dzięki integracji czasowej, czas poświęcony na przesiadki jest niewielki, ale pozwala na swobodne przejście lub zmianę przystanku w okolicy węzła. Integracja przestrzenna obejmuje tworzenie węzłów i centrów przesiadkowych, gdzie pasażerowie mogą swobodnie zmieniać środek transportu, przewoźnika, czy linię transportu zbiorowego przy założeniu, że przystanki lokalizowane są możliwie blisko siebie, a przesiadka odbywa się w relacji drzwi - drzwi. Rozkłady linii kursujących z węzłów na granicach miasta powinny być zintegrowane czasowo z rozkładami transportu zbiorowego na Dworcu Autobusowym. Proponowana siatka połączeń autobusowych powinna przewidywać także połączenia Dworca Autobusowego z węzłami na granicach miasta. Docelowo chodzi o taką organizację czasów odjazdów pojazdów z węzłów przesiadkowych, aby pojazdy dowożące tam pasażerów lub odwożące ich mogły być skoordynowane z czasem dojazdu autobusów z Dworca Autobusowego. To także istotne, aby na Dworcu Autobusowym pojazdy oczekiwały na potencjalną przesiadkę do 3 minut po planowanym odjeździe – w przypadku kursów ze sobą skoordynowanych. W przypadku braku koordynacji, pojazdy mogą po prostu odjeżdżać.

Elementy Działania 1.7 pokrywają się z elementami Działania 1.2, co sprawia, że działania wynikające z Działania 1.2 (tworzenie linii dowozowych, węzłów przesiadkowych) powinny być realizowane zgodnie ze standardami wynikającymi z Działania 1.7.

Szacunkowe koszty realizacji działania: działanie trudne do określenia z uwagi na zakres oraz potencjalnie dużą liczbę interesariuszy. Koszt działania trudny do oszacowania z uwagi na szeroki zakres możliwej integracji.

Działanie 1.8 Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej

Poprawa jakości infrastruktury dla transportu zbiorowego, to podstawowe działanie, które może zachęcić mieszkańców do zmian przyzwyczajeń transportowych. Modernizując istniejącą infrastrukturę poprawia się także bezpieczeństwo jej użytkowników. Bezpieczne, przystosowane do wszystkich użytkowników stacje kolejowe to istotna kwestia, w poprawnym funkcjonowaniu całego systemu transportu kolejowego. Infrastruktura kolejowa powinna być odpowiednio skomunikowana z pozostałymi formami transportu takimi jak ruch pieszcy, rowerowy, a także dawać możliwość pozostawienia samochodu osobowego na parkingach typu P+R.



Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt przebudowy przystanku kolejowego to 15 000 000 zł.

Działanie 1.9 Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF

Przeprowadzanie badań dotyczących zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF pozwala określić jeden z głównych wskaźników oceny wprowadzania w życie działań zapisanych w SUMP – podział zadań przewozowych (ang. modal split). Na podstawie cyklicznego przeprowadzania badań i analiz można ocenić zmiany w codziennie wykonywanych podróżach za pomocą podstawowych środków transportu. Badania powinny obejmować ankiety w gospodarstwach domowych, realizowane metodą face-to-face. Ankiety powinny obejmować preferencje respondentów w zakresie wykorzystywanych środków transportu, dzienniczek podróży, a także ogólną charakterystykę ankietowanych. Badania powinny być realizowane cyklicznie co najmniej co 5 lat. Próba badawcza powinna wynosić 2 000 ankiet w Kielcach oraz 1 000 ankiet w gminach KOF, realizowanych proporcjonalnie do liczby ludności.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt 1 ankiety w gospodarstwie domowym to około 200 zł.

6.2.2 Cel 2

Działanie 2.1 Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ

Jednym z filarów SUMP jest zmniejszenie negatywnego wpływu oddziaływania transportu na środowisko. Działanie zakłada zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych lub innych nisko- i zeroemisyjnych realizujących zadania PTZ w celu zmniejszenia szkodliwych emisji. Tego rodzaju specjalistyczna flota wpływa nie tylko na zmniejszenie emisji do atmosfery ale również na redukcję hałasu emitowanego przez ruch drogowy.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt zakupu pojazdów realizujących zadania PTZ przedstawia się następująco:

Autobus przegubowy wraz z ładowarką – 4 700 000 zł

Autobus standardowy wraz z ładowarką – 4 000 000 zł

Działanie 2.2 Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej przez JST oraz jednostki organizacyjne gmin w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF

Powyższe działanie jest podobne do zwiększania udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych realizujących zadania PTZ. Wymieniając tabor na nowszy, spełniający normy emisji, zasilany alternatywnymi źródłami energii, nisko lub zeroemisyjny wpływa na zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery oraz wpływa na redukcję hałasu drogowego. Do floty realizującej zadania związane z obsługą komunalną gmin KOF należy zaliczyć: pojazdy obsługi bytowej (śmieciarki), pojazdy do utrzymania czystości, pojazdy techniczne obsługujące pojazdy transportu publicznego (pogotowie techniczne, pojazdy służb), pojazdy służb (np. straż miejska), pojazdy obsługi technicznej.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt zakupu pojazdów realizujących zadania obsługi komunalnej przedstawiają się następująco:

Mały dostawczy elektryczny – 250 000 zł

Duży dostawczy elektryczny – 400 000 zł

Śmieciarka elektryczna – 2 200 000 zł

Działanie 2.3 Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili

Kwestie uporządkowania i zarządzania systemem dostaw w KOF określa Działanie 2.3. W przypadku miasta Kielce, w obszarze centralnym konieczne byłoby wprowadzenie rozwiązań innowacyjnych, w tym na przykład rozwiązań dotyczących nowych, alternatywnych środków transportu (rower

cargo, pojazdy elektryczne). Kwestią konieczną do uporządkowania wydaje się także wprowadzenie regulacji dotyczących obsługi oraz lokalizacji paczkomatów, których liczba w obszarze KOF rośnie. Logistyka miejska wpływa na system transportowy obszaru. Wraz z realizacją działania można także rozważyć stworzenie dedykowanego opracowania dotyczącego analizy funkcjonowania systemu dostaw oraz na podstawie przeprowadzonych analiz wskazanie kierunku rozwoju i rozwiązań, które usprawniłyby działanie logistyki miejskiej w KOF.

Sposobem zmiany systemu dostaw logistyki miejskiej jest wprowadzanie punktów przeładunkowych, które pozytywnie wpłyną na dostawy towarów we wskazanym obszarze. Punkty przeładunkowe zlokalizowane w strategicznych miejscach rozpraszają sieć dostaw po całym KOF zwiększając dostępność systemu, bez potrzeby budowy dużych magazynów logistycznych pochłaniających duży obszar w centrum, który szczególnie w centrach miast i miejscowości jest niezwykle ważny.

Inną formą zmiany w logistyce miejskiej jest stworzenie systemu monitorowania pojazdów ciężarowych. Ma to na celu śledzenie i kontrolę ich działalności w celu zapewnienia bezpieczeństwa, optymalizacji ruchu drogowego oraz egzekwowania przepisów dotyczących transportu.

- Instalacja urządzeń monitorujących: Pierwszym krokiem jest instalacja odpowiednich urządzeń monitorujących w pojazdach ciężarowych. Mogą to być np. urządzenia GPS, czujniki prędkości, rejestratory czasu pracy kierowców, czujniki zabezpieczające ładunek itp. Te urządzenia zbierają różnego rodzaju dane i informacje dotyczące pojazdów i ich eksploatacji.
- Zebrane dane są następnie przesyłane do systemu centralnego, który gromadzi, analizuje i przetwarza te informacje. Mogą to być systemy oparte na chmurze lub lokalne systemy informatyczne, które umożliwiają zarządzanie danymi oraz dostęp do nich w czasie rzeczywistym.
- Analiza danych: Dane z monitorowanych pojazdów są poddawane analizie w celu uzyskania różnego rodzaju informacji. Mogą to być informacje dotyczące lokalizacji pojazdów, prędkości, czasu jazdy, zużycia paliwa, parametrów technicznych, itp. Analiza danych pozwala na monitorowanie wydajności floty pojazdów ciężarowych i identyfikowanie potencjalnych problemów.

Działanie dotyczyć może także wyznaczania miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych w mieście, a także miejsc wyposażonych w stanowiska do ważenia pojazdów ciężarowych.

Rekomendowanym rozwiązaniem jest przed podjęciem działań opracować dokument Sulp (Sustainable Urban Logistics Plan), w którym określony zostanie potencjał zmian, problematyka oraz potencjalne możliwości rozwiązań problemów logistyki miejskiej (o ile występują).

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Należy uwzględnić koszt opracowania dokumentu Sulp (około 200 000 zł).

Działanie 2.4 System ładowarek elektrycznych dla autobusów

Możliwość ładowania pojazdów elektrycznych transportu publicznego na węzłach przesiadkowych i w różnych strategicznych miejscach na terenie miasta Kielce przyczyni się do rozwoju tego typu pojazdów w funkcjonującym taborze. Korzystanie z pojazdów elektrycznych we flocie transportu publicznego wymaga przystosowanej do tego infrastruktury, ze względu na oferowane zasięgi pracy na pełnym cyklu akumulatora w pojeździe.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Ładowarka dwustanowiskowa o mocy 2 x 60kW dla autobusów to około 180 000 zł.

Działanie 2.5 Rozbudowa systemu roweru miejskiego

System roweru miejskiego znacznie poprawia dostępność do tego środka transportu i zwiększa zasięg podróży. Tego rodzaju system zakłada funkcjonowanie rowerów miejskich tzw. III generacji,



czyli rowerów wpinanych do stacji, w których także mogą one być ładowane. Założeniem jest, że rower może być wynajmowany przez osoby zarejestrowane w aplikacji operatora, wysokość stawki oraz zakres wynajmu powinien być uregulowany, lecz rekomenduje się, aby rowery przez pewien okres czasu były darmowe, w celu promocji środka transportu. Dodatkowo powinna być możliwość wynajmu długoterminowego rowerów aby mieszkańcy KOF mogli pożyczyć rower np. na 1 miesiąc. Rower elektryczny pozwala na pokonanie znacznie większych odległości. Wraz z systemem rowerów miejskich przeznaczonych do jazdy po mieście, sugeruje się wprowadzenie także rowerów typu cargo, którymi można przewozić niewielkie ładunki i bagaże.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt zakupu rowerów w ramach systemu roweru miejskiego:

1 rower miejski elektryczny – 10 000 zł

1 rower elektryczny cargo – 30 000 zł

6.2.3 Cel 3

Działanie 3.1 Strefy ruchu uspokojonego

Działania podejmowane w ramach Działania 3.1 mogą mieć wymiar punktowy (progi zwalniające, zawężenia przekrojów ulicznych), liniowy (zmiana przekroju ulicy na pewnej długości) lub sektorowy (Strefa Tempo30, wprowadzanie sektorowej organizacji ruchu drogowego, uniemożliwiającej przejazd tranzytem przez obszar – przykładem może być Budapeszt lub Kraków, gdzie „rozcięto” ulice celem eliminacji tranzytu). W Kielcach takie rozwiązanie miało miejsce na ul. Paderewskiego, gdzie została ona rozcięta przez ul. Sienkiewicza.

Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego w zadanym obszarze. Wprowadzając progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania, elementy małej architektury, donice miejskie z zielenią, szypki dla pojazdów itp. wpływa się na redukcję prędkości i zmniejszenie skutków ewentualnych wypadków. Realizując działanie należy wypełnić poszczególne kroki:

- Analiza obszarów potrzebujących zmian oraz obszarów niebezpiecznych – określenie miejsc, które potrzebują zmiany organizacji ruchu drogowego lub wprowadzenia zmian infrastrukturalnych. (np. okolice szkół, miejsca w których notorycznie mają miejsce kolizje i wypadki)
- Opracowanie projektów dotyczących zmian w określonym obszarze analizy
- Zmiana organizacji ruchu lub wprowadzenie zmian infrastrukturalnych wpływających na uspokojenie ruchu.

Zapobieganie wypadkom drogowym oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego to niezwykle istotne aspekty, które muszą być uwzględnione w procesie planowania przestrzeni miejskiej. W tym celu, wprowadza się różnorodne elementy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD), które mają na celu redukcję prędkości pojazdów i stworzenie bezpiecznych warunków dla pieszych i rowerzystów. Dzięki zastosowaniu tych elementów, można skutecznie ograniczyć liczbę wypadków drogowych oraz zminimalizować ich potencjalne skutki.

Istnieje wiele różnych rozwiązań, które mogą być wykorzystane w tym procesie. Wyniesienia jezdni stanowią jedno z popularnych rozwiązań, które mają na celu obniżenie prędkości pojazdów poprzez zmianę poziomu drogi. Stosuje się także progi zwalniające, separatory ruchu, wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, zawężenia toru jazdy, słupki wygradzeniowe, wprowadzanie elementów małej architektury oraz odginanie toru jazdy.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

W ramach strefy ruchu uspokojonego należy wprowadzać elementy, których funkcją będzie uspokojenie ruchu m.in.

1 próg zwalniający listwowy – 5 500 zł

1 próg zwalniający wyspowy – 5 700 zł

1 wyniesione skrzyżowanie – 450 000 zł.

Poza kosztami jednostkowymi należy również uwzględnić funkcjonowanie oraz eksploataowanie elementów.

Działanie 3.2 Doświetlenie przejść dla pieszych

Montaż odpowiedniego oświetlenia infrastruktury dla pieszych (w pierwszej kolejności przejść dla pieszych) to kluczowe działanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu pieszych w miejscowościach obszaru KOF. Niedoświetlenie chodników i przejść dla pieszych często jest powodem wypadków. Wprowadzając powyższe działanie należy wykonać takie kroki jak:

- Analiza miejsc nieodpowiednio oświetlonych lub zupełnie niedoświetlonych – kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego związanego z oświetleniem infrastruktury pieszej można skonsultować z mieszkańcami danej gminy, aby wskazali oni miejsca wymagające interwencji
- Montaż oświetlenia w wybranych poprzednio lokalizacjach

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt projektu dla 1-2 lamp to około 3 000 zł.

Koszt słupa z montażem około 10 000 zł.

Koszt inteligentnego przejścia dla pieszych to 100 000 zł.

Działanie 3.3 Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr

Edukacja dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna rozpoczynać się od najmłodszych lat, już w szkole, kiedy to dzieci zaczynają być uczestnikami ruchu drogowego. Działanie zakłada organizację akcji, spotkań i kampanii promujących bezpieczne poruszanie się wokół szkół. Realizując działanie należy wypełnić poszczególne kroki:

- Kontakt ze szkołami oraz jednostkami które mogą pomóc w organizacji spotkań na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Realizacja spotkań po uprzednim uzgodnieniu z dyrekcją szkół

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt za 1 akcję wynosi około 7 000 zł.

Działanie 3.4 Organizacja działań edukacyjnych w szkołach

Działania i założenia proponowane w SUMP-ach powinny być przedstawiane wszystkim uczestnikom ruchu drogowego – bez względu na wiek. Promocja i działania edukacyjne w zakresie tematyki dotyczącej zrównoważonej mobilności powinna być podejmowana jako realizacja działań edukacyjnych dzieci w szkołach już od najmłodszych lat. Działanie można realizować podejmując następujące rozwiązania:

- Przygotowanie programu edukacyjnego przystosowanego dla dzieci w zależności od wieku.
- Nawiązanie współpracy z jednostkami odpowiedzialnymi za transport w obszarze oraz kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego
- Realizacja spotkań edukacyjnych w szkołach w ramach obowiązkowych zajęć dla wszystkich dzieci

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt za 1 spotkanie wynosi około 2 000 zł.

Działanie 3.5 Optymalizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych

Działanie dotyczy organizacji sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Dla ruchu pieszego istotną kwestią są czasy oczekiwania na przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Zbyt długie czasy przejścia przykładowo w poprzek skrzyżowań z sygnalizacją mogą powodować znaczące wydłużenia czasu podróży pieszej. Długi czas oczekiwania



na czerwonym świetle może powodować rezygnację z wyboru konkretnej trasy, a także niebezpieczne sytuacje w obrębie przystanków autobusowych – piesi często decydują się wówczas na przebieganie przez jezdnię mimo czerwonego światła, aby zdążyć na nadjeżdżający autobus. W przypadku wielu skrzyżowań w KOF, zaprojektowano je tak, że piesi muszą nadkładać drogi a dodatkowo pokonywać je w kilku cyklach sygnalizacji świetlnej. Działanie zakłada organizację sygnalizacji w taki sposób aby nadawała ona priorytet dla transportu publicznego ale uwzględniała również pieszych poprzez różnego rodzaju detektory i czujniki, aby czas oczekiwania był optymalny i współgrający z cyklem na skrzyżowaniu.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt za 1 sygnalizację wynosi około 150 000 zł.

Działanie 3.6 Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym

Zapobieganie wypadkom drogowym oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego to niezwykle istotne aspekty, które muszą być uwzględnione w procesie planowania przestrzeni miejskiej. W tym celu, wprowadza się różnorodne elementy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD), które mają na celu redukcję prędkości pojazdów i stworzenie bezpiecznych warunków dla pieszych i rowerzystów. Dzięki zastosowaniu tych elementów, można skutecznie ograniczyć liczbę wypadków drogowych oraz zminimalizować ich potencjalne skutki.

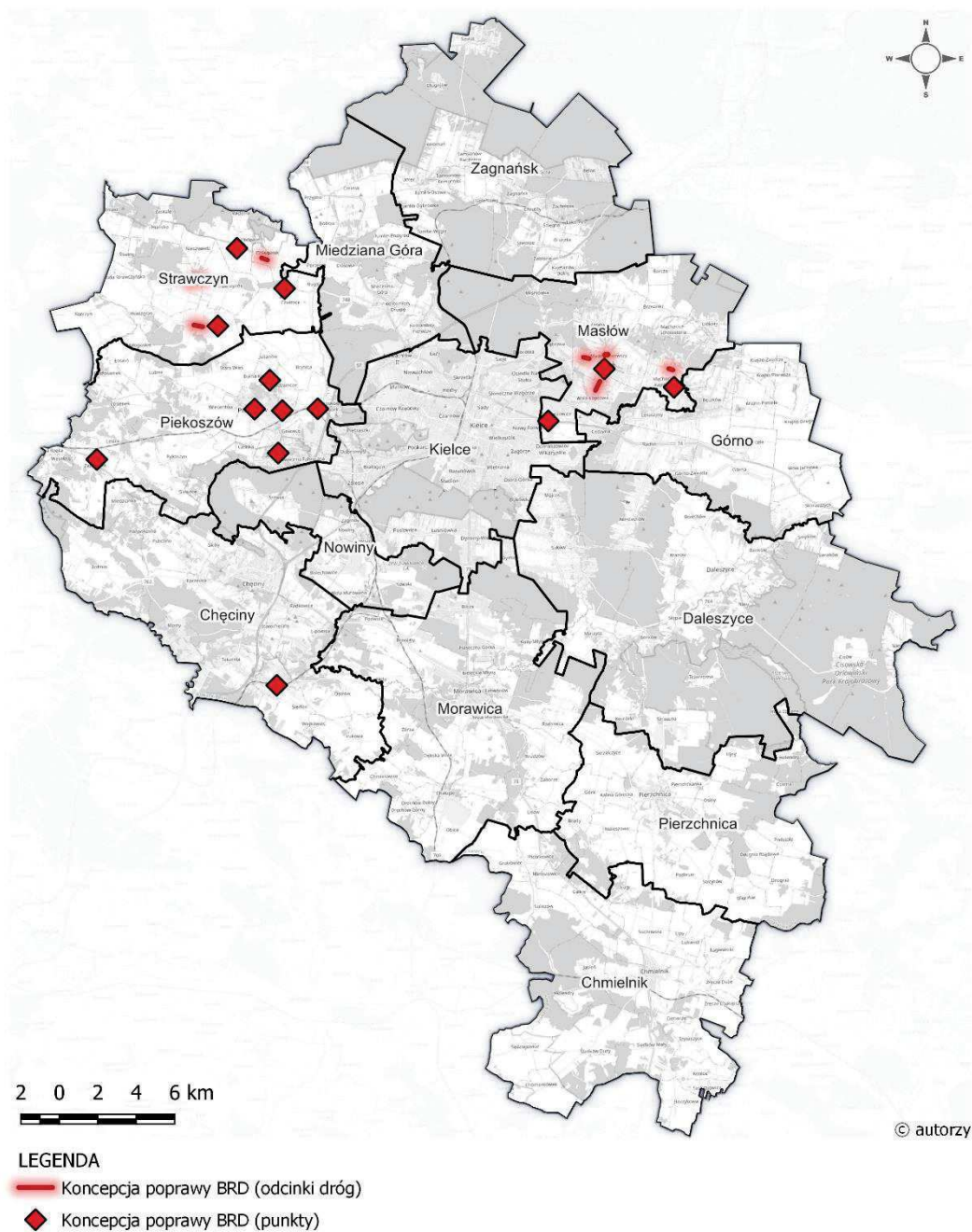
Istnieje wiele różnych rozwiązań, które mogą być wykorzystane w tym procesie. Wyniesienia jezdni stanowią jedno z popularnych rozwiązań, które mają na celu obniżenie prędkości pojazdów poprzez zmianę poziomu drogi. Stosuje się także progi zwalniające, separatory ruchu, wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, zawężenia toru jazdy, słupki wygrodzeniowe, wprowadzanie elementów małej architektury oraz odginanie toru jazdy. Poprawa bezpieczeństwa odbywa się także poprzez doświetlanie chodników na ciągach dotychczas nieoświetlonych. Kierujący pojazdami już z dalekiej odległości widzą pieszych, których ciężko dostrzec gdy ciągi pieszne nie są odpowiednio oświetlone.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt za 1 punkt wynosi około 30 000 zł.

Działanie 3.7 Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF

Działaniem nawiązującym do poprawy bezpieczeństwa ruchu są audyty BRD wykonywane przez certyfikowanych audytorów, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerów na całej sieci dróg KOF. Ważne jest, aby odpowiednio dobierać i lokalizować elementy BRD w odpowiednich miejscach, które są szczególnie narażone na ryzyko wypadków drogowych. Dlatego też rekomenduje się przeprowadzenie audytu BRD na sieci drogowej KOF dla miejsc niebezpiecznych w ramach ruchu pojazdów oraz ze uwzględnieniem takich elementów infrastruktury, jak między innymi: przejścia dla pieszych, przejścia sugerowane, miejsca niebezpieczne, w których nie ma przejść dla pieszych, ciągi drogowe bez infrastruktury dla pieszych, itd., w celu oceny ich bezpieczeństwa.



Rysunek 6.4 Konceptcja poprawy BRD na terenie KOF

Źródło: opracowanie własne

Audyt pozwala na identyfikację obszarów, które wymagają ulepszeń i dostosowania, co przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na przejściach i przejazdach oraz ograniczenia ryzyka wypadków drogowych.

Wprowadzenie elementów BRD do przestrzeni miejskiej stanowi efektywną strategię, która ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie liczby wypadków w KOF.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt za 1 audyt sieci wynosi około 250 000 zł.



Działanie 3.8 Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)

Układ drogowy obszaru KOF powinien tworzyć spójną całość, a poszczególne tworzące go ulice powinny posiadać pewną hierarchię. Na podstawie hierarchii odcinki powinny pełnić określone funkcje, do których są przeznaczone. W obszarze powinien zostać określony układ dróg odpowiadających za przenoszenie ruchu tranzytowego przez KOF. Działanie dotyczy także eliminacji ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych poprzez zmiany w organizacji ruchu, przekształcenia funkcjonalne, infrastrukturalne. Likwidacja tranzytu z wyznaczonych dróg dotyczy również problematyki osiedli mieszkaniowych, głównie w Kielcach (gdyż w domyśle takie rozwiązania stosuje się do miast i mniejszych miejscowości).

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt za 1 km zmian wynosi około 300 000 zł.

6.2.4 Cel 4

Działanie 4.1 Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni

Działanie ma na celu zapewnienie ciągłości przejazdu rowerów po infrastrukturze w analizowanym obszarze bez przerywania jazdy i konieczności pokonania pewnych odcinków chodnikiem lub w ruchu ogólnym z samochodami. Zgodnie z ideami SUMP przebudowując odcinki i wprowadzając nową infrastrukturę dla rowerzystów należy pamiętać o drzewach i zieleni miejskiej.

Działanie 4.1 jest związane bezpośrednio z koniecznością realizacji dwóch opracowań dotyczących koncepcji rozwoju infrastruktury rowerowej. Są to:

1. Przygotowanie Standardów projektowych dla infrastruktury rowerowej dla całego KOF przy czym bezkosztowo można przyjąć ustalenia zeszytów technicznych dotyczących projektowania infrastruktury rowerowej:
 - a. WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów
 - b. WR-D-42-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów
 - c. WR-D-42-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach
2. Studium/masterplanu tras rowerowych dla KOF wraz z budową sieci

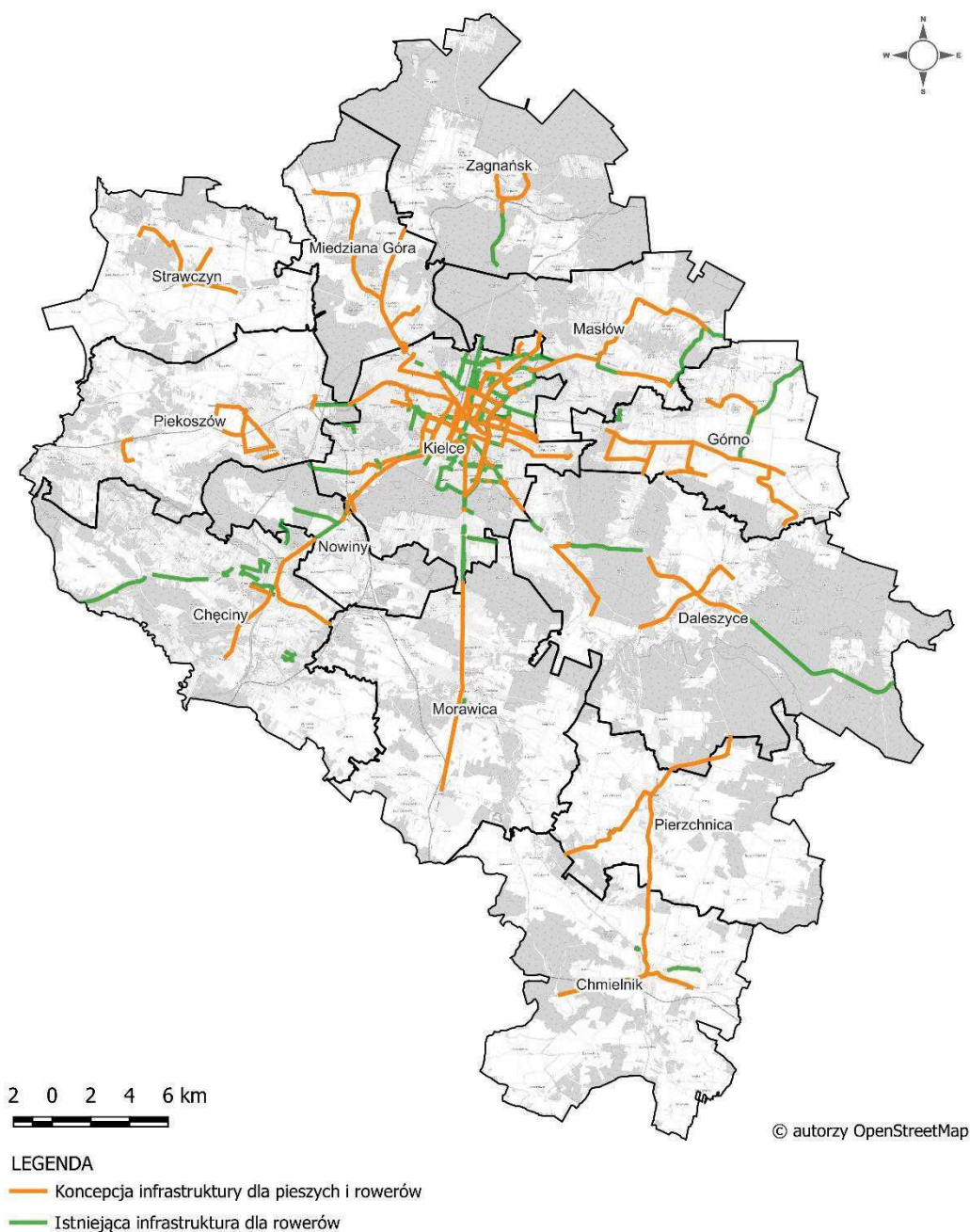
Aby wprowadzenie tego działania było skuteczne, należy wziąć pod uwagę następujące kroki:

- Inwentaryzacja terenowa istniejącej infrastruktury
- Pomiar ruchu rowerowego w obszarze – określenie głównych potoków i brakujących odcinków infrastruktury dla rowerzystów
- Opracowanie projektów dotyczących konkretnych odcinków
- Realizacja projektów – budowa nowej infrastruktury z uwzględnieniem wprowadzania zieleni miejskiej.

Działanie dotyczy także budowy tras dla ruchu turystycznego. Budowa tras rowerowych dla ruchu turystycznego to kompleksowy proces, który obejmuje planowanie, projektowanie oraz utrzymanie tras lub szlaków dedykowanych dla ludzi poruszających się w celach rekreacyjnych. W przypadku podjęcia prac nad danym działaniem należy uwzględnić:

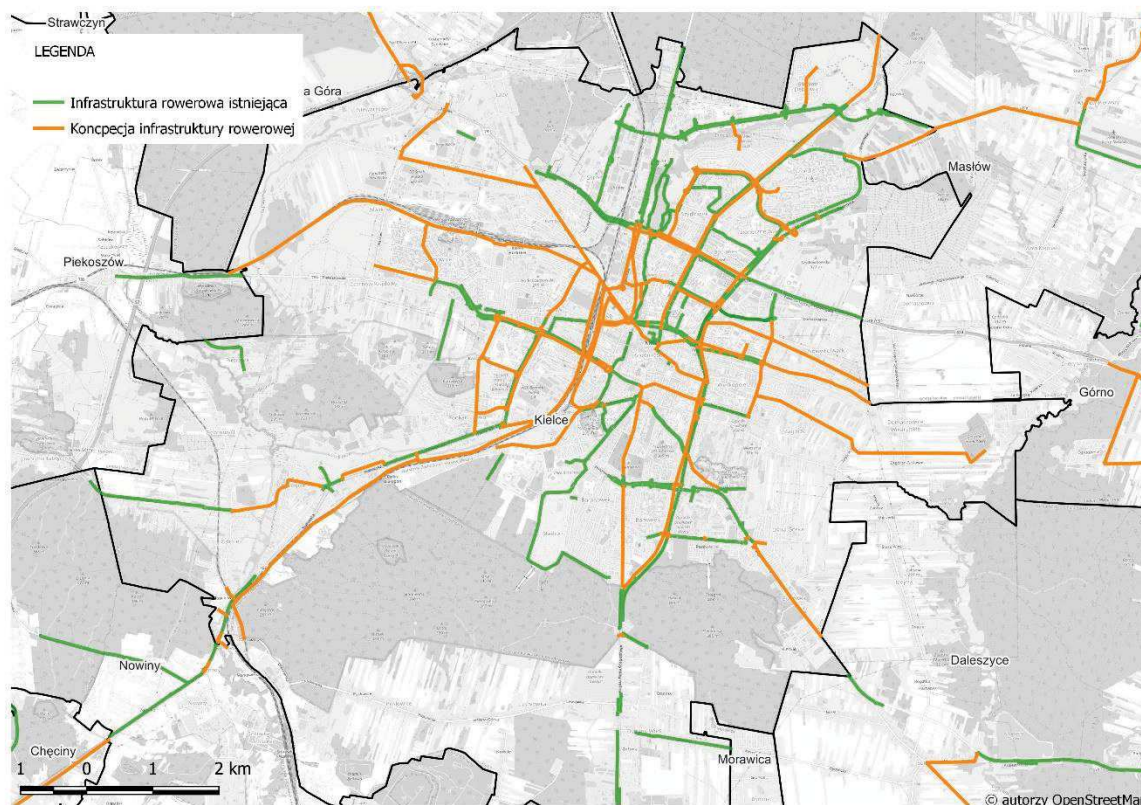
- Przeprowadzenie analizy potrzeb i potencjału danej lokalizacji pod kątem ruchu rowerowego turystycznego. Określa się atrakcyjne trasy, które mogą przyciągnąć rowerzystów, uwzględniając walory krajobrazowe, zabytki, lokalną kulturę itp. Następnie tworzy się plan, który uwzględnia trasę, przystanki, miejsca do odpoczynku, informacyjne tablice itp.

- Wykonanie opracowania zgodnie z założeniami WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów o nazwie „KONCEPCJA PRZEBIEGU TRAS ROWEROWYCH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO”
- Projektowanie trasy rowerowej, z uwzględnieniem szerokości trasy, ewentualnego podziału na pas dla rowerów i pieszych, lokalizację przystanków, miejsc obsługi rowerów, a także kwestie związane z oświetleniem
- Po uzyskaniu odpowiednich zgód i formalności oraz prac związanych z budową należy rozpocząć proces oznakowania tras rowerowych. Tablice informacyjne, kierunkowe znaki, oznaczenia odległości, sygnalizacja świetlna czy oznaczenia przejść dla rowerzystów są niezbędne, aby użytkownicy mogli bezpiecznie poruszać się po trasie.



Rysunek 6.5 Koncepcja rozbudowy infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie KOF

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 6.6 Koncepcja rozbudowy infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie miasta Kielce

Źródło: opracowanie własne

Mapa pokazuje proponowane lokalizacje wprowadzania infrastruktury pieszej i rowerowej. Inwestycje w rzeczywistości mogą być poszerzone o skrzyżowania przylegające do zaznaczonych odcinków i różnić się przykładowo stronami prowadzenia ruchu na danej ulicy.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Konstrukcja drogi dla rowerów przyjmowana do budżetu obywatelskiego wynosiła 380 zł/m². Koszt dotyczy samej konstrukcji. Należy uwzględnić dodatkowe koszty związane z opracowaniem projektu, przebudową sieci podziemnych, budową kanału technologicznego itp.

Działanie 4.2 Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury

Stan infrastruktury dla transportu zbiorowego, pieszych i rowerzystów powinien być monitorowany i w razie potrzeby modernizowany. Chodniki i drogi dla rowerów powinny być na bieżąco utrzymywane i remontowane. Jeśli mieszkańcy mają korzystać z dwóch najbardziej ekologicznych form poruszania się, jakimi są podróże pieszo i rowerem, muszą mieć zagwarantowany standard infrastruktury, która zapewni im bezpieczeństwo i dobre połączenie do celu podróży. Istniejące chodniki i drogi dla rowerów powinny mieć równą nawierzchnię, aby nie sprawiały niebezpieczeństwa dla osób z ograniczoną mobilnością. Zalecane jest opracowanie dokumentów określających standardy projektowania infrastruktury dla pieszych i rowerów.

Działanie to ma także na celu likwidację punktów kolizyjnych pieszych i rowerzystów, które są istotne dla poprawy bezpieczeństwa na drogach i zapewnienia płynności ruchu. W celu likwidacji punktów kolizyjnych należy wykonać szczegółową analizę BRD z udziałem pieszych i rowerzystów oraz następujące działania:

- Separacja stref dla pieszych i rowerzystów: Tworzenie oddzielnych stref dla pieszych i rowerzystów to skuteczny sposób minimalizowania ryzyka kolizji. Oddzielne chodniki dla

pieszych oraz wyznaczenie pasów dla rowerzystów lub dróg rowerowych zwiększa bezpieczeństwo dla obu grup.

- Działania mające na celu poprawę widoczności dla pieszych i rowerzystów są kluczowe. Oświetlanie ciemnych obszarów, montaż odblasków i elementów odblaskowych na drogach, a także promowanie noszenia jaskrawych ubrań lub kamizelek odblaskowych przez pieszych i rowerzystów przyczyniają się do lepszej widoczności i zmniejszają ryzyko kolizji.
- Edukacja i kampanie informacyjne: Organizowanie kampanii edukacyjnych dla pieszych i rowerzystów ma na celu zwiększenie świadomości o zasadach bezpieczeństwa na drogach. Poprawa wiedzy na temat właściwego zachowania się na drodze, wymaganego oznakowania, zasad pierwszeństwa i bezpiecznych nawyków może przyczynić się do redukcji liczby kolizji.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt za 1 metr kwadratowy nawierzchni asfaltowej wynosi około 400 zł.

Działanie 4.3 Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)

Infrastruktura punktowa przeznaczona dla rowerów i ich użytkowników odgrywa istotną rolę w systemie transportowym miasta. Powyższe działanie zakłada uzupełnianie infrastruktury punktowej w zakresie ruchu rowerów poprzez zwiększenie liczby wiat rowerowych, stojaków na rowery w miejscach użytku publicznego i nie tylko, zwiększanie liczby stacji naprawczych. Realizując działanie należy wypełnić poszczególne kroki:

- Analiza braków w infrastrukturze punktowej wpływającej na ograniczanie dostępności
- Koncepcja rozbudowy infrastruktury punktowej (przejazdy rowerowe, wiaty, stojaki, stacje napraw)
- Realizacja wcześniej przygotowanej koncepcji rozbudowy infrastruktury punktowej

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt 1 przystanku z wiatą, peronem i wyposażeniem wynosi około 30 000 zł.

Działanie 4.4 Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych

Działania związane z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dotyczą osób w każdym wieku. Dlatego też, już od najmłodszych lat można zaczynać edukować dzieci i młodzież, aktywnie promując ideologię SUMP. Ekologia, oddziaływanie na środowisko, bezpieczeństwo ruchu przy szkołach, bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych, zapewnienie odpowiedniej widoczności – to tylko niektóre z postulatów, które są promowane przez SUMP.

Zaangażowanie szkół w edukację i promowanie zrównoważonej mobilności można realizować na wielu szczeblach. Organizacja spotkań z osobami odpowiedzialnymi za transport, uczenie dzieci podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, gry terenowe o tematyce zrównoważonej mobilności, akcje promujące zdrowe formy transportu itp. Działanie można zrealizować podejmując następujące rozwiązania:

- Przygotowanie programu edukacyjnego przystosowanego dla dzieci w zależności od wieku,
- Nawiązanie współpracy z jednostkami odpowiedzialnymi za transport w obszarze oraz kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- Realizacja spotkań edukacyjnych w szkołach w ramach obowiązkowych zajęć dla wszystkich dzieci.

Promowanie idei SUMP i tworzenie kampanii informacyjnych nie powinno kończyć się w ramach szkół – powinno docierać także do osób dorosłych i starszych, aby wszyscy mieszkańcy mieli szansę poznać na czym polega SUMP, jakie są jego cele oraz jakimi działaniami cele te mają być osiągnięte.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt za 1 akcję wynosi około 7 000 zł.

6.2.5 Cel 5

Działanie 5.1 Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)

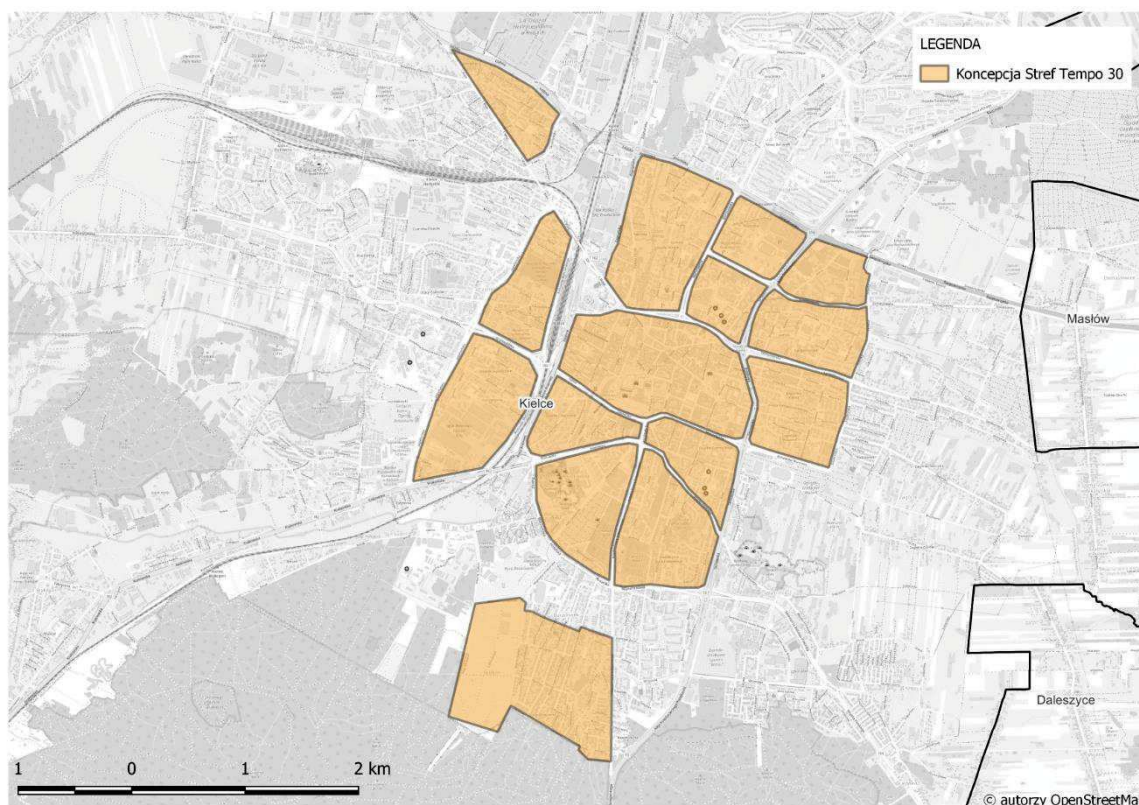
Atrakcyjne warunki komunikacyjne w centrach miejscowości KOF przyciągają ruch tranzytowy, co zwiększa emisję szkodliwych substancji, powoduje korki drogowe oraz generuje uciążliwy hałas dla mieszkańców. W celu poprawy jakości życia mieszkańców w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym konieczne jest uspokojenie ruchu w centrum większych miejscowości. W tym celu proponuje się wprowadzenie Stref Ograniczonego Ruchu (SOR) lub Stref Czystego Transportu (SCT). Przed wprowadzeniem SOR konieczne jest przeprowadzenie analizy struktury i właściwości pojazdów poruszających się w obszarze, w którym planowane jest wprowadzenie takiej strefy. Należy również ustalić katalog pojazdów i warunki wjazdu. Wprowadzenie SOR lub SCT może przyczynić się do efektywniejszego wykorzystania obwodnic. Rekomenduje się przeprowadzenie badań ruchu tranzytowego, np. przy użyciu kamer ANPR, w celu określenia procentowego udziału pojazdów tranzytowych poruszających się przez centrum. Z Działania 5.1 wyłączone są drogi ekspresowe oraz autostrady, które z założenia dzięki wysokim parametrom projektowym zapewniają mniejsze oddziaływanie na środowisko.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt projektu ORD oraz wprowadzenia wynosi około 250 000 zł.

Działanie 5.2 Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych

Przekształcenia funkcjonalne ulic mają na celu kompleksową zmianę charakteru pasa ulicznego oraz przyległej zabudowy, przy uwzględnieniu oczekiwań mieszkańców. Ich głównym celem jest aktywizacja obszarów, które dotychczas były niedostatecznie rozwinięte pod względem infrastruktury i usług. Przekształcenia te mają na celu poprawę dostępności do infrastruktury poprzez budowę chodników, dróg rowerowych oraz wyznaczanie dodatkowych miejsc i stref wypoczynku, gastronomii i handlu, które przyczynią się do ożywienia obszaru. Działania te mają również na celu poprawę funkcjonalności całej ulicy, często poprzez obniżenie jej kategorii drogi, co przyczynia się do zwiększenia jej dostępności i atrakcyjności.



Rysunek 6.7 Koncepcja stref Tempo30 na terenie KOF

Źródło: opracowanie własne

Głównym założeniem tych działań jest zwiększenie liczby podróży realizowanych na ulicy, jednak głównym nacisk kładzie się na podróże piesze, rowerowe i korzystanie z publicznego transportu zbiorowego. W związku z tym, wprowadza się ograniczenia dla ruchu indywidualnego, aby dostosować przestrzeń do potrzeb wszystkich użytkowników.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt przebudowy 1 km wynosi 1 100 000 zł.

Działanie 5.3 Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development

Transit Oriented Development (TOD) to podejście planistyczne, które koncentruje się na rozwijaniu zabudowy oraz przestrzeni publicznej wokół punktów komunikacyjnych, takich jak stacje kolejowe czy przystanki autobusowe. W ramach sporządzania dokumentów planistycznych obowiązujących na terenach gmin i miast, każda jednostka powinna zwrócić szczególną uwagę, na wyznaczenie terenów do zainwestowania lub przekształceń zgodnie z prognozami demograficznymi oraz TOD. Pozwoli to na uzyskanie efektu synergii z innymi działaniami SUMP (lub wręcz będzie warunkowało ich właściwe wdrożenie), co pozwoli na zwiększenie efektywności ekonomicznej rozwiązań komunikacyjnych oraz doprowadzi do obniżenia kosztów bieżącego funkcjonowania.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt opracowania dokumentu wynosi 300 000 zł.



6.2.6 Cel 6

Działanie 6.1 Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF

Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania wszystkich podsystemów transportowych w KOF, wraz z kompleksową analizą stanu istniejącego i badaniami ruchu, jest kluczowym działaniem mającym na celu efektywne zarządzanie przestrzenią miejską oraz zapewnienie optymalnych warunków dla mieszkańców i użytkowników. Da także wiedzę w jakim stopniu polityka SUMP była zrealizowana w perspektywie 2023 – 2030 przez gminy KOF. Jest to podstawa do prac przy kolejnym cyklu SUMP, dlatego kluczowe jest wykonanie opracowania przed rozpoczęciem prac nad aktualizacją cyklu SUMP.

Opracowanie należy wykonać przed kolejnym cyklem SUMP, w perspektywie roku 2028 – 2029, przy czym zakłada się:

- Rozpoczęcie prac nad opracowaniem i przygotowanie dokumentacji - 2028 rok,
- Badania ruchu - 2029 rok,
- Rozpoczęcie prac nad SUMP - rok 2030.

Pierwszym krokiem w tym działaniu jest przeprowadzenie szczegółowej analizy stanu istniejącego. Obejmuje to badanie infrastruktury, układu drogowego, systemów komunikacji, zagospodarowania przestrzennego, obszarów publicznych, oraz innych elementów mających wpływ na funkcjonowanie centrum miasta. Analiza ta pozwala na zidentyfikowanie mocnych stron, słabości, możliwości rozwoju oraz potencjalnych problemów, które należy uwzględnić w procesie planowania. Analizę należy przeprowadzić na podstawie kompleksowych badań ruchu (KBR). Obejmują one:

- Badania ruchu drogowego,
- Badania tranzytu,
- Badania frekwencji pasażerskiej,
- 10 000 ankiet dotyczących transportu w mieście Kielce oraz 2000 ankiet w gminach KOF,
- Badania parkowania,
- Badania ruchu rowerów, UTO, UWR,
- Badania generatorów ruchu,
- Badania dotyczące systemu dostaw w obszarach centralnych,
- Badania dotyczące logistyki miejskiej (paczkomaty),
- Pozyskanie danych o wypadkach drogowych i przedstawienie działań zaradczych w formie Opinii BRD.

Mając wszelkie informacje dotyczące wszystkich podsystemów transportu w KOF należy następnie opracować:

- Dokument określający organizację publicznego transportu zbiorowego w KOF, który zawierać będzie między innymi:
 - o Koncepcję rozbudowy KAWJ oraz buspasów,
 - o Koncepcję systemu węzłów przesiadkowych,
 - o Remarszrutyzację linii transportu zbiorowego uwzględniającą relokalizację przystanków.
- Dokument określający organizację logistyki miejskiej w obszarze (np. Sulp - Sustainable Urban Logistics Plan).

Jednocześnie należy wziąć pod uwagę metodykę opracowania SUMP i wykonać rzetelną ocenę działań zaplanowanych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, które będą podstawą do planowania polityki transportowej w nowym cyklu SUMP.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt wykonania opracowania, uwzględniającego powyższe badania wynosi około 1 000 000 zł. Dodatkowo należy uwzględnić dokument określający organizację publicznego transportu zbiorowego oraz organizację logistyki miejskiej (300 000, 200 000 zł)

Działanie 6.2 Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych

Błękitno-zielona infrastruktura odnosi się do systemów i rozwiązań, które integrują zarządzanie wodami deszczowymi oraz kreują przyjazne dla środowiska i estetyczne tereny publiczne, które są przyjazne mieszkańcom. Projektowanie błękitno-zielonej infrastruktury oraz jej powiązanie z terenami mieszkalnymi stanowi ważne działanie w ramach zrównoważonego rozwoju miejskiego.

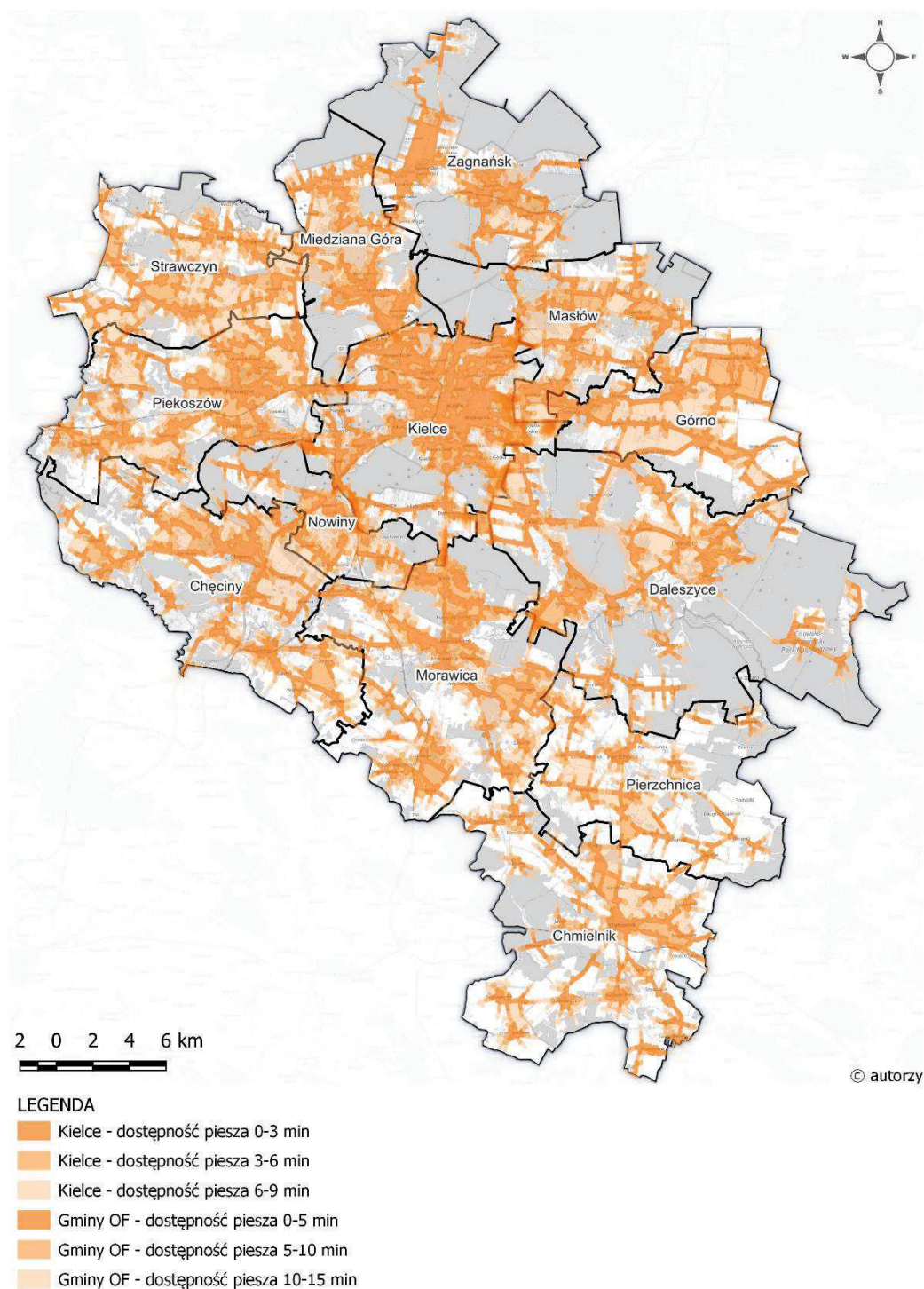
Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt 1 pakietu z meblami ogrodowymi, zielenią wynosi około 30 000 zł.

Działanie 6.3 Usunięcie barier architektonicznych

Poprzez usunięcie barier architektonicznych w infrastrukturze rozumie się między innymi eliminację punktów kolizji pieszych i rowerzystów z innymi uczestnikami ruchu drogowego, dążenie do zapewnienia ciągłości przebiegu infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, dążąc do zwiększenia dostępności. Proces usuwania barier architektonicznych na terenie KOF jest ciągle w trakcie realizacji. Działanie zakłada kontynuację oraz rozszerzenie czynności w tym zakresie.

Realizując powyższe działanie można rozważyć stworzenie raportu dotyczącego monitorowania dostępności obiektów dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności. Realizując pozostałe działania zapisane w SUMP, liczba obiektów i budynków użyteczności publicznej dostosowana do osób ze szczególnymi potrzebami powinna wzrastać. Raport i monitorowanie dostępności obiektów na terenie KOF umożliwi pokazanie pozytywnej zmiany w liczbie budynków i obiektów dostępnych dla wszystkich użytkowników, a także wskaże lokalizacje wymagające interwencji, gdzie dostępność nie jest wystarczająca.



Rysunek 6.8 Dostępność piesza do przystanków autobusowych w KOF

Źródło: opracowanie własne

Poza tym usuwanie barier można realizować poprzez likwidację wąskich gardeł w infrastrukturze, w przypadku której nie ma ciągłości możliwości przejazdu oraz poprawę infrastruktury punktowej (np. obniżenie krawężników, likwidacja dziur, poprawa i niwelowanie różnic terenowych w przypadku ich występowania).

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt usunięcia barier (poprawa infrastruktury) oraz projekt to około 50 000 zł.

Działanie 6.4 Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności

Infrastruktura transportowa w miastach powinna być realizowana zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego. Zarówno infrastruktura punktowa jak i liniowa powinna być dostosowana do potrzeb wszystkich użytkowników – niezależnie od wieku oraz dostosowana do osób ze szczególnymi potrzebami. Główne zasady wdrażania w życie projektowania uniwersalnego to: proste i intuicyjne użytkowanie, czytelność informacji, tolerancja na błędy, wygoda w użytkowaniu, odpowiednie wielkości i przestrzenie dla dostępu i codziennego użytkowania.

Realizacja idei TOD może być wprowadzana w życie przykładowo przez realizację opracowania wskazującego kierunek rozwoju przestrzeni publicznej jako TOD, polegającego na określeniu zasad i wytycznych dotyczących projektowania i zagospodarowania terenów wokół istniejących i przyszłych węzłów komunikacyjnych. Opracowanie uwzględnia różnorodne aspekty, takie jak mieszkalnictwo, handel, usługi, przestrzeń zieleni, bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, a także tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt opracowania dokumentu oraz wdrożenia wynosi około 70 000 zł.

Działanie 6.5 Uporządkowanie parkowania pojazdów

Celem wprowadzenia poboru opłat jest uzyskanie zwiększenia rotacji pojazdów samochodowych na drogach publicznych. Funkcjonowanie Strefy Płatnego Parkowania powinno mieć na celu przede wszystkim ograniczenie dostępności przestrzeni parkingowej w centrum miasta. Działanie powinno skupiać się na zmianach w obszarze strefy płatnego parkowania tak, aby uniemożliwiać korzystanie z nieodpłatnych miejsc postojowych w bezpośredniej bliskości centrum miasta. Strefa powinna być szczelna, a parkowanie uporządkowane, aby w obszarze nie znajdowały się tzw. „dzikie” miejsca parkingowe, na których nie jest pobierana opłata, pomimo, że miejsce znajduje się w strefie płatnego parkowania.

Porządkowanie obszaru strefy płatnego parkowania można realizować nowoczesnymi rozwiązaniami, np. monitorując obszar strefy specjalnymi pojazdami wyposażonymi w kamery lub specjalnie lokowanymi kamerami obejmującymi wskazane ulice. Monitorowanie obszaru jest istotną kwestią jeśli mowa o porządkowaniu parkowania pojazdów.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt takiego rozwiązania dla miasta Kielce wynosi około 500 000 zł.

Działanie 6.6 Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie

Działanie powinno zakładać sukcesywne zwiększanie stawki opłaty za postój pojazdu w Strefie Płatnego Parkowania uzależnione od obserwacji zajętości dostępnej przestrzeni parkingowej do uzyskania pożądanego poziomu rotacji oraz sukcesywne poszerzanie strefy w mieście. Dodatkowo jako działanie powiązane zaleca się rozwój systemu informatycznego, obsługującego Strefę (parkomaty i inne urządzenia) oraz wdrożenie pilotażowo części systemu ITS, informującego o zajętości miejsc w Strefie (na tablicach wjazdowych do miasta mogą wyświetlać się informacje o zajętości miejsc na parkingach lub w obszarach gdzie występuje parkowanie przykrawężnikowe, objęte kontrolą systemową). Rekomendowane jest przeprowadzenie badań i analiz funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania dla określenia poziomu zajętości, rotacji i innych parametrów charakteryzujących Strefę, aby móc planować zmiany, które powinny być wynikiem wnioskowania i przeprowadzonych badań. Po wprowadzeniu zmian zasadne jest ponowne badanie funkcjonowania SPP dla określenia stopnia wpływu zmian na zmiany charakterystyki parkowania. Zmiana stawek opłat za postój pojazdów w Strefie Płatnego Parkowania wpływa także na decyzję o wyborze środka transportu w codziennych podróżach i chociażby ze względów ekonomicznych może wpływać na zmianę w podziale zadań przewozowych, mieszkańcy zmuszeni do ponoszenia wysokiej



opłaty za postój będą w perspektywie zniechęceni do wykorzystania samochodu w dojazdach obligatoryjnych, co powinno skłonić do wykorzystania transportu publicznego lub roweru w podróżach, a większa liczba wolnych miejsc w SPP spowoduje, że osoby zmuszone do dojazdu samochodem (np. w celu załatwienia spraw), będą mogły znaleźć miejsce postojowe i ograniczą tworzenie dodatkowego ruchu „w poszukiwaniu miejsca do parkowania”. Zakłada się, że w ramach Działania 6.6 należy poprawiać infrastrukturę obsługi Strefy Płatnego Parkowania, jak również rozszerzać system na nowe obszary, planowane do wdrożenia. Rozumie się przez to wsparcie systemów informatycznych oraz elementów wyposażenia obecnej i planowanej SPP: zakup nowych lub wymiana obecnych parkomatów na nowe, a także inne urządzenia, służące poprawie funkcjonowania Strefy.

Działanie 6.6 związane z rozszerzeniem SPP powinno być w przyszłości skorelowane z funkcjonowaniem ITS w Kielcach, a także należy rozważyć możliwość podłączenia do systemu ITS informacji o zajętości miejsc postojowych w SPP na tablicach zmiennej treści, jednak z racji dostępnej technologii, jest to działanie planowane jako horyzontalne i powinno być wdrażane pilotażowo.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt opracowania funkcjonowania SPP do uchwały wynosi około 150 000 zł.

Koszt 1 parkomatu wraz z obsługą informatyczną i systemem wynosi około 25 000 zł.

Działanie 6.7 Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP

Stawka za parkowanie w SPP, wraz ze zwiększaniem obszaru obowiązywania powinna zostać zróżnicowana. Obszar należy podzielić na strefy, w których wysokość stawki będzie uzależniona od charakterystyki i lokalizacji obszaru względem centrum miasta. W ścisłym centrum Kielc powinna to być Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania, a na pozostałym obszarze może to być realizowane dwutorowo: albo poprzez Strefę Płatnego Parkowania, albo poprzez Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania, po określeniu wcześniejszym granic „śródmieścia funkcjonalnego”. Wyznaczenie SPP powinno być poprzedzone badaniami parkowania, pozwalającymi określić takie parametry jak zajętość miejsc, czy rotacja pojazdów.

W przypadku gmin KOF, po diagnozie nie zidentyfikowano problemów wskazujących na konieczność implementacji Strefy Płatnego Parkowania.

Szacunkowe koszty realizacji działania:

Koszt opracowania wynosi 30 000 zł, ponieważ zakłada bazowanie na opracowaniu funkcjonowania SPP.

Działanie 6.8 Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF

Działanie to jest związane z późniejszym procedowaniem i wdrażaniem SUMP KOF do realizacji w fazie po jego opracowaniu. Rekomenduje się, aby w obszarze KOF funkcjonowała jedna jednostka odpowiedzialna za działania wynikające z SUMP oraz wskazanie podmiotów/struktur organizacyjnych odpowiedzialnych za koordynację i zintegrowane zarządzanie zadaniami związanymi ze zrównoważoną mobilnością oraz sposobu organizacji i działalności pozostałych struktur zaangażowanych we wdrażanie zrównoważonej mobilności. Działanie zakłada także wskazanie ram integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności (np. wspólne planowanie przestrzenne, zarządzanie drogami i przewozami) oraz wypracowanie kilku wariantów rozwoju formy organizacyjnej organizatorów transportu publicznego w perspektywie dekady dla obszaru KOF i przekonanie interesariuszy do zawarcia lub rozszerzenia porozumień dotyczących wspólnego zarządzania transportem publicznym.

Pomocne przy ustalaniu sposobu współpracy mogą być zasady określone w Krajowej Polityce Miejskiej w pkt. 7.3 Wyzwanie III: Wzmocnienie współpracy samorządowej w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych, co może odnosić się do współpracy w Kieleckim Obszarze

Funkcjonalnym. W ramach działającego Biura Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego w ramach struktur Urzędu Miasta w Kielcach możliwe jest rozszerzenie kompetencji tego biura lub powołanie nowej jednostki, koordynującej prace mobilnościowe oraz integrujące nie tylko Gminy KOF, ale także jednostki specjalistyczne: Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach i Miejski Zarząd Dróg w Kielcach.

W przyszłości jednostka odpowiedzialna za mobilność powinna przejąć pewne kompetencje i działania oraz odpowiedzialność za kwestie związane z mobilnością w KOF.

Dodatkowo należy rozważyć możliwość współpracy w ramach związku powiatowo – gminnego (przykładem może być Gorzów Wielkopolski, który stworzył związek powiatowo – gminny wraz z kilkoma gminami w Obszarze Funkcjonalnym) lub związku metropolitalnego (przykładem może być obszar Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, powstałej w 2017 roku).

Uregulowanie ustrojowe obszarów metropolitalnych będzie przedmiotem projektowanej ustawy o zrównoważonym rozwoju miast. W tej regulacji prawnej przewiduje się podjęcie unormowania w szczególności takich kwestii jak:

- zasady i tryb tworzenia obszaru -metropolitalnego;
- zakres zadań publicznych realizowanych przez metropolię obligatoryjnie, sposób ich uzupełnienia o wybrane zadania -fakultatywne;
- zdefiniowanie organu zarządzającego (władztwo);
- zasady finansowania podejmowanych -działań¹.

Szacunkowe koszty realizacji działania: koszty trudne do oszacowania z uwagi na różny charakter możliwości realizacji. Działania może być realizowane przez stworzenie osobnego referatu w Urzędzie, odpowiedzialnego za mobilność. Innym rozwiązaniem jest przypisanie poszczególniej osoby lub wynajęcie firmy, która będzie za to odpowiedzialna.

6.3 Zgodność zaproponowanych pakietów działań ze strategią rozwoju ponadlokalnego KOF 2030+

W tabeli poniżej zestawiono opisy projektów zapisanych w Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ oraz pakiety działań zaproponowane w SUMP.

Tabela 6.3 Zgodność zaproponowanych pakietów działań ze strategią rozwoju ponadlokalnego KOF 2030+

SRP KOF 2030+	Numer działania SUMP	Opis działania
Zakup bezemisyjnego taboru autobusowego (pojazdy elektryczne, wodorowe, hybrydowe)	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ
Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego w tym między innymi: stacje ładowania pojazdów elektrycznych, przystanki, centra przesiadkowe wraz z niezbędną infrastrukturą, zajezdnie autobusowa wraz z niezbędną infrastrukturą, modernizacja elementów infrastruktury kolejowej, wiaty z aktywną informacją pasażerską, buspasy, kontrapasy, dostosowywanie do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się i osób z niepełnosprawnościami	1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych
	1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych
	1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów
	1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej
	2.4	System ładowarek elektrycznych dla autobusów
	6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności

¹ Krajowa Polityka Miejska 2030, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, 2022



Inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany z preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego w tym między innymi: drogi rowerowe, przejścia dla pieszych, chodniki, ciągi pieszo-rowerowe, stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów, sygnalizacja świetlna, azyle dla pieszych, dedykowane pasy ruchu dla komunikacji zbiorowej, drogi i pasy rowerowe, spójne sieci tras rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą, doświetlenie przejść dla pieszych, inne rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni
	4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury
	4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)
	4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych
	3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych
	3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr
	3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym
Digitalizacja systemu mobilności w tym między innymi: strefy czystego ruchu, miejskie systemy ITS dla transportu oraz pasażerów komunikacji publicznej np. systemy informatyczne do zarządzania operacyjnego, infrastruktura Kieleckiej karty Miejskiej, automaty do sprzedaży biletów	1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego
	3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)
	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)
	5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych

Źródło: opracowanie własne

7. Scenariusz preferowany

W wyniku prowadzonych analiz oraz spotkań i dyskusji uczestników grupy roboczej, określono, że scenariuszem preferowanym dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego będzie scenariusz 2 „Mobilność oraz zróżnicowanie preferowanych środków transportu”. Scenariusz ten zakłada zarówno rozwój transportu publicznego na terenie KOF (w, jak również działania mobilnościowe, które mają dość wysoki priorytet – zwłaszcza w Kielcach nacisk kładzie się na infrastrukturę i rozwój ruchu rowerowego, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Scenariusz zakłada oparcie szkieletu systemu transportowego w KOF o węzły przesiadkowe oraz dwa typy głównych połączeń w podróżach z gmin do Kielc – linie magistralne (łącznie Kielce z głównymi węzłami przesiadkowymi na terenie gmin lub przy granicach z miastem Kielce), oraz linie dowozowe (organizowane w gminach jako dowożące – odwożące pasażerów do głównych węzłów przesiadkowych). Oparcie systemu o taki schemat obsługi zapewni szybkie połączenia z Kielcami, a co za tym idzie poprawę konkurencyjności tego środka transportu względem transportu indywidualnego. Dodatkowo ważną kwestią jest ujęcie w scenariuszu preferowanym rozbudowy węzłów przesiadkowych o inne środki transportu – od stojaków na rowery poprzez miejsca parkingowe, aby osoby korzystające z nich i przesiadające się na transport publiczny, miały pełny wachlarz wyboru możliwości dojazdu.

Kolejnym istotnym czynnikiem scenariusza preferowanego jest wdrażanie, edukacja i informowanie mieszkańców o działaniach mobilnościowych oraz o tym, jakie one niosą za sobą skutki pozytywne dla przyszłego rozwoju mobilności. Kielce oraz KOF z uwagi na wdrażaną od kilku lat politykę mobilności (przyjętą w 2016 roku Planem Mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego i realizacją jego postulatów – przyp.), w działaniach scenariusza preferowanego mają przedstawiony wachlarz możliwości działań związanych z preferencjami dla transportu publicznego i rozwoju ruchu rowerowego i pieszego – działania od tworzenia KAWJ poprzez spójność infrastruktury rowerowej jako jej rozwój oraz likwidację barier, po wdrażanie działań BRD oraz poprawę parku taborowego. Wydaje się, że przyjęcie tego scenariusza z tak różnorodnymi działaniami pozwoli na realizację polityki mobilności dążącej do zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach oraz wykorzystania alternatywnych środków transportu jak rower i podróże piesze. W scenariuszu preferowanym zawarto także kwestie dotyczące przygotowania wielu analiz, opracowań i studiów przypadku dla konkretnych projektów, które mogą być wdrażane i realizowane w KOF. Wskazuje się, że każdorazowe zmiany powinny być poparte badaniami, a elementy poszczególnych działań, mające na celu cykliczne badania ruchu i zachowań komunikacyjnych pozwolą na bieżący monitoring sytuacji i funkcjonowania systemu transportowego, a także później – realizację wskaźników monitorowania i ich wartości (realizacja Działania 1.10).

Do najważniejszych działań scenariusza preferowanego należą:

- Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego (Działanie 1.6)
- Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych (Działanie 1.3)
- Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych (Działanie 1.2)
- Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ (Działanie 2.1)
- Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym (Działanie 3.6)
- Strefy ruchu uspokojonego (Działanie 3.1)



- Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności) (Działanie 4.3)
- Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni (Działanie 4.1)
- Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum) (Działanie 5.1)
- Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych (Działanie 5.2)

Realizacja tych postulatów w pierwszej kolejności przyczyni się do spełnienia założonych celów oraz do realizacji wizji mobilności wg SUMP.

8. Priorytetyzacja działań

Wybrane działania w ramach realizacji celów operacyjnych/pakietów działań są najważniejszymi składowymi realizacji zamierzonej wizji. W tabeli poniżej wspólnie z interesariuszami, dokonano wewnętrznej priorytetyzacji poszczególnych działań – od największego priorytetu realizacji działania, do najmniejszego. Działania zostały zpriorytetyzowane wewnątrz określonych celów operacyjnych/pakietów działań.

Tabela 8.1 Priorytetyzacja w ramach przyjętych celów operacyjnych/pakietów działań

Cel	Priorytet	Działanie	Nazwa działania
1	1	1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego
	2	1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych
	3	1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych
	4	1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów
	5	1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF
	6	1.4	Remarszrutyzacja linii transportu publicznego
	7	1.1	Integracja taryfowo-biletowa
	8	1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym
	9	1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej
2	1	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ
	2	2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF
	3	2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili
	4	2.4	Rozbudowa systemu ładowarek elektrycznych dla autobusów
	5	2.5	System roweru miejskiego
3	1	3.1	Strefy ruchu uspokojonego
	2	3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych w całym obszarze
	3	3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym
	4	3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF
	5	3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr
	6	3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach
	7	3.5	Organizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych
	8	3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)
4	1	4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury
	2	4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)
	3	4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych
	4	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni
5	1	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)



Cel	Priorytet	Działanie	Nazwa działania
	2	5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych
	3	5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development
6	1	6.3	Usunięcie barier architektonicznych
	2	6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności
	3	6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych
	4	6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów
	5	6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie
	6	6.7	Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP
	7	6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF
	8	6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF

Źródło: opracowanie własne

8.1 Efekty realizacji działań

Zgodnie z ideą Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, efekty działań wynikających z tego typu dokumentu, powinny być widoczne w sposobie realizacji podróży przez użytkowników systemu transportowego. **Najważniejszym wskaźnikiem, który wyznacza efekt bezpośredni realizacji polityki wynikającej z SUMP to podział zadań przewozowych (ang. Modal split), czyli udział środków transportu, wykorzystywany przez mieszkańców obszaru KOF w codziennych podróżach do szkoły i pracy.** Wskaźnik ten jest bardzo wrażliwy na jakiegokolwiek zmiany w ofercie oraz funkcjonowaniu systemu transportowego – dzięki konkurencyjności środków transportu, użytkownicy są skłonni do zmiany zachowań komunikacyjnych. Im bardziej zrównoważony modal split (wykorzystanie środków transportu jest na zbliżonym poziomie), tym system transportowy jest bardziej zrównoważony i działa w sposób efektywny. Przy ocenie modal splitu należy jednak brać także pod uwagę możliwości przewozowe oraz infrastrukturalne środków transportu – dla przykładu udział podróży rowerem nie będzie równoważony w stosunku np. do transportu publicznego z uwagi na duże odległości i rozciągłość całego obszaru KOF (użytkownicy dojeżdżający z gmin okalających Kielce do Kielc mogą nie wybierać roweru z uwagi na odległość celu podróży). Jednak pomimo to wnioskuje się, że zarówno transport publiczny, jak również inne środki podróży w odniesieniu do samochodu osobowego, powinny mieć coraz większy udział. Prognozuje się, że zmiany te nie powinny być duże, a wahania udziału środków transportu w modal split powinny wynosić choćby kilka punktów procentowych na korzyść innych, niż samochód osobowy, środków transportu. Wtedy można ocenić pozytywnie efekt prowadzonej polityki zgodnie z założeniami SUMP.

Inne sposoby mierzenia efektów realizacji działań są podane wprost we wskaźnikach oceny SUMP. Wszak ich skwantyfikowanie i podanie wartości liczbowych, zarówno bazowych, jak również prognozowanych w horyzoncie operacyjnym (2030 rok) i horyzontalnym (2040 rok) wprost pokazują, jaki jest efekt poszczególnych działań i odnoszą się do ich realizacji bardziej precyzyjnie. Należy przy tym odnieść się do założenia, że dany cel może być realizowany przez kilka działań, co może przekładać się na jeden lub więcej wskaźników oceny efektów. Dlatego też starano się tak dobrać

wskaźniki realizacji działań, aby odnosiły się do celów szczegółowych, a co za tym idzie, każdy wskaźnik pokazuje stopień realizacji działania, co przekłada się na efekt wymierny realizacji działań. Szczegółowo o wskaźnikach opisano część w Rozdziale 11.

Przykładem wskaźnika szczegółowego, wskazującego efekt realizacji działań w ramach Celu 2 „Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność” jest „Udział pojazdów nisko- i zeroemisyjnych we flotach JST oraz jednostkach organizacyjnych gmin, użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST”. Jeśli zatem interesariusze SUMP KOF będą dążyć do realizacji celu związanego z wprowadzaniem nowoczesnego i zeroemisyjnego transportu, efektem będzie coraz większy udział tego typu pojazdów w parku maszynowym wykorzystywanym w KOF. W podobny sposób można oceniać pozostałe działania.

9. Harmonogram wdrożenia Planu

Zgodnie z cyklem SUMP (rysunek poniżej), proces przyjęcia dokumentu jest jednym z *Kamieni milowych*. W związku z tym po jego uchwaleniu rozpocznie się proces prac nad dokumentem, z którego korzystać będą jednostki odpowiedzialne lub będące beneficjentami tego projektu (opisano szerzej w rozdziale pn. „Właściciele działań”). Etap ten (kroki 10, 11, 12 cyklu SUMP) uwzględniają takie działania, jak:

- Zarządzanie wdrażaniem (krok 10) – realizowane przez wszystkie jednostki na etapie procedowania dokumentu do dalszych prac,
- Monitorowanie, adaptacja i komunikacja (krok 11) – realizowane przez jednostki odpowiedzialne za monitorowanie wskaźników, określanie ich wartości cyklicznych oraz przygotowanie procesów dla możliwości realizacji projektów, z których będą one wynikać,
- Przegląd i wnioski (krok 12) – realizowane przez jednostki odpowiedzialne za przygotowanie do realizacji kolejnego projektu SUMP w przyszłości.

Jednocześnie przyjmuje się, że raporty pośrednie realizowane będą cyklicznie co rok (wynikające z kroku 11), natomiast przygotowanie do opracowania kolejnego projektu SUMP rozpocznie się w roku 2028 i będzie dążyć do opracowania SUMP w latach 2029 – 2030 (z zakończeniem dokumentu w roku 2030).



Rysunek 9.1 Cykl SUMP

Źródło: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>

W zakresie planowanych działań zapisanych w Planie do roku 2030, w tabeli poniżej zaprezentowano harmonogram ich wdrażania. Działania, których realizację planuje się także po roku 2030 zaznaczono w kolumnie 2030+.

Tabela 9.1 Harmonogram realizacji działań SUMP KOF

Cel	Działanie	Nazwa działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
1	1.1	Integracja taryfowo-biletowa									
	1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych									
	1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych									
	1.4	Remarszrutyzacja linii transportu publicznego									
	1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów									
	1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego									
	1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym									
	1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej									
	1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF									
2	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ									
	2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej przez JST oraz jednostki organizacyjne gmin w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF									
	2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili									
	2.4	System ładowarek elektrycznych dla autobusów									
	2.5	Rozbudowa systemu roweru miejskiego									
3	3.1	Strefy ruchu uspokojonego									
	3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych									

Cel	Działanie	Nazwa działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
	3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr									
	3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach									
	3.5	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych									
	3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym									
	3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF									
	3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)									
4	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni									
	4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury									
	4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)									
	4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych									
5	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)									
	5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych									
	5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development									
6	6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF									
	6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych									
	6.3	Usunięcie barier architektonicznych									

Cel	Działanie	Nazwa działania	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030+
	6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności									
	6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów									
	6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie									
	6.7	Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP									
	6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF									

Źródło: opracowanie własne



10. Właściciele działań

Etap przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest początkiem procesu wdrażania, monitorowania oraz prac dla interesariuszy związanych z projektem. Według cyklu SUMP, przyjęcie Planu jest kamieniem milowym przed rozpoczęciem procesu wdrażania działań przez odpowiedzialne jednostki – kroki 10, 11, 12 mówiące o zarządzaniu wdrożeniem, monitorowaniu, adaptacji i komunikacji oraz przeglądach i wnioskach. To działania, za które odpowiedzialni są podmioty związane z planowaniem systemu transportowego, a także zagospodarowania przestrzennego i inwestycji dotyczących układu systemu transportowego i zaplanowanych w SUMP działań.

W strukturach jednostek samorządów Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego nie ma wyspecjalizowanej jednostki odpowiedzialnej za spójne działania w zakresie systemu transportowego dla całego obszaru KOF. Działające w ramach Biura Zarządzania Funduszami Europejskimi Biuro Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego realizuje zadania min. w obszarze budowania i rozwoju partnerstwa Gmin KOF, w ramach porozumienia w sprawie przygotowania i realizacji instrumentu Zintegrowanych Instrumentów Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT KOF). W zakresie integracji systemu transportowego pod kątem transportu publicznego większość działań na terenie niektórych gmin KOF realizuje Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, jednak jest to jednostka skupiająca swoje działania na przewozach publicznym transportem zbiorowym na obszarze, na którym funkcjonuje, a dodatkowo kompetencje tej jednostki dotyczą transportu publicznego. W strukturach jednostek samorządu terytorialnego na terenie KOF funkcjonują wyspecjalizowane wydziały, stanowiska merytoryczne oraz jednostki organizacyjne, w których kompetencjach leży nadzór i prowadzenie różnych działań związanych z organizacją oraz realizacją działań mających charakter zrównoważonej mobilności miejskiej w KOF, a przede wszystkim na terenie miasta Kielce, co może być powiązane z działaniami wynikającymi z SUMP. Do najważniejszych z nich należy wspomniany Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, a także Miejski Zarząd Dróg w Kielcach czy Biuro ds. Inteligentnego Zarządzania Zrównoważonym Rozwojem-Smart City, skupiające swoje działania w obszarze odpowiedzialnym za stworzenie, wdrożenie i monitorowanie Ramowej Strategii Kielce Smart City 2030+ we współpracy z jednostkami innowacyjnymi, ośrodkami naukowymi i organizacjami społecznymi w zakresie realizacji idei inteligentnego miasta. Za realizację działań i celów operacyjnych wynikających z SUMP dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie projektów na terenie każdej z gmin w jej obszarze odpowiedzialne są odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego poprzez swoje wydziały oraz stanowiska merytoryczne i jednostki organizacyjne, które są zgodnie z aktualnie obowiązującą strukturą organizacyjną właściwe do spraw:

- urbanistyki i architektury,
- funduszy europejskich,
- organizowania i nadzoru nad publicznym transportem zbiorowym,
- inżynierii ruchu drogowego,
- inwestycji lub budownictwa,
- infrastruktury drogowej,

oraz także te, niezwiązane bezpośrednio z kompetencjami ds. transportu i mobilności, jak:

- współpracy zewnętrznej (samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie, administracja rządowa, organizacje pozarządowe itd.),
- współpracy międzynarodowej,
- promocji oraz turystyki,
- strategii rozwoju,

- gospodarki komunalnej,
- kształtowania i ochrony środowiska,
- zdrowia publicznego.

Docelowo rekomendowanym działaniem w KOF jest utworzenie struktury zarządzania mobilnością, która będzie jedną jednostką odpowiedzialną za realizację SUMP nie tylko na poziomie monitorowania stanu realizacji, ale także wspierania gmin KOF (w tym Kielc) w realizacji działań wynikających z dokumentów strategicznych. Jedna jednostka posiadająca kompetencje będzie ważnym czynnikiem monitorowania stanu realizacji SUMP i polityki mobilności i pomoże w koordynacji prac pomiędzy gminami, a Kielcami oraz działaniami wewnętrznymi w Kielcach – koordynacji prac jednostek wykonawczych (UM Kielce, MZD i ZTM).

10.1 Jednostki odpowiedzialne

Jednostkami odpowiedzialnymi za koordynację działań wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jak również ewaluację są właściwe Jednostki Samorządu Terytorialnego, czyli gminy, w zakresie swoich kompetencji i obszaru danej gminy. Swoje zadania powinny one realizować w ramach prac własnych w gminach.

W przypadku gmin poza Kielcami, z uwagi na dużo mniejszą liczebność oraz strukturę organizacyjną urzędów, zadania są dysponowane pomiędzy pracowników odpowiedzialnych za wyżej wymienione kwestie. W przypadku Kielc, które posiadają dużo bardziej rozbudowaną strukturę organizacyjną, do poszczególnych działań można przypisać wydziały i jednostki:

- Urząd Miasta Kielce, w tym:
 - Kancelaria Prezydenta – Referat Zarządzania Ruchem Drogowym
 - Wydział Komunikacji,
 - Wydział Administracyjny
 - Wydział Przedsiębiorczości i Komunikacji Społecznej (w szczególności: Biuro Promocji i Współpracy z Zagranicą – „PiKS-I”, Biuro ds. Partycypacji Społecznej – „PiKS-III”, Stanowisko ds. Centrum Miasta i Współpracy z Przedsiębiorcami – „PiKS-V”, Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Osób Niepełnosprawnych – „PiKS-VIII”),
 - Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska,
 - Wydział Urbanistyki i Architektury (w szczególności Biuro Planowania Przestrzennego),
 - Biuro Zarządzania Funduszami Europejskimi (w szczególności Referat Funduszy Europejskich – ZFE I, Biuro Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego – ZFE II)
 - Biuro ds. Inteligentnego Zarządzania Zrównoważonym Rozwojem-Smart City.
 - Biuro Inwestycji
- Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, w tym:
 - Wydział Dróg i Inżynierii Ruchu,
 - Wydział Utrzymania i Eksploatacji Dróg,
 - Wydział Realizacji Inwestycji,
 - Wydział Przygotowania Inwestycji,
 - Wydział Planowania Rozwoju i Ewidencji Dróg,
 - Wydział Zamówień Publicznych,
 - Wydział Strefy Płatnego Parkowania,
- Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach.

W Kielcach kluczowymi jednostkami odpowiedzialnymi za monitorowanie i wdrażanie działań wynikających z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej są: w zakresie Urzędu Miasta w Kielcach: Kancelaria Prezydenta – Referat Zarządzania Ruchem Drogowym, Biuro Zarządzania



Funduszami Europejskimi, Biuro ds. Inteligentnego Zarządzania Zrównoważonym Rozwojem – Smart City, a także Miejski Zarząd Dróg w Kielcach i Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach. W przypadku gmin poza Kielcami, odpowiedzialne są za to poszczególne gminy w ramach swoich kompetencji.

W przypadku zadań związanych z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi (z wyjątkiem miast na prawach powiatu) niezbędna będzie współpraca z oddziałami terenowymi Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Świętokrzyskim Zarządem Dróg Wojewódzkich oraz Powiatowym Zarządem Dróg Publicznych w Kielcach. Partnerami przy realizacji działań z Planu mogą być także: Zarząd Województwa Świętokrzyskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, Powiat Kielecki oraz gminy i powiaty graniczące z Kieleckim Obszarem Funkcjonalnym. W przypadku inwestycji związanych z transportem kolejowym, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mogą być niezbędnym partnerem. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego opiera się na kombinacji działań infrastrukturalnych i rozwiązań dotyczących zarządzania, organizacji, promocji, informacji i finansowania w dziedzinie mobilności. W celu usprawnienia realizacji Planu, może okazać się konieczne dokonanie zmian lub modyfikacji w strukturze zarządzania i podejmowania decyzji na obszarze KOF, np. poprzez:

- nowe rozwiązania organizacyjne z zakresu zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską dla całego obszaru KOF,
- wyspecjalizowane jednostki organizacyjne lub osoby-stanowiska (pełnomocnik, koordynator, oficer zrównoważonej mobilności),
- zmiany zakresu i kompetencji istniejących jednostek organizacyjnych,
- inne, nowe poziome struktury zarządcze (takie jak grupy robocze, zespoły koordynujące itp.).

Poza wymienionymi wyżej aspektami, kluczowe jest wsparcie we wdrażaniu działań i osiąganiu celów, a także pomoc merytoryczna i doradztwo eksperckie w przypadku możliwości uzyskania takiej pomocy przy realizacji SUMP.

Tabela 10.1 Jednostki odpowiedzialne za realizację działań

Cel	Działanie	Nazwa działania	Jednostka odpowiedzialna	Jednostka współpracująca
1	1.1	Integracja taryfowo-biletowa	ZTM	Polregio S.A., UMWS
	1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych	Gminy KOF (poza Kielcami)	ZTM
	1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	ZTM, PKP PLK S.A.
	1.4	Remarszrutyzacja linii transportu publicznego	ZTM, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF	UM Kielce	ZTM, MZD
	1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów	MZD	ZTM, Referat Zarządzania Ruchem Drogowym
	1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego	ZTM, MZD	Referat Zarządzania Ruchem Drogowym

Cel	Działanie	Nazwa działania	Jednostka odpowiedzialna	Jednostka współpracująca
	1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym	ZTM, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej	PKP PLK, Gminy KOF (w przypadku możliwości realizacji inwestycji np. dworców i przystanków kolejowych)	ZTM
2	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ	ZTM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej przez JST oraz jednostki organizacyjne gmin w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF	UM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	podmioty odpowiedzialne za usługi komunalne w gminach
	2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili	MZD	UM Kielce
	2.4	System ładowarek elektrycznych dla autobusów	ZTM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	2.5	Rozbudowa systemu roweru miejskiego	UM Kielce	
3	3.1	Strefy ruchu uspokojonego	MZD	
	3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych	MZD	
	3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym	MZD	
	3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF	MZD	Referat Zarządzania Ruchem Drogowym, Policja, Gminy KOF (poza Kielcami)
	3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr	UM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	MZD
	3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach	UM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	MZD
	3.5	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	pozostali zarządcy infrastruktury
4	4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	



Cel	Działanie	Nazwa działania	Jednostka odpowiedzialna	Jednostka współpracująca
	4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych	UM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	ZTM, MZD
	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	UM Kielce
5	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development	UM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	
6	6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF	UM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	ZTM, MZD
	6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF	UM Kielce	Gminy KOF
	6.3	Usunięcie barier architektonicznych	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	
	6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności	MZD, Gminy KOF (poza Kielcami)	pozostali zarządcy infrastruktury
	6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych	UM Kielce, Gminy KOF (poza Kielcami)	MZD
	6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów	MZD	
	6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie	MZD	
	6.7	Zróźnicowanie stawki za parkowanie w SPP	MZD	

10.1.1 Hierarchizacja jednostek w podejmowaniu działań

Z uwagi na bardzo dużą odpowiedzialność przy realizacji inwestycji, w SUMP proponuje się podjęcie hierarchizacji jednostek, które podejmują działania przewidziane w dokumencie. Ma to związek z faktem, że wiele działań posiada uwarunkowania, o których np. jednostki niższego szczebla, czy interesariusze lub organizacje mogą nie mieć wiedzy (np. przy realizacji przebudowy skrzyżowania na rondzie możliwe są kolizje sieci, konieczność wykupu gruntów, okres gwarancyjny elementu infrastruktury będący barierą realizacji inwestycji), które finalnie są przeszkodami w realizacji danej inwestycji lub wydłużają proces inwestycyjny.

W związku z tym rekomenduje się, aby inwestycje i działania oraz decyzje w zakresie realizacji były podejmowane w oparciu o układ przedstawiony poniżej.

Tabela 10.2 Hierarchia w podejmowaniu decyzji o inwestycjach w Kielcach i KOF

Jednostka	Obszar oddziaływania	Istotność w podejmowaniu decyzji
Jednostki Samorządu Terytorialnego, właściwe dla każdej gminy	Całość obszaru	Wysoka
Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach	Transport publiczny	Wysoka
Miejski Zarząd Dróg w Kielcach	Infrastruktura drogowa, ruch pieszzy, ruch rowerów	Wysoka
Firmy doradcze, eksperckie	Całość obszaru	Średnia
Ekspertki zewnętrzni z właściwej dziedziny	Całość obszaru	Średnia
Stowarzyszenia, organizacje	Całość obszaru	Niska
Mieszkańcy, stowarzyszenia mieszkańców	Całość obszaru	Niska

Przy wyborze działań do realizacji decydujący głos mają jednostki odpowiedzialne za przeprowadzenie procesu budowy i utrzymanie infrastruktury po jej wybudowaniu, a także odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Jednocześnie rekomenduje się, aby tego typu hierarchia była wdrażana w innych projektach i strategiach oraz dokumentach opracowywanych dla Kielc i KOF.

10.2 Odpowiedzialność za projekty wynikające z SUMP

Aby skutecznie realizować cele strategiczne określone w dokumencie SUMP dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, jednostki odpowiedzialne za działania mobilnościowe, czyli wdrażanie, ewaluację, weryfikację i kontynuację, powinno skupiać się na projektach, których założenia są zgodne z tymi celami. W perspektywie będą one kwantyfikowane za pomocą wskaźników, które zostaną opisane w późniejszym rozdziale. Warto zaznaczyć, że realizacja kolejnych projektów powinna odbywać się zgodnie z logiką przedstawioną na rysunku poniżej. Należy zaznaczyć, że przedstawiony schemat jest przykładowy i dotyczy głównie projektów projektowych i planistycznych, które będą realizowane oraz takich, w których czynnik społeczny jest szczególnie ważny – np. określanie maksymalnej stawki za parkowanie, rozbudowa systemu roweru miejskiego. Te projekty wynikające z SUMP, które mają charakter inwestycyjny, infrastrukturalny i dotyczą konkretnych realizacji, niezależnych np. od strony społecznej, powinny być opracowywane przez jednostki odpowiedzialne bez uwzględnienia tego schematu, z uwagi na brak konieczności oraz brak wpływu (np. audyt BRD, systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego).



Rysunek 10.1 Proponowany schemat realizacji projektów wynikających z SUMP

Źródło: opracowanie własne

W celu zapewnienia skutecznego wdrażania SUMP KOF, projekty mobilnościowe powinny mieć na celu realizację celów strategicznych i operacyjnych określonych w dokumencie. Kluczowe jest również dążenie do poprawy wskaźników oceny SUMP KOF poprzez planowanie projektów, które będą się do tych wskaźników odnosić i je poprawiać. Dlatego ważne jest, aby harmonogram projektów uwzględniał czas na obliczenie i wyznaczenie wskaźników.

10.3 Wytyczne dla poszczególnych dokumentów sporządzanych w ramach działalności gmin KOF w odniesieniu do SUMP

Przy realizacji dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, komplementarnych w zakresie tematyki zrównoważonej mobilności i transportu, które będą realizować gminy jako beneficjenci Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF), należy zwrócić szczególną uwagę na zgodność ich założeń z celami strategicznymi i szczegółowymi, wynikającymi z dokumentu. Mowa tutaj między innymi o planach transportowych, planach mobilności, innych dokumentach kierunkowych obejmujących mobilność, organizację systemu transportowego, a także analizy dla transportu publicznego czy prace związane z audytami BRD i inżynierią ruchu drogowego, które wpasowują się w tematykę spójną z SUMP. Z uwagi na fakt, że Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dokumentem strategicznym, który w najbardziej ogólny i strategiczny sposób przedstawia w jakim kierunku należy kształtować system transportowy KOF, inne dokumenty powinny się do niego odwoływać, precyzując działania wynikające z SUMP, dla realizacji celów, które zostały założone w dokumencie. Innymi słowy, do SUMP należy nawiązywać działaniami i precyzować je w dokumentach kierunkowych dla

odpowiednich gmin KOF, biorąc pod uwagę spójność obszaru analizy, jak również dążenie do spełnienia założonych celów.

Jednocześnie rekomenduje się, aby przyszłościowo opracowywane dokumenty charakteryzowały się następującymi cechami:

- Spójnością zapisów z dokumentami wyższego szczebla,
- Spójnością zapisów w zakresie celów i osiąganych wskaźników z SUMP,
- Hierarchią od dokumentów ogólnych do szczegółowych (najpierw opracowywane powinny być bardziej ogólne dokumenty, później te szczegółowe),
- Koordynacją wynikającą z pracy jednostek, aby kolejne opracowania brały pod uwagę uwarunkowania innych jednostek włączonych w proces konsultacji.

Dodatkowo rekomenduje się, aby współpraca pomiędzy jednostkami, zwłaszcza w większych ośrodkach (miasto Kielce) była bardzo wyraźna i odzwierciedlona w dokumentach. Dla tego celu należy każdorazowo konsultować dokumentację przetargową z jednostkami, a także zbierać opinie, które mogą być pomocne przy realizacji dokumentu, a później mogą sprawić, że produkt opracowany na zlecenie jednej jednostki, jest wykorzystany przez inną. Dokumentacja projektowa powinna uwzględniać także uwarunkowania społeczne i lokalne, dlatego rekomenduje się w przypadku dokumentacji projektowej, konsultacje z mieszkańcami i organizacjami, jednak dotyczy to projektów, które posiadają cechy umożliwiające takie działanie. W pozostałych przypadkach rekomenduje się cykliczne spotkania z mieszkańcami, na których mogą oni zgłaszać swoje pomysły na działania oraz elementy projektu (np. dotyczy to zmian tras autobusów lub planu tworzenia nowej infrastruktury rowerowej). Jednak w fazie późniejszej, zgodnie z hierarchią pracy jednostek (przedstawiono w Rozdziale 10.1.1 "Hierarchizacja jednostek w podejmowaniu działań" - przyp.), docelowo decyzyjność powinna leżeć po stronie jednostek odpowiedzialnych za prace projektowe i ich realizację.

W dokumentacji projektowej realizowanej zgodnie z ideą SUMP należy zwrócić uwagę na możliwość wyliczenia wskaźników, tj. tak kształtować zapisy i badania oraz analizy, aby móc w miarę możliwości pozyskać wartości dla obliczenia i wyznaczenia wskaźników przyjętych w dokumencie SUMP.

Dodatkowo, rekomenduje się każdorazowe wykonywanie badań "przed" i "po" realizacji działania, aby wyznaczyć efekty wymierne realizacji inwestycji lub projektu.



11. System monitoringu i ewaluacji

Ustalenie zasad monitorowania i raportowania wyników, w tym przedstawienie katalogu mierzalnych wskaźników wraz z określeniem początkowych, pośrednich i docelowych wartości wskaźników w wyniku realizacji planu oraz sposobu redukcji ryzyka nieosiągnięcia zakładanych wskaźników.




Każda gmina obszaru KOF, a dla Kielc jednostki funkcjonujące w Kielcach (wydziały UM Kielce, Miejski Zarząd Dróg, Zarząd Transportu Miejskiego) będą zobligowane do przekazywania informacji i danych dotyczących realizacji Planu do Biura ds. Inteligentnego Zarządzania Zrównoważonym Rozwojem-Smart City, które funkcjonuje w strukturze Urzędu Miejskiego w Kielcach i będzie jednostką odpowiedzialną za gromadzenie i analizę danych, a dalej będzie jednostką odpowiedzialną za cykliczną prezentację danych oraz stopnia realizacji działań na etapie postępów w fazie monitoringu i ewaluacji Planu. W przypadku problemów związanych z gromadzeniem danych przez Biuro Smart City, poszczególne jednostki w ramach swoich kompetencji powinny gromadzić dane dla potrzeb realizacji i obliczeń wskaźników, aby w razie wystąpienia potrzeby takie dane udostępnić lub zaprezentować. Każdorazowo beneficjent Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powinien w ramach realizowanego Działania wynikającego z SUMP odwołać się do wskaźników, które mogą ulec zmianie, aby wiadomym było, że Działanie to jest realizowane jako postulat SUMP i ma bezpośredni wpływ na system transportowy.

Przewiduje się, że taki stan będzie występował do momentu utworzenia nowej jednostki – struktury ds. zarządzania zrównoważoną mobilnością, która jest wskazana w dokumencie jako konieczna do powołania, biorąc jednak pod uwagę uwarunkowania lokalne, jak również problemy organizacyjne i koszty funkcjonowania takiej jednostki, do tego momentu wskazuje się Biuro ds. Inteligentnego Zarządzania Zrównoważonym Rozwojem-Smart City lub właściwe jednostki w zakresie swoich kompetencji.

11.1 Wskaźniki SUMI

Raport diagnostyczny – strategiczny oraz analizy stanu istniejącego prowadzone w ramach prac do dalszych komponentów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, dostarczają danych o wartościach bazowych 4 wskaźników strategicznych SUMI (ang. Sustainable Urban Mobility Indicators). Wskaźniki dotyczą: bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępu do publicznego transportu zbiorowego, ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz jakości powietrza. Wartość wskaźników zostały przedstawione dla 2023 roku. Wartości dla stanu bazowego zestawiono w tabeli poniżej.

Tabela 11.1 Wartości wskaźników SUMI dla SUMP KOF

Cel	Wskaźnik	Obecnie (2023)	Plan 2030	Plan 2040
 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	Liczba zgonów w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców	7,12 ofiar/100 tys. mieszkańców	6,90 ofiar/100 tys. mieszkańców	6,20 ofiar/100 tys. mieszkańców
 DOSTĘP DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	72,99% mieszkańców MW z dostępem do publicznego transportu zbiorowego o co najmniej dobrej częstotliwości kursowania	78,00% mieszkańców MW z dostępem do publicznego transportu zbiorowego o co najmniej dobrej częstotliwości kursowania	85,00% mieszkańców MW z dostępem do publicznego transportu zbiorowego o co najmniej dobrej częstotliwości kursowania
 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH	Emisje gazów cieplarnianych (CO ₂) w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców	80 989 ton CO ₂ /100 tys. mieszk.	82 785 ton CO ₂ /100 tys. mieszk.	93 065 ton CO ₂ /100 tys. mieszk.
 JAKOŚĆ POWIETRZA	Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców)	116,63 kg PM 2,5/100 tys. mieszk.	111,90 kg PM 2,5/100 tys. mieszk.	110,94 kg PM 2,5/100 tys. mieszk.

Źródło: metodyka opracowania wskaźników SUMP przez KE/CUPT

Wskaźnik Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w obszarze został wyznaczony na podstawie danych SEWIK i wyniósł 7,12 (liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej). Ocena wyniku jest negatywna, wskaźnik bezpieczeństwa dla całej Unii Europejskiej w analogicznym wykresie wynosił 4,40, a w Polsce 5,90. W krajach z najbezpieczniejszym ruchem drogowym osiągał wartość zbliżoną do 2,00.

Kolejny wskaźnik ocenia procentowy udział sumy liczby mieszkańców obszaru KOF, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających obsługę komunikacyjną.



z uwzględnieniem współczynnika związanego z częstotliwością kursowania. Wskaźnik dostępności (72,99%) na tle pozostałych obszarów o zbliżonej charakterystyce jest oceniany jako dobry (np. wskaźnik dla Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego 57,58%).

Pozostałe wskaźniki związane są z emisją gazów cieplarnianych CO₂ oraz PM_{2,5}. Wskaźniki są zbliżone do obszarów o podobnej charakterystyce. Wskaźniki mogą ulec modyfikacji w procesie tworzenia prognozy ochrony oddziaływania na środowisko.

11.2 Wskaźniki realizacji działań

Tabela 11.2 Wskaźniki realizacji działań dla SUMP KOF

Cel	Opis celu	Wskaźnik	Oczekiwany kierunek zmian	Forma wskaźnika	Typ wskaźnika
Cel 1	Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.	Liczba pasażerów korzystających odpłatnie z publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM	Wzrost lub utrzymanie liczby pasażerów korzystających odpłatnie z publicznego transportu zbiorowego	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
		Udział podróży transportem publicznym w podziale zadań przewozowych	Zwiększenie udziału podróży transportem publicznym w podziale zadań przewozowych	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
		Liczba nowych węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu	Wzrost liczby nowych węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu	Wskaźnik trendu	Wskaźnik produktu
		Długość tras autobusowych z wydzielonym korytarzem	Zwiększenie długości tras autobusowych z wydzielonym korytarzem poprzez wyznaczanie buspasów oraz tworzenie tzw. KAWJ	Wskaźnik docelowy	Wskaźnik produktu
		Liczba obiektów Bike&Ride	Wzrost liczby obiektów Bike&Ride	Wskaźnik trendu	Wskaźnik produktu
		Liczba korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach Parkuj i Jedź	Niemalejąca liczba korzystających z miejsc na parkingach Parkuj i Jedź	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
		Liczba obiektów Parkuj i Jedź	Wzrost liczby obiektów Parkuj i Jedź	Wskaźnik trendu	Wskaźnik produktu
Cel 2	Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność	Udział pojazdów zero i niskoemisyjnych we flocie należącej do JST, jednostek organizacyjnych JST oraz spółek z większościowym udziałem JST w zadaniach związanych z obsługą komunalną.	Wzrost udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
Cel 3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego	Liczba wypadków na drogach	Zmniejszenie liczby wypadków na drogach w KOF	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
		Liczba ciężko rannych na drogach	Zmniejszenie liczby ciężko rannych w wypadkach na drogach KOF	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
		Liczba ofiar na drogach	Zmniejszenie liczby ofiar wypadków na drogach w KOF	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu

Cel	Opis celu	Wskaźnik	Oczekiwany kierunek zmian	Forma wskaźnika	Typ wskaźnika
Cel 4	Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej	Długość wydzielonej infrastruktury rowerowej	Wzrost długości wydzielonej infrastruktury rowerowej w KOF	Wskaźnik docelowy	Wskaźnik produktu
		Udział podróży pieszych oraz podróży rowerem w podziale zadań przewozowych	Zwiększenie udziału podróży pieszych oraz podróży rowerem w podziale zadań przewozowych	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
Cel 5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy	Liczba km dróg w strefie Tempo30	Rozszerzenie strefy Tempo30 i uspokojenie ruchu poprzez dołączanie do niej kolejnych obszarów	Wskaźnik docelowy	Wskaźnik produktu
		Liczba km dróg z ograniczeniami tonażowymi	Zwiększenie liczby km dróg z ograniczeniami tonażowymi	Wskaźnik docelowy	Wskaźnik produktu
Cel 6	Stworzenie systemu transportowego zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych	Liczba kilometrów ulic ze zmianami funkcjonalnymi	Wzrost liczby km ulic ze zmianami funkcjonalnymi uwzględniającymi działania zapisane w SUMP	Wskaźnik trendu	Wskaźnik produktu
		Relacja ceny 1 godziny parkowanie w SPP w stosunku do jednorazowego/ jednogodzinnego biletu normalnego w komunikacji miejskiej	Wzrost relacji ceny 1 godziny parkowanie w SPP w stosunku do jednorazowego/ jednogodzinnego biletu normalnego w komunikacji miejskiej	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
		Relacja kary za parkowanie bez opłaty w stosunku do kary za jazdę bez biletu komunikacją miejską	Wzrost relacji kary za parkowanie bez opłaty w stosunku do kary za jazdę bez biletu komunikacją miejską	Wskaźnik trendu	Wskaźnik rezultatu
		Długość ulic objęta SPP	Wzrost długości ulic objętych SPP	Wskaźnik trendu	Wskaźnik produktu

Źródło: opracowanie własne

Tabela 11.3 Sposób obliczania wskaźników realizacji działań

Cel	Wskaźnik	Oczekiwany kierunek zmian	Sposób obliczania wskaźnika
Cel 1	Liczba pasażerów korzystających odpłatnie z publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM	Wzrost lub utrzymanie liczby pasażerów korzystających odpłatnie z publicznego transportu zbiorowego	Dane dotyczą liczby pasażerów korzystających odpłatnie ze środków publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM. Wyliczenie będzie dokonywane w oparciu o wpływy ze sprzedaży biletów oraz założenia dotyczące pasażeroprzejazdów na poszczególnych rodzajach biletów.
	Udział podróży transportem publicznym w podziale zadań przewozowych	Zwiększenie udziału podróży transportem publicznym w podziale zadań przewozowych	Realizacja ankiet wśród mieszkańców KOF w liczbie co najmniej 1000 wraz z pytaniami o dzienniczek podróży lub o środek transportu wykorzystywany w podróżach w dniu poprzedzającym badanie.
	Liczba nowych węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu	Wzrost liczby nowych węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu	Monitorowanie powstających węzłów przesiadkowych, które integrują różne środki transportu.
	Długość tras autobusowych z wydzielonym korytarzem	Zwiększenie długości tras autobusowych z wydzielonym korytarzem poprzez wyznaczenie buspasów oraz tworzenie tzw. KAWJ	Dane można pozyskać od zarządcy infrastruktury, który posiada informację o długości infrastruktury wydzielonej dla autobusów.
	Liczba obiektów Bike&Ride	Wzrost liczby obiektów Bike&Ride	Monitorowanie powstających obiektów Bike&Ride
	Liczba korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach Parkuj i Jedź	Niemalejąca liczba korzystających z miejsc na parkingach Parkuj i Jedź	Realizacja pomiarów parkowania na obiektach Parkuj i Jedź
	Liczba obiektów Parkuj i Jedź	Wzrost liczby obiektów Parkuj i Jedź	Monitorowanie powstających obiektów Parkuj i Jedź
Cel 2	Udział pojazdów zero i niskoemisyjnych we flocie należącej do JST, jednostek organizacyjnych JST oraz spółek z większościowym udziałem JST w zadaniach związanych z obsługą komunalną.	Wzrost udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST	Dane o liczbie pojazdów nisko i zeroemisyjnych należących do JST (w tym jednostek organizacyjnych JST i spółek z większościowym udziałem JST) i przez nie wykorzystywanych - udostępniane przez ww. jednostki
Cel 3	Liczba wypadków na drogach	Zmniejszenie liczby wypadków na drogach w KOF	Dane można pozyskać od Policji lub bazy SEWIK (System Ewidencji Wypadków i Kolizji).
	Liczba ciężko rannych na drogach	Zmniejszenie liczby ciężko rannych w wypadkach na drogach KOF	Dane można pozyskać od Policji lub bazy SEWIK (System Ewidencji Wypadków i Kolizji).
	Liczba ofiar na drogach	Zmniejszenie liczby ofiar wypadków na drogach w KOF	Dane można pozyskać od Policji lub bazy SEWIK (System Ewidencji Wypadków i Kolizji).

Cel	Wskaźnik	Oczekiwany kierunek zmian	Sposób obliczania wskaźnika
Cel 4	Długość wydzielonej infrastruktury rowerowej	Wzrost długości wydzielonej infrastruktury rowerowej w KOF	Dane można pozyskać od zarządcy infrastruktury, który posiada informację o długości infrastruktury lub wykorzystując narzędzia GIS, dane o infrastrukturze z serwisów ogólnodostępnych (OpenStreetMap).
	Udział podróży pieszych oraz podróży rowerem w podziale zadań przewozowych	Zwiększenie udziału podróży pieszych oraz podróży rowerem w podziale zadań przewozowych	Realizacja ankiet wśród mieszkańców GOFR w liczbie co najmniej 1000 wraz z pytaniami o dzienniczek podróży lub o środek transportu wykorzystywany w podróżach w dniu poprzedzającym badanie.
Cel 5	Liczba km dróg w strefie Tempo30	Rozszerzenie strefy Tempo30 i uspokojenie ruchu poprzez dołączanie do niej kolejnych obszarów	Dane można pozyskać od zarządcy infrastruktury, który posiada informację o strefie Tempo30.
	Liczba km dróg z ograniczeniami tonażowymi	Zwiększenie liczby km dróg z ograniczeniami tonażowymi	Dane można pozyskać od jednostek urzędów gmin odpowiedzialnych za te działania lub od zarządcy infrastruktury.
Cel 6	Liczba kilometrów ulic ze zmianami funkcjonalnymi	Wzrost liczby km ulic ze zmianami funkcjonalnymi uwzględniającymi działania zapisane w SUMP	Dane można pozyskać od jednostek urzędów gmin odpowiedzialnych za te działania lub od zarządcy infrastruktury.
	Relacja ceny 1 godziny parkowanie w SPP w stosunku do jednorazowego/ jednogodzinnego biletu normalnego w komunikacji miejskiej	Wzrost relacji ceny 1 godziny parkowanie w SPP w stosunku do jednorazowego/ jednogodzinnego biletu normalnego w komunikacji miejskiej	Dane można pozyskać od jednostek urzędów gmin odpowiedzialnych za te działania lub od zarządcy infrastruktury i organizatorów transportu publicznego.
	Relacja kary za parkowanie bez opłaty w stosunku do kary za jazdę bez biletu komunikacją miejską	Wzrost relacji kary za parkowanie bez opłaty w stosunku do kary za jazdę bez biletu komunikacją miejską	Dane można pozyskać od jednostek urzędów gmin odpowiedzialnych za te działania lub od zarządcy infrastruktury i organizatorów transportu publicznego.
	Długość ulic objęta SPP	Wzrost długości ulic objętych SPP	Dane można pozyskać od jednostek urzędów gmin odpowiedzialnych za te działania lub od zarządcy infrastruktury.

Źródło: opracowanie własne

11.3 Wskaźniki realizacji działań – wartości bazowe i oczekiwane

Tabela 11.4 Wartości bazowe wskaźników realizacji działań

Cel	Opis celu	Wskaźnik	Szczegóły	KOF	Miasto Kielce
Cel 1	Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.	Liczba pasażerów korzystających odpłatnie z publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM	pasażerowie	34 029 179 pas.	
		Udział podróży transportem publicznym w podziale zadań przewozowych	udział % transportu publicznego	18,9%	nie dotyczy
		Liczba nowych węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu	liczba węzłów	0	0
		Długość tras autobusowych z wydzielonym korytarzem	kilometry	20,8	nie dotyczy
		Liczba obiektów Bike&Ride	sztuk	0	0
		Liczba korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub wyposażonych obiektach Parkuj i Jedź	osób	0	0
		Liczba obiektów Parkuj i Jedź	sztuk	0	0
Cel 2	Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność	Udział pojazdów zero i niskoemisyjnych we flocie należącej do JST, jednostek organizacyjnych JST oraz spółek z większościowym udziałem JST w zadaniach związanych z obsługą komunalną.	udział % pojazdów	nie dotyczy	10,4%
Cel 3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego	Liczba wypadków na drogach	liczba	251	nie dotyczy
		Liczba ciężko rannych na drogach	liczba	92	nie dotyczy
		Liczba ofiar na drogach	liczba	24	nie dotyczy
Cel 4	Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej	Długość wydzielonej infrastruktury rowerowej	kilometry	117,5	57,6
		Udział podróży pieszych oraz podróży rowerem w podziale zadań przewozowych	udział % podróży pieszych	25,0%	nie dotyczy
			udział % podróży rowerem	12,7%	nie dotyczy

Cel	Opis celu	Wskaźnik	Szczegóły	KOF	Miasto Kielce
Cel 5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy	Liczba km dróg w strefie Tempo30	kilometry	59,3	nie dotyczy
		Liczba km dróg z ograniczeniami tonażowymi	kilometry	0	0
Cel 6	Stworzenie systemu transportowego zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych	Liczba kilometrów ulic ze zmianami funkcjonalnymi	kilometry	0	0
		Relacja ceny 1 godziny parkowanie w SPP w stosunku do jednorazowego/ jednogodzinnego biletu normalnego w komunikacji miejskiej	liczba	nie dotyczy	1,00
		Relacja kary za parkowanie bez opłaty w stosunku do kary za jazdę bez biletu komunikacją miejską	liczba	nie dotyczy	1,18
		Długość ulic objęta SPP	kilometry	nie dotyczy	16,3

Źródło: opracowanie własne

Tabela 11.5 Wartości oczekiwane wskaźników realizacji działań

Cel	Opis celu	Wskaźnik	Oczekiwana wartość lub trend - horyzont 2030	Oczekiwana wartość lub trend - horyzont 2040
Cel 1	Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.	Liczba pasażerów korzystających odpłatnie z publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez ZTM	trend niemalejący	trend niemalejący
		Udział podróży transportem publicznym w podziale zadań przewozowych	trend rosnący	trend rosnący
		Liczba nowych węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu	trend rosnący	trend rosnący
		Długość tras autobusowych z wydzielonym korytarzem	26 km w całym KOF	32 km w całym KOF
		Liczba obiektów Bike&Ride	trend rosnący	trend rosnący
		Liczba korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach Parkuj i Jedź	trend niemalejący	trend niemalejący
		Liczba obiektów Parkuj i Jedź	trend rosnący	trend rosnący

Cel	Opis celu	Wskaźnik	Oczekiwana wartość lub trend - horyzont 2030	Oczekiwana wartość lub trend - horyzont 2040
Cel 2	Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność	Udział pojazdów zero i niskoemisyjnych we flocie należącej do JST, jednostek organizacyjnych JST oraz spółek z większościowym udziałem JST w zadaniach związanych z obsługą komunalną.	trend rosnący	trend rosnący
Cel 3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego	Liczba wypadków na drogach	trend malejący	trend malejący
		Liczba ciężko rannych na drogach	trend malejący	trend malejący
		Liczba ofiar na drogach	trend malejący	trend malejący
Cel 4	Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej	Długość wydzielonej infrastruktury rowerowej	125 km w całym KOF	140 km w całym KOF
		Udział podróży pieszych oraz podróży rowerem w podziale zadań przewozowych	trend rosnący	trend rosnący
			trend rosnący	trend rosnący
Cel 5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy	Liczba km dróg w strefie Tempo30	65 km w całym KOF	75 km w całym KOF
		Liczba km dróg z ograniczeniami tonażowymi	10 km w całym KOF	40 km w całym KOF
Cel 6	Stworzenie systemu transportowego zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych	Liczba kilometrów ulic ze zmianami funkcjonalnymi	trend rosnący	trend rosnący
		Relacja ceny 1 godziny parkowanie w SPP w stosunku do jednorazowego/ jednogodzinnego biletu normalnego w komunikacji miejskiej	trend rosnący	trend rosnący
		Relacja kary za parkowanie bez opłaty w stosunku do kary za jazdę bez biletu komunikacją miejską	trend rosnący	trend rosnący
		Długość ulic objęta SPP	trend rosnący	trend rosnący

Źródło: opracowanie własne

12. Finansowanie

Realizacja działań, które wymagają finansowania, opiera się głównie na środkach własnych Gmin. Istnieją jednak również zewnętrzne źródła finansowania, które również wymagają wkładu własnego od Beneficjentów. Istnieje kilka głównych źródeł finansowania, takich jak:

- Środki krajowe (np. środki rządowe, fundusze celowe: Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych itp.)
- Środki własne jednostek samorządu terytorialnego,
- Fundusze europejskie (np. Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, itp.)
- Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego,
- Inne źródła np. partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) itp.

W przypadku finansowania ze środków rządowych, możliwe jest pozyskanie dofinansowania z różnych programów zarządzanych przez odpowiednie ministerstwa. Natomiast w przypadku finansowania ze środków europejskich, dystrybucją i zarządzaniem mogą zajmować się różne instytucje pośredniczące, oprócz ministerstw. Na przykład, w przypadku zadań związanych z zrównoważoną mobilnością miejską i infrastrukturą transportową, Centrum Unijnych Projektów Transportowych lub Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości mogą pełnić rolę instytucji zarządzających. Ponadto, istnieje możliwość pozyskania środków finansowych poprzez partnerstwo publiczno-prywatne (PPP), kredyty i pożyczki bankowe, a także zewnętrzne fundusze niezwiązane z Unią Europejską.

W tabeli poniżej zestawiono wszystkie proponowane w dokumencie działania i przyporządkowano im możliwe finansowania.

Tabela 12.1 Możliwości finansowania poszczególnych działań

Cel	Działanie	Nazwa działania	Możliwości finansowania
1	1.1	Integracja taryfowo-biletowa	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	1.2	Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych	- środki własne gmin - Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych
	1.3	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R oraz budowa i modernizacja przystanków i pętli autobusowych	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	1.4	Remarszrutyzacja linii transportu publicznego	- środki własne gmin
	1.5	Wyznaczanie KAWJ oraz buspasów	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+



Cel	Działanie	Nazwa działania	Możliwości finansowania
	1.6	Systemy teleinformatyczne wspomagające transport publiczny oraz systemy ITS uwzględniające priorytet dla publicznego transportu zbiorowego	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	1.7	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej	- Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO),
	1.9	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
2	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
	2.2	Zwiększenie udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flocie użytkowanej w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO),
	2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili	- środki własne gmin - partnerstwo publiczno-prywatne - działalność komercyjna
	2.4	System ładowarek elektrycznych dla autobusów	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)

Cel	Działanie	Nazwa działania	Możliwości finansowania
	2.5	Rozbudowa systemu roweru miejskiego	- środki własne gmin - partnerstwo publiczno-prywatne - działalność komercyjna - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
3	3.1	Strefy ruchu uspokojonego	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr	- środki własne gmin
	3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach	- środki własne gmin
	3.5	Optymalizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF	- środki własne gmin - środki dla realizacji działania wynikającego z Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024
	3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)	- środki własne gmin - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)
4	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury	- środki własne gmin - środki dla realizacji działania wynikającego z Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024
	4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	4.4	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych	- środki własne gmin - środki UE



Cel	Działanie	Nazwa działania	Możliwości finansowania
5	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)	- środki własne gmin - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)
	5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+ - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)
	5.3	Uwzględnienie w dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development	- środki własne gmin - środki UE
6	6.1	Stworzenie kompleksowego opracowania dotyczącego funkcjonowania systemu transportowego w KOF	- środki własne gmin - środki unijne
	6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych	- środki własne gmin - Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego
	6.3	Usunięcie barier architektonicznych	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	6.4	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i humanocentryczności	- środki własne gmin - Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021 – 2027, w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+
	6.5	Uporządkowanie parkowania pojazdów	- środki własne gmin
	6.6	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie	- środki własne gmin
	6.7	Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP	- środki własne gmin
	6.8	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF	- środki własne gmin

Źródło: opracowanie własne

13. Uwarunkowania środowiskowe wynikające z Prognozy OOŚ

W Prognozie podano informacje o zawartości Planu, przedstawiono uwarunkowania ochrony środowiska wynikające z przepisów prawa, a także dokonano analizy aktualnego stanu środowiska określając najważniejsze wyzwania ochrony środowiska na obszarze gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Ponadto, na podstawie analiz, stwierdzono zgodność Planu z celami i kierunkami podstawowych dokumentów strategicznych regionalnych, krajowych oraz europejskich.

W wyniku analizy i oceny istniejącego stanu środowiska wskazano na istniejące problemy w poszczególnych komponentach środowiska istotne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju.

Wskazano, że odstąpienie od realizacji Planu oznaczać będzie osłabienie realizacji celów ochrony środowiska w kontekście szerszej perspektywy postrzegania tej problematyki. Ogólnie oceniając, w przypadku odstąpienia od realizacji Planu nie uzyska się jego wkładu i wsparcia w realizacji celów dokumentów strategicznych miasta, województwa, kraju, UE których celem jest m. in. poprawa stanu środowiska. Cele te mogą być realizowane w ramach innych planów i programów, ale bez optymalizacji wydawanych środków i zapewnienia kompleksowych efektów w przewidywanych w Planie terminach.

Analiza skutków braku realizacji Planu może prowadzić do wniosku, iż niezrealizowanie inwestycji wspieranych w dokumencie wywołać może jedynie skutki negatywne dla środowiska. Niemniej należy zauważyć, że niektóre przedsięwzięcia w zakresie rozbudowy transportu, mogą potencjalnie oddziaływać negatywnie na niektóre elementy środowiska, jednak biorąc pod uwagę plany ochrony należy zastosować działania minimalizujące i zapobiegające negatywnemu oddziaływaniu, co powinno być z korzyścią dla środowiska, w szczególności ograniczeniem zanieczyszczenia hałasem, ograniczeniem emisji substancji do powietrza oraz usprawnieniem komunikacji publicznej.

W ramach Prognozy dokonano analizy i oceny znaczących oddziaływań na środowisko. Oceną objęto przede wszystkim takie elementy środowiska jak:

- przyroda, obszary chronione, różnorodność biologiczna,
- woda,
- powietrze,
- powierzchnia ziemi,
- krajobraz,
- klimat i klimat akustyczny
- zasoby naturalne i zabytki,
- a także wpływ na ludzi i dobra.

Zidentyfikowano oddziaływania na środowisko poszczególnych działań w odniesieniu do ww. elementów, a także oddziaływanie na dobra materialne. Przedstawiono je w formie matrycy pozwalającej na orientacyjną identyfikację oddziaływań na środowisko. Sumaryczna analiza oddziaływań wykazała, że realizacja działań wynikających z Planu będzie miała zdecydowanie pozytywne oddziaływanie na środowisko. Natomiast odnośnie do zidentyfikowanych potencjalnych negatywnych oddziaływań, wskazano podstawowe środki zapobiegające oraz ograniczające negatywne oddziaływanie na środowisko. Możliwe, że realizacja niektórych zadań wymagać będzie dodatkowych badań pod kątem przyrodniczym, a także wykonania działań minimalizujących i zapobiegających negatywnemu wpływowi (np. nasadzenia zastępcze).

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko i krajobraz można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji oraz odpowiedni dobór rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, ponieważ skala wywoływanych przez nie oddziaływań środowiskowych zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań i zastosowanych rozwiązań ograniczających negatywny wpływ na środowisko.



Ocenia się, że Plan jako całość, będzie pozytywnie oddziaływać na środowisko i sprzyjać rozwiązaniu szeregu problemów dotyczących transportu w mieście Kielce oraz gminach obszaru funkcjonalnego. Niemniej niektóre obszary realizacji jak inwestycje związane z prowadzeniem budowy nowych obiektów mogą potencjalnie znacząco negatywnie wpływać na środowisko lub na jego poszczególne elementy, co może okazać się dopiero na poziomie projektowania inwestycji, bowiem obecnie, wobec ogólnego sformułowania planu nie znana jest charakterystyka, rozwiązania projektowe i dokładna lokalizacja tych inwestycji. Szczegółowe wnioski w tym zakresie przedstawione są w odpowiednich rozdziałach Prognozy. Trzeba jednak zaznaczyć, że możliwe jest takie ukształtowanie planowanych przedsięwzięć, aby oddziaływania istotnie ograniczyć lub zapobiegać im.

Mając na uwadze cele i zakres Planu na etapie opracowania Prognozy nie zidentyfikowano znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz inne obszary chronione, w tym na ich integralność i spójność.

Na podstawie analizy celów dokumentów strategicznych UE, stwierdza się, że Plan wpisuje się w realizację celów tych dokumentów.

Na podstawie analiz nie stwierdzono możliwych negatywnych oddziaływań transgranicznych na środowisko zarówno poszczególnych projektów, jak i całego Planu.

Ocena korzyści dla mieszkańców gmin obszaru funkcjonalnego, dla których przewidziano całość działań usprawniających transport wskazuje duże znaczenie Planu w rozwiązywaniu problemów lokalnych społeczności i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakości życia mieszkańców. Bez realizacji Planu, wzrastające stale natężenia ruchu pojazdów przecinających obszary zabudowy powodować będzie coraz większą presję na jakość powietrza, ludzi, dobra materialne, zabytki, przyrodę i inne komponenty.

Należy podkreślić, że Prognoza ma charakter ogólny, natomiast pełna ocena wpływu na środowisko będzie dokonana na poziomie przygotowania do realizacji poszczególnych projektów.

14. Zagrożenia dla realizacji SUMP

Realizacja założeń oraz spełnienia celów strategicznych i szczegółowych w oparciu o przyjęte działania może być zagrożona z uwagi na wiele czynników zewnętrznych dla SUMP. Do grupy głównych czynników należy zaliczyć:

- Brak finansowania z budżetów gminy,
- Brak dodatkowego finansowania zewnętrznego (wsparcia) z funduszy unijnych dla realizacji inwestycji,
- Brak chęci dla realizacji i partycypacji w realizacji działań przez interesariuszy kluczowych,
- Opór i brak chęci zmian przez interesariuszy w zakresie podejmowanych działań z SUMP,

Do najważniejszych projektów mających wpływ na realizację SUMP przez pryzmat zagrożeń dla realizacji postawionych celów należy zaliczyć:

- Brak przyjęcia do dalszej realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w zakresie działania dotyczącego zielonej i inteligentnej mobilności, w tym przede wszystkim w ramach działania związanego z dostępnym i ekologicznym transportem jako działania:
 - Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska – 10,1 mld złotych
 - Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego – 15,8 mld złotych
 - Zwiększenie bezpieczeństwa transportu – 4,7 mld złotych
- Realizacja Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) z przewagą nad programami takimi jak: Krajowy Program Kolejowy do roku 2023, Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016 – 2023 lub Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024.

14.1 Analiza ryzyka

W celu precyzyjniejszego określenia zagrożeń dla realizacji SUMP dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, wykonano analizę ryzyka dla celów operacyjnych wynikających z dokumentu. Założenia metodyczne oparto na analizie ryzyka wykonanej w ramach Planu Mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego z roku 2016. Metodyka i założenia są takie same, w celu zachowania spójności oraz podjęciu próby oszacowania ryzyka w ten sam sposób w aktualnie opracowywanym dokumencie SUMP oraz w Planie z 2016 roku. Dla jakościowej analizy ryzyka ustalono pięciostopniową skalę prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka:

- 1 – marginalne prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka,
- 2 – niskie prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka,
- 3 – średnie prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka,
- 4 – wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka,
- 5 – bardzo wysokie prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka,

oraz pięciostopniową skalę wpływu ryzyka (dotkliwości skutków) na proces implementacji działań proponowanych w ramach planu mobilności:

- 1 – nieistotny wpływ,
- 2 – mały wpływ,
- 3 – średni wpływ,
- 4 – znaczący wpływ,
- 5 – duży wpływ.

Każde proponowane działanie zostało ocenione pod kątem prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka oraz wpływu, jakie może ono wywrzeć na proces wdrażania działania, według ww. skali. Na tej podstawie opracowano punktową ocenę poziomu danego ryzyka, która jest wynikiem iloczynu



prawdopodobieństwa wystąpienia danego ryzyka oraz wartości jego oddziaływania. Wartości zastosowane do analizy przedstawiono w postaci macierzy ryzyka.

Tabela 14.1 Macierz ryzyka

Macierz ryzyka			Prawdopodobieństwo				
			marginalne	niskie	średnie	wysokie	Bardzo wysokie
			1	2	3	4	5
Wpływ	Nieistotny	1	1	2	3	4	5
	Mały	2	2	4	6	8	10
	Średni	3	3	6	9	12	15
	Znaczący	4	4	8	12	16	20
	Duży	5	5	10	15	20	25

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (2016)

Kolorem zielonym oznaczono niski poziom ryzyka, niezagrożający realizacji projektu (wartości od 1 do 4), kolorem żółtym oznaczono średni poziom ryzyka – uznawany za akceptowalny, wymagający monitorowania (wartości od 5 do 12), natomiast kolor czerwony oznacza ryzyko na wysokim poziomie, wymagające podjęcia środków minimalizujących (wartości od 15 do 25).

W tabeli poniżej opisano poszczególne ryzyka, mogące wystąpić w trakcie wdrażania zaproponowanych działań, wraz z ich punktową oceną (nadaną według przedstawionej powyżej macierzy ryzyka), jak i przedstawiono plan na wypadek pojawienia się ryzyka.

Tabela 14.2 Analiza ryzyka dla procesu wdrażania SUMP dla realizacji celów operacyjnych

Cel	Opis celu	Ryzyko	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Wpływ na proces realizacji	Plan na wypadek pojawienia się ryzyka	Punktowa ocena poziomu ryzyka
1	Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.	Brak spójności działań gmin, brak finansowania dla uruchomienia połączeń i inwestycji, brak wsparcia zewnętrznego, odrzucenie wniosków aplikacyjnych, brak zainteresowania użytkowników	Wysokie (4)	Znaczący (4)	Opracowanie dokumentacji projektowej dla planu budowy infrastruktury, prawidłowe przygotowanie dokumentacji projektowej i wniosków, edukacja mobilnościowa mieszkańców, ograniczenia w ruchu pojazdów w centrum Kielc	16
2	Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność	Odrzucenie wniosków aplikacyjnych z uwagi na błędy formalne	Marginalne (1)	Mały (2)	Prawidłowe przygotowanie dokumentacji	2
3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa	Sprzeciw mieszkańców, konieczność zmiany organizacji ruchu, protesty lokalnej społeczności	Średnie (3)	Średni (3)	Edukacja mobilnościowa, kampanie informacyjne, prowadzenie statystyk i badań ruchu dla celu	9

Cel	Opis celu	Ryzyko	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Wpływ na proces realizacji	Plan na wypadek pojawienia się ryzyka	Punktowa ocena poziomu ryzyka
	niechronionych uczestników ruchu drogowego				wizualizacji postępów działań	
4	Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej	Sprzeciw kierowców w przypadku zmiany przekroju pasa drogowego, niewystarczające warunki terenowe (brak dostępności terenu, problemy z przekrojem podłużnym co wpływa na koszty), finansowanie ze źródeł zewnętrznych	Wysokie (4)	Duży (5)	Konieczność wsparcia zewnętrznego, przygotowanie inwestycji, ustalenie programu rozwoju infrastruktury	20
5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy	Wydawanie decyzji WZ oraz pozwoleń na budowę inwestycji generujących duży ruch (osiedla mieszkaniowe, centra handlowe) na terenach zlokalizowanych poza zasięgiem dobrej dostępności pieszej do przystanków, brak zmian w ustawie o planowaniu przestrzennym, brak zgód gmin na inwestycje w pasie drogowym	Wysokie (4)	Duży (5)	Ponoszenie świadomości urzędników dotyczących kształtowania intensywności zabudowy w kontekście odległości od przystanków, sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, kontrolowanie procesu wydawania decyzji WZ i pozwolenia na budowę	20
6	Poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych	Brak akceptacji idei zazieleniania ulic, brak środków na realizację inwestycji, brak możliwości wpływu na planowanie przestrzenne	Średnie (3)	Duży (5)	Edukacja w zakresie planowania przestrzennego, konieczność realizacji idei dokumentów wspólnotowych	15

Źródło: opracowanie własne



Spis rysunków

Rysunek 1.1 Obszar KOF na terenie Polski.....	9
Rysunek 1.2 Gminy wchodzące w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.....	10
Rysunek 1.3 Saldo migracji w KOF	17
Rysunek 1.4 Średnia gęstość zaludnienia przedstawiona w liczbie mieszkańców na kilometr kwadratowy	18
Rysunek 1.5 Zagospodarowanie terenu w KOF	20
Rysunek 1.6 Zagospodarowanie terenu w Kielcach.....	21
Rysunek 1.7 Lokalizacja punktów handlowych, usługowych, gastronomicznych na mapie Kielc	22
Rysunek 1.8 Infrastruktura drogowa w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym.....	24
Rysunek 1.9 Kartodiagram natężenia ruchu drogowego.....	25
Rysunek 1.10 Skrzyżowanie Świętokrzyska (S74) / Al. Solidarności (DK 73).....	26
Rysunek 1.11 Zasięg strefy płatnego parkowania w Kielcach.....	27
Rysunek 1.12 Centrum gminy Daleszyce	27
Rysunek 1.13 Mapa zdarzeń drogowych w KOF.....	28
Rysunek 1.14 Liczba zdarzeń drogowych w KOF z udziałem pieszych	29
Rysunek 1.15 Liczba zdarzeń drogowych w KOF z udziałem rowerzystów	30
Rysunek 1.16 Połączenia autobusowe na terenie KOF organizowane przez ZTM w Kielcach	31
Rysunek 1.17 Przebieg linii komercyjnych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego	32
Rysunek 1.18 Oferta przewozowa regionalnych przewozów kolejowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wraz z międzypzystankowym czasem przejazdu.....	36
Rysunek 1.19 Mapa dostępności pieszej do przystanków autobusowych w KOF (bez Kielc).....	37
Rysunek 1.20 Mapa dostępności pieszej do przystanków autobusowych w Kielcach.....	38
Rysunek 1.21 Dostępność piesza do przystanków komunikacji zbiorowej z uwzględnieniem częstotliwości kursowania transportu zbiorowego.....	39
Rysunek 1.22 Mapa infrastruktury rowerowej na terenie KOF.....	40
Rysunek 1.23 Mapa infrastruktury rowerowej na terenie miasta Kielce.....	41
Rysunek 1.24 Rozwój infrastruktury na przestrzeni lat w Kielcach.....	42
Rysunek 1.25 Dostępność piesza do centrów gmin KOF.....	43
Rysunek 1.26 Plac Konstytucji 3 Maja w Kielcach.....	44
Rysunek 1.27 Podział modalny podróży w KOF.....	45
Rysunek 1.28 Główne środki transportu używane w KOF	45
Rysunek 2.1 Plakat promujący SUMP.....	48
Rysunek 2.2 Ogłoszenie promujące SUMP w prasie.....	48
Rysunek 2.3 Plakat informujący o harmonogramie spotkań warsztatowych.....	49
Rysunek 2.4 Komunikat na wyświetlaczu w pojazdach ZTM	49
Rysunek 2.5 Konsultacje społeczne w Kielcach.....	50

Rysunek 2.6 Konsultacje społeczne w Chęcinach.....	51
Rysunek 2.7 Konsultacje społeczne w Chmielniku.....	51
Rysunek 2.8 Spotkanie stacjonarne w ramach Konsultacji Społecznych w Kielcach.....	52
Rysunek 4.1 Proponowane przebiegi dróg wojewódzkich nr 761 i 786.....	65
Rysunek 4.2 Stan realizacji planu budowy dróg krajowych	66
Rysunek 5.1 Cele horyzontalne	74
Rysunek 6.1 Koncepcja węzłów na terenie KOF.....	81
Rysunek 6.2 Koncepcja korytarzy transportu zbiorowego na terenie KOF	84
Rysunek 6.3 Koncepcja buspasów na terenie Kielc.....	85
Rysunek 6.4 Koncepcja poprawy BRD na terenie KOF.....	92
Rysunek 6.5 Koncepcja rozbudowy infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie KOF.....	94
Rysunek 6.6 Koncepcja rozbudowy infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie miasta Kielce.....	95
Rysunek 6.7 Koncepcja stref Tempo30 na terenie KOF	98
Rysunek 6.8 Dostępność pieszka do przystanków autobusowych w KOF	101
Rysunek 9.1 Cykl SUMP	111
Rysunek 10.1 Proponowany schemat realizacji projektów wynikających z SUMP	121

Spis tabel

Tabela 1.1 Działania przewidziane do realizacji w SUMP z 2016 roku wraz ze stanem ich realizacji 12	
Tabela 1.2 Gęstość sieci dróg w Gminach KOF	23
Tabela 1.3 Powiązania komunikacyjne – transport autobusowy	33
Tabela 1.4 Charakterystyka połączeń kolejowych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym.....	34
Tabela 3.1 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego	54
Tabela 3.2 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego poprzez skoordynowaną sieć dróg dla rowerów	56
Tabela 3.3 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu.....	57
Tabela 3.4 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny wraz z odpowiednim planowaniem przestrzennym.....	58
Tabela 3.5 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF	59
Tabela 3.6 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Logistyka miejska	60
Tabela 4.1 Inwestycje przewidziane do realizacji w ramach scenariusza referencyjnego BAU	64
Tabela 4.2 Kryteria oceny scenariuszy	70
Tabela 4.3 Wyniki oceny wielokryterialnej scenariuszy.....	71
Tabela 6.1 Zestawienie rozważanych działań w ramach realizacji SUMP KOF	75



Tabela 6.2 Klasy proponowanych węzłów przesiadkowych.....	80
Tabela 6.3 Zgodność zaproponowanych pakietów działań ze strategią rozwoju ponadlokalnego KOF 2030+	104
Tabela 8.1 Priorytetyzacja w ramach przyjętych celów operacyjnych/pakietów działań	108
Tabela 9.1 Harmonogram realizacji działań SUMP KOF	112
Tabela 10.1 Jednostki odpowiedzialne za realizację działań	117
Tabela 10.2 Hierarchia w podejmowaniu decyzji o inwestycjach w Kielcach i KOF	120
Tabela 11.1 Wartości wskaźników SUMI dla SUMP KOF	124
Tabela 11.2 Wskaźniki realizacji działań dla SUMP KOF	125
Tabela 11.3 Sposób obliczania wskaźników realizacji działań	127
Tabela 11.4 Wartości bazowe wskaźników realizacji działań	129
Tabela 11.5 Wartości oczekiwane wskaźników realizacji działań	130
Tabela 12.1 Możliwości finansowania poszczególnych działań	132
Tabela 14.1 Macierz ryzyka	139
Tabela 14.2 Analiza ryzyka dla procesu wdrażania SUMP dla realizacji celów operacyjnych	139

Załączniki

Lista załączników zawiera odniesienie do numeracji oraz opisu zawartości każdego z nich.

Numer załącznika	Opis zawartości
Załącznik 1	Zestawienie roboczej listy działań w ramach realizacji SUMP KOF oraz zestawienie działań zawartych w poszczególnych scenariuszach rozwoju
Załącznik 2	Raporty pośrednie, zawierające pełną dokumentację dokonanych analiz i badań, w tym w oparciu o Raporty Pośrednie, w układzie zgodnym z Cyklem SUMP.



Załącznik 1

Cel	Nazwa	Działanie	Nazwa działania
1	Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.	1.1	Uruchomienie szybkich linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych przyspieszonych
		1.2	Stworzenie węzłów przesiadkowych na terenie KOF wraz z infrastrukturą P+R, B+R i K+R
		1.3	Wprowadzenie standardów określających sposób lokalizacji przystanków i węzłów
		1.4	Relokalizacja i tworzenie nowych przystanków, tak aby przesiadki były przeprowadzane w optymalny sposób
		1.5	Wyznaczenie KAWJ z systemem ITS uwzględniającym priorytet dla publicznego transportu zbiorowego
		1.6	Integracja czasowo-przestrzenna, w tym węzłów na granicach miasta z Dworcem Autobusowym
		1.7	Poprawa częstotliwości kursowania
		1.8	Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej
		1.9	Integracja taryfowo-biletowa wszystkich przewoźników
		1.10	Cykliczne badania zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców KOF
2	Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.	2.1	Zwiększenie udziału pojazdów wodorowych elektrycznych i niskoemisyjnych realizujących zadania PTZ
		2.2	Zwiększenie udziału pojazdów wodorowych elektrycznych we flocie użytkowanej w zadaniach związanych z obsługą komunalną gmin KOF
		2.3	Zarządzanie systemem dostaw, logistyka ostatniej mili np. poprzez zezwolenia dla pojazdów elektrycznych na obsługę centrum przez całą dobę wraz z opracowaniem SULP
		2.4	Rozbudowa systemu ładowarek elektrycznych, system ładowarek w węzłach przesiadkowych
		2.5	System rowerów elektrycznych w tym cargo
		2.6	Dopłaty do rowerów elektrycznych
3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.	3.1	Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu np. progi zwalniające, zawężenia przekrojów, wyniesione skrzyżowania
		3.2	Doświetlenie przejść dla pieszych w całym obszarze
		3.3	Organizacja akcji promujących bezpieczeństwo wokół szkół np. Ostatni Bezpieczny Kilometr
		3.4	Organizacja działań edukacyjnych w szkołach
		3.5	Organizacja sygnalizacji świetlnej na problematycznych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych
		3.6	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym
		3.7	Cykliczny audyt BRD sieci dróg KOF
		3.8	Hierarchizacja ulic (eliminacja ruchu tranzytowego z ulic do tego nie przeznaczonych)
4	Poprawa atrakcyjności	4.1	Inwestycje infrastrukturalne zapewniające ciągłość dróg dla rowerów oraz wprowadzanie zieleni
		4.2	Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury

Cel	Nazwa	Działanie	Nazwa działania
	infrastruktury rowerowej	4.3	Poprawa jakości oraz rozbudowa infrastruktury punktowej – wiaty dla rowerów, stojaki (poprawa dostępności)
		4.4	Budowa tras dla ruchu turystycznego
		4.5	Wprowadzanie zieleni w obszarze infrastruktury rowerowej (w miejscach rezerwy terenu, zieleni nieinwazyjna)
		4.6	Działania i kampanie edukacyjne wśród młodzieży oraz osób starszych
5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.	5.1	Wyprowadzenie ruchu ciężkiego (zakaz dla ruchu pojazdów ciężkich w centrum)
		5.2	Uspokojenie ruchu na ciągach drogowych w centrum miejscowości – przekształcenia funkcjonalne ulic celem ograniczenia ruchu, zawężenia przekrojów ulicznych
		5.3	Przekształcenia infrastrukturalne
		5.4	Uspokojenie ruchu oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego
		5.5	Zmiany w pasie drogowym
		5.6	ITS informujący o trasach objazdowych, w tym monitorujący ruch drogowy i emisję od transportu
		5.7	Uwzględnienie w Planach zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development
		5.8	Realizacja Transit Oriented Development
		5.9	Organizacja kampanii informacyjnych z zakresu korzyści związanych z wyprowadzeniem ruchu pojazdów z obszarów centralnych miast
		5.10	Analiza możliwości wprowadzenia rozwiązań logistyki miejskiej
		5.11	Utworzenie punktów przeładunkowych
		5.12	System monitorowania pojazdów ciężarowych
6	Stworzenie systemu transportowego zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych	6.1	Stworzenie masterplanu dla przestrzeni miejskich w centrum wraz z kompleksową analizą stanu istniejącego i badaniami ruchu
		6.2	Stosowanie błękitno – zielonej infrastruktury w obszarach zabudowanych
		6.3	Zwiększenie powierzchni usług + handlu w miejscowościach ościennych w stosunku do Kielc w celu realizacji założeń miasta 15 - minutowego
		6.4	Usunięcie barier architektonicznych
		6.5	Zasady realizacji infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego
		6.6	Uporządkowanie parkowania pojazdów
		6.7	Działania związane z rozszerzeniem SPP oraz zwiększeniem stawki za parkowanie
		6.8	Zróżnicowanie stawki za parkowanie w SPP
		6.9	Raport/monitorowanie dostępności obiektów dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności
		6.10	Tworzenie lokalnych Planów Mobilności zgodnie z ideą SUMP
		6.11	Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF



Cel	Nazwa	Działanie	Scenariusz 1	Scenariusz 2	Scenariusz 3
1	Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.	1.1	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		1.2	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		1.3	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		1.4	Uwzględniono	Uwzględniono	
		1.5	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		1.6	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		1.7	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		1.8	Uwzględniono		
		1.9	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
2	Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.	2.1	Uwzględniono	Uwzględniono	
		2.2	Uwzględniono	Uwzględniono	
		2.3		Uwzględniono	Uwzględniono
		2.4		Uwzględniono	
		2.5		Uwzględniono	Uwzględniono
3	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.	3.1		Uwzględniono	
		3.2	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		3.3	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		3.4	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		3.5	Uwzględniono	Uwzględniono	
		3.6	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		3.7		Uwzględniono	Uwzględniono
		3.8		Uwzględniono	Uwzględniono
4	Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej	4.1	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		4.2	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono

Cel	Nazwa	Działanie	Scenariusz 1	Scenariusz 2	Scenariusz 3
		4.3		Uwzględniono	
		4.4	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
5	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.	5.1	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		5.2	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		5.3	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
6	Stworzenie systemu transportowego zgodnie z polityką zrównoważonej mobilności, poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych	6.1	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		6.2		Uwzględniono	
		6.3	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		6.4		Uwzględniono	
		6.5	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		6.6	Uwzględniono	Uwzględniono	Uwzględniono
		6.7			Uwzględniono
		6.8		Uwzględniono	Uwzględniono



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF)

Załącznik nr 2 do SUMP



Niniejszy załącznik stanowi integralną część dokumentu SUMP. W dokumencie zestawiono raporty, które były sporządzone w trakcie trwania projektu, monitorując postęp prac projektowych, jak i szeroki zakres prac badawczych, które były realizowane w ramach SUMPa.

W ramach raportów cyklicznych, szczegółowo dokumentowano postępy prac i osiągnięcia w określonych okresach. Raporty zawierały szczegółowe informacje na temat przeprowadzonych spotkań koordynacyjnych, ich agendy oraz uzgodnień podjętych na tychże spotkaniach. Wszystkie kwestie omawiane podczas spotkań, włącznie z ustaleniami i podjętymi decyzjami, zostały odpowiednio uwzględnione w raportach cyklicznych.

Ponadto, poza raportami cyklicznymi, zestawiono wykaz prac wykonywanych podczas trwania projektu. W załączniku znajdują się m.in raporty przed rozpoczęciem i po zakończeniu kluczowych metod badawczych, takich jak pomiary ruchu czy badania ankietowe. Te dokumenty szczegółowo opisują metody, protokoły oraz wyniki badań, wraz z wnioskami i rekomendacjami wpływającymi z przeprowadzonych analiz.

Wykaz metod badawczych oraz analiz wykonywanych podczas projektu SUMP.

- Raport pośredni - Przed I etapem spotkań warsztatowych
- Raport pośredni - Po spotkaniach warsztatowych I etap
- Raport pośredni - Przed II etapem spotkań warsztatowych
- Raport pośredni - Po spotkaniach warsztatowych II etap
- Raport pośredni - Przed pomiarami ruchu
- Raport pośredni - Po pomiarach ruchu
- Raport pośredni - Przed analizami GIS
- Raport pośredni - Po analizach GIS
- Raport pośredni - Przed analizami prawnymi
- Raport pośredni - Po analizach prawnych
- Raport pośredni - Przed analizami statystycznymi
- Raport pośredni - Po analizach statystycznych
- Raport pośredni - Przed ankietą CAWI
- Raport pośredni - Po ankiecie CAWI
- Raport pośredni - Przed badaniami grup fokusowych
- Raport pośredni - Po badaniach grup fokusowych
- Raport pośredni - Przed badaniami wywiadów indywidualnych
- Raport pośredni - Po badaniach wywiadów indywidualnych
- Raport pośredni - Przed badaniami podróży i zachowań komunikacyjnych
- Raport pośredni - Po badaniach podróży i zachowań komunikacyjnych
- Raport pośredni - Analiza SWOT
- Raport pośredni - Analiza głównych problemów i możliwości
- Raport pośredni - Budowa i wspólna ocena scenariuszy
- Raport pośredni - Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami
- Raport pośredni - Przed konsultacjami społecznym
- Raport pośredni - Raport z Konsultacji Społecznych

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 1

2022-11-08

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego nr.1.....	3
2.1 Raport metodyczny	3
2.2 Badania i pomiary	3
2.3 Analiza materiałów	6
2.4 Promocja.....	6
3 Spotkania	6
4 Planowane działania	6

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) zgodnie z umową nr W/U-WB-/1120/KP/8/UM/1797/2022 jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego nr.1

2.1 Raport metodyczny

W dniu 30.09.2022, na pierwszym spotkaniu z interesariuszami, został zaprezentowany raport metodyczny oraz Plan Promocji.

2.2 Badania i pomiary

Od zaakceptowania Raportu Metodycznego rozpoczęły się wstępne przygotowania do badań i pomiarów określonych w Działaniu II w OPZ. Są one niezbędne do ukończenia Działania I – Raportu Diagnostyczno-Strategicznego. Przygotowano Metodykę Badań Ruchu Drogowego oraz Metodykę przeprowadzania badań podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców KOF.

Przeprowadzono następujące badania terenowe:

Pomiary natężenia ruchu drogowego, które zostały przeprowadzone w 32 punktach przekrojowych na drogach publicznych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym. Punkty zlokalizowane były na kordonach Gmin uczestniczących w projekcie. Badania zostały wykonane dwukrotnie, a każdy pomiar trwał dobę. Pomiary zrealizowano w dniach 13.10 (czwartek) oraz 18.10 (wtorek). W przypadku trzech punktów zrealizowano również pomiar dodatkowy w dniu 25.10 (wtorek). Wykonawca posiada komplet materiałów ze wszystkich punktów pomiarowych. Cały proces został przeprowadzony metodą wideorejestracji. Obecnie trwają prace nad odczytem oraz zakodowaniem danych z materiałów wideo. Nie odnotowano żadnych sytuacji losowych, które mogłyby wpłynąć na wynik pomiarów (poważny wypadek komunikacyjny, gwałtowne opady atmosferyczne).

Zgodnie z ustaleniami wyniki pomiaru zostaną zagregowane do interwałów 15-sto minutowych w podziale na strukturę kierunkową oraz rodzajową.

Badania w zakresie napełnienia pojazdów transportu publicznego, które zostały zrealizowane w dniach 25-27.10.2022r. Pomiary zostały wykonane w 15 punktach w Kielcach oraz w 1 punkcie każdej z Gmin należących do obszaru. Lokalizacja punktów została uzgodniona z Zamawiającym. Wykorzystano metodę obserwatora zewnętrznego, który przeprowadzał pomiar liczby pasażerów.

Pomiary zostały wykonane w dniach wtorek – czwartek w godzinach komunikacyjnego szczytu porannego (06:00 – 09:00) oraz popołudniowego (15:00 – 18:00).

W ramach pomiaru zostały odnotowane następujące informacje dla każdego pojazdu transportu zbiorowego:

- godzina przejazdu
- nr linii/nazwa przewoźnika
- nr taborowy (jeżeli był widoczny)
- liczba pasażerów (lub procentowe napełnienie)
- kierunek

Obecnie trwa weryfikacja poprawności danych, które spłynęły od obserwatorów. Wykonawca posiada dane ze wszystkich punktów z całego okresu pomiarowego. W godzinach porannych (zwłaszcza w okresie 06:00-07:00 w wielu punktach wystąpiły niesprzyjające warunki atmosferyczne (mgła, zaparowane szyby autobusów).

W ramach działania II trwają również przygotowania do wykonania **badź podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego**. Obecnie trwają prace nad uzgodnieniem ostatecznej wersji ankiety oraz sposobie poinformowania mieszkańców (plan promocji badań).

Zbieranie danych

Rozpoczęto proces zbierania danych koniecznych do realizacji zamówienia, zarówno tych ogólnodostępnych, jak i koniecznych do pozyskania od Interesariuszy.

Otrzymano następujące materiały:

Gmina Kielce

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
- Model transportowy (2015)
- Model transportowy prognostyczny (2025)
- Model transportowy prognostyczny (2035)
- Liczby kursów linii
- Kompleksowe Badania ruchu
- Plan Adaptacji do zmian klimatu Miasta Kielce do roku 2030
- Plan mobilności dla miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego
- Plan transportowy gminy Kielce oraz gmin przyległych tworzących wspólną komunikację zbiorową
- Aktualny wykaz autobusów
- Wykaz przystanków komunikacyjnych i dworców publicznego transportu zbiorowego
- Wykaz przystanków komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikom wykonującym przewozy osób w ujęciu krajowym.
- Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego dla Kielc
- Polityka parkingowa Kielc z analizą
- Zestawienie liczby miejsc parkingowych
- Plan rozwoju sieci drogowej
- Infrastruktura rowerowa

- Wykaz dróg wraz z mapą
- Wykaz inwestycji drogowych
- Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem w Kielcach autobusów zeroemisyjnych
- Kielecki Obszar Funkcjonalny w ujęciu społeczno-gospodarczo-przestrzennym
- Kielecki Obszar Funkcjonalny w latach 2016-2019 w ujęciu statystycznym
- Kompleksowa diagnoza KOF pod kątem transformacji w obszar inteligentny
- Dostępność przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych
- Strategia rozwoju elektromobilności na terenie Miasta Kielce i KOF
- Strategia inwestycji KOF

Gmina Chęciny

- Raport o stanie gminy z 2021
(zawiera informacje o demografii, infrastrukturze, realizowanych i planowanych inwestycjach)

Gmina Chmielnik

- Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
- Baza adresowa
- Formy ochrony przyrody
- Tereny i obszary Górnicze
- Ewidencja zabytków

Gmina Daleszyce

- Mapa sieci dróg
- Infrastruktura parkingowa
- Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
- Wykaz przystanków

Gmina Górnio

- Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Gmina Masłów

- Baza adresowa
- Strategia rozwoju Gminy 2022-2030
- Mapa sieci drogowej
- Wykaz przystanków
- Analiza stanu bezpieczeństwa
- Liczba uczniów
- Koncepcja rozwoju tras rowerowych
- Infrastruktura parkingowa i rowerowa

Gmina Piekoszów

- Baza przystankowa

- Diagnoza stanu obecnego miasta
- Dane demograficzne
- Plany inwestycyjne
- Strategia rozwoju gminy
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Gmina Pierzchnica

- Mapy z siecią dróg
- Wykaz przystanków
- Trasy rowerowe
- Linie komunikacji publicznej wraz z rozkładami
- Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
- Strategia rozwoju

Gmina Nowiny

- Wykaz przystanków
- Sieć drogowa
- Sieć linii komunikacji

2.3 Analiza materiałów

Jednocześnie ze zbieraniem danych rozpoczęto proces analizy materiałów wyjściowych.

2.4 Promocja

Rozpoczęto prace nad opracowaniem logotypu, strony internetowej oraz plakatu promocyjnego.

Rozpoczęto prace nad organizacją spotkań informacyjnych dla mieszkańców: uzgodniono termin spotkań, przygotowano notatki informacyjne na strony internetowe Gmin oraz do mediów społecznościowych Gmin.

3 Spotkania

W dniach 30.09.2022 oraz 24.10.2022 odbyły się spotkania informacyjne dla interesariuszy połączone ze spotkaniami koordynacyjnymi.

4 Planowane działania

W okresie kolejnego Raportu Pośredniego planowane są następujące działania:

- Spotkania informacyjne dla mieszkańców w dniu 10.11.2022 w formule online na platformie Teams o godzinie 10:00 oraz 18:00
- Spotkanie koordynacyjne w dniu 14.11.2022
- Uruchomienie strony internetowej, druk plakatów, zamieszczenie notatki prasowej w lokalnej prasie.
- Analiza wyników natężenia ruchu drogowego oraz badań napełnień w publicznym transporcie zbiorowym
- Badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców KOF metodą mixed-mode
- Kontynuacja analizy materiałów.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 2

2022-12-06

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego nr.2.....	3
2.1 Badania i pomiary	3
2.2 Analiza materiałów	3
2.3 Promocja.....	3
3 Spotkania	3
4 Planowane działania	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego nr.2

2.1 Badania i pomiary

W okresie Raportu Pośredniego nr 2 zostały zrealizowane badania i pomiary ruchu drogowego.

24.11.2022 został przekazany harmonogram prowadzonych działań wraz z określeniem stanu zaawansowania prac oraz fragmentami bazy wynikowej.

2.2 Analiza materiałów

W okresie raportowania prowadzone były prace związane z analizą otrzymanych materiałów w kontekście następujących zagadnień:

- Analiza dokumentów strategicznych,
- Analiza uwarunkowań demograficznych, gospodarczych, społecznych, środowiskowych,
- Analiza infrastruktury komunikacyjnej,
- Analiza transportu zbiorowego,
- Analiza generatorów ruchu.

2.3 Promocja

Opracowano logotyp, stronę internetową projektu oraz plakat promocyjny. Na stronie internetowej dostępny jest formularz umożliwiający mieszkańcom podzielenie się spostrzeżeniami (w załączeniu plik z wypowiedziami, które wpłynęły do tej pory).

Zorganizowano spotkania informacyjne dla mieszkańców.

W trakcie opracowywania jest notatka prasowa.

3 Spotkania

W dniu 10.11.2022 odbyły się spotkania informacyjne dla mieszkańców.

W dniu 16.11.2022 odbyło się spotkanie koordynacyjne.

4 Planowane działania

W okresie kolejnego Raportu Pośredniego planowane są następujące działania:

- Spotkanie koordynacyjne w dniu 7.12.2022
- Zakończenie działań nad analizą stanu istniejącego wraz z analizą SWOT.
- Zakończenie prac nad Działaniem II i przekazanie raportu.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 3

2023-01-05

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego nr 3.....	3
2.1 Badania i pomiary – Działanie II	3
2.2 Analiza materiałów	3
2.3 Promocja.....	5
3 Spotkania	5
4 Planowane działania	5

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego nr 3

2.1 Badania i pomiary – Działanie II

W okresie Raportu Pośredniego nr 2, zakończono prace nad produktami Działania II. W dniu 9.12 została przekazana I wersja raportu końcowego w ramach Działania II wraz z załącznikami:

- Załącznik nr 1 – Badania ankietowe zachowań komunikacyjnych (raport)
- Załącznik nr 2 – Graficzne przedstawienie wyników pomiarów ruchu (dla każdego punktu: I dzień pomiaru, II dzień pomiaru, średnia z obu dni).

Ostateczną wersję uwzględniającą korekty wynikające z przekazanych przez Zamawiającego uwag przekazano dnia 20.12.2022.

2.2 Analiza materiałów

W okresie raportowania kontynuowano prace związane z analizą otrzymanych materiałów w kontekście opracowywania raportu diagnostyczno – strategicznego. W poniższej tabeli przedstawiono stan zaawansowania prac nad poszczególnymi elementami raportu.

	Stan zaawansowania prac
Element Raportu diagnostyczno - strategicznego	
Analiza dokumentów strategicznych	<div><div></div></div> 80%
Diagnoza stanu istniejącego	
Obszar miasta Kielce I Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego	<div><div></div></div> 100%
Podstawowe informacje o KOF	<div><div></div></div> 100%
Analiza uwarunkowań demograficznych	<div><div></div></div> 100%
Analiza uwarunkowań gospodarczych	<div><div></div></div> 100%
Analiza uwarunkowań społecznych	<div><div></div></div> 100%
Edukacja	<div><div></div></div> 100%
Kultura	<div><div></div></div> 100%
Ochrona zdrowia	<div><div></div></div> 100%
Sport	<div><div></div></div> 100%
Analiza uwarunkowań środowiskowych	<div><div></div></div> 100%
Analiza dostępności do usług	<div><div></div></div> 100%
Charakterystyka obszaru analizy w zakresie systemu mobilności	
Transport drogowy	<div><div></div></div> 100%
Transport zbiorowy	<div><div></div></div> 100%
Ruch rowerowy	<div><div></div></div> 100%
Ruch pieszy	<div><div></div></div> 100%
Infrastruktura parkingowa	<div><div></div></div> 100%
Transport towarów	<div><div></div></div> 100%
Analiza generatorów ruchu	<div><div></div></div> 60%
Analiza skuteczności poprzedniego SUMP	<div><div></div></div> 20%
Analiza głównych problemów i możliwości (analiza SWOT)	<div><div></div></div> 20%
Dobre praktyki	<div><div></div></div> 5%
określenie wizji i celów, budowa scenariuszy	<div><div></div></div> 5%

Częściowe efekty prac zostały przedstawione na spotkaniu koordynacyjnym w dniu 22.12.2022.

2.3 Promocja

W dniach 16-18.01.2023 planowane są spotkania warsztatowe z mieszkańcami, zgodnie z poniższym harmonogramem.

Data	Godzina	Zespół	Gmina	Miejsce
16.sty	16:00	I	Górno	Gminny Ośrodek Kultury w Górnie - ul. Świętego Floriana 4
16.sty	18:00	III	Chmielnik	Chmielnickie Centrum Kultury w Chmielniku - ul. Starobuska 10
17.sty	18:00	II	Chęciny	Hala widowiskowo - sportowa „Pod Basztami” w Chęcinach - ul. Armii Krajowej 18A
17.sty	16:00	II	Piekoszów	Biblioteka Centrum Kultury w Piekoszowie - ul. Częstochowska 66
16.sty	18:00	I	Daleszyce	UMiG w Daleszycach - sala konferencyjna - ul. Sienkiewicza 11
16.sty	16:00	II	Masłów	Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Masłowie Pierwszym - ul. Ks. Marszałka 30
17.sty	16:00	I	Strawczyn	Urząd Gminy w Strawczynie - sala kinowa - ul. Żeromskiego 16
17.sty	16:00	III	Nowiny	Urząd Gminy w Nowinach - sala konferencyjna - Białe Zagłębie 25
17.sty	18:00	I	Miedziana Góra	Urząd Gminy w Miedzianej Górze - sala konferencyjna - Urzędnicza 18
16.sty	16:00	III	Pierzchnica	Urząd Miasta i Gminy w Pierzchnicy - ul. Urzędnicza 6
16.sty	18:00	II	Zagnańsk	Gminna Biblioteka Publiczna w Samsonowie - Samsonów 6
18.sty	18:00	I	Morawica	Samorządowe Centrum Kultury i Biblioteka w Morawicy - ul. Spacerowa 7
18.sty	16:00	I	Kielce	Urząd Miasta Kielce (sala nr 30) - ul. Strycharska 6

W ramach przygotowań działań promocyjnych przed warsztatami ze społeczeństwem zrealizowano następujące działania

1. Plakat informacyjny z informacją dotyczącą terminu i miejsca spotkań warsztatowych (dla każdej gminy osobny plakat).
2. Komunikaty w mediach społecznościowych
3. Komunikat na stronach www urzędów gmin
4. Komunikaty w autobusach
5. Aktualizacja strony internetowej
6. Artykuł w prasie

Materiały promocyjne w ostatecznej wersji zostały przekazane w dniu 28.12.2022.

3 Spotkania

W dniu 19.12.2022 odbyło się spotkanie robocze, na którym przedyskutowano plan promocji przed spotkaniami warsztatowymi.

W dniu 22.12.2022 odbyło się spotkanie koordynacyjne.

4 Planowane działania

W okresie kolejnego Raportu Pośredniego planowane są następujące działania:

- Zakończenie działań nad diagnozą stanu istniejącego i analizą SWOT.
- Określenie wizji i celów SUMP, budowa scenariuszy.
- Przeprowadzenie spotkań warsztatowych ze społeczeństwem.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 4

2023-02-05

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego nr 4.....	3
2.1 Prace wykonane na potrzeby raportu diagnostyczno-strategicznego	3
2.2 Prace związane z podsumowaniem wywiadów FGI oraz IDI	3
2.3 Warsztaty z mieszkańcami	3
3 Spotkania	3
4 Planowane działania	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego nr 4

2.1 Prace wykonane na potrzeby raportu diagnostyczno-strategicznego

W okresie Raportu Pośredniego nr 4, trwały prace nad produktami Działania I. Wykonano m.in. kluczowe analizy transportu w obszarze.

1. Dostępności do publicznego transportu zbiorowego (wykonane w programie ArcGIS)
2. Analiza danych Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (wykonane na podstawie danych SEWIK)
3. Zinwentaryzowano przykłady dobrych praktyk transportowych w innych miastach
4. Wykonano analizy skuteczności poprzedniego SUMPA

2.2 Prace związane z podsumowaniem wywiadów FGI oraz IDI

W okresie bieżącego raportu pośredniego finalizowano prace związane z wywiadami FGI oraz IDI, które przeprowadzane były metodą telefoniczną w okresie 5-20.01.2023r. Zebrano materiał nagraniowy oraz wykonano transkrypcję nagrań. Obecnie trwają prace nad podsumowaniem wniosków płynących z wywiadów.

2.3 Warsztaty z mieszkańcami

W dniach 16-18.01 odbyły się warsztaty z mieszkańcami we wszystkich Gminach KOF. Zebrano wnioski, które są obecnie kodowane.

3 Spotkania

W dniu 12.01.2023 odbyło się spotkanie koordynacyjne, na którym przedstawiono dotychczasowe prace nad dokumentem.

4 Planowane działania

W okresie kolejnego Raportu Pośredniego planowane są następujące działania:

- Zakończenie Działania I
- Określenie wizji i celów SUMP, budowa scenariuszy.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 5

2023-03-04

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 5.....	3
2.1 Raport diagnostyczno – strategiczny	3
3 Spotkania	4
4 Planowane działania	4

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 5

2.1 Raport diagnostyczno – strategiczny

W okresie poprzedzającym raport pośredni numer 5 główne założenia dotyczyły finalizacji Działania I tj. Raportu Diagnostyczno – Strategicznego oraz późniejszej poprawy ww. dokumentu. W ramach ustaleń z Zamawiającym ustalono, że pierwsza wersja analizowanego dokumentu zawiera szereg błędów umożliwiających odbiór dokumentu. W ramach prac nad Raportem uwagi przedstawiły wszystkie jednostki biorące udział w projekcie m.in. Kancelaria Prezydenta, Miejski Zarząd Dróg, Zarząd Transportu Miejskiego, Dorady z firmy Wolański sp. z o.o. , Biuro Smart City, WGKiŚ, biuro KOF oraz bezpośrednie uwagi płynące z Gmin Kieleckiego Obszaru Strategicznego. Zestawiono główne przyczyny oraz obszary wymagające pilnej poprawy:

- Brak rzetelnie przygotowywanych Produktów Analitycznych;
- Brak podstawowej wiedzy o obszarze KOF i zachodzących w nich zmianach oraz liczne niezgodności w treści dokumentu;
- Skromny opis uwarunkowań społecznych, który nawet w części nie oddaje rzeczywistego charakteru obszaru KOF;
- Brak analizy barier i motywatorów działania głównych interesariuszy;
- Brak analiz dotyczących aktualnych i planowanych lokalizacji w zakresie generatorów ruchu, przystanków, stacji kolejowej, węzłów przesiadkowych, dróg rowerowych, sieci transportu publicznego;
- Częściowe odniesienie się do tzw. cyklu SUMP kroki 2-6;
- Brak odniesienia się do najważniejszych wniosków wykonanych w ramach Działania II tj. Badania Ruchu Drogowego;
- Niedoszczegółowiona dokumentacja geoprzestrzenna GIS.

Podczas spotkania z Zamawiającym zostały poruszone kwestie, mające na celu gruntowną przebudowę dokumentu uwzględniającego powyższe uwagi. Ustalono, że Raport musi zawierać niezbędne elementy, zawarte w Opisie Przedmiotu Zamówienia, przedstawione w sposób merytoryczny oraz szczegółowy.

Wykonawca przedstawił drugą, zbudowaną od podstaw wersję raportu. Obecnie trwają prace związane z ustaleniem końcowej wersji raportu.

3 Spotkania

W dniu 20.02.2023r. odbyło się spotkanie stacjonarne przy ul. Strycharskiej w Kielcach. Głównym celem spotkania było przedstawienie wstępnego zarysu scenariuszy.

Zaplanowano kolejne spotkanie stacjonarne w dniu 17.03.2023r. Spotkanie będzie miało charakter zarówno koordynacyjny, jak również podsumowujący prace nad działaniem I.

4 Planowane działania

W okresie kolejnego Raportu Pośredniego planowane są następujące działania:

- Zakończenie prac nad Działaniem I tj. końcowy odbiór Raportu Diagnostyczno – Strategicznego z uwzględnieniem powyższych zmian

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 6

2023-04-03

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 6.....	3
2.1 Scenariusze rozwoju	3
2.2 Analiza działań w ramach celów strategicznych	3
3 Spotkania	4
4 Planowane działania	4

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 6

2.1 Scenariusze rozwoju

W okresie poprzedzającym raport pośredni numer 6 główne prace dotyczyły wyboru scenariusza preferowanego. W dniu 29.03.2023r. odbyło się spotkanie z interesariuszami projektu. Zaprezentowano podstawowe informacje o SUMP-ie oraz postęp prac projektowych. Poruszono tematykę inwestycji strategicznych na lata 2023-2030 m.in. budowę drogi ekspresowej S74, dróg wojewódzkich 761, 786 oraz obwodnic miejscowości w obszarze funkcjonalnym: Morawicy, Chmielnika, Brzezin i Radkowic.

Przedstawiono fragmenty dotyczące naboru wniosków o dofinansowanie z Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027. Przytoczono obszary ściśle powiązane z działaniami w ramach celów strategicznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej m.in. finansowanie zakupu busów przez gminy obszaru funkcjonalnego czy też finansowanie centrum przesiadkowego w miejscu sąsiadującym ze stacją kolejową.

Interesariusze projektu otrzymali dokument, w którym scharakteryzowany został scenariusz bazowy oraz trzy scenariusze rozwoju. Ponadto otrzymali wykaz celów strategicznych oraz działania z nimi powiązane pod kątem uwzględnienia ich w poszczególnych scenariuszach. Poruszono kwestię finansowania poszczególnych działań.

2.2 Analiza działań w ramach celów strategicznych

W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego poza pracą nad scenariuszami trwają uzgodnienia związane z II etapem spotkań warsztatowych z mieszkańcami. W dniu 31.03.2023 odbyły się warsztaty w ramach grupy roboczej projektu. Przenalizowano poszczególne cele pod kątem uwzględnienia kompletnej listy działań. Działaniom nadano priorytetyzację, biorąc pod uwagę charakterystykę odbiorcy. W ramach prac grupowych wykonane zostały również prace na mapach. Grupa robocza przeprowadziła wewnętrzną dyskusję, której wynikiem była wstępna propozycja lokalizacji węzłów przesiadkowych, buspasów, linii dowozowych czy też stref uspokojonych.

3 Spotkania

W dniu 29.03.2023r. o godzinie 12:00 odbyło się spotkanie stacjonarne przy ul. Rynek 1 w Kielcach. Głównym celem spotkania było omówienie scenariuszy z interesariuszami.

W dniu 31.03.2023r. odbyło się spotkanie w ramach grupy roboczej, której celem była analiza działań, które zostaną przedstawione mieszkańcom. Spotkanie odbyło się w Kielcach przy ul. Strycharskiej 6.

4 Planowane działania

W okresie kolejnego Raportu Pośredniego planowane są spotkania warsztatowe z mieszkańcami w poszczególnych Gminach. Celem spotkań jest przedstawienie działań związanych z transportem i mobilnością oraz skonfrontowanie ich z oczekiwaniami mieszkańców. Szczegółowy harmonogram spotkań został zaprezentowany na poniższej grafice. Ponadto trwają prace nad wyborem scenariusza preferowanego oraz ocena wielokryterialna.




Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

dla Kiel i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF)

II ETAP SPOTKAŃ WARSZTATOWYCH

Gmina	Miejsce spotkania	Termin spotkania
Gmina Górnio	Urząd Gminy Górnio, ul. Lysicka 13	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Masłów	Placówka Wspierania Dziennego "Promyczek" Wola Kopicowa, ul. Świętokrzyska 86	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Daleszyce	Urząd Miasta i Gminy w Daleszycach Plac Staszica 9, Sala konferencyjna	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Pierzchnica	Urząd Miasta i Gminy Pierzchnica, ul. Urzędnicza 6	12.04.2023 r. godz. 13:00
Gmina Strawczyn	Sala kinowa Strawczyn, ul. Zeromskiego 16	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Piekoszów	Biblioteka Centrum Kultury w Piekoszowie, ul. Człostołowska 66, Sala na I piętrze – MEDIATEKA	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Zagnańsk	Gminna Biblioteka Publiczna w Samsonowie, Samsonów 6	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Nowiny	Gminy Ośrodek Kultury w Nowinach, ul. Perłowa 1	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Międzyzdrza	Urząd Gminy w Międzyzdrzu, ul. Urzędnicza 18, Sala konferencyjna	13.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Chęciny	Hala Pod Basztami ul. Armii Krajowej 18 A w Chęcinach, sala nr 100	13.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Morawica	Samorządowe Centrum Kultury Morawica, ul. Spacerowa 7	13.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Chmielnik	Urząd Miasta i Gminy Chmielnik, Plac Kościuszki 7, Parter - Sala USC	13.04.2023 r. godz. 13:00
miasto Kielce	Urząd Miasta Kielce, ul. Strycharska 6, Sala nr 30	13.04.2023 r. godz. 17:00

**WSPÓLNIE
ZDECYDUJMY
O TRANSPORTIE W KOF**

W dniu 17.04.2023r. o godzinie 13:00 odbędzie się spotkanie z grupą roboczą, której celem będzie podsumowanie spotkań w poszczególnych Gminach. Zostaną omówione wnioski, które pojawiły się w trakcie warsztatów.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 7

2023-05-02

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 7.....	3
2.1 Projekt SUMP.....	3
3 Spotkania	3
4 Planowane spotkania.....	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 7

2.1 Projekt SUMP

W okresie poprzedzającym raport pośredni numer 7 główne prace dotyczą tworzenia projektu SUMP. Wykonano następujące prace:

- Działania zostały przypisane do poszczególnych scenariuszy oraz zostały szczegółowo opisane wraz z procedurą wprowadzenia
- Wykonano analizę przybliżonych kosztów jednostkowych dla poszczególnych działań
- Wykonano wstępny podział kosztów na Gminy uczestniczące w projekcie
- Wykonano metodykę oceny
- Wykonano ocenę wielokryterialną
- Wybrano scenariusz preferowany
- Trwają prace nad ustaleniem zasad monitorowania i raportowania wyników, w tym przedstawienie katalogu mierzalnych wskaźników wraz z określeniem początkowych, pośrednich i docelowych wartości wskaźników w wyniku realizacji planu oraz sposobu redukcji ryzyka nieosiągnięcia zakładanych wskaźników

3 Spotkania

W dniu 17.04.2023r. o godzinie 13:00 odbyło się spotkanie koordynacyjne on-line z grupą roboczą. Przedstawiono wnioski płynące z II etapu spotkań warsztatowych.

4 Planowane spotkania

W dniu 10.05.2023r. zaplanowano kolejne spotkanie koordynacyjne. Spotkanie odbędzie się stacjonarnie przy ul. Strycharskiej 6 o godzinie 11:00.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 8

2023-06-01

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 8.....	3
2.1 Projekt SUMP.....	3
2.2 Prognoza oddziaływania na środowisko	3
3 Spotkania	3
4 Planowane spotkania	4

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 8

2.1 Projekt SUMP

W okresie poprzedzającym raport pośredni numer 8 główne prace są związane z projektem SUMP. Na podstawie spotkań koordynacyjnych ustalono docelową strukturę dokumentu. Ustalono że projekt SUMP będzie zawierał następujące elementy:

1. Syntezę dokumentu
2. Wyciąg z diagnozy
3. Elementy związane z analizą SWOT i procesem konsultacji i spotkań warsztatowych
4. Opis scenariuszy wraz z wyborem scenariusza preferowanego
5. Metodyka oraz wyniki oceny wielokryterialnej
6. Wizje i cele horyzontalne
7. Cele operacyjne/ pakiety działań
8. Charakterystykę działań wraz z szacunkowym kosztem ich wprowadzenia
9. Priorytetyzację działań
10. Jednostki odpowiedzialne za realizację działań
11. Wytyczne dla poszczególnych dokumentów sporządzanych w ramach działalności gmin KOF w odniesieniu do SUMP
12. System monitoringu i ewaluacji
13. Finansowanie
14. Zagrożenia dla realizacji SUMP

2.2 Prognoza oddziaływania na środowisko

Równoległe z projektem SUMP tworzona jest prognoza oddziaływania na środowisko. Zostały wysłane wnioski do RDOŚ i Sanepidu, dotyczące określenia zakresy oceny oddziaływania na środowisko. Obecnie oczekujemy nad wytyczne od danych jednostek.

3 Spotkania

W dniu 10.05.2023r. o godzinie 11:00 odbyło się spotkanie koordynacyjne z grupą roboczą. Podjęto dyskusję nad szczegółowymi wytycznymi dotyczącymi wskaźników. Omówiono kwestie związane z wartościami bazowymi i docelowymi poszczególnych wskaźników.

W dniu 31.05.2023r. odbyło się spotkanie w formie stacjonarnej w budynku Urzędu Miasta przy ul. Strycharskiej 6 o godzinie 11:00. Celem spotkania były analizy prawne na potrzeby określenia prawnych możliwości współpracy międzysamorządowej w zakresie budowy struktur zarządzania mobilnością.

4 Planowane spotkania

W dniu 16.06.2023r. zaplanowano kolejne spotkanie koordynacyjne. Spotkanie odbędzie się stacjonarnie przy ul. Strycharskiej 6 o godzinie 11:00.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 9

2023-07-01

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 9.....	3
2.1 Projekt SUMP.....	3
2.2 Prognoza oddziaływania na środowisko	3
3 Spotkania	4
4 Planowane spotkania	4

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 9

2.1 Projekt SUMP

W okresie poprzedzającym raport pośredni numer 9 główne prace skoncentrowane były na finalizacji projektu SUMP KOF oraz jego poprawkach. W dniu 06.06.2023r. przekazano pierwszą wersję Projektu SUMP KOF. W toku prac nad dokumentem zorganizowano w dn. 16.06.2023 r. spotkanie robocze Wykonawcy z grupą roboczą projektu oraz doradcą zewnętrznym M. Babickim.

W trakcie spotkania doradca z ramienia CUPT wskazał dwa główne problemy w dokumencie SUMP: brak jednostki koordynującej SUMP oraz nadmiar szczegółowych działań w poprzednim SUMP. Zgodnie z ustaleniami, powstanie komórki do zarządzania SUMP może okazać się problematyczne ze względu na brak zasobów kadrowych. Jednakże ustalono, że sprawa powinna zostać przekazana do rozważenia przez Prezydenta i będzie wyjaśniana na wyższych szczeblach decyzyjnych. Celem jest znalezienie odpowiednich rozwiązań i środków, które pozwolą na powołanie i efektywne funkcjonowanie komórki ds. zarządzania mobilnością miejską. W tym procesie uwzględnić można przykłady innych miast, które powołały podobne komórki ds. mobilności, aby zidentyfikować najlepsze praktyki i rozwiązania odpowiednie dla danej społeczności miejskiej.

Ostatecznie po analizie Projektu SUMP KOF przez Zespół Projektowy i doradcę Pana M. Babickiego stwierdzono wady, które zostały przedstawione Wykonawcy w piśmie znak:KP-IX.7226.1.21.2023.AN z dn. 28.06.2023 r. W związku z tym został wyznaczony nowy termin na poprawę dokumentu i przekazanie go Zamawiającemu, tj. do dn. 24.07.2023 r.

2.2 Prognoza oddziaływania na środowisko

Obecnie trwają prace nad tworzeniem dokumentu, jednak warto podkreślić, że nie jest to jeszcze ostateczna wersja. Dalszy proces opracowywania Prognozy oddziaływania na środowisko został wstrzymany w oczekiwaniu na wytyczne i rekomendacje od RDOŚ (Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska) oraz sanepidu (Sanitarnego i Epidemiologicznego Inspektoratu). Pisma i dokumenty dot. wytycznych zostały wysłane w dniu 02.06.2023r. W dniu 05.07.2023r. otrzymano odpowiedź z Sanepidu. W dniu 22.07.2023r. otrzymano odpowiedź z RDOŚ. Te instytucje mają odgrywać kluczową rolę w zapewnieniu, że dokument będzie w pełni zgodny z wymogami i standardami środowiskowymi, dlatego pozostała część dokumentu zostanie opracowana po otrzymaniu wytycznych.

3 Spotkania

W dniu 16.06.2023r. zorganizowano kolejne spotkanie koordynacyjne. Spotkanie odbyło się stacjonarnie przy ul. Strycharskiej 6 o godzinie 11:00. W spotkaniu brali udział przedstawiciele Wykonawcy, przedstawiciele zarządów dróg w Kielcach, przedstawiciele UM Kielce oraz przedstawiciel z ramienia CUPT.

4 Planowane spotkania

W dniu 06.07.2023r. zaplanowano kolejne spotkanie koordynacyjne. Spotkanie odbędzie się stacjonarnie przy ul. Strycharskiej 6 o godzinie 11:00, a jego celem będzie omówienie uwag dotyczących pierwszej iteracji projektu SUMP.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 10

2023-08-01

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 10.....	3
2.1 Projekt SUMP.....	3
2.2 Prognoza oddziaływania na środowisko	3
3 Spotkania	4
4 Planowane spotkania i promocja	4

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 10

2.1 Projekt SUMP

W okresie poprzedzającym raport pośredni numer 10 spotkania oraz korespondencja pomiędzy Wykonawcą, a Zamawiającym dotyczyła pierwszej wersji projektu SUMP KOF oraz związanych z nią uwagami.

Główna tematyka dotyczyła rozbieżności pomiędzy ustaleniami sporządzonymi na spotkaniu roboczym w dniu 16.06.2023 r., a treścią uwag do dokumentu.

W celu osiągnięcia spójnej wersji projektu oraz ustalenia jednego kierunku rozwoju, zorganizowano kolejne spotkanie, na którym uwagi i sugestie zostały omówione. Uczestnicy spotkania aktywnie podzielili się swoimi spostrzeżeniami i wiedzą, których wynikiem był wkład w ostatni proces tworzenia dokumentu SUMP.

Głównym wnioskiem spotkania było postulowanie stworzenia struktury zarządzania mobilnością oraz przeprowadzenia Kompleksowych Badań Ruchu w ramach dokumentu SUMP. Zdecydowano, że te działania nie będą wpisane jako obligatoryjne, ale jako zalecane, podkreślając ich kluczową rolę dla efektywnego planowania rozwoju miejskiej mobilności. W związku z tym, uczestnicy spotkania uzgodnili, że konieczne jest podjęcie odpowiednich działań, aby te zalecane inicjatywy zostały skutecznie zrealizowane i włączone do planu SUMP. W związku z powyższym zorganizowano kolejne spotkanie, na którym kwestia powstania struktury ds. mobilności została przedstawiona Pani Prezydenta i osobom na wyższych szczeblach decyzyjnych. Przytoczono m.in. zasady działania takiej komórki oraz przykłady podobnych stanowisk w innych miastach Polski. Głównym podsumowaniem tego spotkania były wypracowanie wspólnej decyzji, że w najbliższych latach taka komórka musi w Kielcach powstać.

Do projektu SUMP w okresie poprzedzającym raport pośredni nr 10 wpłynęło szereg uwag. Uwagi zostały na bieżąco wprowadzane do dokumentu. Drugą wersję dokumentu przekazano w dniu 11.07.2023r. Ostatecznie w dniu 21.07.2023r. Zamawiający zaakceptował finalną wersję Projektu SUMP KOF (Uchwała nr I/2023 Rady Porozumienia ds. opracowania dokumentu). Protokół odbioru częściowego z realizacji przedmiotu zamówienia, tj. za *Działanie III – Opracowanie Projektu SUMP KOF*, został sporządzony i podpisany przez strony w dniu 24.07.2023 r.

2.2 Prognoza oddziaływania na środowisko

W dn. 22.07.2023 r. otrzymano wytyczne od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach. Wytyczne z Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologiczna w Kielcach zostały dostarczone w dniu

05.07.2023r. Prognoza została zmodyfikowana, uwzględniając normy i zalecenia od RDOŚ i Sanepidu. Od 24.07.2023 r. Dokument wraz z projektem planu został poddany pod konsultacje społeczne, które mają potrwać do 28.08.2023 r.

3 Spotkania

W dniu 06.07.2023r. odbyło się kolejne spotkanie koordynacyjne. Spotkanie odbyło się na ul. Strycharskiej 6 o godzinie 11:00, a jego celem było omówienie uwag oraz wypracowanie ostatecznej listy działań wraz z ich prioryteżacją.

W dniu 10.07.2023r. przy ul. Rynek 1 w Kielcach odbyło się spotkanie z Pierwszym Prezydentem UM Kielce Panią Bożeną Szczypiór, Dyrektorem Kancelarii Prezydenta Panem Sławomirem Stachurą, Zastępcą Dyrektora Kancelarii Prezydenta Panią Agnieszką Nowak-Calicką oraz Kierownikiem Biura Zarządzania Funduszami Europejskimi Panią Ewą Michałek i Kierownikiem Biura Kieleckiego Biura Funkcjonalnego Panią Anną Komorowską -Olejniczak. Celem spotkania było omówienie konieczności stworzenia komórki ds. zarządzania mobilnością w najbliższych latach z osobami decyzyjnymi w tym zakresie.

4 Planowane spotkania i promocja

W najbliższym okresie zaplanowano Konsultacje Społeczne dotyczące projektu SUMP KOF wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko. W ramach konsultacji organizowane są 3 spotkania dla mieszkańców:

1. Spotkanie Online na Platformie Microsoft Teams:

Data: 8 sierpnia, godzina 17:30

2. Spotkanie Stacjonarne w Kielcach:

Data: 10 sierpnia, godzina 17:30

Miejsce: Kielce, ul. Rynek 1 (Sala Konferencyjna Rady Miasta)

3. Kolejne Spotkanie Online na Platformie Microsoft Teams:

Data: 17 sierpnia, godzina 17:30

Proces Konsultacji Społecznych został poprzedzony kampanią informacyjną, w skład której wchodzi m.in. plakaty A3, notatka prasowe, komunikaty na stronach Gmin. Ponadto w dniu 04.08 zaplanowano kolejne spotkanie koordynacyjne. Spotkanie odbędzie się w formie online.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 11

2023-09-01

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 11.....	3
2.1 Projekt SUMP.....	3
2.2 Prognoza oddziaływania na środowisko	3
3 Spotkania	3
4 Planowane spotkania	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 11

2.1 Projekt SUMP

W okresie poprzedzającym raport pośredni numer 11 czyli w sierpniu 2023r. główne prace skupiały się na trwających Konsultacjach Społecznych (24.07 – 28.08), w ramach których odbyły się 3 spotkania dla mieszkańców. Z uwagi na czas urlopowy zorganizowano 2 spotkanie w formie zdalnej oraz jedno spotkanie stacjonarne:

- 08.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie online
- 10.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie stacjonarne
- 17.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie online

Do projektu SUMP w okresie poprzedzającym raport pośredni nr 11 wpłynęły uwagi. Były to zarówno uwagi od mieszkańców w ramach Konsultacji Społecznych, a także uwagi od Jednostek Administracji Publicznej, które opiniowały dokument.

2.2 Prognoza oddziaływania na środowisko

W dn. 22.08.2023 r. otrzymano pismo nr WOO-III.410.3.26.2023.AS.1 od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach dotyczące przedłużenia terminu wydania opinii oraz konieczności przedłożenia właściwego upoważnienia do wniosku. W związku z powyższym w dniu 01.09.2023r. Wykonawca za pomocą Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej przedstawił pismo, w którym został zawarty wniosek o zmianę harmonogramu dla Działania IV SUMP KOF.

3 Spotkania

W dniu 30.08.2023r. odbyło się kolejne spotkanie koordynacyjne. Spotkanie odbyło w formie online, a jego celem było podsumowanie Konsultacji Społecznych wraz z zestawieniem uwag od mieszkańców i opinii Jednostek Administracji Publicznej,

4 Planowane spotkania

Wstępnie ustalono kolejne spotkanie koordynacyjne, które odbędzie się w ostatnich dniach września. Termin spotkania nie został jeszcze potwierdzony.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI NR 12

2023-10-26

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 11.....	3
2.1 Projekt SUMP wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko.....	3
3 Planowane prace oraz spotkania	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie poprzedzającym raport pośredni numer 11

2.1 Projekt SUMP wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko

W okresie poprzedzającym raport pośredni numer 12, główne prace skupiały się na oczekiwaniu na decyzje ze strony Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (RDOŚ), które były niezbędne do kontynuacji projektu.

W dniu 11.10.2023r. otrzymano opinie z RDOŚ z uwagami, które zostały uwzględnione. 25-ego października otrzymano uwagi od zespołu roboczego do projektu SUMP, które zostały uwzględnione w ostatecznej wersji projektu.

W dniu 26.10.2023r. za pośrednictwem portalu ePUAP zostały wysłane wszystkie dokumenty Działania IV wymagane w Opisie Przedmiotu Zamówienia.

3 Planowane prace oraz spotkania

W dniu 27.10.2023r. zaplanowano spotkanie podsumowujące Działanie IV oraz cały projekt. Podczas spotkania zostanie przedstawiona prezentacja omawiająca główny dokument czyli SUMP. Podczas nadchodzącego spotkania planowane jest szczegółowe omówienie całego zakresu projektu, obejmującego okres ostatniego roku.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: I etap spotkań warsztatowych z
mieszkańcami

12.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera metodykę związaną z rozpoczęciem procesu I etapu spotkań warsztatowych z mieszkańcami

2 Metodyka

W ramach opracowania projektu w dniach 16 – 18 stycznia 2023 r. zaplanowano otwarte spotkania warsztatowe z mieszkańcami Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Na potrzeby projektu odbędą się indywidualne spotkanie dla mieszkańców każdej Gminy. Spotkania, odbędą się w godzinach popołudniowych w salach udostępnionych przez urzędy poszczególnych gmin.

Spotkania mają charakter informacyjno – dyskusyjny. Na potrzeby spotkań przygotowano prezentację multimedialną oraz mapy dla poszczególnych gmin. Cykl spotkań warsztatowych został zapowiedziany poprzez kampanie promującą PZMM, w skład której wchodziły między innymi plakaty A3 (300 sztuk) umieszczone w całym obszarze, komunikaty na stronach urzędów i profilach społecznościowych Gmin, a także komunikaty multimedialne w pojazdach należących do ZTM Kielce.

Panel dyskusyjny podzielono na 5 podstawowych obszarów problemowych:

- Publiczny Transport Zbiorowy;
- Ruch rowerowy;
- Ruch pieszy;
- Transport indywidualny;
- Zagadnienia dotyczące zagospodarowania przestrzennego gminy.

W poniższej tabeli zestawiono miejsca oraz daty spotkań w poszczególnych Gminach KOF.

Data	Godzina	Gmina	Miejsce
16.sty	16:00	Górno	Gminny Ośrodek Kultury w Górnio - ul. Świętego Floriana 4
16.sty	18:00	Chmielnik	Chmielnickie Centrum Kultury w Chmielniku - ul. Starobuska 10
17.sty	18:00	Chęciny	Hala widowiskowo - sportowa „Pod Basztami” w Chęcinach - ul. Armii Krajowej 18A
17.sty	16:00	Piekoszów	Biblioteka Centrum Kultury w Piekoszowie - ul. Częstochowska 66
16.sty	18:00	Daleszyce	UMiG w Daleszycach - sala konferencyjna - ul. Sienkiewicza 11
16.sty	16:00	Masłów	Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Masłowie Pierwszym - ul. Ks. Marszałka 30
17.sty	16:00	Strawczyn	Urząd Gminy w Strawczynie - sala kinowa - ul. Żeromskiego 16
17.sty	16:00	Nowiny	Gminny Ośrodek Kultury PERŁA w Nowinach, ul. Perłowa 1
17.sty	18:00	Miedziana Góra	Urząd Gminy w Miedzianej Górze - sala konferencyjna - Urzędnicza 18
16.sty	16:00	Pierzchnica	Urząd Miasta i Gminy w Pierzchnicy - ul. Urzędnicza 6
16.sty	18:00	Zagnańsk	Gminna Biblioteka Publiczna w Samsonowie - Samsonów 6

Data	Godzina	Gmina	Miejsce
18.sty	18:00	Morawica	Samorządowe Centrum Kultury i Biblioteka w Morawicy - ul. Spacerowa 7
18.sty	16:00	Kielce	Urząd Miasta Kielce (sala nr 30) - ul. Strycharska 6

SUMP - KOF

ZITKOF
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

**Plan Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej (SUMP)**
dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF)

**ZAPRASZAMY NA SPOTKANIA WARSZTATOWE
ZA SPOŁECZEŃSTWEM**

data: _____

miejsce: _____

**WSPÓLNIE
ZDECYDUJMY
O TRANSPORCIE W KOF**

Fundusze Europejskie
Program Regionalny

Rzeczpospolita
Polska

WOJEWÓDZTWO
ŚWIĘTOKRZYSKIE

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

Rysunek 1 Plakat informujący o spotkaniach warsztatowych

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI PO ZAKOŃCZENIU METODY BADAWCZEJ
I ETAP SPOTKAŃ WARSZTATOWYCH 16-18 stycznia 2023 r.

30.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp oraz metodyka.....	3
2 Przebieg spotkań warsztatowych.....	3
3 Frekwencja spotkań.....	5
4 Wnioski	5
4.1 Gmina Pierzchnica	6
4.2 Gmina Chmielnik.....	6
4.3 Gmina Piekoszów.....	7
4.4 Gmina Mastów.....	8
4.5 Gmina Daleszyce.....	9
4.6 Gmina Górno	10
4.7 Gmina Miedziana Góra	11
4.8 Gmina Strawczyn	12
4.9 Gmina Kielce	13
4.10 Gmina Morawica.....	17
4.11 Gmina Nowiny	18
4.12 Gmina Zagnańsk.....	18
4.13 Gmina Chęciny.....	19
5 Podsumowanie	19

1 Wstęp oraz metodyka

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego charakteryzuje się ciągłą współpracą na linii wykonawca - mieszkańcy. W ramach opracowania projektu w dniach 16 – 18 stycznia 2023 r. przeprowadzono otwarte spotkania warsztatowe z mieszkańcami Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Na potrzeby projektu zrealizowano indywidualne spotkanie dla mieszkańców każdej Gminy. Spotkania, odbyły się w godzinach popołudniowych w salach udostępnionych przez urzędy poszczególnych gmin.

Spotkania miały charakter informacyjno – dyskusyjny. Na potrzeby spotkań przygotowano prezentację multimedialną oraz mapy dla poszczególnych gmin. Cykl spotkań warsztatowych został zapowiedziany poprzez kampanie promującą PZMM, w skład której wchodziły między innymi plakaty A3 (300 sztuk) umieszczone w całym obszarze, komunikaty na stronach urzędów i profilach społecznościowych Gmin, a także komunikaty multimedialne w pojazdach należących do ZTM Kielce.

2 Przebieg spotkań warsztatowych

Podstawowym założeniem spotkań warsztatowych było zapoznanie mieszkańców z tematyką Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan), wyjaśnienie idei i celów Planu. W ramach prezentacji omówiono najważniejsze założenia SUMP-a. Poruszono następujące kwestie:

- Czym jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej?;
- Przyczyny powstawania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
- Definicja piramidy mobilności;
- Harmonogram oraz zakres całego projektu.

Po prezentacji odbyła dyskusja nad tematyką problemów związanych z transportem i mobilnością, a mieszkańcy przedstawili swoje wolne wnioski oraz pytania związane z SUMP'em. Panel dyskusyjny podzielono na 5 podstawowych obszarów problemowych:

- Publiczny Transport Zbiorowy;
- Ruch rowerowy;
- Ruch pieszy;
- Transport indywidualny;
- Zagadnienia dotyczące zagospodarowania przestrzennego gminy.

Poza tradycyjną formą spotkań warsztatowych, mieszkańcy, którzy nie mogli być obecni na spotkaniach mogli wypełnić formularz internetowy, w którym zawarte były analogiczne pytania i kwestie poruszane na spotkaniach w gminach. Formularz internetowy został przekazany do Gmin biorących udział w projekcie. Ponadto na potrzeby SUMP-a powstała strona internetowa, gdzie również mieszkańcy w każdej chwili trwania projektu mogą wyrazić swoją opinię.



Rysunek 1 Spotkanie warsztatowe w Masłowie



Rysunek 2 Spotkanie warsztatowe w Chmielniku



Rysunek 3 Spotkanie warsztatowe w Górnio

3 Frekwencja spotkań

W poniższej tabeli zestawiono liczbę osób uczestniczących w spotkaniach warsztatowych w danej Gminie. Uwzględniono zarówno mieszkańców i urzędników.

Tabela 1 Liczba osób uczestniczących w spotkaniach warsztatowych w KOF

Gmina	Liczba osób
Chęciny	0
Chmielnik	9
Daleszyce	8
Górno	6
Kielce	21
Masłów	8
Miedziana Góra	3
Morawica	4
Nowiny	0
Piekoszów	13
Pierzchnica	3
Strawczyn	3
Zagnańsk	0

4 Wnioski

Poniższy opis zawiera uwagi zebrane podczas spotkań warsztatowych. Ze względu na odmienne uwarunkowania Gmin informacje zebrano indywidualnie dla każdej jednostki. Opis zawiera problemy związane z transportem i mobilnością oraz propozycje ewentualnych zmian, których oczekują mieszkańcy. Odpowiedzi mają charakter subiektywny.

4.1 Gmina Pierzchnica

Transport zbiorowy

- Niska jakość przewoźnika, nie ma rozkładów zawieszonych w żadnym miejscu, nawet na stronach internetowych,
- Krótkie trasy są w porównywalnej cenie jak do Kielc,
- Niezintegrowane bilety miejskie w gminach i Kielcach,
- Przewoźnik Muszkieter wykonuje 5 kursów ze Skrzelczyc (brak kursów w ciągu dnia),
- Potrzeba upublicznienia rozkładów jazdy,
- W momencie rozpoczęcia kursowania linii nr 201, spadły standardy przewoźnika Muszkieter,
- Od pandemii transport publiczny się pogorszył,
- Niska jakość taboru pojazdów,
- Przejazd z Pierzchnicy do Kielc na ulicę Żytnią jest nieopłacalny (8 zł).

Ruch rowerowy

- Brak wytyczonych dróg rowerowych,
- W obrębie znajduje się Greenvelo (ruch turystyczny),
- Głównie ruch rekreacyjny,
- Pod urzędem i na rynku znajdują się stojaki rowerowe,
- Brak bezpieczeństwa ruchu rowerowego,

Ruch pieszy

- Brakuje chodników w miejscowościach i przy ulicach powiatowych,
- Niespójny system chodników w miejscowości Skrzelczyce,
- Brak bezpieczeństwa ze względu na niespójność sieci chodników,
- W miejscach, gdzie nie ma chodników, nie ma także przejść dla pieszych,
- Brakuje przejść dla pieszych przy szkołach, itp.

Transport indywidualny

- Potrzeba uspokojenia ruchu,
- Zastosowanie ekranów multimedialnych pokazujących prędkość jazdy,
- Parking w stylu P+R (na Bukówce) nie funkcjonuje dobrze,
- Centra przesiadkowe należy tworzyć bliżej Kielc,
- Skoordynowanie transportu indywidualnego i zbiorowego tak, aby było opłacalne przesiadanie się z samochodu na autobus,
- Kongestie ze względu na budowy dróg (w Bukówce i w Sukowie).

Inne zagadnienia

- Brak współpracy z powiatem,
- Zbyt mała liczba kursów transportu zbiorowego,
- Brak punktów informacyjnych dot. komunikacji zbiorowej (punkt otwarty tylko 2 razy w miesiącu)

4.2 Gmina Chmielnik

Transport zbiorowy

- Znajduje się tam zarówno miejska jak i prywatna komunikacja,
- Busy jeżdżą przepełnione i nie zabierają osób jadących do Kielc (okres porannego szczytu),
- Problem związany z kursowaniem busów i linii nr 208 (zbliżone godziny odjazdów) ,

- Konieczność koordynacji rozkładów prywatnych i publicznych przewoźników,
- Opóźnienia związane z kursowaniem autobusów miejskich,
- Tabor autobusów miejskich jest stosunkowo dobry, w porównaniu do taboru przewoźników prywatnych (busy),
- Zjawisko przyjazdów autobusów przed rozkładowym czasem,
- Konieczność zwiększenia liczby kursów w szczytach porannych i popołudniowych oraz zwiększenie pojemność taboru,
- Gmina w Chmielniku stworzyła ujednolicony rozkład dla wszystkich linii w danej miejscowości, natomiast kierowcy nie respektują ich, szczególnie prywatni przewoźnicy,
- W porozumieniu z gminą Kijów zostały utworzone dwie linie w ramach Funduszu Przewozów Autobusowych,
- W przypadku uruchomienia przez Gminę 4 nowych linii nie było zainteresowania,
- Konieczność modernizacji przystanku w okolicy szpitala (wiata przystankowa).

Ruch rowerowy

- Brak dróg rowerowych na terenie Gminy,
- Brak poczucia bezpieczeństwa wśród rowerzystów,
- Pod instytucjami i w punkcie Greenvelo znajdują się stojaki rowerowe,
- Ze względu na brak infrastruktury ludzie nie korzystają z roweru,
- Brak miejsca na usytuowanie dróg rowerowych (ew. potencjał na ulicy Kieleckiej przy dwóch rondach),
- Należy wprowadzić drogi rowerowe poza miastem.

Ruch pieszy

- Brak problemów z infrastrukturą dla pieszych w mieście, natomiast poza miastem nie ma chodników,
- Należy utworzyć strefy uspokojenia ruchu w centrum.

Transport indywidualny

- Brak kongestii ruchu,
- Skrzyżowanie ulicy Szkolnej na Leśną jest bardzo niebezpieczne,
- Parkowanie wzdłuż ulicy należałoby wyeliminować.

Inne zagadnienia

- Pomysł wprowadzenia linii kolejowej Chmielnik-Kielce
- Pomysł wprowadzenia parkingu przy węźle przesiadkowym ma potencjał, jeżeli byłby darmowy lub jeżeli bilet byłby skoordynowany z biletem na komunikację zbiorową

4.3 Gmina Piekoszów

Transport zbiorowy

- Stacja Piekoszów jest w Rykoszynie – propozycja zmiany lokalizacji,
- Gmina pracuje nad zmianą lokalizacji przystanku kolejowego na ulicę Częstochowską (w projekcie jest też parking dla samochodów i rowerów),

- Zlokalizowana jest tylko jedna wiata przystankowa,
- Zwrócono uwagę na potrzebę lokalizowania wiat lub ławek na przystankach,
- Kwestia zwiększenia opłat za korzystanie z komunikacji wchodziłaby w grę w przypadku większej liczby kursów,
- Brak integracji biletowej w gminie i w mieście Kielce,
- Brak rozkładów na przystankach,
- Autobus linii nr 18 dojeżdża jedynie do pętli, propozycja rozszerzenia trasy,
- Ograniczony sposób przemieszczania się w soboty,
- Brak szybkiego połączenia z Kielcami,
- Brak kampanii informacyjnej, dotyczące bezpłatnych przejazdów dla osób do tego uprzywilejowanych,
- Integracja rodzajów ulg we wszystkich środkach transportu,
- Prowadzone są 4 linie komunikacyjne,
- Gmina rozważa wprowadzenie autobusów oznakowanych naklejkami „Gmina Piekoszów”,
- Główny cel to duży nacisk na przystanek kolejowy w Piekoszowie.

Ruch rowerowy

- Brak wydzielonych dróg rowerowych,
- Brak potencjalnych terenów do przekształcenia w drogi rowerowe,
- Brak niezbędnej infrastruktury rowerowej na odcinku Szczukowice – Piekoszów,
- Obecność stojaków rowerowych w obrębie szkół na terenie Gminy,
- W Podzamczu Piekoszowskim są zadane wiaty i stojaki rowerowe na trasie Greenvelo.

Ruch pieszcy

- Brak chodnika od wiaduktu ze Szczukowic do Piekoszowa – chodnik ten jest projektowany (na trasie drogi wojewódzkiej),
- Przy głównych generatorach (sklepy) nie ma doświetlonych przejść dla pieszych,
- Prośba o wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na żądanie.

Transport indywidualny

- Zbyt duży ruch samochodowy,
- Na odcinku Sikorskiego - Recyklingowa planowane jest przeprojektowanie drogi (dodanie lewoskrętów),
- Stwierdzono potrzebę utworzenia obwodnicy,
- Podzamcze stanowi obwodnicę Piekoszowa, co stanowi duży problem dla pieszych, potrzeba utworzenia elementów ograniczenia ruchu np. wyniesionych przejść dla pieszych w celu zwiększenia bezpieczeństwa,
- Przy przystankach kolejowych jest potencjał na wykonanie węzłów przesiadkowych.

4.4 Gmina Małków

Publiczny transport zbiorowy

- Brak zastrzeżeń w kwestii połączenia z Kielcami
- Wysokie koszty gminne utrzymania połączenia z Kielcami
- Brak ujednoliconego biletu dla gminy i Kielc
- Infrastruktura stopniowo odnawiana przez gminę, dofinansowanie zdecydowanie przyspieszyłoby rewitalizację

Ruch rowerowy

- Potrzeba połączenia gminy z Kielcami ścieżką rowerową,
- Budowa ścieżek rowerowych, oddzielonych przynajmniej pasem zieleni od ulicy

Ruch pieszy

- Utworzenie nowych przejść dla pieszych (w okolicy szkoły oraz na drodze wojewódzkiej prowadzącej do lotniska),
- Odnowienie istniejących przejść dla pieszych, zastosowanie rozwiązań wymuszających zredukowanie prędkości kierowców, doświetlenie przejść dla pieszych,
- Budowa brakujących fragmentów chodników,
- Utworzenie miejsca parkingowego do zatrzymywania się pojazdów rodziców odwożących dzieci do szkoły,

Inne zagadnienia

- Stworzenie P+R w rejonie Ciekot, przy istniejącej pętli autobusowej

4.5 Gmina Daleszyce

Publiczny transport Zbiorowy

- Poprawa jakości transportu publicznego w ostatnich latach (po otrzymaniu dofinansowania), jednakże częstotliwość kursowania mogłaby być większa
- Istnieje potrzeba zorganizowania publicznego transportu do Kielc i w obrębie gminy. Problemem jest brak funduszy na tabor: autobusy i busy,
- Brak połączenia z Mójczy do Daleszyc,
- Brak połączenia z Szczecna/Komórek do Daleszyc,
- Brak koordynacji rozkładów jazdy z prywatnymi przewoźnikami

Ruch rowerowy

- Brak ciągłości ścieżki rowerowej w pobliżu centrum przesiadkowego w Sukowie,
- Sugestia utworzenia infrastruktury rowerowej na odcinku Daleszyce – Brzechów oraz w ciągu DW 764
- Brak ścieżek rowerowych w obszarach turystycznych,
- Sugestia utworzenia MOR w okolicy Cisowsko – Orlińskiego Parku Krajobrazowego,
- Utworzenie miejskiej wypożyczalni rowerowej w Daleszycach,
- Sugestia wyznaczenia dróg rowerowych wzdłuż dróg o szerokim przekroju.

Ruch pieszy

- Konieczność doświetlenia przejść dla pieszych,
- Obecność progów akustycznych przy szkołach, ale nie zdają egzaminu ze względu na zbyt wysoki hałas
- Sugestia zmiany sposobu spowolnienia/ograniczenia ruchu przy szkołach – światła, które spowalniają samochody; aktywne przejścia dla pieszych,
- Realizacja tzw. „doświetlaczy prędkości”,
- Brak ciągłości chodników na terenie gminy, zwłaszcza w miejscowościach Suków, Niestachów, Marzysz, Borków, Szczecno oraz Smyków,
- Brak przejść dla pieszych w niebezpiecznych lokalizacjach,

- Wąski most (Niestachów i Daleszyce) powoduje brak ciągłości chodnika – sugestia przebudowy mostu lub dobudowania kładki.

Transport indywidualny

- Przebudowa skrzyżowania/zmiana organizacji (pierwszeństwa) ruchu w miejscowości Suków,
- Problem z wyjazdem z gminy w kierunku Kielc (problem z włączeniem się do ruchu),
- Sugestia wybudowania obwodnicy, żeby odciążyć ruch w gminie,
- Problem z przekierowaniem ruchu na rynku głównym.

Inne zagadnienia

- zbyt głośna nawierzchnia dróg według mieszkańców.

4.6 Gmina Górnio

Publiczny transport Zbiorowy

- Brak uwag dotyczących obszarów wykluczonych komunikacyjnie
- Brak koordynacji przesiadkowej,
- Konieczność wprowadzenia jednolitego systemu, również przyjazny dla starszych osób
- Brak serwisu typu jakdojade.pl informującego mieszkańców o przejazdach, trasach i przesiadkach,
- Przepełniona komunikacja zbiorowa w sezonie letnim,
- Tabor autobusów miejskich w subiektywnej ocenie jest zadowalający, busy prywatnych przewoźników oceniane są przeciętnie,
- Przepełnienia busów w godzinach szczytów komunikacyjnych.

Ruch rowerowy

- Poczucie niskiego bezpieczeństwa mieszkańców z uwagi na brak ścieżek rowerowych. Rowerzyści zmuszeni są do jazdy poboczem (trasa Kielce-Cedzyna),
- Problemy z wywłaszczeniem gruntów prywatnych w celu przeznaczenia ich na ścieżki rowerowe. Lasy Państwowe też nie zezwalają na wyłączenie lasów na rzecz turystyczną (rowerową). Zostały podjęte próby utworzenia połączenia rowerowego z Daleszycami i z Masłowem,
- Potrzeba zwiększenia bezpieczeństwa wzdłuż drogi krajowej/wojewódzkiej. Wzdłuż drogi krajowej nie ma miejsca na utworzenie ścieżki rowerowej,
- Brak punktów serwisowych,
- Wystarczająca liczba wiat i stojaków rowerowych.

Ruch pieszy

- Informacja dotycząca niskiego bezpieczeństwa pieszych. W obrębie gminy znajduje się sporo przejść dla pieszych nieoświetlonych,
- Brak oświetlonego przejścia dla pieszych w Skorzeszycach przy skrzyżowaniu DK74 z wjazdem na cmentarz,
- Brak oświetlonego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu w Woli Jachowej,
- Brak oświetlonego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu w Górnio w pobliżu Urzędu Gminy, skrzyżowanie z drogą powiatową w kierunku Daleszyc,
- Brak oświetlonego przejścia dla pieszych w Radlinie w pobliżu szkoły, skrzyżowanie z drogą powiatową w kierunku Niestachowa,

- W miejscowości Leszczyny występuje niebezpieczne skrzyżowanie DK74 z drogą powiatową,
- Bęczków, brak sygnalizacji świetlnej oraz oświetlenia w pobliżu kościoła,
- Sugestia uspokojenia ruchu w Bęczkowie w pobliżu szkoły (progi zwalniające mogą być problematyczne),
- Bęczków, ulica Spokojna i ul. Miła – brak oświetlenia przy drodze
- Leszczyny, skrzyżowanie z drogą w kierunku Ciekot, brak oświetlonego przejścia dla pieszych
- Leszczyny, droga powiatowa przy szkole w Leszczynach, sugestia uspokojenia ruchu
- Zwiększenie bezpieczeństwa przy istniejących przejściach dla pieszych (np. poprzez wprowadzenie bramownic z pulsującymi światłami), głównie przy DK74 i DW 752
- Brak sygnalizacji w obszarach z czarnymi punktami

Transport indywidualny

- Budowa S74 zmniejszyła kongestie w Kielcach
- Duże natężenie ruchu w szczytach komunikacyjnych
- Brak punktów przesiadkowych
- Sugestia utworzenia punktu przesiadkowego w Cedzynie/Leszczynach.

Inne zagadnienia

- Problemy ze zgodami mieszkańców są większą przeszkodą niż brak funduszy.

4.7 Gmina Miedziana Góra

Publiczny transport Zbiorowy

- W skrajnych przypadkach 2 kilometry dojścia pieszego do przystanku autobusowego, z którego kursują oczekiwane linie autobusowe
- Zachodnia część gminy jest dużo gorzej skomunikowana – niska częstotliwość kursowania komunikacji transportu publicznego.
- Dyskryminacja osób niepełnosprawnych w prywatnych busach (autobusy ZTM są nie stwarzają takiego problemu)
- Wykluczenie grup społecznych (młodzież, niepełnosprawni), np. brak możliwości nocnego powrotu z spotkania towarzyskiego.
- Dyskryminacja mieszkańców poza terenem Kielc (większa opłata za bilet miesięczny)
- Transport zbiorowy w dni wolne od pracy odbywa się tylko do godziny 15:00
- Umowy na przewóz osób są wyłącznie jednoroczne, co utrudnia znalezienie przewoźnika
- Istniejące linie autobusowe zbierają ludzi z całych obszarów, przez co jeżdżą mocno wydłużoną trasą
- Krótkie buspasy w obszarze Kielc – autobusy dojeżdżające do Kielc stoją w zatorach drogowych
- autobusy powinny wybierać trasę w zależności od zaludnienia, a aktualnie jeżdżą wzdłuż głównej drogi
- Brak obsługi przez pociągi dalekobieżne, niska częstotliwość kursowania kolei
- Zwiększenie częstotliwości kursów z gminy do rdzenia KOF i odwrotnie
- Brak centrum przesiadkowego
- Potrzeba zwiększenia liczby kursów autobusowych i ich koordynacji
- Uciążliwe korzystanie z transportu zbiorowego ze względu na obsługę wyłącznie przez linie nr 9 i 32, które kursują średnio co 1,5-2 godziny

Ruch rowerowy

- Znikoma infrastruktura rowerowa
- Powstanie obwodnicy może sprzyjać utworzeniu drogi rowerowej wzdłuż DW74 (zmniejszy jej natężenie)
- Brak mobilnych ścieżek rowerowych na terenie gminy i brak środków na ich budowę
- Brak infrastruktury obsługującej transport rowerowy
- Brak połączenia rowerowego z Kielcami
- Brak istniejących na terenie gminy dróg rowerowych służących do przemieszczania się (istnieją ścieżki turystyczne), brak połączenia rowerowego z Kielcami, ścieżka rowerowa w Kielcach prowadząca w stronę Gminy Miedziana Góra kończy się na ul. Łódzkiej na wysokości elektrociepłowni

Ruch pieszy

- Konieczność poprawy bezpieczeństwa - oświetlenie na przejściach dla pieszych i przy przejściach
- Zbyt niskie zasoby finansowe w porównaniu do potrzeb – sukcesywne działania związane z budową chodników, oświetlenia, uspokojenia ruchu,
- Potrzeba budowy chodników oraz różnego rodzaju ograniczenia prędkości (nie znaki ograniczające prędkość, które nic nie dają, ale np. progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych)

Transport indywidualny

- Brak punktu przesiadkowego (Gmina podjęła już kroki związane z budową takiego miejsca, wstępna koncepcja została opracowana i zgłoszona do Biura KOF w ramach perspektywy Polska Wschodnia na 2021-2027)
- Wykorzystanie transportu indywidualnego przez większość mieszkańców - związane jest to zarówno z dojazdami do pracy w Kielcach, jak również z umiejscowieniem sieci handlowych na terenie gminy, które znajdują się w centrum (sołectwo Miedziana Góra)

Inne zagadnienia

- Brak inwestycji drogowych i inwestycji przemysłowo/usługowych sprzyjających rozwojowi infrastruktury drogowej ze względu na charakter gminy – mieszkalna
- Brak gminy-lidera, który doprowadziłby do porozumienia w kwestii inwestycji dla gmin ościennych KOFu
- Pomijanie gmin ościennych w inwestycjach
- Brak rozwiniętej infrastruktury dotyczącej transportu zeroemisyjnego (brak stacji do ładowania pojazdów)

4.8 Gmina Strawczyn

Publiczny transport Zbiorowy

- sugestia utworzenia nowej linii autobusowej
- Obsługa komunikacyjna gminy wyłącznie przez jednego przewoźnika (prywatnego) z dziesięcioma kursami dziennie i ostatnim kursie z Kielc już o 18:20
- Dojazd samochodem tańszy niż transportem publicznym (koszt biletu miesięcznego to aż 370zł, koszt pojedynczego biletu to 9,50zł)
- Brak wewnętrznego skomunikowania gminy

- Niska popularność wcześniejszych linii autobusowych Kielce-Strawczyn ze względu na długi przebieg trasy, m.in. przez Oblęgorek, Hucisko.
- Brak transportu zbiorowego do Łopuszna (mieszkańcy jeżdżą do szkoły średniej i na czwartkowe targi)
- Niedostosowane godziny większej częstotliwości kursowania busów (w okresie letnim w godzinach szczytów są mocno przepełnione)
- Brak wspólnego biletu dla całego obszaru KOF

Ruch rowerowy

- Brak wydzielonych pasów rowerowych wzdłuż ciągów rowerowych
- Brak wyznaczonych ścieżek rowerowych.
- Potrzeba większego zainteresowania transportem rowerowym przez władze gminy - rower na wsi jest jednym z podstawowych środkiem komunikacyjnych

Ruch pieszy

- Stan chodników i oświetlenia w obszarze zabudowanym jest dobry (przy głównych drogach).
- Kiepskie planowanie chodników w Oblęgorku, np. pieszy jest zmuszany do dojścia pieszego 500m zamiast 200m w linii prostej.

Transport indywidualny

- Niebezpieczny wyjazd pod szkołą (gimnazjum) w Oblęgorku (droga powiatowa)
- Sugestia utworzenia węzła przesiadkowego z parkingiem w centrum gminy

4.9 Gmina Kielce

Publiczny Transport Zbiorowy

- Częstotliwość kursowania komunikacji na peryferiach miasta – problem z wydostaniem się w weekendy i święta;
 - Problem z organizacją transportu z gminami ościennymi (np. gmina Małków, linia nr 7);
 - Do Kolonii w ogóle nie dojeżdża PTZ, wniosek o zmianę trasy linii nr 5;
 - Częstotliwość w połączeniach z gminami ościennymi wynosi ok. 2-3h, problemem są gminy, które nie zapewniają wystarczającego finansowania na więcej kursów;
 - wniosek o budowę łącznika pomiędzy ul. Witosa i Orkana – skrót trasy dla autobusów
- Wniosek, by Kielce nie finansowały dojazdu do gmin ościennych, a tylko wewnątrz Kielc
- W Kielcach są białe plamy transportowe, np. Biesy (nie ma żadnego autobusu, a sporo mieszkańców)
- Wniosek o przepisaniu wniosków z planu mobilności dla Kielc i KOF, które nie zostały zrealizowane. Przede wszystkim zapisy dotyczące realizacji i buspasów i zamknięcia ulic
- Tak pisać postulaty by nie dało się wykorzystać ich do budowy infrastruktury dla samochodów (np. przystanki kieleckie, w których cenie była modernizacja ulic dla aut)
- Realne uprzywilejowanie PTZ poprzez tworzenie buspasów w miejscach zatorów drogowych, a nie tam gdzie jest wygodnie je wdrożyć
- Obecnie autobusy tracą uprzywilejowanie np. przez dopuszczenie prawoskrętów dla samochodów lub likwidację buspasów w przypadku remontów dróg
- Mieszkańcy wyrażają negatywny stosunek do opłacania komunikacji z gmin ościennych
- Postulat utrzymania (Paderewskiego) zamknięcia ulic dla samochodów z dopuszczeniem ruchu autobusów Czarnowska – Rondo oraz przecięcia ulicy Zagórskiej
- Lokalizacja przystanków powinna być bliżej skrzyżowań by ułatwić przesiadki. Obecnie jest to utrudnione.

- Postulat umożliwienia poruszania się autobusów po centrum miasta (powierzchnia ok 2 km²)
- Rzadkie kursowanie autobusów i linie niedopasowane do zabudowy nawet w pobliżu centrum
- Rondo 1 Maja – bardzo długi przystanek, zbyt mała gęstość przystanków w niektórych miejscach
- Brak uwzględnienia kolei w funkcjonowaniu całego KOF
 - uwzględnienie modernizacji linii nr 8 Kraków – Skarżysko
 - Integracja z autobusami (linie dowozowe)
 - parkingi przesiadkowe
- wniosek o SKM i wykorzystanie szybkiej kolei
- Dużo osób pracuje w Skarżysku, więc połączenie kolejowe miałoby sens (ale szybkie połączenie) – obecne połączenie kolejowe to 35 min przy 20 min autem, a koszty dojazdu autem też są niższe
- Modernizacja linii nr 8 – konieczne nowe ustalenie lokalizacji przystanków kolejowych. Obecne lokalizacje są niedogodne
- Pytanie o rozważenie linii przyspieszonych w celu skrócenia czasu podróży w kontekście zwiększenia liczby pasażerów.
- Bilet po złotówce zachęciłby mieszkańców do korzystania z autobusów
- Brak linii spoza Kielc by móc dojechać do miasta
- Potrzeba integracji transportu: Autobusy z Kielc do centrów przesiadkowych w gminach do których pasażerów dowożą busy z sołectw
- Brak dogodnych połączeń między szkołami średnimi (szkoły średnie jako duże generatory ruchu)
- Tworzenie węzłów przesiadkowych
- Zintegrowanie taryfy biletowej
- Integracja przede wszystkim w gminach ościennych (dojazd rowerem do stacji kolejowej, przystanku autobusowego i zostawienie roweru w stojaku rowerowym)
- Demografia (starzejące się społeczeństwo) w transporcie zbiorowym
- Bilety komunikacji publicznej powinny być konkurencyjne cenowo w stosunku do samochodów

Ruch rowerowy

- Realizowane inwestycje nie powinny odbywać się kosztem ruchu indywidualnego (samochodowego)
- Brak odpowiedniej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej
- Możliwość zwiększenia ruchu rowerowego przez wprowadzenie kontraruchu, w szczególności w obszarze centrum
- Rozważyć możliwość zakupu autobusów umożliwiających przewóz rowerów (w szczególności do obszarów peryferyjnych czy innych gmin) np. poprzez przyczepy rowerowe
- Usunięcie luk w sieci DDR – zapewnienie ciągłości sieci dróg dla rowerów
- Wszędzie tam gdzie auta mogą przejechać „na raz” na sygnalizacji świetlnej, rowery też powinny
- dostępność do przystanków kolejowych powinny być na lepszym poziomie niż dla samochodów (stojaki bliżej peronów niż dla aut) wraz z odpowiednią nawierzchnią
- uwzględnienie nowych inwestycji rowerowych, by zapewnić dostępność do wszystkich punktów usługowych (np. brak realizacji DDR po drugiej stronie ulicy)
- Zapewnienie możliwości bezpiecznego zostawienia rowerów przy przystankach kolejowych (np. boksy rowerowe)

- Brak spójności dróg rowerowych
- Przy projektowaniu infrastruktury rowerowej wzięcie pod uwagę UTO które się też nimi porusza
- Bezpieczne parkingi dla rowerów w gminach ościennych (żeby ludzie mogli dojechać z domu na przystanek itd.)
- Rozbudowa dróg rowerowych w miejscach, gdzie rzeczywista prędkość kierowców samochodów jest >50km/h
- Dobra jakość infrastruktury zapewniona na etapie projektowania
- Drogi rowerowe powinny spełniać funkcje dla mieszkańców (źródła-cele codziennego życia) oraz funkcje turystyczne
- Problem z częstym łamaniem przepisów przez rowerzystów i brak możliwości identyfikacji sprawcy
- Ścieżki rowerowe powinny być oddalone od jezdni szczególnie w otoczeniu szkół

Ruch pieszych

- Uwaga, że (na Baranówce) likwidowane są chodniki na rzecz DDR
- Piesi mają dużo sygnalizacji do przekroczenia co wydłuża czas dojścia (priorytet dla samochodów)
- Należy zawsze uwzględniać dojście piesze przy realizacji każdej inwestycji drogowej
- Problem z kolejnością ulica – droga rowerowa – chodnik” (aktualnie stosowana częściej jest kolejność ulica – chodnik – droga rowerowa”)
 - Problem z wyjściem/wejściem do sklepów i innych usług (np. Echo Dnia)
 - Pieszy pomiędzy ruchem samochodowym a ruchem rowerowym – brak poczucia bezpieczeństwa
- Brak priorytetu dla budowy infrastruktury prowadzącej do miejsc użyteczności publicznej, szczególnie w gminach ościennych
- Brak wyniesionych przejść (spowolnienie ruchu kołowego)
- „Falowana powierzchnia” utrudniająca poruszanie się (należy poprawić jakość infrastruktury)
- Brak spójności ciągów pieszych
- Brak cienia (wyspy ciepła)
- Zbyt duża liczba barier komunikacyjnych (słupki, barierki) w miejscach niepotrzebnych
- Ograniczenie prędkości rowerów w newralgicznych miejscach
- Poprawa dostępności pod względem osób niepełnosprawnych
 - Zamiast delikatnych wyniesień są schody (często niepotrzebne)
 - Zaniedbanie nawierzchni (źle utrzymana, popękana itd.)
- Potrzeba poprawienia jakości nawierzchni w miejscach reprezentatywnych, po której mogą poruszać się np. kobiety w szpilkach
- Lepsze dostosowanie czasów trwania zielonego światła na przejściach dla pieszych (aktualnie zbyt długi czas oczekiwania na możliwość przejścia przez ulice, np. przez ul. Warszawską)
- Nadkładanie drogi na przejściach dla pieszych przez przewymiarowane drogi (zbyt duża szerokość jak na ulice o dopuszczalnej prędkości 50km/h)
- Zaniedbane budynki (odpadające kawałki budynków)
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych (dużo zgonów w 2021 r. na przejściach dla pieszych)

Transport indywidualny

- Prośba o równe traktowanie środków transportu (by nie wykluczać ruchu indywidualnego)

- Brak obwodnicy wschodniej Kielc
- Inne miasta wybudowały lub budują układy obwodnicowe dróg szybkiego ruchu (Łódź, Warszawa, Kraków), a Kielce są opóźnione w tych działaniach
- Brak strategii rozwoju transportu w Kielcach
- Dużo miejsc parkingowych dla aut zabranych z centrum, powoduje problem na osiedlach mieszkaniowych na dalszym obszarze
- Brak parkingów wielopoziomowych, w tym obowiązku realizacji miejsc parkingowych w nowej zabudowie mieszkalnej.
- Osoby mające pod opieką inne osoby (np. starsze) nie będą jeździć na rowerze
- Zamknięcie całego centrum Kielc dla ruchu kołowego
- Można wykonywać woonerfy, ale by była możliwość dojazdu samochodem (postulat odblokowania ulic w centrum Kielc, ale można zastosować środki uspokojenia ruchu)
- Nie wprowadzać zakazu poruszania się samochodem, tylko zwiększyć atrakcyjność alternatywnych środków transportu
- Wschodnia obwodnica miasta
- Połączenie dzielnic (dzięki któremu nie będzie trzeba przejeżdżać przez centrum)
- Na wysokości galerii Planty zrobienie mostku – ulica jednokierunkowa z możliwością parkowania po prawej stronie (dopuszczenie ruchu rowerowego i kontrapas)
- Infrastruktura dostosowana do prędkości
- Wyprowadzenie ruchu z centrum
- Sprzeciw przeciwko wyprowadzaniu ruchu z centrum i strefom czystego powietrza
- Dyskryminacja ruchu samochodowego
- Blokowanie inwestycji w parkingi piętrowe i podziemne
- Uporządkowanie parkowania
 - Odpowiednie zatoki
 - Egzekwowanie prawidłowego parkowania (np. Straż Miejska)
- Brak możliwości zawracania po wyjeździe z galerii Echo (przy ul. Warszawskiej)

Inne zagadnienia

- Dojazd nie jest skoordynowany (przejazdy przez centrum Kielc)
- Nie ma zrównoważenia środków transportu w Kielcach
- Potrzeba stworzenia parkingów P+R z dogodnym dojazdem
- Przedsiębiorcy: dopóki lokale będą wynajęte to rozwiązania transportowe są w porządku
 - 82% osób chce otwarcia ulicy Paderewskiego (badania na zlecenie przedsiębiorców)
- Zintegrowanie usług karty miejskiej (która jest teraz tylko biletem) z usługami rowerowymi (wypożyczalnia rowerów), parkingami (SPP). Jedna platforma, która może obsługiwać wszystkie środki transportu
- Problem z egzekucją przepisów ruchu drogowego, nielegalnym parkowaniem pojazdów
- Stwierdzenie, że SUMP nie jest potrzebny, ponieważ zeroemisyjność się dokona bez konieczności wprowadzenia go (pojazdy samochodowe będą elektryczne, a prąd będzie pochodził z OZE)
- Głównym problem duże natężenie ruchu kołowego z gmin ościennych oraz parkowaniem tych pojazdów
 - Powinno realizować się parkingi P+R
 - Pomysł wprowadzenia prywatnych parkingów odpłatnych
 - Problem z finansowaniem transportu przez gminy ościenne
 - W Kielcach ok 70% uczniów pochodzi spoza Kielc

- Centrum miasta jest wymarłe
- Lokalizacja instytucji publicznych w zdegradowanych obszarach szansą na ożywienie obszarów miasta.
- System transportowy w KOF powinien być spójny
- Sienkiewicza mogłaby zostać przebudowana i stać się reprezentacyjną ulicą
- Przedsiębiorcy mają wizualizację i pomysły studentów Politechniki na pomysły transportowe w centrum miasta (pokazywane nawet na łamach Echa dnia)
- Nie skupiać się tylko na centrum, ale także na peryferiach miasta
- Duży odsetek nieutwardzonych dróg – ponad 30% (jeden z największych odsetków w Polsce w miastach wojewódzkich)
- Opuszczone budynki – lokale na wynajem
 - Problem z odcinkiem al. Sienkiewicza od Paderskiego do Dworca – najgorsza część handlowa ulicy (ulica Panoramiczna, która jest równoległa kwitnie)
 - Na al. Sienkiewicza (deptak) wprowadzić rozwiązania zachęcające do podróży pieszych – aktualnie brak możliwości parkowania a także brak pieszych
 - Ożywienie sektora usługowego
- Rozwinięcie edukacji komunikacyjnej w Kielcach i gminach ościennych
- Wziąć pod uwagę osoby niepełnosprawne we wszystkich gałęziach transportu (na wózku, niewidome, które nie znają dobrze terenu)
- Dzielnice monofunkcyjne jako problem transportowy
 - Powodują korki (szczególnie dzielnice produkcyjne, ul. Krakowska, warszawska, Sandomierska)
 - Duże koszty w transporcie zbiorowym (w jedną stronę autobusy wypełnione w jednym kierunku, a w drugim puste)
- Zadbanie o zieleń

4.10 Gmina Morawica

Publiczny transport Zbiorowy

- Połączenie komunikacyjne w północnej części Morawicy na kierunku Morawica – Kielce funkcjonuje całkiem poprawnie. Problemem jest południowa część gminy, gdzie obsługa komunikacją zbiorową jest zdecydowanie gorsza oraz jest nieopłacalna dla firm prywatnych.
- Przewoźnicy prywatni (busy) kursują często niezgodnie z rozkładem jazdy. Ponadto, między przewoźnikami panuje niezdrowa konkurencja (np. zrywanie rozkładów jazdy)
- Brak wieczornych i późnopołudniowych kursów uniemożliwia powrót z Kielc w tygodniu roboczym po drugiej zmianie
- Brak kursów w weekendy
- Gmina rozważa zakup busów w ramach funduszy europejskich dla Polski Wschodniej
- Wskazano na potrzebę uzupełnienia oferty komunikacji zbiorowej realizowanej przez Kielce, liniami obsługiwanymi przez busy na terenie gminy
- Kolej wykorzystywana jest turystycznie (dojazd do uzdrowisk). Niska częstotliwość kursów (np. 1-2 w dobie) uniemożliwia wykorzystanie pociągów w codziennych podróżach
 - Przystanki kolejowe są dość mocno oddalone od centrum Morawicy (Dębska Wola i Brzeziny)
- Propozycja lokalizacji centrów przesiadkowych w poszczególnych miejscowościach

Ruch rowerowy

- Na terenie gminy jest mało dróg dla rowerów, wyznaczone są jedynie szlaki rowerowe o charakterze turystycznym
- Brak połączenia siecią dróg dla rowerów z innymi gminami (połączenie raczej o charakterze turystycznym)
- Osoby korzystające z rowerów poruszają się po jezdniach, stąd istnieje konieczność poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu, w szczególności wzdłuż DK73
- Dzieci nie jeżdżą na rowerach do szkoły, gdyż jest to zbyt niebezpieczne
- Stojaki rowerowe występują głównie przy miejscach rekreacji (parki, boiska, place zabaw)

Ruch pieszny

- W znacznej mierze przejścia dla pieszych na terenie gminy są niebezpieczne
- Zachodzi konieczność wykonania doświetlenia przejść dla pieszych i całych ciągów pieszych, w szczególności wzdłuż DK73
- Z uwagi na nadmierną prędkość pojazdów potrzebne jest zastosowanie środków uspokojenia ruchu drogowego
- Wiele dróg i ulic nie posiada chodników. Realizacja nowych chodników jest pożądana przez mieszkańców.
- Problem z nielegalnym parkowaniem pojazdów i utrudnianiem ruchu pieszego występuje w rejonie szkół oraz w okolicy basenu.

Transport indywidualny

- Na DK73 jest duże natężenie ruchu tranzytowego oraz pojazdów ciężkich („TIRy”)
- Konieczne jest zbudowanie drogowej obwodnicy Morawicy (w planach jest budowa południowej i północnej części obwodnicy)
- Parkingi P+R nie są potrzebne na terenie gminy
- Punktowo, konieczna poprawa infrastruktury drogowej („zakręt śmierci”)
- Cały odcinek drogi przez Morawicę i Brzeziny jest niebezpieczny (DK 73, DW763)
- Występuje problem z nadmierną prędkością pojazdów, w szczególności pojazdów ciężarowych
- Były podejmowane próby ograniczenia ruchu pojazdów ciężkich (np. wprowadzenie ograniczenia tonażowego na niektórych ulicach), ale nie dało to realnego efektu
- Z parkowaniem pojazdów co do zasady nie ma problemów. Pewne spiętrzenia występują w godzinach szczytu przy szkołach lub kościołach
- W obszarze zabudowy mieszkaniowej nie ma problemu z postojem pojazdów (samochody parkują na terenach posesji prywatnych)

Inne zagadnienia

- Nie występują problemy związane codzienną dostawą towarów.
- Infrastruktura transportowa nie nadąża za zabudową – często najpierw powstają budynki, a dopiero później rozbudowywana jest infrastruktura drogowa.
- Rzeka Nida ma charakter turystyczny (spływy kajakowe)

4.11 Gmina Nowiny

- Brak uwag

4.12 Gmina Zagnańsk

- Brak uwag

4.13 Gmina Chęciny

- Brak uwag

5 Podsumowanie

Wszystkie uzyskane od mieszkańców informacje, zdobyte zarówno na spotkaniach w gminach jak i przesłane w formie formularzy internetowych, zostaną wzięte pod uwagę podczas dalszych prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Informacje na temat problemów w funkcjonującym w gminach systemie transportowym, stanowić będą podstawę do dalszych prac nad diagnozą stanu istniejącego. Propozycje działań i scenariuszy rozwoju dla Gmin uwzględniać będą zgłaszane na spotkaniach problemy.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: II etap spotkań warsztatowych z
mieszkańcami

07.04.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3
3 Kampania promocyjna	5

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera metodykę związaną z rozpoczęciem procesu II etapu spotkań warsztatowych z mieszkańcami

2 Metodyka

W ramach opracowania projektu w dniach 12 – 13 kwietnia 2023 r. przeprowadzane zostaną otwarte spotkania warsztatowe z mieszkańcami Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Spotkania odbędą się w godzinach popołudniowych w salach udostępnionych przez urzędy poszczególnych gmin. Szczegółowy harmonogram spotkań znajduje się na poniższej grafice.

Spotkania będą miały charakter warsztatów stolikowych. Na potrzeby spotkań przygotowano prezentację multimedialną oraz mapy dla poszczególnych gmin. Mapy będą zawierały propozycję działań, które zostały wypracowane z grupą roboczą.



SUMP – KOF



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF)

II ETAP SPOTKAŃ WARSZTATOWYCH

Gmina	Miejsce spotkania	Termin spotkania
Gmina Górnio	Urząd Gminy Górnio, ul. Łysicka 13	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Mastów	Placówka Wsparcia Dziennego "Promyczek" Wola Kopcowa, ul. Świętokrzyska 86	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Daleszyce	Urząd Miasta i Gminy w Daleszycach Plac Staszica 9, Sala konferencyjna	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Pierzchnica	Urząd Miasta i Gminy Pierzchnica, ul. Urzędnicza 6	12.04.2023 r. godz. 13:00
Gmina Strawczyn	Sala kinowa Strawczyn, ul. Żeromskiego 16	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Piekoszów	Biblioteka Centrum Kultury w Piekoszowie, ul. Częstochowska 66, Sala na I piętrze – MEDIATEKA	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Zagnańsk	Gminna Biblioteka Publiczna w Samsonowie, Samsonów 6	12.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Nowiny	Gminy Ośrodek Kultury w Nowinach, ul. Perłowa 1	12.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Miedziana Góra	Urząd Gminy w Miedzianej Górze, ul. Urzędnicza 18, Sala konferencyjna	13.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Chęciny	Hala Pod Basztami ul. Armii Krajowej 18 A w Chęcinach, sala nr 100	13.04.2023 r. godz. 18:00
Gmina Morawica	Samorządowe Centrum Kultury Morawica, ul. Spacerowa 7	13.04.2023 r. godz. 15:45
Gmina Chmielnik	Urząd Miasta i Gminy Chmielnik, Plac Kościuszki 7, Parter + Sala USC	13.04.2023 r. godz. 13:00
miasto Kielce	Urząd Miasta Kielce, ul. Strycharska 6, Sala nr 30	13.04.2023 r. godz. 17:00

WSPÓLNIE ZDECYDUJMY O TRANSPORCIE W KOF



* - mieszkańcy Miasta Kielce, Gminy i Miasta Nowiny, Gminy i Miasta Urzędnicza, Gmina i Gminy Daleszyce, Gminy Górnio, Gminy Mastów, Gminy Miedziana Góra, Miasta i Gminy Morawica, Miasta i Gminy Piekoszów, Miasta i Gminy Pierzchnica, Gminy Nowiny, Gminy Strawczyn, Gminy Zagnańsk.





Rysunek 1 Harmonogram spotkań w ramach II etapu spotkań

3 Kampania promocyjna

Przed przeprowadzeniem spotkań warsztatowych projektu zainicjowana została kampania promocyjno - informacyjna, która miała na celu zachęcenie mieszkańców do wzięcia udziału w projekcie. Promocja obejmowała różne formy, takie jak plakaty A3 (300 sztuk), notatki prasowe (Echo Dnia), posty na stronach internetowych gmin i mediach społecznościowych, a także komunikaty wyświetlane na ekranach w autobusach. Poniżej przedstawiono fragmenty materiałów promujących spotkania.



Rysunek 3-1 Wycinek z gazety Echo Dnia



Rysunek 3-2 Promocja spotkań w autobusach ZTM

Znajdujesz się w: [Strona główna](#) • [Aktualności](#)

Aktualności

🕒 2023-04-04

Spotkanie warsztatowe - SUMP KOF



Zapraszamy wszystkich mieszkańców Gminy Piekoszów na **spotkanie warsztatowe** dotyczące **transportu i mobilności na terenie gminy Piekoszów oraz Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego!**

Celem spotkania jest poznanie Państwa opinii związanej ze sposobem przemieszczania się w mieście Kielce oraz w gminach należących do Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Liczymy na Państwa zaangażowanie, wspólnie zdecydujemy o transporcie w KOF!

Tematyka spotkania:

- Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego
- Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego
- Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej
- Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy
- Poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych, likwidacja miejskiej wyspy ciepła i reorganizacja systemu transportowego w centrum większych miast

Spotkanie odbędzie się w dniu **12 kwietnia 2023r. (środa) o godz. 18.00** w budynku **Biblioteki Centrum Kultury w Piekoszowie, ul. Częstochowska 66, sala MEDIATEKA na I piętrze.**

Wszystkie niezbędne informacje dotyczące terminów oraz miejsc spotkań warsztatowych znajdują się na stronie internetowej: <https://www.viavistula.pl/aktualnosci/>

Serdecznie zapraszamy !

Rysunek 3-3 Komunikat na stronie internetowej Gminy Piekoszów

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI PO ZAKOŃCZENIU METODY BADAWCZEJ

II ETAP SPOTKAŃ WARSZTATOWYCH 12-13 kwietnia 2023 r.

25.04.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp oraz metodyka.....	3
2 Przebieg spotkań warsztatowych.....	3
3 Frekwencja spotkań.....	5
4 Wnioski	5
4.1 Gmina Pierzchnica	6
4.2 Gmina Chmielnik.....	8
4.3 Gmina Piekoszów.....	9
4.4 Gmina Mastów.....	10
4.5 Gmina Daleszyce.....	11
4.6 Gmina Górno	12
4.7 Gmina Miedziana Góra	13
4.8 Gmina Strawczyn	14
4.9 Gmina Kielce	15
4.10 Gmina Morawica.....	18
4.11 Gmina Nowiny	20
4.12 Gmina Zagnańsk.....	20
4.13 Gmina Chęciny.....	20

1 Wstęp oraz metodyka

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego charakteryzuje się ciągłą współpracą na linii wykonawca - mieszkańcy. W ramach opracowania projektu w dniach 12 – 13 kwietnia 2023 r. przeprowadzono otwarte spotkania warsztatowe z mieszkańcami Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Na potrzeby projektu zrealizowano indywidualne spotkanie dla mieszkańców każdej Gminy. Spotkania, odbyły się w godzinach popołudniowych w salach udostępnionych przez urzędy poszczególnych gmin.

Spotkania miały charakter warsztatów stolikowych. Na potrzeby spotkań przygotowano prezentację multimedialną oraz mapy dla poszczególnych gmin. Mapy zawierały propozycję działań, które zostały wypracowane z grupą roboczą.

2 Przebieg spotkań warsztatowych

Podstawowym założeniem spotkań warsztatowych było zapoznanie mieszkańców z wypracowanymi celami strategicznymi oraz działaniami. Ideą spotkania było skonfrontowanie działań wypracowanych przez grupę roboczą z oczekiwaniami mieszkańców.

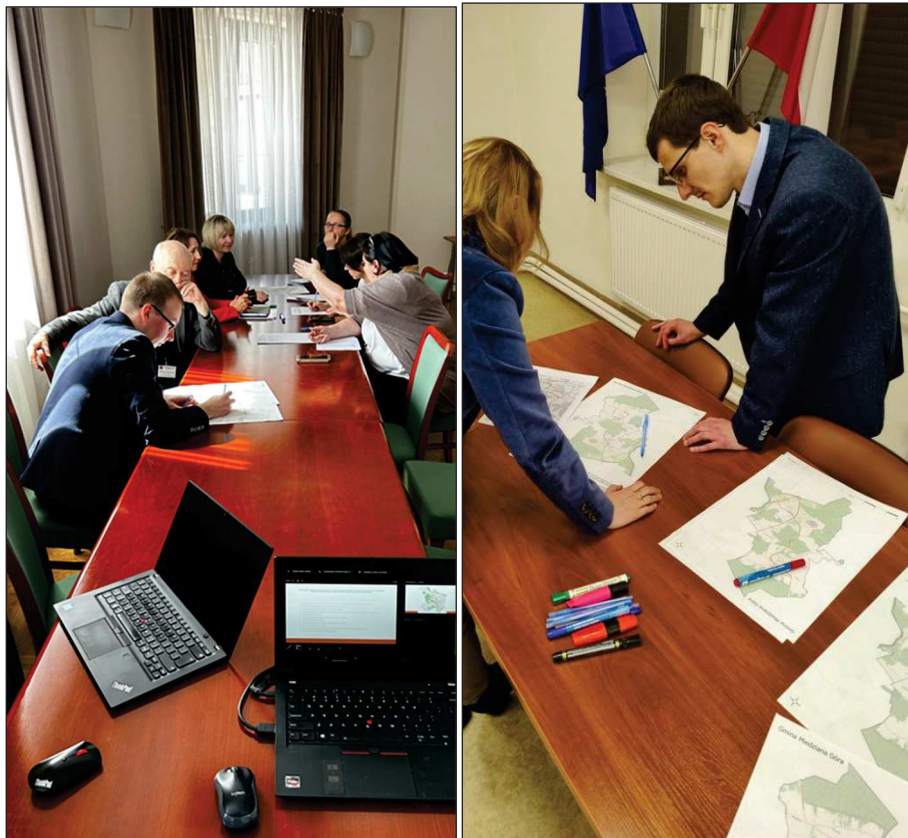
Po prezentacji odbyła się dyskusja wewnątrz stolików. Uczestnicy pracowali w grupach, proponując nowe rozwiązania, zmieniając obecne zapisy, a także przedstawiali propozycje swoich działań na mapach.



Rysunek 2-1 Spotkanie warsztatowe w Chęcinach



Rysunek 2-2 Spotkanie warsztatowe w Kielcach



Rysunek 2-3 Spotkanie warsztatowe w Chmielniku i Miedzianej Górze

3 Frekwencja spotkań

W poniższej tabeli zestawiono liczbę osób uczestniczących w spotkaniach warsztatowych w danej Gminie. Uwzględniono zarówno mieszkańców i urzędników.

Tabela 1 Liczba osób uczestniczących w spotkaniach warsztatowych w KOF

Data	Godzina	Gmina	Miejsce	Liczba mieszkańców	Liczba urzędników
12.04.2023 r.	15:45	Gmina Górnio	Urząd Gminy Górnio ul. Łysicka 13 26-008 Górnio	2	2
12.04.2023 r.	18:00	Gmina Masłów	Placówka Wsparcia Dziennego "Promyczek" Wola Kopcowa ul. Świętokrzyska 86, 26-001 Masłów	0	1
12.04.2023 r.	15:45	Gmina Daleszyce	Urząd Miasta i Gminy w Daleszycach Plac Staszica 9 sala konferencyjna	0	3
12.04.2023 r.	13:00	Gmina Pierzchnica	Urząd Miasta i Gminy Pierzchnica ul. Urzędnicza 6	0	2
12.04.2023 r.	15:45	Gmina Strawczyn	Sala kinowa Strawczyn ul. Żeromskiego 16	2	1
12.04.2023 r.	18:00	Gmina Piekoszków	Biblioteka Centrum Kultury w Piekoszowie Ul. Częstochowska 66 26-065 Piekoszków Sala na I piętrze – MEDIATEKA	3	2
12.04.2023 r.	15:45	Gmina Zagnańsk	Gminna Biblioteka Publiczna w Samsonowie, Samsonów 6 26-050 Zagnańsk	0	0
12.04.2023 r.	18:00	Gmina Nowiny	Gminy Ośrodek Kultury; ul. Perłowa 1 Nowiny	0	0
13.04.2023 r.	15:45	Gmina Miedziana Góra	Urząd Gminy w Miedzianej Górze Urzędnicza 18, 26-085 Miedziana Góra sala konferencyjna, parter budynku.	0	1
13.04.2023 r.	18:00	Gmina Chęciny	Hala Pod Basztami ul. Armii Krajowej 18 A w Chęcinach, sala nr 100	4	0
13.04.2023 r.	15:45	Gmina Morawica	Samorządowe centrum Kultury Morawica ul. Spacerowa 7	0	1
13.04.2023 r.	13:00	Gmina Chmielnik	Urząd Miasta i Gminy Chmielnik (Parter Sala USC) Plac Kościuszki 7, 26-020 Chmielnik	0	7
13.04.2023 r.	17:00	Gmina Miasto Kielce	Ulica Strycharska 6 sala nr 30 Kielce	10	3

4 Wnioski

Poniższy opis zawiera uwagi zebrane podczas spotkań warsztatowych. Ze względu na odmienne uwarunkowania Gmin informacje zebrano indywidualnie dla każdej jednostki. Opis zawiera odniesienie do zaproponowanych działań oraz propozycje ewentualnych zmian, których oczekują mieszkańcy. Odpowiedzi mają charakter subiektywny i zostały zagregowane do następujących celów strategicznych:

Cel I

Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego z integracją przestrzenną, taryfową i czasową środków transportu oraz stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.

Cel II

Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.

CEL III

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

CEL IV

Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej

CEL V

Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF oraz zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.

CEL VI

Poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych, likwidacja miejskiej wyspy ciepła i reorganizacja systemu transportowego w centrum większych miast

4.1 Gmina Pierzchnica

Cel 1

- Linie publicznego transportu zbiorowego w gminie były uruchomione ale mieszkańcy nie korzystali i linie zostały zawieszone, czasami odnotowywano 8 sprzedanych biletów na dzień.
- Bukówka źle funkcjonuje, jest tam jedynie 15 miejsc postojowych dla autobusów, tak naprawdę nie ma tam P&R tylko mały parking, mieszkańcy nie wiedzą gdzie w tym miejscu mogliby zaparkować.
- W samej Pierzchnicy punkt przesiadkowy nie zda egzaminu, zbyt daleko od centrum (nie ma potencjału na stworzenie linii dowozowych).
- Dwóch konkurencyjnych przewoźników – miejski i prywatny (mają podobne ceny ale Muszkieter trochę droższe) MPK obsługuje główną trasę natomiast Muszkieter (główna trasa i odgałęzienia). MPK funkcjonuje 1 raz na godzinę w kierunku Chmielnika i Kielc.
- Linia Skrzelczyce - Morawica - Pierzchnica - 2 kursy na dzień.
- Skargi na przewoźnika Muszkietera (Bus-car), że jest niepunktualny.
- Suków to dobre miejsce na punkt przesiadkowy, punkt przesiadkowy może się sprawdzić również w Daleszycach.
- Dogęszczenie przystanków – przy domu opieki społecznej (dużo pracowników – duży generator ruchu).

- Potrzeba koordynacji rozkładów jazdy z godzinami rozpoczęcia zajęć w szkołach, zwłaszcza ciążenie w kierunku Chmielnika (uczniowie) i zapotrzebowanie na kursy w godzinach porannych i popołudniowych.
- Bieżące potrzeby nie generują potrzeby podróży między gminami.
- Modernizacja infrastruktury punktowej związanej z transportem zbiorowym (kosze na śmieci przy przystankach), lepsze dojścia do przystanków (chodniki).

Cel 2

- Punkty ładowania autobusów kursujących z Kielc na terenie Pierzchnicy powiązany z punktem ładowania dla samochodów (potencjalna lokalizacja - Rynek, Urząd miasta).

Cel 3

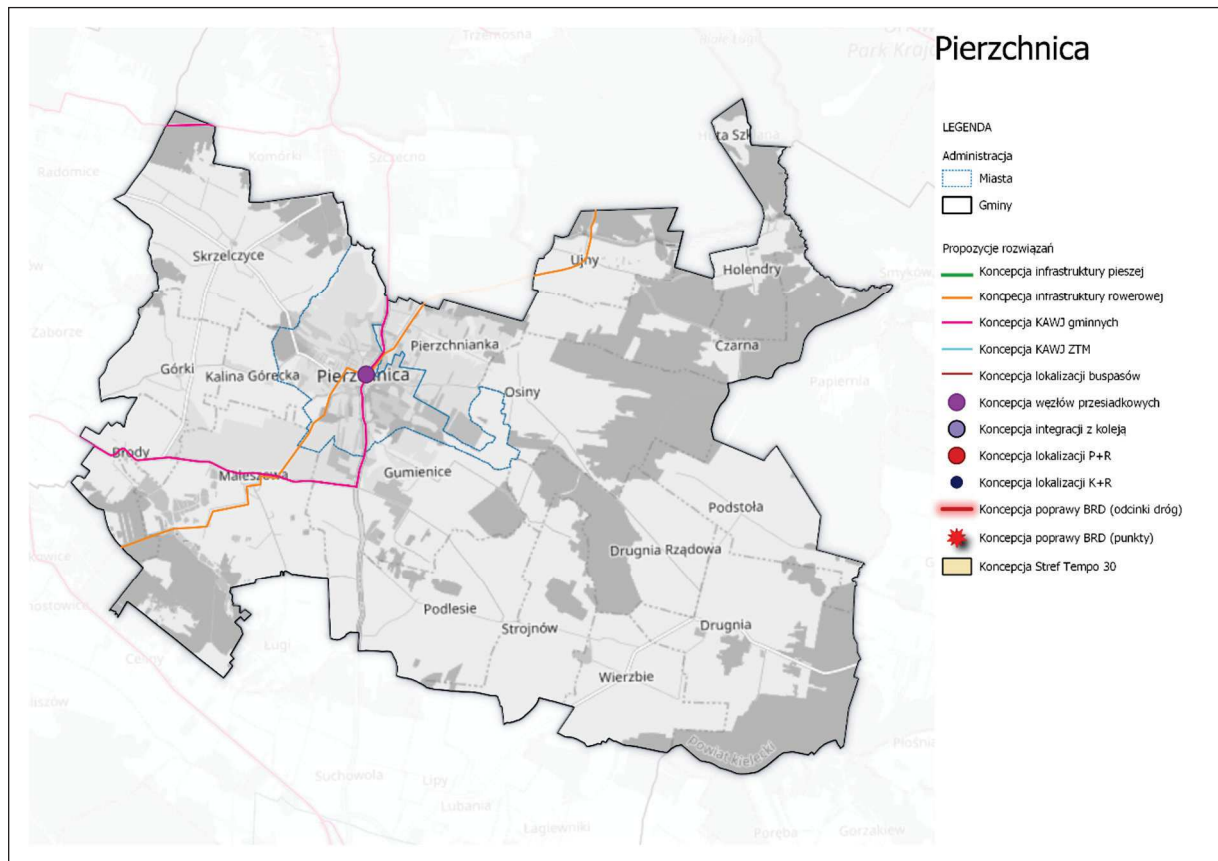
- Powstaje Miasteczko rowerowe obok szkoły w Pierzchnicy, dlatego ważne byłyby działania edukacyjne w szkołach.
- Ostrzegawcze sygnalizatory przy przejściach dla pieszych w pobliżu rynku.
- Głównym interesem byłyby przejścia dla pieszych i chodniki przy drogach powiatowych.
- Nie ma dużego ruchu samochodowego, nie ma potencjału dla infrastruktury pieszej przy drogach gminnych.

Cel 4

- MOR UJNY - miejsce obsługi rowerzystów.
- Maleszowa do Pierzchnicy (oznakowanie turystycznego szlaku rowerowego) – potencjalny ruch rowerowy
- Powiązanie planowanego szlaku z Greenvelo.

Cel 5

- Za małe natężenie ruchu aby robić obwodnicę.
- Rynek jest zamknięty i był opór mieszkańców, poza tym nie ma ulicy którą trzeba byłoby zamknąć (nie byłoby alternatywy do innego przejazdu).



4.2 Gmina Chmielnik

Cel 1

- Próba przywrócenia komunikacji kolejowej
- Utworzenie dodatkowego węzła przesiadkowego w Chmielniku (zaznaczenie na mapie)
- Utworzenie lokalnej linii dowozowej (relacja Zrecze – Chmielnik)
- Poprawa infrastruktury komunikacji publicznej (przystanki, dojścia do przystanków, wiaty, tablice).

Cel 2

- Zakup busa pasażerskiego dowożącego mieszkańców do centrum przesiadkowego w Chmielniku.

Cel 3

- Doświetlenie przejść dla pieszych
- Bezpieczne oznakowanie przejść dla pieszych

Cel 4

- System stojaków rowerowych.
- Oznakowanie i tworzenie szlaków turystycznych.

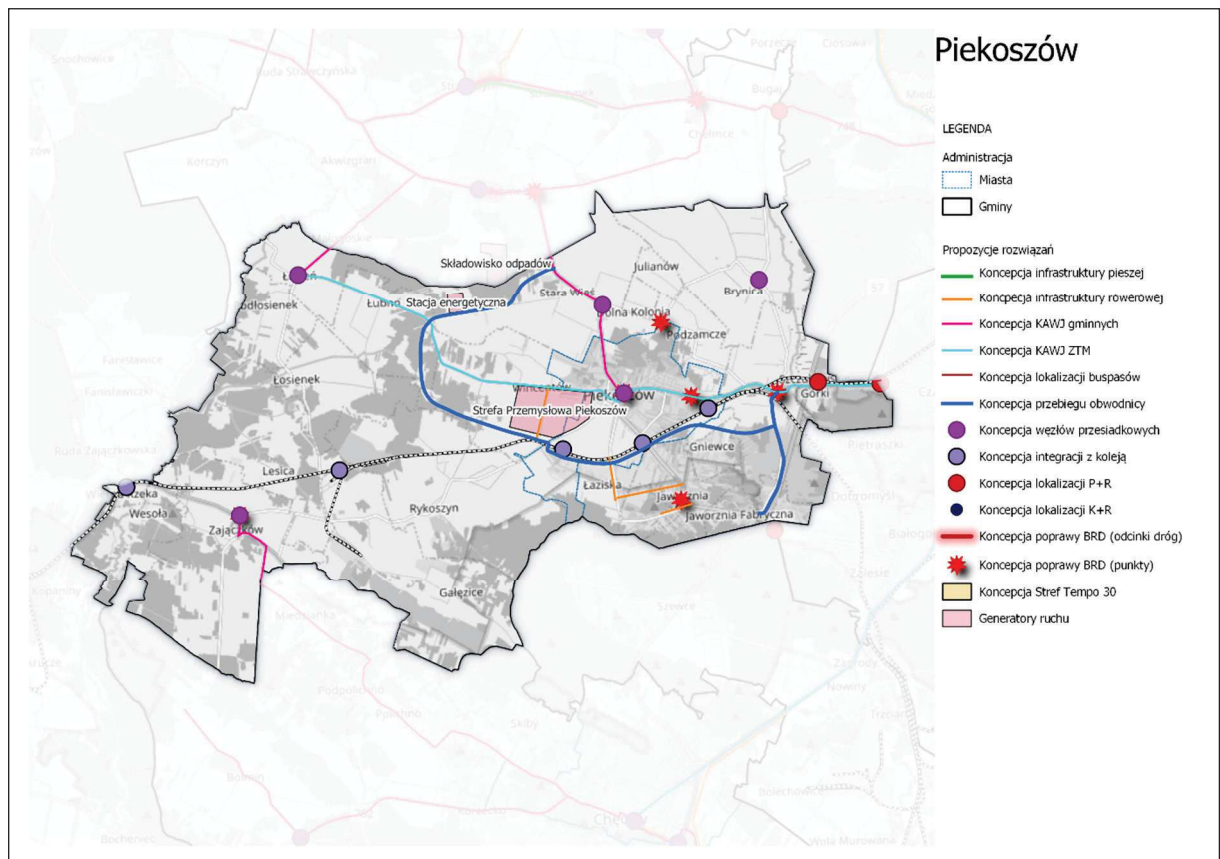
Cel 5

- Uspokojenie ruchu drogowego w centrum po wybudowaniu obwodnicy.

Cel 6

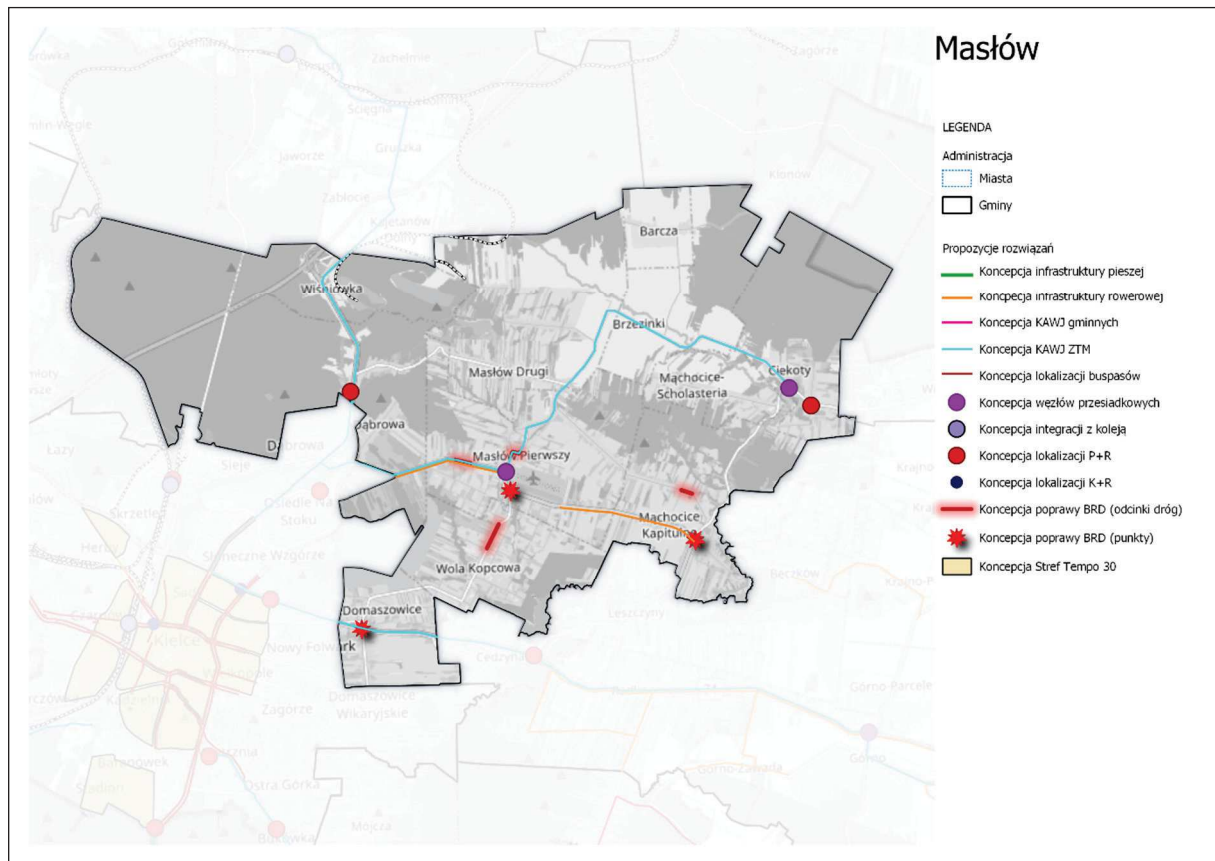
- Utworzenie strefy płatnego parkowania
- Likwidacja barier dla osób ze szczególnymi potrzebami w przestrzeni miejskiej
- Poprawa infrastruktury chodnikowej i drogowej (w tym dróg gruntowych)

- Wyprowadzenie ruchu z centrum Piekoszowa (budowa obwodnicy łączącej DW nr 786 z DW nr 761)



4.4 Gmina Małków

- Gmina uruchamia połączenia w ramach FRPA
- Propozycja lokalizacji dodatkowego P+R/B+R w Ciekotach – pętla autobusowa – wlot trasy od strony gminy Bodzentyn
- Propozycja węzłów lokalnych: Małków Pierwszy, Ciekoty
- Integracja taryfowa
- Dotacje do rowerów elektrycznych
- Gmina może pomóc przygotować miejsca pod ładowarki, ale kwestią problematyczną będzie samo zapewnienie możliwości ładowania
- Zwrócić uwagę na budowę chodników. Brak przejść dla pieszych. Konieczność uspokojenia ruchu na odcinkach wg mapy.
- Miejsca niebezpieczne – zaznaczono na mapie (Domaszowice, Małków Pierwszy)
- Propozycja WOONERFA i uspokojenia ruchu – przy naszej propozycji jest brak alternatywnego ciągu.
- Ścieżka rowerowa – wzdłuż drogi wojewódzkiej + przedłużyć do Kielc
- Rower miejski/publiczny
- Działania miękkie w szkołach



4.5 Gmina Daleszyce

Cel 1

- Duży potencjał w oddanym do użytku centrum przesiadkowym w Sukowie (integracja wszystkich środków transportu – B&R, P&R oraz przystanek autobusowy – póki co procedowane jest aby autobus się tam zatrzymywał).
- Możliwość uruchomienia szybkich linii dowozowych tzn. szybki dojazd do Kielc autobusami o zwiększonej częstotliwości z centrum przesiadkowego.
- Proponowane linie:
 - Szczecno – Borków – Daleszyce – Kronów – Centrum przesiadkowe w Sukowie,
 - Trzemosna – Borków,
 - Szczecno – Borków – Marzysz – Centrum przesiadkowe w Sukowie,
 - Sieraków – Smyków – Daleszyce – Kronów – Centrum przesiadkowe w Sukowie,
 - Daleszyce – Brzechów – Niestachów – Centrum przesiadkowe w Sukowie,
 - Widek – Cisów – Centrum przesiadkowe w Sukowie (droga wojewódzka nr 764).
- Bukówka to parking autobusowy (nie spełnia funkcji P&R).
- Wystarczająca liczba przystanków autobusowych.

Cel 2

- Potrzebny tabor autobusów elektrycznych.
- Wykorzystanie pojazdów elektrycznych do przewozów szkolnych.
- Stacja ładowania pojazdów.

Cel 3

- Konieczność budowy przejść dla pieszych.

Cel 4

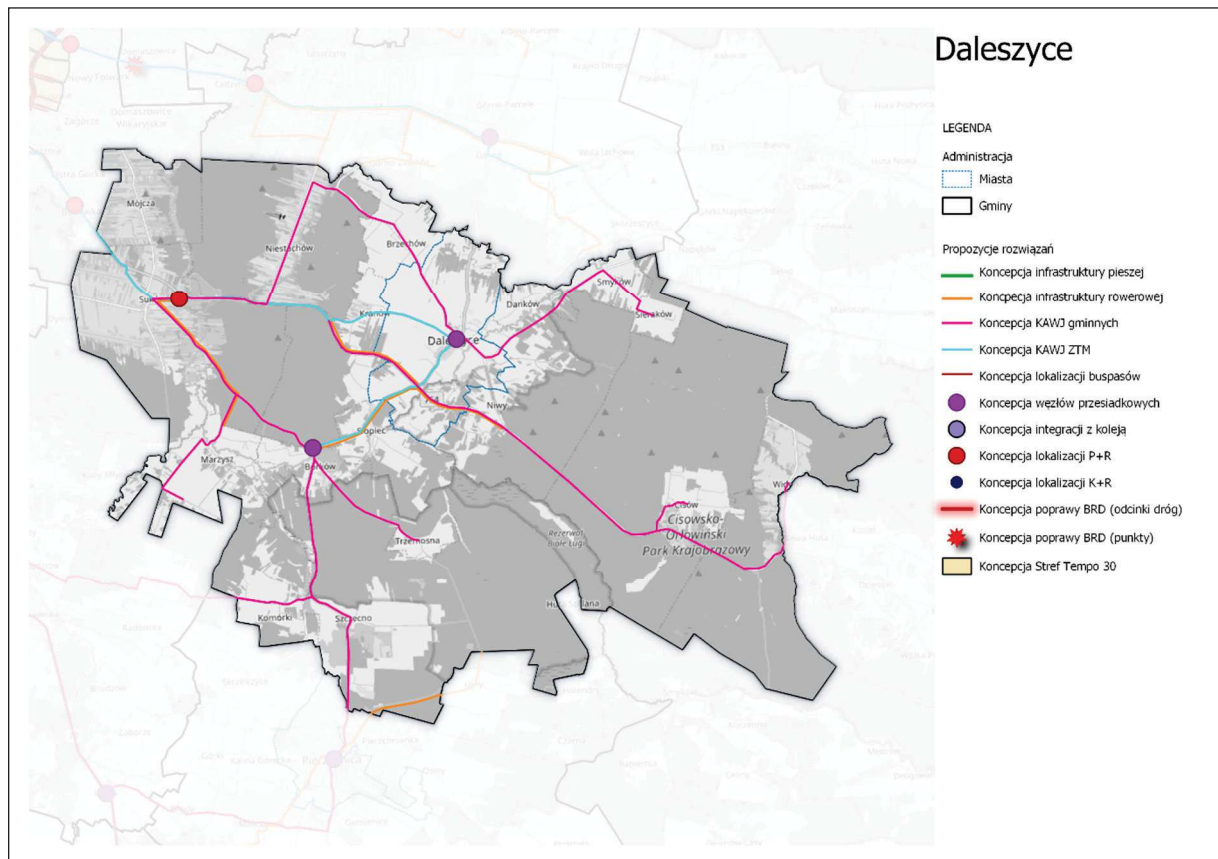
- Uzupełnienie braków w infrastrukturze rowerowej na odcinkach:
 - Suków centrum przesiadkowe – Marzysz (głównie na ul. Borków)
 - Borków – skrzyżowanie ul. Kościuszki z drogą wojewódzką nr 764,
 - Drogi wojewódzkiej nr 764 od skrzyżowania z ul. Sienkiewicza w miejscowości Kranów do skrzyżowania z ul. Głowackiego w miejscowości Niwy.

Cel 5

- Wyrzucenie ruchu z rynku trochę problematyczne ze względu na protesty mieszkańców. Możliwą alternatywą byłby przejazd u. Świętokrzyską i ul. Głowackiego w kierunku Niwy.

Cel 6

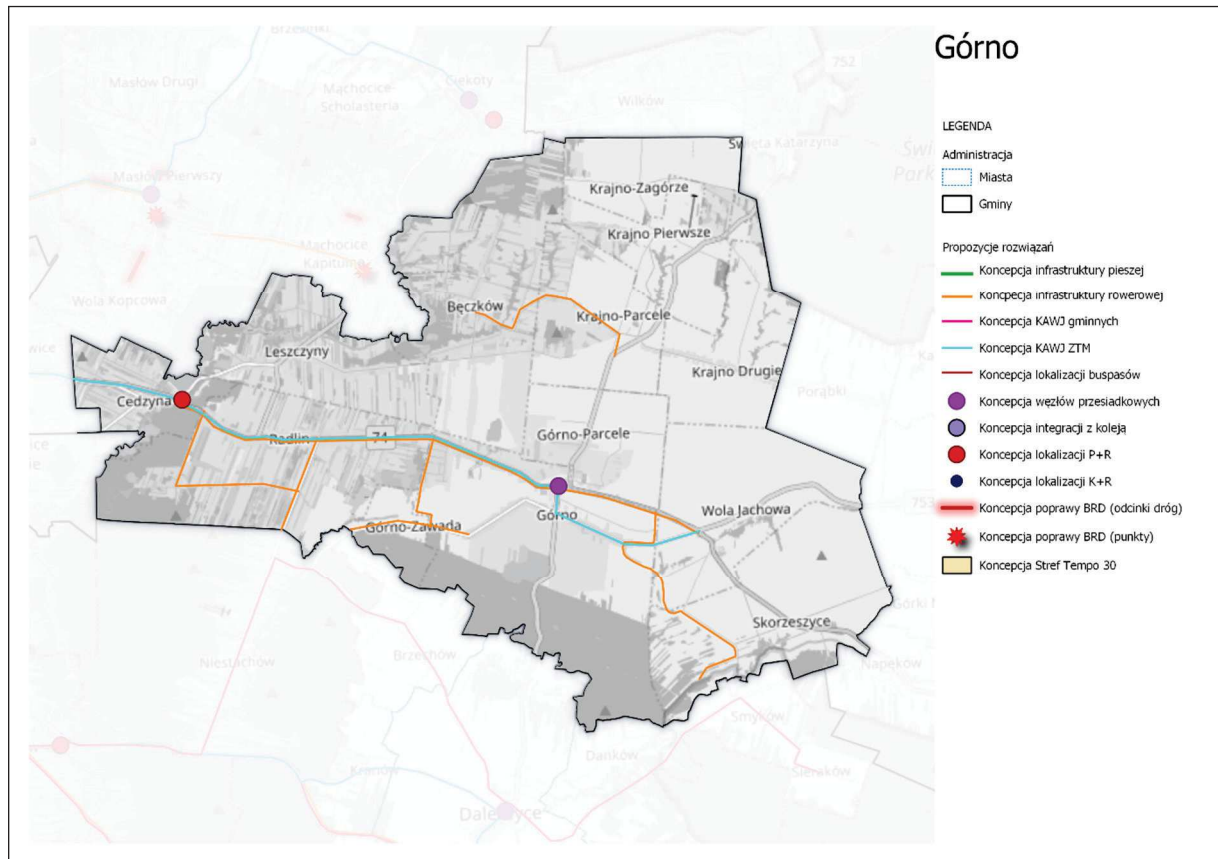
- Daleszyce nie są samowystarczalne, dużo osób jeździ do Kielc bo jest blisko



4.6 Gmina Górno

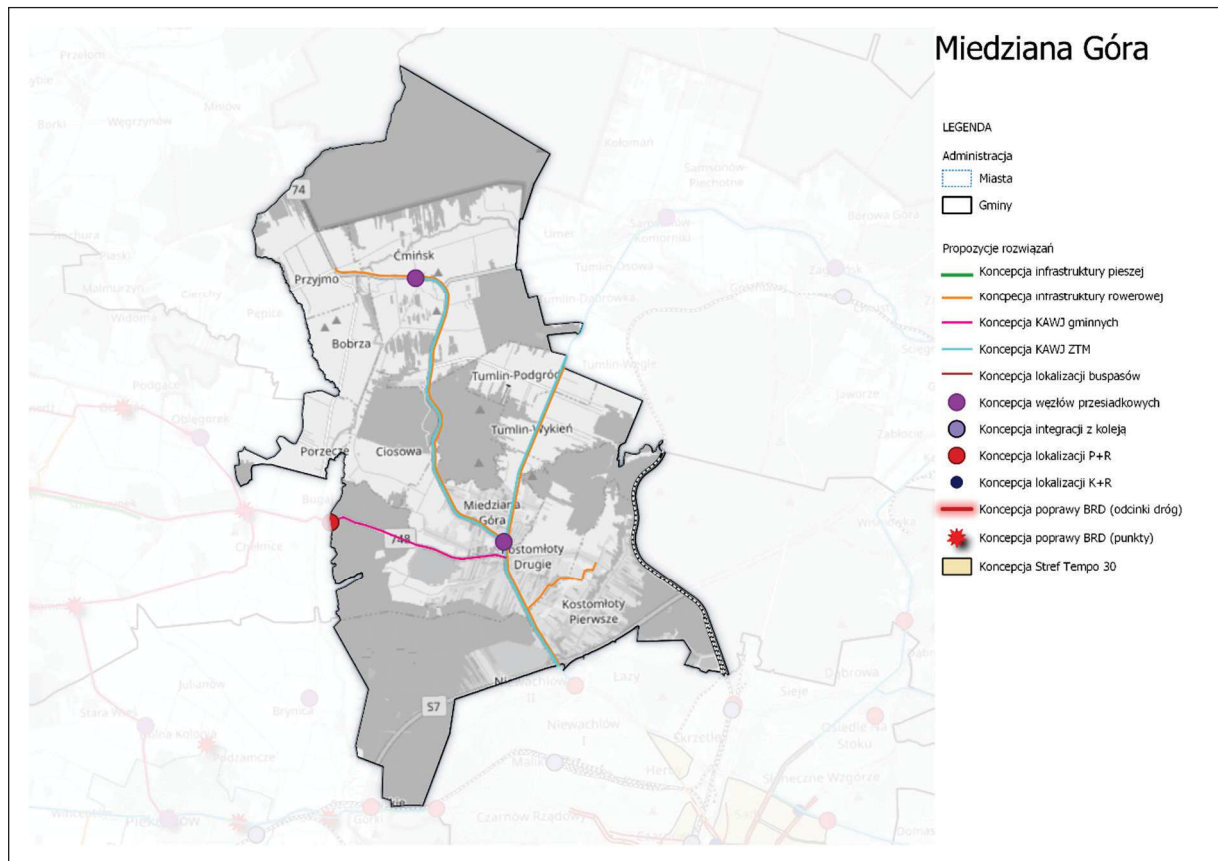
- Lokalizacja punktu przesiadkowego P+R w Leszczynach, obok zalewu, punkt przesiadkowy lokalny – Plac Targowy w Górnym (lub w okolicy)
- Wysokiej jakości komunikacja autobusowa do Kielc wzdłuż DK74
- Integracja biletowa
- Zwiększenie udziału pojazdów niskoemisyjnych w transporcie
- Dopłaty do rowerów elektrycznych
- Punkty ładowania pojazdów elektrycznych
- Na mapie wskazane zostały punkty niebezpieczne, w których należały rozważyć uspokojenie ruchu
- Budowa chodników w pasach dróg wszystkich kategorii
- Budowa ścieżek rowerowych wg propozycji przedstawionej na mapie
- Ograniczenie ruchu ciężarowego na DK74 i DW oraz DP
- Uspokojenie ruchu w centrach miejscowości

- Organizacja punktów obsługi mieszkańca na terenie gminy: ZUS, KRUS, oddziały/delegatury Wydziału Komunikacji, Urzędu Skarbowego, obiektów zdrowia



4.7 Gmina Miedziana Góra

- Autobus na żądanie jest bardzo ciekawym rozwiązaniem
- Słaba częstotliwość kursowania w godzinach porannych
- Zbyt długi czas podróży do Kielc, z uwagi na wjazdy kieszeniowe autobusów do mniejszych miejscowości – linie ekspresowe są dobrym pomysłem
- Konieczność poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w szczególności w okolicy szkoły (przeście dla pieszych)
- Uzupełnienie braków w infrastrukturze chodnikowej (m.in. ul. Zagórska w Miedzianej Górze).
- Konieczność budowy obwodnicy.
- Ruch rowerowy odbywa się obecnie wzdłuż głównych dróg – należy wyznaczyć DDR (proponycja wg mapy – wzdłuż głównych dróg w gminie) a także uzupełnić infrastrukturę punktową (wiaty, stojaki rowerowe)



4.8 Gmina Strawczyn

Cel 1

- Infrastruktura przystankowa powinna ulec poprawie
- Propozycja linii autobusowej łączącej miasto Kielce z miastem Łopuszno, która miałaby przebiegać przez Gminę Strawczyn (w ciągu DW 748)
- Stworzenie parkingu P+R na granicy Gminy Strawczyn z gminą Miedziana Góra (punkt przesiadkowy do S74)
- Węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w ładowarki elektryczne + rozbudowanie miejsc parkingowych

Cel 2

- Stacje ładowania pojazdów powinny znaleźć się przy węzłach przystankowych
- Dobrym pomysłem byłyby dopłaty do rowerów elektrycznych
- Gmina powinna zakupić autobusy niskoemisyjne oraz wymienić pojazdy do obsługi komunalnej w Gminie

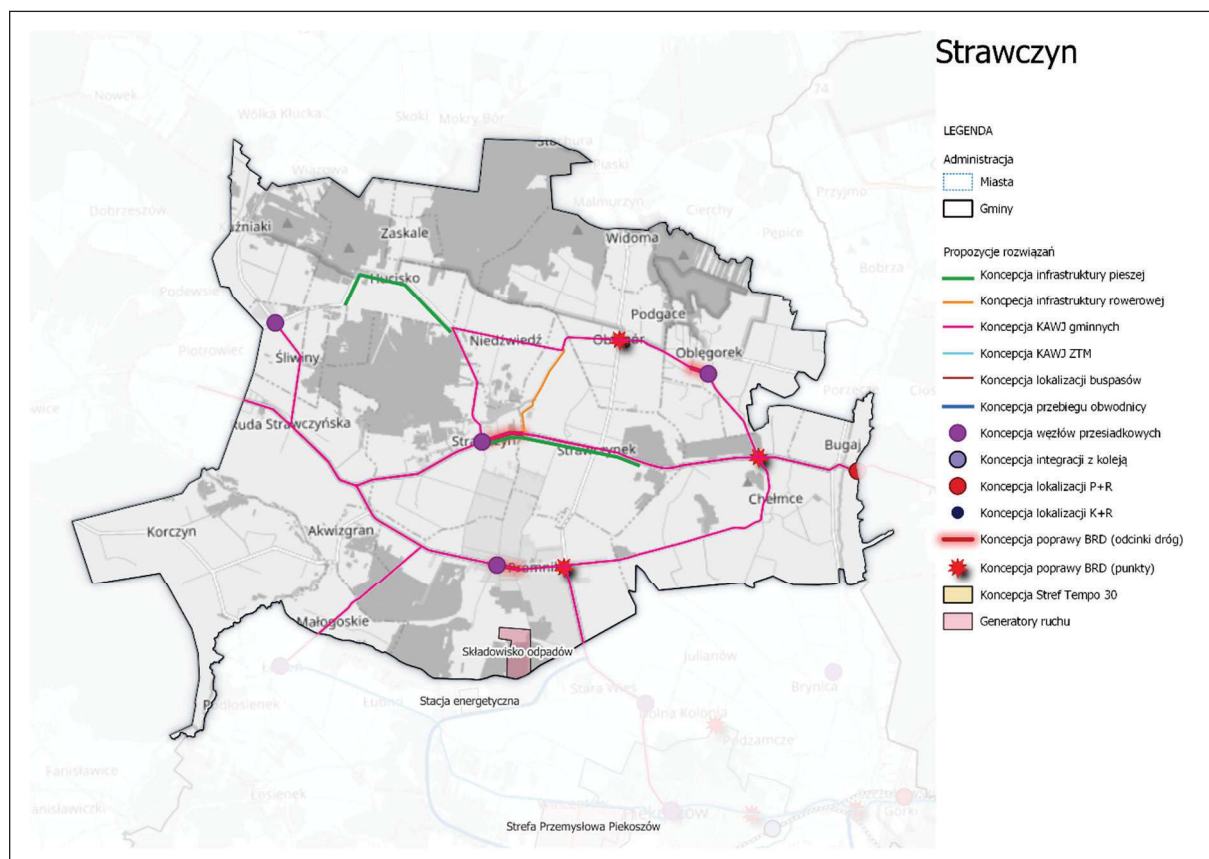
Cel 3

- Poprawa bezpieczeństwa wokół szkoły w Oblęgorku (parking)
- Poprawa bezpieczeństwa w centrum Strawczyna
- Kampanie edukacyjne

- Umieszczenie tablic informacyjnych "ZWOLNIJ", montaż luster w newralgicznych miejscach w Gminie

Cel 4

- Montaż stojaków oraz wiat rowerowych przy szkołach
- Projekt chodnika w relacji Strawczyn-Chełmiec
- Pomysł na stworzenie infrastruktury dla rowerów wokół najważniejszych punktów turystycznych w Gminie



4.9 Gmina Kielce

Cel 1

- Niedogodna przesiadka na dworcu autobusowym. Wykonanie dodatkowego przystanku dla wysiadających by pasażerowie nie musieli nadrabiać odległości, ani tracić czasu na wjazd autobusu na dworzec autobusowy.
- Potrzeba linii kursujących ze zwiększoną częstotliwością.
- Likwidacja stadnego kursowania autobusów
- Lepsza lokalizacja węzłów przesiadkowych (np. rejony: Żytunia, Źródłowa, okolice bazarów)
- Przeniesienie przystanków autobusowych bliżej skrzyżowań
- Budowa nowych wiat przystankowych (w szczególności w miejscach gdzie ich nie ma)
- Rozważenie uruchomienia nowych nocnych linii autobusowych
- Rozważenie połączeń autobusowych dzielnic peryferyjnych z pominięciem centrum
- Parkingi P+R powinny być powiązane z biletem na komunikację miejską. Opłata za postój powinna umożliwiać podróż komunikacją przez 24h (a przynajmniej przez 4h)

- Działania powinny wynikać jeden z drugiego. Należy je ułożyć w tej kolejności np. pkt 11 „wprowadzenie standardów (...)” spowoduje realizację pkt 3 „Relokacja przystanków”
- Infrastruktura rowerowa przy dworcach w centrach przesiadkowych
- Rozszerzenie oferty o bilet 24h w karcie miejskiej
- Wprowadzenie autobusów do centrum miasta. Teraz centrum jest wykluczone (powierzchnia ok. 2 km²).
- Wprowadzenie autobusów do centrów osiedli.

Cel 2

- Ostatnia mila rowerami cargo
- Dodać możliwość ładowania rowerów i hulajnóg przy ładowarkach dla samochodów.
- Uruchomić ładowarki dla rowerów i hulajnóg w szkołach, przedszkolach i urzędach.
- Zrównanie opłat za wypożyczenie roweru elektrycznego.
- Zakup autobusów elektrycznych i wodorowych
- Odpowiednia redystrybucja miejskich rowerów do stacji roweru miejskiego (w niektórych stacjach nie da się wypożyczyć rowerów ze względu na ich brak)
- Wyznaczenie stref do parkowania hulajnóg oraz stref z ograniczoną prędkością poruszania się hulajnóg elektrycznych

Cel 3

- Wprowadzenie uspokojenia ruchu.
- Wprowadzenie stref Tempo 30 lub stref zamieszkania także na osiedlach peryferyjnych (przykład na mapie).
- Wyniesione przejścia dla pieszych w celu realnej redukcji prędkości pojazdów.
- Brak poczucia bezpieczeństwa rowerzystów na jezdni powoduje jazdę po chodniku i generuje konflikty z pieszymi
- Koniecznym działaniem jest eliminacja parkowania pojazdów przed przejściami dla pieszych (zapewnienie wymaganych przepisami 10m poprzez zastosowanie fizycznych elementów infrastruktury lub odpowiednią organizację ruchu).
- Separacja ruchu rowerowego od samochodowego.
- Aktywne przejścia dla pieszych w miejscach niebezpiecznych.
- Audyt przejść dla pieszych i likwidacja miejsc parkingowych w odległości 10 metrów od przejścia. Zaparkowane samochody zasłaniają widok.
- Montaż separatorów/odbojników na parkingach, aby samochody nie dojeżdżały do krawężników. Inaczej, zwisem przednim lub tylnym zabierają miejsce na chodnikach.

Cel 4

- Drogi dla rowerów powinny być realizowane kosztem infrastruktury dla samochodów a nie pieszych.
- Dogęszczenie sieci dróg dla rowerów.
- Zwiększenie ilości stacji roweru miejskiego.
- Przejazdy rowerowe powinny znajdować się przy każdym skrzyżowaniu.
- Należy dążyć do separacji ruchu rowerów od pieszych.

- „Standardy dostępności przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych miasta Kielce” nie są stosowane w praktyce. Konieczne jest egzekwowanie zapisów wynikających z przytoczonego dokumentu.
- Rozbudowa infrastruktury do parkowania rowerów (wiaty i stojaki rowerowe)
- Stosowanie stojaków rowerowych przed przejściami dla pieszych. Oprócz zapewnienia możliwości postoju rowerów blisko celów podróży, eliminuje się nielegalne parkowanie samochodów przed przejściami dla pieszych.
- Wprowadzenie standardów budowy dróg dla rowerów.
- Budowa DDR w trakcie remontowania dróg (poszerzenie pasa).
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego (np. ul. Obrzeźna).
- Budowa stojaków i wiat rowerowych przy urzędach i placówkach oświatowych.
- Rozdzielenie zieleni ruchu pieszych i rowerów, jeśli to możliwe.

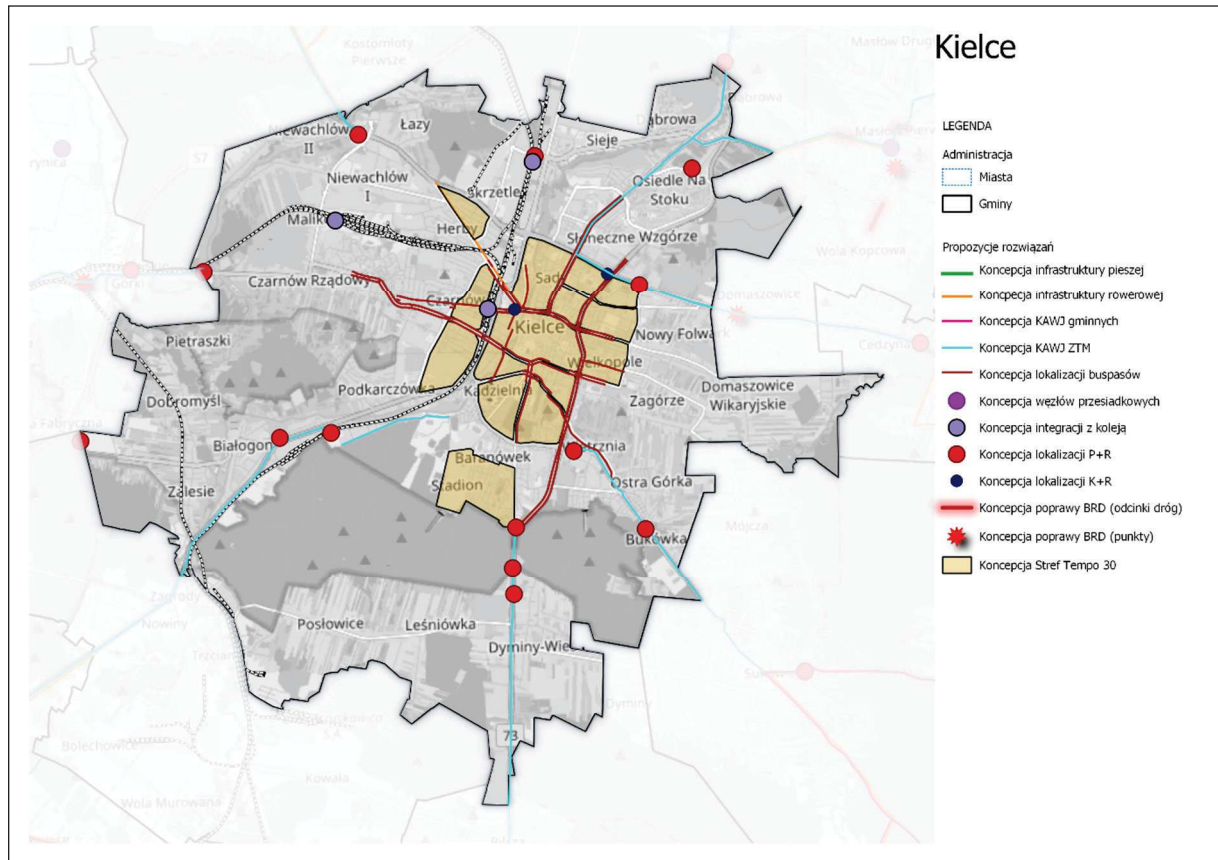
Cel 5

- Budowa obwodnicy południowej miasta, łączącej fragmenty obwodnicy od strony zachodniej (S7) i wschodniej (S74). Proponowany przebieg przez Gminę Nowiny.
- Zjazdy z obwodnicy powinny być objęte zakazem wjazdu dla pojazdów powyżej 7t.
- Problem z dostawami do lokali usługowych – dostawcy dowożą towary wykorzystując chodniki i stwarzając zagrożenie dla pieszych
- Wyznaczenie dedykowanych miejsc dla dostawców
- Rozważenie ograniczenia dostępności do centrum dla samochodów.
- Budowa wschodniej obwodnicy Kielc
- Likwidacja dróg ekspresowych w Kielcach lub prowadzenie ich tunelem.
- Rezygnacja z budowy południowej obwodnicy centrum w rejonie Pakosza – Baranówka.
- Opracowanie standardów budowy dróg i ich remontów.
- Budowa południowej obwodnicy Kielc w rejonie Pośłowic.
- Nie dla ruchu tranzytowego przez centrum Kielc.

Cel 6

- Rozważenie wykorzystania kolei na terenie Kielc do podróży wewnątrzmiastowych
- Rozważenie rozszerzenia strefy płatnego parkowania.
- Zwiększenie ilości zieleni wzdłuż ulic.
- Zapewnienie egzekwowania zapisów przyjętej uchwały krajobrazowej.
- Zapewnienie realizacji wniosków i zaleceń wynikających z audytów dostępności przestrzeni publicznych.
- Rozważenie zwiększenia normatywu parkingowego na nowych osiedlach poza centrum (np. zwiększenie do 1,5 miejsca postojowego / 1 mieszkanie).
- Przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię (np. poprzez wprowadzenie ulic jednokierunkowych lub likwidację jednego pasa ruchu na ulicach wielopasowych).
- Skuteczne usuwanie nielegalnie zaparkowanych pojazdów w krótkim czasie (odholowywanie pojazdów, zgłaszanie pojazdów przez aplikację).
- Centralizacja urzędów i instytucji miejskich w centrum. Tworzenie punktów obsługi na osiedlach.
- Tworzenie parków kieszonkowych również przy punktach przesiadkowych i P+R.
- Stworzenie Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania i poszerzenie istniejącej Strefy Płatnego Parkowania.

- Tworzenie mini bazarów także w obrębie P+R i punktów przesiadkowych.
- Tworzenie stref rekreacyjnych wielopokoleniowych.
- Egzekwowanie uchwały krajobrazowej.
- Rozbrukowanie przestrzeni betonowych.
- Nasadzenia drzew w pasach drogowych.



4.10 Gmina Morawica

Cel 1

- Zapewnienie dostępności do transportu publicznego, szczególnie obszary południowe i wschodnie (zaznaczenie na mapie).
- Uruchomienie linii dowozowych do węzłów przesiadkowych. Główny węzeł w Morawicy
- Bliskość Kielc powoduje, że wzdłuż drogi krajowej i wojewódzkiej nie ma konieczności wykonywania przesiadek.

Cel 2

- Planowany zakup 1 autobusu (rozważany elektryczny) wraz z niezbędną infrastrukturą.
- Obecnie na terenie Gminy funkcjonuje bus do dowozu dzieci i niepełnosprawnych. Planowane uzupełnienie o niezbędną infrastrukturę i ewentualną wymianę pojazdu na elektryczny.

Cel 3

- Działania lobbingowe na rzecz uspokojenia ruchu po wybudowaniu obwodnicy Morawicy – DK73 stanie się drogą wojewódzką. Podobne działania będą wymagane po realizacji kolejnego etapu obwodnicy w ciągu DW766.

- Największy problem z bezpieczeństwem ruchu drogowego występuje na drogach z dużym natężeniem ruchu. Są to przede wszystkim odcinki ww. drogi krajowej i wojewódzkiej.

Cel 4

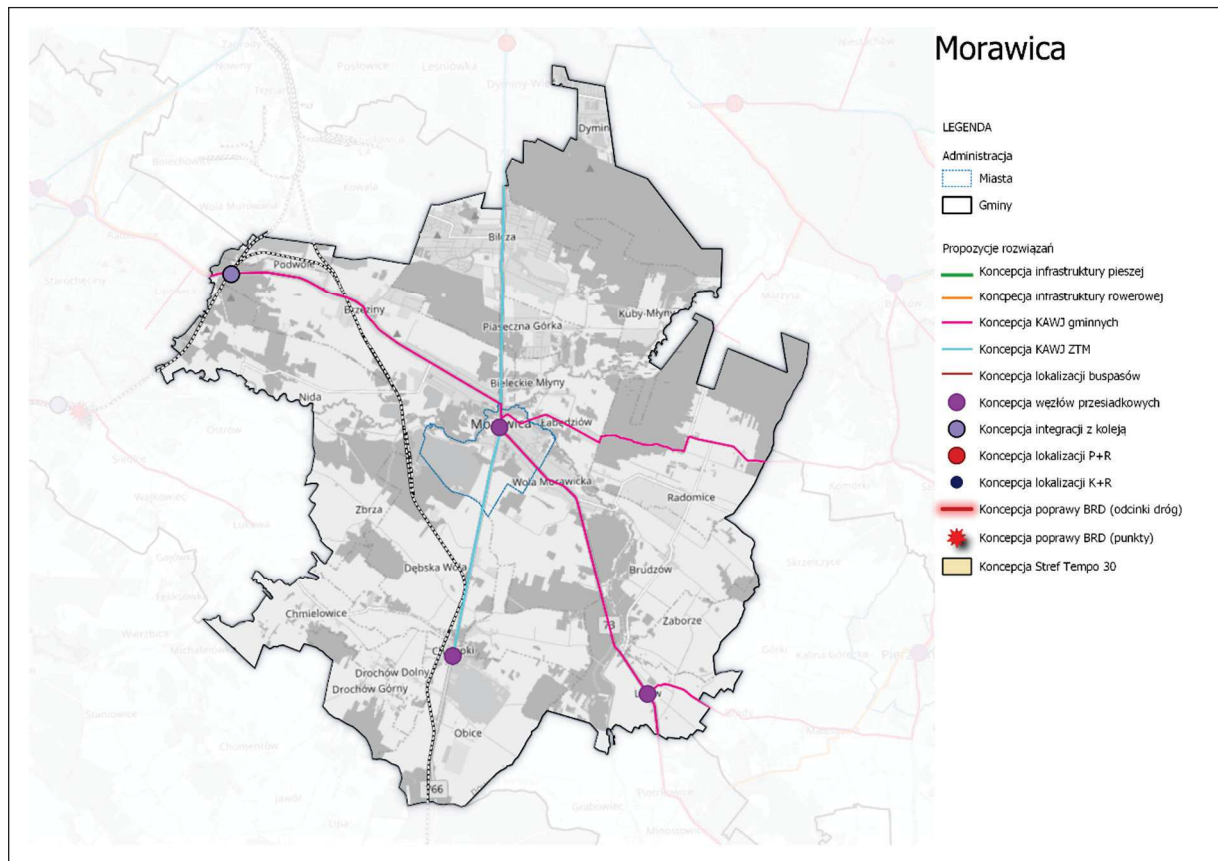
- Jest potrzeba budowy dróg dla rowerowych jednak problemem są kwestie własności terenów. Istotna część dróg leży na terenach nie należących do Gminy a do np. powiatu lub województwa.
- Infrastruktura punktowa jest raczej wystarczająca. Stojaki rowerowe występują pod głównymi generatorami ruchu jak urzędy, szkoły, parki, boiska.
- W ramach GreenVelo występuje Miejsce Obsługi Rowerzystów.

Cel 5

- Obwodnice Morawicy są w trakcie realizacji. Najbardziej zaawansowana obwodnica w ciągu DK73 (etap realizacji inwestycji). Obwodnica w ciągu DW766 na etapie projektowania (jeszcze nie jest znany ostateczny przebieg).
- W planach były także obwodnice Brzeziny i Radkowiec – obecnie brak informacji na temat ich dalszego procedowania.
- Obwodnica Morawicy w ciągu DK73 nie rozwiąże wszystkich problemów Gminy. Z uwagi na rozmieszczenie zakładów produkcyjnych i stref przemysłowych (np. w rejonie Dębskiej Woli) konieczna jest realizacja obwodnicy w ciągu DW766, by pojazdy ciężkie mogły omijać centrum miejscowości.

Cel 6

- Gmina co do zasady jest uporządkowana i zielona. Posiada parki, zalew, miejskie place, place zabaw itp.
- Największe zagęszczenie ludności jest w Bilczy i tam może być potencjalny obszar do wprowadzania większej ilości zieleni i przekształceń ulic
- Obecna infrastruktura parkingowa jest wystarczająca. Mieszkańcy parkują głównie na swoich posesjach, a parkingi np. przy Urzędzie Gminy są wystarczające.
- Jest zapotrzebowanie na modernizację i poprawę infrastruktury dla pieszych, w tym remonty chodników.



4.11 Gmina Nowiny

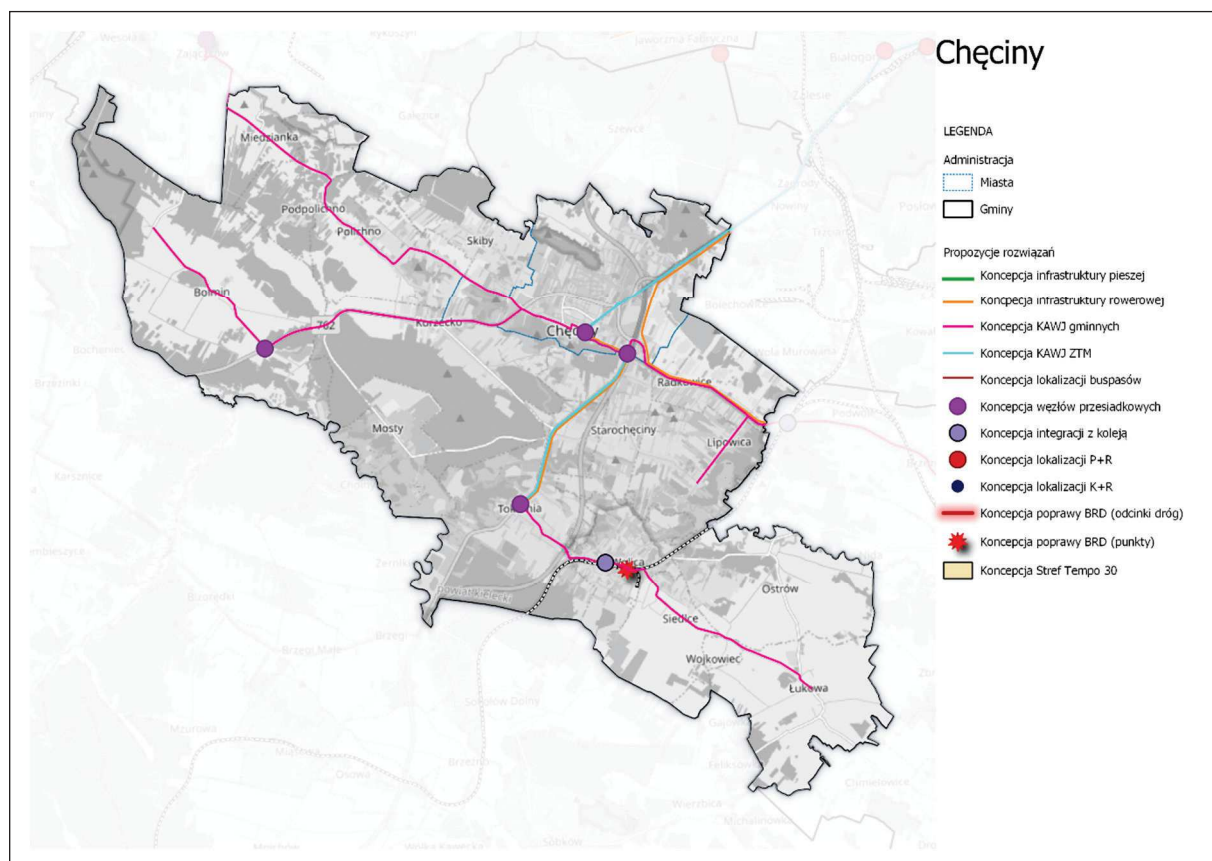
Brak uwag

4.12 Gmina Zagnańsk

Brak uwag

4.13 Gmina Chęciny

- Poprawa połączeń międzygminnych z Morawicą i Kielcami
- Problemy z transportem publicznym (Wolica) do centrum gminy i Kielc – czasem nie ma jak dojechać na wydarzenia, czy zajęcia w Chęcinach. Mieszkańcy złożyli, w trakcie spotkania, pisemny wniosek w sprawie uruchomienia połączeń
- Autobus na żądanie wydaje się bardzo ciekawą opcją.
- Propozycja linii autobusowej z Bolmina przez Korzecko do Kielc i z Lipowicy przez Radkowice do Kielc
- W Wolicy utworzono przychodnię, ale nie ma jak się do niej dostać pieszo – brakuje możliwości pokonania linii kolejowej.
- Propozycje: wytyczenia ścieżki rowerowej od Tokarni do Chęcin oraz z Lipowicy, Radkowic wzdłuż DW762 do Kielc
- Uspokojenie miejsc niebezpiecznych m.in. koło szkoły w Wolicy.
- Utworzenie przejść dla pieszych, m.in. w Radkowicach koło szkoły i kościoła
- Obserwowany jest duży ruch pojazdów ciężkich



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: Pomiary ruchu drogowego

09.10.2022r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3
2.1 Pomiary natężenia ruchu	3
2.2 Badania w zakresie napełnienia pojazdów transportu publicznego.....	5
3 Wstępny harmonogram badań.....	6

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera metodykę związaną z rozpoczęciem pomiarów ruchu drogowego

2 Metodyka

W związku z realizacją zamówienia pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” Wykonawca przedstawia metodykę związaną z Działaniem II – Badania Ruchu Drogowego.

Lokalizacja punktów pomiarowych oraz metodyka konsultowana była z następującymi jednostkami:

- Biuro Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego
- Urząd Miasta Kielce
- Gminy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego
- Miejski Zarząd Dróg w Kielcach
- Firma konsultacyjna Wolański

2.1 Pomiary natężenia ruchu

Pomiary natężenia ruchu zostaną w całości przeprowadzone metodą wideorejestracji. Urządzenia zostaną zamontowane w pobliżu realizowanego punktu zgodnie z lokalizacją w tabeli 1, tak aby obraz z nich pozwolił na uzyskanie odpowiedniej widoczności, a w związku z tym poprawny odczyt danych. W przypadku braku infrastruktury do montażu zestawu kamerowego Wykonawca dopuszcza możliwość przesunięcia punktów o 200-300 m. Po zakończeniu pomiaru zebrany materiał zostanie przetworzony na trwałe nośniki danych oraz udostępniony przeszkolonym, doświadczonym obserwatorom, którzy dokonywać będą odczytu danych w warunkach biurowych. Wyniki zostaną zagregowane do interwałów 15-sto minutowych dla całego okresu (doba).

Pomiar natężenia ruchu zostanie przeprowadzony w punktach przekrojowych z rozróżnieniem kierunków ruchu. Struktura rodzajowa pojazdów będzie uwzględniać następujące grupy pojazdów:

- motocykle, motorowery (skutery), quady;
- samochody osobowe (do 9 miejsc z kierowcą), mikrobusy (do 24 miejsc z kierowcą), pickupy i samochody kempingowe, z przyczepą lub bez;
- lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, z przyczepą lub bez;
- samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t bez przyczep, samochody specjalne, ciągniki siodłowe bez naczep;

- samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t z jedną lub więcej przyczepami, ciągniki siodłowe z naczepami, ciągniki balastowe z przyczepami standardowymi lub niskopodwoziowymi;
- autobusy;
- ciągniki rolnicze z przyczepami lub bez, maszyny samobieżne (walce drogowe, koparki itp.)
- rowery,

Struktura rodzajowa uwzględnia 8 kategorii pojazdów zgodnie z najnowszymi wytycznymi dotyczącymi wykonywania pomiarów, analiz i prognoz ruchu drogowego w ramach wzorców i standardów w drogownictwie. Struktura jest zbieżna z pomiarami w obszarze z lat poprzednich (Pomiary natężenia ruchu na drogach powiatowych powiatu kieleckiego w 2020 roku).

Tabela 1 Wykaz punktów pomiarowych

Lp.	Gmina	X	Y
1	Kielce	20.511815	50.853172
2	Kielce	20.709095	50.863122
3	Kielce	20.692403	50.900237
4	Kielce	20.681458	50.914537
5	Kielce	20.543703	50.882281
6A	Kielce	20.669523	50.876063
6B	Kielce	20.669394	50.875535
7	Kielce	20.565029	50.905262
8	Kielce	20.583528	50.905491
9	Chęciny	20.505982	50.81711
10	Chęciny	20.348358	50.793189
11	Chmielnik	20.652063	50.554049
12	Chmielnik	20.816117	50.607494
13	Daleszyce	20.678182	50.850286
14	Daleszyce	20.934408	50.746713
15	Górno	20.894791	50.849042
16	Górno	20.870198	50.893911
17	Masłów	20.771508	50.88141
18	Masłów	20.815344	50.910367
19	Miedziana Góra	20.576821	50.911574
20	Miedziana Góra	20.583481	50.908554
21	Morawica	20.592767	50.672603
22	Morawica	20.693957	50.727965
23	Piekoszów	20.322187	50.866412
24	Piekoszów	20.444846	50.907294
25	Pierzchnica	20.759454	50.70362
26	Pierzchnica	20.855229	50.65211
27	Nowiny	20.583951	50.795367
28	Nowiny	20.535933	50.831923
29	Strawczyn	20.513712	50.935571
30	Strawczyn	20.360349	50.948525

Lp.	Gmina	X	Y
31	Zagnańsk	20.630437	51.057796
32	Zagnańsk	20.733886	50.988843

W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego poza pracą nad scenariuszami trwają uzgodnienia związane z II etapem spotkań warsztatowych z mieszkańcami. W dniu 31.03.2023 odbyły się warsztaty w ramach grupy roboczej projektu. Przenalizowano poszczególne cele pod kątem uwzględnienia kompletnej listy działań. Działaniom nadano priorytetyzację, biorąc pod uwagę charakterystykę odbiorcy. W ramach prac grupowych wykonane zostały również prace na mapach. Grupa robocza przeprowadziła wewnętrzną dyskusję, której wynikiem była wstępna propozycja lokalizacji węzłów przesiadkowych, buspasów, linii dowozowych czy też stref uspokojonych.

2.2 Badania w zakresie napełnienia pojazdów transportu publicznego

Pomiary potoków pasażerskich zostaną zrealizowane metodą wzrokowej oceny napełnienia pojazdu, wykonanej przez obserwatora zewnętrznego. Pomiar zostanie przeprowadzony w okresach szczytów komunikacyjnych tj. 06:00 – 09:00 oraz 15:00 – 18:00.

Podczas pomiaru zostaną odnotowane następujące informacje:

1. Czas pomiaru
2. Nr linii
3. Nr taborowy (w przypadku autobusów miejskich)
4. Liczba pasażerów (w przypadku możliwości fizycznego policzenia) lub procentowe napełnienie pojazdu (udział procentowy będzie potem przeliczany na liczbę pasażerów)
5. Przewoźnik
6. Kierunek

Pomiary zostaną zrealizowane na przystanku, w celu zapewnienia bezpieczeństwa obserwatorowi.

Tabela 2 Wykaz punktów napełnienia pojazdów transportu zbiorowego

Lp.	Gmina	Nazwa przystanku
1	Chęciny	Chęciny Kielecka
2	Chmielnik	Chmielnik Rynek
3	Daleszyce	Daleszyce Rynek
4	Górno	Radlin I
5	Masłów	Masłów Pierwszy (ul. Jana Pawła II)
6	Miedziana Góra	Kostomłoty drugie (ul. Kościelna)
7	Morawica	Morawica, ul. Kielecka /01 i ul. Kielecka /02.
8	Nowiny	„Zgórsko/Familijna” , „Zgórsko/Salonowa”

Lp.	Gmina	Nazwa przystanku
9	Piekoszów	Piekoszów/786, ul. Częstochowska /02 (obok Ośrodka Zdrowia)
10	Zagnańsk	Zagnańsk / 0296 (UG)/06, Zagnańsk / 0296 (UG)/07
11	Pierzchnica	Pierzchnica, ul. Rynek , DP 1344T
12	Strawczyn	Strawczyn/ul. Żeromskiego(748)(szkoła)/04
13	Kielce	al. Szajnowicza - Iwanowa III
14	Kielce	Grunwaldzka Szpital
15	Kielce	Żytunia
16	Kielce	Ściegiennego Stadion
17	Kielce	Seminaryjska/Tarnowska
18	Kielce	Sandomierska
19	Kielce	al. IX Wieków Kielc UW
20	Kielce	Czarnowska
21	Kielce	Żelazna / Dworzec Kolejowy
22	Kielce	Częstochowska
23	Kielce	1 maja os. Herby
24	Kielce	Zagnańska I
25	Kielce	Warszawska, os. Bocianek
26	Kielce	Warszawska, Politechnika
27	Kielce	Świętokrzyska, Galeria Echo

3 Wstępny harmonogram badań

Pomiary natężenia ruchu drogowego: 13.10.2022r. (czwartek) oraz 18.10.2022r. (wtorek)

Pomiary napełnienia pojazdów transportu zbiorowego: 25-27.10.2022r.

W przypadku zdarzeń losowych (tj. akty wandalizmu, warunki atmosferyczne, problemy techniczne) Wykonawca wykona pomiar dodatkowy w najbliższym możliwym terminie.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI PO ZAKOŃCZENIU METODY BADAWCZEJ
BADANIA RUCHU DROGOWEGO – PREZENTACJA I ANALIZA WYNIKÓW

Kielce, 07.12.2022 r.

WYKAZ PRZEPROWADZONYCH BADAŃ TERENOWYCH

- Pomiaru ruchu drogowego
- Badania w zakresie napełnienia pojazdów transportu publicznego
- Analiza dostępnych wyników badań cech ruchu drogowego i transportu publicznego

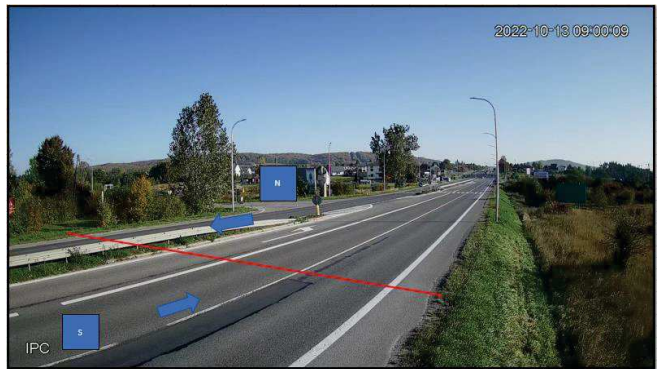
I. POMIARY RUCHU DROGOWEGO


32 punkty
pomiarowe


Dwukrotny
całodobowy
okres pomiaru

Struktura
rodzajowa i
kierunkowa

The map shows a railway line running diagonally from the bottom-left to the top-right. Two blue squares labeled 'S' and 'N' are positioned on opposite sides of the railway. The 'S' station is located in a green, wooded area, while the 'N' station is located in a more developed area with buildings and roads. A red line with arrows indicates the direction of the study area, pointing towards the 'N' station. The map also shows a road labeled '762' and a road labeled 'Droga Bukajów'. Other labels include 'Jaskinia Raj' and 'Legnica'.




ZITKOF
WYKONAWCA PRAC PROJEKTOWYCH I BUDOWLANYCH



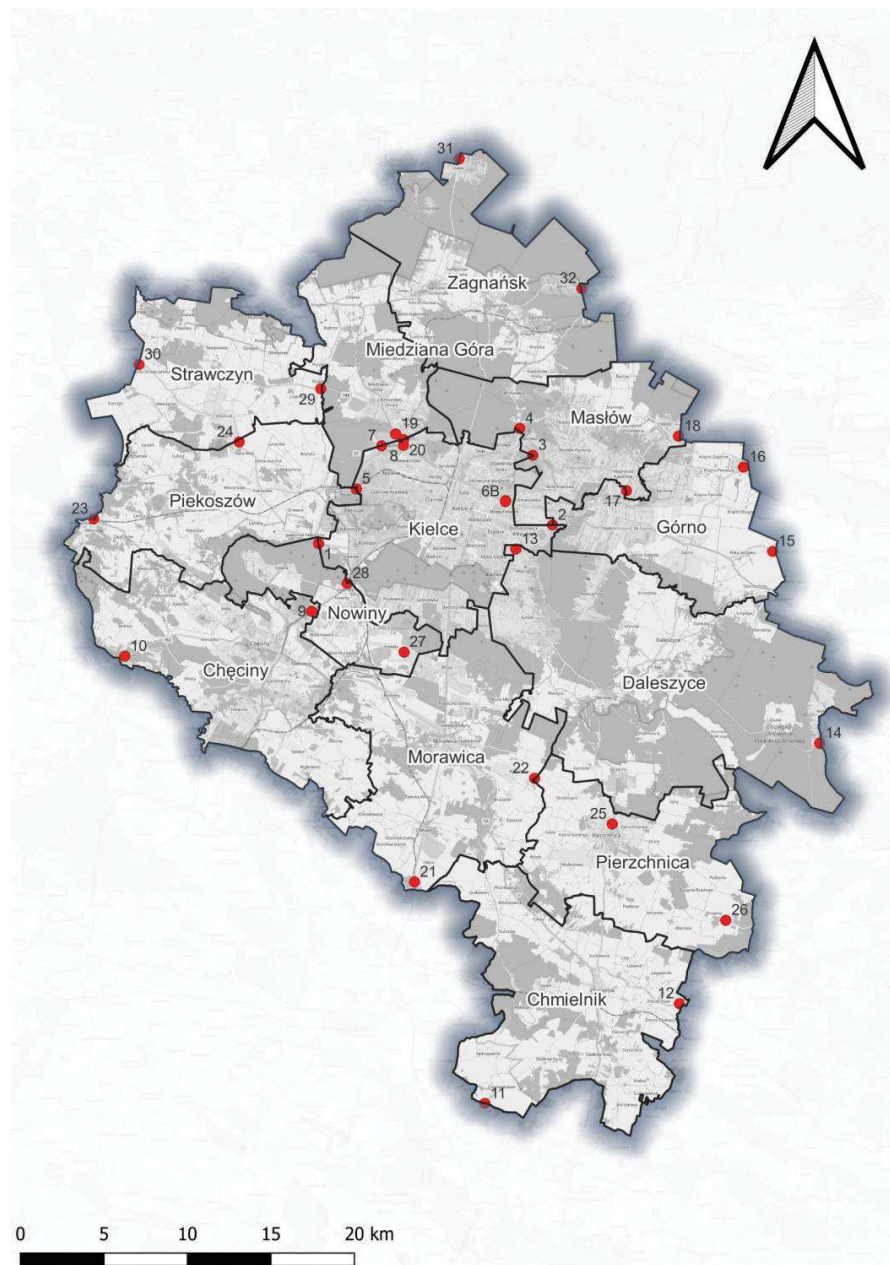
VIA VISTULA

Badania ruchu drogowego jest współfinansowane w ramach Dotacji na wsparcie działania podmiotu realizującego ZIT ze środków
 Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 - 2020, w latach 2020-2022.

FORMULARZ DO WIDEOPOMIARU RUCHU DROGOWEGO KOF

NAZWA PUNKTU		DW 752 (Nowiny - Chęсны)		RELACJA	na wprost	WŁOT ŹRÓDŁOWY		S		
NR PUNKTU POMIAROWEGO		9	DATA		2022-10-18		WŁOT DOCELOWY	N		
Godzina pomiaru minuty (00-15 5; 00-00-14:59)	MOTOCYKLE, MOTOROWY	SAMOCHODY OSOBOWE, MIKROBUSY	LEKIE SAM. CZAROWE (DOSTAWCZKI) O DOPUSZCZALNEJ MASIE CAŁKOWITEJ DO 3,5 t Z PRZECIEPA LUB BEZ	SAM. CZ. O DOPUSZCZALNEJ MASIE CAŁKOWITEJ POWYŻEJ 3,5 t BEZ PRZECIEPA, CIĄGNIKI SPOŁOWE BEZ NACZEPY, SAM. SPECJALNE	SAM. CZ. O DOPUSZCZALNEJ MASIE CAŁKOWITEJ POWYŻEJ 3,5 t Z PRZECIEPA, CIĄGNIKI SPOŁOWE Z NACZEPAMI	AUTORBUSY, TROLEBUSY	CIĄGNIKI ROLNICZE, MASZYNY SAMOBIEŻNE	SUMA [poj./minutę]	Rozwrotność UTD [w całym przekroju]	
										a
0	00-15	0	8	1	2	1	0	0	12	0
	15-30	0	4	1	1	3	0	0	9	0
	30-45	0	5	2	4	1	0	0	12	0
	45-00	0	2	1	0	2	0	0	5	0
1	00-15	0	1	2	0	2	0	0	5	0
	15-30	0	4	1	3	8	0	0	16	0
	30-45	0	3	1	1	1	0	0	6	0
	45-00	0	3	1	0	4	0	0	8	0
2	00-15	0	2	0	2	5	0	0	9	0
	15-30	0	3	1	0	5	1	0	10	0
	30-45	0	5	0	1	3	0	0	9	0
	45-00	0	5	1	0	4	0	0	10	0
6	00-15	1	107	8	7	3	1	0	127	0
	15-30	0	208	12	11	5	0	0	236	0
	30-45	3	266	21	4	6	0	0	300	0
	45-00	0	278	9	9	2	0	0	298	0
7	00-15	2	228	12	8	5	0	0	255	1
	15-30	0	191	19	13	3	0	0	226	0
	30-45	0	178	14	10	1	0	0	203	0
	45-00	0	192	13	10	4	0	1	220	0
23	00-15	0	7	1	4	2	0	0	14	0
	15-30	0	5	1	8	3	0	0	17	0
	30-45	0	7	2	8	3	0	0	20	0
	45-00	0	10	2	2	6	0	0	20	0
Suma		43	8429	785	751	478	32	5	10523	8

LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH



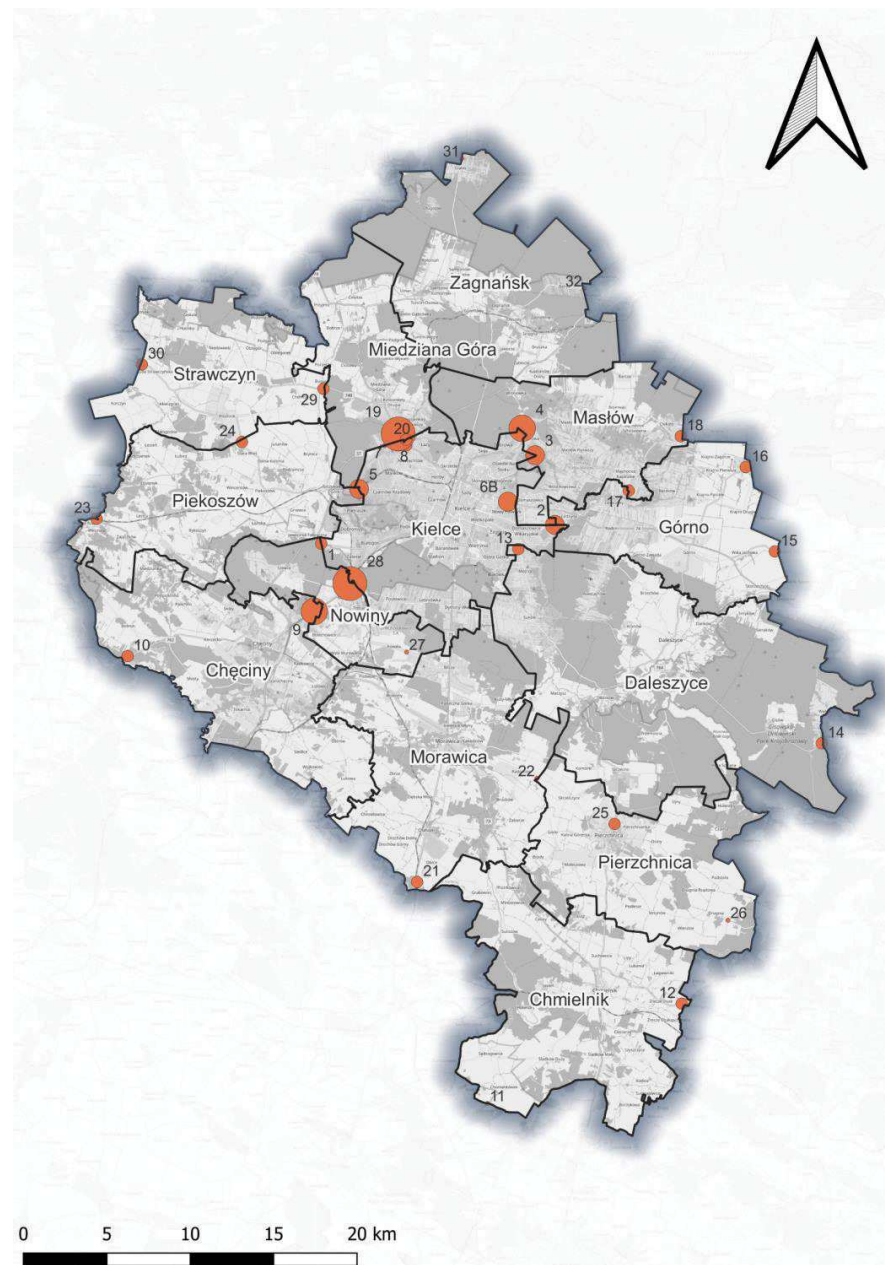
WYKAZ PUNKTÓW POMIAROWYCH

Lp	Nazwa punktu pomiarowego	Data I dzień pomiarowy	Data II dzień pomiarowy	Współrzędne Y	Współrzędne X
1	DW 761 (Kielce - Nowiny)	13.10.2022	18.10.2022	50.853172	20.511815
2	ul. Kielecka (Kielce - Górno)	13.10.2022	18.10.2022	50.863122	20.709095
3	ul. Szybowcowa (Kielce - Maślów)	13.10.2022	18.10.2022	50.900237	20.692403
4	DK 73 (Kielce - Maślów)	13.10.2022	18.10.2022	50.914537	20.681458
5	DW 786 (Kielce - Piekoszów)	13.10.2022	18.10.2022	50.882281	20.543703
6A	S74 (do Kielc) wraz z ul. Uniwersytecką	13.10.2022	18.10.2022	50.876063	20.669523
6B	S74 (z Kielc) wraz z ul. Edwarda Taylora (Kielce - Maślów)	13.10.2022	18.10.2022	50.875535	20.669394
7	Przejazd pod S7 (Kielce - Miedziana Góra, zachód)	13.10.2022	18.10.2022	50.905262	20.565029
8	ul. Łódzka (Węzeł Kielce Zachód)	13.10.2022	18.10.2022	50.905491	20.583528
9	DW 762 (Nowiny - Chęciny)	13.10.2022	18.10.2022	50.81711	20.505982
10	DW 762 (Chęciny - pow. jędrzejowski)	13.10.2022	18.10.2022	50.793189	20.348358
11	Chomentówek - Szarbków (Chmielnik - pow. pińczowski)	13.10.2022	25.10.2022	50.554049	20.652063
12	DW 765 (Chmielnik - pow. buski)	13.10.2022	18.10.2022	50.607494	20.816117
13	ul. Prosta (Kielce - Daleszyce)	13.10.2022	18.10.2022	50.850286	20.678182
14	DW 764 (Daleszyce - Raków)	18.10.2022	25.10.2022	50.746713	20.934408
15	DW 753 (Górno - Bieliny)	13.10.2022	18.10.2022	50.849042	20.894791
16	DW 752 (Górno - Bodzentyn)	13.10.2022	18.10.2022	50.893911	20.870198
17	DW 745 (Górno - Maślów)	13.10.2022	18.10.2022	50.88141	20.771508
18	Ciekoty - Wilków (Maślów - Bodzentyn)	13.10.2022	18.10.2022	50.910367	20.815344
19	DK 74 (Kielce - Miedziana Góra)	13.10.2022	18.10.2022	50.911574	20.576821
20	Przejazd pod S7 (Kielce - Miedziana Góra, wschód)	13.10.2022	18.10.2022	50.908554	20.583481
21	DW 766 (Morawica - pow. Pińczowski)	13.10.2022	18.10.2022	50.672603	20.592767
22	Radomice - Skrzelczyce (Morawica - Pierzchnica)	13.10.2022	18.10.2022	50.727965	20.693957
23	Zajączków - Ruda Zajączkowska (Piekoszów - Łopuszno)	13.10.2022	18.10.2022	50.866412	20.322187
24	DW 786 (Strawczyn - Piekoszów)	13.10.2022	18.10.2022	50.907294	20.444846
25	Pierzchnica - Szczecno (Pierzchnica - Daleszyce)	18.10.2022	25.10.2022	50.70362	20.759454
26	Drugnia - Rugnia (Pierzchnica - pow. straszowski)	13.10.2022	18.10.2022	50.65211	20.855229
27	Kowala - Bilcza (Nowiny - Morawica)	18.10.2022	25.10.2022	50.795367	20.583951
28	DW 762 (Kielce - Nowiny)	13.10.2022	18.10.2022	50.831923	20.535933
29	DW 748 (Strawczyn - Miedziana Góra)	13.10.2022	18.10.2022	50.935571	20.513712
30	DW 786 (Strawczyn - Piekoszów)	13.10.2022	18.10.2022	50.948525	20.360349
31	Szałas - Kopcie (Zagnańsk - pow. Skarżyski)	13.10.2022	18.10.2022	51.057796	20.630437
32	Belno - Występa (Zagnańsk - pow. Skarżyski)	13.10.2022	18.10.2022	50.988843	20.733886

ZBIORCZE
ZESTAWIENIE
WYNIKÓW DLA
I DNIA
POMIAROWEGO

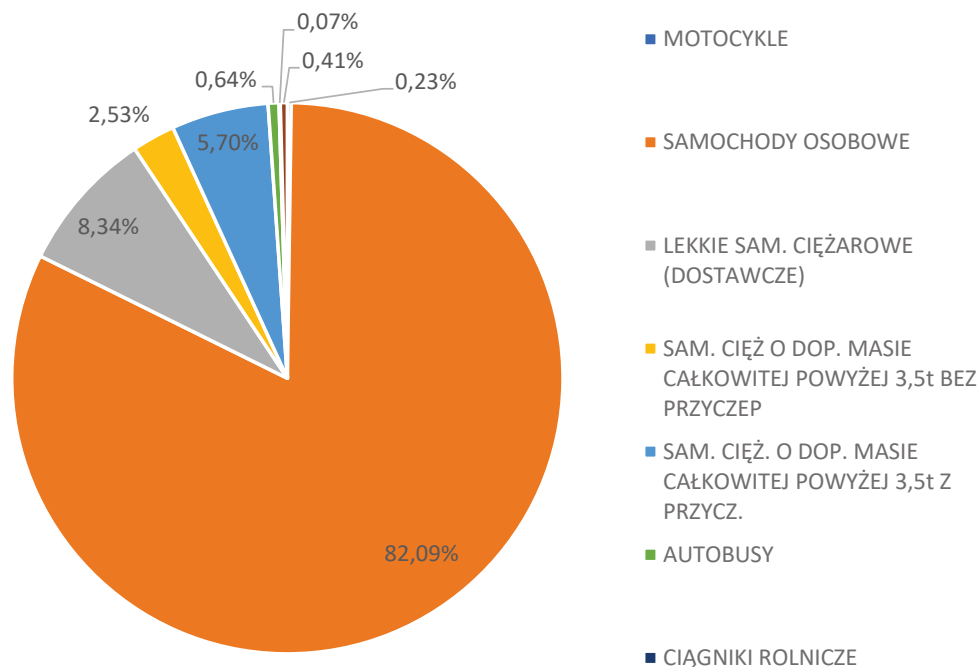
Lp	Nazwa punktu pomiarowego	Motocykle	Samochody osobowe	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. o dop. masie całkowitej powyżej 3,5t bez przyczep	Sam. cięż. o dop. masie całkowitej powyżej 3,5t z przyczepami	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Suma
1	DW 761 (Kielce - Nowiny)	18	5421	548	154	194	79	5	6419
2	ul. Kielecka (Kielce - Górno)	33	9770	593	157	42	273	1	10869
3	ul. Szybowcowa (Kielce - Masłów)	19	8510	836	242	113	68	3	9791
4	DK 73 (Kielce - Masłów)	38	17966	1758	437	1122	55	5	21381
5	DW 786 (Kielce - Piekoszków)	26	12718	1095	315	98	97	3	14352
6A	S74 (do Kielc) wraz z ul. Uniwersytecką	16	9156	747	204	912	45	0	11080
6B	S74 (z Kielc) wraz z ul. Edwarda Taylora (Kielce - Masłów)	25	11736	903	638	812	107	2	14223
7	Przejazd pod S7 (Kielce - Miedziana Góra, zachód)	3	295	21	1	0	0	2	322
8	ul. Łódzka (Węzeł Kielce Zachód)	4	5462	765	218	660	28	0	7137
9	DW 762 (Nowiny - Chęciny)	50	16887	1526	1325	1005	58	3	20854
10	DW 762 (Chęciny - pow. jędrzejowski)	12	3375	325	78	696	23	0	4509
11	Chomentówek - Szarbków (Chmielnik - pow. pińczowski)	7	693	95	23	24	6	15	863
12	DW 765 (Chmielnik - pow. buski)	13	3158	647	139	660	11	6	4634
13	ul. Prosta (Kielce - Daleszyce)	22	5381	421	51	8	34	3	5920
14	DW 764 (Daleszyce - Raków)	20	3536	606	82	148	39	2	4433
15	DW 753 (Górno - Bieliny)	5	5028	627	147	241	108	2	6158
16	DW 752 (Górno - Bodzentyn)	7	2489	404	120	126	25	22	3193
17	DW 745 (Górno - Masłów)	14	4789	401	147	63	32	12	5458
18	Ciekoty - Wilków (Masłów - Bodzentyn)	9	3437	283	31	13	50	7	3830
19	DK 74 (Kielce - Miedziana Góra)	39	21097	2771	580	3588	91	9	28175
20	Przejazd pod S7 (Kielce - Miedziana Góra, wschód)	12	4714	347	39	18	36	2	5168
21	DW 766 (Morawica - pow. Pińczowski)	7	3497	467	99	557	23	9	4659
22	Radomice - Skrzelczyce (Morawica - Pierzchnica)	4	806	54	32	9	11	4	920
23	Zajączków - Ruda Zajączkowska (Piekoszków - Łopuszno)	14	2125	243	55	864	11	11	3323
24	DW 786 (Strawczyn - Piekoszków)	9	5592	708	118	189	4	19	6639
25	Pierzchnica - Szczecno (Pierzchnica - Daleszyce)	13	2519	341	62	70	38	3	3046
26	Drugnia - Rugnia (Pierzchnica - pow. straszowski)	1	740	116	17	12	9	14	909
27	Kowala - Bilcza (Nowiny - Morawica)	16	1823	223	38	13	37	2	2152
28	DW 762 (Kielce - Nowiny)	59	22345	1628	521	1391	133	4	26081
29	DW 748 (Strawczyn - Miedziana Góra)	16	4449	609	128	254	18	6	5480
30	DW 786 (Strawczyn - Piekoszków)	12	3813	547	113	373	20	3	4881
31	Szałas - Kopcie (Zagnańsk - pow. Skarżyski)	8	1756	191	18	13	9	5	2000
32	Belno - Występa (Zagnańsk - pow. Skarżyski)	14	775	80	4	3	16	2	894

ZBIORCZE ZESTAWIENIE WYNIKÓW NATEŻENIA RUCHU – KIELECKI OBSZAR FUNKCYJNY

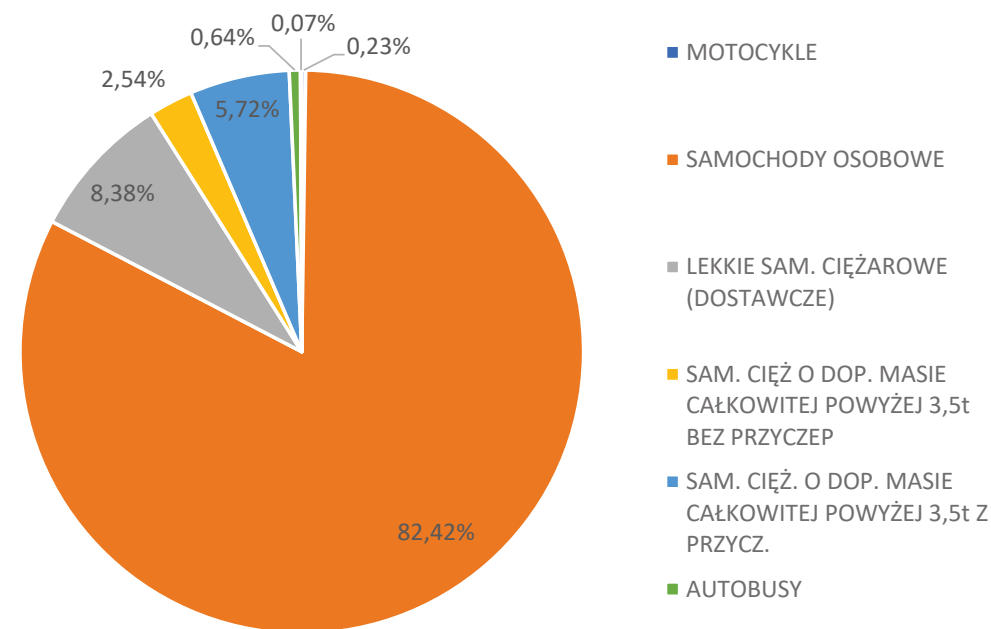


ZBIORCZA STRUKTURA RODZAJOWA DLA CAŁEGO OBSZARU

Struktura rodzajowa z uwzględnieniem rowerów



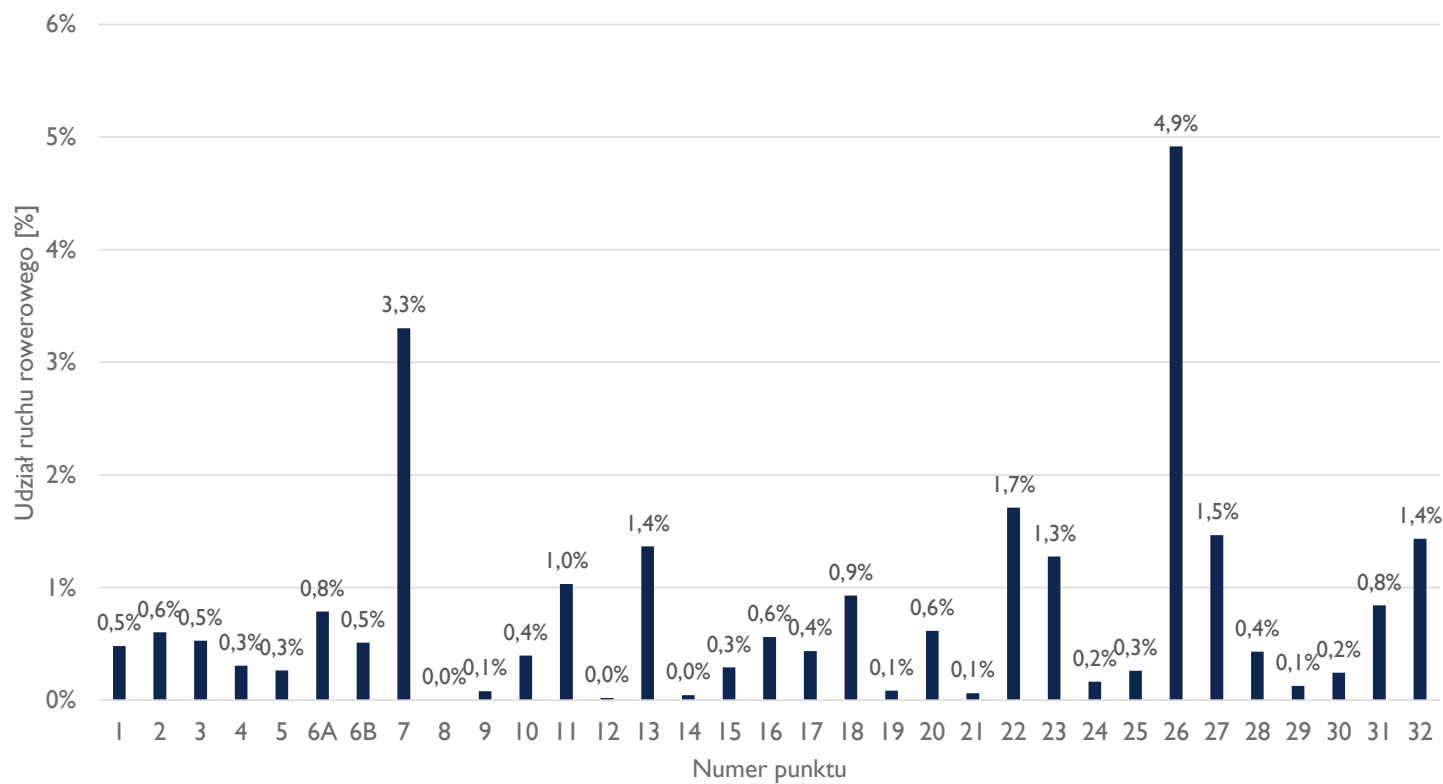
Struktura rodzajowa dla pojazdów silnikowych



STRUKTURA KIERUNKOWA

Lp.	Nazwa przystanku	Kierunek 1	Kierunek 2	Udział procentowy kierunek 1	Udział procentowy kierunek 2
1	DW 761 (Kielce - Nowiny)	3113	3306	48%	52%
2	ul. Kielecka (Kielce - Górno)	5690	5179	52%	48%
3	ul. Szybowcowa (Kielce - Masłów)	4365	5426	45%	55%
4	DK 73 (Kielce - Masłów)	10412	10969	49%	51%
5	DW 786 (Kielce - Piekoszów)	7272	7080	51%	49%
6A	S74 (do Kielc) wraz z ul. Uniwersytecką	-	-	-	-
6B	S74 (z Kielc) wraz z ul. Edwarda Taylora (Kielce - Masłów)	-	-	-	-
7	Przejazd pod S7 (Kielce - Miedziana Góra, zachód)	152	170	47%	53%
8	ul. Łódzka (Węzeł Kielce Zachód)	-	-	-	-
9	DW 762 (Nowiny - Chęciny)	10404	10450	50%	50%
10	DW 762 (Chęciny - pow. jędrzejowski)	2186	2323	48%	52%
11	Chomentówek - Szarbków (Chmielnik - pow. pińczowski)	426	437	49%	51%
12	DW 765 (Chmielnik - pow. buski)	2257	2377	49%	51%
13	ul. Prosta (Kielce - Daleszyce)	2871	3049	48%	52%
14	DW 764 (Daleszyce - Raków)	2251	2182	51%	49%
15	DW 753 (Górno - Bieliny)	3093	3065	50%	50%
16	DW 752 (Górno - Bodzentyn)	1624	1569	51%	49%
17	DW 745 (Górno - Masłów)	2876	2582	53%	47%
18	Ciekoty - Wilków (Masłów - Bodzentyn)	1860	1970	49%	51%
19	DK 74 (Kielce - Miedziana Góra)	14725	13450	52%	48%
20	Przejazd pod S7 (Kielce - Miedziana Góra, wschód)	2263	2905	44%	56%
21	DW 766 (Morawica - pow. Pińczowski)	2351	2308	50%	50%
22	Radomice - Skrzelczyce (Morawica - Pierzchnica)	465	455	51%	49%
23	Zajączków - Ruda Zajączkowska (Piekoszów - Łopuszno)	1663	1660	50%	50%
24	DW 786 (Strawczyn - Piekoszów)	3287	3352	50%	50%
25	Pierzchnica - Szczecno (Pierzchnica - Daleszyce)	1514	1532	50%	50%
26	Drugnia - Rugnia (Pierzchnica - pow. straszowski)	465	444	51%	49%
27	Kowala - Bilcza (Nowiny - Morawica)	1096	1056	51%	49%
28	DW 762 (Kielce - Nowiny)	13000	13081	50%	50%
29	DW 748 (Strawczyn - Miedziana Góra)	2624	2856	48%	52%
30	DW 786 (Strawczyn - Piekoszów)	2407	2474	49%	51%
31	Szałas - Kopcie (Zagnańsk - pow. Skarżyski)	991	1009	50%	50%
32	Belno - Występa (Zagnańsk - pow. Skarżyski)	451	443	50%	50%

UDZIAŁ RUCHU ROWEROWEGO



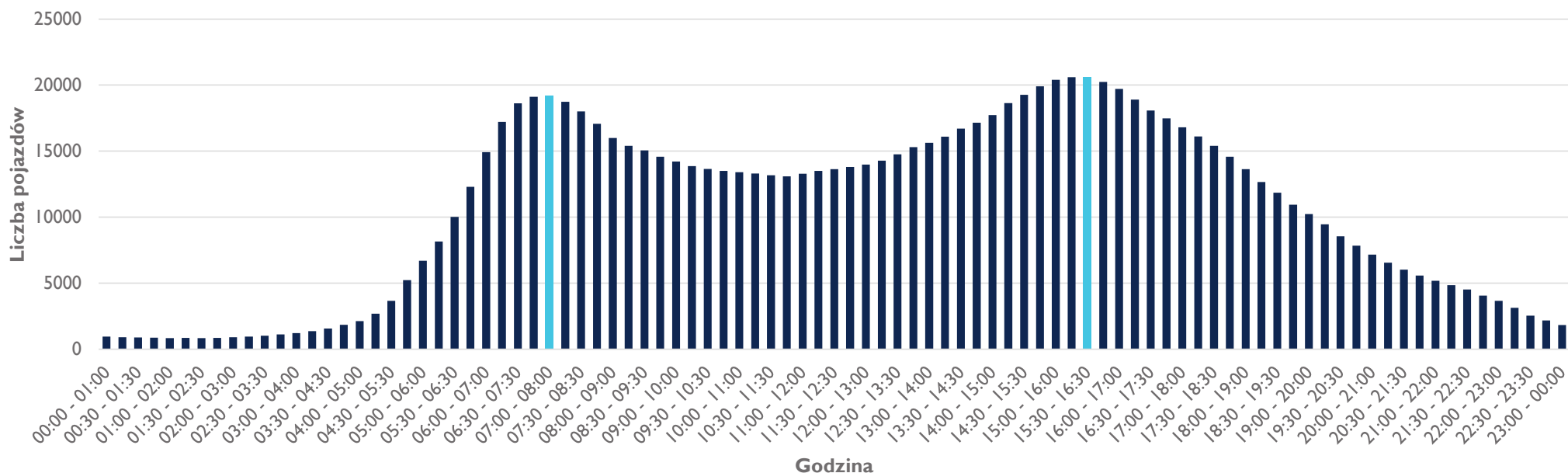
Numer punktu	Liczba rowerzystów
1	31
2	66
3	52
4	66
5	38
6A	88
6B	73
7	11
8	0
9	17
10	18
11	9
12	1
13	82
14	2
15	18
16	18
17	24
18	36
19	24
20	32
21	3
22	16
23	43
24	11
25	8
26	47
27	32
28	113
29	7
30	12
31	17
32	13

UDZIAŁ
PROCENTOWY
RUCHU
CIĘŻAROWEGO



Numer punktu	Udział ruchu ciężarowego
1	5,4%
2	1,8%
3	3,6%
4	7,3%
5	2,9%
6A	10,1%
6B	10,2%
7	0,3%
8	12,3%
9	11,2%
10	17,2%
11	5,4%
12	17,2%
13	1,0%
14	5,2%
15	6,3%
16	7,7%
17	3,8%
18	1,1%
19	14,8%
20	1,1%
21	14,1%
22	4,5%
23	27,7%
24	4,6%
25	4,3%
26	3,2%
27	2,4%
28	7,3%
29	7,0%
30	10,0%
31	1,6%
32	0,8%

Zmienność dobową natężenia ruchu drogowego (sumaryczne wyniki)



ZBIORCZE GODZINY SZCZYTU DLA OBSZARU

- Szczyt poranny: 07:00 – 08:00
- Szczyt popołudniowy: 15:30 – 16:30

INDYWIDUALNE GODZINY SZCZYTU DLA KAŻDEGO PUNKTU POMIAROWEGO

Lp	Nazwa punktu pomiarowego	Szczyt poranny	Szczyt popołudniowy	Liczba pojazdów w szczycie porannym	Liczba pojazdów w szczycie popołudniowym	Suma	Udział pojazdów w szczycie porannym	Udział pojazdów w szczycie popołudniowym
1	DW 761 (Kielce - Nowiny)	06:30 - 07:30	15:15 - 16:15	546	612	6419	8,5%	9,5%
2	ul. Kielecka (Kielce - Górno)	07:30 - 08:30	15:15 - 16:15	805	973	10869	7,4%	9,0%
3	ul. Szybowcowa (Kielce - Masłów)	07:00 - 08:00	15:30 - 16:30	871	1090	9791	8,9%	11,1%
4	DK 73 (Kielce - Masłów)	07:00 - 08:00	15:30 - 16:30	1742	1873	21381	8,1%	8,8%
5	DW 786 (Kielce - Piekoszów)	06:45 - 07:45	15:15 - 16:15	1296	1224	14352	9,0%	8,5%
7	Przejazd pod S7 (Kielce - Miedziana Góra, zachód)	07:45 - 08:45	14:15 - 15:15	21	32	322	6,5%	9,9%
8	ul. Łódzka (Węzeł Kielce Zachód)	07:15 - 08:15	15:15 - 16:15	570	677	7137	8,0%	9,5%
9	DW 762 (Nowiny - Chęciny)	06:30 - 07:30	15:30 - 16:30	1740	1701	20854	8,3%	8,2%
10	DW 762 (Chęciny - pow. jędrzejowski)	06:15 - 07:15	15:45 - 16:45	368	396	4509	8,2%	8,8%
11	Chomentówek - Szarbków (Chmielnik - pow. pińczowski)	07:15 - 08:15	16:00 - 17:00	74	79	863	8,6%	9,2%
12	DW 765 (Chmielnik - pow. buski)	07:30 - 08:30	16:15 - 17:15	357	353	4634	7,7%	7,6%
13	ul. Prosta (Kielce - Daleszyce)	07:00 - 08:00	15:45 - 16:45	683	609	5920	11,5%	10,3%
14	DW 764 (Daleszyce - Raków)	08:15 - 09:15	14:15 - 15:15	338	354	4433	7,6%	8,0%
15	DW 753 (Górno - Bieliny)	06:15 - 07:15	16:00 - 17:00	459	515	6158	7,5%	8,4%
16	DW 752 (Górno - Bodzentyn)	07:15 - 08:15	15:30 - 16:30	216	277	3193	6,8%	8,7%
17	DW 745 (Górno - Masłów)	07:30 - 08:30	16:30 - 17:30	404	458	5458	7,4%	8,4%
18	Ciekoty - Wilków (Masłów - Bodzentyn)	07:00 - 08:00	16:15 - 17:15	305	367	3830	8,0%	9,6%
19	DK 74 (Kielce - Miedziana Góra)	06:45 - 07:45	15:30 - 16:30	1754	1968	28175	6,2%	7,0%
20	Przejazd pod S7 (Kielce - Miedziana Góra, ul. Podmiejska)	06:45 - 07:45	15:45 - 16:45	698	657	5168	13,5%	12,7%
21	DW 766 (Morawica - pow. Pińczowski)	06:15 - 07:15	15:00 - 16:00	330	359	4659	7,1%	7,7%
22	Radomice - Skrzelczyce (Morawica - Pierzchnica)	06:00 - 07:00	15:00 - 16:00	70	79	920	7,6%	8,6%
23	Zajączków - Ruda Zajączkowska (Piekoszów - Łopuszno)	07:30 - 08:30	14:45 - 15:45	239	252	3323	7,2%	7,6%
24	DW 786 (Strawczyn - Piekoszów)	07:30 - 08:30	15:15 - 16:15	509	604	6639	7,7%	9,1%
25	Pierzchnica - Szczecno (Pierzchnica - Daleszyce)	07:15 - 08:15	15:00 - 16:00	243	314	3046	8,0%	10,3%
26	Drugnia - Rugnia (Pierzchnica - pow. straszowski)	07:15 - 08:15	15:00 - 16:00	80	78	909	8,8%	8,6%
27	Kowala - Bilcza (Nowiny - Morawica)	07:15 - 08:15	14:00 - 15:00	227	186	2152	10,5%	8,6%
28	DW 762 (Kielce - Nowiny)	06:30 - 07:30	15:00 - 16:00	2169	2263	26081	8,3%	8,7%
29	DW 748 (Strawczyn - Miedziana Góra)	06:30 - 07:30	16:00 - 17:00	403	438	5480	7,4%	8,0%
30	DW 786 (Strawczyn - Piekoszów)	07:30 - 08:30	15:45 - 16:45	385	368	4881	7,9%	7,5%
31	Szałas - Kopcie (Zagnańsk - pow. Skarżyski)	06:45 - 07:45	15:00 - 16:00	172	193	2000	8,6%	9,7%
32	Belno - Występa (Zagnańsk - pow. Skarżyski)	07:15 - 08:15	15:15 - 16:15	72	77	894	8,1%	8,6%
6A	S74 (do Kielc) wraz z ul. Uniwersytecką	07:00 - 08:00	15:00 - 16:00	1063	695	11080	9,6%	6,3%
6B	S74 (z Kielc) wraz z ul. Edwarda Taylora (Kielce - Masłów)	07:45 - 08:45	15:00 - 16:00	959	1162	14223	6,7%	8,2%

2. NAPEŁNIENIE POJAZDÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO

- 27 punktów pomiarowych
- Pomiar obserwatora zewnętrznego w obrębie przystanków
- Badane parametry:
 - czas przejazdu,
 - numer linii / nazwa przewoźnika,
 - kierunek,
 - numer taborowy,
 - rodzaj połączenia,
 - liczba pasażerów / % napełnienie



ZITKOF
VIA VISTULA

BADANIA W ZAKRESIE NAPEŁNIENIA POJAZDÓW TRANSPORTU PUBLICZEGO
„PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCYJNALNEGO”

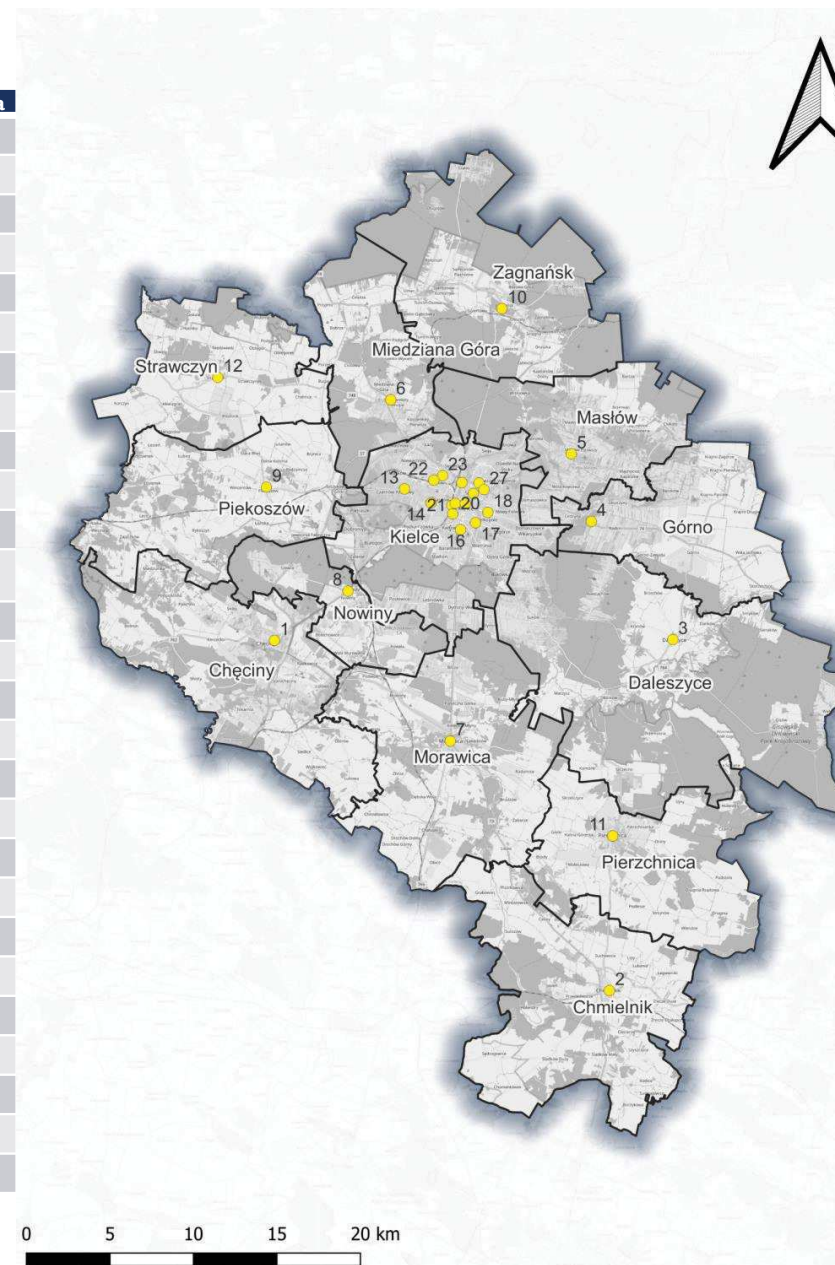
Data: 25.10.2022r. Obserwator: 7 Przystanek: Kielce, ul. Żytnia

Lp.	Czas przejazdu (h:mm)	Numer linii (ew. nazwa przewoźnika)	Numer taborowy pojazdu	Przewoźnik: M - miejski; R - regionalny	Kierunek (ew. przystanek docelowy)	Liczba pasażerów (ew. % napełnienie pojazdu)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						

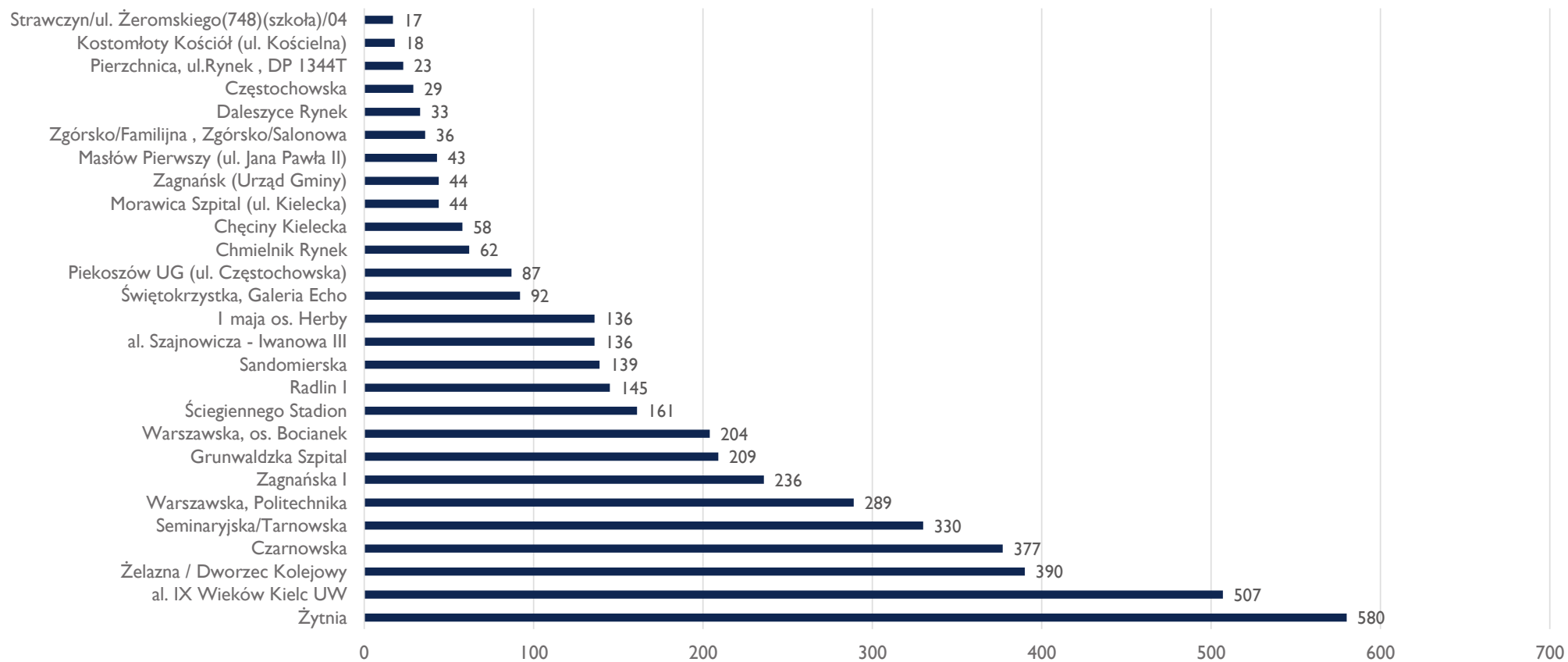
VIA VISTULA
POMIARY NAPEŁNIENIA
W TRANSPORTIE ZBIOROWYM
„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla
Kielc i Kielckiego Obszaru Funkcyjnego”
październik 2022

WYKAZ PUNKTÓW POMIAROWYCH

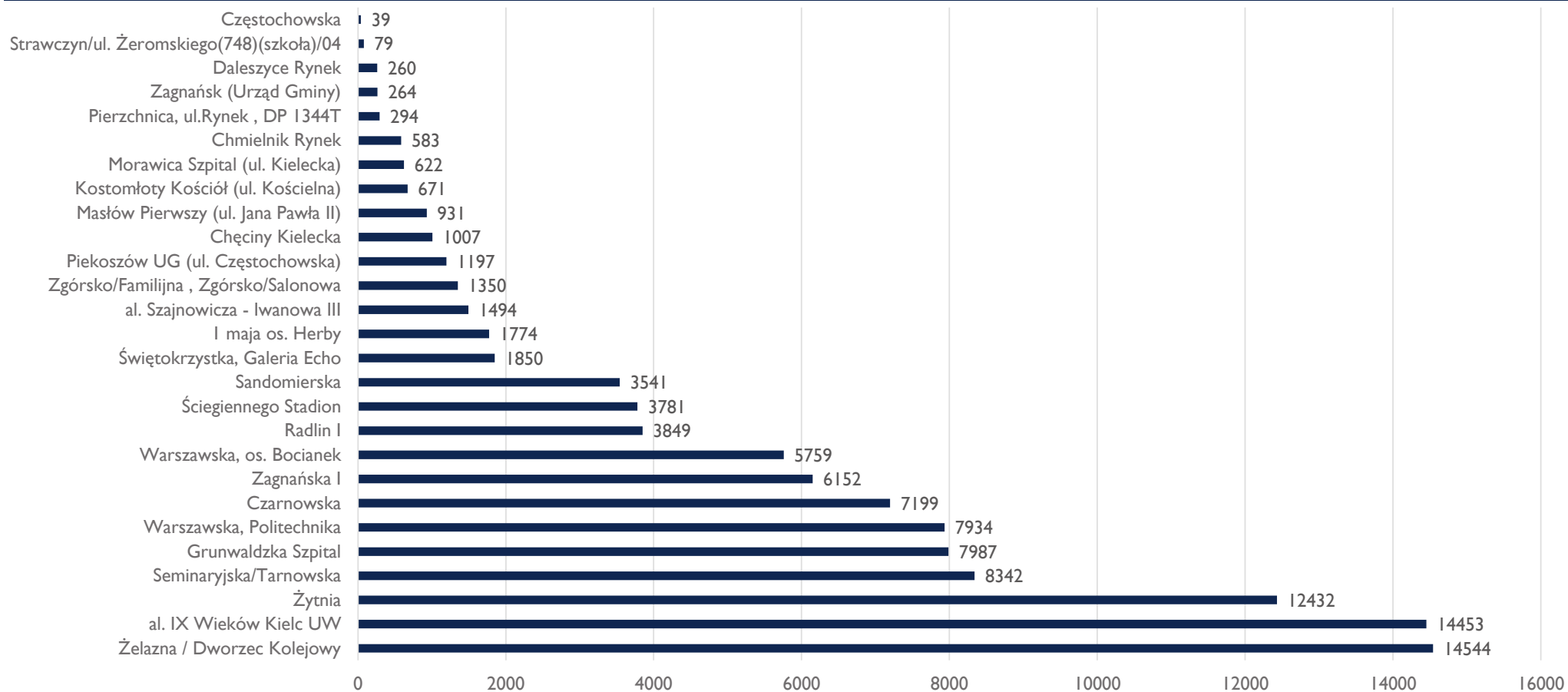
Gmina	Nazwa przystanku	Data badania
Chęciny	Chęciny Kielecka	27.10.2022
Chmielnik	Chmielnik Rynek	27.10.2022
Daleszyce	Daleszyce Rynek	27.10.2022
Górno	Radlin I	27.10.2022
Maslów	Maslów Pierwszy (ul. Jana Pawła II)	25.10.2022
Miedziana Góra	Kostomłoty Kościół (ul. Kościelna)	25.10.2022
Morawica	Morawica Szpital (ul. Kielecka)	27.10.2022
Nowiny	Zgórsko/Familijna , Zgórsko/Salonowa	27.10.2022
Piekoszów	Piekoszów UG (ul. Częstochowska)	25.10.2022
Zagnańsk	Zagnańsk (Urząd Gminy)	25.10.2022
Pierzchnica	Pierzchnica, ul.Rynek , DP 1344T	27.10.2022
Strawczyn	Strawczyn/ul. Żeromskiego(748)(szkoła)/04	25.10.2022
Kielce	al. Szajnowicza - Iwanowa III	27.10.2022
Kielce	Grunwaldzka Szpital	27.10.2022
Kielce	Żytia	26.10.2022
Kielce	Ściegiennego Stadion	26.10.2022
Kielce	Seminaryjska/Tarnowska	26.10.2022
Kielce	Sandomierska	26.10.2022
Kielce	al. IX Wieków Kielc UW	26.10.2022
Kielce	Czarnowska	26.10.2022
Kielce	Żelazna / Dworzec Kolejowy	26.10.2022
Kielce	Częstochowska	25.10.2022
Kielce	I maja os. Herby	25.10.2022
Kielce	Zagnańska I	27.10.2022
Kielce	Warszawska, os. Bocianek	27.10.2022
Kielce	Warszawska, Politechnika	26.10.2022
Kielce	Świętokrzystka, Galeria Echo	26.10.2022



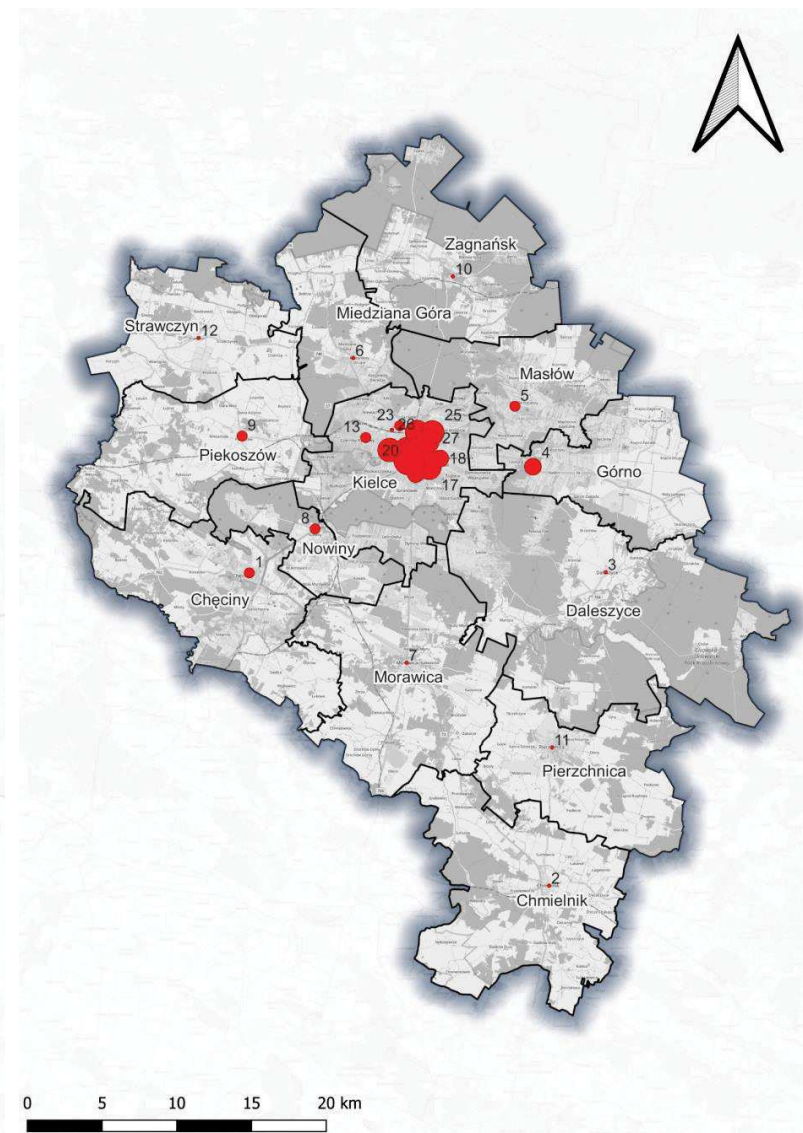
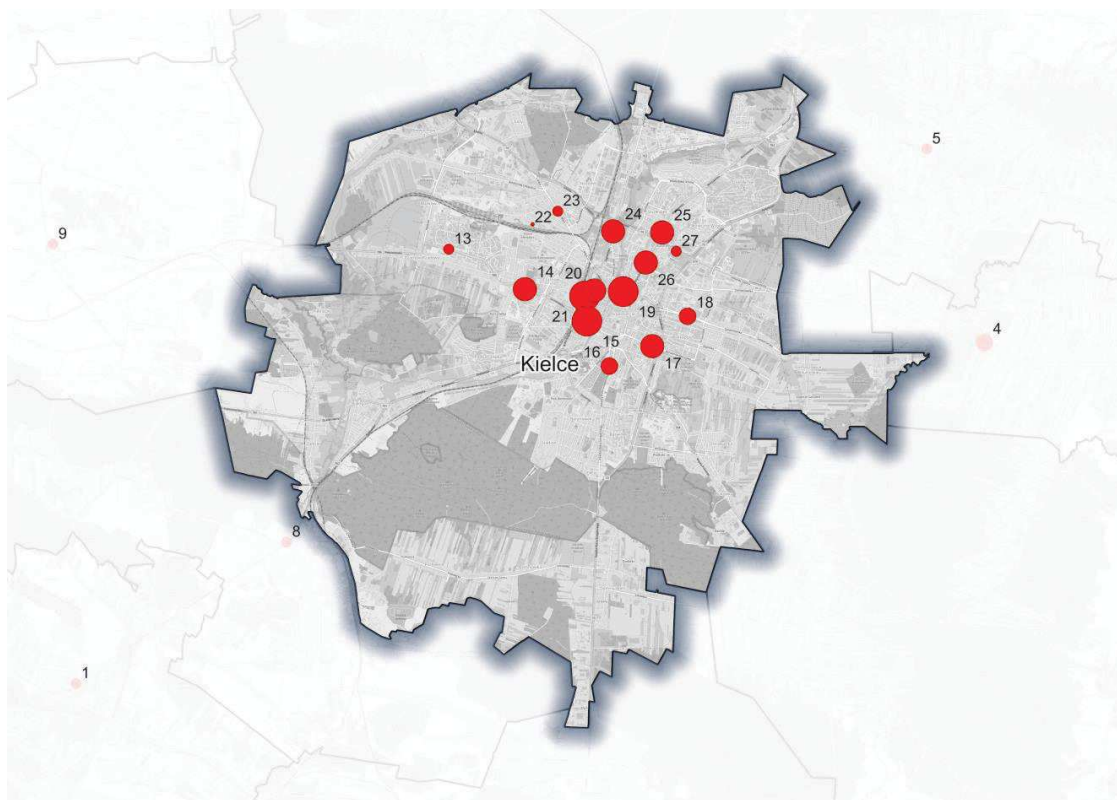
LICZBA POJAZDÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO



LICZBA PASAŻERÓW W DANYM PUNKCIE POMIAROWYM



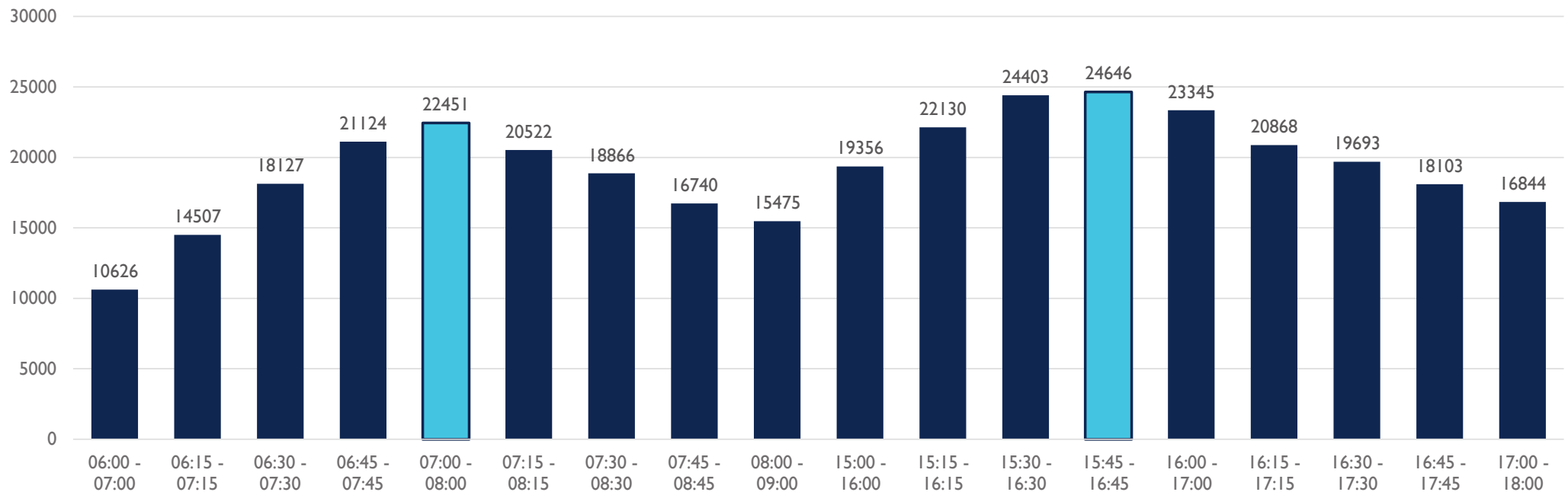
LICZBA PASAŻERÓW W DANYM PUNKCIE POMIAROWYM



INDYWIDUALNE GODZINY SZCZYTU

Lp	Nazwa przystanku	Liczba pasażerów w godzinie szczytu porannego	Szczyt poranny	Liczba pasażerów w godzinie szczytu popołudniowego	Szczyt popołudniowy	Udział procentowy pasażerów w godzinie szczytu porannego	Udział procentowy pasażerów w godzinie szczytu popołudniowego
1	Chęciny Kielecka	243	06:30 - 07:30	212	16:15 - 17:15	24%	21%
2	Chmielnik Rynek	138	07:30 - 08:30	147	15:30 - 16:30	24%	25%
3	Daleszyce Rynek	75	06:00 - 07:00	63	15:45 - 16:45	29%	24%
4	Radlin I	1114	06:45 - 07:45	875	16:15 - 17:15	29%	23%
5	Masłów Pierwszy (ul. Jana Pawła II)	349	06:45 - 07:45	139	15:45 - 16:45	37%	15%
6	Kostomłoty Kościół (ul. Kościelna)	106	06:45 - 07:45	255	15:15 - 16:15	16%	38%
7	Morawica Szpital (ul. Kielecka)	211	06:15 - 07:15	167	16:15 - 17:15	34%	27%
8	Zgórsko/Familijna , Zgórsko/Salonowa	353	06:15 - 07:15	234	15:30 - 16:30	26%	17%
9	Piekoszów UG (ul. Częstochowska)	255	06:00 - 07:00	319	16:00 - 17:00	21%	27%
10	Zagnańsk (Urząd Gminy)	70	06:45 - 07:45	84	15:00 - 16:00	27%	32%
11	Pierzchnica, ul.Rynek , DP 1344T	143	06:45 - 07:45	43	15:45 - 16:45	49%	15%
12	Strawczyn/ul. Żeromskiego(748)(szkoła)/04	29	06:15 - 07:15	14	15:00 - 16:00	37%	18%
13	al. Szajnowicza - Iwanowa III	302	07:15 - 08:15	386	15:45 - 16:45	20%	26%
14	Grunwaldzka Szpital	1973	07:00 - 08:00	1457	15:30 - 16:30	25%	18%
15	Żytunia	2514	07:00 - 08:00	2844	16:15 - 17:15	20%	23%
16	Ściegiennego Stadion	1143	07:15 - 08:15	1013	15:45 - 16:45	30%	27%
17	Seminaryjska/Tarnowska	2041	07:00 - 08:00	2523	15:45 - 16:45	24%	30%
18	Sandomierska	786	06:45 - 07:45	1043	15:45 - 16:45	22%	29%
19	al. IX Wieków Kielc UW	2705	07:15 - 08:15	4340	15:30 - 16:30	19%	30%
20	Czarnowska	1226	07:00 - 08:00	2156	16:00 - 17:00	17%	30%
21	Żelazna / Dworzec Kolejowy	2584	07:00 - 08:00	4215	15:30 - 16:30	18%	29%
22	Częstochowska	8	07:15 - 08:15	10	16:00 - 17:00	21%	26%
23	I maja os. Herby	514	07:30 - 08:30	360	16:45 - 17:45	29%	20%
24	Zagnańska I	1520	07:00 - 08:00	1244	15:00 - 16:00	25%	20%
25	Warszawska, os. Bocianek	1172	07:00 - 08:00	1523	16:00 - 17:00	20%	26%
26	Warszawska, Politechnika	1676	07:00 - 08:00	1714	16:15 - 17:15	21%	22%
27	Świętokrzystka, Galeria Echo	415	08:00 - 09:00	502	15:15 - 16:15	22%	27%

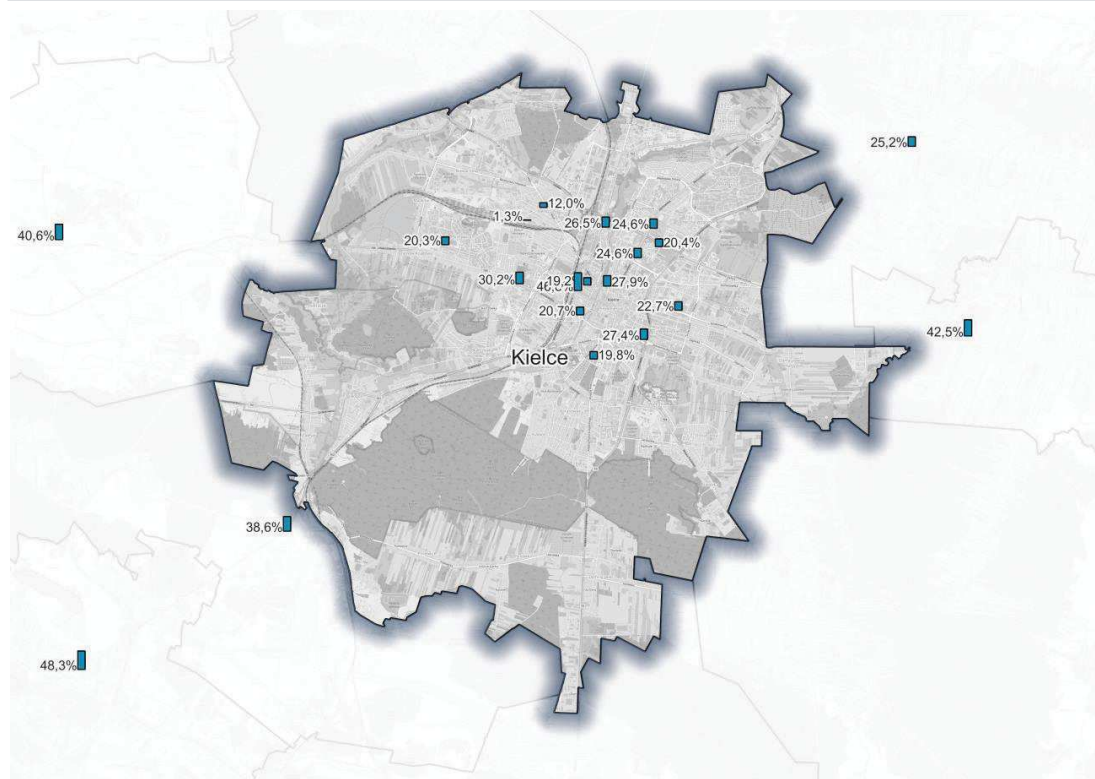
Liczba pasażerów w okresie pomiarowym



GODZINY SZCZYTU

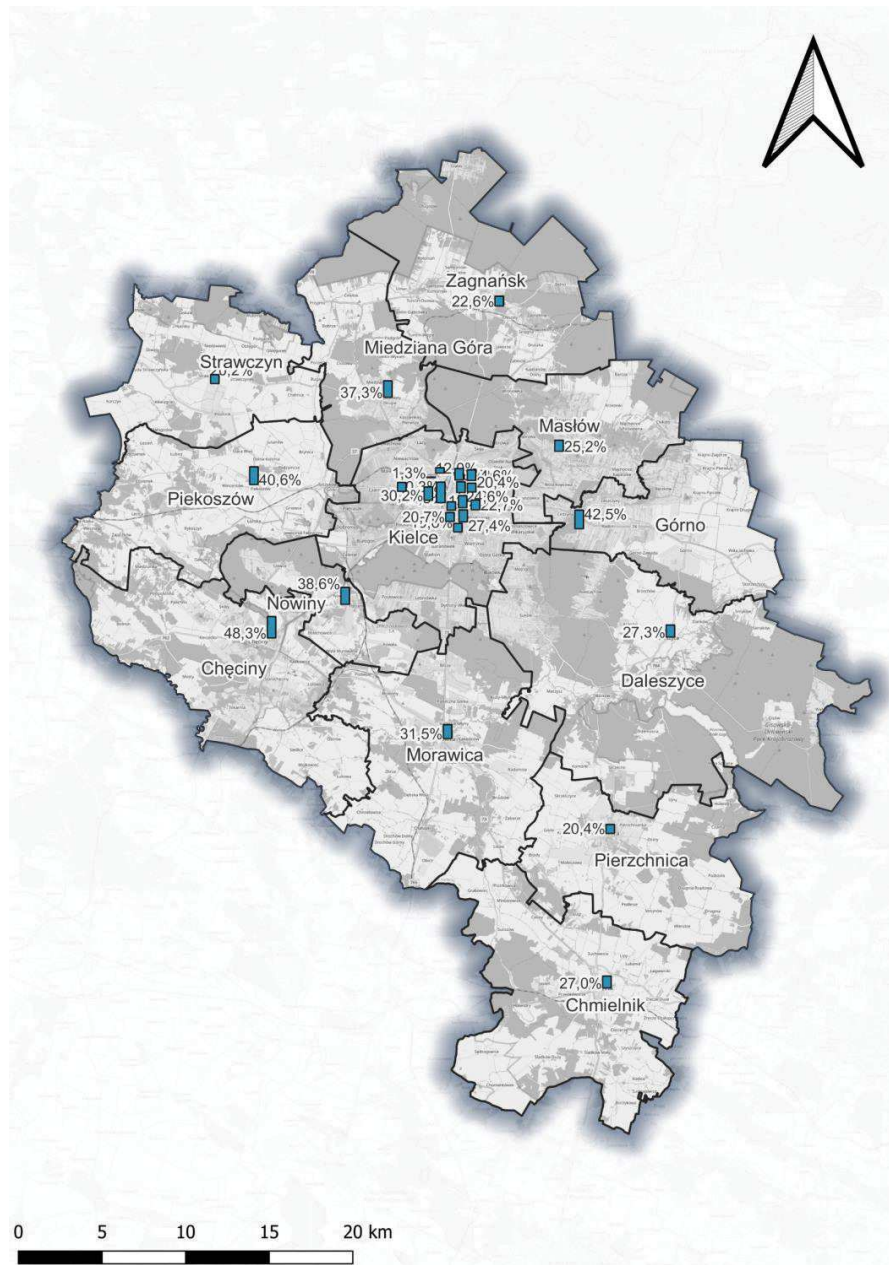
- Szczyt poranny: 07:00 – 08:00
- Szczyt popołudniowy: 15:45 – 16:45

ŚREDNIE NAPEŁNIENIE W PUNKCIE POMIAROWYM



Lp.	Nazwa przystanku	Średnie napełnienie
1	Chęciny Kielecka	48,3%
2	Chmielnik Rynek	27,0%
3	Daleszyce Rynek	27,3%
4	Radlin I	42,5%
5	Masłów Pierwszy (ul. Jana Pawła II)	25,2%
6	Kostomłoty Kościół (ul. Kościelna)	37,3%
7	Morawica Szpital (ul. Kielecka)	31,5%
8	Zgórsko/Familijna , Zgórsko/Salonowa	38,6%
9	Piekoszów UG (ul. Częstochowska)	40,6%
10	Zagnańsk (Urząd Gminy)	22,6%
11	Pierzchnica, ul.Rynek , DP I344T	20,4%
12	Strawczyn/ul. Żeromskiego(748)(szkoła)/04	20,2%
13	al. Szajnowicza - Iwanowa III	20,3%
14	Grunwaldzka Szpital	30,2%
15	Żytnia	20,7%
16	Ściegiennego Stadion	19,8%
17	Seminaryjska/Tarnowska	27,4%
18	Sandomierska	22,7%
19	al. IX Wieków Kielc UW	27,9%
20	Czarnowska	19,2%
21	Żelazna / Dworzec Kolejowy	46,8%
22	Częstochowska	1,3%
23	I maja os. Herby	12,0%
24	Zagnańska I	26,5%
25	Warszawska, os. Bocianek	24,6%
26	Warszawska, Politechnika	24,6%
27	Świętokrzystka, Galeria Echo	20,4%

ŚREDNIE NAPEŁNIENIE NA MAPIE KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCYJNALNEGO



STRUKTURA PRZEWOZÓW

Rodzaj pojazdu	Liczba	Udział	Średnie napełnienie
Autobusy miejskie	2470	55,8%	26,9%
Autobusy podmiejskie (strefowe)	876	19,8%	21,4%
Autobusy regionalne	1079	24,4%	31,8%

ŚREDNIE OPÓŹNIENIE POJAZDÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Interwał	Średnie opóźnienie [min]
06:00	0:00
06:15	0:01
06:30	0:02
06:45	0:01
07:00	0:02
07:15	0:03
07:30	0:04
07:45	0:03
08:00	0:03
15:00	0:04
15:15	0:05
15:30	0:07
15:45	0:07
16:00	0:08
16:15	0:07
16:30	0:06
16:45	0:08
17:00	0:06

Lp	Nazwa przystanku	Średnie opóźnienie [min]
1	Chęciny Kielecka	0:04
2	Chmielnik Rynek	0:10
3	Daleszyce Rynek	0:02
4	Radlin I	0:06
5	Masłów Pierwszy (ul. Jana Pawła II)	0:01
6	Kostomłoty Kościół (ul. Kościelna)	0:00
7	Morawica Szpital (ul. Kielecka)	0:04
8	Zgórsko/Familijna , Zgórsko/Salonowa	0:03
9	Piekoszków UG (ul. Częstochowska)	0:03
10	Zagnańsk (Urząd Gminy)	0:03
11	Pierzchnica, ul.Rynek , DP 1344T	0:11
12	Strawczyn/ul. Żeromskiego(748)(szkoła)/04	0:07
13	al. Szajnowicza - Iwanowa III	0:13
14	Grunwaldzka Szpital	0:04
15	Żytnia	0:06
16	Ściegiennego Stadion	0:05
17	Seminaryjska/Tarnowska	0:11
18	Sandomierska	0:03
19	al. IX Wieków Kielc UW	0:04
20	Czarnowska	0:03
21	Żelazna / Dworzec Kolejowy	0:04
22	Częstochowska	0:06
23	I maja os. Herby	0:03
24	Zagnańska I	0:05
25	Warszawska, os. Bocianek	0:04
26	Warszawska, Politechnika	0:03
27	Świętokrzystka, Galeria Echo	0:19

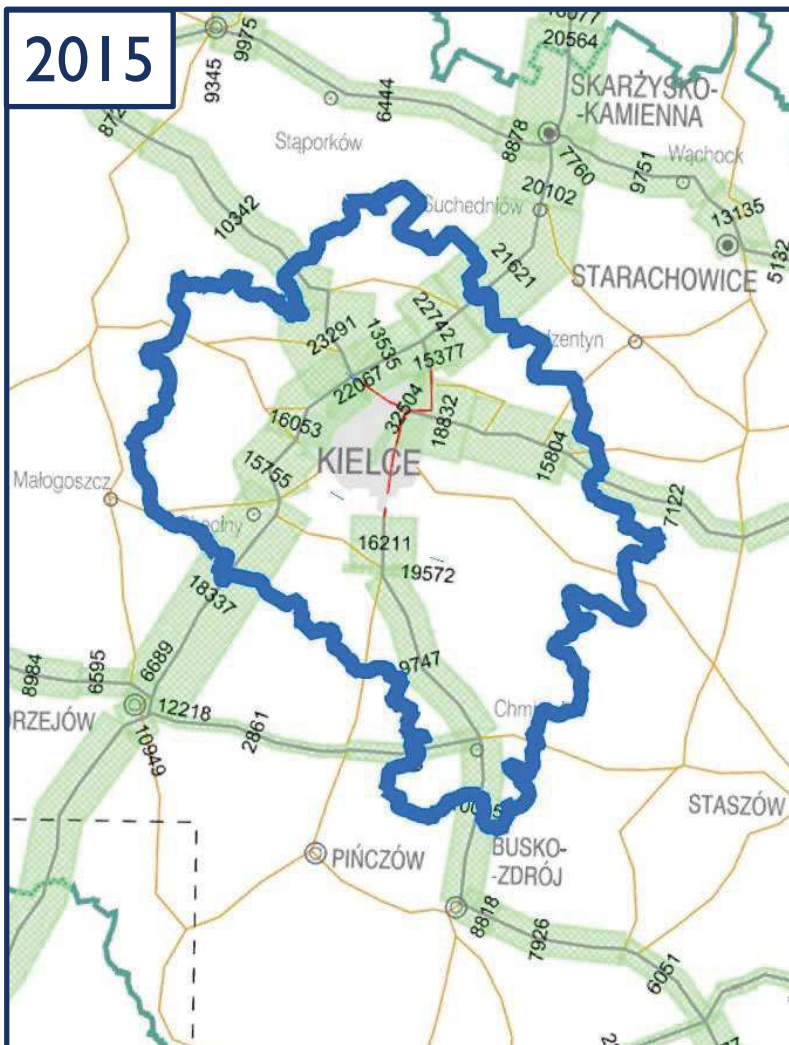
3. ANALIZA DOSTĘPNYCH WYNIKÓW BADAŃ CECH RUCHU DROGOWEGO I TRANSPORTU PUBLICZNEGO

W analizie zostały wykorzystane następujące materiały źródłowe

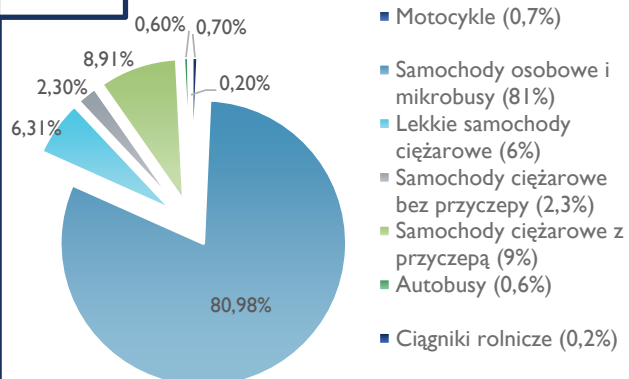
- **Generalny Pomiar Ruchu 2015** na drogach krajowych i wojewódzkich, w zakresie średniodobowego rocznego ruchu oraz struktury rodzajowej ruchu;
- **Generalny Pomiar Ruchu 2020** na drogach krajowych i wojewódzkich, w zakresie średniodobowego rocznego ruchu oraz struktury rodzajowej ruchu;
- **Stacja Ciągłego Pomiaru Ruchu nr 26615** w miejscowości Górki Szczukowskie na drodze ekspresowej S7, rok 2020 w zakresie dobowych wahań ruchu oraz struktury rodzajowej ruchu;
- **Kompleksowe badania ruchu na terenie miasta Kielc 2015**, w zakresie zachowań komunikacyjnych mieszkańców, preferencji pasażerów komunikacji miejskiej, napełnień pojazdów komunikacji miejskiej oraz średniego dobowego ruchu w rejonie śródmieścia Kielc;
- Informacje dotyczące przewozu osób w transporcie publicznym na podstawie dokumentów:
„**Analiza sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie publicznym na terenie województwa świętokrzyskiego**”, w zakresie: preferencji przewozowych pasażerów transportu zbiorowego oraz liczby przewiezionych pasażerów na liniach kolejowych w 2018 oraz 2019;
- **Dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach kolejowych, Urząd Transportu Kolejowego**, w latach 2018 – 2021 dla następujących stacji i przystanków kolejowych: Brzeziny, Górki Szczukowskie, Kielce, Kielce Białogon, Kielce Herbskie, Kielce Piaski, Kielce Słowik, Kielce Ślichowice, Kostomłoty, Nida, Piekoszów, Radkowice, Rykoszyn, Sitkówka Nowiny, Tumlin, Wierna Rzeka, Wolica, Zagnańsk.

GENERALNY POMIAR RUCHU

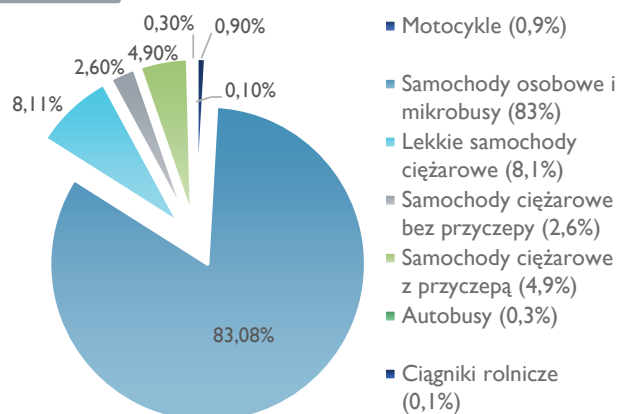
2015



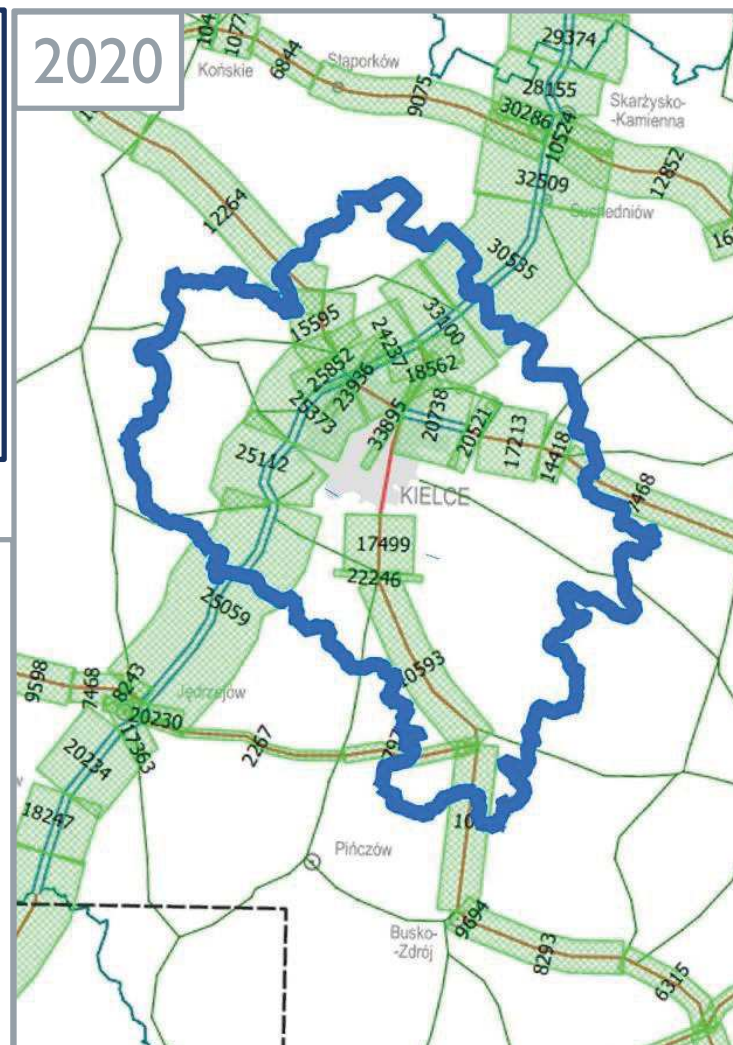
2015



2020

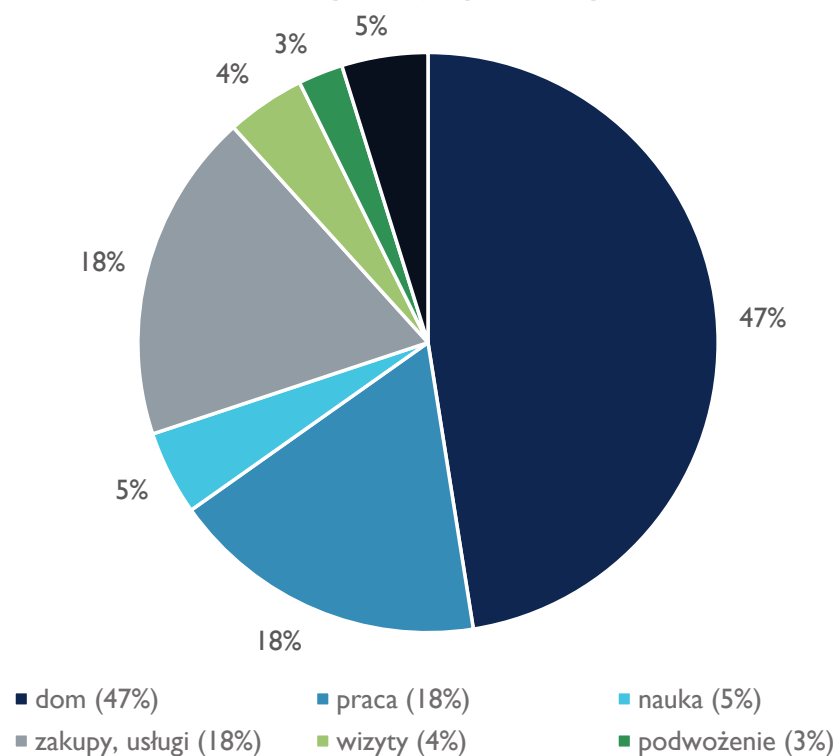


2020



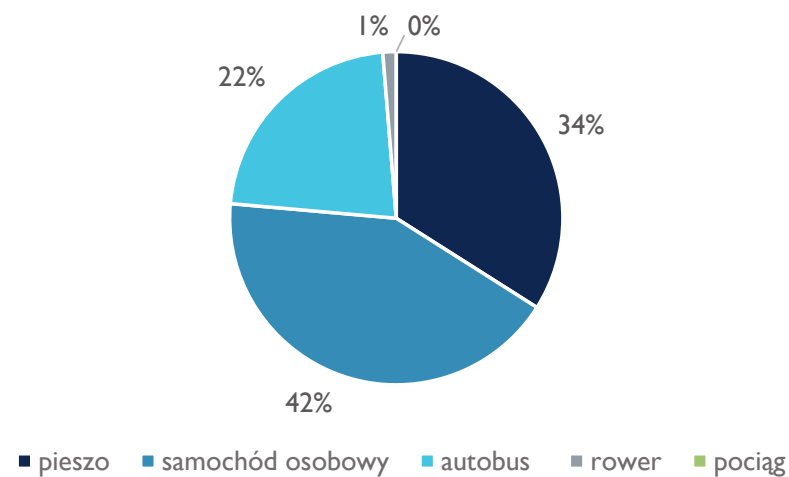
KOMPLEKSOWE BADANIE RUCHU DLA MIASTA KIELCE 2015

Motywacje podróży



Liczba podróży
w dobie
374 656

Udział środków transportu



ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W ZAKRESIE REGULARNEGO PRZEWOZU OSÓB W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

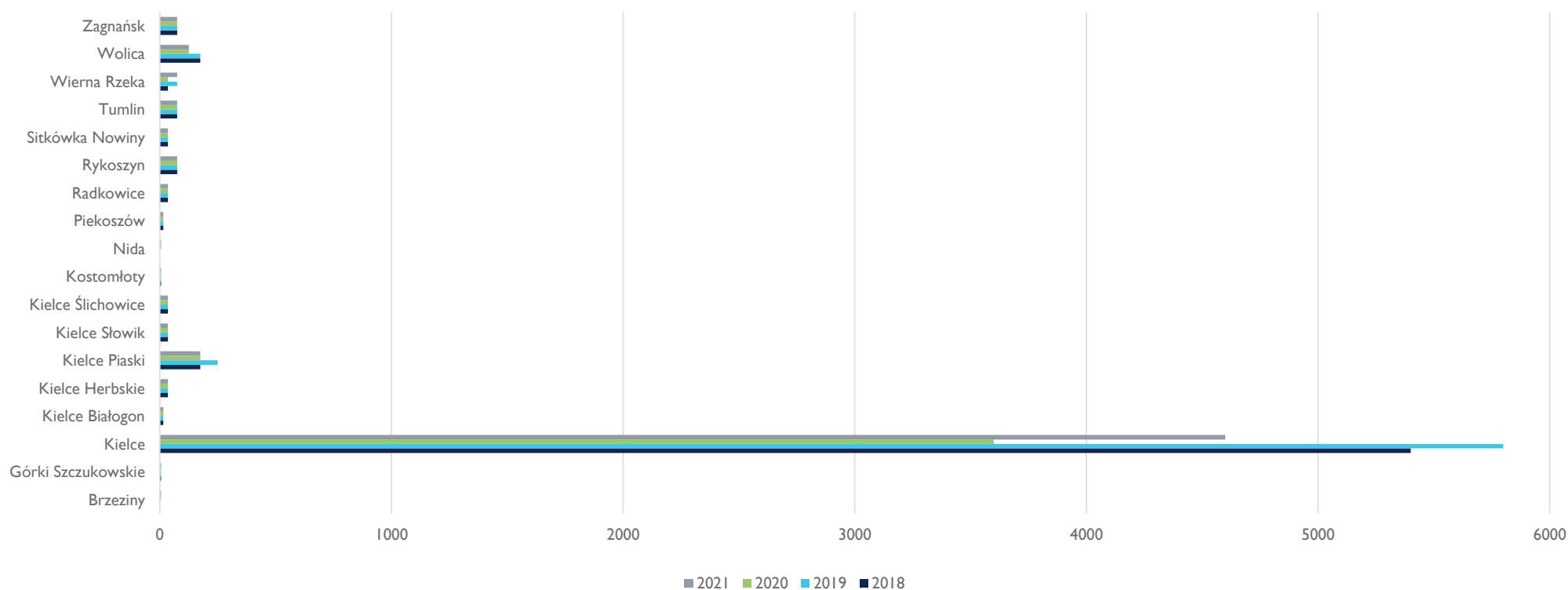
Charakterystyka podróży pasażerów transportu zbiorowego

Deklarowana długość podróży wyrażona w czasie jej trwania			
Przedział czasowy	2017	2018	2019
poniżej 20 minut	19%	14%	16%
20 - 40 minut	37%	44%	38%
powyżej 40 minut	44%	42%	46%

Wybór środka transportu w podróżach komunikacją zbiorową			
Rodzaj transportu	2017	2018	2019
autobus	86%	86%	85%
pociąg	14%	14%	15%

Na podstawie ogólnie dostępnej ankiety dot. preferencji przewozowych pasażerów

WYMIANA PASAŻERSKA NA STACJACH I PRZYSTANKACH KOLEJOWYCH W DOBIE WG DANYCH UTK



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: Analizy GIS (geoprzestrzenne)

20.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera metodykę związaną z analizami geoprzestrzennymi GIS

2 Metodyka

Kluczowym czynnikiem dla analiz geoprzestrzennych jest wskaźnik dostępności do transportu zbiorowego. Określa on stosunek liczby mieszkańców, którzy mają dostęp do przystanków komunikacji publicznej, do łącznej liczby mieszkańców, uwzględniając także częstotliwość obsługi przystanków. Aby określić ten wskaźnik, wygenerowano strefy dostępności wokół przystanków autobusowych i kolejowych, z promieniem 417 metrów dla przystanków autobusowych i 833 metrów dla przystanków kolejowych. Przystanki zostały podzielone na grupy zapewniające bardzo dobry i dobry dostęp do transportu zbiorowego. Przez bardzo dobry dostęp rozumie się zespoły przystanków, które obsługują średnio powyżej 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu) w mieście powyżej 100 tys. mieszkańców (miasto Kielce) lub średnio powyżej 4 połączeń na godzinę w analogicznym okresie w miejscowościach poniżej 100 tys. mieszkańców (gminy ościenne). Dobry dostęp do komunikacji zbiorowej zapewniają zespoły przystanków obsługujące średnio powyżej 4 połączeń na godzinę w Kielcach lub poniżej 4 połączeń na godzinę w pozostałych gminach. W przypadku częstotliwości zapewniającej dobry dostęp do transportu publicznego, liczbę mieszkańców mnoży się przez współczynnik 0,5. Natomiast w przypadku częstotliwości zapewniającej bardzo dobry dostęp do transportu publicznego, współczynnik przeliczeniowy wynosi 1.

Tabela 1 Ocena zespołu przystanków ze względu na częstotliwość kursowania transportu zbiorowego

Gmina	Średnia liczba połączeń na godzinę w przedziale czasowym od 6:00 do 20:00	
	Bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego	Dobry dostęp do transportu zbiorowego
Kielce	powyżej 10	powyżej 4
Gminy ościenne	powyżej 4	poniżej 4
Współczynnik przeliczeniowy	1	0,5

Dane o liczbie ludności w każdym punkcie adresowym zostały oszacowane przy użyciu następującej metodyki. W każdej gminie wykorzystano dane o liczbie ludności z danych GUS i rozdzielono mieszkańców pomiędzy budynki jedno i wielorodzinne. Wykorzystano lokalizacje budynków pochodzące z bazy danych obiektów topograficznych (BDOT10k). W zależności od stosunku liczby mieszkańców gminy do liczby budynków w tej gminie, przyjmowano od 2 do 5 mieszkańców na budynek jednorodzinny, ok. 50 mieszkańców na budynek wielorodzinny w Kielcach i około 30 mieszkańców na budynek wielorodzinny w pozostałych gminach. W przypadku budynków o dwóch mieszkaniach przyjęto dwukrotność liczby mieszkańców budynków jednorodzinnych w danej gminie.

Tabela 2 Liczba mieszkańców zestawiona z liczbą budynków jednorodzinnych oraz wielorodzinnych

Gmina	Liczba mieszkańców (GUS)	Liczba budynków jednorodzinnych (i budynków o dwóch mieszkaniach)	Liczba budynków wielorodzinnych
Chęciny	14 887	4 574	84
Chmielnik	10 884	3 534	99
Daleszyce	16 227	6 004	17
Górno	14 986	4 654	13
Kielce	185 478	15 542	2 500
Masłów	11 786	3 940	20
Miedziana Góra	12 402	3 908	17
Morawica	17 508	6 122	21
Nowiny	7 929	1 902	41
Piekoszów	16 783	5 123	32
Pierzchnica	4 776	1 863	15
Strawczyn	11 027	3 241	12
Zagnańsk	12 380	4 270	37
Suma	337 053	64 677	2 908

Na podstawie powyższych danych zostaną przedstawione mapy dostępności pieszej i rowerowej do przystanków autobusowych i kolejowych. W celu doszczegółowienia analiz przedstawione zostaną również dostępności uwzględniające naturalne bariery, jak rzeki czy linie kolejowe. Dane zostaną również przedstawione w tabelach jako udział procentowy mieszkańców, którzy mają dostępność na poziomie do 3 min, od 3 do 6 min oraz w przedziale 6-9 min.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Po zakończeniu pracy badawczej: Analizy GIS (geoprzestrzenne)

30.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Wnioski	3
2.1 Mapa dostępności pieszej w KOF (bez Kielc) do przystanków autobusowych.....	4
2.2 Mapa dostępności pieszej w Kielcach do przystanków autobusowych.....	5
2.3 Mapa dostępności pieszej do przystanków kolejowych.....	6
2.4 Mapa dostępności rowerowej do przystanków kolejowych	8
3 Wnioski	9

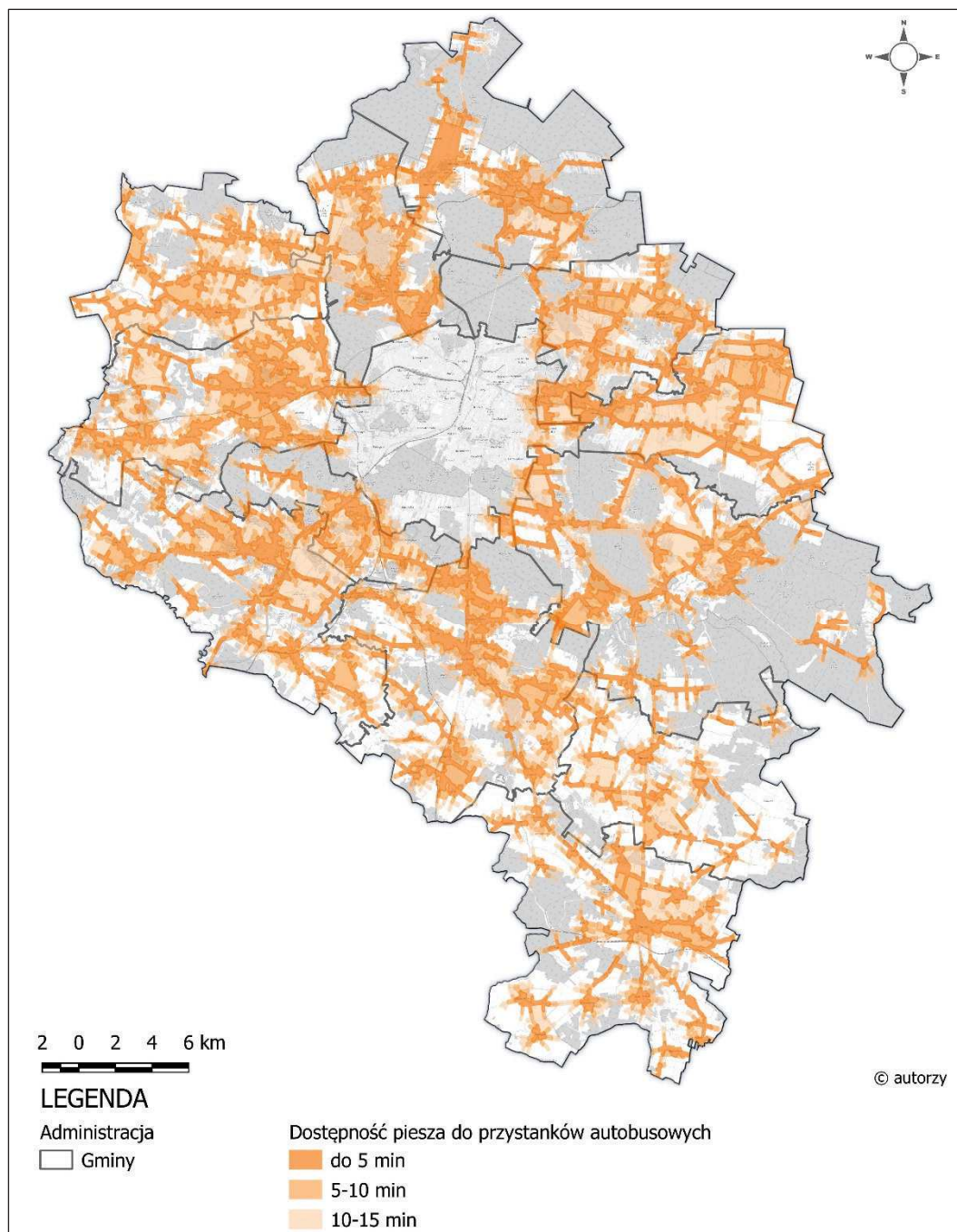
1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera wynik analiz geoprzestrzennych GIS.

2 Wnioski

Analiza została wykonana w oprogramowaniu wykorzystującym System Informacji Geograficznej (GIS) – w programach ArcGIS oraz QGIS 3.22. Dane potrzebne do wykonania analizy pozyskane zostały z ogólnodostępnych zasobów.

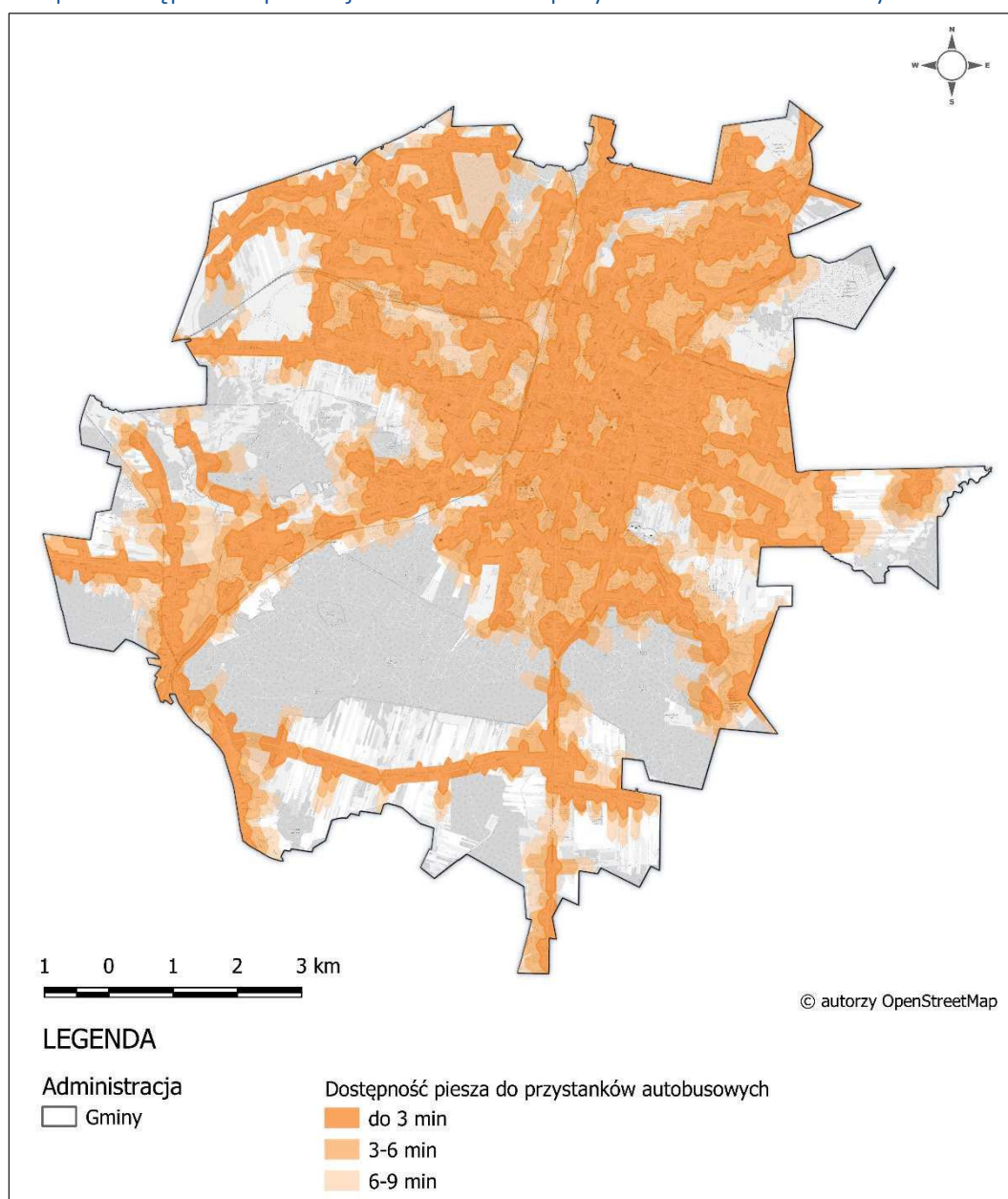
2.1 Mapa dostępności pieszej w KOF (bez Kielc) do przystanków autobusowych



Gmina	Czas dojścia						Suma
	Bufor do 5 min		Bufor 5-10 min		Bufor 10-15 min		
	Liczba	Procent	Liczba	Procent	Liczba	Procent	
Chęciny	11 569	77,7%	2 584	17,4%	523	3,5%	14 676
Chmielnik	8 362	76,8%	1 879	17,3%	354	3,3%	10 595
Daleszyce	12 295	75,8%	2 678	16,5%	1 173	7,2%	16 146
Górno	12 607	84,1%	1 331	8,9%	538	3,6%	14 476
Mastów	7629	64,7%	2284	19,4%	1195	10,1%	11 108
Miedziana Góra	8650	69,7%	2758	22,2%	722	5,8%	12 130

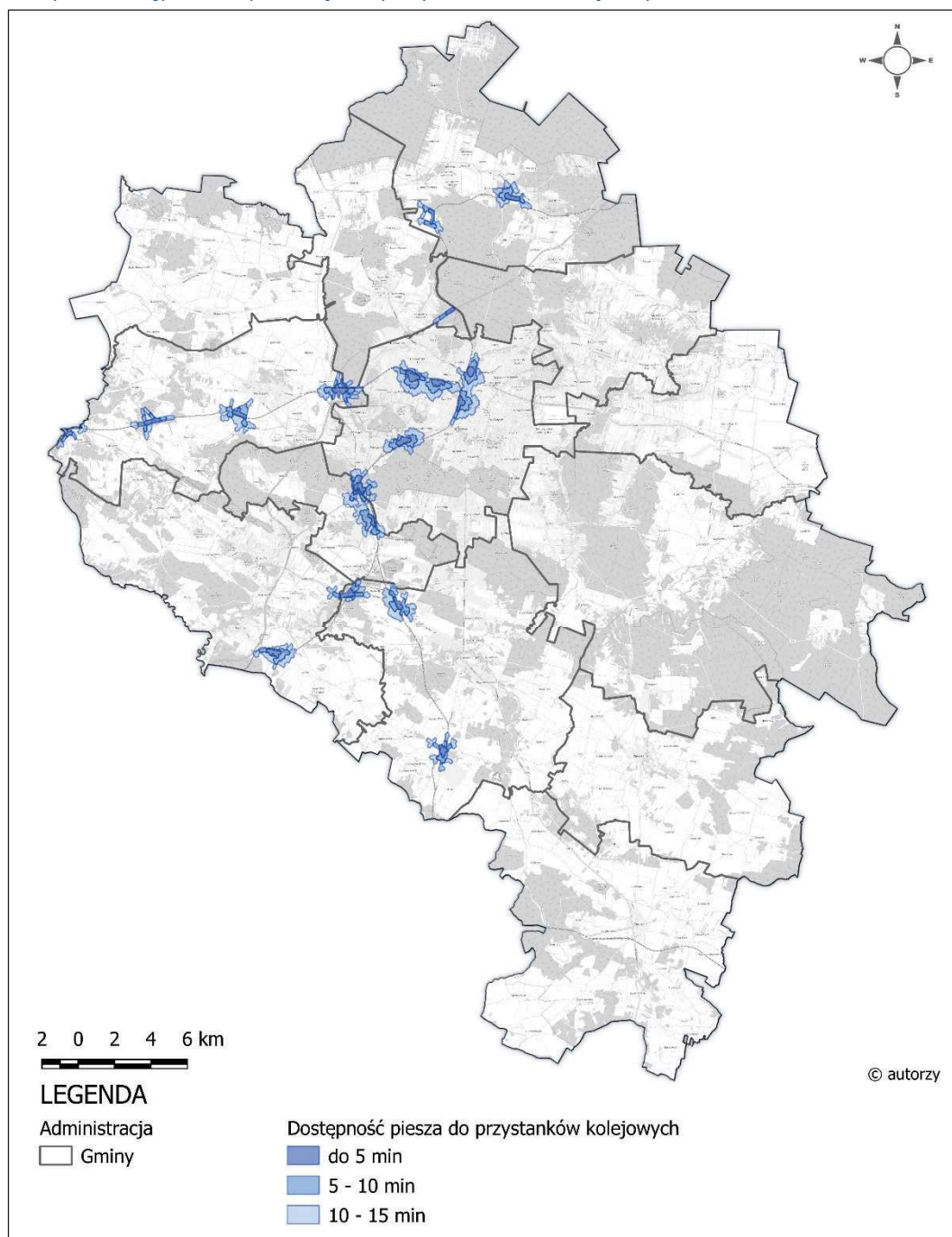
Gmina	Czas dojścia						Suma
	Bufor do 5 min		Bufor 5-10 min		Bufor 10-15 min		
	Liczba	Procent	Liczba	Procent	Liczba	Procent	
Morawica	13120	74,9%	2977	17,0%	1133	6,5%	17 230
Piekoszów	13367	79,6%	2225	13,3%	765	4,6%	16 357
Pierzchnica	2825	59,1%	832	17,4%	362	7,6%	4 019
Nowiny	5692	71,8%	1727	21,8%	345	4,4%	7 764
Strawczyn	7302	66,2%	2442	22,1%	877	8,0%	10 621
Zagnańsk	9016	72,8%	2016	16,3%	1200	9,7%	12 232

2.2 Mapa dostępności pieszej w Kielcach do przystanków autobusowych



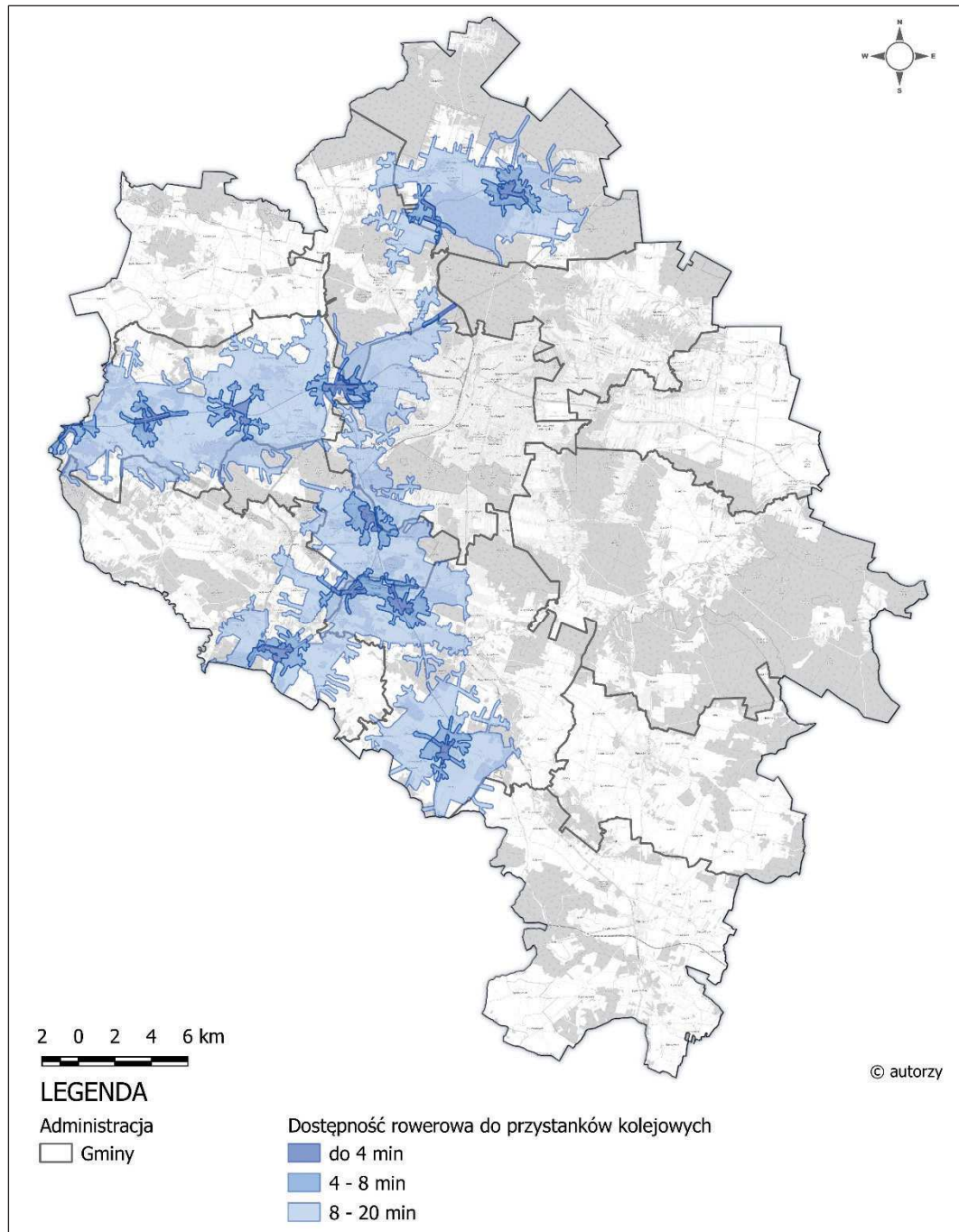
Gmina	Czas dojścia						Suma
	Bufor do 3 min		Bufor 3-6 min		Bufor 6-9 min		
	Liczba	Procent	Liczba	Procent	Liczba	Procent	
Kielce	132064	71,2%	45555	24,6%	5950	3,2%	183 569

2.3 Mapa dostępności pieszej do przystanków kolejowych



Gmina	Czas dojścia pieszego						Suma
	Bufor do 5 min		Bufor 5-10 min		Bufor 10-15 min		
	Liczba	Procent	Liczba	Procent	Liczba	Procent	
Chęciny	163	1,09%	210	1,41%	433	2,91%	806
Chmielnik	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Daleszyce	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Górno	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Kielce	3194	1,72%	11905	6,42%	24020	12,95%	39 119
Mastów	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Miedziana Góra	3	0,02%	0	0,00%	0	0,00%	3
Morawica	215	1,23%	280	1,60%	648	3,70%	1 143
Piekoszów	447	2,66%	192	1,14%	744	4,43%	1 383
Pierzchnica	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Nowiny	102	1,29%	522	6,58%	1029	12,98%	1 653
Strawczyn	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Zagnańsk	132	1,07%	640	5,17%	788	6,37%	1 560

2.4 Mapa dostępności rowerowej do przystanków kolejowych



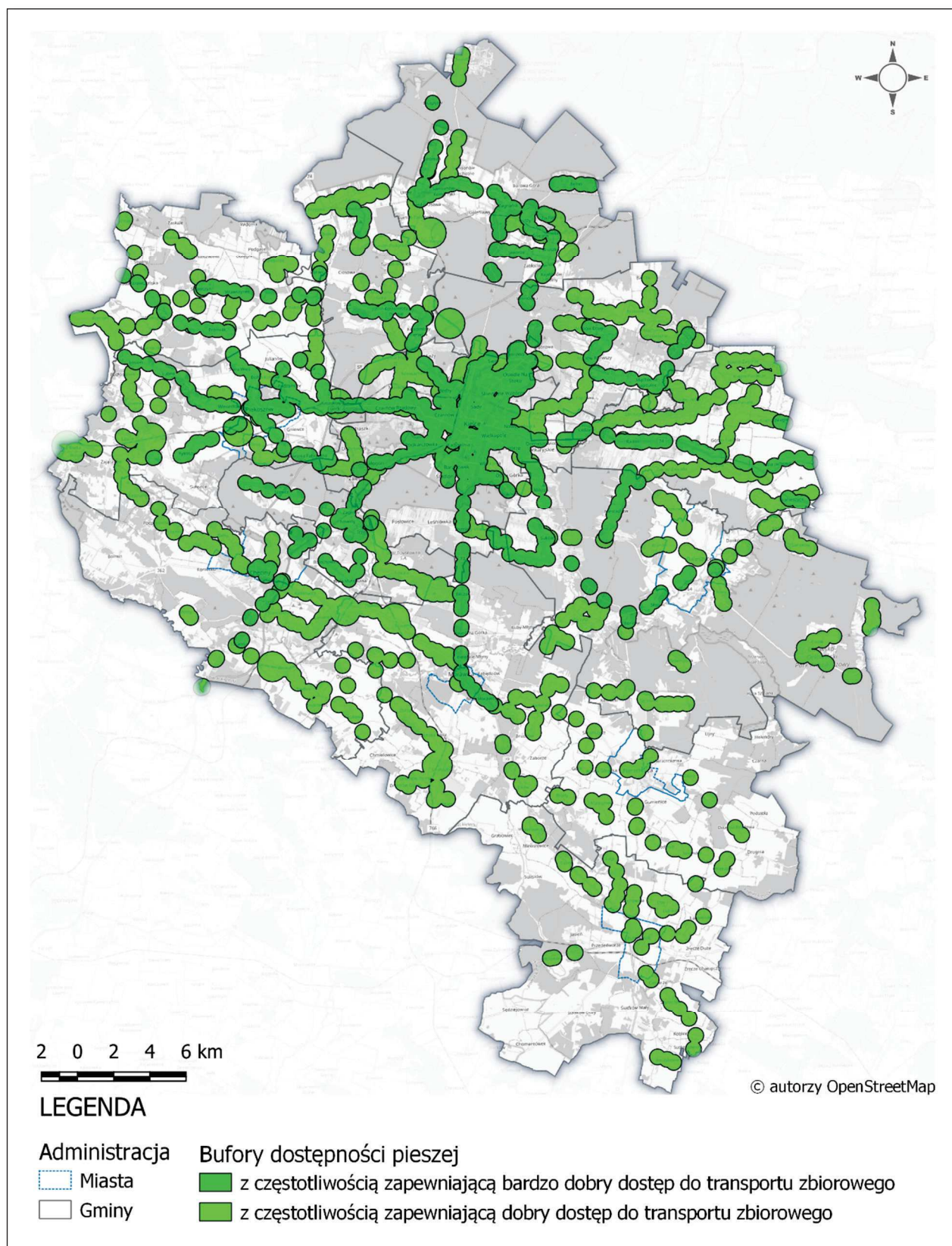
Gmina	Czas dojazdu rowerem						Suma
	Bufor do 4 min		Bufor 4-8 min		Bufor 8-20 min		
	Liczba	Procent	Liczba	Procent	Liczba	Procent	
Chęciny	520	3,49%	1 439	9,67%	3 537	23,76%	5 496
Chmielnik	0	0,00%	0	0,00%	12	0,11%	12
Daleszyce	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Górno	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Mastów	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Miedziana Góra	3	0,02%	201	1,62%	3563	28,73%	3 767

Gmina	Czas dojazdu rowerem						Suma
	Bufor do 4 min		Bufor 4-8 min		Bufor 8-20 min		
	Liczba	Procent	Liczba	Procent	Liczba	Procent	
Morawica	724	4,14%	1400	8,00%	6552	37,42%	8 676
Piekoszów	918	5,47%	3089	18,41%	11398	67,91%	15 405
Pierzchnica	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0
Nowiny	537	6,77%	1963	24,76%	4682	59,05%	7 182
Strawczyn	0	0,00%	0	0,00%	30	0,27%	30
Zagnańsk	990	8,00%	2 853	23,05%	6 288	50,79%	10 131

3 Wnioski

Kluczowym parametrem wynikającym z analiz geoprzestrzennych jest wskaźnik dostępności pieszej do przystanków komunikacji zbiorowej z uwzględnieniem częstotliwości kursowania transportu zbiorowego. Poniższa mapa przedstawia bufor dostępności pieszej z częstotliwością zapewniającą bardzo dobry oraz dobry dostęp do transportu zbiorowego. Wskaźnik dostępności został wyliczony zgodnie z obowiązującym wzorem i wyniósł 72,99%.

Liczba mieszkańców ogółem GUS	Liczba mieszkańców w pobliżu przystanków z częstotliwością „bardzo dobrą”	Liczba mieszkańców w pobliżu przystanków z częstotliwością „dobrą”	Wskaźnik dostępności
A	B	C	$\frac{1 * B + 0,5 * C}{A} * 100\%$
337 053	210 092	71 850	72,99%



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: Analizy prawne

20.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera metodykę związaną z analizami prawnymi.

2 Metodyka

Na potrzeby analizy prawnej mającej wskazać lub określić możliwości współpracy międzysamorządowej w zakresie budowy struktur zarządzania mobilnością przygotowano przegląd dokumentów i obowiązujących ustaw, m.in.:

- Dz.U.2023.0.40 - Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
- Dz.U.2022.0.1526 - Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym

Dodatkowo przeanalizowano istniejące opracowania związane z tematem analizy, m.in.:

- „Akty prawa miejscowego w procesie organizowania publicznego transportu zbiorowego” K. Ziemiński, A. Misiejko, Warszawa 2020
- „Publiczny transport zbiorowy. Przewodnik dla organów samorządu terytorialnego” A. Misiejko, Warszawa 2020

Na potrzeby przeprowadzenia analizy przygotowano zestawienie dobrych praktyk i funkcjonujących w Polsce oraz KOF, na podstawie danych udostępnianych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji dla obszaru całego kraju.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Po zakończeniu pracy badawczej: Analizy prawne

30.04.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Podstawowe informacje	3

1 Podstawowe informacje

W ramach projektu SUMP powstał wstępny zarys uwarunkowań prawnych, który został wykorzystany w dokumencie.

W ramach analizy prawnej wskazano możliwe formy prawne współdziałania jednostek samorządu terytorialnego różnych szczebli. Wskazano zakres i celowość zrzeszania się JST oraz korzyści i obowiązki jakie powoduje takie działanie. W analizie przedstawiono możliwości zakresowe, tj. zawiązanie związków wielopłaszczyznowych lub celowych związanych np. z organizacją transportu publicznego, obsługi administracyjnej lub finansowej.

Analiza przedstawia przesłanki, na podstawie których zrzeszanie się JST jest działaniem pożądanym.

W analizie przedstawiono istniejące już związki celowe, w tym 3 spośród działających obecnie związków obejmujących co najmniej jedną z gmin KOF. Dla związków wskazano zakres ich działalności, m.in. koordynację działań związanych z zagospodarowaniem przestrzennym, działania mające na celu ochronę środowiska, zaopatrzenie w energię, zapewnienie ładu przestrzennego.

Wskazano jednocześnie związki JST z Polski, zajmujące się organizacją transportu publicznego oraz działaniami związanymi z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym.

W opracowaniu przedstawiono wskazania dotyczące dalszego rozwoju i współpracy między członkami KOF, w tym podejście do współpracy ze wsparciem facylitacyjnym.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: Analizy statystyczne

20.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera metodykę związaną z analizami statystycznymi m.in. analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego czy dowozy dzieci do szkół.

2 Metodyka

Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego polega na zbadaniu liczby kolizji, wypadków oraz poszkodowanych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym. Pozwala ona na wykrycie lokalizacji, w których te liczby są większe – miejsc, w których zmiany w infrastrukturze lub organizacji ruchu mogłyby obniżyć wspomniane wcześniej wartości. Do analizy BRD zostaną wykorzystane dane z lat 2018-2021 pochodzące z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji. W związku z tym pod uwagę są brane wyłącznie zdarzenia drogowe, do których została wezwana policja, a pominięte są wszelkie kolizje, w których uczestnicy zdarzeń nie zdecydowali się wzywać funkcjonariuszy policji. Ponadto niektóre zdarzenia drogowe w bazie mają błędnie przypisane współrzędne geograficzne (lub ich nie posiadają). Szacuje się, że jest to około 5% wszystkich zdarzeń drogowych. Zdarzenia te w statystykach związanych z szczegółową lokalizacją również zostaną pominięte.

Opracowane zostaną w formie tabelarycznej i/lub graficznej (wykresy):

- Zmienność liczby wypadków i kolizji na przestrzeni lat 2018-2021
- Liczba zdarzeń drogowych w zależności od miesiąca.
- Liczba zdarzeń drogowych w zależności od gminy, w której zdarzenie drogowe miało miejsce.
- Przyczyny zdarzeń drogowych
- Rodzaje zdarzeń drogowych
- Liczba poszkodowanych w wypadkach (z podziałem na osoby lekko i ciężko ranne oraz ofiary śmiertelne)
- Liczba zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów

Dodatkowo w formie graficznej zostaną przedstawione na mapach dokładne lokalizacje zdarzeń drogowych z dodatkowym wyszczególnieniem zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów. Wspomniane mapy zostaną przygotowane dla każdej gminy.

Dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego zostanie wyznaczony **wskaźnik bezpieczeństwa** dla roku 2021 zgodnie z metodyką Jaspers. Wskaźnik bezpieczeństwa ruchu drogowego określa liczbę ofiar śmiertelnych (zgon na miejscu i zgon stwierdzony w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego) w skali roku na 100 tys. mieszkańców.

Analiza dojazdów do szkół zostanie wykonana na podstawie macierzy przepływów związanych z edukacją szkolną dla szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych. Dane zostały pobrane z Głównego Urzędu Statystycznego (BDL).

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Po zakończeniu pracy badawczej: Analizy statystyczne

30.04.2023r.

Spis treści

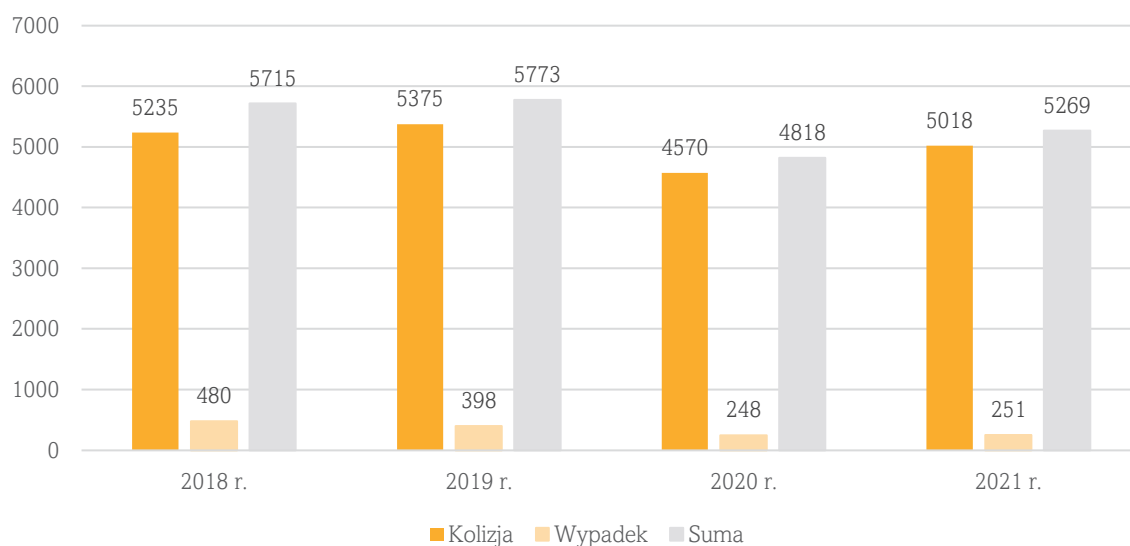
Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Wnioski – analiza BRD.....	3
3 Dojazdy do szkół – wnioski.....	8
4 Pozostałe analizy statystyczne	9

1 Wstęp

W ramach projektu SUMP opracowaniu poddawane są analizy statystyczne związane z transportem i mobilnością w obszarze. Wśród nich znajdują się m.in. analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz analizy dojazdów dzieci do szkół.

2 Wnioski – analiza BRD

W niniejszym podrozdziale przedstawiono wyniki analizy na podstawie danych o zdarzeniach drogowych z lat 2018-2021, które pochodzą z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji. Analiza ta pozwoli na zidentyfikowanie obszarów, gdzie należy podjąć działania zapobiegawcze wypadkom oraz na opracowanie strategii i działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i redukcji liczby wypadków. Wykres 2.1 przedstawia liczbę wypadków i kolizji na przestrzeni wymienionych lat.



Wykres 2.1 Liczba wypadków i kolizji na przestrzeni lat 2018-2021 w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK

W analizowanych latach najwięcej zdarzeń drogowych miało miejsce w roku 2019. Najwięcej zdarzeń zostało zakwalifikowanych jako wypadki w roku 2018. Najmniejsza liczba zarówno wypadków, jak i kolizji miała miejsce w roku 2020. Było to spowodowane zmniejszoną mobilnością mieszkańców w trakcie panującej pandemii koronawirusa.

Tabela 2.1 przedstawia liczbę zdarzeń drogowych z podziałem na miesiące. Kielecki Obszar Funkcjonalny charakteryzuje się mniejszym bezpieczeństwem na drogach w październiku. W latach 2018, 2019 i 2021 w tym miesiącu odnotowano najwięcej zdarzeń drogowych. W roku 2020 więcej zdarzeń drogowych miało miejsce jedynie we wrześniu.

Tabela 2.1 Zdarzenia drogowe w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym (według miesiąca)

Miesiąc	Rok			
	2018	2019	2020	2021
Styczeń	452	448	460	368
Luty	374	409	432	453
Marzec	461	474	333	387
Kwiecień	492	508	259	378
Maj	484	504	342	488
Czerwiec	445	470	373	468
Lipiec	495	448	420	435
Sierpień	460	450	403	428
Wrzesień	456	488	490	426
Październik	596	575	477	512
Listopad	481	498	366	423
Grudzień	519	501	463	503

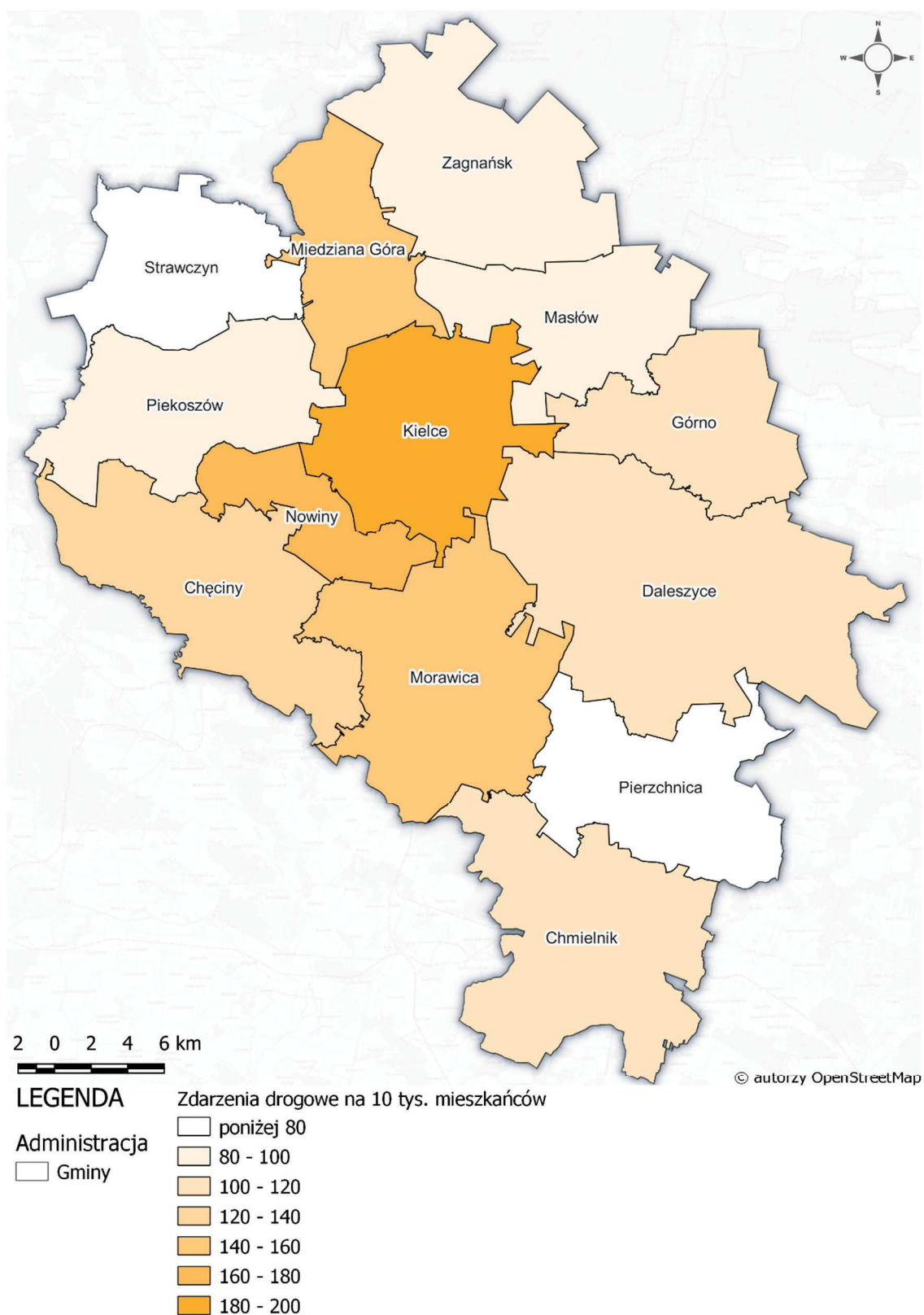
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK

Tabela 2.2 zawiera dane o liczbie zdarzeń drogowych w każdej z gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

Tabela 2.2 Zdarzenia drogowe w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym (według gminy)

Gmina	Rok			
	2018	2019	2020	2021
Chęciny	254	222	175	179
Chmielnik	142	140	114	118
Daleszyce	226	187	195	182
Górno	189	196	166	179
Kielce	3810	3940	3208	3546
Masłów	162	135	141	117
Miedziana Góra	171	205	176	181
Morawica	266	233	213	259
Nowiny	95	97	84	133
Piekoszów	169	170	139	155
Pierzchnica	30	24	20	35
Strawczyn	86	104	82	79
Zagnańsk	115	120	105	106

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK



Rysunek 2.1 Liczba wypadków i kolizji na 10 tys. mieszkańców w 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK

Tabela 2.3 prezentuje kilka najczęstszych przyczyn zdarzeń drogowych zgodnie z klasyfikacją stosowaną przez policjantów. W notatkach policyjnych najczęściej pojawiał się zapis o niezachowaniu bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami.

Tabela 2.3 Najczęstsze przyczyny zdarzeń drogowych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym

Przyczyna zdarzenia drogowego	Rok			
	2018	2019	2020	2021
Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	1 034	1 045	886	955
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	876	884	665	736
Nieprawidłowe cofanie	618	637	526	565
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	615	559	503	493
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	497	552	407	440
Nieprawidłowe omijanie	322	326	286	372

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK

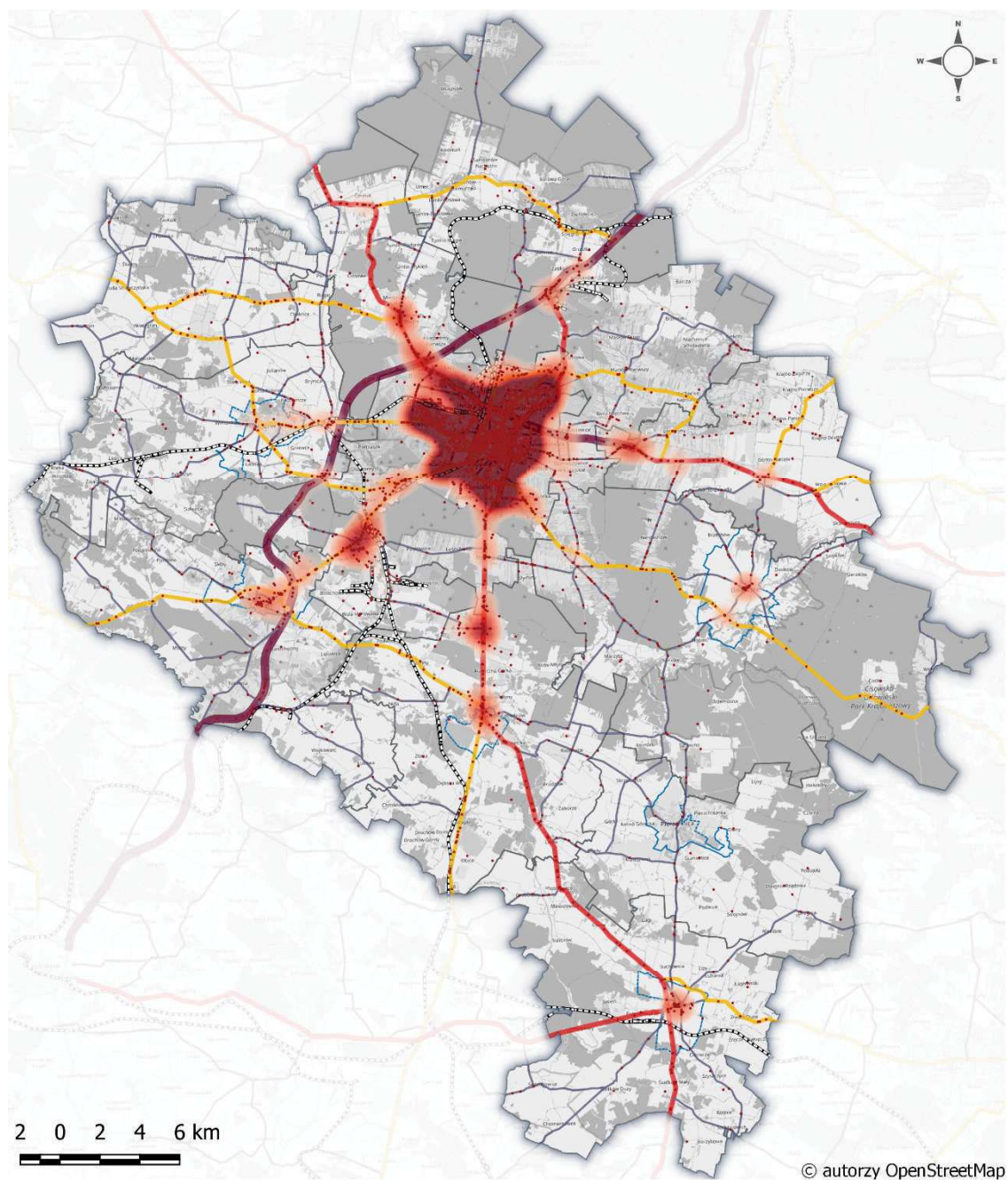
Tabela 2.4 przedstawia najczęstsze rodzaje zdarzeń drogowych. Informacje te wskazują, że najwięcej wypadków i kolizji to zderzenia pojazdów boczne i tylne. Odnotowano również dużą liczbę kolizji z unieruchomionym pojazdem.

Tabela 2.4 Najczęstsze rodzaje zdarzeń drogowych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym

Rodzaj zdarzenia drogowego	Rok			
	2018	2019	2020	2021
Zderzenie pojazdów boczne	1 975	2 000	1 575	1 729
Zderzenie pojazdów tylne	1 380	1 390	1 138	1 228
Najechanie na pojazd unieruchomiony	745	833	712	817

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK

Rysunek 2.2 zawiera mapę, która przedstawia rozlokowanie miejsc, gdzie miały miejsce wypadki drogowe w danym obszarze. Ma ona na celu pomóc w zidentyfikowaniu obszarów, gdzie ryzyko wypadków jest największe.



LEGENDA

Administracja

▭ Miasta

▭ Gminy

Sieć drogowa

— Droga ekspresowa

— Droga krajowa

— Droga wojewódzka

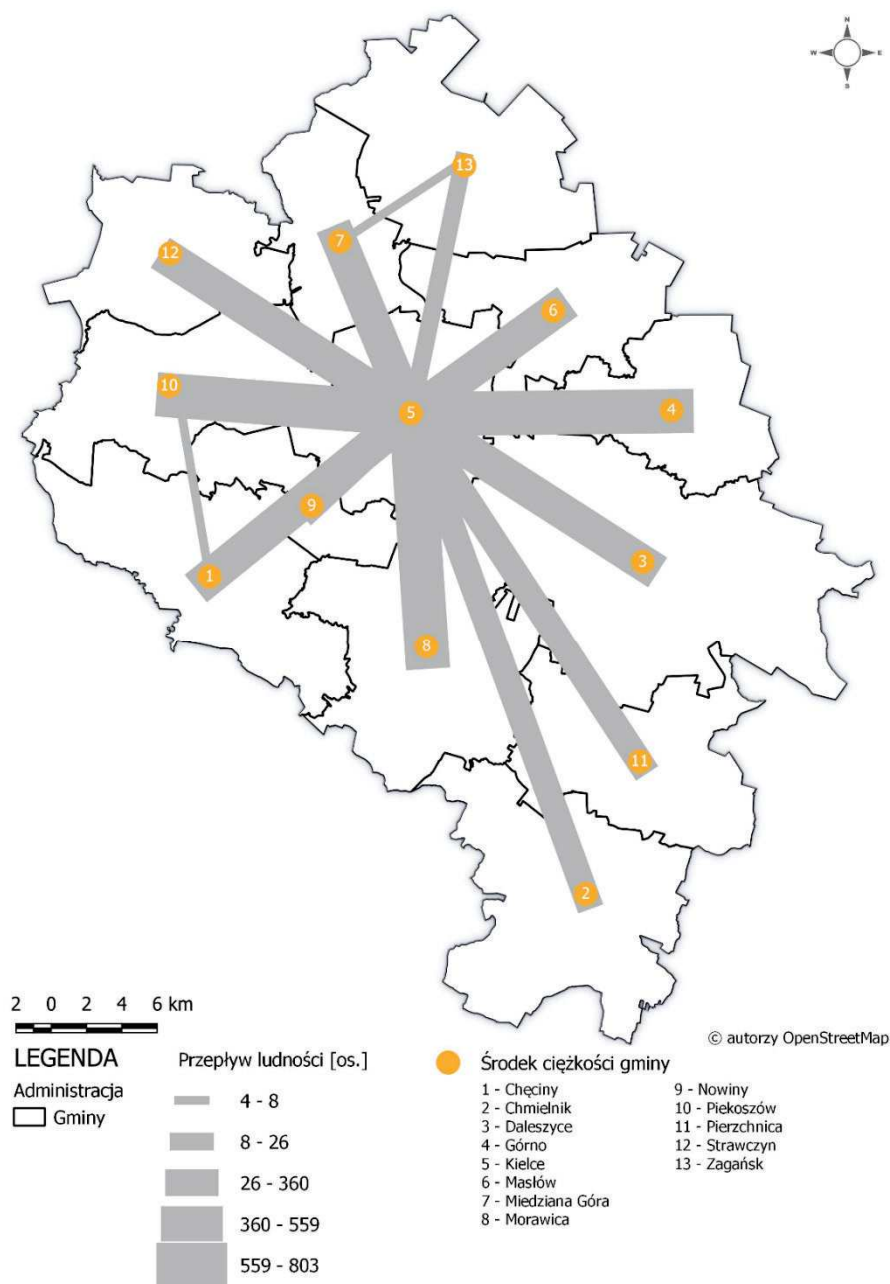
— Droga powiatowa

• Zdarzenia drogowe

Rysunek 2.2 Główne skupiska zdarzeń drogowych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym (w 2021 r.)

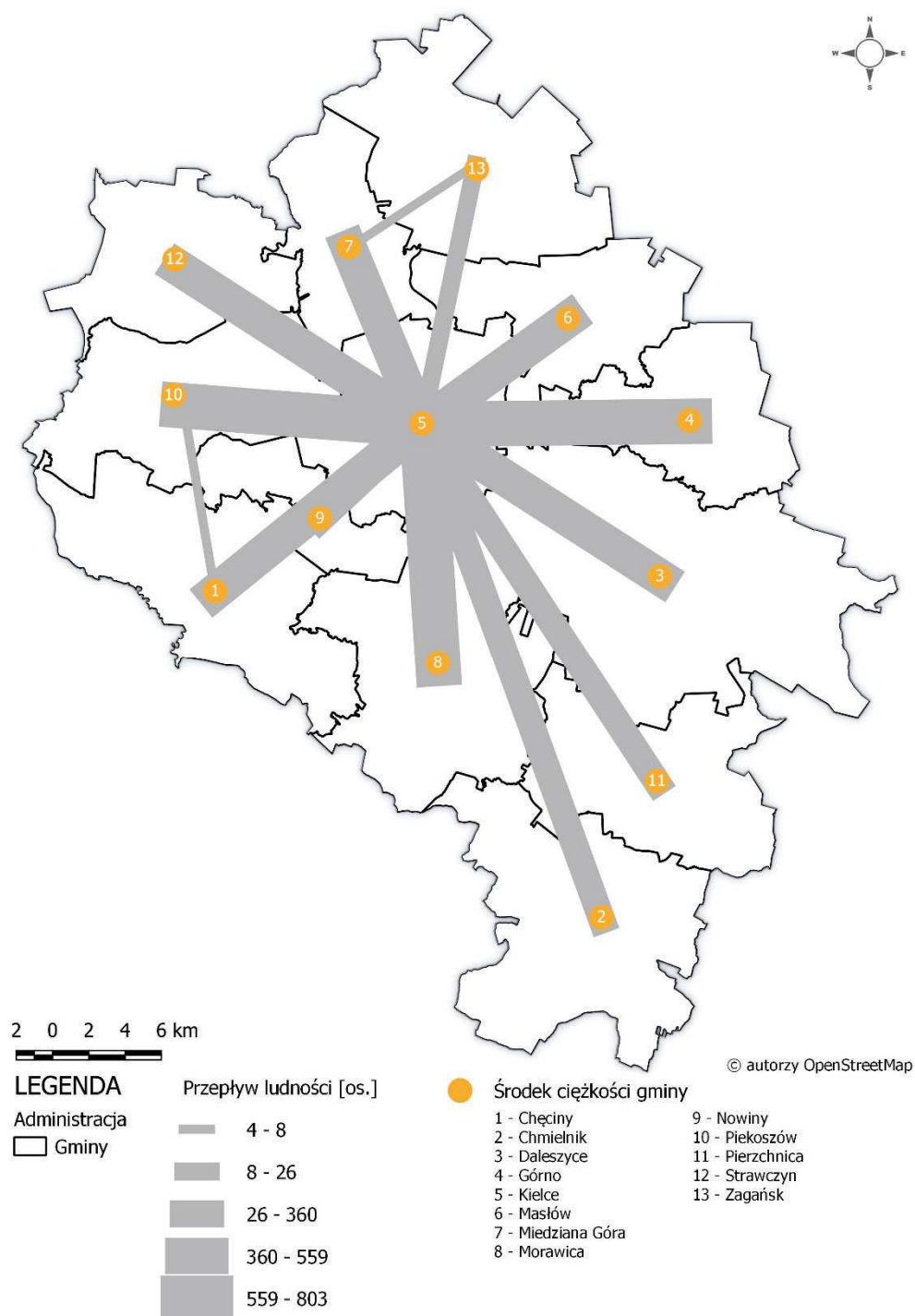
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWIK

3 Dojazdy do szkół – wnioski



Rysunek 3 Przepływ ludności związane z dojazdami do szkół podstawowych w 2016 r

Powyższy rysunek przedstawia przepływy ludności związane z dojazdami do szkół podstawowych. Po raz kolejny najwięcej podróży absorbują w obszarze KOF - Kielce (w tym najwięcej dzieci dojeżdża z Masłowa, Piekoszowa i Górna). Można zauważyć, że praktycznie nie realizowane są podróże z pominięciem miasta Kielce - najwięcej osób podróżuje do Nowin i Zagańska.



Rysunek 4 Przepływ ludności związany z dojazdami do szkół ponadpodstawowych w 2016

Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. przedstawia przepływy ludności związane z dojazdami do szkół ponadpodstawowych. Po raz kolejny najwięcej podróży absorbują w obszarze KOF – Kielce (w tym najwięcej dojeżdża z Piekoszowa, Górna i Morawicy), a pojedyncze osoby dojeżdżają do szkół ponadpodstawowych do Chęcin, Nowin i Zagańska.

4 Pozostałe analizy statystyczne

W projekcie zostaną również uwzględnione pozostałe analizy statystyczne m.in. migracje pomiędzy Gminami obszaru, dojazdy do gmin związane z zatrudnieniem, a także dane związane z prognozą ludności.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem metody badawczej: Ankieta CAWI na stronie
internetowej

06.10.2022r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3


1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) zgodnie z umową nr W/U-WB-/1120/KP/8/UM/1797/2022 jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport zawiera metodykę związaną ze stworzeniem internetowej ankiety, w której mieszkańcy mogą zgłaszać swoje problemy oraz propozycje rozwiązań.

2 Metodyka

W dniu 10.10.2022r. na stronie internetowej projektu zostanie udostępniony formularz ankietowy. Formularz będzie aktywny na stronie przez 14 dni od momentu publikacji. Ankieta jest po części anonimowa, podanie danych lub organizacji jest opcjonalne.

Celem ankiety jest zebranie wniosków, sugestii lub opinii dotyczących istniejącej infrastruktury transportowej, mobilności czy bezpieczeństwa ruchu. Zebrane dane będą interpretowane równoległe z wynikami badań ankietowych. Z uwagi na różną strukturę próby wyniki nie będą dodawane do siebie. Wyniki będą interpretowane bezpośrednio oraz korygowane przy użyciu współczynników.



Powstaje
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF)

**WSPÓLNIE ZDECYDUJMY
O TRANSPORCIE W KOF**

Formularz kontaktowy

Chętnie poznamy Twoją opinię i sugestie, które mogą być pomocne w opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Jeżeli nasuwają się Tobie jakieś pomysły, bądź masz jakieś trudności związane z infrastrukturą transportową, podziel się tym z nami. Zachęcamy do wypełnienia krótkiego formularza (Twoje odpowiedzi będą anonimowe).

[Zaloguj się w Google, aby zapisać postępy. Więcej informacji](#)

*** Wskazuje wymagane pytanie**

Jeżeli masz jakieś sugestie lub opinie dotyczące istniejącej infrastruktury transportowej, mobilności czy bezpieczeństwa ruchu, napisz poniżej. *

Tvoja odpowiedź

Imię i nazwisko/ Organizacja (opcjonalnie)

Tvoja odpowiedź

Prześlij [Wyczyść formularz](#)

Rysunek 1 Wzór formularza na stronie internetowej

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Po zakończeniu metody badawczej: Ankieta CAWI na stronie
internetowej

27.10.2022r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Wnioski z ankiety	3

1 Wstęp

W dniach 10.10.2022r – 24.10.2022r. na stronie internetowej projektu został udostępniony formularz ankietowy, który był ogólnodostępny dla mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

2 Wnioski z ankiety

Celem ankiety jest zebranie wniosków, sugestii lub opinii dotyczących istniejącej infrastruktury transportowej, mobilności czy bezpieczeństwa ruchu. Otrzymano poniższe dane (pisownia oryginalna).

1. Anonimowa wypowiedź

- Ulica Łódzka nie jest połączona od skrzyżowania z ulicą Olszewskiego (w stronę Łodzi) w sposób sensowny z dwupasmowym wiaduktem, co powoduje stałe korki-nie wiem kto wpadł na pomysł zrobienia tam jeszcze dodatkowych zwężeń, które tamują ruch. Dziura na dziurze na tym fragmencie ulicy nie ułatwi jazdy. Brak chodników-nie wspomnę o ścieżce rowerowej. Od lat snute są opowieści o przebudowie tego małego fragmentu (oceniam, że ok. 2 km)-ale nic się w tej sprawie nie dzieje-a wszyscy codziennie stoją w korkach.
- Cały ruch aut osobowych, ciężarówek i samochodów o wysokim tonażu jest przepychany przez Kielce-gdzie wszystkie cywilizowane miasta starają się aby samochody, które nie muszą wjeżdżać do miasta jechały OBWODNICAMI a nie były wpychane DO MIASTA, ABY JE ZAKORKOWYWAĆ I ZANIECZYSZCZAĆ. Teraz jeszcze będzie przekopywanie ulic-będzie większy smog, bo będzie większy ruch.
- Autobusy, przykładowo: Miedziana Góra, miejscowość duża-ok 3000 osób-i UWAGA jeździ praktycznie jeden autobus (32 jeździ głównie po Kostomłotach) - w odstępach godzinnych, dwugodzinnych. Jest wówczas tak załadowany, że trudno wsiąść. Bilety na busa są dużo droższe-chętnie jeździłabym autobusem-ale go praktycznie nie ma. Zamiast 3.6 trzeba zapłacić 5zł.

2. Anonimowa wypowiedź

- Brak wjazdu/zjazdu dla wózków zarówno inwalidzkich jak i dziecięcych w obrębie dworca PKP. Brak podjazdów na perony.

3. Piotr Siwek / Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Kielcach

- Opracować na nowo siatkę połączeń komunikacji miejskiej z dostosowaniem jej i dostosowanie jej do pozostałych środków transportu publicznego (pociągi, busy, autobusy dalekobieżne).

4. Robert

- Szanowni Państwo, jestem mieszkańcem miejscowości Brynica w gminie Piekoszów i pomimo iż do Brynicy dojeżdża autobus ZTM nie korzystam z niego. Dojazdy do pracy, do sklepów w Piekoszowie i Kielcach tylko swoim samochodem. Pomimo posiadania uprawnień do bezpłatnych przejazdów z racji honorowego krwiodawstwa nie mogę korzystać z komunikacji autobusowej. Połączeń do Brynicy jest dosłownie 5 w ciągu dnia i gdybym chciał dojeżdżać do pracy to jeszcze rano zdążył bym na styk do pracy na 7.00 ale powrót autobusem jest już niemożliwy bo nie mam połączenia z miejsca pracy takiego aby zdążyć na ostatni autobus do Brynicy odchodzący z Dworca ok 16tej. Moje uwagi odnośnie infrastruktury są tylko takie, że widać że się zmienia na lepsze ale brak dogodnych połączeń nie pozwala mi z niej skorzystać. Wielokrotnie na różnych spotkaniach z władzami gminy mieszkańcy Brynicy Szczukowic i Julianowa podnosili kwestie dodatkowych kursów w godzinach późniejszych ale obecnej władzy jakoś na tym nie zależy i jest głucha na głos i potrzeby mieszkańców.

5. Tomasz Kopec

- Zróbcie chodnik albo ddr do Masłowa przy Jana Pawła i szybowcowej bo ani tam nie ma latarni ani pobocza a ddr urywa się w połowie w dodatku prowadzi prosto w krzaki

6. Anonimowa wypowiedź

- Stan istniejącej infrastruktury transportowej poza miastem jest tragiczny(wystarczy usiąść na nowoczesnym dworcu PKS i popatrzeć jakie zardzewiałe rozklekotane busy podjeżdżają na stanowiska, to wstyd w XXI wieku, by coś takiego przewoziło ludzi i nikt nad tym nie czuwał). Pojazdy obsługujące połączenia tzw. busy nie spełniają żadnych norm, są przestarzałe i niebezpieczne, pozbawione udogodnień typu klimatyzacja latem, poza nielicznymi, niedostosowane dla osób niepełnosprawnych, problemami ruchowymi, matek z dziećmi, oraz dla osób wysokich, które muszą się garbić w tak niskich pojazdach, gdy brakuje wolnych miejsc a trzeba przyznać, że często te busy są przeciążone, zabierając ponad dozwoloną normę, jeśli nie chcą pozostawić klientów na przystanku(choć to też częsta praktyka). Na transporcie publicznym coraz mniej można polegać, gdyż zlikwidowano przejazdy w niedzielę a w sobotę jest parę kursów, co kilka godzin, bez przejazdów wieczornych, co eliminuje pracujących w weekendy i późnych godzinach (praca zmianowa kasjerek, pielęgniarek, salowych itd.), oraz wyklucza dojazd (a zwłaszcza powrót!) osób na wszelakie imprezy, na koncert, do teatru, odwiedzin w szpitalu, czy rodziny, lub by przesiąść się w dalszą podróż pociągiem, czy autobusem do innego miasta, lub za granicę. Na tygodniu też jest ograniczona ilość kursów w ciągu dnia, by swobodnie dostać się do pracy, szkoły, do lekarza, na zakupy, imprezę i wrócić . Problemem jest zbyt słaba siatka połączeń(co kilka godzin, bez godzin nocnych, bez weekendów) i warunki podróżowania(bezpieczeństwo i wygoda), oraz cena połączeń(drogie bilety jednorazowe, brak karnetów, czy biletów „miesięcznych" dla osób dorosłych dojeżdżających co miesiąc do pracy). Brak możliwości sprawdzenia w internecie rozkładu jazdy na wszystkie linie przewozowe, dojmujące zwłaszcza dla osób przyjezdnych, odwiedzających województwo Świętokrzyskie. Cóż z tego, że mamy rewelacyjne punkty widokowe i zabytki, oznakowane szlaki turystyczne, bazę noclegową, baseny, skoro nie można do nich dojechać autobusem w dogodnym czasie a jedynie transportem własnym?! Przykre to, że trzeba rezygnować z wielu

aktywności, gdyż nie ma właściwego transportu i możliwości dojazdu, osoby bez samochodu mogą się czuć wykluczone, młodzież, osoby starsze, niepełnosprawne.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: Badania grup fokusowych (FGI)

31.12.2022r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp oraz metodyka.....	3
2 Przykładowe pytania.....	3

1 Wstęp oraz metodyka

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego charakteryzuje się ciągłą współpracą na linii wykonawca - mieszkańcy. W ramach opracowania projektu zostaną przeprowadzone badania FGI z grupami respondentów. Badania zostaną zrealizowane w dniach 5-15 stycznia 2023r.

Zogniskowany wywiad grupowy (FGI) to swobodna dyskusja grupy respondentów na dany temat, prowadzona przez moderatora i odbywająca się zgodnie z przygotowanym wcześniej scenariuszem. Wywiady realizowane są przez doświadczonych i przeszkolonych moderatorów, którzy mając umiejętność kierowania rozmową, sterowali nią w odpowiedni sposób. W badaniach FGI zadaniem moderatora oprócz ukierunkowywania rozmowy, by nie odbiegać od omawianego tematu, jest kontrolowanie zachodzących procesów oraz pilnowanie, by każdy badany miał szansę zabrać głos, oraz dbałość o podtrzymywanie uwagi i zainteresowania respondentów. Jedną z największych zalet wywiadu grupowego jest wykorzystanie interakcji grupowych – wypowiedź jednej osoby często generuje wypowiedź drugiej, istnieje zatem możliwość zajmowania stanowisk stojących do siebie w opozycji, wspólnego tworzenia pomysłów, konfrontowania różnych punktów widzenia. Przebieg rozmów jest rejestrowany, a następnie poddany transkrypcji oraz analizie jakościowej. Organizacja i przeprowadzenie wywiadów FGI odbywa się w sposób gwarantujący rozmówcom optymalne warunki do swobodnej rozmowy zgodnie z ich czasowymi preferencjami.

W badaniu przeprowadzonych zostanie łącznie 7 badań FGI:

- 3 grupy z mieszkańcami (z naciskiem na osoby posiadające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu)
- 2 grupy z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami,
- 2 grupy z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.

2 Przykładowe pytania

- Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym KOF, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?
- Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego?
- Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?
- Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać?
- Jakie połączenia w KOF są kluczowe dla jego funkcjonowania? Czy są to połączenia wewnątrzgminne czy połączenia z Kielcami?
- Czy istnieje dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem. Czy standard nawierzchni jest odpowiedni.
- Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy naj słabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?
- Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?
- Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPOERT POŚREDNI PO ZAKOŃCZENIU PRAC BADAWCZYCH:
ZOGNISKOWANE WYWIADY GRUPOWE (FGI)

25.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp oraz metodyka.....	3
2 Przebieg wywiadu	3
2.1 Grupa z mieszkańcami	3
2.2 Grupa z mieszkańcami	6
2.3 Grupa z mieszkańcami	8
2.4 Grupa z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami.....	10
2.5 Grupa z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami.....	13
2.6 Grupa z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.....	16
2.7 Grupa z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.....	18

1 Wstęp oraz metodyka

Na potrzeby PZMM zrealizowano 7 wywiadów FGI. Respondentami byli zarówno mieszkańcy, jak i przedstawiciele organizacji pozarządowych, a także przedstawiciele administracji. Poniżej zestawiono wnioski dotyczące systemu transportowego i mobilności w obszarze.

2 Przebieg wywiadu

2.1 Grupa 1 – wyłącznie z mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym KOF, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Stwierdzono zgodnie, że budowa dodatkowego środka komunikacji zbiorowej tj. (tramwaju/ trolejbusu bądź metra) przyniosłoby najwięcej korzyści.
- Za metrem zagłosowano ze względu na prędkość poruszania się tego środka transportu, brak konieczności wdychania spalin oraz stwierdzono, że metro pozwala poczuć atmosferę większego miasta – metro się podoba.
- Stwierdzono, że miasto Kielce jest za małe na budowę metra. Zauważono, że budowa tramwaju byłaby wystarczająca, gdyż pozwala uzyskać większą punktualność od obecnego środka transportu jakim są autobusy miejskie.
- Założono, że gdyby komunikacja miejska była punktualniejsza, stała na odpowiednim poziomie, pracując w obrębie miasta nie byłoby konieczności zmiany komunikacji miejskiej na własny samochód, bo jest to droższy środek transportu.
- Zauważono, że sieć linii autobusów i siatka połączeń jest nie przemyślana. Zarzucono, że autobusy komunikacji miejskiej odjeżdżają z przystanku w jednym czasie, a następnie przez kilkanaście minut nie ma żadnego pojazdu. Podano przykład autobusów linii 46 i 35.
- Stwierdzono, że powinna zwiększyć się punktualność autobusów.
- Podano, że atrakcyjność oferty przewozowej w obrębie atrakcji miejskich jest fatalna. Występuje z problem dojazdu bezpośrednio komunikacją zbiorową np. dojazd do GeoParku czy centrum biznesu na ul. Olszewskiego

Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego

- Stwierdzono, że poprawa rozkładu jazdy, aby autobusy nie jeździły parami, spowoduje zwiększenie atrakcyjności komunikacji miejskiej
- Zauważono, że dłuższe godziny funkcjonowania komunikacji mogą zachęcić ludzi do korzystania z komunikacji miejskiej.
- Przekazano, że powinny powstać linie nocne, bo występują problemy z dotarciem do domu w godzinach nocnych.
- Podano, że ceny biletów obecnie są bardzo drogie po obecnych podwyżkach i skutecznie mogą zniechęcać do korzystania z autobusów miejskich

Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?

- Pochwalono „koralikowe” tablice za ich przydatność, ale zauważono również, że lepiej, gdy ten rozkład pokazuje, przyjazd autobusu w minutach, a nie pełną godzinę odjazdu.
- Pochwalono również tablice koralikowe w autobusach na oknach bocznych za przydatność ze względu na pokazywanie trasy autobusu, podany czas dojazdu oraz kolejne przystanki. Bardzo praktyczne rozwiązanie dla osób przyjezdnych
- Stwierdzono, że w Kielcach bardzo dobrze działają aplikacje JAKDOJADĘ, MYBUS (o której będzie autobus na przystanku) oraz MAPY GOOGLE.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać

- Zauważono, że obecnie nie ma zintegrowanej informacji pasażerskiej poza granicami Kielc.
- Stwierdzono, że powinno się pokazywać również informacje o kursach realizowanych przez prywatnych przewoźników.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Zauważono, że obecnie transport kolejowy jest za mało wykorzystany. Dostępnych jest kilka przystanków kolejowych, ale brakuje kursów pociągów w relacjach lokalnych.
- Stwierdzono, że występuje problem z dostępnością przystanków kolejowych – ciężkie dojście na peron.
- Zasugerowano, że kolejka podmiejska wykorzystująca linie kolejowe do gmin ościennych we wszystkich kierunkach byłaby dobrym rozszerzeniem transportu publicznego. Wówczas bilet powinien być przesiadkowy (wspólny), aby pasażerowie na jednym bilecie mogli przyjechać pociągiem, a następnie kontynuować podróż autobusem miejskim.

Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?

- Stwierdzono, że obecnie inwestowanie w istniejący SIP jest pod względem ekonomicznym niepotrzebne. Można sprawdzić wszystko w istniejących aplikacjach i działa to dobrze.
- Pomyślano, że dla pasażerów przyjezdnych ciekawym pomysłem mogą być informatory papierowe lub elektroniczne na przystankach.
- Zauważono, że ulepszanie SIP powinno nastąpić dopiero w momencie integracji z kolejką podmiejską

Jakie połączenia w KOF są kluczowe dla jego funkcjonowania? Czy są to połączenia wewnątrzgminne czy połączenia z Kielcami?

- Stwierdzono, że obecna sytuacja z połączeniami między gminami wymusza na ludziach wykonujących kilka podróży w ciągu jednego dnia korzystanie z własnego samochodu.
- Zauważono, że pojedyncze podróże autobusami między miastami m.in. do Starachowic, Skarżyska czy Ostrowca, odbywają się w większości punktualnie oraz są zadowalające pod względem jakości.
- Podano, że podróże na tereny wiejskie transportem publicznym są prowadzone dookoła. Podróż trwa zdecydowanie dłużej w porównaniu do samochodu osobowego. Omawiano przykład z gminy Zagnańsk. Dodano, że istnieją również połączenia prywatnych

przewoźników i są one pod względem trasy lepsze, ale notorycznie są przeładowane. To pokazuje, że ten transport jest częściej wybierany.

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- Powrócono do informacji o dojeździe do największych atrakcji miasta z początku rozmowy. Częsty brak bezpośredniego transportu pod największe atrakcje miejskie.

Jakie działania powinny być podjęte, aby Państwo korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu?

- Stwierdzono, że kluczowe, żeby wybrać komunikację miejską jest dobre oznaczenie linii komunikacji miejskiej, tak aby wszystkie informacje były proste i czytelne, nawet dla osób bez znajomości topografii miasta.
- Przedstawiono pomysł zaczerpnięty z metra moskiewskiego – w każdym pociągu jest mapka zaraz przy wejściu, linie są odznaczone kolorami. Stwierdzono, że mapki komunikacji zbiorowej mogłyby być dobrym rozwiązaniem w formie papierowej lub kodów QR

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym? Czy są one budowane w miejscach już skomunikowanych?

- Zauważono, że obecnie najczęściej infrastruktura komunikacyjna budowana jest dopiero po budowie obiektów funkcjonalnych. Podano przykład budowy Targów Kielce oraz Kieleckiego Parku Technologicznego dopiero ich budowa spowodowała, że w tą okolice zaczęło jeździć więcej autobusów.

Jak oceniliby Państwo już istniejącą infrastrukturę pieszo rowerową

- Pochwalono, że w ostatnim czasie poprawia się infrastruktura rowerowa. Dzięki pieniądzą z Budżetu Obywatelskiego, powstaje wiele nowych ścieżek.
- Stwierdzono, że występuje brak spójności w planowaniu ścieżek rowerowych. Rekreacyjne użytkowanie nie sprawia problemu, ale poruszanie się w celach służbowych jest mocno ograniczone. Ścieżki nagle urywają się bez znaków ostrzegawczych w pewnym miejscu i brakuje kontynuacji.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie KOF?

- Podano jako przykład ul. Tarnowską i okolice z ul. Bohaterów Warszawy, gdzie ścieżka nagle się kończy, na pewną chwilę nie ma kontynuacji, żeby następnie wrócić po drugiej stronie dwujezdniowej drogi.
- Stwierdzono, że ścieżka wzdłuż Silnicy jest wyłącznie rekreacyjna, bez perspektywy korzystania z niej w celu codziennych podróży np. do pracy
- Zgodnie zauważono, że rower miejski uruchomiony na jesień ze względu na warunki atmosferyczne był niewypałem. Rozmieszczenie stacji jest optymalne, chociaż nie wszystkie są jednakowo wykorzystywane. Niestety rower miejski to środek komunikacji jedynie dla określonej grupy użytkowników. Sposób logowania może być utrudniony dla starszych osób.

Czy istnieje dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem. Czy standard nawierzchni jest odpowiedni.

- Uznano, że większość ścieżek wykonanych z kostki brukowej i jest on nieodpowiedni. Generuje to sporo niebezpiecznych sytuacji podczas opadów deszczu. Zdecydowanie nowe drogi rowerowe powinny być wykonywane z asfaltu.
- Zauważono, że ścieżka w relacji Kielce -> Małogoszcz w ramach Greenvelo jest zdecydowanie w lepszym standardzie
- Ponadto, w mniejszych miejscowościach często jeździ się drogą bez wydzielonego pasa, ze względu na brak drogi rowerowej.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Stwierdzono zwężenie jezdni jest akceptowalne, ale w momencie kiedy nie wpłynie to na powstawanie korków.
- Zauważono, że buspasy są konieczne, żeby autobusy przyjeżdżały na czas.
- Jako przykład niewykorzystywanego specjalnego pasa dla rowerów, podano przykład z al. 9 Wieków, gdzie rowerzyści mają swój pas, ale ze względu na niebezpieczeństwo kolizji z samochodami, wolą korzystać z chodnika
- Nie stwierdzono miejsc perspektywicznych w których mogłyby powstać drogi rowerowe wydzielone z pasa jezdni.

Gdzie powinny być perspektywnie zarezerwowane główne ciągi drogowe

- Podano wyeliminowanie transportu ciężkiego z miasta poprzez budowę obwodnicy jako największą potrzebną, aby poprawić funkcjonowanie komunikacji miejskiej i komfortu mieszkańców.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu? Co się sprawdza jakie oceny

- Stwierdzono, że progi zwalniające sprawdzają się bardzo dobrze. Umieszczenie ich w okolicy szkół oraz dużych osiedli powoduje, że bezpieczeństwo realnie wzrasta, ponieważ kierowcy zwalniają z troski o swój samochód.
- Podano również Odcinkowy pomiar ruchu na przykładzie miejscowości Radlin, gdzie ruch się zdecydowanie uspokoił po wprowadzeniu odcinkowego pomiaru ruchu.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Stwierdzono, że plusami obecnego systemu jest polepszający się tabor autobusowy oraz wykorzystywany w nim system informacji pasażerskiej oraz możliwość zakupu biletu z wykorzystaniem aplikacji.
- Jako najsłabsze strony podano obecnie funkcjonujący rozkład jazdy (dużo linii skoncentrowanych w okolicach centrum, jazda autobusów parami, ciężki powrót po wydarzeniach kulturalnych – brak kursów późnowieczornych/ nocnych, niskie taktowanie w godzinach szczytu), mało funkcjonalne przystanki autobusowe, osobne dworce autobusowe dla komunikacji miejskiej oraz prywatnych przewoźników – powodujące dezorientacje wśród pasażerów
-

2.2 Grupa 2 – wyłącznie z mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Poprawa jakości dróg.

- Wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej.
- Poprawa jakości przystanków (wiaty)
- Skomunikowanie rozkładu jazdy, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów.

Gdzie obecnie występują „białe plamy” komunikacyjne”, tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy? Czy istnieje potrzeba dywersyfikacji usług komunikacyjnych na tych terenach?

- W gminie Nowiny, wskazano problem częstotliwości kursowania autobusów, szczególnie mało autobusów kursuje w godzinach pracy oraz szkoły.
- Zbyt mała częstotliwość kursowania autobusów, co utrudnia dostanie się osobie ankietowanej z gminy ościennej do miasta
- Problem ze skumulowaniem autobusów, w okresie 5-10 minut na przystanek przyjeżdża kilka autobusów po sobie, a następnie przez dłuższy czas żaden autobus nie zatrzymuje się na przystanku

Jak ma wyglądać docelowa sieć parkingów P+R i B+R?

- Stwierdzono, że Kielce są zbyt małym miastem, aby taka idea jak P+R miała racje bytu
- Stwierdzono, że wpływ na powodzenie takiego rozwiązania ma dostępność parkingu pod miejscem pracy. Im mniejsza ta dostępność tym chętniej osoby mogłyby korzystać z rozwiązań typu parkingi P+R.

Jak skutecznie zachęcać mieszkańców do korzystania z roweru?

- Budowa infrastruktury rowerowej w postaci parkingów dla rowerów.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Mocne strony:
 - Nowy dworzec autobusowy (bardzo dobra informacja pasażerska)
 - Tablice informacyjne, informujące o czasie odjazdu Autobusów
 - Wprowadzenie nowych środków przemieszczania się jak np. hulajnogi oraz rowery miejskie
 - Kody QR na przystankach, dzięki którym można odczytać informacje dotyczące odjazdu autobusów
 - System portmonetek, który pozwala na oszczędność, nowe automaty biletowy, aplikacje pozwalające na kupowanie biletów online
- Słabe strony:
 - Problem z działaniem kasowników w autobusach
 - Problem z biletomatami (ograniczone opcje płatności, brak wydawania reszty)
 - Nowe przystanki autobusowe (aktualne nie spełniają swojej funkcji)
 - Niekulturalni kontrolerzy biletów

Jakie działania powinny być podjęte, aby Państwo korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu?

- Jednym z pomysłów, który mógłby zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego, mogłoby być jego uprzywilejowanie poprzez wprowadzenie buspasów.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Wskazano, że dobrym rozwiązaniem są wyniesione przejścia dla pieszych, szczególnie dobrze sprawdza się w okolicach szkół. Kolejny przykład to odcinkowe pomiary prędkości (Radlin). Wskazano, że na odcinku ul. Krakowskiej takie rozwiązanie jak odcinkowy pomiar prędkości byłoby wskazane.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Zintegrowana sieć transportu publicznego powinna być obsługiwana przez funkcjonalne aplikacje

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać?

- Stwierdzono, że ciekawym pomysłem byłaby próba włączenia przewoźników prywatnych do aplikacji typu JakDojade oraz mybus, co mogłoby być pomocne dla osób korzystających z usług prywatnych przewoźników

Jaki musi być / powinien być transport publiczny, aby skłonić więcej osób do przesiadania się?

- Autobusy nie mogą być przepełnione. Zwrócono uwagę na linię nr 31. Należy zwiększyć częstotliwość kursów lub mądrze zarządzać taborem
- Dłuższe trasy przejazdu autobusów
- Zwrócono uwagę na brak węzła przy Karczówce – utrudniony dojazd do gminy Nowiny

Czy istnieje dobry dojazd rowerem do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem?

- Ścieżek rowerowych jest zbyt mało
- Uznano, że infrastruktura rowerowa się znacznie poprawiła. Stwierdzono, że należy budować kulturę jazdy rowerem u ludzi, gdyż w Polsce nie jest ona rozwinięta w takim stopniu jak mogłaby być, porównując z innymi europejskimi krajami.

W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?

- Zwrócono uwagę na to, że wiele ścieżek rowerowych wykonanych jest z kostki brukowej, a w takich przypadkach dochodzi do sytuacji, gdzie kostka się zapada i brakuje reakcji ze strony władz.
- Sieć infrastruktury rowerowej powinna być ciągła, z czym są problemy w obszarze KOFu.

Wolne wnioski i uwagi, pomysły

- Zwiększenie kultury osobistej, uświadamianie ludzi poprzez kampanie reklamowe itp. Na temat, kulturalnego zachowania się w Autobusie.
- Zwiększenie liczby nocnych autobusów, szczególnie dla dojazdu do gmin ościennych.

2.3 Grupa 3 – wyłącznie z mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Przeniesienie przystanku, aby skrócić czas do niego dojścia.
- Jazda autobusu zgodnie z rozkładem (mowa o autobusach nocnych)
- Zwiększenie częstotliwości oraz punktualności linii nr 112 (dojazd na Herbie)
- Poszerzenie ciągów drogowych
- Wprowadzenie biletomatów z możliwością płatności kartą do większości autobusów
- odpowiednie dopasowanie wielkości autobusów na liniach 34,46,30 (zbyt małe autobusy)

Gdzie obecnie występują „białe plamy” komunikacyjne”, tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy? Czy istnieje potrzeba dywersyfikacji usług komunikacyjnych na tych terenach?

- Brak komunikacji w okolicy ulicy Biesak.

Czy istnieć dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem.

- Stwierdzono, że od strony Zagnańska ten dojazd będzie dobry, ze względu na czynione inwestycje związane z budową infrastruktury rowerowej.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego?

- Stwierdzono, że jednym z takich miejsc jest odcinek wzdłuż ulicy Źródłowej w okolicy McDonalda.

Jakie połączenia w KOF są kluczowe dla jego funkcjonowania? Czy są to połączenia wewnątrzgminne czy połączenia z Kielcami?

- W gminie Łopuszno, kluczowe są połączenia wewnątrzgminne, które w tym obszarze są bardzo ograniczone

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- W przypadku dojazdu do hali Legionów, gdzie organizowanych jest wiele wydarzeń sportowych i kulturalnych, jest on utrudniony w przypadku komunikacji miejskiej. Szczególnie w przypadku powrotu z takich wydarzeń w godzinach wieczornych, gdzie liczba autobusów jest ograniczona.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Uznano, że nie należy zawężać ulic, a je poszerzać
- Stwierdzono, że taki pomysł mógłby nie być zaakceptowany przez uczestników ruchu jakimi są kierujący samochodami osobowymi.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Zwrócono uwagę na problem dużej liczby wypadku na ulicy Sandomierskiej (okolice prokuratury i straży pożarnej. Jest to miejsce w których rozwiązania uspokajające ruch mogłyby się sprawdzić.
- Wskazano ulicę Sandomierską
- Wskazano również ulicę Sandomierską, od strony Cedzyny w kierunku Galerii Echo.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Stwierdzono, że do systemu transportu publicznego warto byłoby włączyć przewoźników prywatnych.
- Zwrócono uwagę na zawieszenie kursowania linii podmiejskich, przez co utrudniony jest dojazd do gmin ościennych (podawany przykład linii 202).
- Włączenie kolei do sieci transportu publicznego na obszarze KOF, może być utrudnione ze względu na ograniczenie w postaci wielkości miasta. Osoby mieszkające w samych Kielcach nie wykorzystują kolei do poruszania się, ze względu na dużą ilość połączeń autobusowych.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać?

- Stwierdzono fakt, że informacja pasażerska jest na odpowiednim poziomie, podkreślono łatwość wyszukiwania połączeń itp. poprzez Internet.
- W przypadku dojazdu do miejscowości w gminach ościennych, uzyskanie informacji na temat odjazdu Autobusów jest utrudnione (brak rozkładów jazdy przewoźników prywatnych na przystankach), brak zintegrowania informacji w przypadku przewoźników prywatnych z jednego źródła.
- Stwierdzono problem znalezienia informacji na temat odjazdu busów przewoźników prywatnych, wskazano, że ciekawym rozwiązaniem byłoby stworzenie jednej platformy dla wszystkich przewoźników, co w znacznym stopniu ułatwiłoby korzystanie z transportu jego użytkownikom.
- Ustalono, że dobrym rozwiązaniem jest wprowadzenie kodów QR na przystankach autobusowych, dzięki którym można wyświetlić sobie rozkład jazdy.

Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy wysokie ceny paliw mają jakieś znaczenie dla kierowców?

- Rozwinięta siatka połączeń autobusowych.
- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. W niektórych przedziałach czasu jest nagromadzenie autobusów, przyjeżdżają jeden za drugim, żeby następnie przez dłuższy czas żaden autobus nie przyjechał.
- Jednym z powodów, aby zachęcić ludzi do rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji miejskiej, mogłyby być zauważalne utrudnienia dla transportu indywidualnego takie jak np. problem z dostępnością miejsc parkingowych.

W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?

- Wskazano przykład dwóch ścieżek rowerowych: w kierunku Nowin od Białogonu oraz na ulicy Sandomierskiej, których nawierzchnia została wykonana z asfaltu, dzięki czemu komfort z jazdy jest na wysokim poziomie.
- Zwrócono uwagę na wysokie krawężniki, w przypadku, kiedy ścieżka rowerowa jest poprowadzona równolegle do jezdni, co sprawia, że poruszanie się po takiej ścieżce jest mniej komfortowe ze względu na bezpieczeństwo.

2.4 Grupa 4 - z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Przebudowa przystanków autobusowych, ze względu na niespełnianie przez obecne swojej funkcji (brak ochrony pasażerów przed słońcem, deszczem, mały komfort z użytkowania)
- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, zmiana rozkładów jazdy
- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, poprawa dostępności do przystanku autobusowego, ze względu na miejsce zamieszkania (las)
- Remaszrutyzacja niektórych linii autobusowych, ale nie częściej niż co 20 minut.
- Wymiana autobusów na bardziej ekologiczne.
- Zwiększenie liczby kierowców.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego?

- Zwrócono uwagę na problem, który widzi w miejscu swojego zamieszkania (Stadion), gdzie doszło do zamienienia ciągów pieszych na rowerowe, przez co piesi mają utrudnione przemieszczanie się na tym obszarze.
- Stwierdzono, że ścieżek rowerowych jest zbyt mało
- Brak połączenia z ulicą Krakowską - ulica Mielczarskiego to dobre miejsce na wybudowanie ścieżki rowerowej
- Poruszono problem nawierzchni ścieżek rowerowych. Chodzi przede wszystkim, aby nawierzchnia nie była wykonana z kostki burkowej. Kolejny aspekt, na który zwracano uwagę to troszczenie się o nawierzchnie, jak chociażby usuwanie mokrych liści, które w pewnych okresach roku powodują, że poruszanie się po takiej ścieżce nie jest bezpieczne.

Jakie zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym w Państwa gminie powinny nastąpić, aby zwiększyć dostępność do systemu transportowego?

- Stworzenie infrastruktury rowerowej (Chmielnik)
- Poprawa infrastruktury dla samochodów osobowych (parkingi)

Jakie połączenia w KOF są kluczowe dla jego funkcjonowania? Czy są to połączenia wewnątrzgminne czy połączenia z Kielcami?

- Dla mieszkańców Kielc są to połączenia wewnątrz miasta
- Zwrócono uwagę, że jest zauważalne duże nagromadzenie linii dojeżdżających w okolice osiedla Świętokrzyskiego
- Brak połączenia Podkarczówki z Barwinkiem

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Mocne strony:
 - Częstotliwość kursowania autobusów w centrum miasta. Zmiana kadry kontrolującej bilety, duża poprawa w zachowaniu, tablice informacyjne przy przystankach
 - Możliwość zakupu biletów w autobusie, natomiast dużym minusem są ceny biletów. Za niska częstotliwość kursowania autobusów
 - Dobre połączenia z takimi ośrodkami jak szkoła.
 - Kamery w autobusach miejskich
- Słabe strony:
 - Problem z działaniem kasowników w autobusach

- Nietrzymanie się rozkładów jazdy przez przewoźników prywatnych
- Brak możliwości zakupu biletu przy użyciu karty płatniczej w niektórych autobusach

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

- Wskazano problem jakim jest to, że najpierw buduje się nowe budynki mieszkaniowe a w drugiej kolejności myśli się o dostępie do infrastruktury transportowej.

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe?

- Zwrócono uwagę na niedostateczny rozwój komunikacji Wschód – Zachód.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Zanegowano zawężanie dróg, celem wprowadzenia buspasów

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Wskazano, że w okolicach hotelu 365, dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie progów zwalniających, ze względu na organizowanie sobie przez kierowców „nocnych wyścigów”.
- Wskazano Ulice Grunwaldzką (przy szpitalach), duże natężenie ruchu, częste wypadki. Kolejnym przykładem rozwiązania na uspokojenie ruchu to fotoradary (szczególnie na głównych ulicach)

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Aplikacje mobilne (Uber, Bolt, Jakdojade, itp.)
- Rower miejskim hulajnogi elektryczne

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać?

- Tak, aktualnie informacje dotyczące przebiegu trasy często są nieczytelne (np. linie 2, 27, 29)
- Propozycja stworzenia systemu z tablicami informacyjnymi, z których można odczytać w jakim czasie przyjedzie dana linia

Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy wysokie ceny paliw mają jakieś znaczenie dla kierowców?

- Jedną z zachęt do korzystania z transportu miejskiego, powinno być zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów

Wolne wnioski i uwagi, pomysły

- Problem z wydawaniem reszty w automatach biletowych, czas trwania na wydanie biletu trwa przez kilka przystanków.
- Wypowiadająca się osoba mieszka na wsi, w związku z tym zwraca uwagę na mały stopień obsługi jej miejsca zamieszkania przez komunikację (przede wszystkim prywatni przewoźnicy)
- Wskazano na korelację dostępności do transportu z rozwojem zawodowym, poprzez utrudniony dojazd z mniejszej miejscowości do miasta.

2.5 Grupa 5 - z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym KOF, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Stwierdzono, że powinno się dostosować dworzec PKP do potrzeb niepełnosprawnych. Dworzec PKP w ogóle jest nie dostosowany do osób na wózkach / wózków dziecięcych.
- Stwierdzono, że ograniczenie białoczerwonych słupków na osiedlach i w centrum mogłoby zaaktywizować Śródmieście Kielc, aby kierowcy przyjeżdżający do centrum mieli, gdzie zostawić samochodu. Za tą opinią dodano, że betonowanie miasta słupkami jest nie ekologiczne.
- Podano, że mając nakłady finansowe, należy podnieść atrakcyjność oferty transportu zbiorowego, który powinien być alternatywą do indywidualnego transportu. Poprawa infrastruktury (dokończenie sieci buspasów, rozwój dworca PKP oraz wspólny bilet autobusowo- kolejowy) niewątpliwie poprawiłaby atrakcyjność.
- Stwierdzono, że wprowadzenie innych środków transportu np. tramwaju.
- Podano, że budowa obwodnicy wschodniej wyciągnęłaby z centrum miasta transport obniżając ryzyko powstawania korków.
- Zasugerowano wprowadzenie częstszego taktowania rozkładu jazdy autobusów oraz budowę nowych przystanków według standardu, żeby dojście do przystanku nie było dłuższe niż 400 metrów.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Stwierdzono, że obecne formy transportu publicznego powinny zostać rozszerzone o połączenia kolejowe międzygminne, ponieważ potencjał jest duży, w gminach, gdzie są już tory kolejowe. Wnioski na przykładzie miast Skarżysko, Ostrowiec, Skierniewice, z których już w tym momencie bardzo dużo ludzi korzysta.
- Zauważono, że obecnie połączenie do Warszawy w godzinach dziennych jest wystarczające, ale w nocy jest gorzej. Natomiast połączenie z Łodzią jest niepraktyczne oraz wykonywane w niskiej jakości. W odróżnieniu do Łodzi, podróż do Wrocławia jest bardzo szybkie i jest dużo różnych kursów, również bezpośrednich.

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- Stwierdzono, że obecne tempo życia wymusza poruszanie się po mieście samochodem i nawet jeśli powstałoby połączenie zadowalające to nie byłoby to atrakcyjne, ze względu na szybkość poruszania się po mieście.
- Podano, że obecnie dla wielu wybór taksówki jest atrakcyjniejszy niż autobus komunikacji miejskiej. Zwłaszcza prz okazji wydarzeń kulturalnych lub sportowych. Wówczas autobusów jest mało i są one przepełnione.
- Pochwalono połączenie autobusowe na stadion piłkarski, ponieważ jest ono wygodne i daje komfort ze względu, na brak konieczności szukania miejsca parkingowego.
- Stwierdzono, że obecnie traktuje się transport zbiorowy jako transport dla osób biedniejszych, a nie alternatywą do własnego samochodu. W odróżnieniu do miast krajów zachodnich, samochód osobowy jest wyznacznikiem statusu społecznego. W Kielcach

niestety ciężko funkcjonować bez samochodu, bo nie wszędzie można dojechać i nie jest realną alternatywą.

- Podano, że realną alternatywą dla własnego samochodu była wypożyczalnia samochodów Panek, ale nie utrzymała się w Kielcach;
- Oceniono, że bezpłatna komunikacja po jednorazowym oddaniu krwi jest świetnym pomysłem na promocję komunikacji. W ramach tego biletu można również korzystać z Roweru Miejskiego, ale niestety nie wszyscy o tym wiedzą – nie ma kampanii reklamowej na ten temat.
- Stwierdzono, że komunikacja miejska może być alternatywą do własnego samochodu, ale jedynie w sytuacjach, kiedy nie potrzebujemy się przemieszczać szybko i punktualnie. Oceniono, że transport do sąsiednich gmin jest niemożliwa bez własnego samochodu, bo jest wiele gmin, które są białymi plamami transportowymi.
- Stwierdzono, że można polepszyć punktualność autobusów podmiejskich poprzez kierowanie ich tylko do parkingów P+R na obrzeżach miasta, a nie do centrum, aby nie stały w korkach.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać

- Zauważono, że informacja o tym, że na bilecie okresowym można korzystać również z roweru miejskiego jest mało rozpowszechniona.
- Zauważono, że lokalna aplikacja do wyszukiwania połączeń jest czytelna i ogólnodostępna, zawsze posiada bieżące informacji. Podano również, że aplikacja MYBUS i Mapy Google też pokazują czasy rzeczywiste odjazdów na podstawie GPS.
- Wspomniano, że reklamy na monitorach w autobusach nie pomagają pasażerom w sprawnym poruszaniu się komunikacją, bo są wykupowane przez prywatne firmy do reklamowania swoich usług.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Stwierdzono, że na ul. Warszawska buspas powinien być na całej długości.
- Zauważono, że wprowadzenie większej ilości buspasów mogłoby poprawić bezpieczeństwo – z opinii wynika, że kierowcy autobusów chcąc nadrobić czas jazdy, wymuszają pierwszeństwo na pojazdach osobowych, powodując realne zagrożenie stłuczki. Jeśli mieliby swoje pasy można byłoby zminimalizować ten proces.
- Podano ul. Sandomierską jako miejsce, gdzie można byłoby stworzyć buspas (obecnie 3 pasy ruchu)
- Również podano al. 9 wieków i ul. Ogrodowej w tych miejscach budowa buspasa odbyłaby się kosztem transportu indywidualnego. Zauważono również, aby nie robić buspasów dla jednego autobusu, który jeździ co 30 minut.

Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy wysokie ceny paliw mają jakieś znaczenie dla kierowców?

- Zauważono, że już obecnie cena parkowania jest już stosunkowo wysoka. Natomiast oceniono pozytywnie, że pierwsze 45 minut jest darmowa. Dodano również, że niestety podwyżka cen za parkowanie nie zmniejszyła ilości pojazdów parkujących w strefie. Najczęściej są to osoby spoza Kielc.
- Zasugerowano, że dla osoby mieszkającej na granicy strefy parkowania, parkowanie własnego samochodu jest uciążliwe, ponieważ przyjezdni parkują tuż za granicą strefy zajmując tym samym miejsca osób zamieszkujących okolice.

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe?

- Podano, stworzenie kilku tzw. ringów wokół miasta jako pomysł na pozbycie się korków
- Zauważono, że rozbudowa dróg o kolejny pas spowoduje zwiększenie ruchu na takim odcinku i tym samym nie koniecznie pozbycie się korków.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Zauważono, że dobrym miejsce do uspokojenia ruchu byłoby skrzyżowanie ul. 1 Maja oraz Gosiewskiego. Budowa ronda i/ lub światła mogłaby obniżyć liczbę stłuczek do których dochodzi w tym miejscu, pomimo oznakowania pionowego i poziomego.
- Podano również odcinek ul. Czarnowskiej do Ronda 9 wieków Paderewskiego jako okolice wymagającą uspokojenia ruchu.
- Oceniono, że ronda powodują spowolnienie ruchu, ale również dają płynność. Podano przykład przebudowy ul. Witosa, gdzie obecnie jest 7 rond w ciągu ulicy, ale ruch jest spokojny i nie korkuje się.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie KOF?

- Stwierdzono, że w Kielcach spacer z wózkiem dziecięcym jest w wielu miejscach nieprzyjemną podróżą, ze względu na chodniki pozostawiające wiele do życzenia, natomiast ich remonty trwają bardzo długo, podano jako przykład osiedle Barwinek.
- Podano, że ścieżki rowerowe cały czas się rozwijają, korzystanie z roweru jest możliwe przez cały rok, mimo, że sporo ścieżek jest urywanych przed skrzyżowaniem i nie ma bezpiecznego przejazdu.
- Dodano przykład ul. Jagiellońskiej, gdzie ścieżka z jednej strony ulicy nagle przechodzi na drugą stronę nie tworząc ciągłości
- Drogi rowerowe na ul. Popiełuszki oceniono fatalnie ze względu na ich stan, projekt zakładający wiele kolizji z chodnikiem oraz bliskość z przystankiem autobusowym

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

- Stwierdzono, że miasto powinno budować się w górę, a nie rozwijać się wszcz. Założono, że w idealnym systemie, wszystko do zaspokojenia potrzeb powinno być w obrębie 15 minut od miejsca zamieszkania. Z uwzględnieniem potencjalnej możliwości korzystania ze wszystkich środków transportu

Jakie działania powinny być podjęte, aby Państwo korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu?

- Zasugerowano, że darmowa komunikacja miejska dla krwiodawców jest bardzo zachęcająca zarówno do korzystania z transportu publicznego, jak również do oddawania krwi.
- Uznano, że wprowadzanie promocji na bilety długookresowe, również jest skuteczny sposobem na przyciągnięcie pasażerów.
- Stwierdzono, że budowanie infrastruktury dla nowych osiedli powinno zaczynać się po wprowadzeniu mieszkańców, żeby móc zbudować infrastrukturę zaspokajającą ich potrzeby.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Prowadzenie remontów w sposób, jak dotychczas generując korki oraz opóźnienia Komunikacji miejskiej, jak również brak medialnych przekazów o benefitach oceniono negatywnie. Podano również w kategorii najsłabszych stron systemu transportowego brak kolei aglomeracyjnej, fatalny stan dróg, mylące nazewnictwo przystanków oraz ich wygląd i funkcjonalność.
- Natomiast jako przykład pozytywnej oceny, podano wprowadzenie roweru miejskiego, zniżki dla podatników kieleckich, sporą ilość bus pasów, system informacji pasażerskiej – integracja z Google Maps oraz fakt, że we wszystkich autobusach są biletomaty.

2.6 Grupa 6 - z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Zasugerowano potrzebę zrobienia komunikacji (aby zebrać większą ilość pasażerów i dowieźć ich do Kielc) która dowiezie pasażerów do Pierzchnicy lub Chmielnika, bo stąd już jest linia do Kielc. Podano, że wystarczyłby jeden kurs rano i popołudniu.
- Zasugerowano utworzenie centralnej bazy - aplikacji uwzględniającej możliwość transportu różnego rodzaju środkami transportu. Taka baza posiadałaby podpowiedzi przesiadkowe czym najlepiej dotrzeć do celu (wliczając również ruch pieszy i transport rowerem)
- Zasugerowano również rozszerzenie sieci autobusów miejskich, ponieważ obecnie niektóre gminy nie mogą liczyć na transport miejski tylko są skazani na transport prywatnych przewoźników.

Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?

- Stwierdzono, że aplikacja MYBUS nie uwzględnia rzeczywistych opóźnień, więc planowanie z tego powodu może być kłopotliwe.
- Również zauważono, że czas na tablicach przystankowych nie uwzględnia opóźnień przykładowo, jeżeli autobus jest opóźniony tablica wskazuje przez 10 minut, czas dojazdu autobusu np. 3 minuty – okłamując tym samym pasażerów. Spóźniony autobus często również znika z tablicy, jak gdyby już odjechał. Wprowadza to niepotrzebną dezorientację.

Jak ma wyglądać docelowa sieć parkingów P+R i B+R?

- Jako przykład na wprowadzanie pomysłów P+R podano przykład parkingu na Bukówce, gdzie w fazie planowania uwzględniano parking P+R, ale podczas budowy zmieniono plany i nie wybudowano parkingu
- Idea B+R oceniana bardzo pozytywnie w oparciu o doświadczenie innych miast Polski
- Zasugerowano, że potrzebna byłaby baza przesiadkowa, miejsce, w którym pasażer mógłby spędzić czas w oczekiwaniu na przesiadkę z roweru na autobus
- Podano, że ograniczenie wjazdu do centrum miasta oraz podwyżka ceny parkowania w strefie, może spowoduje, że ludzie spoza Kielc pozostawią samochód na parkingu i przesiadną się na komunikację publiczną

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Zaproponowano powstanie „wiejskiego” blablacar’a opierającego się na zasadach wspólnych podróży do punktu docelowego.
- Stwierdzono, że transport kolejowy realnie mógłby być realnie, ale wyłącznie na niektórych kierunkach. Obecnie lokalnie nie istnieje transport kolejowy.

Czy należy obniżyć, czy podwyższać ceny poszczególnych rodzajów biletów?

- Zaproponowano, że obniżka cen biletów mogłaby spowodować większe zainteresowanie pasażerów co przełożyłoby się na większą opłacalność. Wówczas dla przewoźnika wykonywanie poszczególnych kursów będzie bardziej opłacalne. Obecnie, gdy mało pasażerów korzysta z komunikacji publicznej, nawet dopłaty do kursów są mało atrakcyjne dla przewoźnika i może on się wycofać z realizowania danych kursów.

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- Stwierdzono zgodnie, że podróż z punktu A do B jest możliwa bez problemu, jeżeli nie zależy pasażerom na punktualności.
- Opisano również problem dotyczący wydarzeń kulturowych np. w Tokarni – stwierdzono, że podczas wydarzeń, które kończą się w godzinach wieczornych powinna być specjalna organizacja komunikacji miejskiej - dodatkowe kursy – aby można było wrócić bezpiecznie do domu.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Podano ul. Warszawską jako miejsce, gdzie przydałby się buspas w dwie strony dodano, że w na tej ulicy jest spora rezerwa terenowa, żeby taki buspas powstał.
- Zaproponowano również, że na ul. Zagnańskiej w godzinach szczytu również jest problem w tworzeniu korków i opóźnieniach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej.

Jak skoordynować wewnętrzne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, ciągów pieszych i stref pieszych tak by stanowiły one spójną całość? Jak zorganizować sieć dróg rowerowych pomiędzy gminami/miastem?

- Stwierdzono, że polepszenie infrastruktury z Pierzchnicy do Kielc spowodowałoby zwiększenie ruchu rowerowego na tej relacji, ponieważ ludzie chętnie jeżdżą na rowerze zwłaszcza w sezonie letnim. W okolicy Kielc również powstaje droga rowerowa z okolicy zakładu karnego do Zagnańska przecinająca drogę S7
- Zauważono, że w Kielcach powstaje coraz więcej nowych ścieżek, ale są luki/braki w ciągłości, albo nie ma bezpiecznego przejazdu na drugą stronę ulicy. Natomiast pozytywnie oceniono nawierzchnie na nowo budowanych ścieżkach. Doceniono odejście od brukowanych ścieżek rowerowych.
- Stwierdzono, że podróż w godzinach nocnych na rowerze np. z pracy jest utrudniona ze względu na brak oświetlenia na niektórych ścieżkach w Kielcach.
- Uznano, że wyznaczanie na jezdni pasów dla transportu rowerowego może nie być proste ze względów prawnych oraz może powodować sytuacje niebezpieczne zarówno dla rowerzystów jak i kierujących pojazdami mechanicznymi.

W jaki sposób wdrażać uspokojenie ruchu (np. zwężenie ulic) nie powodując konfliktów społecznych?

- Stwierdzono, że montaż progów zwalniających spełnia swoje zadanie jedynie na drogach osiedlowych, ale na drogach o większym natężeniu powinno montować się co najwyżej wysepki zwalniające. W przypadku progów często wymagają one zatrzymanie się niemal do zera.
- Uznano, że bardzo skutecznym sposobem na uspokojenie ruchu są wysokości mandatów oraz odcinkowy pomiar ruchu

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

- Stwierdzono, że w Kielcach często nowe osiedla mają już styczność z komunikacją miejską, ale niestety nie jest to regułą

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe

- Oceniono, że najbardziej potrzebne są budowy ciągów dróg w kierunku Sandomierza – ul. Sandomierska ze względu na wąskie gardło, które tutaj powstaje przez duży ruch w tym kierunku.
- Zasugerowano również rozbudowę dróg komunikacyjnych w kierunku miasta Łódź
- Dodano w perspektywie gm. Górno potrzebę drogi ekspresowej od ronda Cedynie do granic gm. Górno która miałaby na celu poprawę bezpieczeństwa i komfortu życia mieszkańców

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Oceniono pozytywnie proces rozbudowy sieci autobusów i przewoźników prywatnych oraz fakt, że w dalszym ciągu spora liczba ludzi chce korzystać z autobusów miejskich.
- Natomiast negatywnie opisano, małą liczbę kursów na wybranych liniach, gorszy dostęp do komunikacji z mniejszych miejscowości, brak współpracy między przewoźnikami, różnice cen na tej samej trasie u różnych przewoźników, wiaty przystankowe, które są mało funkcjonalne – w zimie metalowe ławki na przystankach są zimne, a latem gorące.

2.7 Grupa 7 - z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Zasugerowano zwiększenie połączeń autobusowych i zwiększoną liczbę autobusów na poszczególnych liniach, sprawdzenie zagęszczenia zaludnienia na poszczególnych obszarach m. Kielce. Na obrzeżach miasta najczęściej jest tylko jedna linia. W dobie powstawania nowych osiedli deweloperskich, gdzie najczęściej wprowadzają się ludzie z dziećmi, jeden autobus jest niewystarczający do sprawnego poruszania się po mieście.
- Zasugerowano także zwiększenie połączeń z różnymi dzielnicami Kielc, ale z założeniem, żeby linie nie pokrywały się w dużym zakresie trasy.
- Podano jako atrakcyjną zmianę wprowadzenie darmowych biletów komunikacyjnych
- Zasugerowano ulepszenie systemu płatności bezgotówkowej lub banknotami. Ponieważ są problemy z płatnością kartą w autobusach.
- Zasugerowano poprawę jakości chodników. W przykładzie podano ul. Sandomierską – na tej ulicy ścieżka rowerowa jest po obu stronach jezdni, ale im dalej od centrum, tym gorzej z ciągłością w chodnikach. Podróż hulajnogami lub rowerem jest nieprzyjemna, bo chodniki

różnią się technologią budowy oraz są w złym stanie technicznym

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Stwierdzono, że bardzo ważnym wsparciem dla komunikacji miejskiej są ścieżki rowerowe
- Zauważono, że powinno się sprawdzać stan i funkcjonowanie obecnej sieci dróg rowerowych, aby zlikwidować istniejące luki,
- Przedstawiono również opinie, że istnienie prywatnych przewoźników jest korzystne, ale część z nich posiada flotę pojazdów w słabej kondycji
- Zasugerowano, że wprowadzenie transportu szkolnego na terenach gminnych zamiast dopłaty do biletów dla uczniów będzie korzystną zmianą.
- Podano, transport kolejowy jako atrakcyjną alternatywę dla miejsc, gdzie nie dociera autobus, a są w pobliżu tory kolejowe. Dla ludzi dojeżdżających z miejscowości ościennych do pracy do Kielc również pociąg może być atrakcyjną alternatywą do własnego samochodu. Niestety dodano również, że pociągi do Ostrowca, Sandomierza, Buska mają problem z ułożeniem rozkładów jazdy. Rozkład nie jest przystosowany godzinowo do godzin wyjazdu i powrotu do pracy.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać

- Uznano, że zdecydowanie potrzebne byłoby scalenie informacji pasażerskiej dla wszystkich możliwych środków transportu zwłaszcza prywatnych przewoźników, ale również z informacją o rowerach miejskich. Również przydatnym byłaby aplikacja, ale bez reklam, które opóźniałyby czas sprawdzania połączeń.
- Jak podano dużym problem jest odwoływanie kursów przewoźników prywatnych bez informowania pasażerów. Podano również, że nie ma dużej możliwości kontroli tego proceduru.
- Zasugerowano, żeby do już istniejących tablic informacyjnych, które sprawdzają się bardzo dobrze dodać możliwość wyświetlania połączeń prywatnych przewoźników. Stwierdzono, że wprowadzenie czasowych biletów również u przewoźników prywatnych pozytywnie wpłynie na chęć korzystania z komunikacji miejskiej. Dodano, aby zobowiązać potencjalnych przewoźników już na etapie przetargu do wprowadzenia biletów czasowych oraz informacji o spóźnieniu/ odwołanych kursów.
- Poinformowano, że można rozszerzyć obecną platformę e-podróżnika lub stworzyć własną, bo wiele osób z niej już teraz korzysta i kupuje bilety w tej aplikacji. Niestety jest ona prywatnym systemem, który pobiera prowizję od sprzedaży biletów.

Jaki musi być / powinien być transport publiczny, aby skłonić więcej osób do przesiadania się?

- Zauważono, że przesiadkę z prywatnego samochodu do autobusu determinuje często problemem z parkowaniem koło miejsca pracy. Dodano, że również cena parkingu odstrasza kierowców
- Oceniono, że korzystanie z autobusu wymaga poświęcenia więcej czasu i bycia bardziej elastycznym, bo nie ma pewności, kiedy dotrze się miejsca docelowego.
- Stwierdzono, że zwłaszcza na krótkich odcinkach, koszt biletu może wychodzić porównywalnie do kosztu przejazdu samochodem osobowym, wówczas oferta autobusowa staje się mało atrakcyjna ze względu na komfort i czas podróży

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- Stwierdzono, że obecnie podróż na imprezy kulturowe komunikacją publiczną jest trudny, a dokładniej powrót z takich wydarzeń późnym wieczorem jest prawie nie możliwy, ze względu na ostatnie kursy realizowany przed godziną 23. W ten sposób klienci kin czy teatrów zmuszeni są do korzystania z samochodów bądź taksówek. Zaproponowano, aby przynajmniej weekendy wydłużyć funkcjonowanie komunikacji miejskiej, by zwiększyć możliwość uczestnictwa w życiu towarzyskim również osoby, które samochodu nie posiadają.
- Zasugerowano, że uczelnie powinny być strategicznymi punktami, aby ludzie mogli docierać do nich z każdej części Kielc
Zaproponowano, żeby rozkład jazdy był elastycznie dostosowywany do różnego rodzaju wydarzeń kulturowych np. w Tokarni.

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

- Zauważono, że nowe osiedla powstają w większości już przy gotowej infrastrukturze.
- W odróżnieniu do miasta Kielce podano przykład gminy Górnio, gdzie od drogi głównej powstały osiedla w głąb pól, infrastruktura dopiero powstała po wprowadzeniu się mieszkańców

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Jak przykłady ulic, gdzie można zawęzić jezdnie i utworzyć buspasy wskazano ul. Krakowską (dużo miejsca na budowę buspasów); ul. Ściegiennego; ul. Tarnowską oraz ul. Okrzei.
- Zaznaczono również, że okolice galerii handlowych mogłyby zyskać buspasy.
- Zauważono przy tym, że wprowadzenie na pewnych ulicach buspasów, początkowo jest uciążliwe dla kierowców samochodów, ale w dalszej perspektywie zaczynamy zauważać również plusy tego, że w pewnych miejscach nie musimy stać w korkach.

Pytanie o sposób przekonania ludzi do przesiadki do autobusów?

- Podano dzień bez samochodu, polegający na wyłączeniu możliwości korzystania z samochodów na poszczególnych ulicach, żeby ludzie się przekonali, jak może wyglądać funkcjonowanie na danej ulicy bez udziału samochodów prywatnych.
- Wskazano również spoty reklamowe o wprowadzenia buspasów z informacją o ile skróci się przejazd buspasem w stosunku do obecnej sytuacji.
Zauważano jednak, że wprowadzenie buspasów nie może to być kosztem kierowców, bo będzie się buntował kierowca samochodu. Należałoby rozbudowywać ulice, a nie zabierać pas ze zwykłego pasa ruchu.
- Omówiono także pomysł zaczerpnięty ze Stanów Zjednoczonych, aby na trasach wylotowych, środkowy pas ruchu był o zmiennym kierunku jazdy w zależności od pory dnia i natężenia ruchu w danym kierunku. Dodano również, że nie wszystkie ulice wylotowe mogą być tak przerobione, ponieważ np. ul. Krakowska jest oddzielona barierkami, niestety tutaj powyższy pomysł nie byłby możliwy do realizacji bez przebudowy ulicy.

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe?

- Zasugerowano budowę parkingów P+R na obrzeżach miasta, na którym zostawić można samochód i kontynuować przejazd komunikacją miejską za darmo (w ramach opłaty za parkowanie)
- Dodano, że nie wszędzie ten system się sprawdzi. Jako przykład podano parking P+R na Bukówce. Nie był on zachętą do przesiadki z własnego samochodu. Darmowy bilet mógłby zmienić to nastawienie ludzi.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Stwierdzono, że bardzo skutecznym sposobem są progi zwalniające oraz wysokość mandatów wraz z odpowiedzialnością za życie pieszych po zmianach przepisów o ruchu drogowym. Podkreślono, że nowe przepisy o pierwszeństwie przejścia dla pieszych jest sposobem stopującym kierowcę, ale również stresującą, zwłaszcza na drogach, gdzie jest kilka pasów ruchu w jedną stronę
- Wskazano tablice świetlne, które podają prędkość z informacją „zwolnij!” jeżeli prędkość dopuszczalna jest przekraczana.

Czy istnieje dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem.

- Podano jeden przykład z miejscowości Chmielnik – stwierdzono bardzo niebezpieczny dojazd rowerem przez Borków. W Borkowie w okresie wakacji przebywa sporo ludzi, którzy uprawiają aktywności na świeżym powietrzu, zasadnym, wobec tego mogłoby być zawężenie pasa ruchu, aby utworzyć miejsce dla drogi rowerowej, gdyż pobocza są dość szerokie.

W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?

- Stwierdzono, że wykonanie dróg rowerowej z kostki brukowej jest zdecydowanie gorszym pomysłem od dróg rowerowych asfaltowych – na szczęście odchodzi się od budowy dróg z kostki brukowej.
- Zauważono, że na ul. Warszawskiej – ścieżka i chodnik często się przecinają, kolidują ze sobą, zdarzają się również znaki drogowe na ścieżce rowerowej co realnie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo poruszania się takimi ścieżkami
- Zaznaczono również, że na ul. Sandomierskiej ścieżka jest bardziej częścią jezdni niż chodnika co również powoduje zwiększenie zagrożenia dla rowerzystów
Podano także przykład negatywnie ocenianej zmiany w infrastrukturze. Ścieżka rowerowa powstała kosztem drogi, zabrano sporą część pasa ruchu, wstawiono wysoki krawężnik i zrobiono ścieżkę rowerową. Stwierdzono Ścieżka sprawia wrażenie że jest szersza niż droga dla samochodów. ze względów bezpieczeństwa tam, gdzie to możliwe lepiej jakby ścieżka nie była częścią ulicy.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Na minus oceniono, rozkład jazdy powodujący kursy stadne autobusów, brak zintegrowanej sieci przesiadkowej – nie ma informacji o przesiadkach, brak ciągłości ścieżek rowerowych, ceny biletów, zwłaszcza w perspektywie krótkich podróży.
- Dodano również, że brak elastyczności rozkładów jazdy w sezonie imprez kulturalnych jest uciążliwe podczas powrotów z takich wydarzeń. Brak połączeń kolejowych lokalnych oraz integracji rozkładu autobusów z pociągami również oceniono negatywnie.
- Stwierdzono, że istnieje potencjał do uruchomienia połączeń kolejowych lokalnych, co daje realnie pozytywny wydźwięk w kontekście atrakcyjności transportu publicznego
- Oceniono pozytywnie system informacji pasażerskiej z wyjątkiem braku informacji o wszystkich możliwych środkach transportu publicznego przebiegającego przez Kielce – wyświetlane są wyłącznie informacje o miejskich autobusach.
- Również pozytywnie oceniono rozbudowę infrastruktury drogowej – skrzyżowania oraz powstanie obwodnicy, która odciążała m.in. ul. Krakowską
- Jako pozytyw dodano również rozbudowę ścieżek rowerowych.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Mocne strony:
 - Obwodnica
 - Liczba parkingów
 - Małe odległości do wszelkich generatorów podróży
 - Wydłużenie linii nr 35 (z jednego końca miasta na drugi)
 - Dobry stan techniczny autobusów miejskich
 - W ramach świąt takich jak np. 1 listopada, zorganizowanie dobrego dojazdu na większość cmentarzy przy pomocy autobusów komunikacji miejskiej.
- Słabe strony:
 - Brak

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: WYWIADY INDYWIDUALNE IDI

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp oraz metodyka.....	3
2 Przykładowe pytania.....	4

1 Wstęp oraz metodyka

Wywiad indywidualny (IDI) opiera się na komunikacji bezpośredniej, dzięki czemu badacz jest w stanie śledzić w czasie rzeczywistym zachowanie rozmówcy. Może on także, w określonych przypadkach, objaśniać niezrozumiałe pytania lub podejmować próby ograniczenia nieistotnych narracji z punktu widzenia wyznaczonych celów badania. Wywiady to bardziej szczegółowe niż inne techniki zbierania danych, przez co podnoszą wartość badania, a także stanowią solidną podstawę do formułowania wniosków i praktycznych rekomendacji. Wywiady IDI przeprowadzone zostały z 30 kluczowymi interesariuszami w dniach 5-20 stycznia 2023r.

Dobór respondentów do części jakościowej badania miał charakter celowy. Zespół badawczy posiada dogłębne rozeznanie w zakresie identyfikacji potencjalnych osób dysponujących pożądaną, z punktu widzenia celów projektu, wiedzą i doświadczeniem. Zróżnicowanie zawodowe pozwoli na zestawienie różnych perspektyw, które są często mocno zunifikowane w przypadku badań uwzględniających respondentów reprezentujących jedną profesję, bądź mających określone wykształcenie kierunkowe. Na każdym etapie badań podkreślony był aspekt dotyczący anonimowości, informacje o celu badania. Przed przystąpieniem do badania zostało zorganizowane szkolenie on-line dla rekruterów i moderatorów, w którym zostały poruszone wszystkie najważniejsze informacje dotyczące rzetelnego prowadzenia badań, a przed szkoleniem wysłane zostały materiały: narzędzie badawcze, formatka do rekrutacji respondentów oraz instrukcja realizacji badania. W trakcie trwania realizacji terenowej koordynator projektu będzie odpowiedzialny za stałe kontrolowanie procesu zbierania danych, nadzorowania pracy moderatorów oraz prowadzenia badania zgodnie z najwyższymi procedurami metodologicznymi.

Tabela 1 Wykaz osób do badań IDI

Numer	Opis
IDI 1	Straż Miejska w Kielcach
IDI 2	Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach
IDI 3	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Kielcach
IDI 4	Katarzyna Kaleta-Borowiec
IDI 5	Agata Wojda Drugi Zastępca Prezydenta Kielc
IDI 6	Kowalczyk Mariusz
IDI 7	Paweł Dziewięcki
IDI 8	Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach
IDI 9	Kornelia Smągłowska
IDI 10	Mirosław Kaczmarek
IDI 11	Józef Sejud
IDI 12	Artur Cieślak
IDI 13	Bartosz Majewski
IDI 14	Paweł Lesiak
IDI 15	Komenda Miejska Policji w Kielcach
IDI 16	Ewa Majchrzyk
IDI 17	Łukasz Woźniak
IDI 18	Artur Hajdorowicz Dyrektor Wydziału Urbanistyki i Architektury
IDI 19	I Liceum Ogólnokształcące im. S. Żeromskiego
IDI 20	Monika Pawlik
IDI 21	Agnieszka Borycka
IDI 22	Artur Podczasiak – radny msc. Zgórsko
IDI 23	POLREGIO S.A. Świętokrzyski Zakład w Kielcach
IDI 24	Grzegorz Staszewski - Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg
IDI 25	Piotr Ferens
IDI 26	Ewelina Rubak
IDI 27	Patryk Kanarek
IDI 28	Barbara Damian – Dyrektor Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach

Numer	Opis
IDI 29	Tomasz Lato - wójt
IDI 30	Bożena Szczypiór Pierwszy Zastępca Prezydenta Kielc

2 Przykładowe pytania

Pytania zostały pogrupowane pod kątem obszarów strategicznych:

- Moduł I – pytania wprowadzające
- MODUŁ II – zgodny z obszarem strategicznym: PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIEJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA KORZYSTANIE Z SAMOCHODU OSOBOWEGO, ZAPEWNIANIE KOMFORT I BEZPIECZEŃSTWO
- MODUŁ III – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNY UKŁAD DROGOWY
- MODUŁ IV – zgodny z obszarem strategicznym: BUDOWA PRZYJAZNEGO ŚRODOWISKA, JEDNOLITEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO²³
- MODUŁ V – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNA SIEĆ ROWEROWA I PIESZA

Poniżej zestawiono szereg przykładowych pytań, które zostaną zadane interesariuszom w ramach wywiadów indywidualnych.

- Czy ustalenia dokumentów planistycznych dla poszczególnych gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego są ze sobą spójne?
- Czy w dokumentach dla gmin nie występują kierunki zagospodarowania wzajemnie się wykluczające?
- Czy rozkład przestrzenny funkcji daje możliwość wdrażania zrównoważonego rozwoju?
- Gdzie zlokalizowane są w dokumentach planistycznych potencjalne obszary o dobrej dostępności do transportu publicznego?
- W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?
- Jakie działania powinny być podjęte, by mieszkańcy nowego założenia urbanistycznego korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu? Jakie cechy nowych dzielnic / założeń urbanistycznych są tu kluczowe?
- W jaki sposób połączyć jednostki urbanistyczne z ważnymi celami i generatorami podróży?
- Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe?
- Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?
- W jaki sposób wdrażać uspokojenie ruchu (np. zwężenie ulic) nie powodując konfliktów społecznych?
- Gdzie obecnie występują „białe plamy komunikacyjne”, tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy? Czy istnieje potrzeba dywersyfikacji usług komunikacyjnych na tych terenach?

- Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi?
- Jak wygląda korelacja działań między Zarządem Dróg i Transportu a samym transportem publicznym? Jakie są główne wyzwania i co jeszcze wymaga usprawnienia.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI: PO WYKONANIU PRACY BADAWCZEJ

WYWIADY INDYWIDUALNE (IDI)

25.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp oraz metodyka.....	3
2 Przebieg wywiadu	3
2.1 Moduł I – pytania wprowadzające.....	3
2.2 MODUŁ II – zgodny z obszarem strategicznym: PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIEJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA KORZYSTANIE Z SAMOCHODU OSOBOWEGO, ZAPEWNIAJĄCE KOMFORT I BEZPIECZEŃSTWO	5
2.3 MODUŁ III – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNY UKŁAD DROGOWY.....	13
2.4 MODUŁ IV – zgodny z obszarem strategicznym: BUDOWA PRZYJAZNEGO ŚRODOWISKU, JEDNOLITEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	22
2.5 MODUŁ V – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNA SIEĆ ROWEROWA I PIESZA	45

1 Wstęp oraz metodyka

W ramach opracowania projektu przeprowadzono indywidualne wywiady (IDI) z grupą 30 respondentów. Poniżej przedstawiono szczegółowe odpowiedzi respondentów na pytania związane z transportem i mobilnością w obszarze.

2 Przebieg wywiadu

2.1 Moduł I – pytania wprowadzające

Jaki jest charakter Pana/Pani pracy? Czy/Jakie działania na rzecz transportu wykonuje Pan/Pani w swojej pracy? (ze względu na potrzebę zachowania anonimowości odpowiedzi na pytanie o charakter pracy nie zostały przypisane do konkretnych osób oraz zostały przedstawione w losowej kolejności)

RESPONDENT: Osoba ankietowana pracuje w zarządzie transportu miejskiego w Kielcach.

RESPONDENT: Referent ds. inwestycji, w zakresie kompetencji również transport publiczny, wydawanie zgody na przystanki, dofinansowania z urzędu wojewódzkiego na prywatnych przewoźników – gmina Masłów

RESPONDENT: Wójt Gminy Masłów, do obowiązków którego m.in. należy zapewnienie mieszkańcom komunikacji na terenie gminy

RESPONDENT: Osoba ankietowana odpowiedzialna jest za świadczenie usług z zakresu organizacji transportu publicznego, na podstawie podpisanej umowy z miastem Kielce. Zajmuje się zapewnieniem mieszkańcom Kielc oraz gmin ościennych dostępu do komunikacji publicznej.

RESPONDENT: Osoba zajmująca się kontrolowaniem poprawności wykonywanych usług przez przewoźników prywatnych, rozliczaniem dokumentów przez nich dostarczanych, do zgłaszania powstałych nieprawidłowości i egzekwowania ewentualnych kar, kontrola przystanków w zakresie dostępności na nich rozkładów jazdy, wyrwykowe kontrole kursowania transportu publicznego zgodnie z rozkładem – Gmina Zagnańsk

RESPONDENT: Osoba zajmująca się utrzymaniem dróg, utrzymaniem oświetlenia, wydawaniem decyzji lokalizacyjnych, decyzji na prowadzenie robót, na umieszczanie urządzeń, decyzji na transport drogowy regularny na terenie gminy i transport specjalny jak np. przewozy szkolne. Dodatkowo zasiada w różnorodnych komisjach w tym komisjach przetargowych na terenie gminy Pierzchnica.

RESPONDENT: Osoba pracująca w Urzędzie Gminy Piekoszów, odpowiadająca za utrzymanie i budowę infrastruktury drogowej,

RESPONDENT: Pierwszy Zastępca Prezydenta Kielc

RESPONDENT: Osoba prowadząca działalność związaną z przewozem osób na terenie gmin Strawczyn, Zagnańsk, generalnie świętokrzyskie

RESPONDENT: Wiceprezydentka miasta Kielce, odpowiedzialna za kilka obszarów powiązanych z zakresem mobilności – m. in. Nadzór nad zarządem transportu miejskiego i nadzorowanie komunikacji publicznej, wydział usług komunalnych i środowiska wraz z kwestiami elektro mobilności.

RESPONDENT: Pracownik referatu zarządzającego drogami, nadzorującego publiczny transport samochodowy, przewozy szkolne w gminie Zagnańsk.

RESPONDENT: Osoba zajmująca się szeroko pojętym drogownictwem na terenie gminy Daleszyce (przede wszystkim drogi gminne główne i wewnętrzne, będące z zarządzie burmistrza miasta i gminy

Daleszyce). Głównie dokumentacje projektowe, opiniowania, uzgadniania, przygotowywania postępowań, cały etap budowy aż do odbiorów i rozliczania wniosków.

RESPONDENT: Osoba pracująca przy wydawaniu zezwoleń na uruchamianie nowych linii transportu publicznego i na nowe przystanki – gmina Chmielnik

RESPONDENT: Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego, czyli jednostki miejskiej, która organizuje komunikację miejską, odpowiadającej za całokształt funkcjonowania komunikacji miejskiej, począwszy od zawierania umów z operatorami poprzez sprzedaż biletów, kontrole biletów, układanie rozkładów jazdy, rozliczanie operatorów, jak również nakładanie kar za uchybienia.

RESPONDENT: Osoba zajmująca się ewidencją dróg w Świętokrzyskim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Kielcach, uczestniczyła w przygotowaniu Planu Rozwoju Dróg Wojewódzkich, w połączeniu z Regionalnym Planem Transportowym woj. Świętokrzyskiego – Kielce

RESPONDENT: Kierownik w sekcji ekologii i statystyki Straży Miejskiej w Kielcach.

RESPONDENT: Zastępca kierownika referatu gospodarczego w gminie Zagnańsk. Zajmuje się głównie sprawami utrzymania czystości na terenie gminy, dbaniem o należyty stan przystanków autobusowych. Bez dostępu do dokumentów planistycznych.

RESPONDENT: Osoba zajmująca się drogami, wydawaniem zgód na korzystanie przystanków na terenie gminy Strawczyn.

RESPONDENT: Pracownik Komendy Miejskiej Policji w Kielcach, zajmujący się opiniowaniem projektów organizacji ruchu na terenie miasta i gminy Kielce, związane z remontami czy wprowadzaniem udogodnień – wszystko co dotyczy ingerencji w pas drogowy gminny.

RESPONDENT: Osoba odpowiedzialna za publiczny transport zbiorowy, za realizację rozkładów jazdy linii autobusowych 18 i 28, dotacje, zmiany kursowania, przewozy dofinansowane z Funduszu Przewozów Autobusowych, zawieranie umów z operatorami prywatnymi, zgody na korzystanie z przystanków i tworzenie nowych, zezwolenia na przewozy szkolne – Gmina Piekoszków

RESPONDENT: Radny gminy Miedziana Góra

RESPONDENT: Dyrektor Wydziału Urbanistyki i Architektury, zajmujący się sprawami mieszkaniowymi, planowaniem przestrzennym, administracją budowlaną, pozwoleniami na budowę, decyzjami o warunkach zabudowy, decyzjami o ustaleniu lokalizacji celu publicznego itd. Jednocześnie pełnomocnik Prezydenta Miasta do spraw rewitalizacji miasta, architekt Miejski.

RESPONDENT: Dyrektor jednej ze szkół średnich w Kielcach

RESPONDENT: Sołtys Pierzchnicy.

RESPONDENT: Kierowniczka Resortu Urzędu Gminy Masłów, który zajmuje się pomocą gminy i pozyskiwaniem funduszy, pozyskiwaniem funduszy zewnętrznych oraz przygotowywaniem dokumentów strategicznych jak strategia rozwoju gminy, opiniowaniem dokumentów, koniecznych do wnioskowania o dofinansowania jak strategia rozwoju, czy na plan zrównoważonej mobilność.

RESPONDENT: Radny gminy Nowiny - przeznacza pieniądze na dofinansowanie transportu – MKK w Kielcach, program dot. bezpłatnego transportu publicznego.

RESPONDENT: Naczelnik w dziale handlowym ekonomicznym Przewozów Regionalnych POLREGIO S.A., odpowiedzialny za układanie rozkładu jazdy, nadzór nad planami handlowymi.

RESPONDENT: Sekretarz Miasta i Gminy Daleszyce, zajmujący się również sprawami transportowymi.

RESPONDENT: Osoba odpowiedzialna za zagadnienia związane z zarządzaniem drogami, transportem, telekomunikacją i energią elektryczną na terenie gminy Górnio.

2.2 MODUŁ II – zgodny z obszarem strategicznym: PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIEJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA KORZYSTANIE Z SAMOCHODU OSOBOWEGO, ZAPEWNIAJĄCE KOMFORT I BEZPIECZEŃSTWO

Czy ustalenia dokumentów planistycznych dla poszczególnych gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego są ze sobą spójne?

OSOBA nr 4: Nie wskazano braku spójności dla poszczególnych dokumentów.

OSOBA nr 5: W związku z dużą ilością dokumentów planistycznych pewne niespójności mogą występować. Większym problemem, na jaki się wskazuje, jest fakt, że dokumenty planistyczne powstawały jako warunek konieczny do pozyskania środków zewnętrznych a nie były traktowane jako dokument, będący strategiczną wytyczną dla samorządu. Często takie dokumenty są przyjmowane jednogłośnie jednak bez refleksji na temat spójności działań, jakie powinny one za sobą pociągać.

OSOBA nr 7: Zauważono, że istnieje potrzeba lepszego uzgadniania dokumentów planistycznych, powstających w obszarze KOF. Jako przykład podano powstające ścieżki rowerowe – jedna gmina zbuduje ścieżkę do swojej granicy a potem ona się nagle urywa i nie ma jej kontynuacji. Dlatego zasadne byłoby dyskutowanie i uzgadnianie takich tematów między gminami. Taka sytuacja występuje np. przy obwodnicy – DW nr 764, gdzie ścieżka dochodzi do jednej z miejscowości, urywa się, potem na odcinku ok. 4 km brakuje tej ścieżki, po czym znowu się zaczyna.

OSOBA nr 8: Trudno powiedzieć z powodu braku bezpośrednich doświadczeń z takimi dokumentami.

OSOBA nr 9: Brak styczności z dokumentami planistycznymi dla poszczególnych gmin KOF.

OSOBA nr 11: Potwierdzono styczność z miejscowym planem zagospodarowania dla całej gminy. Dodatkowo, we współpracy z sąsiednimi gminami wspólnie opracowywane są plany transportowe. Zauważono, że transport publiczny w gminie jest jednym z lepiej zorganizowanych. Nie rzadziej niż 20 minut wyjeżdża jakiś kurs w kierunku Kielc, więc zachęca to mieszkańców do korzystania z tego transportu. Czasem wpływają wnioski od mieszkańców, dotyczące zmian godzin kursowania autobusów, jednak z obserwacji wynika, że to są wnioski raczej jednostek niż większej liczny pasażerów.

OSOBA nr 14: Zwrócono uwagę, że Gmina Strawczyn nie posiada planu transportowego na terenie gminy.

OSOBA nr 23: Stwierdzono, że brak bezpośredniego dostępu do dokumentów planistycznych. Opiniuje się natomiast zagadnienia związane z wpływem jaki mogłyby mieć na pasażerów, w tym na pasażerów niepełnosprawnych, drogi dojazdu do peronów i czy potrzebują oni dodatkowej pomocy w podróży.

OSOBA nr 27: Nie zauważono wspólnych projektów międzygminnych.

OSOBA nr 30: Zauważano, że miasto Kielce musi zaopiniować zmiany studium czy też zmiany samego planu zagospodarowania gmin ościennych. Jednak jest to tylko opinia a nie uzgodnienie. Jednak takie uzgodnienia obligowałyby do podejmowania bardziej spójnych decyzji na całym obszarze KOF. Mimo to, aktualnie nie występują duże różnice w takich planach. Jednak to uzgodnienia właśnie dają gwarancję, że polityka urbanistyczna pozostanie spójna nawet w przypadku zmiany władzy czy też zmiany głównego architekta czy urbanisty. Podkreślono, że plany zagospodarowania powinny być spójne i wiążące, żeby pojedynczy samorząd nie stał się pojedynczą strefą pomiędzy innymi gminami. Być może plan ogólny zagospodarowania, który ma zostać wprowadzony, da możliwość uregulowania pewnych rzeczy w tym zakresie.

Czy w dokumentach dla gmin nie występują kierunki zagospodarowania wzajemnie się wykluczające?

OSOBA nr 5: Planowanie przestrzenne jest długofalową wizją, jednak w praktyce często następuje krótkofalowa presja na planistów np. ze strony mieszkańców. Wtedy strategiczne planowanie długofalowe schodzi na dalszy plan.

OSOBA nr 10: Zdarzają się takie sytuacje, wynikające głównie z faktu, że trudno porównać miasto Kielce z małą gminą. Często drogi gminne są w lepszym stanie niż w samych Kielcach. W mieście wojewódzkim takich zadań sjest po prostu więcej.

OSOBA nr 14: Nie zauważano wykluczających się kierunków rozwoju poszczególnych gmin. Raczej współpracuje się ze sobą, w celu ustalenia wspólnych priorytetów.

OSOBA nr 17: Potwierdzono, że występują pewne nieścisłości i pomysły wzajemnie się wykluczające. Jako pomysł podano budowę CPK i linie kolejową do niego prowadzącą, która ma przechodzić przez środek gminy Miedziana Góra. Spowoduje to przecięcie obszaru gminy na pół, spadek atrakcyjności działek a także przenoszenie się mieszkańców w cichsze miejsca, z dala od linii kolejowej.

OSOBA nr 21: Stwierdzono, że każda gmina ma swoje potrzeby i osoby kierujące daną podejmują decyzje dla niej korzystne. Stąd też zapisy w tych dokumentach są takie, żeby pasowały do danej jednostki. Jednak rażąco wykluczających się kierunków rozwoju nie zauważono.

OSOBA nr 25: Nie spotkano się z takimi przypadkami

Czy rozkład przestrzenny funkcji daje możliwość wdrażania zrównoważonego rozwoju?

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że tak, np. w obszarze ul. Mielczarskiego, ul. Czarnowskiej, gdzie już teraz można zaprojektować odpowiednią komunikację publiczną zanim powstaną tam kolejne, planowane budynki.

OSOBA nr 7: Zauważono, że na dzień dzisiejszy nie bardzo jest możliwość wdrażania postulatów zrównoważonego rozwoju, gdzie priorytet mają piesi, rowerzyści i transport publiczny nad samochodami prywatnymi.

OSOBA nr 8: Zauważono, że pomimo braku spójnego planowania zrównoważonego rozwoju to coraz częściej pojawiają się elementy planowania ścieżek rowerowych, odpowiednich chodników dla pieszych. Jednak nie wszędzie takie planowanie jest widoczne.

OSOBA nr 9: Stwierdzono, że zrównoważony rozwój w zakresie mobilności jest, póki co postulatem, gdyż póki co drogi na rowerów jeszcze nie istnieją.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że w gminie Pierzchnica przeważa transport prywatny, szczególnie jeśli chodzi o dojazdy do pracy. Zauważalny staje się również trend, że mieszkańcy okolicznych miejscowości dojeżdżają do Pierzchnicy, żeby tam zostawić samochód a w dalszą drogę udać się już transportem publicznym – MPK lub Muszkieter (przewoźnik prywatny). Trudno mówić na tym etapie o wzmożonym transporcie rowerowym. Mieszkańcy owszem, decydują się na rower, ale w kontekście rekreacyjnym niż dojazdu do pracy. Zwrócono uwagę na fakt, że stan dróg jest w większości zadowalający, również tych prowadzących do małych przysiółków.

OSOBA nr 14: Zauważono, że nie wszędzie da się pogodzić interesy wszystkich uczestników ruchu a tym samym wprowadzić zrównoważony rozwój z priorytetem transportu publicznego. Nie wszędzie jest możliwość wybudowania ścieżek rowerowych, ze względu na warunki terenowe, konieczność wykupienia gruntów czy istniejąca infrastrukturę.

OSOBA nr 17: Stwierdzano, że niestety główny nacisk jest kładziony na transport samochodowy a niewiele się myśli o ścieżkach rowerowych czy ciągach pieszych. Przykładem może być podróż rowerem do Kielc, gdzie na długości 13 km są odcinki, gdzie trzeba poruszać się drogą krajową.

OSOBA nr 21: Zauważono potrzebę rozwijania sieci ścieżek rowerowych i to już się dzieje, ale raczej w dużych jednostkach miejskich. Taka inwestycja w drogę dla rowerów właśnie zakończyła się wraz z granicami administracyjnymi miasta Kielce. Wybudowano naprawdę szeroką drogę rowerową,

oddzieloną od drogi wojewódzkiej, która jednak nie została dokończona tylko doprowadzona do granic miasta. Powodem takiego stanu rzeczy może być fakt, że zarządcą tej drogi nie jest samorząd lokalny.

Na terenie gminy w ogóle zlokalizowane są drogi, zarządzane przez różne podmioty. Drogi powiatowe i wojewódzkie stanowią takie główne korytarze komunikacyjne i to właśnie tam powinny być lokalizowane drogi rowerowe.

Gmina inwestuje również w wymianę wiat przystankowych razem z peronami. Są to kosztowne inwestycje, więc nie da się dokonać takich zmian od razu na terenie całej gminy. Dlatego sukcesywnie, każdego roku kilka takich inwestycji się wykonuje.

Zauważa się wykorzystanie różnych środków transport na terenie gminy, w tym skutery czy hulajnogi elektryczne, które wymagają ładowania. Stąd też powinny powstać stacje ładowania takich pojazdów. Zwrócono też uwagę, że na obrzeżach gminy, w miejscowości Ciekoty zlokalizowany jest duży obiekt kulturalny, przy którym biegnie też droga rowerowa w kierunku Świętej Katarzyny czy Świętokrzyskiego Parku Narodowego. Warto rozważyć wybudowanie tam parking P&R, gdzie mieszkańcy i turyści mogliby zostawić swoje samochody i rowerem zwiedzać tamte okolice. Przydatne tam byłoby również miejsce do ładowania rowerów.

OSOBA nr 24: Podkreśla się, że miasto Kielce jest dość przyzwoicie skomunikowane, a powstające korki nie są bardzo uciążliwe. Stąd też nie ma jeszcze bardzo dużych nacisków na ograniczanie ruchu samochodowego. Natomiast zdecydowanie promuje się transport publiczny w Kielcach. Odbyna się to poprzez remarszrutyzację transportu publicznego i dostosowanie go do oczekiwań mieszkańców oraz poprzez działania środowisk rowerowych, które zachęcają do tego typu transportu i rozwijania sieci ścieżek rowerowych.

Kielce są w momencie, gdzie dopiero zaczynają się problemy z parkowaniem i to tylko w ścisłym centrum a korki są obiektywnie niewielkie. Więc do korzystania z komunikacji trzeba zachęcać w inny sposób.

OSOBA nr 25: Stwierdzono, że pewne korytarze transportowe powinny być zaplanowane długoterminowo.

OSOBA nr 26: Podkreśla się konieczność budowy odpowiedniej infrastruktury drogowej, która ułatwiałaby przewoźnikom bezpieczne dotarcie do niektórych miejsc. Chodzi też o infrastrukturę postaci zatok autobusowych czy punktów postojowych czy peronów. Zwraca się uwagę na konieczność budowy centrów przesiadkowych. Wszystkie te inwestycje powinny być planowane przy planowaniu modernizacji dróg.

OSOBA nr 27: Potwierdzono, że gmina nie posiada kompleksowego planu zagospodarowania. Istnieją plany częściowe, dla kopalń czy terenów inwestycyjnych. Pozostałe to inwestycje celu publicznego lub te wykonywane są w oparciu o wydane Warunki Zabudowy. Nie zauważono wykluczających się kierunków zagospodarowania.

OSOBA nr 30: Potwierdzono, że miasto Kielce dąży do tego, żeby transport publiczny był priorytetem, jednak realizacja takiej polityki się przedłuża. Pewne inwestycje, jak np. parking P&R na ul. Wojska Polskiego, nie spełniło swojej roli i nie zintensyfikowało zainteresowania transportem publicznym. Być może to była kwestia nietrafionej lokalizacji. Rozważa się inną lokalizację takiej inwestycji ale tylko w połączeniu z logiczną siatką połączeń autobusowych. Bo sama idea ograniczania ruchu w centrum i zastępowania go komunikacją publiczną jest bardzo słuszną.

Świetnym przykładem dobrze działającego parkingu P&R na terenie całego województwa Świętokrzyskiego, jest dworzec kolejowy we Włoszczowej, gdzie mieszkańcy przyjeżdżają swoimi samochodami, zostawiają je i kontynuują swoją podróż do Warszawy czy Krakowa za pomocą połączeń kolejowych. W samych Kielcach są plany, aby parkingi P&R zlokalizować nad torami, dworcami kolejowymi, żeby ułatwić mieszkańcom poruszanie się komunikacją publiczną. Podkreślono, że powinien to być wspólny interes miasta i województwa, gdyż to do województwa

należy transport kolejowy, a transport ten powinien stać się częścią zintegrowanej sieci transportu publicznego.

Mieszkańcy, którzy mieszkają poza terenem miasta oczekują łatwego dojazdu do obrzeży miasta, gdzie mogą pozostawić samochód i komunikacja dotrzeć do miasta. Ale tutaj pojawia się zagadnienie odpowiednio dobranej sieci transportowej, w których punktach porusza się najwięcej potoków pasażerów. Przy tym należy zwrócić też uwagę na 3 duże osiedla na terenie Kielc, które się starzeją i im również zapewnić odpowiednią komunikację. Planowanie takiej komunikacji powinno być budowane we współpracy z Pełnomocnikiem do spraw Osób Niepełnosprawnych.

Gdzie zlokalizowane są w dokumentach planistycznych potencjalne obszary o dobrej dostępności do transportu publicznego?

OSOBA nr 7: Zapewne są takie miejsca, ale na ten moment konkretne lokalizacje są trudne do wskazania.

OSOBA nr 10: Zauważono, że potencjalnie niezagospodarowane obszary gminy Pierzchnica z dobrą dostępnością sieci transportowej należą już tylko do właścicieli prywatnych. Gminne działki są już raczej zagospodarowane. Transport z takich miejsc odbywa się raczej na zasadach prywatnych. Jeśliby powstawały obszary rekreacyjne to wtedy inwestor raczej będzie zwracał się do gminy z wnioskiem o uruchomienie transportu publicznego, chociażby z funduszu rozwoju transportu publicznego, z którego korzysta gmina.

OSOBA nr 11: Potwierdzono, że miejscowy plan zagospodarowania dla gminy Zagnańsk przewiduje miejsca do rozwoju osiedli mieszkaniowych (Bartków) i już są one dobrze skomunikowane transportem publicznym. Kolejne takie obszary to Jonaszów, Kajetanów, Gruszka.

OSOBA nr 14: W planach zagospodarowania nie ma wydzielonych specjalnych stref tego typu. Główne ciągi są dobrze skomunikowane transportem publicznym. Istnieje również transport gminny, pokrywający białe plamy komunikacyjne. Aktualnie działają 4 linie: Oblęgorek – Strawczyn, Kuźniaki – Strawczyn, Korczyn – Strawczyn, Bugaj – Strawczyn.

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę, że aktualnie powstają mniejsze osiedla lub plomby bez szerszego patrzenia na kwestie transportu – nawet te naprawdę blisko centrum. Dopiero po oddaniu takich inwestycji do użytkowania mieszkańcy zwracają się już do miasta, prosząc o zapewnienie obsługi transportowej i odpowiedniej ilości miejsc parkingowych – o czym nie myśłano zupełnie na etapie planowania, budowy i zakupu mieszkań. W Kielcach taki problem występuje głównie w Dolinie Świnicy, w obszarze ulic Okrzei, Zagnańska, Jesionowa, gdzie dojazd jest poprowadzony właściwie jedną ulicą a innych rozwiązań transportowych praktycznie nie ma i nie będzie (z powodu planów budowy drogi ekspresowej).

Jeśli chodzi o transport kolejowy, to jego zakres jest niewielki – może chodzić o połączenie jednego osiedla od strony Ślichowic z centrum miasta. Wstępne rozmowy o wciągnięciu transportu kolejowego do transportu publicznego w Kielcach

OSOBA nr 8: Potwierdzono, że miasto Kielce jest już w większości dobrze skomunikowane transportem publicznym. Nieco mniej korzystna sytuacja jest w samym województwie. Trzeba jednak zauważyć, że pozostałe miasta województwa świętokrzyskiego mają coraz bardziej rozbudowaną sieć autobusów. Do tych miejsc dociera również coraz więcej ścieżek rowerowych i chodników. Przykładami są Sułków, Chęciny, Jaworzna, Daleszyce, Mastów, zlokalizowane blisko Kielc. Miasta znajdujące się w większej odległości od stolicy województwa raczej nie posiadają spójnego transportu publicznego. Na takich terenach występuje więcej operatorów prywatnych.

OSOBA nr 9: Podkreślono uwagę, że nowych ciągów drogowych brakuje najbardziej na wiejskich obszarach gminy Chmielnik, gdzie przybywa terenów nowo zabudowanych, potrzebujących dojazdów.

OSOBA nr 11: Jeśli chodzi o transport kolejowy to zwrócono uwagę, że gmina leży niedaleko linii kolejowej, łączącej Kraków i Warszawę. Natomiast z transportu kolejowego najbardziej korzystają mieszkańcy terenów położonych blisko linii Skarżysko Kamienna – Kielce, która zapewnia przynajmniej kilka kursów dziennie. Więc potencjał komunikacji kolejowej jest.

OSOBA nr 17: Zauważono, że w gminie Miedziana Góra na pewno by się znalazłyby się działki, można by właśnie przekształcić na strefę przemysłową i to w sposób, który nie koliduje ani z jakimiś warunkami naturalnymi czy życiem mieszkańców. Rozszerzanie stref gospodarczych i przyciąganie nowych firm na teren gminy zapewnia dodatkowe wpływy z podatków. Jednak Mieszana Góra jest terenem wiejskim i mieszkańcy szukają tam spokoju a nie wielkich firm tuż za płotem. Dodatkowo obsługujące samochody ciężarowe niszczą infrastrukturę drogową.

OSOBA nr 21: Zauważono, że takie miejsca są zlokalizowane na obrzeżach gminy Masłów, w kierunku wschodnim, czyli np. Ciekoty. W powstających tam nieruchomościach dostrzega się duży potencjał a komunikacja publiczna jest tam obecna. Do gminy przybywa sporo ludzi z Kielc, budują się nowe domy więc takich niezagospodarowanych terenów jest generalnie mało. Zwrócono uwagę jeszcze na miejscowość Wiśniówka, leżącą na granicy z gminą Zagnańsk. Jest ona dobrze skomunikowana – droga nr 73, węzeł północ. Dodatkowo, komunikacja, kursująca do Zagnańska czy Skarżyska Kamiennej przez tę miejscowość przejeżdża.

Podkreślono, że strefy gospodarcze, gdzie jest najwięcej firm na terenie gminy Masłów powstały tam, gdzie jest dobra komunikacja, przy głównej korytarzach komunikacyjnych: Masłów 1, Dąbrowa, Wola Kopcowa, Domaszowice.

OSOBA nr 22: Zauważono, że są dostępne jeszcze miejsca na zabudowę mieszkaniową, ale na stworzenie stref aktywności gospodarczej to już mniej. Podano przykład Szewców, gdzie jest park krajobrazowy, gdzie uruchomienie działalności gospodarczej raczej nie jest możliwe.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że strefy ekonomiczne czy związane z rozwojem zakładów przemysłowych powstają przy dużych węzłach komunikacyjnych. Obecnie jest to rejon węzła Zachód, rejon Targów, rejon Niewachłowa – tam zlokalizowane jest centrum spedycyjne – firma Panattoni. Takie przedsiębiorstwo potrzebuje rozbudowanego transportu kołowego bądź szynowego i takie lokalizacje są poszukiwane. To właśnie tam powinna być rozbudowywana sieć transportowa, żeby wyjść naprzeciw firmom, rozwijającym się na terenie KOF.

Sytuacja jest odwrotna, jeśli chodzi o osiedla mieszkaniowe, których mieszkańcy szukają jednak spokoju. Doprowadzanie infrastruktury drogowej do terenów niezainwestowanych jest nieopłacalne. Dlatego miasta dogęszczają się. Był czas, że bardzo popularnym kierunkiem dla nowych inwestycji mieszkaniowych były tereny północy Kielc, jednak ze wzrostem cen gruntów, zainteresowanie przesunęło się na kierunek Bilcza, Morawica, gdzie zlokalizowane są duże, dobrze skomunikowane tereny, przygotowane pod zabudowę jedno i wielorodzinną. Samo miasto Kielce nie rozwija już wielkich projektów mieszkaniowych. Raczej buduje się małe inwestycje, plomby. Dodatkowo, miasto Kielce zostało podzielone strefy, gdzie są dopuszczone górne granice zabudowy i one się już przenikają z tymi strefami takimi historycznymi jednorodziennymi.

OSOBA nr 25: Potwierdzono, że na terenie gminy Daleszyce tereny, jeszcze niezagospodarowane występują, jednak nie jest ich dużo. Dostępność komunikacji publicznej na tych terenach będzie się jeszcze rozwijać.

Jakie działania powinny być podjęte, by mieszkańcy nowego założenia urbanistycznego korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu? Jakie cechy nowych dzielnic / założeń urbanistycznych są tu kluczowe?

OSOBA nr 2: Zwrócono uwagę głównie na zapewnienie swobodnego przejazdu komunikacji zbiorowej (rozmieszczenie przystanków), odpowiednie zaplanowanie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych.

OSOBA nr 5: Do działań, jakie powinny być podjęte zaliczono komplementarne planowanie, myślenie perspektywiczne, plany zagospodarowania przestrzennego, traktowanie tego obszaru interdyscyplinarnie – planiści komunikują się z drogowcami, itp. Lepsza wymiana informacji przy panowaniu inwestycji mieszkaniowych i drogowych.

Priorytetyzacja komunikacji publicznej, dostępność przystanków, możliwość maksymalnego rozwoju buspasów jako zapewnienie pierwszeństwa komunikacji publicznej.

OSOBA nr 6: Aktualna ilość przystanków komunikacji publicznej jest wystarczająca, jest ich dużo. Siatka dawnych przystanków PKS została uzupełniona o nowe, co aktualnie wystarczająco pokrywa zapotrzebowanie. Ludzie nie mają potrzeby dojeżdżania własnymi samochodami do przystanków komunikacji publicznej. Natomiast osoby, które mieszkają z dala od przystanków korzystają raczej z samochodów prywatnych.

Potwierdzono, że rozkłady jazdy są zamieszczane na przystankach. W mieście Kielce za umieszczenie rozkładu jazdy prywatnego przewoźnika na przystanku odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego, który ma dostęp do gablot przystankowych. Na terenie gmin rozkłady rozmieszczane są na przystankach przez przewoźnika, po uzyskaniu przez niego zgody na korzystanie z danego przystanku. Rozkłady dostępne są również w Internecie, na stronach Urzędu Gminy, Urzędu Miasta i Zarządu Transportu Miejskiego oraz na stronie przewoźnika – jeśli taką posiada.

OSOBA nr 7: Zwrócono uwagę na fakt, że jeśli nowe budynki mieszkalne czy użytkowe budowane będą w oddaleniu od istniejących sieci komunikacyjnych, to zapewnienie im dostępu do komunikacji publicznej będzie trwało.

Na wybór transportu publicznego wpływa przede wszystkim dostępność infrastruktury – przystanków, zlokalizowanych w akceptowalnej odległości od domu. To samo dotyczy ścieżek rowerowych, których lokalizacja ma duży wpływ na ich wykorzystanie przez osoby dojeżdżające do szkoły czy pracy.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę na fakt, że przy powstawaniu nowych obszarów mieszkalnych czy przemysłowych raczej nie bierze się pod uwagę faktu, czy są one obsługiwane przez transport publiczny. Ewentualnie, gdy zachodzi potrzeba, tworzone są dodatkowe przystanki komunikacji publicznej.

OSOBA nr 10: Główna miejscowość gminy – Pierzchnice – wraz z kolejnymi miejscowościami jak Chmielnik, w kierunku Kielc są dość dobrze skomunikowane transportem publicznym. MPK zapewnia kilkanaście kursów dziennie w obie strony, mniej więcej jeden na godzinę. W międzyczasie kursuje jeszcze przewoźnik prywatny. Najgorzej skomunikowane są miejscowości oddalone o około 12-15 km od Pierzchnic – miejscowości Holnedry, Ujmy, Czarna. Gmina w porozumieniu z prywatnym przewoźnikiem starała się zapewnić transport z tych miejscowości, jednak po miesiącu zrezygnowana z tego pomysłu ze względu na brak zainteresowania mieszkańców tym rodzajem transportu.

Uważa się, że zachęcenie mieszkańców pewnych obszarów gminy do korzystania z transportu publicznego jest mało realne. Spowodowane to jest zmiennymi godzinami rozpoczynania pracy przez pracowników w różnych zakładach pracy. Trudno dostosować liczbę kursów do wymagań mieszkańców. Tym bardziej, że wśród mieszkańców mniejszych miejscowości pojawiły się wspólne przejazdy kilku osób jednym samochodem, co zaspokaja ich potrzeby transportowe.

OSOBA nr 11: Zwrócono uwagę, że nowoprojektowane osiedla są tak pomyślane, żeby odległość od przystanku komunikacji publicznej nie była większa niż 300-500 m, by taka odległość można było pokonać w krótkim czasie. Zauważa się jednak, że pomimo takich założeń, część mieszkańców i tak decyduje się na podróż prywatnym samochodem.

OSOBA nr 13: Podkreślono, że mieszkańcy będą decydować się na korzystanie z transportu publicznego, gdy przystanki będą zlokalizowane blisko ich miejsca zamieszkania. Warto rozważyć zorganizowanie punktów przesiadkowych, gdzie w komfortowych warunkach mogliby oczekiwać na kolejne połączenia.

OSOBA nr 14: Gmina Strawczyn stara się wychodzić naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców w zakresie dostępu do komunikacji publicznej. Toczą się rozmowy z MZT w Kielcach, dotyczące uruchomienia kolejnej linii, która wzbogaciłaby transport na terenie gminy. Jednak kwestia zaporową są tutaj dopłaty, jakich gmina musi dokonywać do wszystkich kursów. I to jest czynnik blokujący. Dodatkowo pojawiają się głosy, że bilety u przewoźników prywatnych są jednak dość drogie, więc znów pojawia się kwestia dopłat, żeby zapewnić mieszkańcom konkurencyjne ceny. Mieszkańcy zwracają uwagę na liczbę kursów, również tych poza godzinami szczytu.

OSOBA nr 20: Zwrócono uwagę, że pojawia się coraz więcej nowych inwestycji mieszkaniowych, do których należałoby dobudować drogi dojazdowe oraz zorganizować transport publiczny. Sukcesywnie takie połączenia drogowe są budowane, ale nadal pozostaje wiele miejsc, gdzie ich brakuje.

OSOBA nr 27: Zauważono, że transport publiczny w gminie Piekoszów funkcjonuje aktualnie w oparciu o siatkę głównych ciągów komunikacyjnych – dróg wojewódzkich i powiatowych, jako że drogi te są dostosowane do obsługi transportu zbiorowego. Zauważa się, że ze względu na aktualne ukształtowanie zabudowy i gęstość zaludnienia w gminie, aktualnie istniejąca infrastruktura transportowa jest wystarczająca. A nawet przy pewnym wzroście gęstości zaludnienia, nadal będzie spełniała swoje funkcje.

OSOBA nr 28: Podkreślono, że dość często zdarzają się sytuacje, gdzie mieszkańcy nowo oddanych osiedli proszą o doprowadzenie do ich osiedla komunikacji publicznej. Jednakże na etapie projektowania takiego osiedla nie zostały zaplanowane odpowiednie miejsca, gdzie 12m lub 18m autobus mógłby zawrócić, po tym, jak już na takie osiedle wjedzie. Nie zapewnia się miejsca na pętle manewrowe. I nawet jeśli miasto chciałoby taką komunikację zapewnić, to ze względów infrastrukturalnych nie jest to możliwe.

Dobłą wiadomością jest to, że niektórzy deweloperzy zwracają się do miasta z pytaniem o wymogi, jakie powinni uwzględnić, by komunikacja miejska została tam uruchomiona.

OSOBA nr 29: Potwierdzono, że przez lata w gminie Masłów podejmowane były działania, aby komunikacja z miastem i między sołectwami była jak najlepsza i ten efekt jest osiągnięty. Nie oznacza to jednak, że nie należy dążyć do tego, żeby on był jeszcze lepszy. Zaznaczono, że kręgosłupy komunikacyjne gminy Masłów opierają się na drogach Powiatowych, Wojewódzkich i bardzo niewielkiej części na drogach gminnych. I to zapewnia dojazd do wszystkich 12 sołectw gminy w taki sposób, że docieramy do sołectwa od tych największych punktów komunikacyjnych: Masłów, Domaszowice, Wola Kopcowa. Natomiast dojazd przedsiębiorców do obiektów publicznych bardzo często usytuowany jest przy drogach gminnych, więc wszędzie tam, gdzie w tej chwili zlokalizowane są takie obiekty czy przedsiębiorstwa, to są dobrze skomunikowane.

Jeśli chodzi o miejscowe plany zagospodarowania gminy Masłów, to kolejna część gruntów, przylegających do gruntów budowlanych, została przekształcona w ostatnim okresie. I tutaj pojawia się wyzwanie, ponieważ te tereny muszą zostać uzbrojone nie tylko wodę, kanalizację, drogę dojazdową, ale również musi zostać zapewniony tego komfort komunikacyjny z dojazdem prywatnym środkiem transportu, ale i z dojazdem publicznym środkiem transportu.

OSOBA nr 30: Podkreślono, że już na etapie projektowania nowych osiedli powinno się zadbać, żeby w ich okolicy było miejsce przeznaczone na przejazd autobusu, na zatokę przystankową czy miejsce do zawracania.

W jaki sposób połączyć jednostki urbanistyczne z ważnymi celami i generatorami podróży?

OSOBA nr 14: Potwierdzono, że głównym kierunkiem podróży mieszkańców gminy Strawczyn są Kielce. Jest to miejsce pracy i nauki w szkołach ponadpodstawowych. Dlatego też transport publiczny jest realizowany głównie w tamtym kierunku.

OSOBA nr 20: Podkreślono, że głównymi generatorami podróży dla mieszkańców Pierzchnic jest Chmielnik i Kielce. Dodatkowo mieszkańcy podróżują do Buzka Zdroju, jednak nie ma bezpośredniego połączenia z Buskiem i trzeba się przesiadać w Chmielniku. Mieszkańcy podróżują również do Morawicy.

OSOBA nr 21: Potwierdzono, że głównym kierunkiem podróży są Kielce. Przeważa cel edukacyjny.

OSOBA nr 22: Potwierdzono, że mieszkańcy KOF jeżdżą głównie do Kielc. Można obserwować spore zagęszczenie pasażerów na przystankach, nawet jeszcze przed godziną 7:00 rano. Są to głównie uczniowie, ale też osoby dojeżdżające do pracy.

OSOBA nr 26: Potwierdzono, że głównym kierunkiem podróży mieszkańców gminy Górno są Kielce. Oczywiście, mieszkańcy podróżują również w kierunku Starachowic czy Ostrowca Świętokrzyskiego, jednak to Kielce są głównym kierunkiem.

Z kim konsultować plan zrównoważonej mobilności, żeby był jak najbardziej przystawał do potrzeb i możliwości współpracy międzygminnej?

OSOBA nr 9: Zarekomendowano Panią Wiceburmistrz, odpowiedzialną za inwestycje i posiadającą szersze spojrzenie na cały zakres.

OSOBA nr 23: Zarekomendowano rozmowy odpowiednim departamentem Urzędu Marszałkowskiego. Zauważono, że w Kielcach jest możliwość wprowadzenia zintegrowanego transportu.

Jakie elementy infrastruktury transportowej są konieczne, żeby w przyszłości móc zapewnić obsługę transportową danego obszaru?

OSOBA nr 27: Zwrócono uwagę na fakt, że niezbędna jest sieć przystanków, wyposażonych w wiaty, chroniące podróżnych przed czynnikami atmosferycznymi. Powinno się tam znaleźć również bezpieczne przejście dla pieszych, które pozwoli dostać się do przystanku. Dodatkowo może przydać się stojak na rowery, jeśli do tego przystanku trzeba dojść/dojechać kawałek drogi.

Dodatkowe rekomendacje ankietowanych:

OSOBA nr 11: Zaleca się rozsądek we wprowadzaniu samochodów z napędem elektrycznym. Potwierdzono, że zintegrowana platforma dostarczająca kompleksowych informacji o połączeniach w całym obszarze KOF byłaby dużym ułatwieniem dla korzystających z transportu publicznego.

Siatka połączeń powinna zostać przedstawiona graficznie – jak siatka metra czy tramwajów w większych miastach, z zaznaczonymi parkingami dla rowerów i samochodów prywatnych.

OSOBA nr 22: Zwrócono uwagę na konieczność optymalizacji pewnych kursów komunikacji publicznej i ich zagęszczenia. Jak przykład podano miejscowość Kowale, gdzie wjeżdżają 3 linie autobusowe, w odstępach 5 minutowych. Więc przy usunięciu dublujących się kursów można wygenerować pewne oszczędności.

Zauważono, że więcej mieszkańców korzystałoby z komunikacji publicznej, jednak wtedy to gmina musi dopłacać a również nie ma skąd brać nadprogramowych pieniędzy.

OSOBA nr 25: Rekomenduje się nieotwieranie drzwi już otwartych a raczej wykorzystywanie wzorców czy z zachodniej Europy, czy z naszych dużych miast, które można by było przenieść teren gminy Daleszyce czy KOF. Gmina nie funkcjonuje poza światem, są ciekawe pomysły, które można spróbować gdzieś podpytać, podpatrzeć.

OSOBA nr 30: Zwrócono uwagę na fakt, że generalnie zmienia się myślenie mieszkańców gmin i ich potrzeby, głównie w związku z wymieszaniem się mieszkańców miasta i okolicznych gmin. Stają się oni bardziej wymagający i oczekują również podobnego komfortu transportowego, jaki mają mieszkańcy miasta i z tymi problemami i oczekiwaniami zwracają się do władz swoich samorządów. Wymiana punktów widzenia stanowi ogromną wartość dodaną w planowaniu działań na rzecz zrównoważonego rozwoju.

2.3 MODUŁ III – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNY UKŁAD DROGOWY

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe?

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że głównym priorytetem jest budowa wschodniej obwodnicy miasta, która jest aktualnie projektowana. Dodatkowo droga nr 74 przebiegająca przez centrum miasta. Planowane są też uzupełnienia i usprawnienia ciągów komunikacyjnych – np. przebicie ul. Orkana z ul. Zagnańską. Zaprojektowano już dodatkowe buspasy w istniejących ciągach drogowych.

OSOBA nr 8: Potwierdzono, że Zarząd Dróg Wojewódzkich zauważa potrzebę wyznaczenia nowych połączeń drogowych w kierunku np. Małogoszcz – Włoszczowa, droga 762, odcinek drogi Stopnica – Nowy Korczyn oraz odcinek Pińczów – Jędrzejów.

OSOBA nr 10: Zwrócono uwagę, że na terenie gminy występują drogi powiatowe – zapewniające dojazd do gminy oraz drogi gminne – umożliwiające dojazd do mniejszych miejscowości i przysiółków. Drogi powiatowe są w dobrym stanie a gmina partycypuje w kosztach utrzymania i modernizacji takich dróg. Aktualnie sieć dróg jest wystarczająca.

OSOBA nr 11: Zauważono, że jedyny, brakujący odcinek drogi na obszarze Samsonów Komorniki – Bartków (stara droga 0300T) jest obecnie projektowany przez powiat a teren jest już przygotowywany pod inwestycję. Generalnie miejscowości są zlokalizowane przy głównych trasach, więc powstawać może jedynie konieczność dobudowania dróg dojazdowych do osiedli.

OSOBA nr 14: Podkreślono, że gmina Strawczyn nieustannie współpracuje z Powiatowym i Wojewódzkim Zarządem Dróg w zakresie modernizacji istniejących ciągów komunikacyjnych, budowania nowych chodników, poprawy nawierzchni.

OSOBA nr 15: Zauważono, że ilość modernizacji dróg na terenie miasta Kielce przyczynia się do powstawania chaosu komunikacyjnego. Główne arterie (np. al. Solidarności) są wyłączone, co jest uciążliwe, tworzą się korki. Dodatkowo systematycznie wprowadza się ITS – skrzyżowanie po skrzyżowaniu, co też utrudnia ruch.

Przy wykonywaniu tych inwestycji zwraca się uwagę na jednoczesne projektowanie i wykonywanie ścieżek rowerowych (np. w kierunku Zagnańska i na terenie miasta).

OSOBA nr 16: Gmina Piekoszów jest w trakcie remontowania dość zaniedbanej infrastruktury drogowej, co pochłania spore nakłady finansowe. Aktualnie może nie być przestrzeni na planowanie nowych inwestycji. To musi zostać rozłożone w czasie.

OSOBA nr 17: Z punktu widzenia gminy Miedziana Góra zmartwieniem samorządów są deweloperzy sprzedający działki, buduje domy, a późniejsza budowa drogi dojazdowej pozostaje na barkach gminy, generując naprawdę duże koszty. Główny ciąg drogowy stanowi DK nr 74 i nie ma potrzeby na ten moment inwestowania w kolejny, duży ciąg komunikacyjny.

OSOBA nr 20: Wskazuje się na brakujący fragment połączenia drogowego z Morawicy przez Strzelczyce, Pierzchnicę i w kierunku Rakowa. Podejmowane są już prace mające na celu doprowadzenie do wybudowania takiej drogi w przyszłości.

OSOBA nr 21: Nowe ciągi drogowe będą powstawać w związku z powstawaniem drugiej i trzeciej linii zabudowy. Zatem niedługo inwestycje drogowe będą konieczne w Małowie, Woli Kopcowej i Domaszowicach.

OSOBA nr 22: Zapotrzebowanie na nowe drogi, ale bardziej dojazdowe, powstaje w okolicach nowo oddawanych osiedli mieszkaniowych np. Szewce, Kowale i wychodzi to głównie od mieszkańców.

OSOBA nr 24: Stwierdzono, że zasadniczym, głównym zadaniem jeśli chodzi o ciągi drogowe jest dokończenie obwodnicy wschodniej oraz dokończenie drogi nr S74. Chodzi głównie o lokalizację Kielc na szlaku komunikacyjnym Warszawa – Kraków, Warszawa – Tarnów czy też Tarnów – Łódź, która powoduje, że cały ciężki transport drogowy przejeżdża przez centrum miasta. Dlatego wspomniane drogi 73 i S74 są kluczowe dla odciążenia centrum. I te kierunki już są zaplanowane.

Dodatkowo, planuje się inwestycje w rejonie ul. Witosa - Rondo Zagnańska – Morawieckiego – Hubalczyków w kierunku węzła w drodze 74. Ma to na celu wyprowadzenie ruchu z centrum. Kolejne plany to przedłużenie al. Szajnowicza, aby ul. Piekoszowska została odciążona. Podobne plany rozbudowy dróg są od południa, czyli w rejonie ul. Krakowskiej i ul. Łopuszańskiej, gdzie planuje się połączenie obu ulic. Od wielu lat mówiło się również o połączeniu ul. Krakowskiej z ul. Ściegiennego (obecnie są to ul. Mislicka, Połtowska, Chorzowska), jednakże, ze względu na trudności organizacyjne, oczekuje się na ukończenie obwodnicy Morawicy, która powinna rozwiązać istniejący tam problem z ruchem ciężarowym od strony Trzuskawicy. Chodzi o miejsca odciążające miasto i żeby powstało ich jak najwięcej. Planowano też dwujezdniowe przedłużenie ul. Wapiennikowej w kierunku ul. Krakowskiej.

OSOBA nr 25: Gmina Daleszyce planuje nowe ciągi drogowe w Sukowie, w Słopcu.

OSOBA nr 26: Potwierdzono, że gmina Górnio ma 3 plany na budowę nowych dróg, które znajdują się w miejscowym planie zagospodarowania. Mają one stanowić głównie drogi dojazdowe do nowopowstających zabudowań mieszkalnych, których liczba wzrasta wraz z szybkim rozwojem gminy.

OSOBA nr 27: Stwierdzono, że aktualnie gmina Piekoszków realizuje inwestycje polegające na uzupełnieniu i poprawie infrastruktury drogowej na terenie osiedli mieszkaniowych i bocznych dróg, przy których w ostatnich latach rozwinęła się zabudowa jednorodzinna. Nie widzi się potrzeby tworzenia nowych, głównych ciągów drogowych, ponieważ istniejące są wystarczające.

OSOBA nr 29: Wskazano, że bardzo potrzebna byłaby przebudowa drogi wojewódzkiej, przebiegającej przez gminę Masłów. Poprzez zwiększenie szerokości drogi nastąpiłaby poprawa komunikacji na tym odcinku. Do tego musiałaby powstać ścieżka rowerowa oraz wyniesione przejścia dla pieszych, aby automatycznie uspokoić ruch samochodów ciężarowych i ograniczyć prędkość na tym odcinku.

Planowana jest również budowa wschodniej obwodnicy Kielc, ale póki co nie ma zgody na jej proponowany przebieg i żaden z 3 wariantów nie został zaakceptowany.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

OSOBA nr 2: Wskazano DK75 na kierunku od ul. Sandomierskiej w kierunku Castoramy, wyjazdu na Morawice, stworzenie buspasa. Usprawniłoby to funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, natomiast wiązałoby się z dużymi protestami ze strony społeczeństwa.

Drugi przykład to Ulica Ogrodowa pomiędzy rondem a skrzyżowaniem z ul. Jana Pawła II, również wskazano potrzebę wprowadzenia buspasa. Ankietowany podaje, że w ostatnim czasie podczas remontu ruch odbywał się tylko jednym z dwóch dostępnych pasów ruchu i nie powodowało to większych korków, w związku z tym wprowadzenie tam buspasa mogłoby się sprawdzić i nie spowodować większych obiekcji ze strony użytkowników transportu indywidualnego.

OSOBA nr 5: Wskazano, że zawężenia ulic powinny się pojawić na głównych kierunkach wschód-zachód i północ-południe. Dobrze, gdyby było to możliwe w całym ciągu Alei IX Wieków, na terenie ul. Seminaryjskiej, ul. Ogrodowej.

OSOBA nr 7: Takie zawężenia mogły zostać wprowadzone w centrum i tam byłyby akceptowalne. Na obrzeżach dąży się raczej do poszerzania niż do zwężania pasów drogowych.

OSOBA nr 8: Podkreślono, że chęci zawężeń istniejących dróg celem wyznaczenia buspasów jest zdecydowanie więcej niż realnych możliwości. W samych Kielcach takiego zawężenia można by dokonać na ul. Żytniej w kierunku ul. Ogrodowej, na wysokości Parku, jednak tam może być problem z miejscem.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę na fakt, że w gminie Chmielnik raczej nie występują miejsca, gdzie możliwe byłoby zawężenie ulic/dróg.

OSOBA nr 10: Na terenie Pierzchnic nie ma większej możliwości zawężania dróg, które i tak już są wąskie. Ciężko byłoby zlokalizować dodatkowy pas dla ruchu rowerów.

OSOBA nr 11: Zwrócono uwagę, że praktycznie przy wszystkich drogach powiatowych istnieją chodniki. Planowane jest dobudowanie chodnika przy drodze wojewódzkiej, ale w tym celu zostanie ona raczej poszerzona. Nie planuje się zawężeń i nie widzi się znaczących korzyści w takim działaniu.

OSOBA nr 12: Podkreślono, że na terenie gminy Zagnańsk ulice w niektórych miejscach są tak wąskie, że nie ma zupełnie możliwości zawężyć ich jeszcze bardziej.

OSOBA nr 13: Zwrócono uwagę, że zawężenie istniejącej drogi celem stworzenia dodatkowej przestrzeni dla rowerzystów i pieszych jest możliwe w starodrożu drogi krajowej, wjeżdżając od Wiśniówki przez Kajetanów aż do Barczy.

OSOBA nr 14: Stwierdzono, że zawężanie istniejących, i tak już wąskich pasów drogowych jest właściwie niemożliwe na terenie gminy Strawczyn.

OSOBA nr 15: Trudno wskazać miejsca, gdzie korzystne było zawężenie dróg na koszt buspasów. Takie mogłyby powstać w miejscach, gdzie obecnie są więcej niż 2 pasy ruchu w jednym kierunku.

OSOBA nr 16: Nie zauważa się potencjału do zawężania dróg, biegnących przez gminę.

OSOBA nr 17: Zauważono, że po uruchomieniu obwodnicy Kielc pozostanie DK nr 74, którą trzeba będzie przejąć a która stanie się wtedy taką drogą wewnętrzną, z której będą korzystać tylko mieszkańcy. Nie wydaje się, że by jej zwężenie i wytyczenie ścieżki rowerowej komukolwiek wtedy przeszkadzało.

OSOBA nr 19: Stwierdzono, że na zawężanie ulic w Kielcach (al. Legionów, ul. Ściegiennego) raczej nie ma już miejsca, gdyż cały jeden pas ruchu przeznaczony jest na miejsca postojowe. Wydzielone są tylko miejsca, zatoki autobusowe.

OSOBA nr 20: Stosowanie zawężeń zależy od miejsca i możliwości infrastrukturalnych. Są miejsca, gdzie te drogi już są wąskie (Osiny – Drugnia Rządowa) i nie ma szans na takie zawężenie. Ale jeśli droga jest dość szeroka a przy tym nie tak bardzo uczęszczana, to oczywiście taki pas drogi rowerowej dałoby się wygospodarować.

OSOBA nr 21: Zwrócono uwagę, że samorząd województwa planował taką inwestycję w ramach przebudowy DW 745 ze względu na planowaną rozbudowę istniejącego lotniska. Planowano dobudować brakujący fragment ścieżki rowerowej od granicy z Kielcami i w tym celu prowadzone są analizy jak, pośród tej gęstej zabudowy, umieścić ciąg pieszo-rowerowy.

OSOBA nr 22: Ocenie się, że zawężanie dróg celem zorganizowania tam ścieżek rowerowych na terenie gminy Nowiny jest możliwe, jednak musi to zostać poprzedzone konsultacjami i rozmowami z mieszkańcami, z władzami itd.

OSOBA nr 24: Ciągłe zauważa się miejsca, gdzie możliwe jest zawężanie ulic, celem wygospodarowania przestrzeni na drogi rowerowe lub buspasy. Przykładem jest ul. Warszawska, która została zwężona do jednego pasa, żeby na drugim zorganizować parking. Obecnie zamiast parkingu jest buspas. Zwraca się uwagę, że mieszkańcy oczekują projektowania węższych dróg, żeby automatycznie ograniczać prędkość, a w zaoszczędzonym miejscu zorganizować drogi dla rowerów. I

są 2 takie miejsca w Kielcach, gdzie droga dla rowerów wyznaczona jest kolorem czerwonym (np. ul. Tomaszowska)

OSOBA nr 25: Ciężko znaleźć odcinki, które mogłyby zostać zwężone. Raczej rozważyć należy wykupienie odcinka drogi i poszerzenie go, celem dobudowania ścieżki rowerowej oraz połączenie jej z Green Velo. Jednakże taki proces byłby czasochłonny.

OSOBA nr 26: Zwrócono uwagę, że na terenie gminy Górno drogi są raczej wąskie. Przy ich remontowaniu raczej idzie się w kierunku dostosowania ich wymiarów do obecnych wymagań niż w kierunku zawężania. Zatem trudno jest zlokalizować takie miejsca w tej gminie.

OSOBA nr 27: Potencjalne zawężenia ulic w gminie Piekoszów mogą być trudne do zaakceptowania przez mieszkańców, którzy raczej optują za poszerzaniem istniejących obecnie dróg dojazdowych, podlegających modernizacji. Jednak dla bezpieczeństwa mieszkańców gmina stara się optymalizować szerokości modernizowanych dróg.

OSOBA nr 28: Popiera się zawężanie ulic celem wyznaczenia buspasów i dróg dla rowerów. Badania potwierdzają, że właściwie nie ważne jak szeroka będzie droga i z ilu pasów będzie się składała, w końcu i tak zostanie zakorkowana. Przykład ulicy Warszawskiej, na której podczas remontu równoległej al. Solidarności tworzą się spore korki, a komunikacja miejska bez problemu porusza się buspasem, dowodzi, że takie działania przynoszą oczekiwane efekty. Kolejne wnioski o dodatkowe buspasy są na bieżąco składane do Zarządu Dróg. Buspasy proponuje się na ulicy Seminaryjnej, Ogrodowej, Źródłowej czy na al. Solidarności.

OSOBA nr 29: Zauważono, że przy drogach są pobocza szutrowe, które można by przebudować na drogi rowerowe. Trzeba szukać rozwiązań w tym zakresie. Szuka się możliwości przejazdu drogami gminnymi czy wręcz polnymi.

OSOBA nr 30: Podkreślono, że zawężenia ulicy celem spowolnienia ruchu zastosowano na oddanej niedawno do użytku ul. Prostej. Jednak przy takich działaniach dostrzega się problem z mentalnością mieszkańców, którym takie działania nie zawsze się podobają. Tak było chociażby w przypadku woonefów, stworzonych w ramach Europejskiego tygodnia mobilności i często trzeba czasu, żeby mieszkańcy przywykli do nowych organizacji ruchu.

Zauważono, że są również miejsca, gdzie zastosowane zawężenia pasów ruchu nie do końca działają. Tak jest na przykład na ul. Malików, w okolicy ul. Piekoszowskiej i centrów logistycznych. I w takim miejscu rozważa się inne metody zapewnienia bezpieczeństwa, jak na przykład budowę niewielkiej obwodnicy. W takich miejscach, gdzie ruch samochodów ciężarowych jest dość spory, nie sprawdzają się też progi zwalniające, które generują nawet większy hałas niż same samochody. Dlatego też dąży się do wypychania ruchu ciężarowego na obwodnice i uspokajania ruchu osobowego.

W jaki sposób wdrażać uspokojenie ruchu (np. zwężenie ulic) nie powodując konfliktów społecznych?

OSOBA nr 2: Planuje się w Kielcach przebudowanie kilku ulic celem uspokojenia ruchu. Planuje się przeformatowanie części ulic na woonefy.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że obszary preferowane do uspokojenia ruchu przewiduje się w Kielcach na ulice w ścisłym centrum miasta.

OSOBA nr 8: O uspokojenie ruchu mieszkańcy wnioskowali w miejscowościach Święta Katarzyna – droga 752, Tychów Stary – droga 744,

OSOBA nr 14: Gmina Strawczyn na bieżąco reaguje na wnioski mieszkańców o wprowadzenia obszarów o uspokojonym ruchu na jej terenie.

OSOBA nr 15: Zwrócono uwagę, że największa liczba zdarzeń drogowych ma miejsce na głównych ciągach komunikacyjnych, gdzie ruch jest bardzo wzmożony. Na drogach gminnych i wiejskich główny problem jest z brakiem ciągów pieszych i słabym oświetleniem obszarów tych dróg. I to właśnie jest powodem notowania zdarzeń drogowych z udziałem pieszych na takich drogach. Pojawiały się plany zawężania ulic w rejonach przejść dla pieszych poprzez powierzchnie wyłączane, ale na ten moment nie doszło do ich realizacji. Były również pomysły wprowadzania aktywnych przejść dla pieszych, które podświetlają się wraz ze zbliżaniem się pieszego.

OSOBA nr 19: Zauważono, że okolice Stadionu w Kielcach, gdzie zlokalizowane są również szkoły, to miejsce, gdzie powinno się umieścić próg zwalniający. Kierowcy jeżdżą dość szybko w tym obszarze a dodatkowo istnieje możliwość parkowania samochodów wzdłuż ulicy, nawet większych busów czy furgonetek. W takich warunkach, nawet z zachowaniem ostrożności, wychodząc spoza tych zaparkowanych samochodów można zostać niezauważonym i wpaść pod szybko jadący samochód. Rekomenduje się zainstalowanie progów przed wszystkimi przejściami w pobliżu szkół, szczególnie gdy znajdują się tam przystanki komunikacji publicznej.

OSOBA nr 20: Zwrócono uwagę, że miejsca uspokajania ruchu powinny być zlokalizowane na wjeździe do Pierzchnic – droga powiatowa. Druga lokalizacja, gdzie konieczny jest na przykład próg zwalniający to wjazd do Pierzchic od strony Chmielnika, w okolicy kościoła i zakładu pogrzebowego, gdzie konieczne jest zwolnienie przed zakrętem.

OSOBA nr 26: Podkreślono, że obszary uspokajania ruchu powinny być zlokalizowane w ciągu drogi krajowej, przy żłobkach i szkołach, szczególnie w miejscowościach Cedzyna, Radlin, Wola Jachowa. W woli Jachowej znajduje się też niebezpieczne skrzyżowanie dróg krajowej, powiatowej i gminnej, zatem tam również powinno się ten ruch uspokajać. Dalej na skrzyżowaniu w Skorzeszycach (droga 1317 T), gdzie na jednym z rogów skrzyżowania zlokalizowany jest kościół i ruch pieszo-samochodowy jest wzmożony. Na kolejnym skrzyżowaniu DW 745 z drogą 1309, otoczonym zwartą zabudową a przejście skrzyżowania jest dość niebezpieczne. Innym newralgicznym punktem jest skrzyżowanie drogi krajowej z DW 745, gdzie przy skrzyżowaniu znajduje się apteka i dom seniora oraz magazyny. W pobliżu jest też przystanek, więc ta okolica jak najbardziej kwalifikuje się do uspokojenia ruchu. W miejscowości Cedzyna zlokalizowane jest rondo i od ronda w stronę Radlina biegnie odcinek z zabudową mieszkaniową i usługową, ale brakuje ciągów pieszych. Toteż byłoby dobre miejsce do uspokojenia ruchu.

OSOBA nr 27: Zauważono, że już na etapie modernizacji infrastruktury drogowej gmina stara się wprowadzać elementy uspokajania ruchu. Często docierają też sygnały od mieszkańców, że zmodernizowany odcinek może powodować przekroczenia prędkości, dlatego też gmina stara się reagować na bieżąco i uspokajać ruch w takich strefach.

Czy wprowadzać strefy Tempo 30/strefy ruchu uspokojonego?

OSOBA nr 15: Stwierdzono, że uspokajanie ruchu drogowego do poziomu 20-30 km/h nie przynosi oczekiwanych skutków. Podkreśla się, że już właściwe dostosowanie się do prędkości 50 km/h w terenie zabudowanym pociąga za sobą znaczne zmniejszenie ilości zdarzeń drogowych, w tym tych z udziałem pieszych. Ograniczenia prędkości samymi znakami nie przynosi właściwie żadnych skutków. Dopiero egzekwowanie takich ograniczeń przez patrol policji dają wymierne efekty. Jednak patrol nie mogą być we wszystkich takich miejscach jednocześnie.

OSOBA nr 24: Zauważono, że strefy ruchu Tempo 30 są bardzo dobrym pomysłem, szczególnie w śródmieściu, które samo w sobie powinno mieć taki uspokojony charakter. To rozwiązanie sprawdza się również na osiedlach mieszkalnych oraz w okolicach szkół i przedszkoli. Ograniczenia strefowe pozwalają również na stawienie mniejszej ilości znaków drogowych, dzięki czemu te, które już są, są dużo lepiej zauważane. Podobnie jest ze strefami zamieszkania, gdzie dopuszczalna prędkość to 20 km/h a piesi mają tam bezwzględne pierwszeństwo.

OSOBA nr 27: Uspokajanie ruchu w gminie Piekoszów wdrażane jest poprzez budowanie wyniesionych przejść dla pieszych, wyniesionych skrzyżowań czy też organizowanie stref Tempo 30.

Zwrócono uwagę, że najlepiej sprawdzają się wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych, gdyż stanowią one fizyczny element uspokajania ruchu, który wymusza zredukowanie prędkości. Dodatkowo, swoją formą takie skrzyżowanie czy przejście dla pieszych wskazuje na miejsce ważne, gdzie należy zachować szczególną ostrożność i zwrócić uwagę na innych uczestników ruchu drogowego.

Jak zarządzać ruchem pojazdów ciężarowych by minimalizować ich negatywny wpływ na obszary zabudowy mieszkaniowej?

OSOBA nr 2: Wskazano przede wszystkim brak wschodniej obwodnicy, kierunek ten jest w dużym stopniu obciążony przez transport ciężki, wprowadzenie wag zjazdowych celem większej kontroli.

OSOBA nr 4: Jako przykład w gminie podano ustawianie znaków informujących o ograniczeniach tonażowych, zgłaszanie nadużyć do odpowiednich służb przez gminę, mieszkańców.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę na wschodnią obwodnicę miasta Kielce – tego elementu brakuje szczególnie w obszarze al. Solidarności, ul. Źródłowej. Punktowo, gdzie to możliwe to ograniczenia tonażu oraz organizowanie objazdów – szczególnie przy osiedlach mieszkaniowych.

OSOBA nr 7: Ze względu na kopalnię, zlokalizowaną w sąsiedniej gminie, ruch samochodów ciężarowych, szczególnie przez centrum Daleszyc jest bardzo duży. Ma to negatywny wpływ na zabudowę mieszkaniową, z której część jest już bardzo stara i objęta opieką konserwatora zabytków. Podejmowano próby ograniczenia tonażu samochodów ciężarowych, przejeżdżających przez centrum, jednak spotyka się to ze sprzeciwem ze strony Starostwa Powiatowego w Kielcach.

OSOBA nr 8: Potwierdzono, że w zarządzaniu ruchem pojazdów ciężarowych stosuje się głównie ograniczenia prędkości, ograniczenia tonażu, ale buduje się również obwodnice. Z takimi wnioskami najczęściej występują też mieszkańcy. Tak jest chociażby na drodze 763 na odcinku od węzła Chęciny do Morawicy, w Klimontowie na DW nr 758 (wniosek o wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężarowych z centrum), w Końskich.

OSOBA nr 9: Potwierdzono, że ruch samochodów ciężarowych, szczególnie w zabytkowym centrum miasta, generuje pewne problemy. Jest na szczęście częściowa obwodnica od Kielc w kierunku wschodnim. Dodatkowo, projektowany jest kolejny pierścień obwodnicy miasta.

OSOBA nr 10: Przyznano, że problem z ruchem samochodów ciężarowych występuje na ul. Kieleckiej i ul. Krościennej (w ciągu drogi Chmielnik – Kielce). Mieszkańcy występowali o wybudowanie obwodnicy w tym miejscu. Po przeprowadzeniu badań, starostwo powiatowe uznało, że ruch pojazdów ciężarowych w tym obszarze jest stosunkowo niski i budowa obwodnicy nie ma sensu. Gmina nie dysponuje środkami na budowę takiej obwodnicy.

OSOBA nr 11: Zwrócono uwagę, że przejazdy samochodów przez progi zwalniające mogą wywoływać dodatkowe drgania i hałas.

OSOBA nr 13: Podkreślono, że gmina Zagnańsk stosuje najczęściej ograniczenia tonażowe. W niektóre miejsca ciężarówki mogą wjechać tylko ze specjalnym pozwoleniem. Na co dzień nie zauważa się uciążliwości ruchu samochodów ciężarowych.

OSOBA nr 14: Potwierdzono, że zdarzają się nieliczne wnioski o ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych, jednak nie wszędzie takie ograniczenie jest możliwe. Jeśli dana droga spełnia kryteria nośności to naprawdę ciężko jest wprowadzić takie ograniczenie.

OSOBA nr 15: Zauważono problem z ruchem samochodów ciężarowych w obszarze dróg K73 – W762 – S7 kierunek Morawica i na Chęciny, gdzie występuje gęsta zabudowa i mieszkańcy już od dłuższego czasu skarżą się na wzmożony ruch samochodów ciężarowych, próbując jednocześnie wymóc zmiany w tym zakresie (np. zmiany tonażu). Podobny problem występuje na ul. Malików, gdzie przewidziana jest strefa przemysłowa i ten ruch również jest wzmożony. W planach są budowy obwodnic, jednak bardzo ciężko powiedzieć, kiedy będą one zrealizowane.

OSOBA nr 16: W związku ze wzmożonym ruchem samochodów ciężarowych, kopalnia, do której dojeżdżają takie pojazdy, w ramach zadośćuczynienia mieszkańcom buduje np. boiska i dofinansowuje miejscowości.

OSOBA nr 21: Ograniczenia ruchu samochodów ciężarowych mogłyby zostać wprowadzone w okolicy Wiśniówki, na drodze wojewódzkiej nr 745.

OSOBA nr 24: Miasto Kielce zmierza generalnie do ograniczania ruchu samochodów ciężarowych szczególnie w zakresie ich wjazdu do centrum. Jednak centrum Kielc ciągle się rozrasta.

Dodatkowo, żeby ograniczyć uciążliwość ruchu ciężarowego i jego negatywny wpływ, projektuje się nawierzchnie o mniejszej szorstkości, żeby minimalizować hałas, ogranicza się dozwolona prędkość poruszania takich samochodów czy też instaluje się ekrany akustyczne, idealnie w zieleńców. Oczywiście projektuje się wspomniane już obwodnice, zachęcające do korzystania z nich przez pojazdy tranzytowe. Na ul. Witosa – drodze dwujezdniowej o dużym tonażu, zlokalizowano aż 7 rond oraz kilku przejść dla pieszych ze światłami, skorelowanymi z prędkością poruszania się danego samochodu. Jeśli pojazd jedzie ok. 40 km/h to będzie miał zielone światło, jeśli szybciej, to czerwone. Co więcej, droga nie jest prosta tylko ma łuki, które automatycznie przyczyniają się do ograniczania prędkości.

OSOBA nr 25: Największym problemem, związanym z ruchem samochodów ciężarowych, jest ich przejeżdżanie przez rynek w Daleszycach. Przejazd ciężkich samochodów po kostce brukowej generuje hałas i odczuwalne drgania.

OSOBA nr 26: Zwrócono uwagę na spory ruch samochodów ciężarowych, zaopatrujących strefy działalności gospodarczej (kopalnia) w gminie Górno. Oczekiwana jest kontynuacja budowy drogi S7, jako że aktualnie ten transport ciężarowy odbywa się droga wojewódzką o nie najlepszych parametrach dla takiego ruchu. Duży ruch ciężarówek obserwuje się również w ciągu DW nr 752, gdzie zlokalizowana jest szkoła i urząd gminy. Tam również należałoby przemyśleć możliwości ograniczenia takiego ruchu. Ze względu na rozwijające się na terenie gminy firmy, przy planowaniu inwestycji drogowych trzeba starać się godzić interesy i przedsiębiorców i mieszkańców.

OSOBA nr 27: Potwierdzono, że ruch samochodów ciężarowych odbywa się głównie drogami wojewódzkimi i powiatowymi i to głównie w ich pobliżu odczuwalne są skutki takich przejazdów. Ale raczej nie ma on znaczącego wpływu na rozwój zabudowy na terenie gminy Piekoszów.

OSOBA nr 29: Zwrócono uwagę, że problem ruchu ciężarowego jest problemem wielu samorządów, szczególnie tych, gdzie główna linia przejazdu przez gminę jest jednocześnie gęsto zabudowana budynkami mieszkalnymi. Taki problem występuje chociażby w większości sołectw gminy Masłów. Tam, gdzie ruch ten jest szczególnie uciążliwy można zastosować ograniczenia tonażowe.

W których gminach konieczne są zmiany w sieci drogowej?

OSOBA nr 7: Na terenie gminy Daleszyce buduje się bardzo dużo nowych dróg. Co roku dochodzi kilka – kilkanaście nowych dróg.

OSOBA nr 8: Brak informacji dotyczących koniecznych zmian w sieci drogowej.

OSOBA nr 10: Nie widzi się takiej konieczności. Aktualnie istniejąca sieć jest wystarczająca.

OSOBA nr 15: Podkreślono, że wjazdy i wyjazdy z Kielc w stronę ościennych gmin są w miarę rozsądnie rozwiązane. Przydałyby się rozwiązania tranzytowe, żeby nie prowadzić tego ruchu do Kielc. Obecnie prowadzone są prace przetargowe nad włączeniem DK nr 74 do ciągu S7, ale ciągle nie można powiedzieć, kiedy dojdzie do realizacji tej inwestycji. Ostatnio oddano ciągi dwujezdniowe w okolicy Morawicy. Duże nadzieje pokłada się w uruchomieniu systemu ITS, który zapewni bardziej płynny przejazd przez Kielce dzięki zielonym falom, dostosowywanym do natężenia ruchu.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że każda z gmin chce być swego rodzaju niezależnym bytem i bardzo trudno wypracować wspólny kierunek rozwoju w ramach KOF. Jedyne co aktualnie udaje się

realizować w porozumieniu z gminami ościennymi to inwestycje związane z transportem rowerowym. Natomiast w zakresie zintegrowanego transportu publicznego pojawiają się trudności w wypracowaniu wspólnego frontu. Gminy musiałyby dopłacać do zorganizowania takiej komunikacji – i niektóre to robią, rozumiejąc wyższość autobusu nad busem. Dodatkowo, dostrzega się dążenie gmin do tego by posiadać własne dworce, własny tabor i duży wpływ na częstotliwość kursowania komunikacji. Była wizja zorganizowania centrów przesiadkowych na obrzeżach miasta, jednak nie spotkała się ona z poparciem zarówno władz gmin jak i ich mieszkańców.

Trudności w opracowaniu wspólnego frontu zostały napotkane również podczas prac nad wschodnią obwodnicą Kielc. Gminy popierały przebieg obwodnicy, ale tylko na terenie gminy Kielce.

OSOBA nr 27: zwrócono uwagę, że dla gminy Piekoszów, ze względu na jej funkcję sypialną w stosunku do miasta Kielce, korzystnym byłoby przebudowanie drogi wylotowej z Kielc, nr 768, do drogi dwujezdniowej, omijającej ul. Piekoszowską. Przy wspomnianej drodze nie ma ścieżki rowerowej. Natomiast dla gminy ważne jest rozwijanie ciągów pieszo rowerowych w relacji aglomeracja – centrum gminy, gdyż obecnie ta infrastruktura nie jest pełna.

Jak mają wyglądać strefy ruchu uspokojonego/Tempo 30 – czy powinny być to woonerfy?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że najlepszym rozwiązaniem uspokajania ruchu są wyniesione przejścia dla pieszych (bezpieczne, mniej uciążliwe dla kierowców). W przypadku progów zwalniających stwierdzono, że są one mniej skuteczne, źle wpływają na układ jezdny pojazdu.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę na fakt, że progi zwalniające bywają kłopotem w pewnych obszarach. Częściej wprowadza się ograniczenia ruchu ze względu na strefę zamieszkania i możliwość egzekwowania tych ograniczeń. Zwężenia stosuje się w kontekście przejść dla pieszych i budowania wysepek na przejściach

OSOBA nr 7: Zauważono, że dobrym rozwiązaniem uspokajającym ruch mogłyby być szykany. Jednakże, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców, najczęściej montuje się progi zwalniających. Niemniej, nawet takie działania ograniczane są do minimum, głównie ze względu na hałas.

OSOBA nr 8: Zwrócono uwagę, że na drogach wojewódzkich nie ma możliwości instalowania progów zwalniających. W samym mieście stosuje się głównie progi zwalniające. Jeśli chodzi o fotoradary to znajdują się one raczej przy drogach wojewódzkich niż przy drogach, których zarządcą jest miasto.

Potwierdzono, że wprowadzanie woonerfów jest dobrym pomysłem na uspokojenie ruchu drogowego w mieście. Tempo 30 na pewno spowolni ruch samochodowy w mieście. Jednakże zwraca się uwagę na fakt, że występuje to nieustanny konflikt interesów między pieszymi/mieszkańcami a kierowcami i nie wszystkim będą się podobały wprowadzane zmiany.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę, że Wydział gminy, odpowiedzialny za ten zakres, skłania się raczej ku wyznaczaniu ulic jednokierunkowych, dążąc tym samym do uspokojenia ruchu w pewnych obszarach. Dodatkowo, w miejscach, gdzie zachodzi taka potrzeba, stosuje się progi zwalniające czy strefy Tempo 30, szczególnie w okolicach szkół czy placów zabaw. Działania te przynoszą oczekiwane efekty, kierowcy się dostosowują i jak na razie nie zdarzają się wypadki.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że na wniosek mieszkańców, po zbadaniu zasadności wniosku, na drogach gminnych instalowane są progi zwalniające. Na drogach powiatowych wprowadzane są ograniczenia prędkości.

OSOBA nr 11: Celem uspokojenia ruchu w gminie Zagnańsk stosuje się głównie progi zwalniające oraz wyniesione przejście dla pieszych (w ciągu drogi wojewódzkiej). Fotoradarów nie ma na terenie gminy. Zwrócono uwagę, że zawężenia ulic lub stosowanie szukan, które miałyby uspokajać ruch, nie przynosi oczekiwanego skutku. Wręcz przeciwnie, powoduje większe zagrożenie, szczególnie w warunkach zimowych.

OSOBA nr 12: Potwierdzono, że dla uspokojenia ruchu najbardziej sprawdzają się progi zwalniające, ale nie zawsze można je zastosować. Spowodowane jest to ich konstrukcją i w niektórych przypadkach

powodują zbyt duże uderzenia podczas ich pokonywania. Generują również dodatkowy hałas i wibracje. Zastosować można również progi asfaltowe, które wydają się lepiej wyprofilowane.

Dobrym rozwiązaniem są również ronda oraz szykany, które sprawdzają się na niektórych drogach.

OSOBA nr 13: Na terenie gminy Zagnańsk, stosuje się progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych (ul. Turystyczna – jednak w zbyt bliskiej odległości od siebie). Są strefy ruchu 30, jednak zwykle mieszkańcy nie przestrzegają tych ograniczeń. Widzi się konieczność uspokajania ruchu głównie w okolicach szkół – pomóc mogłyby fluorescencyjne znaki ostrzegawcze. Zauważono, że w krajach zachodnich odchodzi się już od progów zwalniających, jako że generują dodatkowy hałas, powodują większą eksploatację pojazdów i koniec końców nie są aż tak korzystne i proekologiczne.

OSOBA nr 14: Celem uspokojenia ruchu gmina Strawczyn stosuje głównie progi zwalniające. Uzyskano dofinansowanie na modernizację kilku przejść dla pieszych na terenie gminy, gdzie zamontowane będzie oznakowanie interaktywne czy pasy grubowarstwowe. Będą instalowane radary, wyświetlające aktualną prędkość pojazdu zbliżającego się do przejścia przy drogach wojewódzkich.

OSOBA nr 15: Miasto Kielce jest w trakcie analizowania pomysłu budowy wyniesionych przejść dla pieszych w pewnych rejonach, głównie z powodu częstych zdarzeń drogowych z udziałem pieszych (np. ul. Wapiennikowa). Rozważa się również doświetlenia przejść dla pieszych czy instalowanie pasów wibracyjnych, które świetnie spełniają swoją funkcję. Jednak to drugie rozwiązanie spotyka się czasem z krytyką mieszkańców, którzy skarżą się na wzmożony hałas. Instalowanie progów zwalniających jest często ograniczone ruchem komunikacji publicznej, a instalowane progi wypowe są omijane przez kierujących.

Jeśli chodzi o tworzenie woonerfów to sam pomysł jest niezły, ale może pojawić się problem z finansowaniem oraz znalezieniem terenu pod organizację terenów zielonych.

OSOBA nr 16: Zwrócono uwagę na fakt, że w centrum Piekoszowa zainstalowano duży próg zwalniający, celem ograniczenia liczby wypadków. W okolicach szkoły namalowane są grubowarstwowe pasy zwalniające. Na Skałce umiejscowiono radar, pokazujący prędkość zbliżającego się pojazdu. Progi zwalniające oraz drgania, jakie generują są często źródłem sporów z mieszkańcami.

OSOBA nr 17: Na terenie gminy stosuje się progi zwalniające (choć nie wszędzie można je montować). Na drogach powiatowych inwestuje się w inteligentne przejścia dla pieszych z dodatkowym oświetleniem oraz grubowarstwowymi pasami, namalowanymi na jezdni. Dodatkowo, instaluje się urządzenia wyświetlające aktualną prędkość zbliżającego się pojazdu. Mieszkańcy często wnioskuje o instalację progów zwalniających lub częstsze patrole policji w tych najbardziej ruchliwych miejscach.

OSOBA nr 20: Stwierdzono, że progi zwalniające montuje się raczej przy osiedlach. Jednak pojawiają się głosy, że mieszkańcy, ze względu na hałas, jaki te progi generują zdecydowanie bardziej wolą grubowarstwowe pasy namalowane na jezdni w okolicach przejść.

OSOBA nr 21: Potwierdzono, że na drogach gminnych stosowane są te progi zwalniające, powstało kilka interaktywnych przejść dla pieszych. Radarów raczej się nie stosuje. Natomiast pojawiają się głosy mieszkańców, chcących ograniczenia prędkości na drogach powiatowych, gdzie z kolei pojawiają się ograniczenia natury prawnej do stosowania progów zwalniających.

OSOBA nr 22: Podkreślono, że progi zwalniające zdają egzamin, samochody zwalniają. Dodatkowo zasugerowano zainstalowanie na skrzyżowaniu Nowiny – Chęciny, Nowiny – Kielce kamery monitorującej ewentualny wjazd na skrzyżowanie na czerwonym świetle.

OSOBA nr 24: Zauważono, że najprostszym sposobem na uspokajanie ruchu jest instalowanie znaków ograniczających prędkość, jednak to przynosi bardzo słabe efekty. Kolejnym rozwiązaniem jest zaprojektowanie odpowiedniej geometrii drogi, która wymusza wolniejszą jazdę. Następnie stosuje się rozwiązania z zakresu zielonej fali. Oczywiście stosowane są również progi zwalniające, aczkolwiek

niechętnie. Progi generują hałas, drgania i konieczność hamowania i ponownego ruszenia z miejsca. Stosuje się również wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, które spotykają się z dobrym przyjęciem użytkowników dróg. Dodatkowo, miasto decyduje się na optyczne zawężenie pasa jezdni przez wymalowanie odpowiednich oznaczeń – np. ul. Łódzka, w rejonie Hubalczyków, gdzie zawężenie do jednego pasa ruchu pozwoliło na wydzielenie bezpiecznych prawo i lewoskrętów.

Zwrócono uwagę, że w Kielcach przeprowadzony został program pilotażowy, dotyczący organizowania woonerfów na terenie miasta, który został dość dobrze przyjęty i świetnie spełnia swoje funkcje uspokajania czy ograniczania ruchu samochodowego. Powinno się rozważyć dalsze ich stosowanie, jednak głównie w pobliżu miejskich starówek czy ogródków konsumpcyjnych.

OSOBA nr 25: Potwierdzono, że w gminie Daleszyce instalowane są progi zwalniające przed przejściami dla pieszych oraz pasy grubowarstwowe, również w miejscach zbliżania się do przejść. Planowane są dalsze inwestycje w tym zakresie. Plus przejścia są dodatkowo doświetlone. Dodatkowo, takie uspokajacze ruchu powinny zostać zastosowane w okolicach kościołów i cmentarzy.

OSOBA nr 26: na terenie gminy Górno montuje się progi zwalniające. Dodatkowo, przy przeprowadzanych remontach, instaluje się wyniesione przejścia dla pieszych. Jednakże, kierowcy często próbują omijać progi zwalniające poboczem. Stwarza to zagrożenie dla pieszych, którzy poruszają się poboczami.

OSOBA nr 28: w Kielcach stosowane są progi zwalniające, zapewniające swobodny przejazd autobusów miejskich, a jednocześnie uniemożliwiające ich omijanie przez samochody osobowe. Dodatkowo, w niektórych miejscach, jak np. na ul. Prostej, stosuje się wyspy ze znakiem omijania, powodując szykanę, przed którą należy zwolnić.

OSOBA nr 29: Zwrócono uwagę, że w gminie Masłów, w celu uspokojenia ruchu, stosuje się odpowiednie oznakowanie, zmniejszające prędkość. Przy budowie nowych dróg stosuje się różnego rodzaju zawężenia i progi. Stosuje się pomysły z wysepkami, rondami, mającymi na celu na spowolnienie ruchu. Najlepszym przykładem takich działań może być ul. Witosa w Kielcach. Wprowadzone tam ograniczenia początkowo budziły sprzeciw mieszkańców, bo droga jest kręta, jest tam wiele rond, sporo przejść z sygnalizacją świetlną. To wszystko ma wpłynąć na spowolnienie ruchu, a jednocześnie na bezpieczeństwo i to się udało. Oczywiście w inny sposób będzie można te działania stosować w miastach a w inny w gminach, gdzie te przestrzenie komunikacyjne nieco się różnią. Przy gęstej zabudowie stosowane są progi zwalniające, ale też nie przez wszystkich są akceptowane. Potwierdzono istnienie całej gamy działań, które można zastosować w zależności od potrzeb mieszkańców.

Z obserwacji wynika, że ludzie chcą jeździć nie szybko, a płynnie. A zastosowane ograniczenia zmniejszają ilość kolizji i wypadków.

OSOBA nr 30: Miasto z powodzeniem instaluje wyniesione przejścia dla pieszych oraz stosuje malowanie grubowarstwowych pasów przed przejściami, które mają za zadanie ograniczenie prędkości zbliżających się samochodów. Zwrócono jednak uwagę, że wprowadzanie pewnych ograniczeń w samym centrum miasta wiąże się z ograniczeniami infrastrukturalnymi, których nie da się zmienić. Dlatego bezpieczniej jest wprowadzać ruch ze śródmieścia.

Podkreślono, że przy planowaniu ruchu bierze się pod uwagę wszystkich jego uczestników, w tym rowerzystów i pieszych.

2.4 MODUŁ IV – zgodny z obszarem strategicznym: BUDOWA PRZYJAZNEGO ŚRODOWISKA, JEDNOLITEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Gdzie obecnie występują „białe plamy komunikacyjne”, tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych

ośrodków w typowych godzinach pracy? Czy istnieje potrzeba dywersyfikacji usług komunikacyjnych na tych terenach?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że w mieście Kielce takich białych plam nie ma. Oczywiście nie wszędzie da się wjechać, jest to uzależnione od infrastruktury. Jeśli chodzi o gminy to stwierdzono, że sytuacja może być inna i zapewne są takie sołectwa do których komunikacja nie dojeżdża, spowodowane może być to przez infrastrukturę. W przypadku dywersyfikacji usług transportowych, stwierdzono, że część gmin mogłoby wykorzystać kolej w celu skomunikowania się z miastem.

OSOBA nr 3: Oceniono, że są obszary, z których utrudnione jest dostanie się do komunikacji miejskiej, natomiast nie podano konkretnych przykładów.

OSOBA nr 4: Nie stwierdzono takiego problemu

OSOBA nr 5: Zauważono, że w zakresie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na pewno występują białe komunikacyjne w ościennych sołectwach, ale aktualnie trudno podać konkretne przykłady.

OSOBA nr 6: Stwierdzono, że białe plamy komunikacyjne już raczej nie występują. Gmina Zagnańsk przeprowadziła przetarg na usługi transportowe i transport tam jest zabezpieczony. Stwierdzono nawet, że obecnie w gminie Zagnańsk tych kursów jest za dużo. Zwrócono uwagę, że gmina dopłaca do kursów jednego z przewoźników ze środków z Budżetu Państwa, przewidzianych właśnie na pokrycie białych plam komunikacyjnych. Potwierdzono, że takie trasy jak w gminie Strawczyn czy Zagnańsk potrzebują około 10-15 kursów dziennie. W niektórych miejscach oferowane jest nawet 40 kursów dziennie, ale do większości z nich dopłaca Państwo a tak naprawdę nie ma na nich wystarczającego obłożenia.

OSOBA nr 7: Potwierdzono, że w tym momencie na terenie gmin nie występują już białe plamy komunikacyjne. Jest to wynikiem m. in. Wprowadzenia funduszu autobusowego. Czasowe ograniczenia w dostępie do komunikacji mogą występować w weekendy czy święta, ale z taką sytuacją mierzy się większość gmin.

OSOBA nr 8: W związku z brakiem wiedzy w tym zakresie nie ma możliwości udzielenia odpowiedzi na to pytanie.

OSOBA nr 9: Potwierdzono, że na terenie gminy Chmielnik są sołectwa, które nie mają połączenia komunikacyjnego transportem publicznym – np. Zrecze Małe, Zrecze Duże, rejon Piotrkowicki. Zaznaczono, że próby wprowadzenia transportu publicznego na teren gminy były podejmowane, jednakże z przeprowadzonych konsultacji wyniknęło niewielkie zainteresowanie takim transportem. Natomiast na terenie gminy działają przewoźnicy prywatni. Współpraca z nimi układa się raczej poprawnie, chociaż czasem występują problemy z respektowaniem punktualności odjazdów.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że w gminie Pierzchnice jedyne białe plamy transportowe występują w 3 miejscowościach – Holendry, Ujmy i Czarna. Jednak próby wprowadzania tam transportu publicznego nie przyniosły efektów w związku z nikłym zainteresowaniem. W innych sołectwach, gdzie zgłaszano niedostatki transportowe, zostały uruchomione dodatkowe ogólnodostępne połączenie, głównie na potrzeby młodzieży szkolnej, dojeżdżającej do szkół średnich. Kurs jest finansowany przez gminę wspólnie w wojewodą.

OSOBA nr 11: Zauważono, że na terenie gminy nie ma już „białych plam”. Są sytuacje, gdzie mieszkańcy muszą podejść kawałek do przystanku, jednak te odległości nie są bardzo duże.

OSOBA nr 13: Gmina Zagnańsk otrzymuje zgłoszenia z miejscowości Chrusty, gdzie kursowała linia nr 7, zawieszona na czas remontów. Po ich zakończeniu linia ta już nie wróciła na swoją trasę. Mieszkańcom zaproponowano linie nr 3, która już kursuje, jednak poprzednia linia nr 7 wydawała się być korzystniejsza dla mieszkańców. Transport publiczny w miejscowości Zachełmie był mocno ograniczony również z powodu remontów. Mieszkańcy miejscowości Zabłocie w ogóle nie mają przystanku na swoim terenie i muszą dojść spory kawałek do miejsca, gdzie kursuje komunikacja publiczna. Jednakże Zabłocie jest swego rodzaju odnogą, do której nie chcą zajeżdżać przewoźnicy.

Kaniów również jest miejscowością z ograniczonym dostępem do komunikacji publicznej i mieszkańcy również pokonują sporą odległość, żeby się dostać na przystanek przy ul. Turystycznej.

OSOBA nr 14: Podkreślono, że istniejące białe plamy gmina stara się minimalizować, organizując transport gminny, jednak mieszkańcy nadal zgłaszają niedostateczną liczbę połączeń, szczególnie w weekendy (problem z dojazdem do/z Kielc).

OSOBA nr 16: Zauważono, że przykładem białej plamy komunikacyjnej jest miejscowość Gniewce, sołectwo Jaworzna, gdzie do najbliższego przystanku trzeba pokonać odległość ponad 2 km.

OSOBA nr 17: Potwierdzono, że gmina Miedziana Góra korzysta ze środków Urzędu wojewódzkiego na zwalczanie białych plam komunikacyjnych. Dodatkowo pojawili się operatorzy prywatni właśnie w miejscowościach, które nie miały takich połączeń. Jednak oferowanych aktualnie połączeń nadal jest stanowczo mało. Część połączeń jest notorycznie likwidowana, bo gdzieś każdy szuka oszczędności, szczególnie w dobie inflacji i wysokich cen paliw. Część komunikacji miejskiej została zlikwidowana z powodu dużej konkurencji ze strony przewoźników prywatnych. Potem oni również zawiesili swoje kursy, ale w to miejsce już nie przywrócono autobusów. Dodatkowe kursy ZTM wiążą się z kolei z dopłatami, jakie gmina musi uiszczać. I to wszystko powoduje, że coraz mniej kursów jest dostępnych dla mieszkańców.

OSOBA nr 20: Podkreślono, że w gminie Pierzchnice kłopot z brakiem transportu mają Holendy, Ujny, Osiny, Guminice, małe miejscowości, przysiółki. Generalnie na terenie gminy funkcjonują linie podmiejskie i przewoźnicy prywatni i ludzie raczej nie narzekają, bo istniejące połączenia są tak skorelowane, żeby dowozić np. młodzież do szkół średnich do Kielc czy do Chmielnika. Ale problem pojawia się właśnie w tych miejscowościach sąsiednich, gdzie rodzice muszą sami dzieci dowozić.

OSOBA nr 21: Stwierdzono, że na terenie gminy Masłów białe plamy transportowe już nie występują, jednakże komunikacja publiczna mogłaby kursować z większą częstotliwością. Gmina wykorzystwała środki z funduszu autobusowego. Dodatkowo przewoźnicy prywatni uzupełniają ten transport autobusowy, zapewniając na przykład bezpośrednie połączenie z centrum gminy.

OSOBA nr 22: Potwierdzono brak białych plam transportowych na terenie gminy Kielce. Prowadzony jest stały monitoring obłożenia poszczególnych kursów a także konieczności ich uzupełniania. Tak też powstał dodatkowy Bus, który przewozi ludzi na trasie Kowale – Nowiny. Dodatkowo prowadzone są konsultacje i rozmowy z mieszkańcami na temat linii nierentownych. Główny problem, jaki jest dostrzegany to stale rosnące koszty utrzymania połączeń komunikacji i konieczność dopłacania do nich z budżetu gminy.

OSOBA nr 25: Potwierdzono, że na terenie gminy Daleszyce nie występują już białe plamy komunikacyjne, ale na pewno transport nie jest wystarczający. Podkreśla się znikomą ilość kursów oraz problemy z dojazdami w weekendy.

OSOBA nr 26: W kontekście białych plam komunikacyjnych wspomnieć powinno się nowopowstające osiedla mieszkaniowe, gdzie przez pewien czas, mieszkańcy są rzeczywiście odcięci od komunikacji publicznej. Przykładem może być Radlin – Ogrodzenie, Leszczyny, Leszczyny – Skąły, jednak w dalszej perspektywie takich miejsc może być więcej.

OSOBA nr 28: Potwierdzono, że ciągle istnieją białe plamy komunikacyjne, szczególnie na terenach przyległych gmin. Jednakże Zarząd Transportu, we współpracy z gminami oraz w zależności od dostępnych dróg, ich jakości jak również środków finansowych, jakie gmina może przeznaczyć, stara się te białe plamy niwelować. Oczywiście zauważa się, że oczekiwania mieszkańców co do tworzenia nowych połączeń komunikacji publicznej są coraz większe. Nie wszystkie propozycje mogą zostać zrealizowane ze względu na niedostosowaną infrastrukturę drogową lub niedostateczne możliwości finansowania. Zwraca się uwagę, że gminy często korzystają z funduszu autobusowego, by we współpracy z prywatnymi przewoźnikami ograniczać miejsca bez komunikacji publicznej. Dofinansowanie przewoźników prywatnych z Urzędu Wojewódzkiego wynosi około 3 zł.

OSOBA nr 29: Na chwilę obecna nie stwierdzono białych plam na terenie gminy. Jest to spowodowane wieloletnią polityką gminy, mającą na celu zapewnienie jak najlepszej komunikacji wszystkim mieszkańcom gminy. W związku z lokalizacją gminy Mastów tuż przy granicy Kielc, wielu mieszkańców dojeżdża do miasta do pracy, do szkół i żłobków. Również część życia rodzinnego mieszkańców gminy toczy się w Kielcach – tam robią zakupy, korzystają z rozrywek. Podkreślono, że aktualnie gmina posiada 4 linie autobusowe miejskie: linia numer 10, 38, 12 i 7. Dodatkowo, gmina korzysta z rządowego programu przewozów autobusowych i dzięki temu zakontraktowani przewoźnicy prywatni wypełniają istniejące dotychczas białe plamy. Przewoźnicy prywatni zostali wyłonieni w przetargu i ich głównym zadaniem jest dowożenie mieszkańców z poszczególnych sołectw do gminy, ośrodka zdrowia i ośrodka Pomocy Społecznej. W centrum gminy mieszkańcy mogą się przesiąść do autobusów miejskich, które zawiozą ich do samych Kielc.

Jak ma wyglądać docelowa sieć parkingów P+R i B+R?

OSOBA nr 1: Stwierdzono, że w Kielcach są dwa parkingi, które umożliwiają użytkownikom zmianę środka na transportu na transport zbiorowy lub przemieszczanie się pieszo (nie sprecyzowano jednak czy jest to dokładnie P+R)

OSOBA nr 4: Stwierdzono, że w mieście są parkingi, które pozwalają na pozostawienie roweru czy też samochodu osobowego i przesiadkę w komunikację miejską.

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że parkingi P&R w Kielcach funkcjonują, jednak nie do końca zdały egzamin. Częściowo może to wynikać z faktu, że idea P&R była dobrze opisanym pomysłem, którego celem głównym było pozyskanie środków finansowych. Pojawiają się wątpliwości czy rozwiązania P&R zdają egzamin w miastach wielkości Kielc. Zauważono natomiast, że to parkingi osiedlowe byłyby tutaj lepszym rozwiązaniem niż P&R na obrzeżach miasta.

OSOBA nr 9: Na obszarze gminy Chmielnik nie ma parkingów P&R czy B&R. Z obserwacji wynika raczej, że nie byłoby zainteresowania tego typu parkingiem i przesiadaniem się na nim do komunikacji publicznej. Właściciele samochodów preferują dojazd do miejsca docelowego własnym środkiem transportu.

OSOBA nr 10: Zwrócono uwagę na fakt, że mieszkańcy gminy Pierzchnica, dojeżdżając do centrum gminy, zostawiają swoje samochody na bezpłatnych parkingach ogólnodostępnych w centrum miasta. Dalej kontynuują swoją podróż komunikacją publiczną. Pierzchnica nie posiada dedykowanych parkingów P&R. Aktualnie nie widzi się konieczności organizowania specjalnych parkingów B&R w związku ze znikome zainteresowanie dojazdami rowerem do pracy czy szkoły. Istniejące już miejsca, dedykowane do pozostawiania rowerów w centrum miasta raczej stoją puste.

OSOBA nr 11: Potwierdzono, że na terenie gminy nie ma parkingów typu P&R, nie ma również parkingów płatnych. Zwrócono również uwagę, że budowa takiego parkingu jest raczej niemożliwa, gdyż pasy drogowe na to nie pozwalają. Jeśli chodzi o możliwości parkingowe dla rowerów (stojaki) to są wyznaczone miejsca przy sklepach czy przy Urzędzie gminy, gdzie można pozostawić rower. W centrum gminy funkcjonuje coś na kształt centrum przesiadkowego, więc z roweru można się przesiąść na transport publiczny w kierunku Kielc. Zauważono jednak, że raczej nie ma dużej potrzeby korzystania z roweru, jako że okoliczne wsie są dobrze skomunikowane z centrum gminy transportem publicznym.

OSOBA nr 12: Stwierdzono, że aby parkingi B&R stały się częścią sieci zintegrowanego transportu publicznego, trzeba by rozważyć budowę większej liczby zadaszonych stojaków rowerowych, gdzie mieszkańcy mogliby bezpiecznie swój rower zostawić. Trzeba wziąć pod uwagę fakt, że montowane jeszcze parę lat temu stojaki nie przystają do używanych obecnie rowerów, szczególnie do tych elektrycznych oraz tych, które mają hamulce tarczowe. Stojaki nie powinny też niszczyć rowerów.

OSOBA nr 13: Potwierdzono, że parkingi P&R i B&R mogłyby sprawdzić się w gminie Zagnańsk, gdzie mieszkańcy niektórych sołectw nie mają bezpośredniego dostępu do komunikacji publicznej.

OSOBA nr 14: Potwierdzono, że na terenie gminy Strawczyn istnieją parkingi, na których mieszkańcy mogą zostawić samochody i przesiąść się na transport publiczny – np. przy kościele w Strawczynie, przy przedszkolu. Ale zainteresowanie takim rozwiązaniem jest znikome.

OSOBA nr 15: Potwierdzono, że wjazd samochodów osobowych do ścisłego centrum podlega ograniczeniom, jednak nie można zupełnie zabronić wjazdu osobom na stałe zamieszkującym w tamtym obszarze. Potwierdzono, że istnieją strefy płatnego parkowania i są w miarę możliwości rozszerzane.

Zwrócono uwagę, że w Kielcach dostępne są wielopoziomowe parkingi, które w założeniu miały zachęcać mieszkańców i przyjezdnych do pozostawiania tam samochodów i poruszania się komunikacją publiczną. Jednak tylko parking na Piotrkowskiej cieszy się zainteresowaniem, ale ciężko powiedzieć, czy ma to związek z korzystaniem z komunikacji publicznej, a ten przy Targach Kieleckich raczej stoi pusty.

OSOBA nr 16: Zwrócono uwagę, że gmina Piekoszków jest miejscem, gdzie łączą się linie komunikacji publicznej i zlokalizowanie tutaj parkingu P&R mogłoby być korzystne. Jednak problemem jest znalezienie odpowiedniego miejsca. Dodatkowo mógłby być on traktowany raczej jako parking, gdzie zostawia się samochód, żeby załatwić sprawy w centrum, a nie część układu transportowego. Podkreślono, że przy zwiększeniu liczby kursów komunikacji publicznej można by rozważyć budowę. Ale z drugiej strony utrzymanie większej ilości kursów jest dużym kosztem dla gminy.

OSOBA nr 17: Podkreślono, że budowa parkingów P&R w połączeniu ze zwiększeniem liczby kursów komunikacji publicznej mogłaby zachęcić ludzi do większego korzystania z tej komunikacji.

OSOBA nr 19: Sama idea parkingów P&R jest dobra, szczególnie gdy ich użytkownicy mogą bezpłatnie korzystać z komunikacji miejskiej. Jednak w praktyce, gdy ktoś ma np. odebrać dwójkę dzieci jedno ze żłobka, jedno z przedszkola jeszcze zrobić zakupy, to raczej jest to niemożliwe, żeby za pośrednictwem autobusu to wszystko sprawnie zrobić. Takie parkingi to jest jakieś rozwiązanie, ale tylko w określonych sytuacjach. Dodatkowo, koncepcje parkowania się zmieniają. Przykładem jest parking przy stadionie, który miał być darmowy do wykorzystania właśnie przez mieszkańców i przyjezdnych. Jednak w ostatnich latach koncepcja się zmieniła i są za niego pobierane opłaty a w okolicy nie ma innych miejsc do parkowania. I jak rodzice przyjeżdżają do szkoły na wywiadówki czy młodzież na matury, gdzie wszyscy są w tym samym momencie, to nie ma gdzie zaparkować.

OSOBA nr 20: Podkreślono, że mieszkańcy Pierzchnic korzystają z rowerów i komunikacji publicznej, zostawiają samochody na parkingu na rynku i dalszą podróż kontynuują już komunikacją. Potwierdzono, że istniejące parkingi są wystarczające dla samochodów. Są również zainstalowane stojaki na rowery, którymi porusza się głównie młodzież. Jednak to rodzice często podwożą dzieci do komunikacji miejskiej, żeby już nie musiały jechać rowerem.

OSOBA nr 22: Z obserwacji wynika, że parkingi, istniejące obecnie na terenie gminy Nowiny są wystarczające. Część mieszkańców zostawia tam swoje samochody i komunikacja publiczną podróżuje do Kielc, jednak odsetek tych osób jest stosunkowo niewielki. Dlatego też nie uważa się, by budowanie dodatkowych parkingów s.tylu P&R było na ten moment konieczne.

OSOBA nr 23: Jest uzasadnione społecznie budowanie parkingów P&R. Natomiast miasto Kielce nie ma nawet miejsca na wygospodarowanie takiego parkingu w pobliżu Stacji Kielce. Mieszkańcy również zgłaszają ten problem, stąd też starano się podjąć współpracę z Urzędem Miasta celem zapewnienia miejsc parkingowych. Kolej regionalne podejmowały współpracę z komunikacją miejską, która dowoziła pasażerów z parkingu na dworzec kolejowy.

Główny problem, dotyczący parkingów polega na tym, że tereny, na których mogłyby one powstać, należą do zarządcy infrastruktury. Jest on informowany o zapotrzebowaniach w tym zakresie, jak również w zakresach np. dotyczących przesunięcia przystanków bliżej osiedli, w celu umożliwienia większej liczbie pasażerów korzystanie z podróży kolejowych. Zwrócono jednak uwagę, że wszystkie takie inwestycje potrzebują finansowania.

Podkreślono, również, że istniejącą infrastrukturę dostosowuje się stopniowo do wymagań jakie nakłada pomoc osobom niepełnosprawnym, z utrudnioną mobilnością.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że takie parkingi powinny powstawać w rejonach centrów komunikacyjnych, czyli najlepiej w obszarach dworców. Jednak w Kielcach nie ma możliwości zlokalizowania tego typu parkingu w samym centrum. Z kolei zbyt duże oddalenie od centrum zniechęca do takiej formuły. Na niekorzyść koncepcji P&R w Kielcach działa również fakt, że średnica miasta to dystans około 15 km, a co za tym idzie dość szybko można przedostać się z jednego punktu do drugiego. Przy miastach tak kompaktowych jeszcze nie czuje się wyższości komunikacji publicznej nad samochodami prywatnymi.

Pamiętać należy również, że o tym, jaki środek transportu wybieramy, decyduje charakter przemieszczania się po mieście. Na co innego decyduje się młodzież, co innego wybierają rodziny z dziećmi czy osoby starsze.

OSOBA nr 25: Stwierdzono, że w tym momencie na terenie gminy Daleszyce nie funkcjonuje parking typu P&R. Podkreślono jednak, że wkrótce zostanie oddany do użytku nowy dworzec w Sukowie i tam będzie możliwość pozostawienia samochodu i przesiadki do komunikacji publicznej. Z czasem również parkingi P&R będą organizowane w takich gminach jak Daleszyce, bo w tym kierunku to wszystko zmierza, ale potrzeba czasu. Polityka proekologiczna zmierza do ograniczania wjazdu samochodów do centrów miast, dlatego też mieszkańcy będą zmuszeni do pozostawiania swoich samochodów na obrzeżach i przemieszczania się komunikacją lub rowerami.

OSOBA nr 26: Docenia się ideę parkingów P&R. Jednakże nieco czasu wymagałoby przekonanie mieszkańców do korzystania z tego typu rozwiązania i przesiadania się na komunikację publiczną.

OSOBA nr 27: Zaznaczono, że parking P&R zlokalizowany jest na granicy gminy Piekoszów i miasta Kielce, przy pętli autobusowej. Jednakże mieszkańcy nie korzystają z tego parkingu tylko wolą do miasta podjechać swoim samochodem. Żeby zachęcić ludzi do korzystania z komunikacji powinno się zagęścić siatkę połączeń i zaproponować komunikację darmową, finansowaną ze środków, które zaoszczędzi się na niepotrzebnych i niewykorzystywanych inwestycjach. Dodatkowe finansowanie powinno pochodzić z podniesionych stawek za parkowanie w strefie w centrum Kielc.

OSOBA nr 28: Ocenia się, że parkingi typu P&R i B&R sprawdzą się, ale dopiero w przyszłości. Dowodem na to może być tego typu inwestycja przy ul. Wojska Polskiego w Kielcach. Ceny za korzystanie z parkingu były niższe niż ceny biletów komunikacji publicznej, stąd zainteresowanie parkingiem było znikome. Podkreślono, że gdyby wjazd i parkowanie w ścisłym centrum zostały mocno ograniczone to parkingi P&R cieszyłyby się większą popularnością i wtedy zostawianie tam samochodów i przesiadanie się na przystępna cenowo komunikację miejską miałyby sens.

OSOBA nr 29: Potwierdzono, że gmina bardzo poważnie rozważa możliwość wybudowania tego typu parkingu, by wyjść naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców w tym zakresie. Wskazywane jest nawet miejsce na tego typu inwestycję. Znajduje się ono dokładnie obok centrum edukacji i kultury „Szklany dom” w Ciekotach i jest to jeden z najbardziej oddalonych od miasta punktów gminy. Stworzenie takiego parkingu pozwoliłoby mieszkańcom na dojazd do tego miejsca swoim samochodem, rowerem i pozostawienie tam swoich środków transportu oraz podjęcie dalszej części podróży Komunikacją publiczną.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że stworzenie zintegrowanej sieci transportu publicznego na obszarze KOF, będzie raczej ciężkie to osiągnięcia, ze względu na przewoźników prywatnych, którzy przede wszystkim zorientowani są na zarobek.

OSOBA nr 3: Potwierdzono, że stworzenie takiej sieci, byłoby możliwe w przypadku włączenia się kolei do realizacji takiej idei. Problemem w zintegrowaniu sieci może być duża odległość sieci drogowej od kolejowej.

OSOBA nr 5: Zauważono, że linia kolejowa może być częścią zintegrowanej sieci transportowej tam, gdzie już biegnie (np. Gmina Nowiny), stanowiąc najszybszy i najtańszy element układu transportowego. W przypadku 2 osiedli w samych Kielcach transport kolejowy może to być element uzupełniający transport publiczny.

Dodatkowo – Sieć transportu może być uzupełniana przez ofertę prywatnych przewoźników. Rozważa się budowanie mini centrów komunikacyjnych w ościennych gminach lub przysiółkach, z udziałem transportu prywatnego właśnie.

OSOBA nr 6: Nie zauważono potrzeby rozbudowywania transportu kolejowego jako uzupełnienia istniejącego transportu publicznego.

OSOBA nr 7: Zwrócono uwagę na fakt, że na terenie gminy Daleszyce nie ma infrastruktury kolejowej, stąd też wzbogacenie transportu publicznego o ten zakres aktualnie nie jest możliwe. Sytuacje komunikacyjna mogą poprawić Centra przesiadkowe. Jedno z nich istnieje już na terenie gminy Daleszyce. Można dowozić tam mieszkańców mniejszymi busami a stamtąd większym autobusem do centrum Kielc.

Podkreślono również, że w gminie Daleszyce, przy centrum przesiadkowym, istnieje parking P&R z 47 miejscami postojowymi dla samochodów osobowych, kilka miejsc dla osób z niepełnosprawnością, 5 miejsc parkingowych dla autobusów. Parking wyposażony jest również w budynek z pomieszczeniem socjalnym, również dla matki z dzieckiem oraz toaletami. Aktualnie gmina jest na etapie prac odbiorowych.

OSOBA nr 8: Potwierdzono, że wzbogacenie zintegrowanej sieci transportu publicznego o transport kolejowy jest możliwe na odcinkach Kielce – Jędrzejów, Kielce – Skarżysko Kamienna, również Kielce – Sandomierz.

Podkreślono ważną rolę prywatnych przewoźników w budowaniu zintegrowanej sieci transportu, szczególnie w gminach oddalonych od Kielc.

OSOBA nr 9: Zauważono, że Gminę Chmielnik łączy droga powiatowa i wojewódzka, dlatego też z transportem publicznym nie jest tak źle. Teren gminy obsługiwany jest przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Kielce (komercyjnie) i przewoźnicy prywatni. Podkreślono, że w powiecie kieleckim połączenia są częste i dobre. Dodatkowo umiejscowienie Chmielnika na linii Kielce – Busko powoduje wzmocnienie komunikacji. Natomiast w kierunku wschodnim, na Staszów czy w kierunku zachodnim, na Kije w kierunku Jędrzejowa, komunikacja publiczna jest dużo słabsza.

Potwierdzono, że na terenie gminy istnieje teoretyczna możliwość korzystania z komunikacji kolejowej, która czynnie działała do połowy lat 90 tych XX w. i dawała możliwość dojechania przez Nowiny do Kielc. Aktualnie jednak nie ma takiej możliwości.

OSOBA nr 10: Zauważono trudność w dostępie do transportu kolejowego, szczególnie, że przez teren gminy nie biegnie infrastruktura kolejowa (istniejąca kolej wąskotorowa została zlikwidowana). Rozważyć można zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej, głównie w kierunku Kielc. Nie przewiduje się budowania centrów przesiadkowych, gdyż istniejące w Pierzchnicy parkingi spełniają swoją rolę. Zaproponowano instalację tablic elektronicznych z rozkładami jazdy. Wskazane zostało też miejsce do zainstalowania ładowarki do pojazdów elektrycznych na rynku w Pierzchnicy.

OSOBA nr 11: Podkreślono, że ilość elementów składowych w zintegrowanym systemie transportowym zależy tak naprawdę od każdej gminy. Potwierdzono, że w przypadku linii, kursujących przez kilka gmin, współpracują one ze sobą, żeby zoptymalizować ilość dostępnych kursów.

Kluczową rzeczą są dopłaty do kursowania przewoźników prywatnych, które odciążają budżet gminy i pozwalają na zintensyfikowanie kursów w ciągu dnia. Dodatkowo zwrócono uwagę, że bez dopłat

kursowanie przewoźników prywatnych poza godzinami szczytu mogłoby okazać się nierentowne, co przyczyniłoby się do ograniczania połączeń np. w godzinach wieczornych. Dopłaty wpływają również na ceny biletów i ich utrzymanie na konkurencyjnym poziomie.

OSOBA nr 12: Stwierdzono, że gmina Zagnańsk jest w dość korzystnej sytuacji, bo poza dostępnymi autobusami, na terenie gminy znajdują się też stacje kolejowe. Komunikacja kolejowa stanowi świetną alternatywę dla transportu autobusowego. Warto naśladować kraje zachodnie, gdzie ludzie dojeżdżają do stacji kolejowej samochodem lub rowerem a dalszą podróż kontynuują już pociągiem, ograniczając tym samym napływ samochodów do dużych miast. Podkreślono, że parking dla samochodów powstaje przy dworcu PKP w Zagnańsku, co pozwoli na zwiększenie liczby miejsc parkingowych.

OSOBA nr 13: Podkreślono, że w gminie Zagnańsk sporo osób korzysta z transportu kolejowego, więc jest on ważnym elementem zintegrowanej sieci transportowej. Dostrzega się zalety płynące ze zorganizowania potencjalnego punktu przesiadkowego, z parkingiem P&R oraz dostępnymi różnymi środkami komunikacji publicznej.

OSOBA nr 14: Stwierdzono, że w gminie Strawczyn transport kolejowy jako element zintegrowanej sieci transportowej w ogóle nie wchodzi w grę z powodu braku infrastruktury.

OSOBA nr 16: Dostęp do stacji kolejowej jest w miejscowości Szczukowskie Góry oraz Wierna Rzeka i tamtejsi mieszkańcy wybierają ten środek transportu by dojechać do Kielc. Jednak, poza tym te tereny są słabo skomunikowane. Sam Piekoszków zlokalizowany jest na trasie do Włoszczowej, co zapewnia dostęp do komunikacji publicznej, obsługiwanej przez firmy prywatne, które w tym przypadku stanowią element zintegrowanej sieci transportu publicznego. Sama gmina dofinansowuje 4 linie, związane z planem transportowym, obsługujące miejscowości: Łaziska, Zagórze, Brynica (ul. Nowowiejska), Julianów, Gałęzice, Skatka, Bławatków, Lesica, Łosień, Łosienek.

OSOBA nr 17: Potwierdzono, że gmina posiada komunikację miejską/podmiejską oraz przewoźników prywatnych. Należy sobie zadać pytanie czy wprowadzanie kolejnej opcji (np. rowerów) nie spowoduje spadku zainteresowania przewozami publicznymi a następnie nie doprowadzi do ich likwidacji. Jeśli chodzi o połączenia kolejowe to najbliższa stacja jest oddalona od Miedzianej Góry o ponad 4 km, zatem mieszkańcy wolą wybrać autobus niż pociąg.

OSOBA nr 19: Podkreślono, że uczniowie to od kilkunastu lat już mogą przyjeżdżać na rowerach do szkoły a w poprzednich latach przy szkole były montowane stojaki na rowery. Oczywiście pojawiają się problemy z korzystaniem z roweru podczas kiepskich warunków atmosferycznych. Pojawia się również kwestia bezpiecznego przechowywania tych rowerów podczas zajęć, żeby nikt ich po prostu nie ukradł.

Należy przemyśleć również kwestie infrastruktury, głównie przystanków, szczególnie tych w okolicach szkół, gdzie w jednym momencie na komunikację czeka wielu uczniów oraz mieszkańców. Obecnie, przy złych warunkach pogodowych, pod wiatą mieści się może 20 os. a kolejne 40 moknie na zewnątrz. Dlatego też należy przemyśleć rozbudowanie wiat przystankowych w takich newralgicznych miejscach.

OSOBA nr 20: Transport publiczny w gminie Pierzchnice ogranicza się do busów i autobusów podmiejskich. Nie ma dostępu do tras kolejowych, nie ma stacji.

OSOBA nr 21: Zwrócono uwagę na potrzebę lepszego skomunikowania gminy Masłów z miastem Kielce i dalej Kielc z Krakowem czy Warszawą, bo tam ciężko dojechać komunikacją publiczną. Jednakże, poprowadzenie linii kolejowej z gminy Masłów do Kielc raczej nie jest możliwe a budowanie nowej linii kolejowej w tym momencie byłoby dużą rewolucją.

OSOBA nr 22: Stwierdzono, że nie ma zapotrzebowania ani infrastruktury do rozwijania transportu kolejowego. Mieszkańcy mają dostęp do busów i autobusów miejskich. Przewoźnicy prywatni kursują bezpośrednio z Nowin oraz przelotowo od strony Chęcin. Zauważa się jednak problem ze zbyt wielkim obciążeniem niektórych kursów u przewoźników prywatnych, kiedy to dochodzi do sytuacji, że nie

wszyscy oczekujący na przystanku pasażerowie mieszczą się w pojeździe. Pod tym względem autobusy MZK są dużo wygodniejsze, bo oferują też miejsca stojące.

OSOBA nr 23: Na terenie województwa Świętokrzyskiego oferuje się przewozy kolejowe z regionalnych ośrodków do ośrodka głównego, jakim są Kielce. Połączenia są realizowane tam, gdzie jest już dostępna infrastruktura, więc w zasadzie te możliwości są dość ograniczone. Zapewnia się dojazd do pracy i szkół osobom, które pracują i uczą się albo w ośrodkach regionalnych albo wojewódzkich. W tych strukturach dostępne są połączenia Ostrowiec przez Skarżysko do Kielc, z Buska Zdroju do Kielc, z Sędziszowa przez Jędrzejów do Kielc i od strony Włoszczowej też do Kielc. Oczywiście dostępne są jeszcze połączenia między województwami: do Katowic, do Krakowa. Jednak główna współpraca jest prowadzona przede wszystkim z Urzędem Marszałkowskim w Kielcach, bo to on zapewnia te przewozy.

Na trasach regionalnych pociągi zatrzymują się na każdej stacji i przystanku, które są po drodze. Pracuje się nad odpowiednim zagęszczeniem przystanków na trasach. W tym zakresie współpraca przebiega głównie z Urzędem Marszałkowskim, gdzie wpływają różne zapytania, ale ta współpraca obejmuje również inne ośrodki. W przypadku podejmowania prac przy uruchomieniu pociągów wakacyjnych z Kielc do Sandomierza, współpraca toczy się z Urzędem Miejskim w Sandomierzu, w celu usprawnienia takich przewozów.

Wskazywane są również potrzeby pasażerów, na które należy zwrócić uwagę, czy ewentualne zagrożenia oraz informujemy o sytuacjach, które powodują, że nie da się pewnych rzeczy przeprowadzić. Współpraca dotyczy również Zakładu Linii Kolejowych w Skarżysku.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że zintegrowany transport w obszarze KOF nie bardzo może być rozszerzony o trolejbusy, tramwaje czy kolejkę miejską i chyba nie ma nawet takiej potrzeby. W zamian za to powinno się rozważyć zintensyfikowanie siatki połączeń do gmin ościennych. A mieszkańcy z gmin bardziej oddalonych powinni dojeżdżać bliżej Kielc lub centrów przesiadkowych w gminach ościennych. Dobry skutek mogłyby przynieść parkingi P&R i B&R.

OSOBA nr 25: Aktualnie, w gminie Daleszyc komunikacja publiczna obsługiwana jest przez autobusy Zakładu Transportu Miejskiego w Kielcach oraz przewoźnika prywatnego. Brakuje transportu kolejowego ze względu na brak infrastruktury, jednak nie ma również planów na jej rozwój. W celu rozbudowania zintegrowanej sieci transportowej należałoby więc rozważyć rozszerzenie oferty prywatnych przewoźników, którzy dowoziliby mieszkańców z dalszych części gminy do Daleszyc, a stąd już transportem miejskim dojeżdżaliby oni do Kielc. I jednocześnie możliwy byłby powrót do miejsc zamieszkania na tej samej zasadzie. Przewoźnik prywatny musiałby zapewnić nawet niewielki bus, który obsługiwałby takie kursy.

OSOBA nr 26: W związku z brakiem infrastruktury kolejowej w gminie Górno, przejazdy kolejowe nie mogą stać się elementem zintegrowanego transportu. Gminie zależy na takim zintegrowaniu transportu publicznego, żeby mieszkańcy mogli bez problemu dojechać na basem w Nowinach, lub też mieszkańcy innych gmin mogli korzystać z atrakcji gminy Górno. Nie powinno się ograniczać zintegrowanego z gmin do miasta, ale powinien on funkcjonować również między gminami.

OSOBA nr 28: Zwrócono uwagę, że jako uzupełnienie zintegrowanego transportu, niektóre gminy, we współpracy z przewoźnikami prywatnymi, zorganizowały darmowe przejazdy z obrzeży do centrów przesiadkowych, gdzie pasażerowie mogą kontynuować podróż komunikacją miejską lub koleją. Taka sytuacja występuje w gminie Zagnańsk czy Miedziana Góra i uważana jest za świetny element zintegrowanego transportu publicznego w obszarze KOF.

OSOBA nr 29: Podkreślono, że podczas rozmów z mieszkańcami zauważa się ich większą skłonność do przesiadania się do komunikacji publicznej, nawet jeśli trzeba się kilkukrotnie przesiąść. Zauważalny w ostatnim czasie wzrost cen paliwa oraz wzrost kosztów parkowania w Kielcach, wskazuje na to, że takie są oczekiwania mieszkańców, by ułatwiać im podróżowanie komunikacją publiczną. Zauważono również, że społeczeństwo się starzeje, więc osoby starsze, które niekoniecznie czują się pewnie,

poruszając się swoim samochodem po Kielcach czy też szukając dostępnego miejsca parkingowego, będą szukały takich rozwiązań, żeby tam i z powrotem dojechać właśnie komunikacją publiczną.

Zauważono, że kolej, łącząca wszystkie ważne punkty w KOF, byłaby świetnym pomysłem, jednak jej wykonanie związane jest z dużymi nakładami finansowymi. Dlatego uważa się, że lepiej skupić się na właściwym doprowadzeniu transportu do punktów przesiadkowych, skąd mieszkańcy mogą wybrać destynację swojej podróży.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać

OSOBA nr 2: W przypadku Kielc informację na temat transportu zbiorowego, można czerpać z papierowych rozkładów jazdy umieszczonych na każdym przystanku, większość przystanków jest wyposażonych w tablice elektroniczne, z których również płynie informacja w sprawie czasu przyjazdu danej linii autobusowej. Dodatkowo poprzez aplikacje można śledzić w czasie rzeczywistym poruszanie się autobusów, których konkretnie interesują pasażera.

OSOBA nr 3: Zauważono, że byłoby to korzystne, jeśli informacje dotyczące godzin odjazdów i przyjazdów komunikacji publicznej jak i przewoźników prywatnych można by było pozyskiwać z jednego źródła (aplikacja). Natomiast nie odnosi się konkretnie do tej idei.

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że zintegrowana wspólna informacja pasażerska jest zasadna. Funkcjonuje już w samym mieście Kielce. Dla gmin ościennych dobrym rozwiązaniem byłoby dodanie do informacji pasażerskiej rozkładów przewoźników prywatnych. Jednak tutaj problemem jest szybko zmieniająca się oferta i dostępność transportu prywatnego. Warunkiem dobrego funkcjonowania wspólnej informacji pasażerskiej jest jej aktualność i koordynacja dostępnych przewoźników. Trzeba mieć na uwadze również fakt, żeby komunikacja prywatna nie była konkurencją dla komunikacji publicznej.

OSOBA nr 6: Nie stwierdzono potrzeby czy konieczności stworzenia zintegrowanej platformy informacji pasażerskiej dla komunikacji publicznej i prywatnych przewoźników (np. na wzór JakDojadę).

OSOBA nr 7: Istniejąca informacja pasażerska ogranicza się raczej tylko do gminy Daleszyce. Rozkłady jazdy publikowane są na stronie internetowej gminy i na Facebooku. Rozkłady są dostępne również na przystankach oraz na gminnych tablicach ogłoszeń. Rozkłady jazdy 2 prywatnych przewoźników, działających na terenie gminy, również w ten sam sposób zamieszczają swoje rozkłady jazdy.

Zwrócono uwagę, że gdyby taka zintegrowana platforma faktycznie powstała i rzeczywiście spełniała swoje zadanie, to byłoby to bardzo korzystne dla mieszkańców.

OSOBA nr 8: Aktualnie, informacje o połączeniach są dostępne na tablicach przystankowych, ale dotyczą one połączeń obsługiwanych przez MZD. W Internecie, na miejskich stronach z rozkładami jazdy, oprócz rozkładów MZD można również wyszukać połączenia, których operatorem jest PKS jednak brakuje prywatnych przewoźników. Dodanie ich rozkładów do wspólnej informacji pasażerskiej byłoby ogromnym ułatwieniem dla użytkowników.

OSOBA nr 9: Potwierdzono, że rozkłady jazdy przewoźników prywatnych są przedstawiane gminie i przez nią akceptowane. Jednakże przestrzeganie rozkładów jazdy czasem odbiega od ustaleń. Zintegrowana platforma wspólnej informacji pasażerskiej jest jak najbardziej dobrym rozwiązaniem. Podkreślono, że w mieście Chmielnik istnieje rozkład jazdy wszystkich przyjeżdżających i odjeżdżających autobusów. Gdyby istniała możliwość, żeby jakiś podmiot systematycznie aktualizował dostępne połączenia i godziny kursowania, byłoby to dobre rozwiązanie.

OSOBA nr 10: Przewoźnicy są zobligowani do umieszczania swoich rozkładów jazdy na tablicach informacyjnych oraz do realizacji rozkładu. Dodatkowo rozkłady można znaleźć w Internecie, na stronach przewoźników oraz na Facebooku. Tam również zamieszczane są informacje o włączeniach

i zmianach w kursowaniu. Być może duża, podświetlana tablica informacyjna z rozkładami jazdy mogłaby być bardziej czytelna, szczególnie w przypadku osób starszych.

OSOBA nr 11: Potwierdzono, że rozkłady jazdy komunikacji publicznej są dostępne i na bieżąco aktualizowane na stronie internetowej gminy Zagnańsk. Przewoźnicy są zobowiązani wywieszać aktualne rozkłady na przystankach autobusowych. Zauważono jednak, że dochodzi do wzajemnego usuwania rozkładów przez konkurujące ze sobą firmy przewozowe. Potwierdzono, że zorganizowanie zintegrowanej platformy informacji pasażerskiej, działającej na terenie całego KOF jest dobrym pomysłem. Dałoby to dodatkowe możliwości zintegrowania przesiadek między różnymi liniami, co zdecydowanie ułatwiłoby podróżowanie. Wzbogacenie istniejących już rozkładów jazdy o informacje o przesiadkach już powinno pomóc i może nie byłoby konieczności budowania zupełnie nowej platformy.

Problemem, z jakim boryka się gmina jest niewielka liczba miejsc parkingowych i brak przestrzeni na ich zorganizowanie. Mieszkańcy, przy przesiadaniu się w transport publiczny, korzystają z ogólnodostępnych miejsc wzdłuż ulic, parkingów przed urzędem lub z parkingów przy marketach.

OSOBA nr 12: Podkreślono, że gmina Zagnańsk każdej wiosny publikuje w lokalnej gazecie zestawienie wszystkich kursów komunikacji publicznej (rozkłady jazdy) – autobusów, przewoźników prywatnych i pociągów. Dyskutuje się również nad zamieszczeniem na przystankach mapy gminy z lokalizacją danego przystanku i możliwościami komunikacyjnymi, dostępnymi w danym miejscu.

OSOBA nr 13: Zauważono, że aplikacja mobilna, dostarczająca kompleksowych informacji dot. połączeń i rozkładów jazdy byłaby bardzo pomocna. Jak Dojadę działa tylko na terenie Kielc i nie ma możliwości sprawdzenia innych połączeń na obszarze KOF. Konieczna byłaby aplikacja pokazująca połączenia autobusowe, kolejowe i przewoźników prywatnych oraz możliwości przesiadkowe. Istniejące platformy tego typu można dostosować do danego obszaru i wymagań mieszkańców. Nie ma potrzeby tworzyć nowych.

OSOBA nr 14: Zwrócono uwagę, że aktualny system informacji pasażerskiej opiera się głównie na zamieszczaniu rozkładów jazdy transportu gminnego na stronie internetowej gminy i w gminnych mediach społecznościowych. Prywatni przewoźnicy mają swoje strony www i rozkłady dostępne na przystankach. Podkreślono jednak, że zorganizowanie integrowanej platformy informacji pasażerskiej na terenie całego KOF byłoby bardzo pomocne. Wszystkie informacje o połączeniach i kierunkach byłyby dostępne w jednym miejscu.

OSOBA nr 16: Potwierdzono, że aktualnie rozkłady jazdy zamieszczane są na stornie ZTM wraz z informacjami dotyczącymi zmian w kursowaniu czy zmian trasy. Te same informacje pojawiają się na stronie internetowej Urzędu Gminy Piekoszów. Natomiast w zakładce publiczny transport zbiorowy zamieszczane są informacje o transporcie gminnym. Zauważa się konieczność zorganizowania wspólnej platformy z informacjami o kursowaniu całego transportu publicznego, w tym przewoźników prywatnych.

OSOBA nr 17: Aktualnie, w gminie Miedziana Góra, rozkłady są publikowane na przystankach. Można również wejść na stronę internetową gminy. Tam znajdują się również informacje o zmianach w kursowaniu komunikacji publicznej. Gmina posiada również aplikację BLISKA, dzięki której mieszkańcy są informowani SMSem, że następuje zmiana kursu lub o jego odwołaniu. Wszelkie informacje otrzymywane od ZTM przekazywane dalej mieszkańcom.

OSOBA nr 19: Zauważono, że w okolicach al. Legionów w Kielcach zlokalizowanych jest kilka szkół i zespołów szkół ponadpodstawowych, do których uczęszcza w sumie kilka tysięcy młodzieży. 60% tej młodzieży pochodzi spoza Kielc i celem dotarcia do szkoły muszą najpierw skorzystać z tzw. Busa a potem przesiąść się na transport miejski. Często słyszy się głosy, że młodzież spóźnia się do szkół, bo nie zmieścili się do jakiegoś środka transportu z powodu dużego obłożenia, szczególnie na kursach porannych. Warto rozważyć również zintensyfikowanie kursowania autobusów w godzinach porannych, gdyż czasem uczniowie nie mają jak dojechać na zajęcia, rozpoczynające się o 7:30.

OSOBA nr 20: Aktualnie rozkłady jazdy można znaleźć na przystankach i w Internecie. Gdy czegoś brakuje to przekazywana na jest informacja do Urzędu Gminy, który komunikuje się z przewoźnikiem i rozkłady są uzupełniane. Zauważa się potrzebę wprowadzenia zintegrowanej platformy z rozkładami jazdy wszystkich operatorów. Mogłoby to zintegrować również przewoźników prywatnych i być może byłoby bardziej przychylni wprowadzaniu zmian godzin odjazdów czy innych korekt rozkładów.

OSOBA nr 21: Na terenie gminy Maśłów rozkłady jazdy zamieszczane są na przystankach i w przypadku autobusów miejskich, w Internecie, na stronie Urzędu Gminy. Na przystankach nie ma zainstalowanych tablic z informacją, za ile minut przyjedzie następny autobus, jak jest to zorganizowane w Kielcach. Zwrócono uwagę, że dostęp do zintegrowanej platformy informacji pasażerskiej byłby wygodny i pomocny dla pasażera.

OSOBA nr 22: Zdecydowanie dostrzega się plusy zintegrowanej informacji pasażerskiej, która dostarczałaby konkretnych informacji o możliwościach dojazdu w różne zakątki KOF, wraz z godzinami odjazdów i liniami, które należy wybrać.

OSOBA nr 23: Podkreślono, że pomysł zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej jest bardzo dobry. Już odbywały się rozmowy odnośnie tego, żeby informować podróżnych, którzy znajdują się w pociągu o tym, jakie mają możliwości dalszej podróży z danego przystanku. Oczywiście tereny kolejowe nie pokrywają się z linią, siecią komunikacji drogowej. Najlepiej sprawdziłoby się to w dużych miastach jak Kielce, gdzie pociągi zatrzymują się w centrum przesiadkowym. Stamtąd odchodzą autobusy i inne środki podróży, co ułatwia podróżnym dotarcie do celu.

Sygnalizuje się też problemy z dotarciem do samej stacji, gdzie prowadzi na przykład droga szutrowa, która zima staje się trudna do pokonania. natomiast Przewozy regionalne zwracają uwagę, że ich zakres działania to przede wszystkim pasażerowie, bez wpływu na infrastrukturę kolejową i dopiero zarządca tej infrastruktury może coś z tym zrobić. Zaznaczono, że pasażerowie są przywożeni z zewnątrz są do miasta Kielce i tam właśnie mogą się przesiadać do kolejnych środków komunikacji publicznej. Podkreślono też, że zdecydowanie najlepiej skomunikowaną stacją jest stacja Kielce Główne.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę na brak kompleksowej wiedzy w zakresie technicznych możliwości integracji rozkładów jazdy różnych przewoźników. Potwierdzono jednak, że są pewne możliwości techniczne, pozwalające na wyświetlanie dodatkowych komunikatów na przystankach. Zauważa się, że taka integracja jest dobrze postrzegana przez mieszkańców, jednak wprowadzenie jej w życie może być skomplikowane. Może się też okazać, że montowanie tablic, wyświetlających godziny odjazdów na przystanku, na którym autobus zatrzymuje się raz na godzinę, jest zupełnie nieoptyczne. Może warto zająć się raczej dostępnością aktualnych, dobrze opracowanych graficznie rozkładów wszystkich przewoźników na każdym przystanku.

OSOBA nr 25: Podkreślono, że taki system informacji pasażerskiej jest bardzo pożądany. Mieszkańcy poszukują takich rozwiązań, które dostarczyłyby im kompleksowej informacji na temat dostępnych połączeń i godzin odjazdów a także możliwości przesiadkowych przy dłuższych trasach. Przykładem takiej platformy może być wyszukiwarka połączeń PKP. Jednakże niezbędnym warunkiem do funkcjonowania zintegrowanej platformy transportowej jest aktualizowanie dostępnych połączeń i współpraca wszystkich przewoźników w zakresie dostarczania aktualnych rozkładów jazdy.

OSOBA nr 26: Zdecydowanie potwierdzono, że zintegrowana informacja pasażerska powinna powstać jak najszybciej. W ostatnim czasie w gminie Górno pojawiły się nowe połączenia komunikacji publicznej i taki zintegrowany system pozwoliłby zapanować nad chaosem wśród pasażerów.

OSOBA nr 28: Potwierdzono, że mógłby to być dobry pomysł, a taki zintegrowany system informacji pasażerskiej byłby bardzo pomocny dla mieszkańców. Jako przykład zaczątków takiego systemu podano Dworzec Autobusowy w Kielcach, gdzie na stronie internetowej dworca można znaleźć informacje o wszystkich kierunkach, kursach i godzinach odjazdów. Dodatkowo, w mieście Kielce istnieje system informacyjny, która podaje godziny odjazdów autobusów miejskich w czasie

rzeczywistym. Niestety, przewoźnicy prywatni bronią się przed dołączeniem do tego systemu, co jest ze szkodą dla podróżujących, którzy nie otrzymują kompleksowej informacji o możliwych połączeniach.

Dodatkowo, na przystankach komunikacji miejskiej, również tych na terenach gmin, znajdują się QR kody, które po zeskanowaniu telefonem komórkowym wyświetlają rozkład jazdy danej linii na danym przystanku. Jest to spore ułatwienie dla podróżujących.

OSOBA nr 29: Zauważa się konieczność zbudowania zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej, która obejmie przynajmniej centra przesiadkowe w gminach, centralne przystanki, na których najwięcej osób wsiada i najwięcej wysiada, które są blisko takich instytucji jak szkoły, miejsca kultury, ośrodki zdrowia. Tam właśnie najbardziej wskazana jest możliwość szybkiego dostępu do szerszej informacji o połączeniach. Należałoby również zadbać o komfort pasażerów, oczekujących na przesiadki czy przyjazd środka transportu. Gmina Masłów stara się modernizować takie przystanki i każdego roku przeznacza na ten cel odpowiednie środki finansowe. W ostatnim czasie każdy przystanek został zaopatrzony w tabliczkę informującą o tym, w którym sołectwie jesteśmy, w którym miejscu sołectwa a to się pokrywa z nazewnictwem przystanków. W sytuacji, kiedy ktoś, kto chce przyjechać do gminy po raz pierwszy, czy też rzadko porusza się po pewnych obszarach, może na bazie dostępu do map wyszukać miejsce, w którym chce wysiąść i zlokalizować nazwę przystanku. Wszystkie te działania służą poprawie podróży mieszkańców.

Dostrzega się jednak, że Plan integrowanej mobilności pozwalałby na prowadzenie szerzej zakrojonych działań, polepszających komfort podróży. Gmina Masłów jest swego rodzaju bramą w Góry Świętokrzyskie. Coraz więcej osób przybywa do gminy z innych gmin czy z Kielc. Dlatego warto inwestować w zintegrowany transport, by ułatwić ludziom przemieszczanie się po całym KOF.

OSOBA nr 30: Zwrócono uwagę, że istnieją już aplikacje, które, pokazując dostępne połączenia i godziny odjazdów, ułatwiają poruszanie się pasażera na terenie miasta Kielce. Jednak dużo lepsze efekty przyniosłoby objęcie działaniem takiej aplikacji całego KO, która integrowałaby również komunikację prywatną, podając kompleksowy plan podróży.

Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi?

OSOBA nr 2 oraz OSOBA nr 4: Stwierdzono, że na terenie miasta Kielc nie ma potrzeby otwierania przewozów szkolnych, dowozy do szkół realizowane są poprzez istniejące linie komunikacji zbiorowej (wiele przystanków znajduje się w pobliżu szkół). W przypadku niektórych gmin występują dedykowane autobusy, które odpowiedzialne są za transport uczniów z/do szkół.

OSOBA nr 5: Konieczność uruchamiania przewozów szkolnych zależy od siatki połączeń. Wątpi się czy obsługiwanie kursów szkolnych przez komunikację publiczną będzie korzystne, jako że przewozy szkolne muszą docierać w więcej miejsc. Komunikacja publiczna natomiast nie polega na odwiedzaniu wszystkich zakamarków, bo przestaje być funkcjonalna (staje się długa i czasochłonna).

OSOBA nr 6: Potwierdzono, że istnieją prywatni przewoźnicy, którzy świadczą usługi związane z przewozami szkolnymi oraz zakładowymi. Podkreślono, że nie powinno zastępować się przejazdów szkolnych komunikacją ogólnodostępną, głównie ze względu na różną specyfikę takich przejazdów (np. Trudność z dowiezieniem wszystkich zainteresowanych dzieci komunikacją publiczną na daną godzinę do szkoły)

OSOBA nr 7: Na terenie gminy Daleszyce szkoły mają swoje autobusy i dojeżdżają po uczniów do różnych miejscowości. Nie widzi się znaczących korzyści w integrowaniu transportu szkolnego z transportem publicznym, ze względu na specyfikę przewozów szkolnych. Ocenia się, że aktualne rozwiązanie z podziałem na przewozy szkolne i publiczne funkcjonuje zupełnie dobrze.

OSOBA nr 9: Wydawane są pozwolenia na takie przejazdy szkolne a to Wydział Oświaty jest tu podmiotem koordynującym. Ogłaszany jest przetarg na wszystkie linie, tak, żeby wszystkie dzieci miały zapewniony transport do szkół. Transport szkolny obsługiwany jest przez podmioty prywatne.

Podkreślono, że zastępowanie transportu szkolnego komunikacją ogólnodostępną byłoby trudne, jako że dzieci potrzebują specjalnej opieki na czas transportu. Przejazdy szkolne funkcjonują też w nieco innych godzinach. Powstaje też pytanie co z takim zintegrowanym transportem w okresach wakacyjnych i świątecznych.

OSOBA nr 10: Potwierdzono fakt, że funkcjonujące w gminie Pierzchnice przewozy szkolne są dostosowane do godzin rozpoczynania nauki w szkołach i nie mogą zostać zastąpione przez komunikację ogólnodostępną.

OSOBA nr 11: Jeśli chodzi o przewozy szkolne to gmina Zagnańsk zabezpiecza autobusy, opiekunki i kierowców, realizujących taki transport i nie korzysta z podmiotów zewnętrznych. Zwrócono uwagę, że w przypadkach, gdzie niewielka liczba dzieci (1-3) mieszka w znacznym oddaleniu od szkoły, to gmina finansowała tym osobom korzystanie z transportu ogólnodostępnego. Przewozy szkolne i ich opłacalność są nieustannie monitorowane przez gminę. Autobusy szkolne pokonują codziennie dystans ponad 200 km, żeby dowieźć i odebrać wszystkie dzieci.

OSOBA Nr 13: Gmina Zagnańsk posiada 2 autokary do obsługi połączeń szkolnych, wraz z kierowcami i opiekunami, którzy jeżdżą wg. Grafiku, uzgodnionymi z dyrektorami szkół. Zastępowanie przejazdów szkolnych przez ogólnodostępne mogłoby być trudny, głównie z powodu wymogu zapewnienia dzieciom opieki na czas przejazdu. Możliwe, że taki kursy potrzebowałyby więcej czasu na przejechanie danej trasy właśnie z powodu konieczności odpowiedniej opieki nad dziećmi, konieczności przeliczenia ich itp.

OSOBA nr 20: Potwierdzono, że toczyły się rozmowy, dotyczące zastąpienia przewozów szkolnych takimi ogólnodostępnymi i nawet podjęto kroki, żeby to zorganizować, jednak finalnie zainteresowanie mieszkańców nie było wystarczające.

OSOBA nr 21: Przewozy szkolne realizowane są typowo na terenie gminy, w godzinach dopasowanych tak, żeby uczniowie do szkół docierali na czas. Wydaje się jednak, że niewielkie byłoby zainteresowanie takimi ogólnodostępną takimi liniami.

OSOBA nr 22: Podkreślono, że przejazdy szkolne kierują się własnymi prawami (np. konieczność zapewnienia opieki podczas przejazdu) i nie tak łatwo jest je zamienić na transport ogólnodostępny, który dla dzieci szkolnych może być mniej bezpieczny. Oczywiście dla gminy organizowanie transportu szkolnego jest kosztowne i zastąpienie go tym ogólnodostępnym mogłoby pomóc zredukować koszty.

OSOBA n 23: Zauważono, że z komunikacji kolejowej korzysta wielu uczniów. Są to uczniowie szkół średnich, głównie zawodowych i studenci. Z kolei korzystają też pracownicy. Wszyscy oni płacą za bilety miesięczne i okresowe, które są korzystniejsze cenowo i nie trzeba o nich pamiętać na co dzień.

OSOBA nr 25: Gmina Daleszyce posiada autobusy szkolne, dowożące dzieci do i ze szkół. Przepisy, regulujące taki transport szkolny powodują, że autobusy nie mogą nikogo innego poza dziećmi zabrać, co też stanowiłoby jakieś rozwiązanie niedostatecznej liczny połączeń. Rozważa się nieco inne rozwiązanie, a mianowicie wykorzystanie autobusów między godzinami przewozów szkolnych, do obsługi jednej czy dwóch miejscowości dodatkowymi kursami.

OSOBA nr 26: W gminie Górnó są zorganizowane przewozy szkolne, ale chyba jest to koronowane przez same szkoły. Trudno byłoby zamienić transport szkolny na ogólnodostępny.

Jakie finansowanie jest konieczne ze strony samorządów członków KOF? Jaki wariant „zero” można zrealizować bez zwiększania finansowania przez samorządy?

OSOBA nr 2: Podano jedynie przykład związany z korygowaniem rozkładu jazdy na życzenie mieszkańców, co nie wymaga dużego nakładu finansowego tak jak chociażby dodanie dodatkowego kursu na danej linii.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę, że obecnie samorządy zwracają się w stronę funduszy europejskich. Jednocześnie cały czas podejmowane są działania, mniej lub bardziej finansowo chłonne, które mają

na celu modernizację i usprawnianie transportu publicznego w Kielcach. Priorytetem jest zapewnienie wkładów własnych do dużych projektów, dotyczących przede wszystkim taboru.

OSOBA nr 7: Zauważono konieczność pozyskania dofinansowań do transportu publicznego, które mogłyby wspomóc już napięte budżety gmin. Jeśli chodzi o warianty bez kosztowe, mające na celu usprawnienie transportu publicznego, to na ten moment trudno wskazać takie rozwiązania.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę, że zadania transportowe w gminie Chmielnik powierzane są podmiotom prywatnym na podstawie przetargów. Głównym zadaniem samej gminy jest urządzenie centralnego punktu przesiadkowego w gminie i na to głównie powinny zostać przeznaczone nakłady finansowe – zwrócono głównie uwagę na odpowiednie przygotowanie miejsc oczekiwania pasażerów i zabezpieczenie ich przed warunkami atmosferycznymi oraz zainstalowanie monitoringu. Należy wziąć pod uwagę również potrzeby osób niepełnosprawnych, korzystających z transportu publicznego – chodzi chociażby o obniżenie krawężników, itd. Dodatkowo doinwestowania wymagałyby infrastruktura przystankowa – doinwestowanie wiat.

OSOBA nr 10: Podkreślono, że kwestie finansowania poszczególnych zadań są poruszone w istniejących już projektach, dotyczących chociażby budowy ścieżek rowerowych. Gmina liczy na dofinansowania od Państwa (aktualnie dofinansowanie z programu Polski Ład).

Usprawnienia, które z punktu widzenia gminy Pierzchnice nie wymagają znaczących nakładów finansowych i są zależne głównie od władz gminnych to chociażby stacja ładowania samochodów elektrycznych.

Widzi się potencjał w dodatkowych liniach komunikacyjnych, łączących kluczowe obszary komunikacyjne np. Kielce i Busko Zdrój. Ich uruchomienie zależne jest jednak głównie od Urzędu Marszałkowskiego. Należy zebrać zapotrzebowania gmin na dodatkowe kursy lub dogęszczenie istniejących i przyjąć dofinansowanie do wojewody z funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

OSOBA nr 11: Zwrócono uwagę, że aktualna dopłata do biletów jest na poziomie ok 50% oraz dofinansowanie do dojazdów. Powoduje to, że sama gmina niewiele dokłada do transportu, realizowanego przez przewoźników prywatnych. Gmina współfinansuje finansuje przejazdy komunikacji miejskiej i to w znacznym stopniu obciąża jej budżet (kwota około 800 tys. zł)

Nie zauważa się raczej możliwości usprawniania transportu bez nakładów finansowych.

OSOBA nr 13: Zauważono, że przy planowaniu budżetu gmin trzeba mieć na uwadze wydatki na zintegrowany transport i o takich inwestycjach należy myśleć globalnie, w skali całego KOF. Raczej trudno znaleźć wariant zero, ponieważ zawsze ktoś musi ponieść koszty.

OSOBA nr 14: Podkreślono, że niezbędna jest współpraca wszystkich gmin i szersze konsultowanie planów i pomysłów.

OSOBA nr 20: Stwierdzono, że są symboliczne dopłaty samorządów do biletów miesięcznych, co zachęca ludzi do systematycznego korzystania z komunikacji publicznej.

OSOBA nr 21: Zauważono, że korzyści mogłaby przynieść partycypacja samorządów KOF w stworzeniu zintegrowanej informacji pasażerskiej. Trzeba by przewidzieć w budżetach kwoty na budowę stacji ładowania samochodów elektrycznych, co przyczynia się też do ochrony środowiska.

OSOBA nr 22: Potwierdzono, że w roku 2023 gmina Nowiny wyda na dofinansowanie transportu publicznego około miliona złotych. Dlatego też wszędzie poszukuje się oszczędności. Przykładem może być kurs autobusowy, organizowany przez Urząd Wojewódzki w miesiącach letnich z Kielc do Tokarni, który nie zatrzymuje się w Nowinach właśnie z powodu konieczności dopłacania przez gminę do utrzymania tego kursu. To z kolei powoduje pewne wykluczenie mieszkańców gminy Nowiny, którzy już z tego kursu nie mogą skorzystać u siebie.

OSOBA nr 24: Podkreślono, że gminy współfinansują transport publiczny na swoim terenie. Bez tego wsparcia zapewnienie odpowiedniej ilości kursów byłoby niemożliwe, a i tak często okazuje się, że

jest ich za mało. Poza tym ciężar finansowania komunikacji publicznej nie może spoczywać tylko na mieszkańcach miasta, skoro korzystają z niego również inne osoby. Jeśli natomiast chodzi o wariant „zero”, to trudno dostrzec możliwości rozwoju komunikacji bez nakładów finansowych.

OSOBA nr 25: Zwrócono uwagę, że przy organizowaniu zintegrowanej sieci transportu w obszarze KOF niezbędna jest partycypacja wszystkich członków obszaru, wszystkie samorządów i od tego nie ma odwrotu. Z drugiej strony widzi się możliwość poprawy funkcjonowania komunikacji bez nakładów finansowych. Wystarczy bliżej przyjrzeć się rozkładom istniejących przewoźników i tak dostosować je do siebie, żeby umożliwić płynną podróż, bez zbędnego, długotrwałego oczekiwania na przesiadkę. Dodatkowo należy pochylić się nad zintegrowaniem biletu na całej trasie, gdyż obecnie konieczny jest zakup 2 biletów – jednego w autobusie MZK a drugiego w busie prywatnego przewoźnika. Wtedy na jednym, miesięcznym bilecie, można poruszać się wszystkimi środkami komunikacji.

OSOBA nr 26: Rozważyć należałoby zastosowanie pozaustawowych ulg dla osób korzystających z komunikacji publicznej.

OSOBA nr 29: Podkreślono, że tak samorządy od lat obciążane są, i w wielu obszarach, dodatkowymi kosztami. Bardzo często ich budżety po prostu kolejnych dopłat nie wytrzymują. Zatem proponuje się, aby zamiast powielać połączenia na tych samych trasach (co powoduje podbieranie sobie pasażerów) powinno się zorganizować solidny transport publiczny, który byłby w pierwszym rzędzie wybierany przez mieszkańców. Taki transport, który w pierwszym rzędzie dawałby możliwość szybkiego dotarcia do celu, z dobrą informacją i odpowiedzialnego, jeżeli chodzi o godziny kursowania. Zaowocowałoby to sytuacją, w której, nawet przy przeciętnych cenach biletów, zakupionych przez odpowiednią przez ilość osób, gminy otrzymywałyby dość sporą część środków finansowych na funkcjonowanie tej komunikacji. Natomiast na pewno samorządy musiałyby być tym gwarantem, który ewentualnie sytuacjach rozwoju czy też różnic cenowych, miałyby swoje dopłaty do komunikacji miejskiej, które w tej chwili przecież nie są małe. Sama Gmina Małków przeznacza na ten cel około 2 milionów złotych za użytkowanie 4 linii, dostępnych w gminie. Zbudowanie systemu, w ramach którego można by skonsolidować wszystkich, którzy korzystają z jakiegokolwiek komunikacji w obszarze KOF, spowodowałoby skonsolidowanie przychodów z biletów w jedno miejsce.

Podkreślono, że rozwój transportu publicznego bez dofinansowania go z budżetów gmin musiały by się wiązać się z dodatkowymi środkami, pozyskanymi z budżetu Państwa. Oczywiście gminy, w tym gmina Małków, ciągle szukają najtańszych rozwiązań, mających na celu poprawę komunikacji publicznej.

Kogo i jak należy zaangażować do pracy nad SUMP by zapewnić koordynację rozkładów przewoźników publicznych i prywatnych?

OSOBA nr 5: Pojawiają się wątpliwości czy angażowanie prywatnych przewoźników w takie prace ma sens. Głównie dlatego, że prywatni przewoźnicy nie patrzą na szeroko rozumiany rozwój transportu tylko bardziej na swój interes. Zaangażowane powinny być te jednostki, które wydają zgodę na przejazdy, czyli Urząd Marszałkowski, Wydział Komunikacji i Wydział Komunikacji Urzędu Miasta. Dodatkowo zrzeczenia transportowe.

OSOBA nr 7: Zdecydowanie potwierdzono, że zaangażowanie przewoźników prywatnych w przyniosłoby spore korzyści. Prywatni przewoźnicy na co dzień funkcjonują w środowisku transportowym i mogliby wnieść nowe pomysły w to, jak z ich punktu widzenia ulepszyć czy zoptymalizować transport publiczny.

OSOBA nr 10: Zwrócono uwagę, że koordynacja przewoźników następuje już na etapie wydawania zezwoleń na tego typu działalność. Urząd Marszałkowski uczestniczy w wydawaniu zezwoleń na prowadzenie transportu publicznego. W ramach powiatu to starostwo koryguje rozkłady tak, żeby przewoźnicy nie odjeżdżali o tej samej godzinie i nie podbierali sobie klientów. Uzgadniana jest również kwestia korzystania przez przewoźników z przystanków gminnych, za co ponoszą opłaty (1 gr

za zatrzymanie). Stąd też gmina ma informacje w jakich godzinach dany przewoźnik zatrzymuje się na danym przystanku i może to kontrolować.

Zwrócono uwagę na konieczność zaangażowania przewoźników prywatnych w rozmowy o zrównoważonej mobilności. Oni najlepiej wiedzą, jakie są ich problemy, bolączki i jakich rozwiązań oczekują. Powinno się z nimi konsultować lokalizację zatok przystankowych, ich oznakowanie, itp.

OSOBA nr 11: Gmina Zagnańsk stara się tak organizować transport i opracowywać rozkłady jazdy, żeby już na wstępie eliminować nieuczciwą konkurencję. Zbyt duża ilość kursów nie jest ekonomicznie korzystna – może generować puste przebiegi i dopłaty do nich.

Na pewno należałoby zintegrować kursy nie tylko lokalne, na trasie Zagnańsk – Kielce, ale również te na dalszych dystansach jak te ze Skarżyska Kamiennej czy Tomborkowa, będące wzbogaceniem bazy transportowej gminy.

OSOBA nr 13: Zauważono, że przewoźnicy prywatni na terenie gminy Zagnańsk są otwarci na współpracę w zakresie tworzenia zintegrowanej sieci transportu publicznego.

OSOBA nr 16: Podkreślono, że zaangażowanie do prac nad zintegrowanym system transportu dużych przewoźników prywatnych byłoby możliwe. Problem pojawić się może z mniejszymi podmiotami, którzy niekoniecznie są skory do takich konsultacji. Ostatecznie jednak takie konsultacje czy uzupełnianie centralnej platformy o swoje aktualne rozkłady jazdy można wprowadzić jako obowiązkowe dla wszystkich przewoźników prywatnych.

OSOBA nr 21: Zaangażowanie przewoźników prywatnych w budowanie zintegrowanej platformy transportowej jest czasem trudne. Już teraz nie zawsze wywiązują się z obowiązku przedstawienia rozkładów jazdy na przystankach, jakby zupełnie nie zależało im na ilości pasażerów, których przewożą.

OSOBA nr 25: Zauważa się, że zaangażowanie przewoźników prywatnych jest niełatwe. Należy jednak podkreślić, że w gminie Daleszyce współpraca ta przebiega raczej bezproblemowo. Gmina reaguje na sygnały mieszkańców o opóźnieniach w kursowaniu, które czasem się zdarzają, jednak nie jest ich dużo, starając się wyjaśnić daną sytuację z przewoźnikiem.

OSOBA nr 28: Jeśli chodzi o współpracę spółki miejskiej, jaką jest Zarząd Transportu miejskiego z przewoźnikami prywatnymi, to zwrócono potwierdzono, że przebiega ona z pewnymi trudnościami. Przewoźnicy prywatni odjeżdżają z dworca autobusowego, nadzorowanego przez Zarząd Transportu, na podstawie zawartych umów. Jednakże praktycznie codziennie dochodzi do zmian rozkładów jazdy czy odwoływania kursów. Obserwuje się również podbieranie sobie pasażerów poprzez zmiany godziny odjazdów na wcześniejsze o kilka minut, itd. Komunikacja miejska nie konkuruje z prywatnymi przewoźnikami, ponieważ świadczy usługi na dużo wyższym poziomie: cały tabor stanowią autobusy niskopodłogowe, respektowane są wszystkie ulgi (ustawowe i gminne). Nawet na terenie gmin wypełnienie autobusów jest na dobrym poziomie. Pasażerowi czują się związani z komunikacją miejską. Dodatkowo, na jednym bilecie okresowym można podróżować komunikacją miejską zarówno po terenie gminy jak i miasta Kielce. Kładzie się nacisk na konkurencyjne ceny biletów okresowych, co również skutecznie przyciąga pasażerów.

Zauważono również, że problematyczne byłoby włączenie przewoźników prywatnych do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej z powodu niechęci przewoźników do zainstalowania nadajników GPS w pojazdach. Kursy są odwoływane przez przewoźników i nie ma nad tym właściwie żadnej kontroli, ponieważ przewoźnicy nadal powołują się na sytuację epidemiczną i mniejsze zainteresowanie komunikacją publiczną.

Dodać należy również, że zgodnie z obowiązującym prawem, jeśli dany przewoźnik składa wniosek o zezwolenie na kursowanie i deklaruje, że na danej linii będzie realizował około 100-150 kursów dziennie, a następnego dnia po otrzymaniu zezwolenia zawiesi 90 kursów np. z powodu COVID, to Urząd Transportu nie może zakontraktować, wydać pozwolenia dla nowego przewoźnika do pokrycia tych anulowanych 90 kursów. Podkreślono, że jest to ogromny problem, który uniemożliwia

skuteczne załatanie luk w siatce transportowej, bo pomimo tego, że zakontraktowany przewoźnik nie realizuje kursów już prawie od 2 lat, to nie można zastąpić go nikim innym. Dlatego też konieczne są zmiany legislacyjne w tym zakresie.

OSOBA nr 29: Zwrócono uwagę na dwojake doświadczenia w zakresie współpracy z przewoźnikami prywatnymi na terenie gminy Masłów. Z jednej strony część przewoźników nie przestrzega rozkładu jazdy, nie zawsze realizuje swoje zadanie w sposób profesjonalny i odpowiedzialny. Jednak uważa się, że stworzenie odpowiedniego systemu, infrastruktury, integrującej wszystkie rozkłady jazdy przewoźników publicznych i prywatnych, pomoże lepiej kontrolować nie tylko dostępność rozkładów jazdy, ale też punktualność przyjazdów i odjazdów, od której zależy przecież dotarcie z miejsca na miejsce na bazie przesiadek. Mogłoby to być bardzo mobilizujące dla przewoźników, bo jeżeli osoby korzystające z komunikacji publicznej, opartej na przesiadkach, kilka razy nie dotarłyby na miejsce z powodu niewłaściwego wykonywania pracy przez przewoźnika wówczas mogłyby zostać nałożone na niego kary. Można by rozpocząć poszukiwanie nowych przewoźników, którzy są rzetelnymi wykonawcami tego zadania.

Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?

OSOBA nr 12: Zwrócono uwagę, że gmina posiadała w przeszłości specjalną aplikację mobilną, gdzie zamieszczano ważne dla gminy informacje. Problemem była jednak zbyt mała liczba osób, które tę aplikację pobrały i z niej korzystały. Elektroniczne tablice z rozkładami jazdy na pewno byłyby pomocne, jednak gmina nie dysponuje tak dużym budżetem, by je zainstalować i utrzymać. Podkreślono, że najważniejszą rzeczą są czytelne i aktualne rozkłady jazdy. Dodatkowo wszelkie informacje o zmianach w kursowaniu transportu publicznego pojawiają się w mediach społecznościowych gminy, na jej stronie internetowej i w zagnańskiej gazecie.

OSOBA nr 14: Zwrócono uwagę, że zintegrowany system informacji pasażerskiej na obszarze KOF powinien być zbudowany od podstaw. Mogłaby to być aplikacja na telefon.

OSOBA nr 17: Zintegrowana platforma informacyjna jest zdecydowanie dobrym pomysłem a w połączeniu z centralnym punktem przesiadkowym byłaby świetnym rozwiązaniem.

OSOBA nr 20: Platforma informacyjna powinna mieć formę aplikacji mobilnej i dawać obraz wszystkich połączeń na danym obszarze.

OSOBA nr 22: Zintegrowany system informacji pasażerskiej może spokojnie funkcjonować na bazie aktualnie funkcjonujących, ogólnodostępnych rozwiązań. Mieszkańcy doceniliby na pewno taką pomoc, swego rodzaju receptę, jak i o której i czym pojechać, żeby dotrzeć w danej miejsce o danej godzinie.

OSOBA nr 23: Na pewno istnieją aplikacje, które integrują wszystkie dostępne elementy komunikacji zbiorowej i można na nich bazować, wprowadzając podobne udogodnienie do KOF.

OSOBA nr 28: Potwierdzono, że jest możliwość wykorzystania istniejącego w Kielcach systemu informacji pasażerskiej do budowy takiego systemu na terenie całego KOF. Bez problemu taka informacja wyświetlać się będzie na telefonach komórkowych czy komputerach. Pewne obawy pojawiają się w zakresie wykorzystania elektronicznych tablic rozkładowych, które z założenia powinny promować komunikację miejską, do wyświetlania godzin odjazdów busów. Tym bardziej, że koszty związane z instalacją i utrzymaniem tablic ponosi wyłącznie miasto i nad tymi aspektami należy się pochylić przed podjęciem jakichkolwiek wiążących decyzji w tej materii.

OSOBA nr 29: Stwierdzono, że elektroniczne tablice informacyjne powinny być zainstalowane chociażby w centrum przesiadkowym w Ciekotach, które mogłoby powstać, czy też w centrum Masłowa, w centrum Woli Kopcowej, w centrum Domaszowic. W tych miejscach, gdzie ogniskuje się duży ruch pasażerski takie tablice, podające najbliższy autobus, którym będzie można odjechać,

byłyby bardzo przydatne. Można rozważyć instalację monitorów, na których można by w formie dotykowej sprawdzić możliwość i szczegóły dojazdu do konkretnego punktu aglomeracji, również konieczność przesiadek.

OSBA nr 30: Zauważono, że zintegrowana platforma komunikacyjna może śmiało opierać się na istniejących już rozwiązaniach, funkcjonujących w Polsce, w innych obszarach aglomeracyjnych.

Czy należy obniżyć, czy podwyższać ceny poszczególnych rodzajów biletów?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że powinna być duża korelacja pomiędzy ceną biletów na komunikację miejską i strefą płatnego parkowania. Cena biletu za parkowanie, powinna być wyższa niż cena za autobus (za taki sam okres czasu). Stwierdzono, że ceny biletów są odpowiednie.

OSOBA nr 3: Stwierdzono, że ceny biletów powinny być wyważone. Nie powinno się popadać w skrajności. Komunikacja powinna być dostępna, biorąc pod uwagę ceny biletów. Ankietowany stwierdził, że należy czerpać wzorce z zachodu, ale nie odniósł się do konkretnych przykładów

OSOBA nr 4: Zgodzono się z tym, że bilety powinny być tańsze. Poprzez obniżenie cen biletów można by zachęcić większą liczbę osób do korzystania z niego.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę na złożoność problemu cen biletów. Z jednej strony komunikacja publiczna trochę walczy o przetrwanie ze względu na rosnące ceny paliwa inflację, gdyż jej koszty są w dużej mierze oparte na tych właśnie 2 wskaźnikach. W Kielcach przyjęto zasadę, że 30% kosztów komunikacji publicznej powinno być finansowane z przychodów ze sprzedaży biletów. Miasto jest świeżo po podwyżkach cen biletów komunikacji publicznej, która wiązała się również z uproszczeniem systemu biletowego. Zauważono, że każde planowane podwyżki powinny preferować tych pasażerów, którzy głównie wybierają komunikację publiczną. To oznacza atrakcyjniejsze ceny biletów okresowych, biletów dłuższych, promowanie biletów elektronicznych przez aplikacje mobilne. Im częściej korzystasz tym komunikacja jest tańsza. Rozmówczyni uważa, że funkcjonalność komunikacji jest dla pasażerów ważniejsza niż jej cena – oczywiście w akceptowalnych granicach. Kielce wprowadziły preferencje w cenach biletów okresowych dla mieszkańców miasta i płacących tam podatki.

Dodatkowo zwrócono uwagę na fakt, że Miasto pracuje nad spójną polityką cenową w kontekście stref płatnego parkowania oraz komunikacji publicznej, dążąc do wyrównywania dysproporcji, które ciągle jeszcze występują na korzyść kierowców indywidualnych. Chodzi na przykład o wyrównanie kar za brak ważnego biletu w komunikacji miejskiej i brak opłaty za parkowanie w strefie

OSOBA nr 6: Potwierdzono, że ceny wśród przewoźników prywatnych są tak ustalone, żeby mieszkańcy mogli korzystać z takiej komunikacji i nie przechodzili do konkurencji.

Zwrócono uwagę na dysproporcje w możliwym dofinansowaniu transportu prywatnego ze względu na gminy. Jako przykład podano gminę Strawczyn ze 100 tys. zł. Dofinansowania oraz gminę Zagnańsk – z możliwym dofinansowaniem na poziomie 1 mln 800 tys. zł. Powoduje to różnice w ilości dostępnych kursów, ale też różnice w ich obłożeniu.

OSOBA nr 7: Zauważono, że w celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej można by rozważyć obniżkę cen biletów. Jednakże stawia to pod znakiem zapytania opłacalność takiej komunikacji. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę aktualne ceny paliwa, mieszkańcy mogą być skłonni to korzystania z komunikacji publicznej „za parę złotych”, żeby dojechać np. do pracy, pod warunkiem, że częstotliwość jej kursowania będzie dostosowana do wymagań mieszkańców.

OSOBA nr 8: Wiadomym jest, że ogólne oczekiwania pasażerów co do cen biletów są takie, by były jak najniższe. Od kilku już lat ceny biletów w MZD są raczej na podobnym poziomie i pasażerowie są zadowoleni. Jeśli chodzi o przewoźników prywatnych, to w zw. z faktem niekorzystania z ich usług trudno się do nich ustosunkować.

Zwrócono uwagę, że zaoferowanie pasażerom jednego biletu na przejazd komunikacją publiczną na dłuższych byłoby trudne do skoordynowania, głównie przez konieczność zintegrowania cen biletów i rozkładów jazdy z ofertą przewoźników prywatnych. Kwestie rozliczeń mogłyby generować dodatkowe problemy. Z powodu niedostatecznej wiedzy w temacie różnic cenowych pomiędzy 2 strefami komunikacji publicznej w mieście Kielce trudno powiedzieć co tak naprawdę wpływa na ceny biletów w poszczególnych strefach.

OSOBA nr 9: Podkreślono, że w celu zachęcenia do korzystania z transportu publicznego jego ceny powinny być jak najniższe, żeby zachęcić do korzystania. Jeśli ceny biletów będą zbyt wysokie, mieszkańcy będą wybierać swoje samochody.

OSOBA nr 10: Podkreśla się, że ceny transportu publicznego są zrównoważone a obecność 2 przewoźników gwarantuje konkurencję i zapobiega windowaniu cen za przejazdy.

OSOBA nr 11: Zdecydowanie opowiedziano się za obniżaniem cen biletów komunikacji publicznej dla pasażerów. Jednakże, operatorzy transportu publicznego oczekują wręcz przeciwnych działań, mających na celu podniesienie wpływów z biletów komunikacji. Jako najlepsze rozwiązanie wskazano tu ponownie dopłaty do komunikacji, które pozwalają utrzymać się przewoźnikom a mieszkańcom gwarantują przystępne ceny biletów, również tych miesięcznych.

OSOBA nr 12: Biorąc pod uwagę wzrost wszystkich kosztów obsługi transportu publicznego należy zrozumieć przewoźników, którzy chcą podnosić ceny biletów. Jednakże, jeśli mieszkańcy mają być zachęceni do wybierania komunikacji publicznej, to ceny jej biletów nie mogą wzrastać. Warto skupić się na zaoferowaniu konkurencyjnych cen biletów miesięcznych.

OSOBA nr 13: Zwrócono uwagę, że z punktu widzenia pasażerów podnoszenie cen nie jest korzystne. Jednak koszty utrzymania kursów na odpowiednim poziomie i częstotliwości cały czas rosną i często trudno jest pogodzić te sprzeczne oczekiwania mieszkańców i przewoźników.

OSOBA nr 16: Stwierdzono, że aby przyciągnąć mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej należy obniżyć ceny biletów. Jeśli różnica między transportem prywatnym a publicznym jest niewielka, mieszkańcy będą wybierać własne samochody, głównie ze względu na komfort jazdy. Zwraca się też uwagę na odpowiednią dostępność kursów.

OSOBA nr 17: Zdecydowanie rekomenduje się obniżanie cen transportu zbiorowego i jego ewolucję w kierunku transportu bezpłatnego, co zachęci ludzi do wybierania komunikacji publicznej. Dobrze byłoby, żeby takich dostępnych połączeń było rzeczywiście dużo.

OSOBA nr 20: Zauważono, że mieszkańcy narzekają na ceny biletów – zawsze jest za drogo. Młodzież dojeżdżająca do szkół kupuje bilety miesięczne i ciągle się słyszy, że jest to obciążanie dla budżetu.

OSOBA nr 21: Zauważono, że aktualnie nie bardzo jest jakiejkolwiek pole manewru na obniżenie cen biletów. Obniżki będą oznaczały większe dopłaty ze strony samorządów lokalnych, podczas gdy te pieniądze można przeznaczyć na rozbudowę infrastruktury, wymianę taboru na bardziej ekologiczny, budowę stacji ładowania czy nowych parkingów.

OSOBA nr 22: Wyrażono opinię, że ceny biletów należy jednak podwyższyć. Chociaż dostrzega się fakt, że większość ludzi wybiera jednak samochody prywatne w dojazdach do pracy, bo różnica cenowa z porównaniu z komunikacją jest nieznaczna. Problem pojawia się dopiero z dostępnością miejsc parkingowych.

OSOBA nr 23: Zwrócono uwagę, że aktualnie nie ma możliwości obniżania cen biletów, gdyż wzrastają koszty funkcjonowania kolei. Natomiast na obszarze województwa świętokrzyskiego dostępna jest taryfa Bilet Świętokrzyski. Dodatkowo są oferty specjalne: Bilet Dobrych Relacji i Dobry Bilet, skierowane dla osób, które nie mają żadnych zniżek ustawowych. Pozwala to zaoferować bardziej przystępne ceny dla mieszkańców województwa.

OSOBA nr 24: Ceny biletów powinny być bardzo zrównoważone. Dobra oferta powinna być skierowana do stałego klienta, żeby zachęcić do regularnego korzystania z transportu publicznego. Bilety

jednorazowe powinny być dostępne, ale nie tak tanie jak te z oferty biletów okresowych, gdyż może nie równoważyć wydatków i nie zachęcać do regularnego korzystania z komunikacji publicznej.

OSOBA nr 25: Podkreśla się, że przy dyskusji o cenach biletów trzeba starać się zrozumieć obie strony. Jeśli chodzi o przewoźników, to rosną zarówno wynagrodzenia kierowców jak i ceny paliw. Z drugiej strony dobrze by były, żeby ludzie mniej płacili albo cena biletu była zachowana na poziomie z poprzednich lat. Dlatego poszukuje się rozwiązań jak na przykład karta miesięczna, która wychodzi taniej niż pojedyncze bilety, zakupywane u kierowcy a tym samym zachęca do wybierania komunikacji publicznej.

OSOBA nr 26: Zauważa się, że sytuacja gospodarcza spowodowała problemy z rentowością, szczególnie dla przewoźników prywatnych. W tej sytuacji obniżanie cen biletów jest niewskazane. Ale można próbować chociaż ich nie podwyższać. W związku z wysokimi kosztami paliwa, część mieszkańców już przesiadła się na komunikację publiczną. Trzeba mieć jednak na uwadze, że wraz z potencjalnym wzrostem cen biletów, mogą oni wrócić do poruszania się samochodami prywatnymi.

OSOBA nr 28: Podkreślono, że głównym priorytetem Zarządu Transportu w Kielcach jest utrzymanie odpowiedniej częstotliwości kursowania autobusów. Dlatego też od jakiegoś już czasu podejmowane są kroki mające na celu rezygnację z połączeń, które kursowały co godzinę lub rzadziej oraz łączenie 2-3 linii w jedną dłuższą linię, która kursuje częściej. Doprowadziło to do powstania takich korytarzy komunikacyjnych, gdzie pasażerowie mogą przyjść na przystanek, nie sprawdzając rozkładu, bo i tak któryś z autobusów przyjedzie w przeciągu kilku minut. Oczywiście, na terenie gmin autobusy miejskie kursują zdecydowanie rzadziej, ale to wiąże się bezpośrednio z zapotrzebowaniem i współfinansowaniem tego transportu przez gminy. Zauważono też, że ceny biletów komunikacji miejskiej w Kielcach są nadal jednymi z najniższych w Polsce. Za bilet semestralny (5 miesięcy) dla ucznia, studenta, mieszkańca, rozliczającego podatki w mieście, to wydatek około 200 zł (czyli ok. 40 zł na miesiąc). Bilet na 90 dni kosztuje 144 zł. Te ceny są na takim poziomie, że każdy mieszkaniec faktycznie może je zapłacić. W zamian za obniżanie cen biletów miasto Kielce woli zwiększyć częstotliwość kursów.

OSOBA nr 29: Potwierdzono, że samorządy chciałyby dążyć do tego, żeby mieszkańcy mieli darmowy bilet, który byłby wynikiem współpracy międzygminnej. Chodzi głównie o to żeby wypracować swoich budżetach, oczywiście ze wsparciem ze strony Państwa, takie rozwiązania, że mieszkaniec nie tylko dlatego zostawia samochód na parkingach P&R, ale również korzysta z tego darmowego transportu publicznego. Dodatkowo, działania takie wspierają ekologię. Jednak na ten moment najlepszym rozwiązaniem jest dzielenie się kosztami z mieszkańcami.

OSOBA nr 30: Podkreślono, że ceny pewnych biletów komunikacji publicznej, szczególnie tej obsługiwanej przez przewoźników prywatnych są bardzo wysokie. Jako przykład podano bilet na tarasie Oblęgorek – Kielce, który aktualnie kosztuje ok. 8,50 zł, co jest ceną bardzo wysoką. Zwrócono uwagę, że sytuacja ta jest wynikiem dość rzadkiej siatki połączeń w gminie Strawczyn oraz braku konkurencji dla funkcjonującego przewoźnika prywatnego w tym obszarze. W samym mieście Kielce bilety komunikacji publicznej są na takim poziomie, że gdyby przewoźnik miał opierać się jedynie na samych wpływach z biletów, to taka działalność nie jest możliwa do zbilansowania. Dlatego też miasto dopłaca do utrzymania transportu publicznego i jest do tego zobligowane przez ustawę.

Przytoczono przykład gminy Nowiny, które dzięki dopłatami rządowymi zorganizowały sobie transport na terenie gminy, który dowozi mieszkańców do centrów przesiadkowych, skąd już miejską komunikacją są oni dowożeni na teren miasta. I wszystko to jest w bardzo przystępnej cenie.

Jakie działania są podejmowane w kwestii budowania przyjaznego środowisku systemu transportu?

OSOBA nr 5: Zaznaczono, że jest to przede wszystkim kwestia wysokich nakładów finansowych na unowocześnianie taboru. Miasto szykuje się do wymiany taboru, najlepiej na autobusy wodorowe.

Jednakże w ostatnim czasie, zamiast dyskutować o elektro mobilności, dyskutuje się raczej o tym jak utrzymać komunikację publiczną, w dobie rosnących kosztów.

OSOBA nr 6: Potwierdzono, że sieć komunikacyjna w KOF działa poprawnie i nie ma potrzeby naprawiania czegokolwiek. Można przemyśleć dofinansowanie ostatnich kursów w ciągu dnia, którymi jeździ kilku pasażerów zamiast dofinansowywać kursy w godzinach szczytu, gdzie jest pełne obłożenie.

OSOBA nr 7: Podkreślono udział coraz większej liczny autobusów elektrycznych, obsługujących komunikację publiczną. Jednocześnie jednak zwrócono uwagę na słabą dostępność stacji ładowania takich pojazdów na terenie gminy. Aktualnie planuje się zbudowanie 2 stacji ładowania – jednej a terenie wspomnianego już Centrum Przesiadkowego a drugiej w centrum Daleszyc, na rynku. Wraz z rozwojem sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych zwiększyłaby się liczba takich pojazdów na terenie gminy, nawet prywatnych.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę, że w kontekście ochrony środowiska są już wymogi ustawowe, że transport publiczny powinien być co najmniej hybrydowy – elektryczny czy wodorowy. I szło to właśnie w kierunku zapewnienia takiego transportu w gminach KOF, gdyż nawet prywatni przewoźnicy inwestowali w samochody hybrydowe. Zauważono jednak, że sytuacja z pandemią COVID-19 oraz wojna na Ukrainie spowodowały pewne zachwianie dotychczasowego trendu. Podkreślono, że działania na rzecz wymiany taboru powinny być wspierane dofinansowaniami.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że na obszarze centrum Pierzchnicy wskazane zostało miejsce, gdzie w przyszłości powstanie stacja ładowania pojazdów elektrycznych. Wiadomo, że MPK Kielce zakupiło już autobusy przyjazne środowisku. Przewoźnik prywatny posiada tradycyjnie napędzane środki transportu.

OSOBA nr 11: Podkreślono, że realizowanie transportu publicznego autobusami elektrycznymi jest pomyłką, Ponieważ o ile sama jazda takiego autobusu jest dla środowiska korzystna o tyle nikt jeszcze nie wyliczył, ile kosztować będzie utylizacja takich pojazdów, ich akumulatorów, jakie są koszty produkcji toksycznych części akumulatorów i jaki jest ich wpływ na środowisko. Zauważono, że pojazdy z silnikami typu Diesel można obecnie doprowadzić do stanu, gdzie są praktycznie bez emisyjne a ich utylizacja jest zdecydowanie łatwiejsza i bezpieczniejsza. Dodatkowo, energia elektryczna do zasilania autobusów elektrycznych nie jest energią czystą tylko pochodzi ze spalania węgla, jak większość energii w Polsce. Więc powstaje pytanie w czym autobusy elektryczne są lepsze od tych z tradycyjnym napędem spalinowym.

Podkreślono, że tutaj należałoby zwrócić się raczej w stronę wykorzystania olejów naturalnych do napędzania pojazdów komunikacji publicznej.

OSOBA nr 13: Podkreślono, że na terenie gminy jeżdżą autobusy mieszczące się w normie EURO 6, ale brakuje pojazdów elektrycznych czy hybrydowych.

OSOBA nr 14: W gminie Strawczyn planuje się zakup pojazdów elektrycznych do obsługi istniejącego transportu gminnego. Gmina poszukuje dofinansowań tego typu projektów.

OSOBA nr 15: Podkreślono, że w mieście Kielce dostępne są hulajnogi elektryczne, jako uzupełnienie transportu publicznego. Zgłasza się problemy z porzucaniem hulajnóg w przypadkowych miejscach, co powoduje zagrożenie dla innych uczestników ruchu, a także ich niszczenie. Często użytkownicy hulajnóg nie zachowują należytej ostrożności korzystając z tego środka transportu.

OSOBA nr 16: Przyznano, że nie ma wymogów co do norm silników, w jakie powinny być zaopatrzone samochody przewoźników prywatnych, realizujących transport publiczny. Może należy się zastanowić nad ulgami dla tych przewoźników, którzy mają najbardziej ekologiczną flotę samochodów. Autobusy są wymieniane na coraz bardziej ekologiczne. Żeby wymagać samochodów elektrycznych trzeba zainstalować ładowarki do takich pojazdów. Tutaj duża rola odgórnych przepisów.

OSOBA nr 17: zauważono, że już samo korzystanie z transportu publicznego jest proekologiczne. Dodatkowo tabor będzie wzbogacany o autobusy elektryczne czy hybrydowe.

OSOBA nr 22: Pojawiają się pytania, czy promowane autobusy elektryczne rzeczywiście są takie ekologiczne. Być może w użytkowaniu, jednak potem jest spory kłopot z ich utylizacją. Potwierdzono jednak, że operatorzy komunikacji, głównie MPK, inwestują w samochody hybrydowe w celu lepszej ochrony środowiska.

OSOBA nr 23: Stwierdzono, że wymagania dotyczące przyjaznego środowisku taboru realizowane są przede wszystkim w dużych miastach.

OSOBA nr 24: Podkreślono, że aktualnie obowiązujące przepisy wymuszają pewien procent pojazdów zeroemisyjnych i miasta muszą do takich programów przystępować. Wkrótce upowszechni się to na większą skalę.

OSOBA nr 26: Nie dostrzega się w gminie Górno specjalnych nakładów na transport proekologiczny. Pociąga on za sobą duże koszty i właściwie tylko duże podmioty mogą sobie pozwolić na wymianę taboru.

OSOBA nr 28: Stwierdzono, że na ten moment w Kielcach jest 25 autobusów hybrydowych, niskoemisyjnych oraz 5 sztuk autobusów gazowych. Dodatkowo zaplanowane jest pozyskanie dofinansowania na zakup kolejnych 35 autobusów elektrycznych lub wodorowych, zeroemisyjnych.

OSOBA nr 29: Zauważa się, że generalnie tabor przewoźników publicznych czy prywatnych mają coraz lepszy, bardziej przyjazny środowisku tabor. Warto rozważyć tworzenie miejsc ładowania samochodów elektrycznych, również dla mieszkańców.

OSOBA nr 30: Zauważono, że miasto zamyka trasy nierentowne w ramach przeprowadzanej remarszutrystacji. Zagęszczana jest sieć przystanków, żeby zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej. Dodatkowe przystanki są organizowane jako odpowiedź na zapotrzebowanie zgłaszane przez mieszkańców, a także w okolicach urzędów czy innych destynacji podróży mieszkańców. Miasto inwestuje coraz bardziej w organizowanie buspasów, które zapewniają możliwość szybszego i bezpieczniejszego przejazdu komunikacji publicznej.

Z jakimi problemami najczęściej stykają się gminy w kontekście współpracy z przewoźnikami prywatnymi?

OSOBA nr 13: Zasygnalizowano, że najczęściej chodzi o problemy zgłaszane przez pasażerów, czyli np. przepełnione pojazdy. Spowodowane jest to coraz większym zainteresowaniem wśród mieszkańców gminy Zagnańsk komunikacją publiczną, gdyż z powodu rosnących kosztów nie każdego stać na własny samochód. Przepełnienie niektórych kursów wynika też z niezrealizowania przejazdu przez innych przewoźników, a za tłok w samochodach mieszkańcy często obwiniają gminę. Innych poważniejszych problemów na gruncie współpracy z przewoźnikami prywatnymi raczej się nie obserwuje.

Jak wygląda korelacja działań między Zarządem Dróg i Transportu a samym transportem publicznym? Jakie są główne wyzwania i co jeszcze wymaga usprawnienia.

OSOBA nr 24: Podkreślono, że głównym wyzwaniem jest dalsza remarszutrystacja, połączona z dostosowywaniem rozkładów jazdy i sieci przystanków do potrzeb mieszkańców. Dla wszystkich nowych inwestycji te standardy już zostały wypracowane (system fon, kierujący osoby niedowidzące do autobusów, odpowiednie krawężniki najazdowe, niwelujące różnice w poziomach). Jest jednak sporo przystanków już istniejących, które wymagają modernizacji w tym zakresie. Zachodzi potrzeba koordynacji branż – przy projektowaniu zatok przystankowych brakuje czasem koordynacji oświetlenia czy rozmieszczenia znaków, które mogą przeszkadzać w swobodnym użytkowaniu przystanków.

Z jakimi największymi wyzwaniami i trudnościami, dotyczącymi transportu publicznego mierzy się Państwa jednostka?

OSOBA nr 28: Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach aktualnie zмага się z rosnącą inflacją i wysokimi cenami paliwa. Tylko w zeszłym roku trzeba było dołożyć z budżetu miasta do komunikacji publicznej ponad 10 milionów złotych. Podobne dopłaty będą konieczne i w tym roku. Dlatego też Zarząd Transportu został zmuszony do wprowadzenia pewnych korekt w funkcjonowaniu komunikacji i ograniczeniu liczby kilometrów, zarówno w zakresie linii miejskich jak i podmiejskich. Zarząd Transportu organizuje transport publiczny na terenie 10 gmin, sąsiadujących z Kielcami, na podstawie podpisanych porozumień.

2.5 MODUŁ V – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNA SIEĆ ROWEROWA I PIESZA

Jak skoordynować wewnętrzne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, ciągów pieszych i stref pieszych tak by stanowiły one spójną całość? Jak zorganizować sieć dróg rowerowych pomiędzy gminami/miastem?

OSOBA nr 2: Zaznaczono, że infrastruktura rowerowa została rozwinięta. Brak ścieżki rowerowej na kierunku Cedzyna.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę na konieczność lepszej komunikacji między poszczególnymi jednostkami, odpowiedzialnym za ten zakres oraz interdyscyplinarne spojrzenie – analogicznie jak w przypadku planowania przestrzennego. W Kielcach funkcjonuje Zespół Rowerowy, który próbuje ustalić wspólny front z Drogowcami, jednak nie zawsze się to udaje. Istnieje sporo zamrożonych rozwiązań, skrzyżowań, które są związane z finansowaniem unijnym lub czekają na akceptację innych podmiotów, jak GDDKiA i pozostają niezrealizowane.

OSOBA nr 8: Podkreślono, że wszelkie działania, koordynujące planowanie i wykonanie sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych wymagają przede wszystkim większych nakładów finansowych oraz konsultacji, dotyczących tego, gdzie takie drogi powinny być zlokalizowane, żeby zmaksymalizować ich wykorzystanie.

OSOBA nr 9: Stwierdzono brak wiedzy w tym temacie.

OSOBA nr 12: Zauważono, że wspólna polityka tworzenia dróg rowerowych wymaga ujednolicenia koncepcji – drogi powinny powstawać w spójnym designie i jednakowej jakości wykonania. Gminy powinny usystematyzować i wypracować wspólny kierunek tworzenia takich ścieżek. Należy ustalić jak szerokie powinny być projektowane drogi, czy mają one być tylko drogami dla rowerów (DDR) czy też ciągami pieszo-rowerowymi. Podkreślono, że z punktu widzenia rowerzystów, swobodniej i bezpieczniej czują się na drogach bez obecności pieszych. W ciągach pieszo-rowerowych piesi muszą pamiętać o tym, że rowerzyści mają tam pierwszeństwo. Zwrócono uwagę na rozwiązania ciągów pieszo-rowerowych stosowane w miejscowościach nadmorskich, gdzie ścieżka rowerowa biegnie wzdłuż chodnika, ale obie drogi są od siebie rozdzielone (technicznie lub kolorystycznie).

OSOBA nr 13: Podkreślono, że w prowadzeniu zintegrowanego planowania dróg rowerowych między gminami pomóc mogłoby zarządzenie, ogólna regulacja, wskazujące kierunki takiej współpracy.

OSOBA nr 14: Zauważono konieczność współdziałania sąsiednich gmin. Czy planowana w jednej gminie ścieżka ma szansę być kontynuowana w kolejnej.

OSOBA nr 17: Podkreślono, że istnieje taka współpraca. Aktualnie budowana jest ścieżka Rowerowa z Zagnańska do Kielc a jej koniec przewidziany jest w gminie Miedziana Góra. Na jej końcu zlokalizowana będzie wiata rowerowa, takie miejsce postoju, odpoczynku.

OSOBA nr 21: Zwrócono uwagę, że gmina Małków, poza KOF należy również do tzw. OSI Góry Świętokrzyskie i tam jakiś czas temu wystartował pomysł trasy rowerowej. Powstała nawet koncepcja i dokumenty – wstępne projektowe programy funkcjonalno-użytkowe. Zrobiono analizy jak te ścieżki

powinny się ze sobą łączyć. Przygotowano projekt korytarzy, które miały być głównymi miejscami połączeń tras dla turystów. Jednakże spory koszt wykonania takiego projektu plus jeszcze problemy z własnością gruntów spowodowały, że póki co nie jest on realizowany. Samorząd województwa jest zainteresowany rozwijaniem takich zagadnień turystyki rowerowej, co jednak nie wpływa na pojedynczą gminę i jej finansowanie.

OSOBA nr 24: Potwierdzono, że jedynym rozwiązaniem zbudowania spójnej sieci dróg pieszych i rowerowych jest wspólne planowanie w obrębie KOF. Obecnie nawet Unia Europejska kładzie nacisk na współpracę sektorów (np. sąsiadujących gmin) i za taką współpracę i tworzenie spójnej całości dróg rowerowych regionalnych i ogólnokrajowych można uzyskać dodatkowe punkty przy staraniach o dofinansowania inwestycji. Z punktu widzenia turystyki rowerowej znacznie bardziej korzystne jest tworzenie całej sieci ścieżek a nie urywanie ich w najbardziej nieoczekiwanych miejscach.

OSOBA nr 27: kompleksowe skoordynowanie prac i projektów międzygminnych może być trudne, również ze względu na uwarunkowania polityczne. Jednak współdziałania w ramach platformy jaka jest chociażby KOF powinna być jak najbardziej możliwa i powinna przynosić efekty w postaci zacieśniania się całej aglomeracji. Pewne projekty muszą być realizowane wspólnie.

Jak skutecznie zachęcać mieszkańców do korzystania z roweru? (i transportu publicznego)

OSOBA nr 2: Uznano, że już na etapie edukacji powinno się przedstawiać pozytywne strony korzystania z transportu zbiorowego, czy też roweru, z naciskiem na przedstawienie aspektów ekologicznych.

OSOBA nr 3: Stwierdzono, że jedyną zachętą do korzystania z transportu publicznego jest po prostu sprawnie działający transport publiczny, przez co rozmówca rozumie np. dostanie się do pracy punktualnie, w przypadku poruszanie się autobusami, aby było to w czasie dwukrotnie krótszym niż samochodem osobowym (nawiązanie do „buspasów”)

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę, że aby skutecznie zachęcać mieszkańców do korzystania z roweru i transportu publicznego powinno się zachęcać do tych rozwiązań poprzez zwiększanie ich dostępności i funkcjonalności, bez niepotrzebnego oszczędzania na tych zakresach. Należy lepiej integrować ze sobą oba elementy i jednocześnie próbować zmieniać świadomość ludzi co do poruszania się prywatnymi samochodami. Tutaj może pomóc rozszerzanie strefy płatnego parkowania oraz ograniczanie miejsca dla kierowców na rzecz przestrzeni publicznej, w tym zazieleniania kolejnych obszarów. Zaznaczono jednocześnie, że wszystkie te działania powinny odbywać się w sposób ewolucyjny a nie rewolucyjny, żeby dodatkowo niepotrzebnie nie antagonizować grup społecznych między sobą.

OSOBA nr 7: Potwierdzono, że ludzie korzystają z rowerów nie tylko w celach rekreacyjnych, ale wykorzystują rower jako środek transportu do pracy. Jednakże brak ścieżek rowerowych w centrum Daleszyc oraz spora ruchliwość dróg w tym obszarze nie pozwala w pełni wykorzystać tego potencjału rowerowego.

Żeby zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej czy rowerów należy zwiększyć liczbę połączeń bezpośrednich i atrakcyjne ceny biletów. Należy również rozbudowywać sieć ścieżek rowerowych.

OSOBA nr 8: w celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej należy zastanawiać się nad jej kosztami. Zwrócono uwagę, że jeszcze niedawno dzieci, w szczególności te mniejsze, korzystały z komunikacji publicznej w obrębie miasta Kielce bezpłatnie. Warto rozważyć podniesienie wieku dzieci, które miałyby bezpłatne przejazdy. Sieć przystankowa w Kielcach wydaje się wystarczająca, niemniej warto wsłuchiwać się w głosy mieszkańców, dotyczące regionów, w których należałoby ją zintensyfikować.

OSOBA nr 9: Podkreślono, że do korzystania z transportu publicznego na pewno zachęcać będzie konkurencyjna cena oraz możliwość przewożenia zarówno zwierząt jak i na przykład rowerów. Do zwiększenia zainteresowania transportem publicznym mogłaby się przyczynić również dostępność Wi-Fi w pojazdach. Jeśli chodzi o transport rowerowy to na pewno uległby on zintensyfikowaniu wraz ze zwiększeniem dostępności dróg rowerowych.

OSOBA nr 12: Wyraża się nadzieję, że wraz z powstaniem w całości ścieżki rowerowej Kielce – Zagnańsk o wiele więcej osób zdecyduje się na dojazdy do Kielc rowerem. Obecnie, głównym problemem, który wpływa na niewielkie zainteresowanie dojazdami rowerem np. do pracy jest konieczność pokonania odcinak drogi powiatowej o wzmożonym ruchu samochodowym.

OSOBA nr 13: Do korzystania z roweru zachęcać bezpieczne parkingi rowerowe, które pozwolą na pozostawienie roweru i korzystanie z komunikacji publicznej na dalszej trasie. Do tego poprawa infrastruktury rowerowej w obrębie miasta.

OSOBA nr 14: Zwrócono uwagę, że ze względu na odległość Strawczyzna od Kielc mieszkańcy nie rozważają jednak korzystania z roweru jako alternatywy do komunikacji publicznej czy samochodowej. Jak dotąd zdarza się to jednostkowo.

OSOBA nr 16: Podkreślono, że rowery używane są w celach rekreacyjnych i z powodu braku ścieżek rowerowych oraz niebezpieczeństw wynikających z poruszania się po drogach głównych, raczej nie ma potencjału na wykorzystywanie roweru w drodze do pracy.

OSOBA nr 17: Zaproponowano, by wzorem Holandii, osoby, dojeżdżające rowerem do pracy otrzymywały jakieś dodatki do pensji. Jednak do tego są konieczne pewne odgórne ustalenia. Dodatkowo należy wskazywać dobry wpływ takiego pomysłu na środowisko i na zdrowie mieszkańców. Podkreślono, że gdyby w okolicy było więcej ścieżek rowerowych to więcej osób by korzystało z tego środka transportu.

OSOBA nr 20: Zauważa się, że rower stanowi obecnie głównie formę rekreacji. Mieszkańcy przemieszczają się głównie na trasie Borków Pierzchnica.

OSOBA nr 22: Zauważono, że mieszkańcy Nowin z roweru korzystają głównie rekreacyjnie. Oczywiście, są osoby, które dojeżdżają również do pracy, ale o tym decyduje odległość, jaka muszą pokonać, dostępność dróg rowerowych, ale również to, czy w pracy mają możliwość przeprania się czy wzięcia prysznica po dłuższej jeździe.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że tym, co przemawia do współczesnych obywateli jest ekologia i zdrowy styl życia. W połączeniu z czynnikiem ekonomicznym stanowi to gotową receptę na zachęcenie ludzi do korzystania z transportu publicznego. Oczywiście wybór komunikacji publicznej zależy również od grupy społecznej, w której znajduje się potencjalny mieszkaniec – czy jest osoba starszą, która bezpiecznie czuje się w komunikacji publicznej, czy studentem, czy posiadaczem własnego samochodu.

OSOBA nr 25: Podkreślono duży potencjał roweru jako ekologicznego środka transportu, wykorzystywanego również do celów rekreacyjnych. Dodatkowo może on zostać rozwinięty poprzez budowę właśnie, 17sto kilometrową ścieżkę rowerową od Kielc do Daleszyc. Ze ścieżki będą mogli korzystać również użytkownicy hulajnóg elektrycznych czy rowerów z takim napędem. Dodatkowo, widzi się potencjał w rozwijaniu roweru miejskiego, z możliwością wyjazdu poza granice miasta i dojazdu do gmin ościennych. To może być alternatywa dla komunikacji publicznej.

Czy istnieje dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem.

OSOBA nr 4: Stwierdzono utrudniony dojazd do Kielc rowerem, w związku z brakiem ścieżki rowerowej, dostępny jedynie chodnik.

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że dojazd drogami rowerowymi do Kielc jest coraz lepszy i to już kilku kierunków. Wyzwaniem jest połączenie istniejących na terenie miasta dróg rowerowych w kompleksowe sieci, ponieważ póki co są dość pofragmentowane. Długo czas drogi rowerowe były

traktowane jako element rekreacji a nie komunikacji i teraz należy to poprawić. Jest jeszcze sporo do zrobienia.

OSOBA nr 6: Nie z każdej strony można dostać się do Kielc z terenu ościennych gmin. Aktualnie gmina Zagnańsk pracuje nad doprowadzeniem ścieżki rowerowej do Kielc. Raczej nie zaobserwowano korzystania z dróg rowerowych przez mieszkańców gmin, którzy chcieliby zamienić komunikację publiczną na rower.

OSOBA nr 7: Potwierdzono, że istnieje droga rowerowa prowadząca bezpośrednio do Kielc, jednakże na odcinku około 4 km trzeba korzystać z dróg gminnych. Miasto Kielce również realizuje budowę drogi dla rowerów od swojej strony. Dlatego też, po wyeliminowaniu ww. 4 kilometrowej luki (między miejscowościami Kranów i Niwy), przejazd przez całą długość gminy Daleszyce byłby możliwy.

OSOBA nr 9: Potwierdzono, że z terenu gminy nie ma możliwości dojazdu do Kielc wyznaczoną drogą rowerową. Istnieją małe fragmenty dróg rowerowych w miejscowości sąsiadującej z Chmielnikiem (wieś Suchowody).

OSOBA nr 10: Zauważono, że przez gminę Pierzchnica przebiega szlak Green Velo dla rowerów, w odległości niecałych 5 km od siedziby gminy. Szlak jest użytkowany przez rowerzystów oraz jest wyposażony w miejsca odpoczynku. Można nim dojechać do dróg rowerowych prowadzących zarówno do Kielc jak i do innych miejscowości.

OSOBA nr 11: Podkreślono, że transport rowerowy jest bardzo dobrze zorganizowany w gminie Zagnańsk. Ścieżek rowerowych jest bardzo dużo a obecnie budowana jest ścieżka rowerowa, bezpośrednio łącząca Zagnańsk z Kielcami. Jest zaplanowana kolejna trasa wraz z ciągiem pieszym, wzdłuż drogi wojewódzkiej od Barczy aż do Ćmińska.

OSOBA nr 12: Potwierdzono, że dojazd do Kielc drogą rowerową jest możliwy od strony Kajetanowa do Dąbrowy – do tego momentu jest w miarę bezpiecznie. Brakuje ścieżki rowerowej poczynając od ronda na Masłów. Od strony Kielc również brakuje ścieżki rowerowej i rowerzyści poruszać się mogą jedynie drogą powiatową. Dopiero w Sosnowicy można wjechać na ścieżkę, która została oddana w zeszłym roku. Planuje się, że już w tym roku rowerzyści będą mogli w pełni korzystać z tej ścieżki.

OSOBA nr 13: Potwierdzono, że jeszcze nie ma bezpośredniego połączenia ścieżką rowerową między gminą Zagnańsk a Kielcami, gdyż ścieżka jest aktualnie w budowie. Póki co, bezpiecznie ścieżką można pokonać połowę drogi. Po jej ukończeniu na pewno będzie cieszyć się dużym zainteresowaniem mieszkańców w zakresie rekreacyjnym, ale też dojazdów do pracy.

OSOBA nr 14: Potwierdzono, że na trasie w kierunku Kielc znajdują się odcinki dróg rowerowych – np. w gminie Piekoszów. Zatem istnieje możliwość dojechania do Kielc rowerem, ale trzeba liczyć się z koniecznością korzystania również z dróg powiatowych i wojewódzkich. Dlatego też dostrzega się konieczność rozbudowywania ścieżek rowerowych właśnie wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych.

OSOBA nr 15: Stwierdzono, że dojazd rowerem do Kielc od strony Zagnańska już powinien być możliwy. Dojazdy do innych ościennych gmin raczej nie istnieją. Istnieje wprowadzić drogą rowerową Green Velo i taka infrastruktura rowerowa jest lepiej rozwinięta w kierunku gminy Raków.

OSOBA nr 16: Potwierdzono, że ścieżki rowerowej przez Piekoszów do Kielc nie ma.

OSOBA nr 17: Dojazd rowerem z Miedzianej Góry do Kielc jest możliwy, jednak trzeba jechać drogą krajową o dużym natężeniu ruchu. Ścieżki na tym odcinku brakuje.

OSOBA nr 20: Stwierdzono, że z Pierzchnic można dojechać rowerem do Kielc jedynie główną drogą powiatową, z ograniczonym poboczem, co jest mało bezpieczne.

OSOBA nr 22: Brakuje bezpiecznej drogi rowerowej z prawdziwego zdarzenia, która pozwoliłaby na przejechanie rowerem do Kielc, na przykład z dzieckiem.

OSOBA nr 24: Zauważono, że możliwość dojazdu do Kielc rowerem jest jeszcze dość słaba. Dobry dojazd istnieje w relacji Nowiny – Kielce (ale nie na całej trasie), w relacji Morawica-Kielce raczej też, w okolicach ul. Wojska Polskiego dojazd rowerem powstanie, w okolicach ul. Sandomierskiej nie wygląda to dobrze, a w relacji północ – ul. Warszawska – ul. Radomska potężnie drogą rowerową nie występuje. Dalej, w stronę Zagnańska komunikacja rowerowa jest, ale brakuje jej w ciągu ul. Piekoszewskiej. Jeśli chodzi o same gminy to kontynuacji ścieżek nie ma w Małowie i Piekoszowie.

OSOBA nr 26: Potwierdzono, że nie ma bezpiecznego dojazdu do Kielc z gminy Górno.

OSOBA nr 27: Stwierdzono, że niema bezpiecznego dojazdu, drogami rowerowymi z gminy Piekoszew do Kielc. Za paradoksalnie najbardziej niebezpieczny odcinek uważa się kawałek od granicy miasta do ul. Szajnowicza Iwanowa, gdzie infrastruktura rowerowa pojawia się w kształcie docelowym.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego?

OSOBA nr 1: Stwierdzono problemy z oznakowaniem ciągów pieszych i rowerowych, zasygnalizowano poprawę nawierzchni.

OSOBA nr 4: Zauważono brak połączenia rowerowego między Dąbrową a Mącholicami Kapitulnymi od strony Kielc.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę na fakt, że w gminie Chmielnik nie ma dróg rowerowych.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że ciągi piesze i rowerowe są raczej spójne i bez luk i przebiegają przez kilka gmin. Potencjalne miejsca, gdzie w ogóle brakuje ciągów pieszych są raczej trudne do wskazania. Gmina zamieściła na swojej stronie informacje o programie zintegrowanej mobilności i będzie na bieżąco reagować na sugestie i pomysły mieszkańców w tym zakresie.

OSOBA nr 11: Gmina stara się, żeby ścieżki rowerowe i ciągi piesze jak najlepiej uzupełniały sieć drogową. Obecnie budowana jest ścieżka od Dębu Bartek do granicy gminy Zagnańsk, w stronę Kielc. Dodatkowo realizowana jest ścieżka od granicy Kielc do więzienia na Piaskach. W trakcie projektowania jest ścieżka wzdłuż drogi wojewódzkiej aż do Ćmińska. Wybudowany jest też odcinek od Ściegien do Gruszki. Wszystko to po to, by zniwelować wszelkie ewentualne luki w sieci ścieżek rowerowych i umożliwić mieszkańcom płynne korzystanie z nich.

OSOBA nr 12: Zwrócono uwagę na fakt, że należy tak skomunikować rowerowo gminy między sobą, żeby można było bez problemu i bezpiecznie przejechać ścieżkami rowerowymi między jedną gminą a drugą. Aktualnie brakuje połączeń różnych szlaków rowerowych w obszarze KOF.

OSOBA nr 13: Zauważono brak ścieżek rowerowych w stronę Odrowąża (gmina Bliżyn), w okolicy ul. Turystycznej w Zagnańsku, która jest często wybierana przez rowerzystów.

OSOBA nr 14: Podkreślono, że na terenie gminy Strawczyn istnieją ścieżki rowerowe. Przez gminę przechodzi również ścieżka Green Velo. Zwraca się jednak uwagę na fakt, że budowanie kolejnych części takich dróg rowerowych bardzo by się przydało. Nie wszędzie jednak są techniczne i infrastrukturalne możliwości do budowania takiej sieci (zbyt wąskie pasy drogowe, istniejąca zabudowa, konieczność wykupu gruntów).

OSOBA nr 15: Zauważono takie luki w sieci dróg rowerowych w ciągu alei Solidarności, Alei 9 wieków.

OSOBA nr 16: Gmina Piekoszew miała wdrożony program naprawczy i dopiero od kilku lat remontują drogi. Ale opóźnienia są duże a ścieżki rowerowe są realizowane powoli.

OSOBA nr 19: Zauważono, że zlokalizowanie ścieżki rowerowej w obszarze ul. Ściegiennego musiałoby się odbyć kosztem zieleni miejskiej, bo tylko tam byłoby na to miejsce. Pojawiają się jednak wątpliwości czy budowanie ścieżek wzdłuż ruchliwych ulic to w ogóle dobry pomysł, ze względu na spaliny. Czy nie lepiej by ścieżki przebiegały przy mniej ruchliwych drogach - np. ul. Langiewicza w Kielcach.

OSOBA nr 20: W Pierzchnicach nie ma szlaków rowerowych. Green Velo zahacza o gminę, jednak nie ma nawet ścieżki rowerowej, którą można by tam dojechać. Zauważono jednak, że mieszkańcy chcą realizacji nowych ciągów pieszych i rowerowych. Takie rozwiązania są szczególnie oczekiwane przy ruchliwych fragmentach dróg.

OSOBA nr 22: Potwierdzono, że w Nowinach występują luki w sieci dróg rowerowych i ciągów dla pieszych. Aktualnie jest jedna ścieżka, z Kielc do Chęcin, jest kawałek ścieżki w kierunku Szewc. Pojawiają się pewne pomysły, jak rozwiązać sytuację z pofragmentowaną siecią dróg rowerowych, jednak trudno przebić się z ich realizacją. Co jest ze szkodą dla mieszkańców, ponieważ nawet rekreacyjnie nie ma gdzie jeździć bezpiecznie na rowerze.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że samo miasto Kielce ma w planach wybudowanie około 20 km dróg dla rowerów. Problemem, jaki pojawia się w ich realizacji jest ich koordynacja w czasie – chodzi o to, żeby niezależne projekty dróg rowerowych nie nałożyły się na inne projekty, tylko, żeby spójnie wchodziły w jedną całość. Miasto pracuje też nad dwustronnym skomunikowaniem osiedli z centrum. Są już miejsca, gdzie ścieżka prowadzi w jedną stronę a teraz pracuje się nad jej poprowadzeniem drugą stroną ulicy. Wraca się również uwagę na przejezdność skrzyżowań, bez konieczności zsiadania z roweru.

Zauważyć należy fakt, że Kielce są podzielone przez tory kolejowe i rzekę i obie te przeszkody trzeba pokonać, przemieszczając się z jednego końca miasta na drugi. To spore utrudnienie w zakresie komunikacji zarówno pieszej, rowerowej jak też samochodowej. Rowerzyści skarżą się, że nie mają możliwości przejechać w rejonie ul. Sienkiewicza i Mielczarskiego, gdyż nie mogą korzystać z tunelu. Nie mogą korzystać z wiaduktu przy kościele św. Wojciecha. Podobnie jest w rejonie ul. Krakowskiej, gdzie na istniejących wiaduktach nad torami nie bardzo jest miejsce, dla ruchu rowerowego. Zatem albo należy zawęzić ruch, żeby zmieścić tam drogę dla rowerów, albo wybudować nowy wiadukt. W kierunku Sandomierza również zawieszono projekty drogi rowerowej z powodu oporu mieszkańców, którzy pod tę drogę musieliby przeznaczyć część swoich terenów prywatnych.

Miasto nieustannie szuka nowych rozwiązań – i tak właśnie stało się na ul. Sandomierskiej, gdzie przestrzeń drogową została podzielona na bazie dostępnych zasobów, czyli z jezdni została wydzielona droga dla rowerów na pewnym fragmencie, po to, żeby nie wchodzić w tereny spółdzielni a tym samym nie podnosić niepotrzebnie kosztów inwestycji i nie narażać się na krytykę ze strony mieszkańców.

OSOBA nr 25: Potwierdza się istnienie luk w sieci pieszo-rowerowej w gminie Daleszyce. Jednak Urząd Marszałkowski prowadzi badania, żeby te ścieżki próbować połączyć. Takie działania dałyby wiele nowych możliwości komunikacyjnych. Dodatkowo, zauważa się, że powinna zostać nawiązana współpraca między samorządami, powołany zespół złożony z pracowników, do przeanalizowania planów zagospodarowania, zorientować się czego i gdzie brakuje i to pozwoliłoby na przeprowadzenie koniecznych inwestycji w tym zakresie, w perspektywnie najbliższych 5-10 lat. Oczywiście przy założeniu, dostępności finansowania.

OSOBA nr 26: Zauważa się luki w sieci pieszo-rowerowej na terenie gminy Górno. Trzeba by rozważyć jakieś zmiany w przepisach, które pozwoliłyby na wykup pasów działek pod takie inwestycje w przystępnej cenie. Należy też nawiązywać współpracę, rozmowy, konsultacje z ościennymi gminami w zakresie kompleksowego planowania całej sieci pieszo-rowerowej, na obszarach wszystkich gmin, przez które ma przechodzić.

OSOBA nr 27: Potwierdzono, że na terenie gminy Piekoszów występują miejsca, gdzie brakuje ciągłości ścieżek rowerowych. Planuje się wybudowanie takiej infrastruktury w pasie dróg powiatowych, o miejscowości, które okalają Piekoszów. Spowodowałoby to upowszechnienie transportu rowerowego i stworzenie z niego realnej alternatywy dla transportu samochodowego.

OSOBA nr 29: Jako przykłady luk w sieci ścieżek rowerowych i pieszych w gminie Masłów można podać brak dojazdu ścieżką rowerową z Masłowa do Dąbrowy – okolice drogi wojewódzkiej 745. Odcinek ten konsultowany jest z Marszałkiem Województwa a jego wybudowanie pozwoliło by połączyć

istniejącą już ścieżkę Kielcach ze ścieżką istniejącą w gminie Masłów, która tak naprawdę doprowadzała by trasę rowerową do Świętej Katarzyny, do Bodzentyna a tam otwierała by możliwość komfortowego dojazdu do centrum Gór Świętokrzyskich.

Współpraca między samorządami i innymi organami decyzyjnymi układa się dobrze. Jednak pojawiają się inne przeszkody jak np. zbyt wąskie pasy drogowe a co za tym idzie, konieczność wykupu gruntów, często przy sprzeciwie mieszkańców.

OSOBA nr 30: Biorąc pod uwagę całe województwo, to potwierdzono istnienie pewnych luk w sieci ścieżek pieszo-rowerowych. Jednak już stosunkowo niewiele trzeba, żeby przejechać całe województwo rowerem. W wielu miejscach ścieżki rowerowe stanowią również drogi dojazdów do pracy. Brakuje ich jednak w okolicy ul. Piekoszowskiej, co utrudnia dojazd mieszkańcom ościennych gmin do Kielc. Powinno się realizować coraz więcej takich ścieżek, ponieważ w samym mieście Kielce brakuje ścieżek na osiedlach mieszkaniowych.

W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?

OSOBA nr 5: Potwierdzono dobry standard istniejących i wykonywanych dróg rowerowych. Już od pewnego czasu wszystkie takie drogi realizowane na tym obszarze są asfaltowe a nie z kostki.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że w zarządzie dróg powiatowych znajduje się jeden szutrowy odcinek drogi rowerowej, który bardzo się niszczy, szczególnie w okresie zimowo-wiosennym. Konieczna jest tam wymiana nawierzchni na asfaltową. Pozostałe części drogi są asfaltowe.

OSOBA nr 11: Powstające i projektowane ścieżki rowerowe są asfaltowe, z równą nawierzchnią. Dodatkowo, gmina Zagnańsk utrzymuje je w stanie używalności również zimą.

OSOBA nr 12: Podkreślono, że najlepsze ścieżki to ścieżki asfaltowe. Nie ma sensu budować ścieżek z kostki, gdyż taka nawierzchnia jest nierówna i trudna w utrzymaniu czystości (zarasta). Ścieżki asfaltowe, ze względu na gładką powierzchnię dają możliwość poruszania się na każdym rodzaju roweru a także na rolkach i hulajnodze.

OSOBA nr 13: Zauważono, że powstające ścieżki budowane są w dobrym standardzie, z koniecznym oświetleniem. Starsze ścieżki zawsze można doposażyć w brakujące elementy.

OSOBA nr 14: Gmina Strawczyn posiada typową ścieżkę, z podziałem na strefę dla pieszych i dla rowerów jedynie wokół zalewu. Pozostałe miejsca to raczej oznakowane szlaki rowerowe, bez wydzielenia pasa ruchu dla rowerów. Przy planowaniu ścieżek w przyszłości rozważane będą raczej nawierzchnie bitumiczne.

OSOBA nr 15: Zwrócono uwagę na niewystarczające oznakowanie przejść dla pieszych w ciągach rowerowych, co może zagrażać bezpieczeństwu. Aktualnie brakuje znaków pionowych, oznaczających te przejścia. Na szczęście do zdarzeń drogowych w relacji pieszy – rowerzysta dochodzi raczej rzadko.

OSOBA nr 17: Podkreśla się, że nie dość, że sieć ścieżek rowerowych w gminie Miedziana gra jest niewystarczająca to jeszcze dostępne drogi rowerowe wykonane są z kostki brukowej, co utrudnia poruszanie się po nich rowerem szosowym. Ścieżki powinny być asfaltowe.

OSOBA nr 21: Potwierdzono, że ścieżki wykonane są w dobrych standardach i nawet jeśli różnią się między sobą wizualnie, to są zgodne z wymogami prawa i bezpieczeństwa. Preferowana nawierzchnia to asfalt i asfaltobeton.

OSOBA nr 22: Potwierdzono, że istniejące nawierzchnie są dobrej jakości. Oczywiście są pewne mankamenty, w miejscach, gdzie ścieżki się kończą i nie ma, jak zjechać ze ścieżki na drogę gminną i powiatową.

OSOBA nr 25: Standard wykonania ścieżek w gminie Daleszyce jest dobry. Maja one nawierzchnię asfaltową i są bezpieczne dla użytkowników.

OSOBA nr 26: Na terenie gminy Górno ścieżki rowerowe wykonywane są w dobrym standardzie, w większości z nawierzchnią asfaltową, nieliczne z kostki.

OSOBA nr 27: Projektantom wskazuje się konieczność wykonania nawierzchni ciągów pieszo-rowerowych w nawierzchni bitumicznej. Nawierzchnia z kostki brukowej jest ciężka w utrzymaniu.

OSOBA nr 29: Potwierdzono, że najlepsze są jednolite ścieżki bitumiczne, asfaltowe, o gładkiej powierzchni.

OSOBA nr 30: Zwrócono uwagę, że istniejąca sieć ścieżek rowerowych wykonana jest w dobrych standardach, jednakże skupić należy się przede wszystkim na ich ilości. Kolejne ścieżki rowerowe są budowane. Miasto ukończyło swoją część ścieżki przy ul. Zagnańskiej i również od strony gminy ta ścieżka jest kończona i będzie wkrótce oddana. Powstanie wtedy bardzo długi odcinek ścieżki, również rekreacyjny

Jaki jest potencjał rozwoju roweru publicznego?

OSOBA nr 1: Brak informacji w jakim stopniu rower miejski jest wykorzystywany.

OSOBA nr 2: Uznano, że potencjał na rozwój roweru publicznego jest duży, ze względu na to, że zainteresowanie taką usługą było dość duże w momencie wprowadzenia go w Kielcach.

OSOBA nr 5: Rowery publiczne mają w Kielcach bardzo duży potencjał. Taki projekt wystartował w Kielcach we wrześniu ubiegłego roku – z dość sporym opóźnieniem, ale z bardzo dobrymi wskaźnikami użytkowania. Może on stać się świetnym uzupełnieniem komunikacji publicznej, głównie ze względu na wielkość miasta. Siatka użytkowania roweru jest dobrze zaplanowana, niemniej już pojawiają się pomysły jak ją ulepszyć czy poszerzyć. Miasto dysponuje też pakietem rowerów eklektycznych. Potencjał rozwoju roweru publicznego jest widziany nie tylko na obszarze samego miasta, ale również na obszarze KOF.

OSOBA nr 7: Obecnie nie widzi się potencjału do rozwoju roweru publicznego w obrębie gminy Daleszyce. Jest to spowodowane głównie niewystarczającą infrastrukturą. Jednakże nie przekreśla się tego pomysłu w przyszłości.

OSOBA nr 8: Zauważono, że poza wyznaczonymi stacjami dla rowerów w mieście Kielce trudno spotkać same rowery. Być może wynika to z niewielkiej, póki co, ilości samych rowerów. Niemniej, uważa się, że bardziej sprawdzą się one jako element rekreacji niż element transportu publicznego. Wynika to też z wielkości miasta oraz faktu, że nawet w godzinach szczytu da się wszędzie dojechać samochodem lub komunikacją publiczną.

OSOBA nr 10: Nie testowano pomysłu roweru publicznego w gminie Pierzchnica i ciężko wypowiadać się o potencjalnym zainteresowaniu takim projektem.

OSOBA nr 11: Zauważono, że wprowadzenie roweru publicznego na teren gminy Zagnańsk nie przyjmie się. Powstają nawet obawy, że wprowadzenie takiego roweru mogłoby być niekorzystne z punktu widzenia ekologicznego – rowery mogłyby być porzucane np. w lesie. Generalnie, na terenie gminy rowery są wykorzystywane raczej jako element rekreacji niż element transportu publicznego. Dodatkowo, mieszkańcy mają miejsce na przechowywanie własnych rowerów a rower publiczny bardziej sprawdza się w miastach, gdzie w blokach takie miejsca przechowywania są ograniczone.

OSOBA nr 12: Stwierdzono, że koncepcja roweru publicznego niekoniecznie będzie dobrym pomysłem dla gminy Zagnańsk. Dostrzega się znaczne niebezpieczeństwo w tym, że rowery pozostawiane są w różnych, niekoniecznie przystosowanych do tego miejscach, powodując zagrożenie dla innych użytkowników dróg. Rozwiązaniem, jakie jest tu widziane byłby prywatny przedsiębiorca lub właściciel jakiejś agroturystyki, który wypożycza chętnym rowery elektryczne i ma nad tym kontrolę. Pojawiają się wątpliwości, czy w ogóle byłoby zainteresowanie takimi rowerami, skoro mieszkańcy gminy i tak w większości posiadają rowery prywatne.

Generalnie, rowery w gminie Zagnańsk postrzega się jako element rekreacji niż transportu publicznego.

OSOBA nr 14: Ze względu na wiejski charakter gminy i fakt, że mieszkańcy posiadają już prywatne rowery, nie widzi się potencjału rozwoju roweru publicznego. Może w zakresie rekreacyjnym byłoby to możliwe, jednak nie przewiduje się wielkiego zainteresowania tym tematem.

OSOBA nr 15: Podkreślono, że sam pomysł roweru publicznego, wprowadzonego w Kielcach w 2022 r. jest dobry. Jednak są głosy, że przystanki tego roweru są dość niefortunnie umieszczone i kolidują z innym ruchem w mieście, głównie pieszym. Generalnie jednak mieszkańcy chwalą sobie ten pomysł.

OSOBA nr 19: Zauważono, że uczniowie korzystają z hulajnóg elektrycznych, ale często pozostawiają je w przypadkowych miejscach „bez ładu i składu”. Rower publiczny w Kielcach został uruchomiony niedawno, więc trzeba jeszcze poczekać z obserwacjami w tym zakresie. Generalnie użytkownicy hulajnóg elektrycznych, nie tylko młodzież, porusza się po mieście za szybko, powodując zagrożenie dla pieszych.

OSOBA nr 21: Zauważono, że z rowerów czy hulajnóg miejski korzysta przez wszystkich młodzież, która też często porusza się komunikacją miejską. Dlatego też warto rozważyć wprowadzenie takiego roweru na teren gminy Masłów. Właśnie po to by młodzież skrócić czas oczekiwania na połączenia komunikacji publicznej.

OSOBA nr 24: Potwierdzono duże zainteresowanie rowerem publicznym oraz bardzo pozytywny oddźwięk społeczny. Takie rozwiązania świetnie sprawdzają się wśród młodzieży, w ośrodkach akademickich (jak Kielce). Zatem idea roweru może się rozwijać. Oczywiście, cały czas kwestia regulaminowego korzystania z tych rowerów, żeby ograniczać ich niszczenie czy porzucanie.

OSOBA nr 26: Uważa się, że rower publiczny mógłby się sprawdzić, jednak trzeba dać mieszkańcom czas, żeby się przyzwyczaili do takiego nowego środka transportu.

OSOBA nr 28: Dostrzega się potencjał roweru publicznego jako uzupełnienia zintegrowanej sieci transportowej, jako pojazdu, którym można dostać się bezpiecznie i ekologicznie na i z przystanku autobusowy. System roweru miejskiego połączony jest z biletem komunikacji publicznej – dla jej użytkowników przewidziane są promocyjne ceny na korzystanie z roweru. Baza rowerowa zlokalizowana jest w okolicach dworca autobusowego i tam najwyraźniej widać jak wiele osób zostawia rowery i przesiada się na komunikację miejską. Hulajnogi również mogą stać się uzupełnieniem komunikacji miejskiej.

OSOBA nr 29: Podkreślono, że w ostatnich latach widoczne jest przesiadanie się mieszkańców na rowery. Wielu z nich dojeżdża rowerem do pracy. Sieć ścieżek rowerowych, które powstają na terenie Kielc coraz bardziej zachęca i zwiększa komfort dojazdu. Ścieżki przeprowadzane przez drogi krajowe, gminne, powiatowe i wojewódzkie, gdzie nie zawsze istniejące pasy ruchu zapewniają możliwość budowy ścieżek. Gminy starają się rozwiązywać te zagadnienia – zajmują część już istniejącego pasa drogowego, albo budowana jest dodatkowa ścieżka w poboczu, albo bardzo często też buduje się niezależną ścieżkę rozdzieloną pasem.

Pojawia się coraz więcej rowerów elektrycznych, które też nie zmuszają korzystających osób do wysiłku fizycznego, co zwiększa ilość osób korzystających ze ścieżek rowerowych. Tym samym mieszkańcy dojeżdżają do pracy nie zmęczeni, tylko zrelaksowani. To potwierdza, że takie rozwiązania budują przyszłość. Taka forma komunikacji powinna być promowana.

OSOBA nr 30: Podkreślono duże zainteresowanie projektem roweru publicznego w mieście Kielce. Oferta powinna być wzbogacona o rowery elektryczne, być może z dopłatą do jego korzystania. W takim mieście jak Kielce, które jest mniejszym miastem, ma większy potencjał monitorowania działania takiego roweru oraz korzystania z doświadczeń innych miast, które już ten rower publiczny testowały.

Czy zmieniające się standardy projektowania ciągów pieszych, uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych, z dysfunkcjami ruchu czy matek z dziećmi, są uwzględniane przy projektowaniu infrastruktury pieszej.

OSOBA nr 24: Potwierdzono, że projektowanie ciągów pieszych zostało doprowadzone do pewnych standardów, które to standardy Kielce podpisały i nie zauważa się większego problemu w tym zakresie. Natomiast o wiele bardziej problematyczne jest dostosowanie infrastruktury już istniejącej. Nie za wszystkie tereny odpowiada Miejski Zarząd Dróg czy nawet gmina Kielce. Część ciągów pieszych należy do spółdzielni i wspólnot. Natomiast wszystkie podmioty, posiadające w swoich zasobach ciągi piesze, wypełniają ankietę, dotyczącą występujących barier oraz pomysłów na ich likwidację. Zauważa się, że poprzez pracę nad wspomnianymi standardami i ich rozpowszechnianie rosną również oczekiwania osób niesamodzielnych dotyczące wyposażenia skrzyżowań w systemy fon, urządzenia łączące się poprzez Bluetooth ze światłami, itp. Pełnomocnik Osób Niepełnosprawnych stara się zwracać uwagę, żeby nowe projekty były konsultowane z całym środowiskiem osób niepełnosprawnych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: Badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

10.11.2022r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera metodykę związaną z rozpoczęciem badań podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

2 Metodyka

W dniach 14 listopada – 8 grudnia 2022 w wybranych losowo gospodarstwach domowych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego przeprowadzone zostaną badania ankietowe metodą mixed-mode. Badanie jest współfinansowane w ramach Dotacji na wsparcie działania podmiotu realizującego ZIT ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 - 2020, w latach 2020-2022, zgodnie z zasadami informacji i promocji opisanych w Księdze identyfikacji wizualnej znaku marki Fundusze Europejskie i znaków programów polityki spójności na lata 2014-2020 oraz Podręczniku wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji.

Badania zostaną przeprowadzone metodą ilościową, czyli metodą, która pozwala odpowiedzieć na pytania: „ile?”, „jak często?”, „jak długo?”, a analiza dokonywana jest na podstawie danych liczbowych. Technika kwestionariuszowa pozwoli określić poziom zależności pomiędzy różnymi danymi oraz umożliwi wyciągnięcie wniosków na temat danej populacji.

W ramach Badania Ruchu Drogowego badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego Badanie zostanie przeprowadzone metodą mixed mode: CAWI (ankieta internetowa) wspomaganą CATI (telefoniczny wywiad kwestionariuszowy wspomagany komputerowo). Rozwiązanie to pozwoli maksymalizować poziom realizacji próby dzięki dopasowaniu do potrzeb i oczekiwań różnych uczestników oraz dzięki możliwościom zastosowania różnorodnych form kontaktu motywującego uczestników do udziału w badaniu.

Badanie ilościowe zostanie przeprowadzone metodą kwestionariuszową online CAWI (wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony WWW) z użyciem uznanych, rzetelnych narzędzi badawczych. Wywiad internetowy CAWI polega na samodzielnym wypełnieniu internetowej wersji kwestionariusza przez respondenta, który jest mu udostępniany w formie internetowej linku, przekierowującego do przygotowanego kwestionariusza. Respondent odpowiada na pytania, a nad poprawnością czuwa specjalne oprogramowanie: np. respondent nie będzie mógł przejść do kolejnego pytania, jeśli nie odpowie pytanie na poprzednie, nie będzie mógł zaznaczyć większej ilości odpowiedzi niż tą, którą określił zespół badawczy. Dzięki takiemu rozwiązaniu znacząco zmniejszy się liczba błędów. Rozwiązanie techniczne pozwala zachować kontrolę nad procesem zbierania danych, pomimo samodzielnego wypełniania kwestionariusza przez respondenta. Po udzieleniu odpowiedzi na wszystkie pytania dane przesyłane są do bazy danych już w zakodowanej postaci, co oznacza, że nie trzeba samodzielnie przyporządkowywać odpowiedzi do odpowiednich kategorii w celu ich analizy. Pozwala to zwiększyć rzetelność badania poprzez uniknięcie pomyłek, które mogą wystąpić przy kodowaniu danych samodzielnie.

Próba będzie miała charakter kwotowy i będzie odpowiadała strukturze populacji ze względu na płeć, wiek oraz aktywność zawodową. W ramach badania ilościowego zostaną przygotowane narzędzia badawcze skierowane do mieszkańców poniższych miejscowości i gmin: co najmniej 1000 mieszkańców Kielc oraz 1500 mieszkańców pozostałych gmin.

Tabela 1 Podstawowy dobór próby

Gmina	Liczba mieszkańców (31.12.2021)	Wielkość próby	Próba
Miasto Kielce	191 448	0,5%	1 000
Gmina i Miasto Chęciny	14 933	1%	150
Miasto i Gmina Chmielnik	11 074	1%	111
Miasto i Gmina Daleszyce	15 797	1%	158
Gmina Górnio	14 718	1%	147
Gmina Masłów	11 268	1%	113
Gmina Miedziana Góra	11 790	1%	118
Miasto i Gmina Morawica	17 092	1%	171
Gmina Piekoszów	16 496	1%	166
Miasto i Gmina Pierzchnica	4 599	1%	46
Gmina Nowiny	8 016	1%	82
Gmina Strawczyn	11 017	1%	110
Gmina Zagnańsk	12 755	1%	128

2500

Poniższa tabela uwzględnia udział w próbie osób różnej płci, wieku i aktywności zawodowej, który jest zgodny ze strukturą populacji.

Tabela 2 Rozszerzony dobór próby

woj. świętokrzyskie	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym		n
	M	K	M	K	M	K	
Miasto Kielce	69	67	308	284	90	182	1 000
Gmina i Miasto Chęciny	11	11	52	44	11	21	150
Miasto i Gmina Chmielnik	9	8	38	32	9	15	111
Miasto i Gmina Daleszyce	13	12	56	48	10	19	158
Gmina Górnio	14	13	51	46	8	15	147
Gmina Masłów	9	9	41	34	7	13	113
Gmina Miedziana Góra	10	10	40	36	8	14	118
Miasto i Gmina Morawica	16	15	60	52	10	18	171
Gmina Piekoszów	13	13	59	52	10	19	166
Miasto i Gmina Pierzchnica	4	4	16	13	3	6	46
Gmina Nowiny	6	6	28	25	6	11	82
Gmina Strawczyn	10	10	39	34	6	11	110
Gmina Zagnańsk	9	8	45	37	10	19	128

2500

Celem ankiety jest uzyskanie wyczerpujących informacji dla opracowania danych dotyczących zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w szczególności dotyczących preferencji związanych z przemieszczaniem się. Ponadto kwestionariusz uwzględnia pytania dotyczące opinii systemu transportowego i mobilności w gminach KOŚ oraz związanych z tym problemów, potrzeb i oczekiwań.

W celu promocji badań zostały przygotowane komunikaty skierowane do kościołów, szkół oraz stowarzyszeń działających na obszarze Gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI PO ZAKOŃCZENIU METODY BADAWCZEJ
BADANIA ANKIETOWE – PREZENTACJA I ANALIZA WYNIKÓW

Kielce, 07.12.2022 r.

WYKAZ PRZEPROWADZONYCH BADAŃ TERENOWYCH

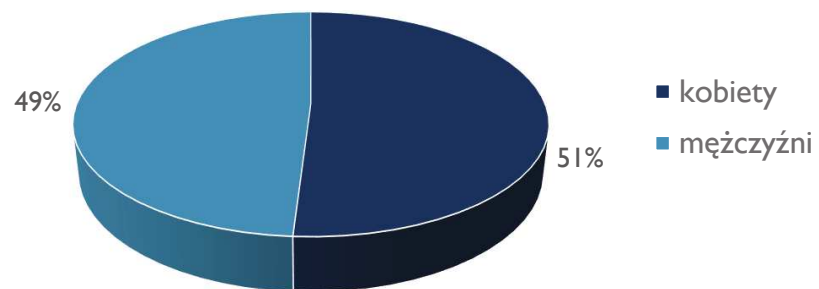
- Badania podróży zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

I. BADANIA ANKIETOWE ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH

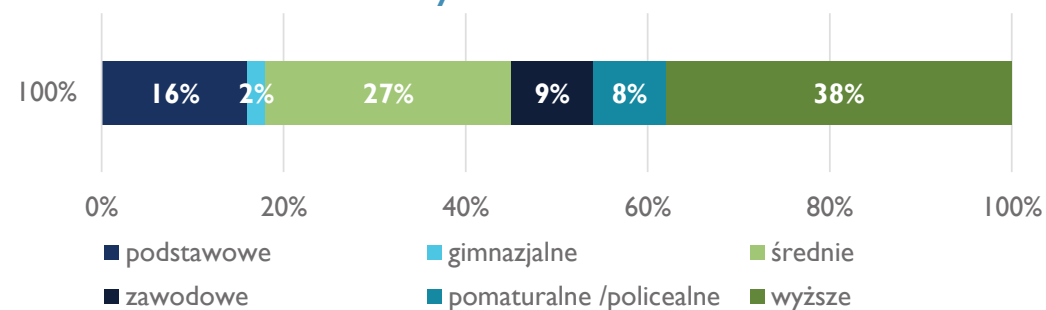
Gmina	Udział
Miasto Kielce	1 000 osób
Gmina i Miasto Chęciny	150 osób
Miasto i Gmina Chmielnik	111 osób
Miasto i Gmina Daleszyce	158 osób
Gmina Górnó	147 osób
Gmina Masłów	113 osób
Gmina Miedziana Góra	118 osób
Miasto i Gmina Morawica	171 osób
Gmina Piekoszów	166 osób
Miasto i Gmina Pierzchnica	46 osób
Gmina Nowiny	82 osoby
Gmina Strawczyn	110 osób
Gmina Zagnańsk	128 osób

CHARAKTERYSTYKA RESPONDENTÓW

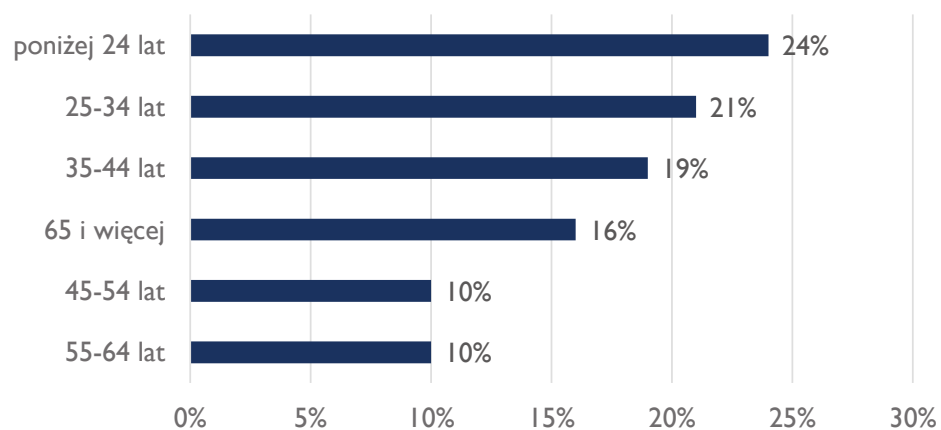
Płeć



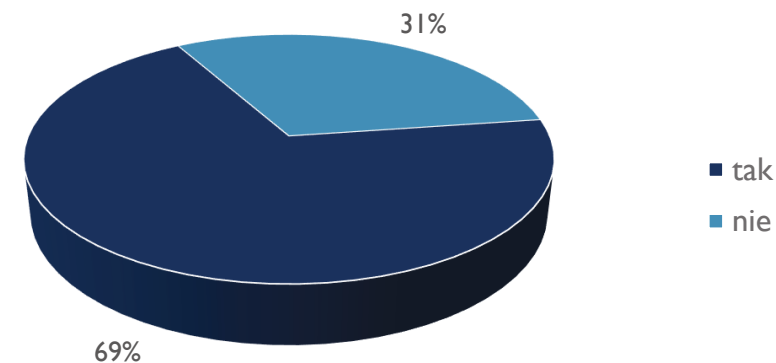
Wykształcenie



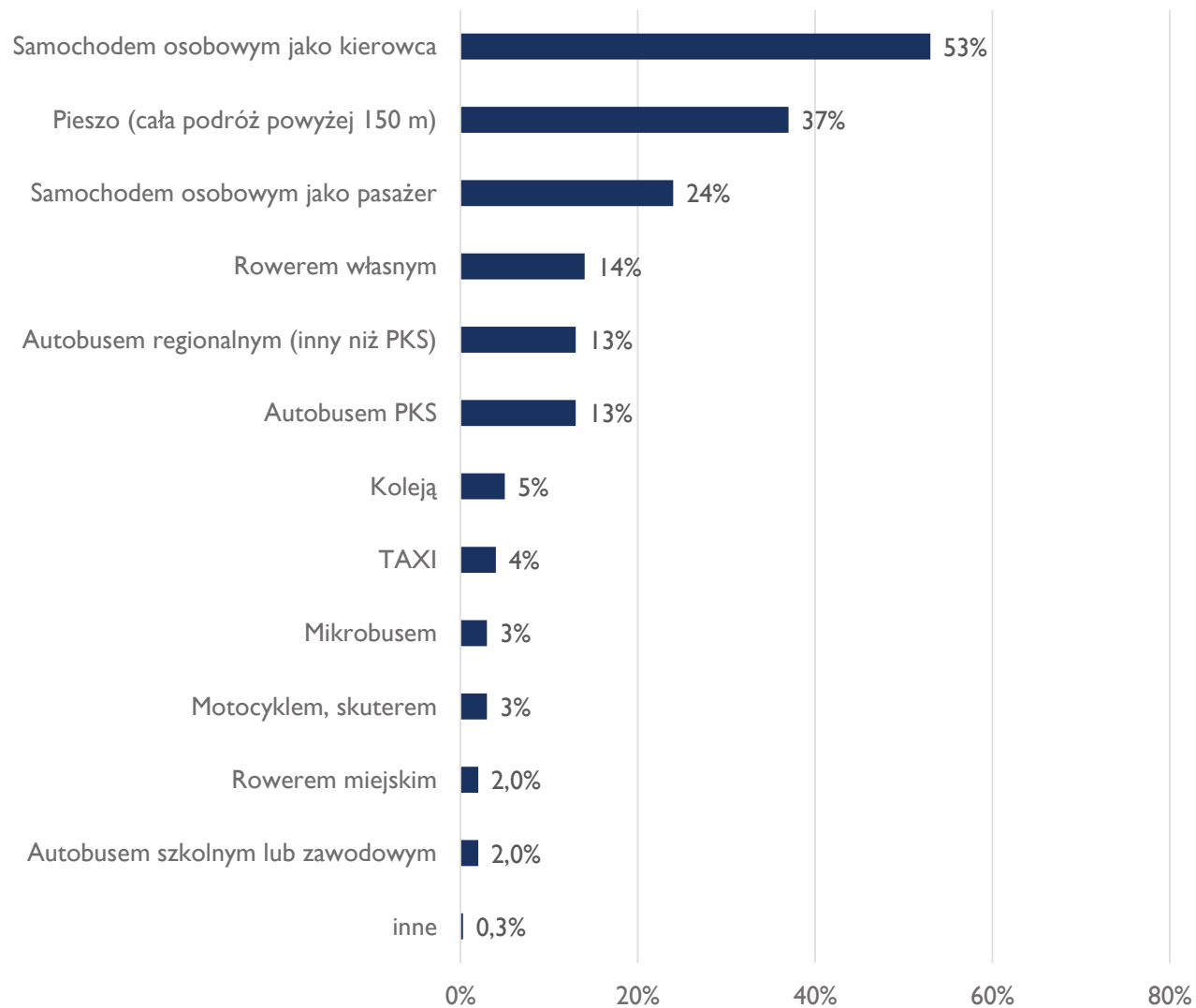
Struktura wiekowa



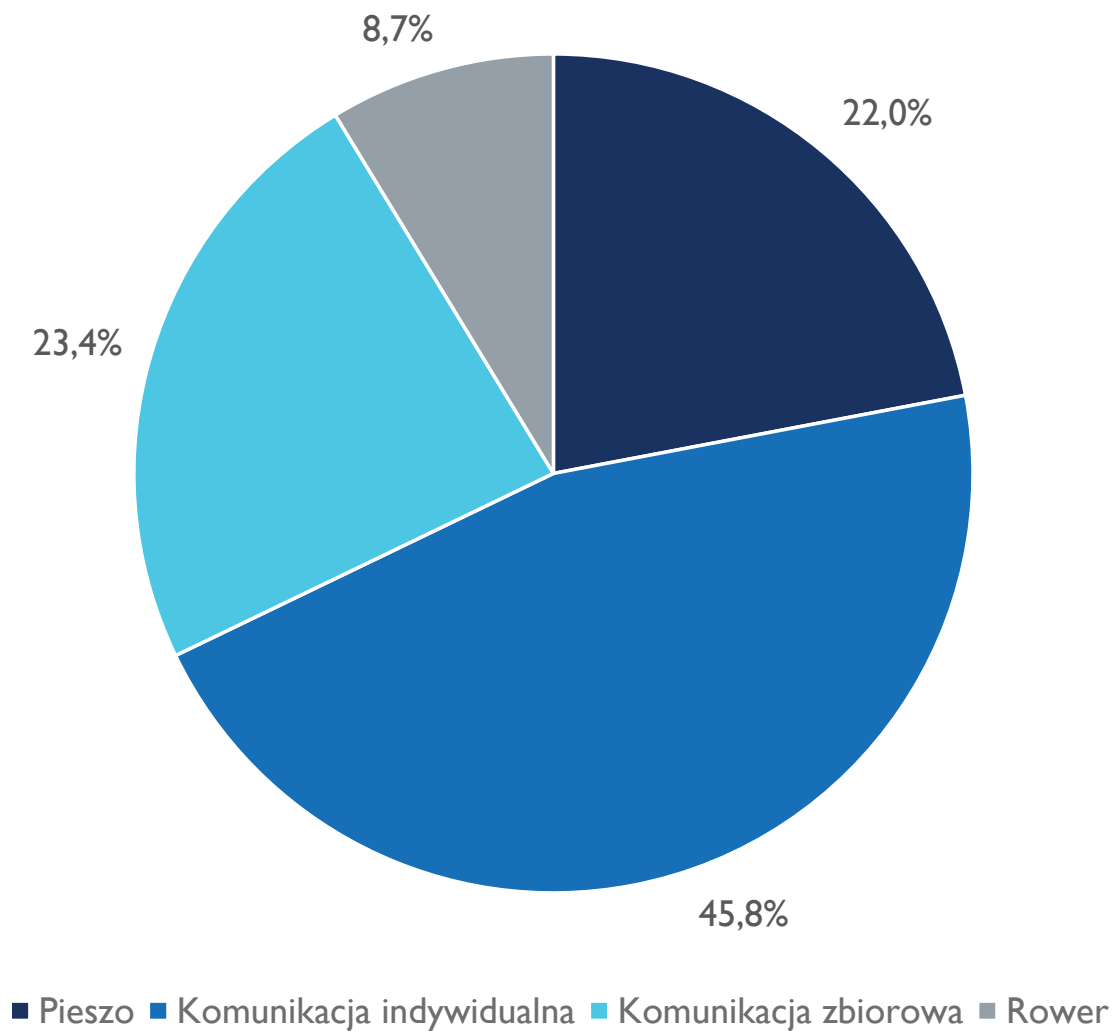
Posiadanie prawa jazdy



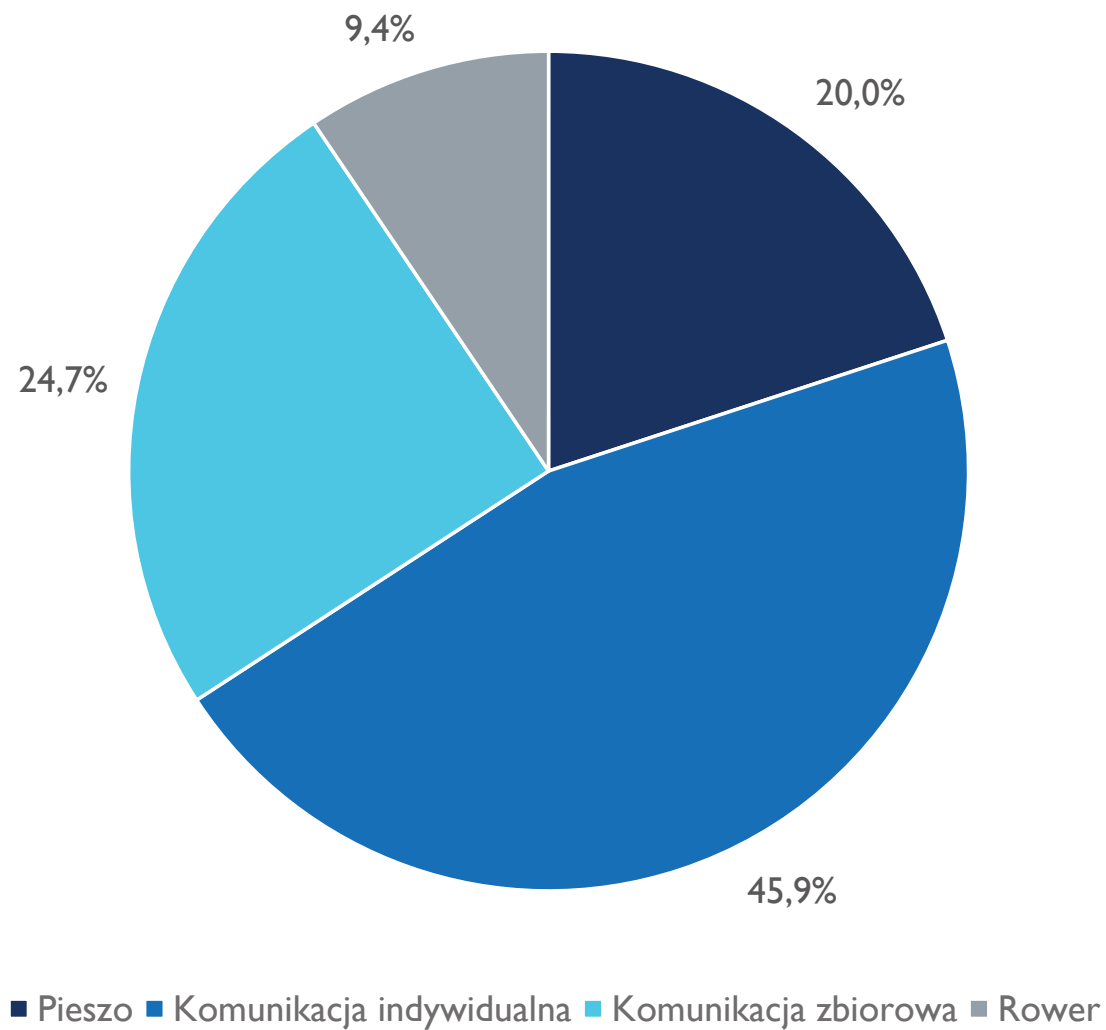
GŁÓWNY ŚRODEK TRANSPORTU



PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH W KIELECKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM



PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH W GMINIE KIELCE



PRZYCZYNY ZMIANY ŚRODKA TRANSPORTU

Co zachęciłoby Panią/Pana do podróży autobusem do pracy/miejsca nauki?

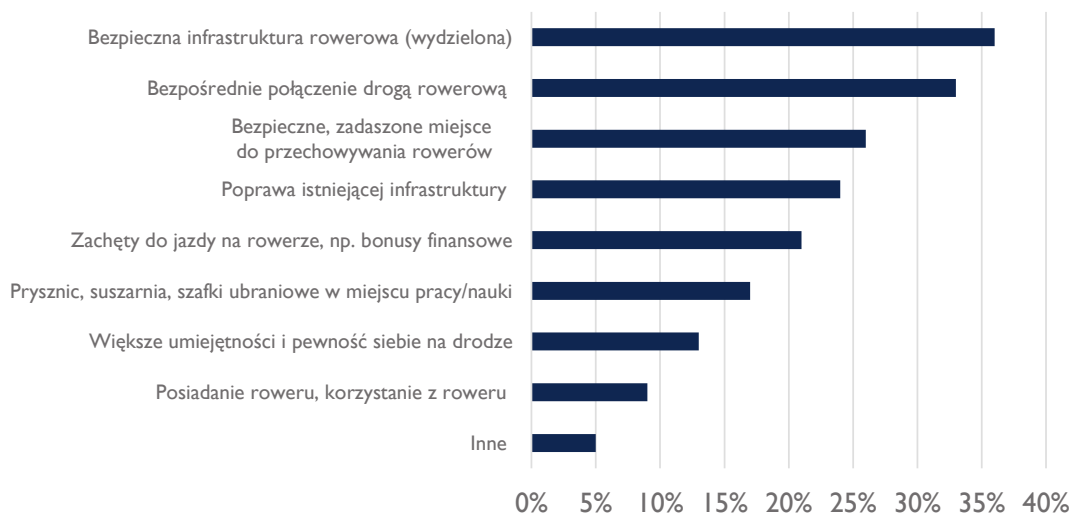


Co zachęciłoby Panią/Pana do podróży koleją do pracy/miejsca nauki?

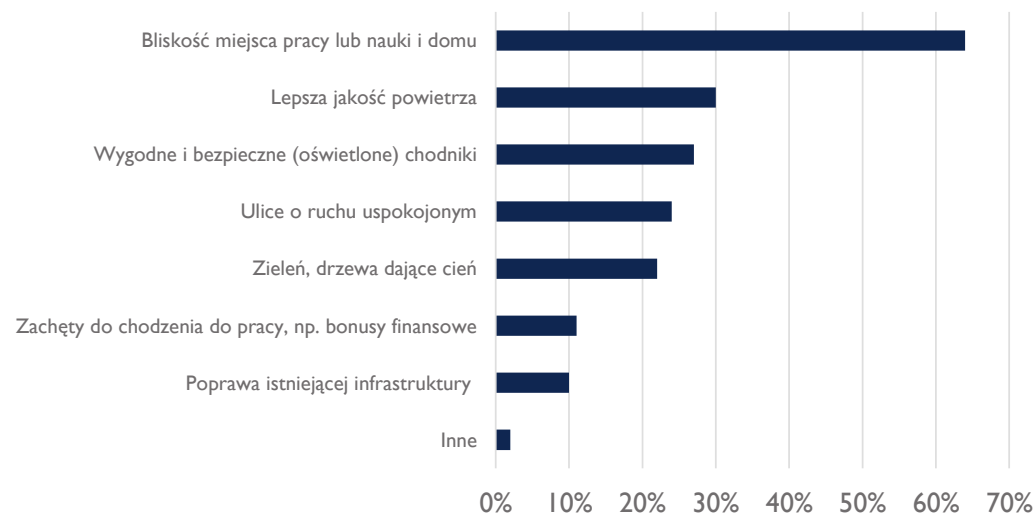


PRZYCZYNY ZMIANY ŚRODKA TRANSPORTU

Co zachęciłoby Panią/Pana do podróży rowerem do pracy/miejsca nauki?



Co zachęciłoby Panią/Pana do podróży pieszo do pracy/miejsca nauki?





WOLNE WNIOSKI MIESZKAŃCÓW

- Słabo skoordynowana infrastruktura rowerowa
- Słaba jakość infrastruktury kolejowej, brak punktów przesiadkowych na kolej aglomeracyjną
- Konieczność koordynacji rozkładów jazdy przewoźników publicznych i prywatnych
- Konieczność zwiększenia częstotliwości kursów pojazdów transportu publicznego w godzinach szczytów komunikacyjnych

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

PO WYKONANIU ANALIZY SWOT

15.01.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego	3
2.1 Wykonanie analizy SWOT	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Celem raportu jest podsumowanie prac związanych z analizą SWOT.

2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego

2.1 Wykonanie analizy SWOT

W okresie raportowania zakończono prace związane z analizą otrzymanych materiałów w kontekście opracowywania analizy SWOT, czyli podsumowaniem oceny systemu transportowego, opracowanego na podstawie Produktów Analitycznych.

W analizie SWOT przyjęto następujące oznaczenia:

Mocne strony – to wszystkie zalety mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców i które są wewnętrznymi czynnikami, zależne od prowadzonych działań w mieście,

Słabe strony – to wszystkie wady, bariery i problemy związane z mobilnością miejską i planowaniem transportu, które hamują jej rozwój i wpływają negatywnie na wizerunek, wynikają z wewnętrznych działań miasta lub braku takich działań,

Szanse – to czynniki mogące wpłynąć na poprawę mobilności miejskiej oraz trendy sprzyjające jej rozwojowi, to także możliwości zmian, w tym pozytywne, pochodzące z otoczenia,

Zagrożenia – to potencjalne czynniki, z reguły zewnętrzne, które mogą zahamować lub uniemożliwić pozytywne zmiany.

W celu lepszego zobrazowania mocnych oraz słabych stron, a także potencjalnych szans i zagrożeń podzielono analizę na Obszary Strategiczne, które są ściśle opracowywane na etapie Raportu Diagnostyczny – Strategiczny i uwzględniają różne systemy transportowe:

- Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego – obejmujący kwestie zagadnień transportu publicznego (włączając w to kolej, P+R, B+R, K+R),
- Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego poprzez skoordynowaną sieć dróg dla rowerów – obejmująca kwestie zagadnień transportu rowerowego,
- Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu – obejmujący kwestie transportu prywatnego samochodowego, ruchu tranzytowego i kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny wraz z odpowiednim planowaniem przestrzennym – obejmujące kwestie zagospodarowania przestrzennego, a także transportu prywatnego samochodowego i kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF – obejmująca kwestie zagadnień transportu publicznego, transportu prywatnego samochodowego oraz innych zagadnień (np. UTO),

- Logistyka miejska – obejmująca kwestie transportu prywatnego samochodowego, logistyki miejskiej i kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W poniższych tabelach zestawiono analizę SWOT dla poszczególnych obszarów strategicznych, która stanie się komplementarną częścią raportu diagnostyczno- strategicznego.

Tabela 1 Analiza SWOT - Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Każda gmina należąca do KOF ma zapewnione połączenie transportem zbiorowym z Kielcami – Wysoki wskaźnik dostępności pieszej do transportu publicznego (72,99%) – Występowanie połączeń wewnątrzgminnych – Funkcjonowanie komunikacji międzygminnej – Stale modernizowana flota autobusów ZTM, która obsługuje również gminy KOF – Dostępne aplikacje mobilne umożliwiające bezgotówkowe płatności elektroniczne za przejazdy (np. Mpay, Skycash) oraz planerów podróży (np. Jak dojadę) oraz aplikacji mobilnej systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (MyBus). – Relatywnie wysokie potoki pasażerskie w komunikacji zbiorowej (np. Radlin, Nowiny, Piekoszów, Chęciny) – Funkcjonowanie biletu w komunikacji miejskiej na terenie obsługiwanym przez komunikację miejską organizowaną przez ZTM w postaci e-portmonetki; – Funkcjonowanie zamkniętych przewozów szkolnych – Wdrażanie zmian w komunikacji publicznej podjęte przez ZTM w 2019 roku 	<ul style="list-style-type: none"> – Występowanie białym plam komunikacyjnych (np. Gmina Masłów – ul. Widokowa; sołectwa w Gminach Chmielnik, Pierzchnica) – Niewystarczająca jakość infrastruktury punktowej (punkty przesiadkowe, przystanki autobusowe); – Nieoptymalne lokalizacje przystanków autobusowych i kolejowych – Niewystarczające dostosowanie infrastruktury transportowej oraz pojazdów komunikacji transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością (za wyjątkiem pojazdów komunikacji miejskiej) – Znaczące rozproszenie i brak integracji usług transportowych zarówno na poziomie infrastrukturalnym, organizacyjnym, taryfowym oraz informacyjnym (ZTM, MPK, bus, kolej) – Niedoinwestowany sektor transportu kolejowego (zarówno infra-jak i suprastruktura) – Brak wspólnej platformy do pozyskiwania danych ruchowych ułatwiających planowanie sieci transportowych i organizowanie usług przewozowych – Słabo rozwinięta i wolna pod względem prędkości sieć kolejowa zarządzana przez PKP PLK – Infrastruktura kolejowa skoncentrowana jedynie w zachodniej części obszaru – Zaledwie 9 gmin KOF ma podpisane porozumienie z Gminą Kielce na wspólną organizację komunikacji – Brak zamkniętych przewozów pracowniczych – Duży udział transportu indywidualnego w podziale zadań przewozowych w obszarze KOF – Wysokie natężenie ruchu pojazdów osobowych na drogach wlotowych do Kielc
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Wysoka częstotliwość kursowania w okresie szczytów komunikacyjnych – Nowa infrastruktura przystankowa (wiaty, perony) na terenie miasta Kielce – Funkcjonowanie Dworca Autobusowego w Kielcach, który pełni rolę centrum integrującego transport zbiorowy lokalny, regionalny, krajowy i międzynarodowy – Wysokie wykorzystanie pojazdów komunikacji zbiorowej na kluczowych liniach: 46, 35, 34, 50, 0W – Obecność systemu elektronicznych tablic informacyjnych – Niskie ceny biletów w komunikacji miejskiej w stosunku do innych miast wojewódzkich 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak buspasów na kluczowych ciągach komunikacyjnych oraz ich ciągłości – Brak integracji biletowej z innymi środkami transportu – prywatnymi przewoźnikami i koleją – Zjawisko tzw. bus bunching czyli łączenie się autobusów w stada – Duży udział procentowy komunikacji indywidualnej w strukturze rodzajowej pojazdów – Nieoptymalne lokalizacje przystanków, utrudniające wprowadzenie systemu przesiadek – Brak obsługi komunikacją publiczną obszarów wewnątrz osiedli
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Możliwość wykorzystania sieci kolejowej do prowadzenia połączeń w aglomeracji – Modernizacja linii kolejowych zwiększających dostęp zewnętrzny 	<ul style="list-style-type: none"> – Przyzwyczajenie mieszkańców do komunikacji indywidualnej samochodowej – Niewystarczające angażowanie mieszkańców i badanie ich potrzeb w celu optymalnego

	<ul style="list-style-type: none"> – Dostępne fundusze unijne na rozwój nowoczesnego taboru kolejowego – Rozwój technologii pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym – Rosnąca świadomość w Polsce problemu zanieczyszczenia powietrza i negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. 	<p>dostosowania usług komunikacyjnych. Brak partycypacji społecznej, pilotaży i testów wdrażanych rozwiązań.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rosnące koszty transportu – Wysoka kapitałochłonność i czasochłonność inwestycji transportowych – Plany rozbudowy dróg, które mogą wpłynąć na zmniejszenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Dostępne fundusze unijne na rozwój nowoczesnego taboru autobusowego i inwestycje związane z mobilnością 	<ul style="list-style-type: none"> – Większa możliwość finansowania niskodochodowych połączeń autobusowych (ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej) – Zlikwidowanie lub zablokowanie możliwości utworzenia ułatwień dla komunikacji zbiorowej w ramach budowy drogi S74 przez Kielce, która w ogóle nie uwzględnia takich rozwiązań. Dodatkowo przystanki wyznaczone w ramach budowy tej drogi także nie odpowiadają potrzebom mieszkańców

Tabela 2 Analiza SWOT - Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego poprzez skoordynowaną sieć dróg dla rowerów

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> -Relatywnie dobra nawierzchnia infrastruktury rowerowej - Duża liczba dróg o niskim natężeniu ruchu samochodowego - Identyfikacja potencjalnych miejsc z możliwością oddania przestrzeni pieszym i rowerzystom 	<ul style="list-style-type: none"> – Duży stopień zużycia infrastruktury transportowej, w tym dróg i chodników – Nierozwinięty rynek transportu współdzielonego np. rower aglomeracyjny – Niski wskaźnik ruchu rowerowego zmierzony podczas pomiarów ruchu, związany z brakiem lub nieprzemyślana w wielu miejscach infrastrukturą rowerową – Wysoka liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (42 w 2021 roku) – Brak spójnej koncepcji układu sieci dróg rowerowych w obszarze KOF jako elementu zrównoważonej mobilności
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Funkcjonowanie systemu roweru miejskiego (57 stacji) - Stopniowo zwiększająca się długość infrastruktury rowerowej - Występowanie pasów rowerowych (3,5km) oraz kontraruchu (0,8 km) na terenie miasta - Relatywnie bliskie odległości pomiędzy głównymi generatorami ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak ciągłości infrastruktury rowerowej – Brak dostatecznej liczby ścieżek rowerowych umożliwiających wykorzystanie roweru jako pełnoprawnego i bezpiecznego środka transportu w mieście – Wysoka liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów (77 w 2021 roku) – Relatywnie niski wskaźnik ruchu rowerowego zmierzony podczas pomiarów ruchu – Ofiara śmiertelna (1) w 2021 roku – Zalecenia dotyczące kształtowania podsystemu rowerowego zbyt mocno wpływają na ruch turystyczny, a nie dla podróży obligatoryjnych – Brak Pełnomocnika ds. Infrastruktury Rowerowej – Brak dokumentów „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Kielce” oraz „Studium podstawowych tras rowerowych Miasta Kielce” – Niewielka liczba miejsc obsługi rowerzystów
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Dobre przykłady rozwiązań w zakresie zrównoważonego rozwoju systemów transportowych w obszarach zurbanizowanych w kraju (integracja różnych środków transportu, systemy rowerów miejskich, UTO, przykłady wdrożeń zintegrowanych biletów, aplikacji ułatwiających podróżowanie, etc.); – Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego 	<ul style="list-style-type: none"> – Ukształtowanie terenu KOF utrudniające szersze wykorzystanie roweru; – Brak koncepcji budowy aglomeracyjnego roweru miejskiego (nie ograniczającej się do miasta Kielce) – Niewystarczająca edukacja mieszkańców, w tym liderów miast i gmin KOF w zakresie zrównoważonej i nowoczesnej mobilności; – Brak wystarczających środków finansowych umożliwiających rozwój systemu transportowego w kierunku zrównoważonej mobilności
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Planowane powołanie Zespołu ds. Mobilności 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak polityki rowerowej

Tabela 3 Analiza SWOT - Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Włączenie Kielc w system dróg ekspresowych (S-7) i możliwość rozwoju zaplecza 	<ul style="list-style-type: none"> – Bardzo wysoki wskaźnik bezpieczeństwa ruchu drogowego 9,23 przy średniej UE 4,40

	<p>logistycznego w obszarze skrzyżowań dróg krajowych (powstanie nowych generatorów ruchu);</p> <p>- Zmniejszająca się rok do roku liczba wypadków drogowych oraz ofiar poszkodowanych w wypadkach ruchu drogowego</p>	<p>– Identyfikacja wielu miejsc potencjalnie niebezpiecznych oraz głównych przyczyn</p> <p>– Niskie wykorzystanie narzędzi ITS w zarządzaniu systemem transportowym na terenie KOF;</p> <p>– Brak aktualnych i kompleksowych danych na temat infrastruktury drogowej i pasa drogowego, w tym ewidencji dróg wykonywanych nowoczesnymi metodami takimi jak skaniny laserowe, fotorejestracja.</p> <p>– Brak spójnej polityki parkingowej oraz zaawansowanych systemów zarządzania parkingami;</p>
Kielce	<p>– Zmniejszająca się rok do roku liczba wypadków drogowych oraz ofiar poszkodowanych w wypadkach ruchu drogowego</p> <p>– Obecność zachodniej obwodnicy miasta w ciągu drogi S7</p> <p>– Zaawansowane prace przygotowawcze zmierzające do wprowadzenia systemu ITS.</p> <p>– Wdrożenie ITS o otwartej architekturze, która będzie zdolna do współdzielenia/zintegrowania w ograniczonym zestawie usług. Infrastruktura detektorów, różnego rodzaju, wdrożona w ramach systemu ITS może zostać wykorzystywana do różnych celów nie tylko związanych z zarządzaniem mobilnością.</p>	<p>– Wysoki wskaźnik bezpieczeństwa ruchu drogowego 5,39 przy średniej UE 4,40</p> <p>– Brak obwodnic w wielu miejscach</p> <p>– Prowadzenie ruchu tranzytowego przez centrum miasta (DK73, DK74)</p> <p>– Brak hierarchizacji ulic, klasy jak i kategorie dróg pełnią inną funkcję, niż są do tego przystosowane</p>
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<p>- Inwestycje kolejowe związane z Centralnym Portem Komunikacyjnym</p> <p>- Budowa obwodnic może przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu i hałasu w centrach miejscowości jak również poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego</p>	<p>– Niewystarczająca współpraca gmin KOF z uczelniami wyższymi, jednostkami badawczo-rozwojowymi oraz lokalnymi przedsiębiorstwami w zakresie rozwoju zrównoważonego systemu transportowego wspieranego przez nowoczesne technologie teleinformatyczne.</p> <p>– Perspektywiczne zmniejszanie dostępnej pomocy finansowej ze strony UE</p>
Kielce	<p>– Duża dostępność i rosnąca powszechność rozwiązań ITS wspierających rozwój systemów transportowych w obszarach zurbanizowanych oraz związane z tym malejące koszty wdrożeń;</p> <p>– Budowa wschodniej obwodnicy wyprowadzającej ruch tranzytowy</p>	<p>- Przekształcenie DK74 w S74, która przeniesie ruch tranzytowy w centralny obszar miasta oraz spowoduje brak możliwości zarządzania przez miasto</p> <p>- Postępujący proces suburbanizacji i rozpraszania zabudowy</p>

Tabela 4 Analiza SWOT - Zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny wraz z odpowiednim planowaniem przestrzennym

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	- Obecność transportu publicznego i połączenia z Kielcami (również komercyjne) w każdej Gminie KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Zwiększająca się mobilność mieszkańców obszaru KOF wynikająca z suburbanizacji stolicy regionu (rozwój transportu indywidualnego w przypadku braku dobrej oferty dla transportu publicznego) – Niewystarczający stopień pokrycia MPZP części terenów gmin KOF
Kielce	- Występowanie obszarów relatywnie samowystarczalnych na terenie miasta	- Brak szerszego ujęcia problemu kształtowania przestrzeni dla pieszych
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> - Koordynacja planowania przestrzennego na obszarze KOF - Poprawa oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym wykorzystanie możliwości kolei - Zapewnienie podstawowych usług publicznych w centrach poszczególnych gmin KOF 	<ul style="list-style-type: none"> – Zmniejszająca się liczba populacji w regionie w wyniku ujemnego salda migracji ludności i ujemnego przyrostu naturalnego; – Większa konkurencyjność innych regionów Polski ze względu na dostępny rynek pracy, lepiej rozwinięty system transportowy
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Poprawa planowania przestrzennego - Dążenie do idei miasta 15 minutowego 	- Rozwój infrastruktury drogowej, w szczególności dróg krajowych i wojewódzkich

Tabela 5 Analiza SWOT - Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Opracowany Plan Mobilności dla miasta Kielce oraz KOF – Opracowana Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014 – 2020 wskazująca między innymi na konieczność poprawy dostępności transportowej całego obszaru KOF i wspieranie zrównoważonej mobilności – W większości gmin leżących w obszarze KOF opracowane zostały Strategie rozwoju oraz plany gospodarki niskoemisyjnej 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak przepływu danych oraz integracji pomiędzy systemami funkcjonującymi w poszczególnych obszarach (gminach); – Niewystarczające wdrażanie ustaleń planu zrównoważonej mobilności – Brak wspólnych dla KOF baz danych (np. dokumentów planistycznych, o stanie infrastruktury drogowej, realizowanych i planowanych inwestycjach) – System Kieleckiego Roweru Miejskiego ogranicza się tylko do miasta Kielce
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Planowane utworzenie Zespołu ds. Mobilności 	<ul style="list-style-type: none"> - Potencjalny konflikt interesów (instytucjonalny) między planowaniem, a zarządzaniem infrastrukturą.
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Podjęte działania w zakresie konieczności współpracy gmin leżących w obszarze KOF, w ramach porozumienia ws. ZIT. – Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych Polski i Unii Europejskiej obligujących do zmiany zachowań transportowych polegającej na ograniczeniu podróży realizowanych transportem indywidualnym na korzyść podróży pieszych, rowerowych i realizowanych transportem publicznym; – Nowa perspektywa finansowania projektów unijnych dająca szansę na realizację projektów transportowych wpisujących się w strategię zrównoważonej mobilności 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak wykwalifikowanej kadry pracowniczej – Ograniczenia prawne i ustawodawcze, lobbing wybranych grup interesu oraz tzw. ryzyko polityczne (kadencyjność władz) mogące wpływać hamująco na proces wdrażania rozwiązań sprzyjających zrównoważonej mobilności
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Rozwój ruchów miejskich i prowadzonych przez nie inicjatyw mających na celu podnoszenie świadomości mieszkańców oraz decydentów na temat ruchów miejskich. 	<ul style="list-style-type: none"> - Niewystarczająco szeroka paleta rozwiązań prawnych umożliwiających skuteczne powstrzymywanie napływu samochodów do obszarów śródmiejskich, które skutecznie mogłyby stosować władze samorządowe.

Tabela 6 Analiza SWOT - Logistyka miejska

	Silne strony (S)	Słabe strony (W)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> – Włączenie Kielc w system dróg ekspresowych (S-7) i możliwość rozwoju zaplecza logistycznego w obszarze skrzyżowań dróg krajowych (powstanie nowych generatorów ruchu); 	<ul style="list-style-type: none"> – Układ dróg krajowych zarządzany przez GDDKiA obciążający nadmiernie obszary zurbanizowane KOF (DK 73, 74)
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> – Nowoczesne rozwiązania w logistyce miejskiej, w tym wdrażanie technologii informatycznych i inteligentnych systemów transportowych. – Lokalizacja strefy przemysłowej w sąsiedztwie węzła drogi ekspresowej 	<ul style="list-style-type: none"> – Brak mikrocentrum konsolidacyjnego – Brak koncepcji związanej z zagospodarowaniem przestrzennym centrum tzw. masterplan
	Szanse (O)	Zagrożenia (T)
KOF	<ul style="list-style-type: none"> - Rozwój logistyki w obszarze związany z budową drogi S74 w korytarzu wschód - zachód 	<ul style="list-style-type: none"> – Potencjał ruchotwórczy w postaci Specjalnej Strefy Ekonomicznej zlokalizowanej na obszarze Kielc;
Kielce	<ul style="list-style-type: none"> - Funkcjonowanie projektu „Kielce bez smogu” 	<ul style="list-style-type: none"> - Brak rozwiązań związanych z transportem intermodalnym

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

OSIĄGNIĘCIE KAMIENIA MILOWEGO – ANALIZA GŁÓWNYCH
PROBLEMÓW I MOŻLIWOŚCI

01.02.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego	3
2.1 Zogniskowany wywiad grupowy	3
2.2 Szczegółowe wnioski z badań FGI	4
<i>Grupa 1 – wyłącznie z mieszkańcami.....</i>	<i>4</i>
<i>Grupa 2 – wyłącznie z mieszkańcami.....</i>	<i>7</i>
<i>Grupa 3 - wyłącznie z mieszkańcami.....</i>	<i>9</i>
<i>Grupa 4 - z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami</i>	<i>11</i>
<i>Grupa 5 - z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami</i>	<i>14</i>
<i>Grupa 6 - z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.....</i>	<i>17</i>
<i>Grupa 7 - z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.....</i>	<i>19</i>
2.3 Szczegółowe wnioski z badań IDI	24
2.3.1 Moduł I – pytania wprowadzające	24
2.3.2 MODUŁ II – zgodny z obszarem strategicznym: PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIEJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA KORZYSTANIE Z SAMOCHODU OSOBOWEGO, ZAPEWNIAJĄCE KOMFORT I BEZPIECZEŃSTWO	26
2.3.3 MODUŁ III – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNY UKŁAD DROGOWY.....	34
2.3.4 MODUŁ IV – zgodny z obszarem strategicznym: BUDOWA PRZYJAZNEGO ŚRODOWISKU, JEDNOLITEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	44
2.3.5 MODUŁ V – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNA SIEĆ ROWEROWA I PIESZA	67

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera szczegółową analizę głównych problemów i możliwości na podstawie wywiadów z mieszkańcami oraz interesariuszami.

2 Prace zrealizowane podczas okresu Raportu Pośredniego

Niniejszy raport pośredni zawiera podsumowanie prac, które przyczyniły się do osiągnięcia kamienia milowego związanego z analizą głównych problemów i możliwości. Analizie poddano badania wśród grup fokusowych, a także wywiady indywidualne z interesariuszami projektu.

2.1 Zogniskowany wywiad grupowy

Zogniskowany wywiad grupowy (FGI) to swobodna dyskusja grupy respondentów na dany temat, prowadzona przez moderatora i odbywająca się zgodnie z przygotowanym wcześniej scenariuszem. Wywiady realizowane są przez doświadczonych i przeszkolonych moderatorów, którzy mając umiejętność kierowania rozmową, sterowali nią w odpowiedni sposób. W badaniach FGI zadaniem moderatora oprócz ukierunkowywania rozmowy, by nie odbiegać od omawianego tematu, jest kontrolowanie zachodzących procesów oraz pilnowanie, by każdy badany miał szansę zabrać głos, oraz dbałość o podtrzymywanie uwagi i zainteresowania respondentów. Jedną z największych zalet wywiadu grupowego jest wykorzystanie interakcji grupowych – wypowiedź jednej osoby często generuje wypowiedź drugiej, istnieje zatem możliwość zajmowania stanowisk stojących do siebie w opozycji, wspólnego tworzenia pomysłów, konfrontowania różnych punktów widzenia. Przebieg rozmów jest rejestrowany, a następnie poddany transkrypcji oraz analizie jakościowej. Organizacja i przeprowadzenie wywiadów FGI odbywa się w sposób gwarantujący rozmówcom optymalne warunki do swobodnej rozmowy zgodnie z ich czasowymi preferencjami.

W badaniu przeprowadzonych zostało łącznie 7 badań FGI:

- 3 grupy z mieszkańcami (z naciskiem na osoby posiadające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu)
- 2 grupy z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami,
- 2 grupy z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.

Badania FGI (zogniskowany wywiad grupowy) z grupami respondentów, przeprowadzone w dniach 09 – 13 stycznia 2023r, metodą wywiadów telefonicznych.

2.2 Szczegółowe wnioski z badań FGI

W celu szczegółowe odzwierciedlenia stanu istniejącego oraz głównych problemów i możliwości zestawiono odpowiedzi na wszystkie pytania.

Grupa 1 – wyłącznie z mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym KOF, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Stwierdzono zgodnie, że budowa dodatkowego środka komunikacji zbiorowej tj. (tramwaju/ trolejbusu bądź metra) przyniosłoby największą korzyść.
- Za metrem zagłosowano ze względu na prędkość poruszania się tego środka transportu, brak konieczności wdychania spalin oraz stwierdzono, że metro pozwala poczuć atmosferę większego miasta – metro się podoba.
- Stwierdzono, że miasto Kielce jest za małe na budowę metra. Zauważono, że budowa tramwaju byłaby wystarczająca, gdyż pozwala uzyskać większą punktualność od obecnego środka transportu jakim są autobusy miejskie.
- Założono, że gdyby komunikacja miejska była punktualniejsza, stała na odpowiednim poziomie, pracując w obrębie miasta nie byłoby konieczności zmiany komunikacji miejskiej na własny samochód, bo jest to droższy środek transportu.
- Zauważono, że sieć linii autobusów i siatka połączeń jest nie przemyślana. Zarzucono, że autobusy komunikacji miejskiej odjeżdżają z przystanku w jednym czasie, a następnie przez kilkanaście minut nie ma żadnego pojazdu. Podano przykład autobusów linii 46 i 35.
- Stwierdzono, że powinna zwiększyć się punktualność autobusów.
- Podano, że atrakcyjność oferty przewozowej w obrębie atrakcji miejskich jest fatalna. Występuje z problem dojazdu bezpośrednio komunikacją zbiorową np. dojazd do GeoParku czy centrum biznesu na ul. Olszewskiego

Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego

- Stwierdzono, że poprawa rozkładu jazdy, aby autobusy nie jeździły parami, spowoduje zwiększenie atrakcyjności komunikacji miejskiej
- Zauważono, że dłuższe godziny funkcjonowania komunikacji mogą zachęcić ludzi do korzystania z komunikacji miejskiej.
- Przekazano, że powinny powstać linie nocne, bo występują problemy z dotarciem do domu w godzinach nocnych.
- Podano, że ceny biletów obecnie są bardzo drogie po obecnych podwyżkach i skutecznie mogą zniechęcać do korzystania z autobusów miejskich

Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?

- Pochwalono „koralikowe” tablice za ich przydatność, ale zauważono również, że lepiej, gdy ten rozkład pokazuje, przyjazd autobusu w minutach, a nie pełną godzinę odjazdu.
- Pochwalono również tablice koralikowe w autobusach na oknach bocznych za przydatność ze względu na pokazywanie trasy autobusu, podany czas dojazdu oraz kolejne przystanki. Bardzo praktyczne rozwiązanie dla osób przyjezdnych

- Stwierdzono, że w Kielcach bardzo dobrze działają aplikacje JAKDOJADĘ, MYBUS (o której będzie autobus na przystanku) oraz MAPY GOOGLE.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać

- Zauważono, że obecnie nie ma zintegrowanej informacji pasażerskiej poza granicami Kielc.
- Stwierdzono, że powinno się pokazywać również informacje o kursach realizowanych przez prywatnych przewoźników.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Zauważono, że obecnie transport kolejowy jest za mało wykorzystany. Dostępnych jest kilka przystanków kolejowych, ale brakuje kursów pociągów w relacjach lokalnych.
- Stwierdzono, że występuje problem z dostępnością przystanków kolejowych – ciężkie dojście na peron.
- Zasugerowano, że kolejka podmiejska wykorzystująca linie kolejowe do gmin ościennych we wszystkich kierunkach byłaby dobrym rozszerzeniem transportu publicznego. Wówczas bilet powinien być przesiadkowy (wspólny), aby pasażerowie na jednym bilecie mogli przyjechać pociągiem, a następnie kontynuować podróż autobusem miejskim.

Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?

- Stwierdzono, że obecnie inwestowanie w istniejący SIP jest pod względem ekonomicznym niepotrzebne. Można sprawdzić wszystko w istniejących aplikacjach i działa to dobrze.
- Pomyślano, że dla pasażerów przyjezdnych ciekawym pomysłem mogą być informatory papierowe lub elektroniczne na przystankach.
- Zauważono, że ulepszanie SIP powinno nastąpić dopiero w momencie integracji z kolejką podmiejską

Jakie połączenia w KOF są kluczowe dla jego funkcjonowania? Czy są to połączenia wewnątrzgminne czy połączenia z Kielcami?

- Stwierdzono, że obecna sytuacja z połączeniami między gminami wymusza na ludziach wykonujących kilka podróży w ciągu jednego dnia korzystanie z własnego samochodu.
- Zauważono, że pojedyncze podróże autobusami między miastami m.in. do Starachowic, Skarżyska czy Ostrowca, odbywają się w większości punktualnie oraz są zadowalające pod względem jakości.
- Podano, że podróże na tereny wiejskie transportem publicznym są prowadzone dookoła. Podróż trwa zdecydowanie dłużej w porównaniu do samochodu osobowego. Omawiano przykład z gminy Zagnańsk. Dodano, że istnieją również połączenia prywatnych przewoźników i są one pod względem trasy lepsze, ale notorycznie są przeładowane. To pokazuje, że ten transport jest częściej wybierany.

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- Powrócono do informacji o dojeździe do największych atrakcji miasta z początku rozmowy. Często brak bezpośredniego transportu pod największe atrakcje miejskie.

Jakie działania powinny być podjęte, aby Państwo korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu?

- Stwierdzono, że kluczowe, żeby wybrać komunikację miejską jest dobre oznaczenie linii komunikacji miejskiej, tak aby wszystkie informacje były proste i czytelne, nawet dla osób bez znajomości topografii miasta.
- Przedstawiono pomysł zaczerpnięty z metra moskiewskiego – w każdym pociągu jest mapka zaraz przy wejściu, linie są odznaczone kolorami. Stwierdzono, że mapki komunikacji zbiorowej mogłyby być dobrym rozwiązaniem w formie papierowej lub kodów QR

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym? Czy są one budowane w miejscach już skomunikowanych?

- Zauważono, że obecnie najczęściej infrastruktura komunikacyjna budowana jest dopiero po budowie obiektów funkcjonalnych. Podano przykład budowy Targów Kielce oraz Kieleckiego Parku Technologicznego dopiero ich budowa spowodowała, że w tą okolice zaczęło jeździć więcej autobusów.

Jak oceniliby Państwo już istniejącą infrastrukturę pieszo rowerową

- Pochwalono, że w ostatnim czasie poprawia się infrastruktura rowerowa. Dzięki pieniądzą z Budżetu Obywatelskiego, powstaje wiele nowych ścieżek.
- Stwierdzono, że występuje brak spójności w planowaniu ścieżek rowerowych. Rekreacyjne użytkowanie nie sprawia problemu, ale poruszanie się w celach służbowych jest mocno ograniczone. Ścieżki nagle urywają się bez znaków ostrzegawczych w pewnym miejscu i brakuje kontynuacji.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie KOF?

- Podano jako przykład ul. Tarnowską i okolice z ul. Bohaterów Warszawy, gdzie ścieżka nagle się kończy, na pewną chwilę nie ma kontynuacji, żeby następnie wrócić po drugiej stronie dwujezdniowej drogi.
- Stwierdzono, że ścieżka wzdłuż Silnicy jest wyłącznie rekreacyjna, bez perspektywy korzystania z niej w celu codziennych podróży np. do pracy
- Zgodnie zauważono, że rower miejski uruchomiony na jesień ze względu na warunki atmosferyczne był niewypałem. Rozmieszczenie stacji jest optymalne, chociaż nie wszystkie są jednakowo wykorzystywane. Niestety rower miejski to środek komunikacji jedynie dla określonej grupy użytkowników. Sposób logowania może być utrudniony dla starszych osób.

Czy istnieje dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem. Czy standard nawierzchni jest odpowiedni.

- Uznano, że większość ścieżek wykonanych z kostki brukowej i jest on nieodpowiedni. Generuje to sporo niebezpiecznych sytuacji podczas opadów deszczu. Zdecydowanie nowe drogi rowerowe powinny być wykonywane z asfaltu.
- Zauważono, że ścieżka w relacji Kielce -> Małogoszcz w ramach Greenvelo jest zdecydowanie w lepszym standardzie
- Ponadto, w mniejszych miejscowościach często jeździ się drogą bez wydzielonego pasa, ze względu na brak drogi rowerowej.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Stwierdzono, że zawężenie jezdni jest akceptowalne, ale w momencie kiedy nie wpłynie to na powstawanie korków.
- Zauważono, że buspasy są konieczne, żeby autobusy przyjeżdżały na czas.
- Jako przykład niewykorzystywanego specjalnego pasa dla rowerów, podano przykład z al. 9 Wieków, gdzie rowerzyści mają swój pas, ale ze względu na niebezpieczeństwo kolizji z samochodami, wolą korzystać z chodnika
- Nie stwierdzono miejsc perspektywicznych w których mogłyby powstać drogi rowerowego wydzielone z pasa jezdni.

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe

- Podano wyeliminowanie transportu ciężkiego z miasta poprzez budowę obwodnicy jako największą potrzebną, aby poprawić funkcjonowanie komunikacji miejskiej i komfortu mieszkańców.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu? Co się sprawdza jakie oceny

- Stwierdzono, że progi zwalniające sprawdzają się bardzo dobrze. Umieszczenie ich w okolicy szkół oraz dużych osiedli powoduje, że bezpieczeństwo realnie wzrasta, ponieważ kierowcy zwalniają z troski o swój samochód.
- Podano również Odcinkowy pomiar ruchu na przykładzie miejscowości Radlin, gdzie ruch się zdecydowanie uspokoił po wprowadzeniu odcinkowego pomiaru ruchu.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Stwierdzono, że plusami obecnego systemu jest polepszający się tabor autobusowy oraz wykorzystywany w nim system informacji pasażerskiej oraz możliwość zakupu biletu z wykorzystaniem aplikacji.
- Jako najsłabsze strony podano obecnie funkcjonujący rozkład jazdy (dużo linii skoncentrowanych w okolicach centrum, jazda autobusów parami, ciężki powrót po wydarzeniach kulturalnych – brak kursów późnowieczornych/ nocnych, niskie taktowanie w godzinach szczytu), mało funkcjonalne przystanki autobusowe, osobne dworce autobusowe dla komunikacji miejskiej oraz prywatnych przewoźników – powodujące dezorientacje wśród pasażerów

Grupa 2 – wyłącznie z mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Poprawa jakości dróg.
- Wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej.
- Poprawa jakości przystanków (wiaty)
- Skomunikowanie rozkładu jazdy, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów.

Gdzie obecnie występują „białe plamy” komunikacyjne”, tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy? Czy istnieje potrzeba dywersyfikacji usług komunikacyjnych na tych terenach?

- W gminie Nowiny, wskazano problem częstotliwości kursowania autobusów, szczególnie mało autobusów kursuje w godzinach pracy oraz szkoły.
- Zbyt mała częstotliwość kursowania autobusów, co utrudnia dostanie się osobie ankietowanej z gminy ościennej do miasta
- Problem ze skumulowaniem autobusów, w okresie 5-10 minut na przystanek przyjeżdża kilka autobusów po sobie, a następnie przez dłuższy czas żaden autobus nie zatrzymuje się na przystanku

Jak ma wyglądać docelowa sieć parkingów P+R i B+R?

- Stwierdzono, że Kielce są zbyt małym miastem, aby taka idea jak P+R miała racje bytu
- Stwierdzono, że wpływ na powodzenie takiego rozwiązania ma dostępność parkingu pod miejscem pracy. Im mniejsza ta dostępność tym chętniej osoby mogłyby korzystać z rozwiązań typu parkingi P+R.

Jak skutecznie zachęcać mieszkańców do korzystania z roweru?

- Budowa infrastruktury rowerowej w postaci parkingów dla rowerów.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Mocne strony:
 - Nowy dworzec autobusowy (bardzo dobra informacja pasażerska)
 - Tablice informacyjne, informujące o czasie odjazdu Autobusów
 - Wprowadzenie nowych środków przemieszczania się jak np. hulajnogi oraz rowery miejskie
 - Kody QR na przystankach, dzięki którym można odczytać informacje dotyczące odjazdu autobusów
 - System portmonetek, który pozwala na oszczędność, nowe automaty biletowy, aplikacje pozwalające na kupowanie biletów online
- Słabe strony:
 - Problem z działaniem kasowników w autobusach
 - Problem z biletomatami (ograniczone opcje płatności, brak wydawania reszty)
 - Nowe przystanki autobusowe (aktualne nie spełniają swojej funkcji)
 - Niekulturalni kontrolerzy biletów

Jakie działania powinny być podjęte, aby Państwo korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu?

- Jednym z pomysłów, który mógłby zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego, mogłoby być jego uprzywilejowanie poprzez wprowadzenie buspasów.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Wskazano, że dobrym rozwiązaniem są wyniesione przejścia dla pieszych, szczególnie dobrze sprawdza się w okolicach szkół. Kolejny przykład to odcinkowe pomiary prędkości (Radlin). Wskazano, że na odcinku ul. Krakowskiej takie rozwiązanie jak odcinkowy pomiar prędkości byłoby wskazane.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Zintegrowana sieć transportu publicznego powinna być obsługiwana przez funkcjonalne aplikacje

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać?

- Stwierdzono, że ciekawym pomysłem byłaby próba włączenia przewoźników prywatnych do aplikacji typu JakDojade oraz mybus, co mogłoby być pomocne dla osób korzystających z usług prywatnych przewoźników

Jaki musi być / powinien być transport publiczny, aby skłonić więcej osób do przesiadania się?

- Autobusy nie mogą być przepełnione. Zwrócono uwagę na linię nr 31. Należy zwiększyć częstotliwość kursów lub mądrze zarządzać taborem
- Dłuższe trasy przejazdu autobusów
- Zwrócono uwagę na brak węzła przy Karczówce – utrudniony dojazd do gminy Nowiny

Czy istnieje dobry dojazd rowerem do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem?

- Ścieżek rowerowych jest zbyt mało
- Uznano, że infrastruktura rowerowa się znacznie poprawiła. Stwierdzono, że należy budować kulturę jazdy rowerem u ludzi, gdyż w Polsce nie jest ona rozwinięta w takim stopniu jak mogłaby być, porównując z innymi europejskimi krajami.

W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?

- Zwrócono uwagę na to, że wiele ścieżek rowerowych wykonanych jest z kostki brukowej, a w takich przypadkach dochodzi do sytuacji, gdzie kostka się zapada i brakuje reakcji ze strony władz.
- Sieć infrastruktury rowerowej powinna być ciągła, z czym są problemy w obszarze KOFu.

Wolne wnioski i uwagi, pomysły

- Zwiększenie kultury osobistej, uświadamianie ludzi poprzez kampanie reklamowe itp. Na temat, kulturalnego zachowania się w Autobusie.
- Zwiększenie liczby nocnych autobusów, szczególnie dla dojazdu do gmin ościennych.

Grupa 3 - wyłącznie z mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Przeniesienie przystanku, aby skrócić czas do niego dojścia.
- Jazda autobusu zgodnie z rozkładem (mowa o autobusach nocnych)
- Zwiększenie częstotliwości oraz punktualności linii nr 112 (dojazd na Herbie)
- Poszerzenie ciągów drogowych
- Wprowadzenie biletomatów z możliwością płatności kartą do większości autobusów
- odpowiednie dopasowanie wielkości autobusów na liniach 34,46,30 (zbyt małe autobusy)

Gdzie obecnie występują „białe plamy” komunikacyjne”, tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania

uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy? Czy istnieje potrzeba dywersyfikacji usług komunikacyjnych na tych terenach?

- Brak komunikacji w okolicy ulicy Biesak.

Czy istnieje dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem.

- Stwierdzono, że od strony Zagnańska ten dojazd będzie dobry, ze względu na czynione inwestycje związane z budową infrastruktury rowerowej.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego?

- Stwierdzono, że jednym z takich miejsc jest odcinek wzdłuż ulicy Źródłowej w okolicy McDonalda.

Jakie połączenia w KOF są kluczowe dla jego funkcjonowania? Czy są to połączenia wewnątrzgminne czy połączenia z Kielcami?

- W gminie Łopuszno, kluczowe są połączenia wewnątrzgminne, które w tym obszarze są bardzo ograniczone

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- W przypadku dojazdu do hali Legionów, gdzie organizowanych jest wiele wydarzeń sportowych i kulturalnych, jest on utrudniony w przypadku komunikacji miejskiej. Szczególnie w przypadku powrotu z takich wydarzeń w godzinach wieczornych, gdzie liczba autobusów jest ograniczona.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Uznano, że nie należy zawężać ulic, a je poszerzać
- Stwierdzono, że taki pomysł mógłby nie być zaakceptowany przez uczestników ruchu jakimi są kierujący samochodami osobowymi.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Zwrócono uwagę na problem dużej liczby wypadku na ulicy Sandomierskiej (okolice prokuratury i straży pożarnej. Jest to miejsce w których rozwiązania uspokajające ruch mogłyby się sprawdzić.
- Wskazano ulicę Sandomierską
- Wskazano również ulicę Sandomierską, od strony Cedzyny w kierunku Galerii Echo.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Stwierdzono, że do systemu transportu publicznego warto byłoby włączyć przewoźników prywatnych.
- Zwrócono uwagę na zawieszenie kursowania linii podmiejskich, przez co utrudniony jest dojazd do gmin ościennych (podawany przykład linii 202).

- Włączenie kolei do sieci transportu publicznego na obszarze KOF, może być utrudnione ze względu na ograniczenie w postaci wielkości miasta. Osoby mieszkające w samych Kielcach nie wykorzystują kolei do poruszania się, ze względu na dużą ilość połączeń autobusowych.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać?

- Stwierdzono fakt, że informacja pasażerska jest na odpowiednim poziomie, podkreślono łatwość wyszukiwania połączeń itp. poprzez Internet.
- W przypadku dojazdu do miejscowości w gminach ościennych, uzyskanie informacji na temat odjazdu Autobusów jest utrudnione (brak rozkładów jazdy przewoźników prywatnych na przystankach), brak zintegrowania informacji w przypadku przewoźników prywatnych z jednego źródła.
- Stwierdzono problem znalezienia informacji na temat odjazdu busów przewoźników prywatnych, wskazano, że ciekawym rozwiązaniem byłoby stworzenie jednej platformy dla wszystkich przewoźników, co w znacznym stopniu ułatwiłoby korzystanie z transportu jego użytkownikom.
- Ustalono, że dobrym rozwiązaniem jest wprowadzenie kodów QR na przystankach autobusowych, dzięki którym można wyświetlić sobie rozkład jazdy.

Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy wysokie ceny paliw mają jakieś znaczenie dla kierowców?

- Rozwinięta siatka połączeń autobusowych.
- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. W niektórych przedziałach czasu jest nagromadzenie autobusów, przyjeżdżają jeden za drugim, żeby następnie przez dłuższy czas żaden autobus nie przyjechał.
- Jednym z powodów, aby zachęcić ludzi do rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz komunikacji miejskiej, mogłyby być zauważalne utrudnienia dla transportu indywidualnego takie jak np. problem z dostępnością miejsc parkingowych.

W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?

- Wskazano przykład dwóch ścieżek rowerowych: w kierunku Nowin od Białogonu oraz na ulicy Sandomierskiej, których nawierzchnia została wykonana z asfaltu, dzięki czemu komfort z jazdy jest na wysokim poziomie.
- Zwrócono uwagę na wysokie krawężniki, w przypadku, kiedy ścieżka rowerowa jest poprowadzona równolegle do jezdni, co sprawia, że poruszanie się po takiej ścieżce jest mniej komfortowe ze względu na bezpieczeństwo.

Grupa 4 - z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Przebudowa przystanków autobusowych, ze względu na niespełnianie przez obecne swojej funkcji (brak ochrony pasażerów przed słońcem, deszczem, mały komfort z użytkowania)
- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, zmiana rozkładów jazdy

- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, poprawa dostępności do przystanku autobusowego, ze względu na miejsce zamieszkania (Ias)
- Remaszrutyzacja niektórych linii autobusowych, ale nie częściej niż co 20 minut.
- Wymiana autobusów na bardziej ekologiczne.
- Zwiększenie liczby kierowców.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego?

- Zwrócono uwagę na problem, który widzi w miejscu swojego zamieszkania (Stadion), gdzie doszło do zamienienia ciągów pieszych na rowerowe, przez co piesi mają utrudnione przemieszczanie się na tym obszarze.
- Stwierdzono, że ścieżek rowerowych jest zbyt mało
- Brak połączenia z ulicą Krakowską - ulica Mielczarskiego to dobre miejsce na wybudowanie ścieżki rowerowej
- Poruszono problem nawierzchni ścieżek rowerowych. Chodzi przede wszystkim, aby nawierzchnia nie była wykonana z kostki burkowej. Kolejny aspekt, na który zwracano uwagę to troszczenie się o nawierzchnie, jak chociażby usuwanie mokrych liści, które w pewnych okresach roku powodują, że poruszanie się po takiej ścieżce nie jest bezpieczne.

Jakie zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym w Państwa gminie powinny nastąpić, aby zwiększyć dostępność do systemu transportowego?

- Stworzenie infrastruktury rowerowej (Chmielnik)
- Poprawa infrastruktury dla samochodów osobowych (parkingi)

Jakie połączenia w KOF są kluczowe dla jego funkcjonowania? Czy są to połączenia wewnątrzgminne czy połączenia z Kielcami?

- Dla mieszkańców Kielc są to połączenia wewnątrz miasta
- Zwrócono uwagę, że jest zauważalne duże nagromadzenie linii dojeżdżających w okolice osiedla Świętokrzyskiego
- Brak połączenia Podkarczówki z Barwinkiem

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Mocne strony:
 - Częstotliwość kursowania autobusów w centrum miasta. Zmiana kadry kontrolującej bilety, duża poprawa w zachowaniu, tablice informacyjne przy przystankach
 - Możliwość zakupu biletów w autobusie, natomiast dużym minusem są ceny biletów. Za niska częstotliwość kursowania autobusów
 - Dobre połączenia z takimi ośrodkami jak szkoła.
 - Kamery w autobusach miejskich
- Słabe strony:
 - Problem z działaniem kasowników w autobusach
 - Nietrzymanie się rozkładów jazdy przez przewoźników prywatnych
 - Brak możliwości zakupu biletu przy użyciu karty płatniczej w niektórych autobusach

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

- Wskazano problem jakim jest to, że najpierw buduje się nowe budynki mieszkaniowe a w drugiej kolejności myśli się o dostępie do infrastruktury transportowej.

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe?

- Zwrócono uwagę na niedostateczny rozwój komunikacji Wschód – Zachód.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Zanegowano zawężanie dróg, celem wprowadzenia buspasów

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Wskazano, że w okolicach hotelu 365, dobrym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie progów zwalniających, ze względu na organizowanie sobie przez kierowców „nocnych wyścigów”.
- Wskazano Ulice Grunwaldzką (przy szpitalach), duże natężenie ruchu, częste wypadki. Kolejnym przykładem rozwiązania na uspokojenie ruchu to fotoradary (szczególnie na głównych ulicach)

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Aplikacje mobilne (Uber, Bolt, Jakdojade, itp.)
- Rower miejskim hulajnogi elektryczne

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać?

- Tak, aktualnie informacje dotyczące przebiegu trasy często są nieczytelne (np. linie 2, 27, 29)
- Propozycja stworzenia systemu z tablicami informacyjnymi, z których można odczytać w jakim czasie przyjedzie dana linia

Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy wysokie ceny paliw mają jakieś znaczenie dla kierowców?

- Jedną z zachęt do korzystania z transportu miejskiego, powinno być zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów

Wolne wnioski i uwagi, pomysły

- Problem z wydawaniem reszty w automatach biletowych, czas trwania na wydanie biletu trwa przez kilka przystanków.
- Wypowiadająca się osoba mieszka na wsi, w związku z tym zwraca uwagę na mały stopień obsługi jej miejsca zamieszkania przez komunikację (przede wszystkim prywatni przewoźnicy)
- Wskazano na korelację dostępności do transportu z rozwojem zawodowym, poprzez utrudniony dojazd z mniejszej miejscowości do miasta.

Grupa 5 - z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) i zwykłymi mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym KOF, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Stwierdzono, że powinno się dostosować dworzec PKP do potrzeb niepełnosprawnych. Dworzec PKP w ogóle jest nie dostosowany do osób na wózkach / wózków dziecięcych.
- Stwierdzono, że ograniczenie białoczerwonych słupków na osiedlach i w centrum mogłoby zaaktywizować Śródmieście Kielc, aby kierowcy przyjeżdżający do centrum mieli, gdzie zostawić samochodu. Za tą opinią dodano, że betonowanie miasta słupkami jest nie ekologiczne.
- Podano, że mając nakłady finansowe, należy podnieść atrakcyjność oferty transportu zbiorowego, który powinien być alternatywą do indywidualnego transportu. Poprawa infrastruktury (dokończenie sieci buspasów, rozwój dworca PKP oraz wspólny bilet autobusowo- kolejowy) niewątpliwie poprawiłaby atrakcyjność.
- Stwierdzono, że wprowadzenie innych środków transportu np. tramwaju.
- Podano, że budowa obwodnicy wschodniej wyciągnęłaby z centrum miasta transport obniżając ryzyko powstawania korków.
- Zaproponowano wprowadzenie częstszego taktowania rozkładu jazdy autobusów oraz budowę nowych przystanków według standardu, żeby dojście do przystanku nie było dłuższe niż 400 metrów.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Stwierdzono, że obecne formy transportu publicznego powinny zostać rozszerzone o połączenia kolejowe międzygminne, ponieważ potencjał jest duży, w gminach, gdzie są już tory kolejowe. Wnioski na przykładzie miast Skarżysko, Ostrowiec, Skierniewice, z których już w tym momencie bardzo dużo ludzi korzysta.
- Zauważono, że obecnie połączenie do Warszawy w godzinach dziennych jest wystarczające, ale w nocy jest gorzej. Natomiast połączenie z Łodzią jest niepraktyczne oraz wykonywane w niskiej jakości. W odróżnieniu do Łodzi, podróż do Wrocławia jest bardzo szybkie i jest dużo różnych kursów, również bezpośrednich.

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- Stwierdzono, że obecne tempo życia wymusza poruszanie się po mieście samochodem i nawet jeśli powstałoby połączenie zadowalające to nie byłoby to atrakcyjne, ze względu na szybkość poruszania się po mieście.
- Podano, że obecnie dla wielu wybór taksówki jest atrakcyjniejszy niż autobus komunikacji miejskiej. Zwłaszcza przy okazji wydarzeń kulturalnych lub sportowych. Wówczas autobusów jest mało i są one przepełnione.
- Pochwalono połączenie autobusowe na stadion piłkarski, ponieważ jest ono wygodne i daje komfort ze względu, na brak konieczności szukania miejsca parkingowego.
- Stwierdzono, że obecnie traktuje się transport zbiorowy jako transport dla osób biedniejszych, a nie alternatywą do własnego samochodu. W odróżnieniu do miast krajów zachodnich, samochód osobowy jest wyznacznikiem statusu społecznego. W Kielcach niestety ciężko funkcjonować bez samochodu, bo nie wszędzie można dojechać i nie jest realną alternatywą.
- Podano, że realną alternatywą dla własnego samochodu była wypożyczalnia samochodów Panek, ale nie utrzymała się w Kielcach;

- Oceniono, że bezpłatna komunikacja po jednorazowym oddaniu krwi jest świetnym pomysłem na promocję komunikacji. W ramach tego biletu można również korzystać z Roweru Miejskiego, ale niestety nie wszyscy o tym wiedzą – nie ma kampanii reklamowej na ten temat.
- Stwierdzono, że komunikacja miejska może być alternatywą do własnego samochodu, ale jedynie w sytuacjach, kiedy nie potrzebujemy się przemieszczać szybko i punktualnie. Oceniono, że transport do sąsiednich gmin jest niemożliwa bez własnego samochodu, bo jest wiele gmin, które są białymi plamami transportowymi.
- Stwierdzono, że można polepszyć punktualność autobusów podmiejskich poprzez kierowanie ich tylko do parkingów P+R na obrzeżach miasta, a nie do centrum, aby nie stały w korkach.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać

- Zauważono, że informacja o tym, że na bilecie okresowym można korzystać również z roweru miejskiego jest mało rozpowszechniona.
- Zauważono, że lokalna aplikacja do wyszukiwania połączeń jest czytelna i ogólnodostępna, zawsze posiada bieżące informacji. Podano również, że aplikacja MYBUS i Mapy Google też pokazują czasy rzeczywiste odjazdów na podstawie GPS.
- Wspomniano, że reklamy na monitorach w autobusach nie pomagają pasażerom w sprawnym poruszaniu się komunikacją, bo są wykupowane przez prywatne firmy do reklamowania swoich usług.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Stwierdzono, że na ul. Warszawska buspas powinien być na całej długości.
- Zauważono, że wprowadzenie większej ilości buspasów mogłoby poprawić bezpieczeństwo – z opinii wynika, że kierowcy autobusów chcąc nadrobić czas jazdy, wymuszają pierwszeństwo na pojazdach osobowych, powodując realne zagrożenie stłuczki. Jeśli mieliby swoje pasy można byłoby zminimalizować ten proces.
- Podano ul. Sandomierską jako miejsce, gdzie można byłoby stworzyć buspas (obecnie 3 pasy ruchu)
- Również podano al. 9 wieków i ul. Ogrodowej w tych miejscach budowa buspasa odbyłaby się kosztem transportu indywidualnego. Zauważono również, aby nie robić buspasów dla jednego autobusu, który jeździ co 30 minut.

Co by musiało się stać, aby część kierowców zrezygnowała z jazdy samochodem na rzecz transportu publicznego czy rowerem? Czy płatne parkowanie może się temu przyczynić? Czy wysokie ceny paliw mają jakieś znaczenie dla kierowców?

- Zauważono, że już obecnie cena parkowania jest już stosunkowo wysoka. Natomiast oceniono pozytywnie, że pierwsze 45 minut jest darmowa. Dodano również, że niestety podwyżka cen za parkowanie nie zmniejszyła ilości pojazdów parkujących w strefie. Najczęściej są to osoby spoza Kielc.
- Zasugerowano, że dla osoby mieszkającej na granicy strefy parkowania, parkowanie własnego samochodu jest uciążliwe, ponieważ przyjeźdźni parkują tuż za granicą strefy zajmując tym samym miejsca osób zamieszkujących okolice.

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe?

- Podano, stworzenie kilku tzw. ringów wokół miasta jako pomysł na pozbycie się korków
- Zauważono, że rozbudowa dróg o kolejny pas spowoduje zwiększenie ruchu na takim odcinku i tym samym nie koniecznie pozbycie się korków.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Zauważono, że dobrym miejsce do uspokojenia ruchu byłoby skrzyżowanie ul. 1 Maja oraz Gosiewskiego. Budowa ronda i/ lub światła mogłaby obniżyć liczbę stłuczek do których dochodzi w tym miejscu, pomimo oznakowania pionowego i poziomego.
- Podano również odcinek ul. Czarnowskiej do Ronda 9 wieków Paderewskiego jako okolice wymagającą uspokojenia ruchu.
- Oceniono, że ronda powodują spowolnienie ruchu, ale również dają płynność. Podano przykład przebudowy ul. Witosa, gdzie obecnie jest 7 rond w ciągu ulicy, ale ruch jest spokojny i nie korkuje się.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie KOF?

- Stwierdzono, że w Kielcach spacer z wózkiem dziecięcym jest w wielu miejscach nieprzyjemną podróżą, ze względu na chodniki pozostawiające wiele do życzenia, natomiast ich remonty trwają bardzo długo, podano jako przykład osiedle Barwinek.
- Podano, że ścieżki rowerowe cały czas się rozwijają, korzystanie z roweru jest możliwe przez cały rok, mimo, że sporo ścieżek jest urywanych przed skrzyżowaniem i nie ma bezpiecznego przejazdu.
- Dodano przykład ul. Jagiellońskiej, gdzie ścieżka z jednej strony ulicy nagle przechodzi na drugą stronę nie tworząc ciągłości
- Drogi rowerowe na ul. Popiełuszki oceniono fatalnie ze względu na ich stan, projekt zakładający wiele kolizji z chodnikiem oraz bliskość z przystankiem autobusowym

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

- Stwierdzono, że miasto powinno budować się w górę, a nie rozwijać się wszcz. Założono, że w idealnym systemie, wszystko do zaspokojenia potrzeb powinno być w obrębie 15 minut od miejsca zamieszkania. Z uwzględnieniem potencjalnej możliwości korzystania ze wszystkich środków transportu

Jakie działania powinny być podjęte, aby Państwo korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu?

- Zasugerowano, że darmowa komunikacja miejska dla krwiodawców jest bardzo zachęcająca zarówno do korzystania z transportu publicznego, jak również do oddawania krwi.
- Uznano, że wprowadzanie promocji na bilety długookresowe, również jest skuteczny sposobem na przyciągnięcie pasażerów.
- Stwierdzono, że budowanie infrastruktury dla nowych osiedli powinno zaczynać się po wprowadzeniu mieszkańców, żeby móc zbudować infrastrukturę zaspokajającą ich potrzeby.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Prowadzenie remontów w sposób, jak dotychczas generując korki oraz opóźnienia Komunikacji miejskiej, jak również brak medialnych przekazów o benefitach oceniono

negatywnie. Podano również w kategorii najsłabszych stron systemu transportowego brak kolei aglomeracyjnej, fatalny stan dróg, mylące nazewnictwo przystanków oraz ich wygląd i funkcjonalność.

- Natomiast jako przykład pozytywnej oceny, podano wprowadzenie roweru miejskiego, zniżki dla podatników kieleckich, sporą ilość bus pasów, system informacji pasażerskiej – integracja z Google Maps oraz fakt, że we wszystkich autobusach są biletomaty.

Grupa 6 - z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Zasugerowano potrzebę zrobienia komunikacji (aby zebrać większą ilość pasażerów i dowieźć ich do Kielc) która dowiezie pasażerów do Pierzchnicy lub Chmielnika, bo stąd już jest linia do Kielc. Podano, że wystarczyłby jeden kurs rano i popołudniu.
- Zasugerowano utworzenie centralnej bazy - aplikacji uwzględniającej możliwość transportu różnego rodzaju środkami transportu. Taka baza posiadałaby podpowiedzi przesiadkowe czym najlepiej dotrzeć do celu (wliczając również ruch pieszy i transport rowerem)
- Zasugerowano również rozszerzenie sieci autobusów miejskich, ponieważ obecnie niektóre gminy nie mogą liczyć na transport miejski tylko są skazani na transport prywatnych przewoźników.

Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?

- Stwierdzono, że aplikacja MYBUS nie uwzględnia rzeczywistych opóźnień, więc planowanie z tego powodu może być kłopotliwe.
- Również zauważono, że czas na tablicach przystankowych nie uwzględnia opóźnień przykładowo, jeżeli autobus jest opóźniony tablica wskazuje przez 10 minut, czas dojazdu autobusu np. 3 minuty – okłamując tym samym pasażerów. Spóźniony autobus często również znika z tablicy, jak gdyby już odjechał. Wprowadza to niepotrzebną dezorientację.

Jak ma wyglądać docelowa sieć parkingów P+R i B+R?

- Jako przykład na wprowadzanie pomysłów P+R podano przykład parkingu na Bukówce, gdzie w fazie planowania uwzględniano parking P+R, ale podczas budowy zmieniono plany i nie wybudowano parkingu
- Idea B+R oceniana bardzo pozytywnie w oparciu o doświadczenie innych miast Polski
- Zasugerowano, że potrzebna byłaby baza przesiadkowa, miejsce, w którym pasażer mógłby spędzić czas w oczekiwaniu na przesiadkę z roweru na autobus
- Podano, że ograniczenie wjazdu do centrum miasta oraz podwyżka ceny parkowania w strefie, może spowoduje, że ludzie spoza Kielc pozostawią samochód na parkingu i przesiadną się na komunikację publiczną

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Zasugerowano powstanie „wiejskiego” blablacar’a opierającego się na zasadach wspólnych podróży do punktu docelowego.

- Stwierdzono, że transport kolejowy realnie mógłby być realnie, ale wyłącznie na niektórych kierunkach. Obecnie lokalnie nie istnieje transport kolejowy.

Czy należy obniżyć, czy podwyższać ceny poszczególnych rodzajów biletów?

- Zasugerowano, że obniżka cen biletów mogłaby spowodować większe zainteresowanie pasażerów co przełożyłoby się na większą opłacalność. Wówczas dla przewoźnika wykonywanie poszczególnych kursów będzie bardziej opłacalne. Obecnie, gdy mało pasażerów korzysta z komunikacji publicznej, nawet dopłaty do kursów są mało atrakcyjne dla przewoźnika i może on się wycofać z realizowania danych kursów.

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- Stwierdzono zgodnie, że podróż z punktu A do B jest możliwa bez problemu, jeżeli nie zależy pasażerom na punktualności.
- Opisano również problem dotyczący wydarzeń kulturowych np. w Tokarni – stwierdzono, że podczas wydarzeń, które kończą się w godzinach wieczornych powinna być specjalna organizacja komunikacji miejskiej - dodatkowe kursy – aby można było wrócić bezpiecznie do domu.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Podano ul. Warszawską jako miejsce, gdzie przydałby się buspas w dwie strony dodano, że w na tej ulicy jest spora rezerwa terenowa, żeby taki buspas powstał.
- Zasugerowano również, że na ul. Zagnańskiej w godzinach szczytu również jest problem w tworzeniu korków i opóźnieniach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej.

Jak skoordynować wewnętrzne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, ciągów pieszych i stref pieszych tak by stanowiły one spójną całość? Jak zorganizować sieć dróg rowerowych pomiędzy gminami/miastem?

- Stwierdzono, że polepszenie infrastruktury z Pierzchnicy do Kielc spowodowałoby zwiększenie ruchu rowerowego na tej relacji, ponieważ ludzie chętnie jeżdżą na rowerze zwłaszcza w sezonie letnim. W okolicy Kielc również powstaje droga rowerowa z okolicy zakładu karnego do Zagnańska przecinająca drogę S7
- Zauważono, że w Kielcach powstaje coraz więcej nowych ścieżek, ale są luki/braki w ciągłości, albo nie ma bezpiecznego przejazdu na drugą stronę ulicy. Natomiast pozytywnie oceniono nawierzchnie na nowo budowanych ścieżkach. Doceniono odejście od brukowanych ścieżek rowerowych.
- Stwierdzono, że podróż w godzinach nocnych na rowerze np. z pracy jest utrudniony ze względu na brak oświetlenia na niektórych ścieżkach w Kielcach.
- Uznano, że wyznaczanie na jezdni pasów dla transportu rowerowego może nie być proste ze względów prawnych oraz może powodować sytuacje niebezpieczne zarówno dla rowerzystów jak i kierujących pojazdami mechanicznymi.

W jaki sposób wdrażać uspokojenie ruchu (np. zwężenie ulic) nie powodując konfliktów społecznych?

- Stwierdzono, że montaż progów zwalniających spełnia swoje zadanie jedynie na drogach osiedlowych, ale na drogach o większym natężeniu powinno montować się co najwyżej

wysepkę zwalniającą. W przypadku progów często wymagają one zatrzymanie się niemal do zera.

- Uznano, że bardzo skutecznym sposobem na uspokojenie ruchu są wysokości mandatów oraz odcinkowy pomiar ruchu

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

- Stwierdzono, że w Kielcach często nowe osiedla mają już styczność z komunikacją miejską, ale niestety nie jest to regułą

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe

- Oceniono, że najbardziej potrzebne są budowy ciągów dróg w kierunku Sandomierza – ul. Sandomierska ze względu na wąskie gardło, które tutaj powstaje przez duży ruch w tym kierunku.
- Zasugerowano również rozbudowę dróg komunikacyjnych w kierunku miasta Łódź
- Dodano w perspektywie gm. Górno potrzebę drogi ekspresowej od ronda Cedynie do granic gm. Górno która miałaby na celu poprawę bezpieczeństwa i komfortu życia mieszkańców

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Oceniono pozytywnie proces rozbudowy sieci autobusów i przewoźników prywatnych oraz fakt, że w dalszym ciągu spora liczba ludzi chce korzystać z autobusów miejskich.
- Natomiast negatywnie opisano, małą liczbę kursów na wybranych liniach, gorszy dostęp do komunikacji z mniejszych miejscowości, brak współpracy między przewoźnikami, różnice cen na tej samej trasie u różnych przewoźników, wiaty przystankowe, które są mało funkcjonalne – w zimie metalowe ławki na przystankach są zimne, a latem gorące.

Grupa 7 - z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami

Gdybyście mieli Państwo pełną kontrolę nad kształtowaniem układu transportowego w całym Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym, mieli nieograniczony budżet i mogli wprowadzić tylko jedną zmianę, co by to było?

- Zasugerowano zwiększenie połączeń autobusowych i zwiększoną liczbę autobusów na poszczególnych liniach, sprawdzenie zagęszczenia zaludnienia na poszczególnych obszarach m. Kielce. Na obrzeżach miasta najczęściej jest tylko jedna linia. W dobie powstawania nowych osiedli deweloperskich, gdzie najczęściej wprowadzają się ludzie z dziećmi, jeden autobus jest niewystarczający do sprawnego poruszania się po mieście.
- Zasugerowano także zwiększenie połączeń z różnymi dzielnicami Kielc, ale z założeniem, żeby linie nie pokrywały się w dużym zakresie trasy.
- Podano jako atrakcyjną zmianę wprowadzenie darmowych biletów komunikacyjnych
- Zasugerowano ulepszenie systemu płatności bezgotówkowej lub banknotami. Ponieważ są problemy z płatnością kartą w autobusach.
- Zasugerowano poprawę jakości chodników. W przykładzie podano ul. Sandomierską – na tej ulicy ścieżka rowerowa jest po obu stronach jezdni, ale im dalej od centrum, tym gorzej z ciągłością w chodnikach. Podróż hulajnogami lub rowerem jest nieprzyjemna, bo chodniki różnią się technologią budowy oraz są w złym stanie technicznym

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

- Stwierdzono, że bardzo ważnym wsparciem dla komunikacji miejskiej są ścieżki rowerowe
- Zauważono, że powinno się sprawdzać stan i funkcjonowanie obecnej sieci dróg rowerowych, aby zlikwidować istniejące luki,
- Przedstawiono również opinie, że istnienie prywatnych przewoźników jest korzystne, ale część z nich posiada flotę pojazdów w słabej kondycji
- Zasugerowano, że wprowadzenie transportu szkolnego na terenach gminnych zamiast dopłaty do biletów dla uczniów będzie korzystną zmianą.
- Podano, transport kolejowy jako atrakcyjną alternatywę dla miejsc, gdzie nie dociera autobus, a są w pobliżu tory kolejowe. Dla ludzi dojeżdżających z miejscowości ościennych do pracy do Kielc również pociąg może być atrakcyjną alternatywą do własnego samochodu. Niestety dodano również, że pociągi do Ostrowca, Sandomierza, Buska mają problem z ułożeniem rozkładów jazdy. Rozkład nie jest przystosowany godzinowo do godzin wyjazdu i powrotu do pracy.

**Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru?
Jak ma ona wyglądać**

- Uznano, że zdecydowanie potrzebne byłoby scalenie informacji pasażerskiej dla wszystkich możliwych środków transportu zwłaszcza prywatnych przewoźników, ale również z informacją o rowerach miejskich. Również przydatnym byłaby aplikacja, ale bez reklam, które opóźniałyby czas sprawdzania połączeń.
- Jak podano dużym problem jest odwoływanie kursów przewoźników prywatnych bez informowania pasażerów. Podano również, że nie ma dużej możliwości kontroli tego proceduru.
- Zasugerowano, żeby do już istniejących tablic informacyjnych, które sprawdzają się bardzo dobrze dodać możliwość wyświetlania połączeń prywatnych przewoźników. Stwierdzono, że wprowadzenie czasowych biletów również u przewoźników prywatnych pozytywnie wpłynie na chęć korzystania z komunikacji miejskiej. Dodano, aby zobowiązać potencjalnych przewoźników już na etapie przetargu do wprowadzenia biletów czasowych oraz informacji o spóźnieniu/ odwołanych kursów.
- Poinformowano, że można rozszerzyć obecną platformę e-podróżnika lub stworzyć własną, bo wiele osób z niej już teraz korzysta i kupuje bilety w tej aplikacji. Niestety jest ona prywatnym systemem, który pobiera prowizję od sprzedaży biletów.

Jaki musi być / powinien być transport publiczny, aby skłonić więcej osób do przesiadania się?

- Zauważono, że przesiadkę z prywatnego samochodu do autobusu determinuje często problemem z parkowaniem koło miejsca pracy. Dodano, że również cena parkingu odstrasza kierowców
- Oceniono, że korzystanie z autobusu wymaga poświęcenia więcej czasu i bycia bardziej elastycznym, bo nie ma pewności, kiedy dotrze się miejsca docelowego.
- Stwierdzono, że zwłaszcza na krótkich odcinkach, koszt biletu może wychodzić porównywalnie do kosztu przejazdu samochodem osobowym, wówczas oferta autobusowa staje się mało atrakcyjna ze względu na komfort i czas podróży

Czy korzystanie z kultury, dojazd do szkoły, sklepu, miejsc rekreacji wymaga posiadania własnego samochodu?

- Stwierdzono, że obecnie podróż na imprezy kulturalne komunikacją publiczną jest trudny, a dokładniej powrót z takich wydarzeń późnym wieczorem jest prawie nie możliwy, ze względu na ostatnie kursy realizowany przed godziną 23. W ten sposób klienci kin czy teatrów zmuszeni są do korzystania z samochodów bądź taksówek. Zaproponowano, aby przynajmniej

weekendy wydłużyć funkcjonowanie komunikacji miejskiej, by zwiększyć możliwość uczestnictwa w życiu towarzyskim również osoby, które samochodu nie posiadają.

- Zasugerowano, że uczelnie powinny być strategicznymi punktami, aby ludzie mogli docierać do nich z każdej części Kielc
Zaproponowano, żeby rozkład jazdy był elastycznie dostosowywany do różnego rodzaju wydarzeń kulturowych np. w Tokarni.

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

- Zauważono, że nowe osiedla powstają w większości już przy gotowej infrastrukturze.
- W odróżnieniu do miasta Kielce podano przykład gminy Górnó, gdzie od drogi głównej powstały osiedla w głąb pól, infrastruktura dopiero powstała po wprowadzeniu się mieszkańców

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

- Jak przykłady ulic, gdzie można zawęzić jezdnie i utworzyć buspasy wskazano ul. Krakowską (dużo miejsca na budowę buspasów); ul. Ściegiennego; ul. Tarnowską oraz ul. Okrzei.
- Zaznaczono również, że okolice galerii handlowych mogłyby zyskać buspasy.
- Zauważono przy tym, że wprowadzenie na pewnych ulicach buspasów, początkowo jest uciążliwe dla kierowców samochodów, ale w dalszej perspektywie zaczynamy zauważać również plusy tego, że w pewnych miejscach nie musimy stać w korkach.

Pytanie o sposób przekonania ludzi do przesiadki do autobusów?

- Podano dzień bez samochodu, polegający na wyłączeniu możliwości korzystania z samochodów na poszczególnych ulicach, żeby ludzie się przekonali, jak może wyglądać funkcjonowanie na danej ulicy bez udziału samochodów prywatnych.
- Wskazano również spoty reklamowe o wprowadzenia buspasów z informacją o ile skróci się przejazd buspasem w stosunku do obecnej sytuacji.
Zauważano jednak, że wprowadzenie buspasów nie może to być kosztem kierowców, bo będzie się buntował kierowca samochodu. Należałoby rozbudowywać ulice, a nie zabierać pas ze zwykłego pasa ruchu.
- Omówiono także pomysł zaczerpnięty ze Stanów Zjednoczonych, aby na trasach wylotowych, środkowy pas ruchu był o zmiennym kierunku jazdy w zależności od pory dnia i natężenia ruchu w danym kierunku. Dodano również, że nie wszystkie ulice wylotowe mogą być tak przerobione, ponieważ np. ul. Krakowska jest oddzielona barierkami, niestety tutaj powyższy pomysł nie byłby możliwy do realizacji bez przebudowy ulicy.

Gdzie powinny być perspektywnie zarezerwowane główne ciągi drogowe?

- Zasugerowano budowę parkingów P+R na obrzeżach miasta, na którym zostawić można samochód i kontynuować przejazd komunikacją miejską za darmo (w ramach opłaty za parkowanie)
- Dodano, że nie wszędzie ten system się sprawdzi. Jako przykład podano parking P+R na Bukówce. Nie był on zachętą do przesiadki z własnego samochodu. Darmowy bilet mógłby zmienić to nastawienie ludzi.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

- Stwierdzono, że bardzo skutecznym sposobem są progi zwalniające oraz wysokość mandatów wraz z odpowiedzialnością za życie pieszych po zmianach przepisów o ruchu drogowym. Podkreślono, że nowe przepisy o pierwszeństwie przejścia dla pieszych jest sposobem stopującym kierowcę, ale również stresującą, zwłaszcza na drogach, gdzie jest kilka pasów ruchu w jedną stronę
- Wskazano tablice świetlne, które podają prędkość z informacją „zwolnij!” jeżeli prędkość dopuszczalna jest przekraczana.

Czy istnieć dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem.

- Podano jeden przykład z miejscowości Chmielnik – stwierdzono bardzo niebezpieczny dojazd rowerem przez Borków. W Borkowie w okresie wakacji przebywa sporo ludzi, którzy uprawiają aktywności na świeżym powietrzu, zasadnym, wobec tego mogłoby być zawężenie pasa ruchu, aby utworzyć miejsce dla drogi rowerowej, gdyż pobocza są dosyć szerokie.

W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?

- Stwierdzono, że wykonanie dróg rowerowej z kostki brukowej jest zdecydowanie gorszym pomysłem od dróg rowerowych asfaltowych – na szczęście odchodzi się od budowy dróg z kostki brukowej.
- Zauważono, że na ul. Warszawskiej – ścieżka i chodnik często się przecinają, kolidują ze sobą, zdarzają się również znaki drogowe na ścieżce rowerowej co realnie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo poruszania się takimi ścieżkami
- Zaznaczono również, że na ul. Sandomierskiej ścieżka jest bardziej częścią jezdni niż chodnika co również powoduje zwiększenie zagrożenia dla rowerzystów
Podano także przykład negatywnie ocenianej zmiany w infrastrukturze. Ścieżka rowerowa powstała kosztem drogi, zabrano sporą część pasa ruchu, wstawiono wysoki krawężnik i zrobiono ścieżkę rowerową. Stwierdzono Ścieżka sprawia wrażenie że jest szersza niż droga dla samochodów. ze względów bezpieczeństwa tam, gdzie to możliwe lepiej jakby ścieżka nie była częścią ulicy.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Na minus oceniono, rozkład jazdy powodujący kursy stadne autobusów, brak zintegrowanej sieci przesiadkowej – nie ma informacji o przesiadkach, brak ciągłości ścieżek rowerowych, ceny biletów, zwłaszcza w perspektywie krótkich podróży.
- Dodano również, że brak elastyczności rozkładów jazdy w sezonie imprez kulturalnych jest uciążliwe podczas powrotów z takich wydarzeń. Brak połączeń kolejowych lokalnych oraz integracji rozkładu autobusów z pociągami również oceniono negatywnie.
- Stwierdzono, że istnieje potencjał do uruchomienia połączeń kolejowych lokalnych, co daje realnie pozytywny wydźwięk w kontekście atrakcyjności transportu publicznego
- Oceniono pozytywnie system informacji pasażerskiej z wyjątkiem braku informacji o wszystkich możliwych środkach transportu publicznego przebiegającego przez Kielce – wyświetlane są wyłącznie informacje o miejskich autobusach.
- Również pozytywnie oceniono rozbudowę infrastruktury drogowej – skrzyżowania oraz powstanie obwodnicy, która odciążała m.in. ul. Krakowską
- Jako pozytyw dodano również rozbudowę ścieżek rowerowych.

Jakie są Państwa zdaniem trzy najsilniejsze i trzy najsłabsze strony układu przestrzennego obszaru (gminy) pod kątem obsługi komunikacyjnej?

- Mocne strony:

- Obwodnica
- Liczba parkingów
- Małe odległości do wszelkich generatorów podróży
- Wydłużenie linii nr 35 (z jednego końca miasta na drugi)
- Dobry stan techniczny autobusów miejskich
- W ramach świąt takich jak np. 1 listopada, zorganizowanie dobrego dojazdu na większość cmentarzy przy pomocy autobusów komunikacji miejskiej.

2.3 Szczegółowe wnioski z badań IDI

Poniżej zestawiono szczegółowe odpowiedzi 30 kluczowych interesariuszy projektu w podziale na moduły związane z poszczególnymi obszarami strategicznymi.

2.3.1 Moduł I – pytania wprowadzające

Jaki jest charakter Pana/Pani pracy? Czy/Jakie działania na rzecz transportu wykonuje Pan/Pani w swojej pracy? (ze względu na potrzebę zachowania anonimowości odpowiedzi na pytanie o charakter pracy nie zostały przypisane do konkretnych osób oraz zostały przedstawione w losowej kolejności)

RESPONDENT: Osoba ankietowana pracuje w zarządzie transportu miejskiego w Kielcach.

RESPONDENT: Referent ds. inwestycji, w zakresie kompetencji również transport publiczny, wydawanie zgody na przystanki, dofinansowania z urzędu wojewódzkiego na prywatnych przewoźników – gmina Masłów

RESPONDENT: Wójt Gminy Masłów, do obowiązków którego m.in. należy zapewnienie mieszkańcom komunikacji na terenie gminy

RESPONDENT: Osoba ankietowana odpowiedzialna jest za świadczenie usług z zakresu organizacji transportu publicznego, na podstawie podpisanej umowy z miastem Kielce. Zajmuje się zapewnieniem mieszkańcom Kielc oraz gmin ościennych dostępu do komunikacji publicznej.

RESPONDENT: Osoba zajmująca się kontrolowaniem poprawności wykonywanych usług przez przewoźników prywatnych, rozliczaniem dokumentów przez nich dostarczanych, do zgłaszania powstałych nieprawidłowości i egzekwowania ewentualnych kar, kontrola przystanków w zakresie dostępności na nich rozkładów jazdy, wyrwykowe kontrole kursowania transportu publicznego zgodnie z rozkładem – Gmina Zagnańsk

RESPONDENT: Osoba zajmująca się utrzymaniem dróg, utrzymaniem oświetlenia, wydawaniem decyzji lokalizacyjnych, decyzji na prowadzenie robót, na umieszczanie urządzeń, decyzji na transport drogowy regularny na terenie gminy i transport specjalny jak np. przewozy szkolne. Dodatkowo zasiada w różnorodnych komisjach w tym komisjach przetargowych na terenie gminy Pierzchnica.

RESPONDENT: Osoba pracująca w Urzędzie Gminy Piekoszków, odpowiadająca za utrzymanie i budowę infrastruktury drogowej,

RESPONDENT: Pierwszy Zastępca Prezydenta Kielc

RESPONDENT: Osoba prowadząca działalność związaną z przewozem osób na terenie gmin Strawczyn, Zagnańsk, generalnie świętokrzyskie

RESPONDENT: Wiceprezydentka miasta Kielce, odpowiedzialna za kilka obszarów powiązanych z zakresem mobilności – m. in. Nadzór nad zarządem transportu miejskiego i nadzorowanie komunikacji publicznej, wydział usług komunalnych i środowiska wraz z kwestiami elektro mobilności.

RESPONDENT: Pracownik referatu zarządzającego drogami, nadzorującego publiczny transport samochodowy, przewozy szkolne w gminie Zagnańsk.

RESPONDENT: Osoba zajmująca się szeroko pojętym drogownictwem na terenie gminy Daleszyce (przede wszystkim drogi gminne główne i wewnętrzne, będące z zarządzie burmistrza miasta i gminy Daleszyce). Głównie dokumentacje projektowe, opiniowania, uzgadniania, przygotowywania postępowań, cały etap budowy aż do odbiorów i rozliczania wniosków.

RESPONDENT: Osoba pracująca przy wydawaniu zezwoleń na uruchamianie nowych linii transportu publicznego i na nowe przystanki – gmina Chmielnik

RESPONDENT: Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego, czyli jednostki miejskiej, która organizuje komunikację miejską, odpowiadającej za całokształt funkcjonowania komunikacji miejskiej, począwszy od zawierania umów z operatorami poprzez sprzedaż biletów, kontrole biletów, układanie rozkładów jazdy, rozliczanie operatorów, jak również nakładanie kar za uchybienia.

RESPONDENT: Osoba zajmująca się ewidencją dróg w Świętokrzyskim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Kielcach, uczestniczyła w przygotowaniu Planu Rozwoju Dróg Wojewódzkich, w połączeniu z Regionalnym Planem Transportowym woj. Świętokrzyskiego – Kielce

RESPONDENT: Kierownik w sekcji ekologii i statystyki Straży Miejskiej w Kielcach.

RESPONDENT: Zastępca kierownika referatu gospodarczego w gminie Zagnańsk. Zajmuje się głównie sprawami utrzymania czystości na terenie gminy, dbaniem o należyty stan przystanków autobusowych. Bez dostępu do dokumentów planistycznych.

RESPONDENT: Osoba zajmująca się drogami, wydawaniem zgód na korzystanie przystanków na terenie gminy Strawczyn.

RESPONDENT: Pracownik Komendy Miejskiej Policji w Kielcach, zajmujący się opiniowaniem projektów organizacji ruchu na terenie miasta i gminy Kielce, związane z remontami czy wprowadzaniem udogodnień – wszystko co dotyczy ingerencji w pas drogowy gminny.

RESPONDENT: Osoba odpowiedzialna za publiczny transport zbiorowy, za realizację rozkładów jazdy linii autobusowych 18 i 28, dotacje, zmiany kursowania, przewozy dofinansowane z Funduszu Przewozów Autobusowych, zawieranie umów z operatorami prywatnymi, zgody na korzystanie z przystanków i tworzenie nowych, zezwolenia na przewozy szkolne – Gmina Piekoszów

RESPONDENT: Radny gminy Miedziana Góra

RESPONDENT: Dyrektor Wydziału Urbanistyki i Architektury, zajmujący się sprawami mieszkaniowymi, planowaniem przestrzennym, administracją budowlaną, pozwoleniami na budowę, decyzjami o warunkach zabudowy, decyzjami o ustaleniu lokalizacji celu publicznego itd. Jednocześnie pełnomocnik Prezydenta Miasta do spraw rewitalizacji miasta, architekt Miejski.

RESPONDENT: Dyrektor jednej ze szkół średnich w Kielcach

RESPONDENT: Sołtys Pierzchnicy.

RESPONDENT: Kierowniczka Resortu Urzędu Gminy Małków, który zajmuje się pomocą gminy i pozyskiwaniem funduszy, pozyskiwaniem funduszy zewnętrznych oraz przygotowywaniem dokumentów strategicznych jak strategia rozwoju gminy, opiniowaniem dokumentów, koniecznych do wnioskowania o dofinansowania jak strategia rozwoju, czy na plan zrównoważonej mobilność.

RESPONDENT: Radny gminy Nowiny - przeznacza pieniądze na dofinansowanie transportu – MZK w Kielcach, program dot. bezpłatnego transportu publicznego.

RESPONDENT: Naczelnik w dziale handlowym ekonomicznym Przewozów Regionalnych POLREGIO S.A., odpowiedzialny za układanie rozkładu jazdy, nadzór nad planami handlowymi.

RESPONDENT: Sekretarz Miasta i Gminy Daleszyce, zajmujący się również sprawami transportowymi.

RESPONDENT: Osoba odpowiedzialna za zagadnienia związane z zarządzaniem drogami, transportem, telekomunikacją i energią elektryczną na terenie gminy Górnó.

2.3.2 MODUŁ II – zgodny z obszarem strategicznym: PLANOWANIE PRZESTRZENNE UWZGLĘDNIAJĄCE ZMNIEJSZENIE ZAPOTRZEBOWANIA NA KORZYSTANIE Z SAMOCHODU OSOBOWEGO, ZAPEWNIAJĄCE KOMFORT I BEZPIECZEŃSTWO

Czy ustalenia dokumentów planistycznych dla poszczególnych gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego są ze sobą spójne?

OSOBA nr 4: Nie wskazano braku spójności dla poszczególnych dokumentów.

OSOBA nr 5: W związku z dużą ilością dokumentów planistycznych pewne niespójności mogą występować. Większym problemem, na jaki się wskazuje, jest fakt, że dokumenty planistyczne powstawały jako warunek konieczny do pozyskania środków zewnętrznych a nie były traktowane jako dokument, będący strategiczną wytyczną dla samorządu. Często takie dokumenty są przyjmowane jednogłośnie jednak bez refleksji na temat spójności działań, jakie powinny one za sobą pociągać.

OSOBA nr 7: Zauważono, że istnieje potrzeba lepszego uzgadniania dokumentów planistycznych, powstających w obszarze KOF. Jako przykład podano powstające ścieżki rowerowe – jedna gmina zbuduje ścieżkę do swojej granicy a potem ona się nagle urywa i nie ma jej kontynuacji. Dlatego zasadne byłoby dyskusowanie i uzgadnianie takich tematów między gminami. Taka sytuacja występuje np. przy obwodnicy – DW nr 764, gdzie ścieżka dochodzi do jednej z miejscowości, urywa się, potem na odcinku ok. 4 km brakuje tej ścieżki, po czym znowu się zaczyna.

OSOBA nr 8: Trudno powiedzieć z powodu braku bezpośrednich doświadczeń z takimi dokumentami.

OSOBA nr 9: Brak styczności z dokumentami planistycznymi dla poszczególnych gmin KOF.

OSOBA nr 11: Potwierdzono styczność z miejscowym planem zagospodarowania dla całej gminy. Dodatkowo, we współpracy z sąsiednimi gminami wspólnie opracowywane są plany transportowe. Zauważono, że transport publiczny w gminie jest jednym z lepiej zorganizowanych. Nie rzadziej niż 20 minut wyjeżdża jakiś kurs w kierunku Kielc, więc zachęca to mieszkańców do korzystania z tego transportu. Czasem wpływają wnioski od mieszkańców, dotyczące zmian godzin kursowania autobusów, jednak z obserwacji wynika, że to są wnioski raczej jednostek niż większej liczby pasażerów.

OSOBA nr 14: Zwrócono uwagę, że Gmina Strawczyn nie posiada planu transportowego na terenie gminy.

OSOBA nr 23: Stwierdzono, że brak bezpośredniego dostępu do dokumentów planistycznych. Opiniuje się natomiast zagadnienia związane z wpływem jaki mogłyby mieć na pasażerów, w tym na pasażerów niepełnosprawnych, drogi dojścia do peronów i czy potrzebują oni dodatkowej pomocy w podróży.

OSOBA nr 27: Nie zauważono wspólnych projektów międzygminnych.

OSOBA nr 30: Zauważano, że miasto Kielce musi zaopiniować zmiany studium czy też zmiany samego planu zagospodarowania gmin ościennych. Jednak jest to tylko opinia a nie uzgodnienie. Jednak takie uzgodnienia obligowałyby do podejmowania bardziej spójnych decyzji na całym obszarze KOF. Mimo to, aktualnie nie występują duże różnice w takich planach. Jednak to uzgodnienia właśnie dają gwarancję, że polityka urbanistyczna pozostanie spójna nawet w przypadku zmiany władzy czy też zmiany głównego architekta czy urbanisty. Podkreślono, że plany zagospodarowania powinny być spójne i wiążące, żeby pojedynczy samorząd nie stał się pojedynczą strefą pomiędzy innymi gminami. Być może plan ogólny zagospodarowania, który ma zostać wprowadzony, da możliwość uregulowania pewnych rzeczy w tym zakresie.

Czy w dokumentach dla gmin nie występują kierunki zagospodarowania wzajemnie się wykluczające?

OSOBA nr 5: Planowanie przestrzenne jest długofalową wizją, jednak w praktyce często następuje krótkofalowa presja na planistów np. ze strony mieszkańców. Wtedy strategiczne planowanie długofalowe schodzi na dalszy plan.

OSOBA nr 10: Zdarzają się takie sytuacje, wynikające głównie z faktu, że trudno porównać miasto Kielce z małą gminą. Często drogi gminne są w lepszym stanie niż w samych Kielcach. W mieście wojewódzkim takich zadań sjest po prostu więcej.

OSOBA nr 14: Nie zauważano wykluczających się kierunków rozwoju poszczególnych gmin. Raczej współpracuje się ze sobą, w celu ustalenia wspólnych priorytetów.

OSOBA nr 17: Potwierdzono, że występują pewne nieścisłości i pomysły wzajemnie się wykluczające. Jako pomysł podano budowę CPK i linii kolejową do niego prowadzącą, która ma przechodzić przez środek gminy Miedziana Góra. Spowoduje to przecięcie obszaru gminy na pół, spadek atrakcyjności działek a także przenoszenie się mieszkańców w cichsze miejsca, z dala od linii kolejowej.

OSOBA nr 21: Stwierdzono, że każda gmina ma swoje potrzeby i osoby kierujące daną podejmują decyzje dla niej korzystne. Stąd też zapisy w tych dokumentach są takie, żeby pasowały do danej jednostki. Jednak rażąco wykluczających się kierunków rozwoju nie zauważono.

OSOBA nr 25: Nie spotkano się z takimi przypadkami

Czy rozkład przestrzenny funkcji daje możliwość wdrażania zrównoważonego rozwoju?

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że tak, np. w obszarze ul. Mielczarskiego, ul. Czarnowskiej, gdzie już teraz można zaprojektować odpowiednią komunikację publiczną zanim powstaną tam kolejne, planowane budynki.

OSOBA nr 7: Zauważono, że na dzień dzisiejszy nie bardzo jest możliwość wdrażania postulatów zrównoważonego rozwoju, gdzie priorytet mają piesi, rowerzyści i transport publiczny nad samochodami prywatnymi.

OSOBA nr 8: Zauważono, że pomimo braku spójnego planowania zrównoważonego rozwoju to coraz częściej pojawiają się elementy planowania ścieżek rowerowych, odpowiednich chodników dla pieszych. Jednak nie wszędzie takie planowanie jest widoczne.

OSOBA nr 9: Stwierdzono, że zrównoważony rozwój w zakresie mobilności jest, póki co postulatem, gdyż póki co drogi na rowerów jeszcze nie istnieją.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że w gminie Pierzchnica przeważa transport prywatny, szczególnie jeśli chodzi o dojazdy do pracy. Zauważalny staje się również trend, że mieszkańcy okolicznych miejscowości dojeżdżają do Pierzchnicy, żeby tam zostawić samochód a w dalszą drogę udać się już transportem publicznym – MPK lub Muszkieter (przewoźnik prywatny). Trudno mówić na tym etapie o wzmożonym transporcie rowerowym. Mieszkańcy owszem, decydują się na rower, ale w kontekście rekreacyjnym niż dojazdu do pracy. Zwrócono uwagę na fakt, że stan dróg jest w większości zadowalający, również tych prowadzących do małych przysiółków.

OSOBA nr 14: Zauważono, że nie wszędzie da się pogodzić interesy wszystkich uczestników ruchu a tym samym wprowadzić zrównoważony rozwój z priorytetem transportu publicznego. Nie wszędzie jest możliwość wybudowania ścieżek rowerowych, ze względu na warunki terenowe, konieczność wykupienia gruntów czy istniejąca infrastrukturę.

OSOBA nr 17: Stwierdzano, że niestety główny nacisk jest kładziony na transport samochodowy a niewiele się myśli o ścieżkach rowerowych czy ciągach pieszych. Przykładem może być podróż rowerem do Kielc, gdzie na długości 13 km są odcinki, gdzie trzeba poruszać się drogą krajową.

OSOBA nr 21: Zauważono potrzebę rozwijania sieci ścieżek rowerowych i to już się dzieje, ale raczej w dużych jednostkach miejskich. Taka inwestycja w drogę dla rowerów właśnie zakończyła się wraz z granicami administracyjnymi miasta Kielce. Wybudowano naprawdę szeroką drogę rowerową,

oddzieloną od drogi wojewódzkiej, która jednak nie została dokończona tylko doprowadzona do granic miasta. Powodem takiego stanu rzeczy może być fakt, że zarządcą tej drogi nie jest samorząd lokalny.

Na terenie gminy w ogóle zlokalizowane są drogi, zarządzane przez różne podmioty. Drogi powiatowe i wojewódzkie stanowią takie główne korytarze komunikacyjne i to właśnie tam powinny być lokalizowane drogi rowerowe.

Gmina inwestuje również w wymianę wiat przystankowych razem z peronami. Są to kosztowne inwestycje, więc nie da się dokonać takich zmian od razu na terenie całej gminy. Dlatego sukcesywnie, każdego roku kilka takich inwestycji się wykonuje.

Zauważa się wykorzystanie różnych środków transport na terenie gminy, w tym skutery czy hulajnogi elektryczne, które wymagają ładowania. Stąd też powinny powstać stacje ładowania takich pojazdów. Zwrócono też uwagę, że na obrzeżach gminy, w miejscowości Ciekoty zlokalizowany jest duży obiekt kulturalny, przy którym biegnie też droga rowerowa w kierunku Świętej Katarzyny czy Świętokrzyskiego Parku Narodowego. Warto rozważyć wybudowanie tam parking P&R, gdzie mieszkańcy i turyści mogliby zostawić swoje samochody i rowerem zwiedzać tamte okolice. Przydatne tam byłyby również miejsce do ładowania rowerów.

OSOBA nr 24: Podkreśla się, że miasto Kielce jest dość przyzwoicie skomunikowane, a powstające korki nie są bardzo uciążliwe. Stąd też nie ma jeszcze bardzo dużych nacisków na ograniczanie ruchu samochodowego. Natomiast zdecydowanie promuje się transport publiczny w Kielcach. Odbyna się to poprzez remarszrutyzację transportu publicznego i dostosowanie go do oczekiwań mieszkańców oraz poprzez działania środowisk rowerowych, które zachęcają do tego typu transportu i rozwijania sieci ścieżek rowerowych.

Kielce są w momencie, gdzie dopiero zaczynają się problemy z parkowaniem i to tylko w ścisłym centrum a korki są obiektywnie niewielkie. Więc do korzystania z komunikacji trzeba zachęcać w inny sposób.

OSOBA nr 25: Stwierdzono, że pewne korytarze transportowe powinny być zaplanowane długoterminowo.

OSOBA nr 26: Podkreśla się konieczność budowy odpowiedniej infrastruktury drogowej, która ułatwiałaby przewoźnikom bezpieczne dotarcie do niektórych miejsc. Chodzi też o infrastrukturę postaci zatok autobusowych czy punktów postojowych czy peronów. Zwraca się uwagę na konieczność budowy centrów przesiadkowych. Wszystkie te inwestycje powinny być planowane przy planowaniu modernizacji dróg.

OSOBA nr 27: Potwierdzono, że gmina nie posiada kompleksowego planu zagospodarowania. Istnieją plany częściowe, dla kopalń czy terenów inwestycyjnych. Pozostałe to inwestycje celu publicznego lub te wykonywane są w oparciu o wydane Warunki Zabudowy. Nie zauważono wykluczających się kierunków zagospodarowania.

OSOBA nr 30: Potwierdzono, że miasto Kielce dąży do tego, żeby transport publiczny był priorytetem, jednak realizacja takiej polityki się przedłuża. Pewne inwestycje, jak np. parking P&R na ul. Wojska Polskiego, nie spełniło swojej roli i nie zintensyfikowało zainteresowania transportem publicznym. Być może to była kwestia nietrafionej lokalizacji. Rozważa się inną lokalizację takiej inwestycji ale tylko w połączeniu z logiczną siatką połączeń autobusowych. Bo sama idea ograniczania ruchu w centrum i zastępowania go komunikacją publiczną jest bardzo słuszną.

Świetnym przykładem dobrze działającego parkingu P&R na terenie całego województwa Świętokrzyskiego, jest dworzec kolejowy we Włoszczowej, gdzie mieszkańcy przyjeżdżają swoimi samochodami, zostawiają je i kontynuują swoją podróż do Warszawy czy Krakowa za pomocą połączeń kolejowych. W samych Kielcach są plany, aby parkingi P&R zlokalizować nad torami, dworcami

kolejowymi, żeby ułatwić mieszkańcom poruszanie się komunikacją publiczną. Podkreślono, że powinien to być wspólny interes miasta i województwa, gdyż to do województwa należy transport kolejowy, a transport ten powinien stać się częścią zintegrowanej sieci transportu publicznego.

Mieszkańcy, którzy mieszkają poza terenem miasta oczekują łatwego dojazdu do obrzeży miasta, gdzie mogą pozostawić samochód i komunikacja dotrzeć do miasta. Ale tutaj pojawia się zagadnienie odpowiednio dobranej sieci transportowej, w których punktach porusza się najwięcej potoków pasażerów. Przy tym należy zwrócić też uwagę na 3 duże osiedla na terenie Kielc, które się starzeją i im również zapewnić odpowiednią komunikację. Planowanie takiej komunikacji powinno być budowane we współpracy z Pełnomocnikiem do spraw Osób Niepełnosprawnych.

Gdzie zlokalizowane są w dokumentach planistycznych potencjalne obszary o dobrej dostępności do transportu publicznego?

OSOBA nr 7: Zapewne są takie miejsca, ale na ten moment konkretne lokalizacje są trudne do wskazania.

OSOBA nr 10: Zauważono, że potencjalnie niezagospodarowane obszary gminy Pierzchnica z dobrą dostępnością sieci transportowej należą już tylko do właścicieli prywatnych. Gminne działki są już raczej zagospodarowane. Transport z takich miejsc odbywa się raczej na zasadach prywatnych. Jeśli by powstawały obszary rekreacyjne to wtedy inwestor raczej będzie zwracał się do gminy z wnioskiem o uruchomienie transportu publicznego, chociażby z funduszu rozwoju transportu publicznego, z którego korzysta gmina.

OSOBA nr 11: Potwierdzono, że miejscowy plan zagospodarowania dla gminy Zagnańsk przewiduje miejsca do rozwoju osiedli mieszkaniowych (Bartków) i już są one dobrze skomunikowane transportem publicznym. Kolejne takie obszary to Jonaszów, Kajetanów, Gruszka.

OSOBA nr 14: W planach zagospodarowania nie ma wydzielonych specjalnych stref tego typu. Główne ciągi są dobrze skomunikowane transportem publicznym. Istnieje również transport gminny, pokrywający białe plamy komunikacyjne. Aktualnie działają 4 linie: Oblęgorek – Strawczyn, Kuźniaki – Strawczyn, Korczyn – Strawczyn, Bugaj – Strawczyn.

W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym?

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę, że aktualnie powstają mniejsze osiedla lub plomby bez szerszego patrzenia na kwestie transportu – nawet te naprawdę blisko centrum. Dopiero po oddaniu takich inwestycji do użytkowania mieszkańcy zwracają się już do miasta, prosząc o zapewnienie obsługi transportowej i odpowiedniej ilości miejsc parkingowych – o czym nie myślano zupełnie na etapie planowania, budowy i zakupu mieszkań. W Kielcach taki problem występuje głównie w Dolinie Świnicy, w obszarze ulic Okrzei, Zagnańska, Jesionowa, gdzie dojazd jest poprowadzony właściwie jedną ulicą a innych rozwiązań transportowych praktycznie nie ma i nie będzie (z powodu planów budowy drogi ekspresowej).

Jeśli chodzi o transport kolejowy, to jego zakres jest niewielki – może chodzić o połączenie jednego osiedla od strony Ślichowic z centrum miasta. Wstępne rozmowy o wciągnięciu transportu kolejowego do transportu publicznego w Kielcach

OSOBA nr 8: Potwierdzono, że miasto Kielce jest już w większości dobrze skomunikowane transportem publicznym. Nieco mniej korzystna sytuacja jest w samym województwie. Trzeba jednak zauważyć, że pozostałe miasta województwa świętokrzyskiego mają coraz bardziej rozbudowaną sieć autobusów. Do tych miejsc dociera również coraz więcej ścieżek rowerowych i chodników. Przykładami są Sułków, Chęciny, Jaworzna, Daleszyce, Masłów, zlokalizowane blisko Kielc. Miasta znajdujące się w większej odległości od stolicy województwa raczej nie posiadają spójnego transportu publicznego. Na takich terenach występuje więcej operatorów prywatnych.

OSOBA nr 9: Podkreślono uwagę, że nowych ciągów drogowych brakuje najbardziej na wiejskich obszarach gminy Chmielnik, gdzie przybywa terenów nowo zabudowanych, potrzebujących dojazdów.

OSOBA nr 11: Jeśli chodzi o transport kolejowy to zwrócono uwagę, że gmina leży niedaleko linii kolejowej, łączącej Kraków i Warszawę. Natomiast z transportu kolejowego najbardziej korzystają mieszkańcy terenów położonych blisko linii Skarżysko Kamienna – Kielce, która zapewnia przynajmniej kilka kursów dziennie. Więc potencjał komunikacji kolejowej jest.

OSOBA nr 17: Zauważono, że w gminie Miedziana Góra na pewno by się znalazłyby się działki, można by właśnie przekształcić na strefę przemysłową i to w sposób, który nie koliduje ani z jakimiś warunkami naturalnymi czy życiem mieszkańców. Rozszerzanie stref gospodarczych i przyciąganie nowych firm na teren gminy zapewnia dodatkowe wpływy z podatków. Jednak Miedziana Góra jest terenem wiejskim i mieszkańcy szukają tam spokoju a nie wielkich firm tuż za płotem. Dodatkowo obsługujące samochody ciężarowe niszczą infrastrukturę drogową.

OSOBA nr 21: Zauważono, że takie miejsca są zlokalizowane na obrzeżach gminy Masłów, w kierunku wschodnim, czyli np. Ciekoty. W powstających tam nieruchomościach dostrzega się duży potencjał a komunikacja publiczna jest tam obecna. Do gminy przybywa sporo ludzi z Kielc, budują się nowe domy więc takich niezagospodarowanych terenów jest generalnie mało. Zwrócono uwagę jeszcze na miejscowość Wiśniówka, leżącą na granicy z gminą Zagnańsk. Jest ona dobrze skomunikowana – droga nr 73, węzeł północ. Dodatkowo, komunikacja, kursująca do Zagnańska czy Skarżyska Kamiennej przez te miejscowości przejeżdża.

Podkreślono, że strefy gospodarcze, gdzie jest najwięcej firm na terenie gminy Masłów powstały tam, gdzie jest dobra komunikacja, przy głównej korytarzach komunikacyjnych: Masłów 1, Dąbrowa, Wola Kopcowa, Domaszowice.

OSOBA nr 22: Zauważono, że są dostępne jeszcze miejsca na zabudowę mieszkaniową, ale na stworzenie stref aktywności gospodarczej to już mniej. Podano przykład Szewców, gdzie jest park krajobrazowy, gdzie uruchomienie działalności gospodarczej raczej nie jest możliwe.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że strefy ekonomiczne czy związane z rozwojem zakładów przemysłowych powstają przy dużych węzłach komunikacyjnych. Obecnie jest to rejon węzła Zachód, rejon Targów, rejon Niewachłowa – tam zlokalizowane jest centrum spedycyjne – firma Panattoni. Takie przedsiębiorstwo potrzebuje rozbudowanego transportu kołowego bądź szynowego i takie lokalizacje są poszukiwane. To właśnie tam powinna być rozbudowywana sieć transportowa, żeby wyjść naprzeciw firmom, rozwijającym się na terenie KOF.

Sytuacja jest odwrotna, jeśli chodzi o osiedla mieszkaniowe, których mieszkańcy szukają jednak spokoju. Doprowadzanie infrastruktury drogowej do terenów niezainwestowanych jest nieoptyczne. Dlatego miasta dogęszczają się. Był czas, że bardzo popularnym kierunkiem dla nowych inwestycji mieszkaniowych były tereny północy Kielc, jednak ze wzrostem cen gruntów, zainteresowanie przesunęło się na kierunek Bilcza, Morawica, gdzie zlokalizowane są duże, dobrze skomunikowane tereny, przygotowane pod zabudowę jedno i wielorodzinną. Samo miasto Kielce nie rozwija już wielkich projektów mieszkaniowych. Raczej buduje się małe inwestycje, plomby. Dodatkowo, miasto Kielce zostało podzielone strefy, gdzie są dopuszczone górne granice zabudowy i one się już przenikają z tymi strefami takimi historycznymi jednorodzinnymi.

OSOBA nr 25: Potwierdzono, że na terenie gminy Daleszyce tereny, jeszcze niezagospodarowane występują, jednak nie jest ich dużo. Dostępność komunikacji publicznej na tych terenach będzie się jeszcze rozwijać.

Jakie działania powinny być podjęte, by mieszkańcy nowego założenia urbanistycznego korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu? Jakie cechy nowych dzielnic / założeń urbanistycznych są tu kluczowe?

OSOBA nr 2: Zwrócono uwagę głównie na zapewnienie swobodnego przejazdu komunikacji zbiorowej (rozmieszczenie przystanków), odpowiednie zaplanowanie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych.

OSOBA nr 5: Do działań, jakie powinny być podjęte zaliczono komplementarne planowanie, myślenie perspektywiczne, plany zagospodarowania przestrzennego, traktowanie tego obszaru interdyscyplinarnie – planiści komunikują się z drogowcami, itp. Lepsza wymiana informacji przy panowaniu inwestycji mieszkaniowych i drogowych.

Priorytetyzacja komunikacji publicznej, dostępność przystanków, możliwość maksymalnego rozwoju buspasów jako zapewnienie pierwszeństwa komunikacji publicznej.

OSOBA nr 6: Aktualna ilość przystanków komunikacji publicznej jest wystarczająca, jest ich dużo. Siatka dawnych przystanków PKS została uzupełniona o nowe, co aktualnie wystarczająco pokrywa zapotrzebowanie. Ludzie nie mają potrzeby dojeżdżania własnymi samochodami do przystanków komunikacji publicznej. Natomiast osoby, które mieszkają z dala od przystanków korzystają raczej z samochodów prywatnych.

Potwierdzono, że rozkłady jazdy są zamieszczane na przystankach. W mieście Kielce za umieszczenie rozkładu jazdy prywatnego przewoźnika na przystanku odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego, który ma dostęp do gablot przystankowych. Na terenie gmin rozkłady rozmieszczane są na przystankach przez przewoźnika, po uzyskaniu przez niego zgody na korzystanie z danego przystanku. Rozkłady dostępne są również w Internecie, na stronach Urzędu Gminy, Urzędu Miasta i Zarządu Transportu Miejskiego oraz na stronie przewoźnika – jeśli taką posiada.

OSOBA nr 7: Zwrócono uwagę na fakt, że jeśli nowe budynki mieszkalne czy użytkowe budowane będą w oddaleniu od istniejących sieci komunikacyjnych, to zapewnienie im dostępu do komunikacji publicznej będzie trwało.

Na wybór transportu publicznego wpływa przede wszystkim dostępność infrastruktury – przystanków, zlokalizowanych w akceptowalnej odległości od domu. To samo dotyczy ścieżek rowerowych, których lokalizacja ma duży wpływ na ich wykorzystanie przez osoby dojeżdżające do szkoły czy pracy.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę na fakt, że przy powstawaniu nowych obszarów mieszkalnych czy przemysłowych raczej nie bierze się pod uwagę faktu, czy są one obsługiwane przez transport publiczny. Ewentualnie, gdy zachodzi potrzeba, tworzone są dodatkowe przystanki komunikacji publicznej.

OSOBA nr 10: Główna miejscowość gminy – Pierzchnice – wraz z kolejnymi miejscowościami jak Chmielnik, w kierunku Kielc są dość dobrze skomunikowane transportem publicznym. MPK zapewnia kilkanaście kursów dziennie w obie strony, mniej więcej jeden na godzinę. W międzyczasie kursuje jeszcze przewoźnik prywatny. Najgorzej skomunikowane są miejscowości oddalone o około 12-15 km od Pierzchnic – miejscowości Holnedry, Ujmy, Czarna. Gmina w porozumieniu z prywatnym przewoźnikiem starała się zapewnić transport z tych miejscowości, jednak po miesiącu zrezygnowana z tego pomysłu ze względu na brak zainteresowania mieszkańców tym rodzajem transportu.

Uważa się, że zachęcenie mieszkańców pewnych obszarów gminy do korzystania z transportu publicznego jest mało realne. Spowodowane to jest zmiennymi godzinami rozpoczynania pracy przez pracowników w różnych zakładach pracy. Trudno dostosować liczbę kursów do wymagań mieszkańców. Tym bardziej, że wśród mieszkańców mniejszych miejscowości pojawiły się wspólne przejazdy kilku osób jednym samochodem, co zaspokaja ich potrzeby transportowe.

OSOBA nr 11: Zwrócono uwagę, że nowoprojektowane osiedla są tak pomyślane, żeby odległość od przystanku komunikacji publicznej nie była większa niż 300-500 m, by taka odległość można było pokonać w krótkim czasie. Zauważa się jednak, że pomimo takich założeń, część mieszkańców i tak decyduje się na podróż prywatnym samochodem.

OSOBA nr 13: Podkreślono, że mieszkańcy będą decydować się na korzystanie z transportu publicznego, gdy przystanki będą zlokalizowane blisko ich miejsca zamieszkania. Warto rozważyć zorganizowanie punktów przesiadkowych, gdzie w komfortowych warunkach mogliby oczekiwać na kolejne połączenia.

OSOBA nr 14: Gmina Strawczyn stara się wychodzić naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców w zakresie dostępu do komunikacji publicznej. Toczą się rozmowy z MZT w Kielcach, dotyczące uruchomienia kolejnej linii, która wzbogaciłaby transport na terenie gminy. Jednak kwestia zaporową są tutaj dopłaty, jakich gmina musi dokonywać do wszystkich kursów. I to jest czynnik blokujący. Dodatkowo pojawiają się głosy, że bilety u przewoźników prywatnych są jednak dość drogie, więc znów pojawia się kwestia dopłat, żeby zapewnić mieszkańcom konkurencyjne ceny. Mieszkańcy zwracają uwagę na liczbę kursów, również tych poza godzinami szczytu.

OSOBA nr 20: Zwrócono uwagę, że pojawia się coraz więcej nowych inwestycji mieszkaniowych, do których należałoby dobudować drogi dojazdowe oraz zorganizować transport publiczny. Sukcesywnie takie połączenia drogowe są budowane, ale nadal pozostaje wiele miejsc, gdzie ich brakuje.

OSOBA nr 27: Zauważono, że transport publiczny w gminie Piekoszów funkcjonuje aktualnie w oparciu o siatkę głównych ciągów komunikacyjnych – dróg wojewódzkich i powiatowych, jako że drogi te są dostosowane do obsługi transportu zbiorowego. Zauważa się, że ze względu na aktualne ukształtowanie zabudowy i gęstość zaludnienia w gminie, aktualnie istniejąca infrastruktura transportowa jest wystarczająca. A nawet przy pewnym wzroście gęstości zaludnienia, nadal będzie spełniała swoje funkcje.

OSOBA nr 28: Podkreślono, że dość często zdarzają się sytuacje, gdzie mieszkańcy nowo oddanych osiedli proszą o doprowadzenie do ich osiedla komunikacji publicznej. Jednakże na etapie projektowania takiego osiedla nie zostały zaplanowane odpowiednie miejsca, gdzie 12m lub 18m autobus mógłby zawrócić, po tym, jak już na takie osiedle wjedzie. Nie zapewnia się miejsca na pętle manewrowe. I nawet jeśli miasto chciałoby taką komunikację zapewnić, to ze względów infrastrukturalnych nie jest to możliwe.

Dobłą wiadomością jest to, że niektórzy deweloperzy zwracają się do miasta z pytaniem o wymogi, jakie powinni uwzględnić, by komunikacja miejska została tam uruchomiona.

OSOBA nr 29: Potwierdzono, że przez lata w gminie Masłów podejmowane były działania, aby komunikacja z miastem i między sołectwami była jak najlepsza i ten efekt jest osiągany. Nie oznacza to jednak, że nie należy dążyć do tego, żeby on był jeszcze lepszy. Zaznaczono, że kręgosłupy komunikacyjne gminy Masłów opierają się na drogach Powiatowych, Wojewódzkich i bardzo niewielkiej części na drogach gminnych. I to zapewnia dojazd do wszystkich 12 sołectw gminy w taki sposób, że docieramy do sołectwa od tych największych punktów komunikacyjnych: Masłów, Domaszowice, Wola Kopcowa. Natomiast dojazd przedsiębiorców do obiektów publicznych bardzo często usytuowany jest przy drogach gminnych, więc wszędzie tam, gdzie w tej chwili zlokalizowane są takie obiekty czy przedsiębiorstwa, to są dobrze skomunikowane.

Jeśli chodzi o miejscowe plany zagospodarowania gminy Masłów, to kolejna część gruntów, przylegających do gruntów budowlanych, została przekształcona w ostatnim okresie. I tutaj pojawia się wyzwanie, ponieważ te tereny muszą zostać uzbrojone nie tylko wodę, kanalizację, drogę dojazdową, ale również musi zostać zapewniony tego komfort komunikacyjny z dojazdem prywatnym środkiem transportu, ale i z dojazdem publicznym środkiem transportu.

OSOBA nr 30: Podkreślono, że już na etapie projektowania nowych osiedli powinno się zadbać, żeby w ich okolicy było miejsce przeznaczone na przejazd autobusu, na zatokę przystankową czy miejsce do zawracania.

W jaki sposób połączyć jednostki urbanistyczne z ważnymi celami i generatorami podróży?

OSOBA nr 14: Potwierdzono, że głównym kierunkiem podróży mieszkańców gminy Strawczyn są Kielce. Jest to miejsce pracy i nauki w szkołach ponadpodstawowych. Dlatego też transport publiczny jest realizowany głównie w tamtym kierunku.

OSOBA nr 20: Podkreślono, że głównymi generatorami podróży dla mieszkańców Pierzchnic jest Chmielnik i Kielce. Dodatkowo mieszkańcy podróżują do Buzka Zdroju, jednak nie ma bezpośredniego połączenia z Buskiem i trzeba się przesiadać w Chmielniku. Mieszkańcy podróżują również do Morawicy.

OSOBA nr 21: Potwierdzono, że głównym kierunkiem podróży są Kielce. Przeważa cel edukacyjny.

OSOBA nr 22: Potwierdzono, że mieszkańcy KOF jeżdżą głównie do Kielc. Można obserwować spore zagęszczenie pasażerów na przystankach, nawet jeszcze przed godziną 7:00 rano. Są to głównie uczniowie, ale też osoby dojeżdżające do pracy.

OSOBA nr 26: Potwierdzono, że głównym kierunkiem podróży mieszkańców gminy Górno są Kielce. Oczywiście, mieszkańcy podróżują również w kierunku Starachowic czy Ostrowca Świętokrzyskiego, jednak to Kielce są głównym kierunkiem.

Z kim konsultować plan zrównoważonej mobilności, żeby był jak najbardziej przystawał do potrzeb i możliwości współpracy międzygminnej?

OSOBA nr 9: Zarekomendowano Panią Wiceburmistrz, odpowiedzialną za inwestycje i posiadającą szersze spojrzenie na cały zakres.

OSOBA nr 23: Zarekomendowano rozmowy odpowiednim departamentem Urzędu Marszałkowskiego. Zauważono, że w Kielcach jest możliwość wprowadzenia zintegrowanego transportu.

Jakie elementy infrastruktury transportowej są konieczne, żeby w przyszłości móc zapewnić obsługę transportową danego obszaru?

OSOBA nr 27: Zwrócono uwagę na fakt, że niezbędna jest sieć przystanków, wyposażonych w wiaty, chroniące podróżnych przed czynnikami atmosferycznymi. Powinno się tam znaleźć również bezpieczne przejście dla pieszych, które pozwoli dostać się do przystanku. Dodatkowo może przydać się stojak na rowery, jeśli do tego przystanku trzeba dojść/dojechać kawałek drogi.

Dodatkowe rekomendacje ankietowanych:

OSOBA nr 11: Zaleca się rozsądek we wprowadzaniu samochodów z napędem elektrycznym. Potwierdzono, że zintegrowana platforma dostarczająca kompleksowych informacji o połączeniach w całym obszarze KOF byłaby dużym ułatwieniem dla korzystających z transportu publicznego.

Siatka połączeń powinna zostać przedstawiona graficznie – jak siatka metra czy tramwajów w większych miastach, z zaznaczonymi parkingami dla rowerów i samochodów prywatnych.

OSOBA nr 22: Zwrócono uwagę na konieczność optymalizacji pewnych kursów komunikacji publicznej i ich zagęszczenia. Jak przykład podano miejscowość Kowale, gdzie wjeżdżają 3 linie autobusowe, w odstępach 5 minutowych. Więc przy usunięciu dublujących się kursów można wygenerować pewne oszczędności.

Zauważono, że więcej mieszkańców korzystałoby z komunikacji publicznej, jednak wtedy to gmina musi dopłacać a również nie ma skąd brać nadprogramowych pieniędzy.

OSOBA nr 25: Rekomenduje się nieotwieranie drzwi już otwartych a raczej wykorzystywanie wzorców czy z zachodniej Europy, czy z naszych dużych miast, które można by było przenieść teren gminy

Daleszyce czy KOF. Gmina nie funkcjonuje poza światem, są ciekawe pomysły, które można spróbować gdzieś podpytać, podpatrzyć.

OSOBA nr 30: Zwrócono uwagę na fakt, że generalnie zmienia się myślenie mieszkańców gmin i ochotrzeby, głównie w związku z wymieszaniem się mieszkańców miasta i okolicznych gmin. Stają się oni bardziej wymagający i oczekują również podobnego komfortu transportowego, jaki mają mieszkańcy miasta i z tymi problemami i oczekiwaniami zwracają się do władz swoich samorządów. Wymiana punktów widzenia stanowi ogromna wartość dodaną w planowaniu działań na rzecz zrównoważonego rozwoju.

2.3.3 MODUŁ III – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNY UKŁAD DROGOWY

Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe?

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że głównym priorytetem jest budowa wschodniej obwodnicy miasta, która jest aktualnie projektowana. Dodatkowo droga nr 74 przebiegająca przez centrum miasta. Planowane są też uzupełnienia i usprawnienia ciągów komunikacyjnych – np. przebiecie ul. Orkana z ul. Zagnańską. Zaprojektowano już dodatkowe buspasy w istniejących ciągach drogowych.

OSOBA nr 8: Potwierdzono, że Zarząd Dróg Wojewódzkich zauważa potrzebę wyznaczenia nowych połączeń drogowych w kierunku np. Małogoszcz – Włoszczowa, droga 762, odcinek drogi Stopnica – Nowy Korczyn oraz odcinek Pińczów – Jędrzejów.

OSOBA nr 10: Zwrócono uwagę, że na terenie gminy występują drogi powiatowe – zapewniające dojazd do gminy oraz drogi gminne – umożliwiające dojazd do mniejszych miejscowości i przysiółków. Drogi powiatowe są w dobrym stanie a gmina partycypuje w kosztach utrzymania i modernizacji takich dróg. Aktualnie sieć dróg jest wystarczająca.

OSOBA nr 11: Zauważono, że jedyny, brakujący odcinek drogi na obszarze Samsonów Komorniki – Bartków (stara droga 0300T) jest obecnie projektowany przez powiat a teren jest już przygotowywany pod inwestycję. Generalnie miejscowości są zlokalizowane przy głównych trasach, więc powstawać może jedynie konieczność dobudowania dróg dojazdowych do osiedli.

OSOBA nr 14: Podkreślono, że gmina Strawczyn nieustannie współpracuje z Powiatowym i Wojewódzkim Zarządem Dróg w zakresie modernizacji istniejących ciągów komunikacyjnych, budowania nowych chodników, poprawy nawierzchni.

OSOBA nr 15: Zauważono, że ilość modernizacji dróg na terenie miasta Kielce przyczynia się do powstawania chaosu komunikacyjnego. Główne arterie (np. al. Solidarności) są wyłączone, co jest uciążliwe, tworzą się korki. Dodatkowo systematycznie wprowadza się ITS – skrzyżowanie po skrzyżowaniu, co też utrudnia ruch.

Przy wykonywaniu tych inwestycji zwraca się uwagę na jednoczesne projektowanie i wykonywanie ścieżek rowerowych (np. w kierunku Zagnańska i na terenie miasta).

OSOBA nr 16: Gmina Piekoszków jest w trakcie remontowania dość zaniedbanej infrastruktury drogowej, co pochłania spore nakłady finansowe. Aktualnie może nie być przestrzeni na planowanie nowych inwestycji. To musi zostać rozłożone w czasie.

OSOBA nr 17: Z punktu widzenia gminy Miedziana Góra zmorą samorządów są deweloperzy sprzedają działki, buduje domy, a późniejsza budowa drogi dojazdowej pozostaje na barkach gminy, generując naprawdę są duże koszty. Główny ciąg drogowy stanowi DK nr 74 i nie ma potrzeby na ten moment inwestowania w kolejny, duży ciąg komunikacyjny.

OSOBA nr 20: Wskazuje się na brakujący fragment połączenia drogowego z Morawicy przez Strzelczyce, Pierzchnicę i w kierunku Rakowa. Podejmowane są już prace mające na celu doprowadzenie do wybudowania takiej drogi w przyszłości.

OSOBA nr 21: Nowe ciągi drogowe będą powstawać w związku z powstawaniem drugiej i trzeciej linii zabudowy. Zatem niedługo inwestycje drogowe będą konieczne w Masłowie, Woli Kopcowej i Domaszowicach.

OSOBA nr 22: Zapotrzebowanie na nowe drogi, ale bardziej dojazdowe, powstaje w okolicach nowo oddawanych osiedli mieszkaniowych np. Szewce, Kowale i wychodzi to głównie od mieszkańców.

OSOBA nr 24: Stwierdzono, że zasadniczym, głównym zadaniem jeśli chodzi o ciągi drogowe jest dokończenie obwodnicy wschodniej oraz dokończenie drogi nr S74. Chodzi głównie o lokalizację Kielc na szlaku komunikacyjnym Warszawa – Kraków, Warszawa – Tarnów czy też Tarnów – Łódź, która powoduje, że cały ciężki transport drogowy przejeżdża przez centrum miasta. Dlatego wspomniane drogi 73 i S74 są kluczowe dla odciążenia centrum. I te kierunki już są zaplanowane.

Dodatkowo, planuje się inwestycje w rejonie ul. Witosa - Rondo Zagnańska – Morawieckiego – Hubalczyków w kierunku węzła w drodze 74. Ma to na celu wyprowadzenie ruchu z centrum. Kolejne plany to przedłużenie al. Szajnowicza, aby ul. Piekoszowska została odciążona. Podobne plany rozbudowy dróg są od południa, czyli w rejonie ul. Krakowskiej i ul. Łopuszańskiej, gdzie planuje się połączenie obu ulic. Od wielu lat mówiło się również o połączeniu ul. Krakowskiej z ul. Ściegiennego (obecnie są to ul. Mislicka, Poślowicka, Chorzowska), jednakże, ze względu na trudności organizacyjne, oczekuje się na ukończenie obwodnicy Morawicy, która powinna rozwiązać istniejący tam problem z ruchem ciężarowym od strony Trzuskawicy. Chodzi o miejsca odciążające miasto i żeby powstało ich jak najwięcej. Planowano też dwujezdniowe przedłużenie ul. Wapiennikowej w kierunku ul. Krakowskiej.

OSOBA nr 25: Gmina Daleszyce planuje nowe ciągi drogowe w Sukowie, w Słopcu.

OSOBA nr 26: Potwierdzono, że gmina Górnio ma 3 plany na budowę nowych dróg, które znajdują się w miejscowym planie zagospodarowania. Maja one stanowić głównie drogi dojazdowe do nowopowstających zabudowań mieszkalnych, których liczba wzrasta wraz z szybkim rozwojem gminy.

OSOBA nr 27: Stwierdzono, że aktualnie gmina Piekoszów realizuje inwestycje polegające na uzupełnieniu i poprawie infrastruktury drogowej na terenie osiedli mieszkaniowych i bocznych dróg, przy których w ostatnich latach rozwinęła się zabudowa jednorodzinna. Nie widzi się potrzeby tworzenia nowych, głównych ciągów drogowych, ponieważ istniejące są wystarczające.

OSOBA nr 29: Wskazano, że bardzo potrzebna byłaby przebudowa drogi wojewódzkiej, przebiegającej przez gminę Masłów. Poprzez zwiększenie szerokości drogi nastąpiłaby poprawa komunikacji na tym odcinku. Do tego musiałaby powstać ścieżka rowerowa oraz wyniesione przejścia dla pieszych, aby automatycznie uspokoić ruch samochodów ciężarowych i ograniczyć prędkość na tym odcinku.

Planowana jest również budowa wschodniej obwodnicy Kielc, ale póki co nie ma zgody na jej proponowany przebieg i żaden z 3 wariantów nie został zaakceptowany.

Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic?

OSOBA nr 2: Wskazano DK75 na kierunku od ul. Sandomierskiej w kierunku Castoramy, wyjazdu na Morawice, stworzenie buspasa. Usprawniłoby to funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, natomiast wiązałoby się z dużymi protestami ze strony społeczeństwa.

Drugi przykład to Ulica Ogrodowa pomiędzy rondem a skrzyżowaniem z ul. Jana Pawła II, również wskazano potrzebę wprowadzenia buspasa. Ankietowany podaje, że w ostatnim czasie podczas remontu ruch odbywał się tylko jednym z dwóch dostępnych pasów ruchu i nie powodowało to większych korków, w związku z tym wprowadzenie tam buspasa mogłoby się sprawdzić i nie spowodować większych obiekcji ze strony użytkowników transportu indywidualnego.

OSOBA nr 5: Wskazano, że zawężenia ulic powinny się pojawić na głównych kierunkach wschód-zachód i północ-południe. Dobrze, gdyby było to możliwe w całym ciągu Alei IX Wieków, na terenie ul. Seminaryjskiej, ul. Ogrodowej.

OSOBA nr 7: Takie zawężenia mogły zostać wprowadzone w centrum i tam były akceptowalne. Na obrzeżach dąży się raczej do poszerzania niż do zwężania pasów drogowych.

OSOBA nr 8: Podkreślono, że chęci zawężeń istniejących dróg celem wyznaczenia buspasów jest zdecydowanie więcej niż realnych możliwości. W samych Kielcach takiego zawężenia można by dokonać na ul. Żytniej w kierunku ul. Ogrodowej, na wysokości Parku, jednak tam może być problem z miejscem.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę na fakt, że w gminie Chmielnik raczej nie występują miejsca, gdzie możliwe byłoby zawężenie ulic/dróg.

OSOBA nr 10: Na terenie Pierzchnic nie ma większej możliwości zawężania dróg, które i tak już są wąskie. Ciężko byłoby zlokalizować dodatkowy pas dla ruchu rowerów.

OSOBA nr 11: Zwrócono uwagę, że praktycznie przy wszystkich drogach powiatowych istnieją chodniki. Planowane jest dobudowanie chodnika przy drodze wojewódzkiej, ale w tym celu zostanie ona raczej poszerzona. Nie planuje się zawężeń i nie widzi się znaczących korzyści w takim działaniu.

OSOBA nr 12: Podkreślono, że na terenie gminy Zagnańsk ulice w niektórych miejscach są tak wąskie, że nie ma zupełnie możliwości zawężyć ich jeszcze bardziej.

OSOBA nr 13: Zwrócono uwagę, że zawężenie istniejącej drogi celem stworzenia dodatkowej przestrzeni dla rowerzystów i pieszych jest możliwe w starodrożu drogi krajowej, wjeżdżając od Wiśniówki przez Kajetanów aż do Barczy.

OSOBA nr 14: Stwierdzono, że zawężanie istniejących, i tak już wąskich pasów drogowych jest właściwie niemożliwe na terenie gminy Strawczyn.

OSOBA nr 15: Trudno wskazać miejsca, gdzie korzystne było zawężenie dróg na koszt buspasów. Takie mogłyby powstać w miejscach, gdzie obecnie są więcej niż 2 pasy ruchu w jednym kierunku.

OSOBA nr 16: Nie zauważa się potencjału do zawężania dróg, biegnących przez gminę.

OSOBA nr 17: Zauważono, że po uruchomieniu obwodnicy Kielc pozostanie DK nr 74, którą trzeba będzie przejąć a która stanie się wtedy taką drogą wewnętrzną, z której będą korzystać tylko mieszkańcy. Nie wydaje się, że by jej zawężenie i wytyczenie ścieżki rowerowej komukolwiek wtedy przeszkadzało.

OSOBA nr 19: Stwierdzono, że na zawężanie ulic w Kielcach (al. Legionów, ul. Ściegiennego) raczej nie ma już miejsca, gdyż cały jeden pas ruchu przeznaczony jest na miejsca postojowe. Wydzielone są tylko miejsca, zatoki autobusowe.

OSOBA nr 20: Stosowanie zawężeń zależy od miejsca i możliwości infrastrukturalnych. Są miejsca, gdzie te drogi już są wąskie (Osiny – Drugnia Rządowa) i nie ma szans na takie zawężenie. Ale jeśli droga jest dość szeroka a przy tym nie tak bardzo uczęszczana, to oczywiście taki pas drogi rowerowej dałoby się wygospodarować.

OSOBA nr 21: Zwrócono uwagę, że samorząd województwa planował taką inwestycję w ramach przebudowy DW 745 ze względu na planowaną rozbudowę istniejącego lotniska. Planowano dobudować brakujący fragment ścieżki rowerowej od granicy z Kielcami i w tym celu prowadzone są analizy jak, pośród tej gęstej zabudowy, umieścić ciąg pieszo-rowerowy.

OSOBA nr 22: Ocenie się, że zawężanie dróg celem zorganizowania tam ścieżek rowerowych na terenie gminy Nowiny jest możliwe, jednak musi to zostać poprzedzone konsultacjami i rozmowami z mieszkańcami, z władzami itd.

OSOBA nr 24: Ciągłe zauważa się miejsca, gdzie możliwe jest zawężanie ulic, celem wygospodarowania przestrzeni na drogi rowerowe lub buspasy. Przykładem jest ul. Warszawska, która została zwężona do jednego pasa, żeby na drugim zorganizować parking. Obecnie zamiast parkingu jest buspas. Zwraca się uwagę, że mieszkańcy oczekują projektowania węższych dróg, żeby automatycznie ograniczać prędkość, a w zaoszczędzonym miejscu zorganizować drogi dla rowerów. I są 2 takie miejsca w Kielcach, gdzie droga dla rowerów wyznaczona jest kolorem czerwonym (np. ul. Tomaszowska)

OSOBA nr 25: Ciężko znaleźć odcinki, które mogłyby zostać zwężone. Raczej rozważyć należy wykupienie odcinaka drogi i poszerzenie go, celem dobudowania ścieżki rowerowej oraz połączenie jej z Green Velo. Jednakże taki proces byłby czasochłonny.

OSOBA nr 26: Zwrócono uwagę, że na terenie gminy Górnio drogi są raczej wąskie. Przy ich remontowaniu raczej idzie się w kierunku dostosowania ich wymiarów do obecnych wymagań niż w kierunku zawężania. Zatem trudno jest zlokalizować takie miejsca w tej gminie.

OSOBA nr 27: Potencjalne zawężenia ulic w gminie Piekoszów mogą być trudne do zaakceptowania przez mieszkańców, którzy raczej optują za poszerzaniem istniejących obecnie dróg dojazdowych, podlegających modernizacji. Jednak dla bezpieczeństwa mieszkańców gmina stara się optymalizować szerokości modernizowanych dróg.

OSOBA nr 28: Popiera się zawężanie ulic celem wyznaczenia buspasów i dróg dla rowerów. Badania potwierdzają, że właściwie nie ważne jak szeroka będzie droga i z ilu pasów będzie się składała, w końcu i tak zostanie zakorkowana. Przykład ulicy Warszawskiej, na której podczas remontu równoległej al. Solidarności tworzą się spore korki, a komunikacja miejska bez problemu porusza się buspasem, dowodzi, że takie działania przynoszą oczekiwane efekty. Kolejne wnioski o dodatkowe buspasy są na bieżąco składane do Zarządu Dróg. Buspasy proponuje się na ulicy Seminaryjnej, Ogrodowej, Źródłowej czy na al. Solidarności.

OSOBA nr 29: Zauważono, że przy drogach są pobocza szutrowe, które można by przebudować na drogi rowerowe. Trzeba szukać rozwiązań w tym zakresie. Szuka się możliwości przejazdu drogami gminnymi czy wręcz polnymi.

OSOBA nr 30: Podkreślono, że zawężenia ulicy celem spowolnienia ruchu zastosowano na oddanej niedawno do użytku ul. Prostej. Jednak przy takich działaniach dostrzega się problem z mentalnością mieszkańców, którym takie działanie nie zawsze się podobają. Tak było chociażby w przypadku woonef'ów, stworzonych w ramach Europejskiego tygodnia mobilności i często trzeba czasu, żeby mieszkańcy przywykli do nowych organizacji ruchu.

Zauważono, że są również miejsca, gdzie zastosowane zawężenia pasów ruchu nie do końca działają. Tak jest na przykład na ul. Malików, w okolicy ul. Piekoszowskiej i centrów logistycznych. I w takim miejscu rozważa się inne metody zapewnienia bezpieczeństwa, jak na przykład budowę niewielkiej obwodnicy. W takich miejscach, gdzie ruch samochodów ciężarowych jest dość spory, nie sprawdzają się też progi zwalniające, które generują nawet większy hałas niż same samochody. Dlatego też dąży się do wypychania ruchu ciężarowego na obwodnice i uspokajania ruchu osobowego.

W jaki sposób wdrażać uspokojenie ruchu (np. zwężenie ulic) nie powodując konfliktów społecznych?

OSOBA nr 2: Planuje się w Kielcach przebudowanie kilku ulic celem uspokojenia ruchu. Planuje się przeformatowanie części ulic na woonefy.

Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że obszary preferowane do uspokojenia ruchu przewiduje się w Kielcach na ulice w ścisłym centrum miasta.

OSOBA nr 8: O uspokojenie ruchu mieszkańcy wnioskowali w miejscowościach Święta Katarzyna – droga 752, Tychów Stary – droga 744,

OSOBA nr 14: Gmina Strawczyn na bieżąco reaguje na wnioski mieszkańców o wprowadzenia obszarów o uspokojonym ruchu na jej terenie.

OSOBA nr 15: Zwrócono uwagę, że największa liczba zdarzeń drogowych ma miejsce na głównych ciągach komunikacyjnych, gdzie ruch jest bardzo wzmożony. Na drogach gminnych i wiejskich główny problem jest z brakiem ciągów pieszych i słabym oświetleniem obszarów tych dróg. I to właśnie jest powodem notowania zdarzeń drogowych z udziałem pieszych na takich drogach. Pojawiały się plany zawężania ulic w rejonach przejść dla pieszych poprzez powierzchnie wyłączane, ale na ten moment nie doszło do ich realizacji. Były również pomysły wprowadzania aktywnych przejść dla pieszych, które podświetlają się wraz ze zbliżaniem się pieszego.

OSOBA nr 19: Zauważono, że okolice Stadionu w Kielcach, gdzie zlokalizowane są również szkoły, to miejsce, gdzie powinno się umieścić próg zwalniający. Kierowcy jeżdżą dość szybko w tym obszarze a dodatkowo istnieje możliwość parkowania samochodów wzdłuż ulicy, nawet większych busów czy furgonetek. W takich warunkach, nawet z zachowaniem ostrożności, wychodząc spoza tych zaparkowanych samochodów można zostać niezauważonym i wpaść pod szybko jadący samochód. Rekomenduje się zainstalowanie progów przed wszystkimi przejściami w pobliżu szkół, szczególnie gdy znajdują się tam przystanki komunikacji publicznej.

OSOBA nr 20: Zwrócono uwagę, że miejsca uspokajania ruchu powinny być zlokalizowane na wjeździe do Pierzchnic – droga powiatowa. Druga lokalizacja, gdzie konieczny jest na przykład próg zwalniający to wjazd do Pierzchic od strony Chmielnika, w okolicy kościoła i zakładu pogrzebowego, gdzie konieczne jest zwolnienie przed zakrętem.

OSOBA nr 26: Podkreślono, że obszary uspokajania ruchu powinny być zlokalizowane w ciągu drogi krajowej, przy żłobkach i szkołach, szczególnie w miejscowościach Cedzyna, Radlin, Wola Jachowa. W woli Jachowej znajduje się też niebezpieczne skrzyżowanie dróg krajowej, powiatowej i gminnej, zatem tam również powinno się ten ruch uspokajać. Dalej na skrzyżowaniu w Skorzeszycach (droga 1317 T), gdzie na jednym z rogów skrzyżowania zlokalizowany jest kościół i ruch pieszo-samochodowy jest wzmożony. Na kolejnym skrzyżowaniu DW 745 z drogą 1309, otoczonym zwartą zabudową a przejście skrzyżowania jest dość niebezpieczne. Innym newralgicznym punktem jest skrzyżowanie drogi krajowej z DW 745, gdzie przy skrzyżowaniu znajduje się apteka i dom seniora oraz magazyny. W pobliżu jest też przystanek, więc ta okolica jak najbardziej kwalifikuje się do uspokojenia ruchu. W miejscowości Cedzyna zlokalizowane jest rondo i od ronda w stronę Radlina biegnie odcinek z zabudową mieszkaniową i usługową, ale brakuje ciągów pieszych. Toteż byłoby dobre miejsce do uspokojenia ruchu.

OSOBA nr 27: Zauważono, że już na etapie modernizacji infrastruktury drogowej gmina stara się wprowadzać elementy uspokajania ruchu. Często docierają też sygnały od mieszkańców, że zmodernizowany odcinek może powodować przekroczenia prędkości, dlatego też gmina stara się reagować na bieżąco i uspokajać ruch w takich strefach.

Czy wprowadzać strefy Tempo 30/strefy ruchu uspokojonego?

OSOBA nr 15: Stwierdzono, że uspokajanie ruchu drogowego do poziomu 20-30 km/h nie przynosi oczekiwanych skutków. Podkreśla się, że już właściwe dostosowanie się do prędkości 50 km/h w terenie zabudowanym pociąga za sobą znaczne zmniejszenie ilości zdarzeń drogowych, w tym tych z udziałem pieszych. Ograniczenia prędkości samymi znakami nie przynosi właściwie żadnych skutków. Dopiero egzekwowanie takich ograniczeń przez patrole policji dają wymierne efekty. Jednak patrole nie mogą być we wszystkich takich miejscach jednocześnie.

OSOBA nr 24: Zauważono, że strefy ruchu Tempo 30 są bardzo dobrym pomysłem, szczególnie w śródmieściu, które samo w sobie powinno mieć taki uspokojony charakter. To rozwiązanie sprawdza się

również na osiedlach mieszkalnych oraz w okolicach szkół i przedszkoli. Ograniczenia strefowe pozwalają również na stawienie mniejszej ilości znaków drogowych, dzięki czemu te, które już są, są dużo lepiej zauważane. Podobnie jest ze strefami zamieszkania, gdzie dopuszczalna prędkość to 20 km/h a piesi mają tam bezwzględne pierwszeństwo.

OSOBA nr 27: Uspokajanie ruchu w gminie Piekoszów wdrażane jest poprzez budowanie wyniesionych przejść dla pieszych, wyniesionych skrzyżowań czy też organizowanie stref Tempo 30. Zwrócono uwagę, że najlepiej sprawdzają się wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych, gdyż stanowią one fizyczny element uspokajania ruchu, który wymusza zredukowanie prędkości. Dodatkowo, swoją firmą takie skrzyżowanie czy przejście dla pieszych wskazuje na miejsce ważne, gdzie należy zachować szczególną ostrożność i zwrócić uwagę na innych uczestników ruchu drogowego.

Jak zarządzać ruchem pojazdów ciężarowych by minimalizować ich negatywny wpływ na obszary zabudowy mieszkaniowej?

OSOBA nr 2: Wskazano przede wszystkim brak wschodniej obwodnicy, kierunek ten jest w dużym stopniu obciążony przez transport ciężki, wprowadzenie wag zjazdowych celem większej kontroli.

OSOBA nr 4: Jako przykład w gminie podano ustawianie znaków informujących o ograniczeniach tonażowych, zgłaszanie nadużyć do odpowiednich służb przez gminę, mieszkańców.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę na wschodnią obwodnicę miasta Kielce – tego elementu brakuje szczególnie w obszarze al. Solidarności, ul. Źródlowej. Punktowo, gdzie to możliwe to ograniczenia tonażu oraz organizowanie objazdów – szczególnie przy osiedlach mieszkaniowych.

OSOBA nr 7: Ze względu na kopalnię, zlokalizowaną w sąsiedniej gminie, ruch samochodów ciężarowych, szczególnie przez centrum Daleszyc jest bardzo duży. Ma to negatywny wpływ na zabudowę mieszkaniową, z której część jest już bardzo stara i objęta opieką konserwatora zabytków. Podejmowano próby ograniczenia tonażu samochodów ciężarowych, przejeżdżających przez centrum, jednak spotyka się to ze sprzeciwem ze strony Starostwa Powiatowego w Kielcach.

OSOBA nr 8: Potwierdzono, że w zarządzaniu ruchem pojazdów ciężarowych stosuje się głównie ograniczenia prędkości, ograniczenia tonażu, ale buduje się również obwodnice. Z takimi wnioskami najczęściej występują też mieszkańcy. Tak jest chociażby na drodze 763 na odcinku od węzła Chęciny do Morawicy, w Klimontowie na DW nr 758 (wniosek o wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężarowych z centrum), w Końskich.

OSOBA nr 9: Potwierdzono, że ruch samochodów ciężarowych, szczególnie w zabytkowym centrum miasta, generuje pewne problemy. Jest na szczęście częściowa obwodnica od Kielc w kierunku wschodnim. Dodatkowo, projektowany jest kolejny pierścień obwodnicy miasta.

OSOBA nr 10: Przyznano, że problem z ruchem samochodów ciężarowych występuje na ul. Kieleckiej i ul. Krościennej (w ciągu drogi Chmielnik – Kielce). Mieszkańcy występowali o wybudowanie obwodnicy w tym miejscu. Po przeprowadzeniu badań, starostwo powiatowe uznało, że ruch pojazdów ciężarowych w tym obszarze jest stosunkowo niski i budowa obwodnicy nie ma sensu. Gmina nie dysponuje środkami na budowę takiej obwodnicy.

OSOBA nr 11: Zwrócono uwagę, że przejazdy samochodów przez progi zwalniające mogą wywoływać dodatkowe drgania i hałas.

OSOBA nr 13: Podkreślono, że gmina Zagnańsk stosuje najczęściej ograniczenia tonażowe. W niektóre miejsca ciężarówki mogą wjechać tylko ze specjalnym pozwoleniem. Na co dzień nie zauważa się uciążliwości ruchu samochodów ciężarowych.

OSOBA nr 14: Potwierdzono, że zdarzają się nieliczne wnioski o ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych, jednak nie wszędzie takie ograniczenie jest możliwe. Jeśli dana droga spełnia kryteria nośności to naprawdę ciężko jest wprowadzić takie ograniczenie.

OSOBA nr 15: Zauważono problem z ruchem samochodów ciężarowych w obszarze dróg K73 – W762 – S7 kierunek Morawica i na Chęciny, gdzie występuje gęsta zabudowa i mieszkańcy już od dłuższego czasu skarżą się na wzmożony ruch samochodów ciężarowych, próbując jednocześnie wymóc zmiany w tym zakresie (np. zmiany tonażu). Podobny problem występuje na ul. Malików, gdzie przewidziana jest strefa przemysłowa i ten ruch również jest wzmożony. W planach są budowy obwodnic, jednak bardzo ciężko powiedzieć, kiedy będą one zrealizowane.

OSOBA nr 16: W związku ze wzmożonym ruchem samochodów ciężarowych, kopalnia, do której dojeżdżają takie pojazdy, w ramach zadośćuczynienia mieszkańcom buduje np. boiska i dofinansowuje miejscowości.

OSOBA nr 21: Ograniczenia ruchu samochodów ciężarowych mogłyby zostać wprowadzone w okolicy Wiśniówki, na drodze wojewódzkiej nr 745.

OSOBA nr 24: Miasto Kielce zmierza generalnie do ograniczania ruchu samochodów ciężarowych szczególnie w zakresie ich wjazdu do centrum. Jednak centrum Kielc ciągle się rozrasta.

Dodatkowo, żeby ograniczyć uciążliwość ruchu ciężarowego i jego negatywny wpływ, projektuje się nawierzchnie o mniejszej szorstkości, żeby minimalizować hałas, ogranicza się dozwolona prędkość poruszania takich samochodów czy też instaluje się ekrany akustyczne, idealnie w zieleńców. Oczywiście projektuje się wspomniane już obwodnice, zachęcające do korzystania z nich przez pojazdy tranzytowe. Na ul. Witosa – drodze dwujezdniowej o dużym tonażu, zlokalizowano aż 7 rond oraz kilku przejść dla pieszych ze światłami, skorelowanymi z prędkością poruszania się danego samochodu. Jeśli pojazd jedzie ok. 40 km/h to będzie miał zielone światło, jeśli szybciej, to czerwone. Co więcej, droga nie jest prosta tylko ma łuki, które automatycznie przyczyniają się do ograniczania prędkości.

OSOBA nr 25: Największym problemem, związanym z ruchem samochodów ciężarowych, jest ich przejeżdżanie przez rynek w Daleszycach. Przejazd ciężkich samochodów po kostce brukowej generuje hałas i odczuwalne drgania.

OSOBA nr 26: Zwrócono uwagę na spory ruch samochodów ciężarowych, zaopatrujących strefy działalności gospodarczej (kopalnia) w gminie Górno. Oczekiwana jest kontynuacja budowy drogi S7, jako że aktualnie ten transport ciężarowy odbywa się drogą wojewódzką o nie najlepszych parametrach dla takiego ruchu. Duży ruch ciężarówek obserwuje się również w ciągu DW nr 752, gdzie zlokalizowana jest szkoła i urząd gminy. Tam również należałoby przemyśleć możliwości ograniczenia takiego ruchu. Ze względu na rozwijające się na terenie gminy firmy, przy planowaniu inwestycji drogowych trzeba starać się godzić interesy i przedsiębiorców i mieszkańców.

OSOBA nr 27: Potwierdzono, że ruch samochodów ciężarowych odbywa się głównie drogami wojewódzkimi i powiatowymi i to głównie w ich pobliżu odczuwalne są skutki takich przejazdów. Ale raczej nie ma on znaczącego wpływu na rozwój zabudowy na terenie gminy Piekoszów.

OSOBA nr 29: Zwrócono uwagę, że problem ruchu ciężarowego jest problemem wielu samorządów, szczególnie tych, gdzie główna linia przejazdu przez gminę jest jednocześnie gęsto zabudowana budynkami mieszkalnymi. Taki problem występuje chociażby w większości sołectw gminy Maśków. Tam, gdzie ruch ten jest szczególnie uciążliwy można zastosować ograniczenia tonażowe.

W których gminach konieczne są zmiany w sieci drogowej?

OSOBA nr 7: Na terenie gminy Daleszyce buduje się bardzo dużo nowych dróg. Co roku dochodzi kilka – kilkanaście nowych dróg.

OSOBA nr 8: Brak informacji dotyczących koniecznych zmian w sieci drogowej.

OSOBA nr 10: Nie widzi się takiej konieczności. Aktualnie istniejąca sieć jest wystarczająca.

OSOBA nr 15: Podkreślono, że wjazdy i wyjazdy z Kielc w stronę ościennych gmin są w miarę rozsądnie rozwiązane. Przydałyby się rozwiązania tranzytowe, żeby nie prowadzić tego ruchu do Kielc. Obecnie prowadzone są prace przetargowe nad włączeniem DK nr 74 do ciągu S7, ale ciągle nie można powiedzieć, kiedy dojdzie do realizacji tej inwestycji. Ostatnio oddano ciągi dwujezdniowe w okolicy Morawicy. Duże nadzieje pokłada się w uruchomieniu systemu ITS, który zapewni bardziej płynny przejazd przez Kielce dzięki zielonym falam, dostosowywanym do natężenia ruchu.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że każda z gmin chce być swego rodzaju niezależnym bytem i bardzo trudno wypracować wspólny kierunek rozwoju w ramach KOF. Jedyne co aktualnie udaje się realizować w porozumieniu z gminami ościennymi to inwestycje związane z transportem rowerowym. Natomiast w zakresie zintegrowanego transportu publicznego pojawiają się trudności w wypracowaniu wspólnego frontu. Gminy musiałyby dopłacać do zorganizowania takiej komunikacji – i niektóre to robią, rozumiejąc wyższość autobusu nad busem. Dodatkowo, dostrzega się dążenie gmin do tego by posiadać własne dworce, własny tabor i duży wpływ na częstotliwość kursowania komunikacji. Była wizja zorganizowania centrów przesiadkowych na obrzeżach miasta, jednak nie spotkała się ona z poparciem zarówno władz gmin jak i ich mieszkańców.

Trudności w opracowaniu wspólnego frontu zostały napotkane również podczas prac nad wschodnią obwodnicą Kielc. Gminy popierały przebieg obwodnicy, ale tylko na terenie gminy Kielce.

OSOBA nr 27: zwrócono uwagę, że dla gminy Piekoszów, ze względu na jej funkcję sypialną w stosunku do miasta Kielce, korzystnym byłoby przebudowanie drogi wylotowej z Kielc, nr 768, do drogi dwujezdniowej, omijającej ul. Piekoszowską. Przy wspomnianej drodze nie ma ścieżki rowerowej. Natomiast dla gminy ważne jest rozwijanie ciągów pieszo rowerowych w relacji aglomeracja – centrum gminy, gdyż obecnie ta infrastruktura nie jest pełna.

Jak mają wyglądać strefy ruchu uspokojonego/Tempo 30 – czy powinny być to woonerfy?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że najlepszym rozwiązaniem uspokajania ruchu są wyniesione przejścia dla pieszych (bezpieczne, mniej uciążliwe dla kierowców). W przypadku progów zwalniających stwierdzono, że są one mniej skuteczne, źle wpływają na układ jezdni pojazdu.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę na fakt, że progi zwalniające bywają kłopotem w pewnych obszarach. Częściej wprowadza się ograniczenia ruchu ze względu na strefę zamieszkania i możliwość egzekwowania tych ograniczeń. Zwiężenia stosuje się w kontekście przejść dla pieszych i budowania wysepek na przejściach

OSOBA nr 7: Zauważono, że dobrym rozwiązaniem uspokajającym ruch mogłyby być szynki. Jednakże, zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców, najwięcej montuje się progów zwalniających. Niemniej, nawet takie działania ograniczane są do minimum, głównie ze względu na hałas.

OSOBA nr 8: Zwrócono uwagę, że na drogach wojewódzkich nie ma możliwości instalowania progów zwalniających. W samym mieście stosuje się głównie progi zwalniające. Jeśli chodzi o fotoradary to znajdują się one raczej przy drogach wojewódzkich niż przy drogach, których zarządcą jest miasto.

Potwierdzono, że wprowadzanie woonerfów jest dobrym pomysłem na uspokojenie ruchu drogowego w mieście. Tempo 30 na pewno spowolni ruch samochodowy w mieście. Jednakże zwraca się uwagę na fakt, że występuje to nieustanny konflikt interesów między pieszymi/mieszkańcami a kierowcami i nie wszystkim będą się podobały wprowadzane zmiany.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę, że Wydział gminy, odpowiedzialny za ten zakres, skłania się raczej ku wyznaczaniu ulic jednokierunkowych, dążąc tym samym do uspokojenia ruchu w pewnych obszarach.

Dodatkowo, w miejscach, gdzie zachodzi taka potrzeba, stosuje się progi zwalniające czy strefy Tempo 30, szczególnie w okolicach szkół czy placów zabaw. Działania te przynoszą oczekiwane efekty, kierowcy się dostosowują i jak na razie nie zdarzają się wypadki.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że na wniosek mieszkańców, po zbadaniu zasadności wniosku, na drogach gminnych instalowane są progi zwalniające. Na drogach powiatowych wprowadzane są ograniczenia prędkości.

OSOBA nr 11: Celem uspokojeni ruchu w gminie Zagnańsk stosuje się głównie progi zwalniające oraz wyniesione przejście dla pieszych (w ciągu drogi wojewódzkiej). Fotoradarów nie ma na terenie gminy. Zwrócono uwagę, że zawężenia ulic lub stosowanie szykan, które miałyby uspokajać ruch, nie przynosi oczekiwanego skutku. Wręcz przeciwnie, powoduje większe zagrożenie, szczególnie w warunkach zimowych.

OSOBA nr 12: Potwierdzono, że dla uspokojenia ruchu najbardziej sprawdzają się progi zwalniające, ale nie zawsze można je zastosować. Spowodowane jest to ich konstrukcją i w niektórych przypadkach powodują zbyt duże uderzenia podczas ich pokonywania. Generują również dodatkowy hałas i wibracje. Zastosować można również progi asfaltowe, które wydają się lepiej wyprofilowane.

Dobrym rozwiązaniem są również ronda oraz szykany, które sprawdzają się na niektórych drogach.

OSOBA nr 13: Na terenie gminy Zagnańsk, stosuje się progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych (ul. Turystyczna – jednak w zbyt bliskiej odległości od siebie). Są strefy ruchu 30, jednak zwykle mieszkańcy nie przestrzegają tych ograniczeń. Widzi się konieczność uspokajania ruchu głównie w okolicach szkół – pomóc mogłyby fluorescencyjne znaki ostrzegawcze. Zauważono, że w krajach zachodnich odchodzi się już od progów zwalniających, jako że generują dodatkowy hałas, powodują większą eksploatację pojazdów i koniec końców nie są aż tak korzystne i proekologiczne.

OSOBA nr 14: Celem uspokojenia ruchu gmina Strawczyn stosuje głównie progi zwalniające. Uzyskano dofinansowanie na modernizację kilku przejść dla pieszych na terenie gminy, gdzie zamontowane będzie oznakowanie interaktywne czy pasy grubowarstwowe. Będą instalowane radary, wyświetlające aktualną prędkość pojazdu zbliżającego się do przejścia przy drogach wojewódzkich.

OSOBA nr 15: Miasto Kielce jest w trakcie analizowania pomysłu budowy wyniesionych przejść dla pieszych w pewnych rejonach, głównie z powodu częstych zdarzeń drogowych z udziałem pieszych (np. ul. Wapiennikowa). Rozważa się również doświetlenia przejść dla pieszych czy instalowanie pasów wibracyjnych, które świetnie spełniają swoją funkcję. Jednak to drugie rozwiązanie spotyka się czasem z krytyką mieszkańców, którzy skarżą się na wzmożony hałas. Instalowanie progów zwalniających jest często ograniczone ruchem komunikacji publicznej, a instalowane progi wyspowe są omijane przez kierujących.

Jeśli chodzi o tworzenie woonerfów to sam pomysł jest niezły, ale może pojawić się problem z finansowaniem oraz znalezieniem terenu pod organizację terenów zielonych.

OSOBA nr 16: Zwrócono uwagę na fakt, że w centrum Piekoszowa zainstalowano duży próg zwalniający, celem ograniczenia liczby wypadków. W okolicach szkoły namalowane są grubowarstwowe pasy zwalniające. Na Skałce umiejscowiono radar, pokazujący prędkość zbliżającego się pojazdu. Progi zwalniające oraz drgania, jakie generują są często źródłem sporów z mieszkańcami.

OSOBA nr 17: Na terenie gminy stosuje się progi zwalniające (choć nie wszędzie można je montować). Na drogach powiatowych inwestuje się w inteligentne przejścia dla pieszych z dodatkowym oświetleniem oraz grubowarstwowymi pasami, namalowanymi na jezdni. Dodatkowo, instaluje się urządzenia wyświetlające aktualną prędkość zbliżającego się pojazdu. Mieszkańcy często wnoszą o instalację progów zwalniających lub częstsze patrole policji w tych najbardziej ruchliwych miejscach.

OSOBA nr 20: Stwierdzono, że progi zwalniające montuje się raczej przy osiedlach. Jednak pojawiają się głosy, że mieszkańcy, ze względu na hałas, jaki te progi generują zdecydowanie bardziej wolą grubowarstwowe pasy namalowane na jezdni w okolicach przejść.

OSOBA nr 21: Potwierdzono, że na drogach gminnych stosowane są te progi zwalniające, powstało kilka interaktywnych przejść dla pieszych. Radarów raczej się nie stosuje. Natomiast pojawiają się głosy mieszkańców, chcących ograniczenia prędkości na drogach powiatowych, gdzie z kolei pojawiają się ograniczenia natury prawnej do stosowania progów zwalniających.

OSOBA nr 22: Podkreślono, że progi zwalniające zdają egzamin, samochody zwalniają. Dodatkowo zasugerowano zainstalowanie na skrzyżowaniu Nowiny – Chęciny, Nowiny – Kielce kamery monitorującej ewentualny wjazd na skrzyżowanie na czerwonym świetle.

OSOBA nr 24: Zauważono, że najprostszym sposobem na uspokajanie ruchu jest instalowanie znaków ograniczających prędkość, jednak to przynosi bardzo słabe efekty. Kolejnym rozwiązaniem jest zaprojektowanie odpowiedniej geometrii drogi, która wymusza wolniejszą jazdę. Następnie stosuje się rozwiązania z zakresu zielonej fali. Oczywiście stosowane są również progi zwalniające, aczkolwiek niechętnie. Progi generują hałas, drgania i konieczność hamowania i ponownego ruszenia z miejsca. Stosuje się również wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, które spotykają się z dobrym przyjęciem użytkowników dróg. Dodatkowo, miasto decyduje się na optyczne zawężenie pasa jezdni przez wymalowanie odpowiednich oznaczeń – np. ul. Łódzka, w rejonie Hubalczyków, gdzie zawężenie do jednego pasa ruchu pozwoliło na wydzielenie bezpiecznych prawo i lewoskrętów.

Zwrócono uwagę, że w Kielcach przeprowadzony został program pilotażowy, dotyczący organizowania wooneerfów na terenie miasta, który został dość dobrze przyjęty i świetnie spełnia swoje funkcje uspokajania czy ograniczania ruchu samochodowego. Powinno się rozważyć dalsze ich stosowanie, jednak głównie w pobliżu miejskich starówek czy ogródków konsumpcyjnych.

OSOBA nr 25: Potwierdzono, że w gminie Daleszyce instalowane są progi zwalniające przed przejściami dla pieszych oraz pasy grubowarstwowe, również w miejscach zbliżania się do przejść. Planowane są dalsze inwestycje w tym zakresie. Plus przejścia są dodatkowo doświetlone. Dodatkowo, takie uspokajacze ruchu powinny zostać zastosowane w okolicach kościołów i cmentarzy.

OSOBA nr 26: na terenie gminy Górnio montuje się progi zwalniające. Dodatkowo, przy przeprowadzanych remontach, instaluje się wyniesione przejścia dla pieszych. Jednakże, kierowcy często próbują omijać progi zwalniające poboczem. Stwarza to zagrożenie dla pieszych, którzy poruszają się poboczami.

OSOBA nr 28: w Kielcach stosowane są progi zwalniające, zapewniające swobodny przejazd autobusów miejskich, a jednocześnie uniemożliwiające ich omijanie przez samochody osobowe. Dodatkowo, w niektórych miejscach, jak np. na ul. Prostej, stosuje się wyspy ze znakiem omijania, powodując szykanę, przed którą należy zwolnić.

OSOBA nr 29: Zwrócono uwagę, że w gminie Masłów, w celu uspokojenia ruchu, stosuje się odpowiednie oznakowanie, zmniejszające prędkość. Przy budowie nowych dróg stosuje się różnego rodzaju zawężenia i progi. Stosuje się pomysły z wysepkami, rondami, mającymi na celu na spowolnienie ruchu. Najlepszym przykładem takich działań może być ul. Witosa w Kielcach. Wprowadzone tam ograniczenia początkowo budziły sprzeciw mieszkańców, bo droga jest kręta, jest tam wiele rond, sporo przejść z sygnalizacją świetlną. To wszystko ma wpłynąć na spowolnienie ruchu, a jednocześnie na bezpieczeństwo i to się udało. Oczywiście w inny sposób będzie można te działania stosować w miastach a w inny w gminach, gdzie te przestrzenie komunikacyjne nieco się różnią. Przy gęstej zabudowie stosowane są progi zwalniające, ale też nie przez wszystkich są akceptowane. Potwierdzono istnienie całej gamy działań, które można zastosować w zależności od potrzeb mieszkańców.

Z obserwacji wynika, że ludzie chcą jeździć nie szybko, a płynnie. A zastosowane ograniczenia zmniejszają ilość kolizji i wypadków.

OSOBA nr 30: Miasto z powodzeniem instaluje wyniesione przejścia dla pieszych oraz stosuje malowanie grubowarstwowych pasów przed przejściami, które mają za zadanie ograniczenie prędkości zbliżających się samochodów. Zwrócono jednak uwagę, że wprowadzanie pewnych ograniczeń w samym centrum miasta wiąże się ograniczeniami infrastrukturalnymi, których nie da się zmienić. Dlatego bezpieczniej jest wyprowadzać ruch ze śródmieścia.

Podkreślono, że przy planowaniu ruchu bierze się pod uwagę wszystkich jego uczestników, w tym rowerzystów i pieszych.

2.3.4 MODUŁ IV – zgodny z obszarem strategicznym: BUDOWA PRZYJAZNEGO ŚRODOWISKU, JEDNOLITEGO SYSTEMU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Gdzie obecnie występują „białe plamy komunikacyjne”, tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy? Czy istnieje potrzeba dywersyfikacji usług komunikacyjnych na tych terenach?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że w mieście Kielce takich białych plam nie ma. Oczywiście nie wszędzie da się wjechać, jest to uzależnione od infrastruktury. Jeśli chodzi o gminy to stwierdzono, że sytuacja może być inna i zapewne są takie sołectwa do których komunikacja nie dojeżdża, spowodowane może być to przez infrastrukturę. W przypadku dywersyfikacji usług transportowych, stwierdzono, że część gmin mogłoby wykorzystać kolej w celu skomunikowania się z miastem.

OSOBA nr 3: Oceniono, że są obszary, z których utrudnione jest dostatanie się do komunikacji miejskiej, natomiast nie podano konkretnych przykładów.

OSOBA nr 4: Nie stwierdzono takiego problemu

OSOBA nr 5: Zauważono, że w zakresie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na pewno występują białe komunikacyjne w ościennych sołectwach, ale aktualnie trudno podać konkretne przykłady.

OSOBA nr 6: Stwierdzono, że białe plamy komunikacyjne już raczej nie występują. Gmina Zagnańsk przeprowadziła przetarg na usługi transportowe i transport tam jest zabezpieczony. Stwierdzono nawet, że obecnie w gminie Zagnańsk tych kursów jest za dużo. Zwrócono uwagę, że gmina dopłaca do kursów jednego z przewoźników ze środków z Budżetu Państwa, przewidzianych właśnie na pokrycie białych plam komunikacyjnych. Potwierdzono, że takie trasy jak w gminie Strawczyn czy Zagnańsk potrzebują około 10-15 kursów dziennie. W niektórych miejscach oferowane jest nawet 40 kursów dziennie, ale do większości z nich dopłaca Państwo a tak naprawdę nie ma na nich wystarczającego obłożenia.

OSOBA nr 7: Potwierdzono, że w tym momencie na terenie gmin nie występują już białe plamy komunikacyjne. Jest to wynikiem m. in. Wprowadzenia funduszu autobusowego. Czasowe ograniczenia w dostępie do komunikacji mogą występować w weekendy czy święta, ale z taką sytuacją mierzy się większość gmin.

OSOBA nr 8: W związku z brakiem wiedzy w tym zakresie nie ma możliwości udzielenia odpowiedzi na to pytanie.

OSOBA nr 9: Potwierdzono, że na terenie gminy Chmielnik są sołectwa, które nie mają połączenia komunikacyjnego transportem publicznym – np. Zrecze Małe, Zrecze Duże, rejon Piotrkowski. Zaznaczono, że próby wprowadzenia transportu publicznego na teren gminy były podejmowane, jednakże z przeprowadzonych konsultacji wyniknęło niewielkie zainteresowanie takim transportem.

Natomiast na terenie gminy działają przewoźnicy prywatni. Współpraca z nimi układa się raczej poprawnie, chociaż czasem występują problemy z respektowaniem punktualności odjazdów.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że w gminie Pierzchnice jedyne białe plamy transportowe występują w 3 miejscowościach – Holendry, Ujmy i Czarna. Jednak próby wprowadzania tam transportu publicznego nie przyniosły efektów w związku z nikłym zainteresowaniem. W innych sołectwach, gdzie zgłaszano niedostatki transportowe, zostały uruchomione dodatkowe ogólnodostępne połączenie, głównie na potrzeby młodzieży szkolnej, dojeżdżającej do szkół średnich. Kurs jest finansowany przez gminę wspólnie w wojewodą.

OSOBA nr 11: Zauważono, że na terenie gminy nie ma już „białych plam”. Są sytuacje, gdzie mieszkańcy muszą podejść kawałek do przystanku, jednak te odległości nie są bardzo duże.

OSOBA nr 13: Gmina Zagnańsk otrzymuje zgłoszenia z miejscowości Chrusty, gdzie kursowała linia nr 7, zawieszona na czas remontów. Po ich zakończeniu linia ta już nie wróciła na swoją trasę. Mieszkańcom zaproponowano linie nr 3, która już kursuje, jednak poprzednia linia nr 7 wydawała się być korzystniejsza dla mieszkańców. Transport publiczny w miejscowości Zachełmie był mocno ograniczony również z powodu remontów. Mieszkańcy miejscowości Zabłocie w ogóle nie mają przystanku na swoim terenie i muszą dojść spory kawałek do miejsca, gdzie kursuje komunikacja publiczna. Jednakże Zabłocie jest swego rodzaju odnogą, do której nie chcą zajeżdżać przewoźnicy. Kaniów również jest miejscowością z ograniczonym dostępem do komunikacji publicznej i mieszkańcy również pokonują sporą odległość, żeby się dostać na przystanek przy ul. Turystycznej.

OSOBA nr 14: Podkreślono, że istniejące białe plamy gmina stara się minimalizować, organizując transport gminny, jednak mieszkańcy nadal zgłaszają niedostateczną liczbę połączeń, szczególnie w weekendy (problem z dojazdem do/z Kielc).

OSOBA nr 16: Zauważono, że przykładem białej plamy komunikacyjnej jest miejscowość Gniewce, sołectwo Jaworzna, gdzie do najbliższego przystanku trzeba pokonać odległość ponad 2 km.

OSOBA nr 17: Potwierdzono, że gmina Miedziana Góra korzysta ze środków Urzędu wojewódzkiego na zwalczanie białych plam komunikacyjnych. Dodatkowo pojawili się operatorzy prywatni właśnie w miejscowościach, które nie miały takich połączeń. Jednak oferowanych aktualnie połączeń nadal jest stanowczo mało. Część połączeń jest notorycznie likwidowana, bo gdzieś każdy szuka oszczędności, szczególnie w dobie inflacji i wysokich cen paliw. Część komunikacji miejskiej została zlikwidowana z powodu dużej konkurencji ze strony przewoźników prywatnych. Potem oni również zawiesili swoje kursy, ale w to miejsce już nie przywrócono autobusów. Dodatkowe kursy ZTM wiążą się z kolejnymi dopłatami, jakie gmina musi uiszczać. I to wszystko powoduje, że coraz mniej kursów jest dostępnych dla mieszkańców.

OSOBA nr 20: Podkreślono, że w gminie Pierzchnice kłopot z brakiem transportu mają Holendry, Ujny, Osiny, Guminice, małe miejscowości, przysiółki. Generalnie na terenie gminy funkcjonują linie podmiejskie i przewoźnicy prywatni i ludzie raczej nie narzekają, bo istniejące połączenia są tak skorelowane, żeby dowozić np. młodzież do szkół średnich do Kielc czy do Chmielnika. Ale problem pojawia się właśnie w tych miejscowościach sąsiednich, gdzie rodzice muszą sami dzieci dowozić.

OSOBA nr 21: Stwierdzono, że na terenie gminy Masłów białe plamy transportowe już nie występują, jednakże komunikacja publiczna mogłaby kursować z większą częstotliwością. Gmina wykorzystwała środki z funduszu autobusowego. Dodatkowo przewoźnicy prywatni uzupełniają ten transport autobusowy, zapewniając na przykład bezpośrednie połączenie z centrum gminy.

OSOBA nr 22: Potwierdzono brak białych plam transportowych na terenie gminy Kielce. Prowadzony jest stały monitoring obłożenia poszczególnych kursów a także konieczności ich uzupełniania. Tak też powstał dodatkowy Bus, który przewozi ludzi na trasie Kowale – Nowiny. Dodatkowo prowadzone są

konsultacje i rozmowy z mieszkańcami na temat linii nierentownych. Główny problem, jaki jest dostrzegany to stale rosnące koszty utrzymania połączeń komunikacji i konieczność dopłacania do nich z budżetu gminy.

OSOBA nr 25: Potwierdzono, że na terenie gminy Daleszyce nie występują już białe plamy komunikacyjne, ale na pewno transport nie jest wystarczający. Podkreśla się znikomą ilość kursów oraz problemy z dojazdami w weekendy.

OSOBA nr 26: W kontekście białych plam komunikacyjnych wspomnieć powinno się nowopowstające osiedla mieszkaniowe, gdzie przez pewien czas, mieszkańcy są rzeczywiście odcięci od komunikacji publicznej. Przykładem może być Radlin – Ogrodzenie, Leszczyny, Leszczyny – Skały, jednak w dalszej perspektywie takich miejsc może być więcej.

OSOBA nr 28: Potwierdzono, że ciągle istnieją białe plamy komunikacyjne, szczególnie na terenach przyległych gmin. Jednakże Zarząd Transportu, we współpracy z gminami oraz w zależności od dostępnych dróg, ich jakości jak również środków finansowych, jakie gmina może przeznaczyć, stara się te białe plamy niwelować. Oczywiście zauważa się, że oczekiwania mieszkańców co do tworzenia nowych połączeń komunikacji publicznej są coraz większe. Nie wszystkie propozycje mogą zostać zrealizowane ze względu na niedostosowaną infrastrukturę drogową lub niedostateczne możliwości finansowania. Zwraca się uwagę, że gminy często korzystają z funduszu autobusowego, by we współpracy z prywatnymi przewoźnikami ograniczać miejsca bez komunikacji publicznej. Dofinansowanie przewoźników prywatnych z Urzędu Wojewódzkiego wynosi około 3 zł.

OSOBA nr 29: Na chwilę obecną nie stwierdzono białych plam na terenie gminy. Jest to spowodowane wieloletnią polityką gminy, mającą na celu zapewnienie jak najlepszej komunikacji wszystkim mieszkańcom gminy. W związku z lokalizacją gminy Masłów tuż przy granicy Kielc, wielu mieszkańców dojeżdża do miasta do pracy, do szkół i żłobków. Również część życia rodzinnego mieszkańców gminy toczy się w Kielcach – tam robią zakupy, korzystają z rozrywek. Podkreślono, że aktualnie gmina posiada 4 linie autobusowe miejskie: linia numer 10, 38, 12 i 7. Dodatkowo, gmina korzysta z rządowego programu przewozów autobusowych i dzięki temu zakontraktowani przewoźnicy prywatni wypełniają istniejące dotychczas białe plamy. Przewoźnicy prywatni zostali wyłonieni w przetargu i ich głównym zadaniem jest dowożenie mieszkańców z poszczególnych sołectw do gminy, ośrodka zdrowia i ośrodka Pomocy Społecznej. W centrum gminy mieszkańcy mogą się przesiąść do autobusów miejskich, które zawiozą ich do samych Kielc.

Jak ma wyglądać docelowa sieć parkingów P+R i B+R?

OSOBA nr 1: Stwierdzono, że w Kielcach są dwa parkingi, które umożliwiają użytkownikom zmianę środka na transportu na transport zbiorowy lub przemieszczanie się pieszo (nie sprecyzowano jednak czy jest to dokładnie P+R)

OSOBA nr 4: Stwierdzono, że w mieście są parkingi, które pozwalają na pozostawienie roweru czy też samochodu osobowego i przesiadkę w komunikację miejską.

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że parkingi P&R w Kielcach funkcjonują, jednak nie do końca zdały egzamin. Częściowo może to wynikać z faktu, że idea P&R była dobrze opisanym pomysłem, którego celem głównym było pozyskanie środków finansowych. Pojawiają się wątpliwości czy rozwiązania P&R zdają egzamin w miastach wielkości Kielc. Zauważono natomiast, że to parkingi osiedlowe byłyby tutaj lepszym rozwiązaniem niż P&R na obrzeżach miasta.

OSOBA nr 9: Na obszarze gminy Chmielnik nie ma parkingów P&R czy B&R. Z obserwacji wynika raczej, że nie byłoby zainteresowania tego typu parkingiem i przesiadaniem się na nim do komunikacji publicznej. Właściciele samochodów preferują dojazd do miejsca docelowego własnym środkiem transportu.

OSOBA nr 10: Zwrócono uwagę na fakt, że mieszkańcy gminy Pierzchnica, dojeżdżając do centrum gminy, zostawiają swoje samochody na bezpłatnych parkingach ogólnodostępnych w centrum miasta. Dalej kontynuują swoją podróż komunikacją publiczną. Pierzchnica nie posiada dedykowanych parkingów P&R. Aktualnie nie widzi się konieczności organizowania specjalnych parkingów B&R w związku ze znikome zainteresowanie dojazdami rowerem do pracy czy szkoły. Istniejące już miejsca, dedykowane do pozostawiania rowerów w centrum miasta raczej stoją puste.

OSOBA nr 11: Potwierdzono, że na terenie gminy nie ma parkingów typu P&R, nie ma również parkingów płatnych. Zwrócono również uwagę, że budowa takiego parkingu jest raczej niemożliwa, gdyż pasy drogowe na to nie pozwalają. Jeśli chodzi o możliwości parkingowe dla rowerów (stojaki) to są wyznaczone miejsca przy sklepach czy przy Urzędzie gminy, gdzie można pozostawić rower. W centrum gminy funkcjonuje coś na kształt centrum przesiadkowego, więc z roweru można się przesiąść na transport publiczny w kierunku Kielc. Zauważono jednak, że raczej nie ma dużej potrzeby korzystania z roweru, jako że okoliczne wsie są dobrze skomunikowane z centrum gminy transportem publicznym.

OSOBA nr 12: Stwierdzono, że aby parkingi B&R stały się częścią sieci zintegrowanego transportu publicznego, trzeba by rozważyć budowę większej liczby zadaszonych stojaków rowerowych, gdzie mieszkańcy mogliby bezpiecznie swój rower zostawić. Trzeba wziąć pod uwagę fakt, że montowane jeszcze parę lat temu stojaki nie przystają do używanych obecnie rowerów, szczególnie do tych elektrycznych oraz tych, które mają hamulce tarczowe. Stojaki nie powinny też niszczyć rowerów.

OSOBA nr 13: Potwierdzono, że parkingi P&R i B&R mogłyby sprawdzić się w gminie Zagnańsk, gdzie mieszkańcy niektórych sołectw nie mają bezpośredniego dostępu do komunikacji publicznej.

OSOBA nr 14: Potwierdzono, że na terenie gminy Strawczyn istnieją parkingi, na których mieszkańcy mogą zostawić samochody i przesiąść się na transport publiczny – np. przy kościele w Strawczynie, przy przedszkolu. Ale zainteresowanie takim rozwiązaniem jest znikome.

OSOBA nr 15: Potwierdzono, że wjazd samochodów osobowych do ścisłego centrum podlega ograniczeniom, jednak nie można zupełnie zabronić wjazdu osobom na stałe zamieszkującym w tamtym obszarze. Potwierdzono, że istnieją strefy płatnego parkowania i są w miarę możliwości rozszerzane.

Zwrócono uwagę, że w Kielcach dostępne są wielopoziomowe parkingi, które w założeniu miały zachęcać mieszkańców i przyjezdnych do pozostawiania tam samochodów i poruszania się komunikacją publiczną. Jednak tylko parking na Piotrkowskiej cieszy się zainteresowaniem, ale ciężko powiedzieć, czy ma to związek z korzystaniem z komunikacji publicznej, a ten przy Targach Kieleckich raczej stoi pusty.

OSOBA nr 16: Zwrócono uwagę, że gmina Piekoszów jest miejscem, gdzie łączą się linie komunikacji publicznej i zlokalizowanie tutaj parkingu P&R mogłoby być korzystne. Jednak problemem jest znalezienie odpowiedniego miejsca. Dodatkowo mógłby być on traktowany raczej jako parking, gdzie zostawia się samochód, żeby załatwić sprawy w centrum, a nie część układu transportowego. Podkreślono, że przy zwiększeniu liczby kursów komunikacji publicznej można by rozważyć budowę. Ale z drugiej strony utrzymanie większej ilości kursów jest dużym kosztem dla gminy.

OSOBA nr 17: Podkreślono, że budowa parkingów P&R w połączeniu ze zwiększeniem liczby kursów komunikacji publicznej mogłaby zachęcić ludzi do większego korzystania z tej komunikacji.

OSOBA nr 19: Sama idea parkingów P&R jest dobra, szczególnie gdy ich użytkownicy mogą bezpłatnie korzystać z komunikacji miejskiej. Jednak w praktyce, gdy ktoś ma np. odebrać dwójkę dzieci jedno ze żłobka, jedno z przedszkola jeszcze zrobić zakupy, to raczej jest to niemożliwe, żeby za pośrednictwem autobusu to wszystko sprawnie zrobić. Takie parkingi to jest jakieś rozwiązanie, ale tylko w określonych sytuacjach. Dodatkowo, koncepcje parkowania się zmieniają. Przykładem jest parking przy stadionie, który miał być darmowy do wykorzystania właśnie przez mieszkańców i przyjezdnych. Jednak w ostatnich latach koncepcja się zmieniła i są za niego pobierane opłaty a w okolicy nie ma innych miejsc

do parkowania. I jak rodzice przyjeżdżają do szkoły na wywiadówki czy młodzież na matury, gdzie wszyscy są w tym samym momencie, to nie ma gdzie zaparkować.

OSOBA nr 20: Podkreślono, że mieszkańcy Pierzchnic korzystają z rowerów i komunikacji publicznej, zostawiają samochody na parkingu na rynku i dalszą podróż kontynuują już komunikacją. Potwierdzono, że istniejące parkingi są wystarczające dla samochodów. Są również zainstalowane stojaki na rowery, którymi porusza się głównie młodzież. Jednak to rodzice często podwożą dzieci do komunikacji miejskiej, żeby już nie musiały jechać rowerem.

OSOBA nr 22: Z obserwacji wynika, że parkingi, istniejące obecnie na terenie gminy Nowiny są wystarczające. Część mieszkańców zostawia tam swoje samochody i komunikacja publiczną podróżuje do Kielc, jednak odsetek tych osób jest stosunkowo niewielki. Dlatego też nie uważa się, by budowanie dodatkowych parkingów s tyłu P&R było na ten moment konieczne.

OSOBA nr 23: Jest uzasadnione społecznie budowanie parkingów P&R. Natomiast miasto Kielce nie ma nawet miejsca na wygospodarowanie takiego parkingu w pobliżu Stacji Kielce. Mieszkańcy również zgłaszają ten problem, stąd też starano się podjąć współpracę z Urzędem Miasta celem zapewnienia miejsc parkingowych. Koleje regionalne podejmowały współpracę z komunikacją miejską, która dowoziła pasażerów z parkingu na dworzec kolejowy.

Główny problem, dotyczący parkingów polega na tym, że tereny, na których mogłyby one powstać, należą do zarządcy infrastruktury. Jest on informowany o zapotrzebowaniach w tym zakresie, jak również w zakresach np. dotyczących przesunięcia przystanków bliżej osiedli, w celu umożliwienia większej liczbie pasażerów korzystanie z podróży kolejowych. Zwrócono jednak uwagę, że wszystkie takie inwestycje potrzebują finansowania.

Podkreślono, również, że istniejącą infrastrukturę dostosowuje się stopniowo do wymagań jakie nakłada pomoc osobom niepełnosprawnym, z utrudnioną mobilnością.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że takie parkingi powinny powstawać w rejonach centrów komunikacyjnych, czyli najlepiej w obszarach dworców. Jednak w Kielcach nie ma możliwości zlokalizowania tego typu parkingu w samym centrum. Z kolei zbyt duże oddalenie od centrum zniechęca do takiej formuły. Na niekorzyść koncepcji P&R w Kielcach działa również fakt, że średnica miasta to dystans około 15 km, a co za tym idzie dość szybko można przedostać się z jednego punktu do drugiego. Przy miastach tak kompaktowych jeszcze nie czuje się wyższości komunikacji publicznej nad samochodami prywatnymi.

Pamiętać należy również, że o tym, jaki środek transportu wybieramy, decyduje charakter przemieszczania się po mieście. Na co innego decyduje się młodzież, co innego wybierają rodziny z dziećmi czy osoby starsze.

OSOBA nr 25: Stwierdzono, że w tym momencie na terenie gminy Daleszyce nie funkcjonuje parking typu P&R. Podkreślono jednak, że wkrótce zostanie oddany do użytku nowy dworzec w Sukowie i tam będzie możliwość pozostawienia samochodu i przesiadki do komunikacji publicznej. Z czasem również parkingi P&R będą organizowane w takich gminach jak Daleszyce, bo w tym kierunku to wszystko zmierza, ale potrzeba czasu. Polityka proekologiczna zmierza do ograniczania wjazdu samochodów do centrów miast, dlatego też mieszkańcy będą zmuszeni do pozostawiania swoich samochodów na obrzeżach i przemieszczania się komunikacją lub rowerami.

OSOBA nr 26: Docenia się ideę parkingów P&R. Jednakże nieco czasu wymagałoby przekonanie mieszkańców do korzystania z tego tyłu rozwiązania i przesiadania się na komunikację publiczną.

OSOBA nr 27: Zaznaczono, że parking P&R zlokalizowany jest na granicy gminy Piekoszków i miasta Kielce, przy pętli autobusowej. Jednakże mieszkańcy nie korzystają z tego parkingu tylko wolą do miasta podjechać swoim samochodem. Żeby zachęcić ludzi do korzystania z komunikacji powinno się zagęścić siatkę połączeń i zaproponować komunikację darmową, finansowaną ze środków, które zaoszczędzi się na niepotrzebnych i niewykorzystywanych inwestycjach. Dodatkowe finansowanie powinno pochodzić z podniesionych stawek za parkowanie w strefie w centrum Kielc.

OSOBA nr 28: Ocenia się, że parkingi typu P&R i B&R sprawdzą się, ale dopiero w przyszłości. Dowodem na to może być tego typu inwestycja przy ul. Wojska Polskiego w Kielcach. Ceny za korzystanie z parkingu były niższe niż ceny biletów komunikacji publicznej, stąd zainteresowanie parkingiem było znikome. Podkreślono, że gdyby wjazd i parkowanie w ścisłym centrum zostały mocno ograniczone to parkingi P&R cieszyłyby się większą popularnością i wtedy zostawianie tam samochodów i przesiadanie się na przystępna cenowo komunikację miejską miałyoby sens.

OSOBA nr 29: Potwierdzono, że gmina bardzo poważnie rozważa możliwość wybudowania tego typu parkingu, by wyjść naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców w tym zakresie. Wskazywane jest nawet miejsce na tego typu inwestycję. Znajduje się ono dokładnie obok centrum edukacji i kultury „Szkłany dom” w Ciekotach i jest to jeden z najbardziej oddalonych od miasta punktów gminy. Stworzenie takiego parkingu pozwoliłoby mieszkańcom na dojazd do tego miejsca swoim samochodem, rowerem i pozostawienie tam swoich środków transportu oraz podjęcie dalszej części podróży Komunikacją publiczną.

Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze KOF – z jakich elementów powinna się składać?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że stworzenie zintegrowanej sieci transportu publicznego na obszarze KOF, będzie raczej ciężkie to osiągnięcia, ze względu na przewoźników prywatnych, którzy przede wszystkim zorientowani są na zarobek.

OSOBA nr 3: Potwierdzono, że stworzenie takiej sieci, byłoby możliwe w przypadku włączenia się kolei do realizacji takiej idei. Problemem w zintegrowaniu sieci może być duża odległość sieci drogowej od kolejowej.

OSOBA nr 5: Zauważono, że linia kolejowa może być częścią zintegrowanej sieci transportowej tam, gdzie już biegnie (np. Gmina Nowiny), stanowiąc najszybszy i najtańszy element układu transportowego. W przypadku 2 osiedli w samych Kielcach transport kolejowy może to być element uzupełniający transport publiczny.

Dodatkowo – Sieć transportu może być uzupełniana przez ofertę prywatnych przewoźników. Rozważa się budowanie mini centrów komunikacyjnych w ościennych gminach lub przysiółkach, z udziałem transportu prywatnego właśnie.

OSOBA nr 6: Nie zauważono potrzeby rozbudowywania transportu kolejowego jako uzupełnienia istniejącego transportu publicznego.

OSOBA nr 7: Zwrócono uwagę na fakt, że na terenie gminy Daleszyce nie ma infrastruktury kolejowej, stąd też wzbogacenie transportu publicznego o ten zakres aktualnie nie jest możliwe. Sytuacje komunikacyjna mogą poprawić Centra przesiadkowe. Jedno z nich istnieje już na terenie gminy Daleszyce. Można dowozić tam mieszkańców mniejszymi busami a stamtąd większym autobusem do centrum Kielc.

Podkreślono również, że w gminie Daleszyce, przy centrum przesiadkowym, istnieje parking P&R z 47 miejscami postojowymi dla samochodów osobowych, kilka miejsc dla osób z niepełnosprawnością, 5 miejsc parkingowych dla autobusów. Parking wyposażony jest również w budynek z pomieszczeniem

socjalnym, również dla matki z dzieckiem oraz toaletami. Aktualnie gmina jest na etapie prac odbiorowych.

OSOBA nr 8: Potwierdzono, że wzbogacenie zintegrowanej sieci transportu publicznego o transport kolejowy jest możliwe na odcinkach Kielce – Jędrzejów, Kielce – Skarżysko Kamienna, również Kielce – Sandomierz.

Podkreślono ważną rolę prywatnych przewoźników w budowaniu zintegrowanej sieci transportu, szczególnie w gminach oddalonych od Kielc.

OSOBA nr 9: Zauważono, że Gminę Chmielnik łączy droga powiatowa i wojewódzka, dlatego też z transportem publicznym nie jest tak źle. Teren gminy obsługiwany jest przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Kielce (komercyjnie) i przewoźnicy prywatni. Podkreślono, że w powiecie kieleckim połączenia są częste i dobre. Dodatkowo umiejscowienie Chmielnika na linii Kielce – Busko powoduje wzmocnienie komunikacji. Natomiast w kierunku wschodnim, na Staszów czy w kierunku zachodnim, na Kije w kierunku Jędrzejowa, komunikacja publiczna jest dużo słabsza.

Potwierdzono, że na terenie gminy istnieje teoretyczna możliwość korzystania z komunikacji kolejowej, która czynnie działała do połowy lat 90 tych XX w. i dawało możliwość dojechania przez Nowiny do Kielc. Aktualnie jednak nie ma takiej możliwości.

OSOBA nr 10: Zauważono trudność w dostępie do transportu kolejowego, szczególnie, że przez teren gminy nie biegnie infrastruktura kolejowa (istniejąca kolej wąskotorowa została zlikwidowana). Rozważyć można zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej, głównie w kierunku Kielc. Nie przewiduje się budowania centrów przesiadkowych, gdyż istniejące w Pierzchnicy parkingi spełniają swoją rolę. Zaproponowano instalację tablic elektronicznych z rozkładami jazdy. Wskazane zostało też miejsce do zainstalowania ładowarki do pojazdów elektrycznych na rynku w Pierzchnicy.

OSOBA nr 11: Podkreślono, że ilość elementów składowych w zintegrowanym systemie transportowym zależy tak naprawdę od każdej gminy. Potwierdzono, że w przypadku linii, kursujących przez kilka gmin, współpracują one ze sobą, żeby zoptymalizować ilość dostępnych kursów.

Kluczową rzeczą są dopłaty do kursowania przewoźników prywatnych, które odciążają budżet gminy i pozwalają na zintensyfikowanie kursów w ciągu dnia. Dodatkowo zwrócono uwagę, że bez dopłat kursowanie przewoźników prywatnych poza godzinami szczytu mogłoby okazać się nierentowne, co przyczyniłoby się do ograniczania połączeń np. w godzinach wieczornych. Dopłaty wpływają również na ceny biletów i ich utrzymanie na konkurencyjnym poziomie.

OSOBA nr 12: Stwierdzono, że gmina Zagnańsk jest w dość korzystnej sytuacji, bo poza dostępnymi autobusami, na terenie gminy znajdują się też stacje kolejowe. Komunikacja kolejowa stanowi świetną alternatywę dla transportu autobusowego. Warto naśladować kraje zachodnie, gdzie ludzie dojeżdżają do stacji kolejowej samochodem lub rowerem a dalszą podróż kontynuują już pociągiem, ograniczając tym samym napływ samochodów do dużych miast. Podkreślono, że parking dla samochodów powstaje przy dworcu PKP w Zagnańsku, co pozwoli na zwiększenie liczby miejsc parkingowych.

OSOBA nr 13: Podkreślono, że w gminie Zagnańsk sporo osób korzysta z transportu kolejowego, więc jest on ważnym elementem zintegrowanej sieci transportowej. Dostrzega się zalety płynące ze zorganizowania potencjalnego punktu przesiadkowego, z parkingiem P&R oraz dostępnymi różnymi środkami komunikacji publicznej.

OSOBA nr 14: Stwierdzono, że w gminie Strawczyn transport kolejowy jako element zintegrowanej sieci transportowej w ogóle nie wchodzi w grę z powodu braku infrastruktury.

OSOBA nr 16: Dostęp do stacji kolejowej jest w miejscowości Szczukowskie Góry oraz Wierna Rzeka i tamtejsi mieszkańcy wybierają ten środek transportu by dojechać do Kielc. Jednak, poza tym te tereny

są słabo skomunikowane. Sam Piekoszów zlokalizowany jest na trasie do Włoszczowej, co zapewnia dostęp do komunikacji publicznej, obsługiwanej przez firmy prywatne, które w tym przypadku stanowią element zintegrowanej sieci transportu publicznego. Sama gmina dofinansowuje 4 linie, związane z planem transportowym, obsługujące miejscowości: Łaziska, Zagórze, Brynica (ul. Nowowiejska), Julianów, Gałęzice, Skalka, Bławatków, Lesica, Łosień, Łosienek.

OSOBA nr 17: Potwierdzono, że gmina posiada komunikację miejską/podmiejską oraz przewoźników prywatnych. Należy sobie zadać pytanie czy wprowadzanie kolejnej opcji (np. rowerów) nie spowoduje spadku zainteresowania przewozami publicznymi a następnie nie doprowadzi do ich likwidacji. Jeśli chodzi o połączenia kolejowe to najbliższa stacja jest oddalona od Miedzianej Góry o ponad 4 km, zatem mieszkańcy wolą wybrać autobus niż pociąg.

OSOBA nr 19: Podkreślono, że uczniowie to od kilkunastu lat już mogą przyjeżdżać na rowerach do szkoły a w poprzednich latach przy szkole były montowane stojaki na rowery. Oczywiście pojawiają się problemy z korzystaniem z roweru podczas kiepskich warunków atmosferycznych. Pojawia się również kwestia bezpiecznego przechowywania tych rowerów podczas zajęć, żeby nikt ich po prostu nie ukradł.

Należy przemyśleć również kwestie infrastruktury, głównie przystanków, szczególnie tych w okolicach szkół, gdzie w jednym momencie na komunikację czeka wielu uczniów oraz mieszkańców. Obecnie, przy złych warunkach pogodowych, pod wiatą mieści się może 20 os. a kolejne 40 moknie na zewnątrz. Dlatego też należy przemyśleć rozbudowanie wiat przystankowych w takich newralgicznych miejscach.

OSOBA nr 20: Transport publiczny w gminie Pierzchnice ogranicza się do busów i autobusów podmiejskich. Nie ma dostępu do tras kolejowych, nie ma stacji.

OSOBA nr 21: Zwrócono uwagę na potrzebę lepszego skomunikowania gminy Masłów z miastem Kielce i dalej Kielc z Krakowem czy Warszawą, bo tam ciężko dojechać komunikacją publiczną. Jednakże, poprowadzenie linii kolejowej z gminy Masłów do Kielc raczej nie jest możliwe a budowanie nowej linii kolejowej w tym momencie byłoby dużą rewolucją.

OSOBA nr 22: Stwierdzono, że nie ma zapotrzebowania ani infrastruktury do rozwijania transportu kolejowego. Mieszkańcy mają dostęp do busów i autobusów miejskich. Przewoźnicy prywatni kursują bezpośrednio z Nowin oraz przelotowo od strony Chęcin. Zauważa się jednak problem ze zbyt wielkim obciążeniem niektórych kursów u przewoźników prywatnych, kiedy to dochodzi do sytuacji, że nie wszyscy oczekujący na przystanku pasażerowie mieszczą się w pojeździe. Pod tym względem autobusy MKK są dużo wygodniejsze, bo oferują też miejsca stojące.

OSOBA nr 23: Na terenie województwa Świętokrzyskiego oferuje się przewozy kolejowe z regionalnych ośrodków do ośrodka głównego, jakim są Kielce. Połączenia są realizowane tam, gdzie jest już dostępna infrastruktura, więc w zasadzie te możliwości są dość ograniczone. Zapewnia się dojazd do pracy i szkół osobom, które pracują i uczą się albo w ośrodkach regionalnych albo wojewódzkich. W tych strukturach dostępne są połączenia Ostrowiec przez Skarżysko do Kielc, z Buska Zdroju do Kielc, z Sędziszowa przez Jędrzejów do Kielc i od strony Włoszczowej też do Kielc. Oczywiście dostępne są jeszcze połączenia między województwami: do Katowic, do Krakowa. Jednak główna współpraca jest prowadzona przede wszystkim z Urzędem Marszałkowskim w Kielcach, bo to on zapewnia te przewozy.

Na trasach regionalnych pociągi zatrzymują się na każdej stacji i przystanku, które są po drodze. Pracuje się nad odpowiednim zagęszczeniem przystanków na trasach. W tym zakresie współpraca przebiega głównie z Urzędem Marszałkowskim, gdzie wpływają różne zapytania, ale ta współpraca obejmuje również inne ośrodki. W przypadku podejmowania prac przy uruchomieniu pociągów wakacyjnych z Kielc do Sandomierza, współpraca toczy się z Urzędem Miejskim w Sandomierzu, w celu usprawnienia takich przewozów.

Wskazywane są również potrzeby pasażerów, na które należy zwrócić uwagę, czy ewentualne zagrożenia oraz informujemy o sytuacjach, które powodują, że nie da się pewnych rzeczy przeprowadzić. Współpraca dotyczy również Zakładu Linii Kolejowych w Skarżysku.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że zintegrowany transport w obszarze KOF nie bardzo może być rozszerzony o trolejbusy, tramwaje czy kolejkę miejską i chyba nie ma nawet takiej potrzeby. W zamian za to powinno się rozważyć zintensyfikowanie siatki połączeń do gmin ościennych. A mieszkańcy z gmin bardziej oddalonych powinni dojeżdżać bliżej Kielc lub centrów przesiadkowych w gminach ościennych. Dobry skutek mogłyby przynieść parkingi P&R i B&R.

OSOBA nr 25: Aktualnie, w gminie Daleszyce komunikacja publiczna obsługiwana jest przez autobusy Zakładu Transportu Miejskiego w Kielcach oraz przewoźnika prywatnego. Brakuje transportu kolejowego ze względu na brak infrastruktury, jednak nie ma również planów na jej rozwój. W celu rozbudowania zintegrowanej sieci transportowej należałoby więc rozważyć rozszerzenie oferty prywatnych przewoźników, którzy dowoziliby mieszkańców z dalszych części gminy do Daleszyc, a stąd już transportem miejskim dojeżdżaliby oni do Kielc. I jednocześnie możliwy byłby powrót do miejsc zamieszkania na tej samej zasadzie. Przewoźnik prywatny musiałby zapewnić nawet niewielki bus, który obsługiwałby takie kursy.

OSOBA nr 26: W związku z brakiem infrastruktury kolejowej w gminie Górnio, przejazdy kolejowe nie mogą stać się elementem zintegrowanego transportu. Gminie zależy na takim zintegrowaniu transportu publicznego, żeby mieszkańcy mogli bez problemu dojechać na basem w Nowinach, lub też mieszkańcy innych gmin mogli korzystać z atrakcji gminy Górnio. Nie powinno się ograniczać zintegrowanego z gmin do miasta, ale powinien on funkcjonować również między gminami.

OSOBA nr 28: Zwrócono uwagę, że jako uzupełnienie zintegrowanego transportu, niektóre gminy, we współpracy z przewoźnikami prywatnymi, zorganizowały darmowe przejazdy z obrzeży do centrów przesiadkowych, gdzie pasażerowie mogą kontynuować podróż komunikacją miejską lub koleją. Taka sytuacja występuje w gminie Zagnańsk czy Miedziana Góra i uważana jest za świetny element zintegrowanego transportu publicznego w obszarze KOF.

OSOBA nr 29: Podkreślono, że podczas rozmów z mieszkańcami zauważa się ich większą skłonność do przesiadania się do komunikacji publicznej, nawet jeśli trzeba się kilkukrotnie przesiąść. Zauważalny w ostatnim czasie wzrost cen paliwa oraz wzrost kosztów parkowania w Kielcach, wskazuje na to, że takie są oczekiwania mieszkańców, by ułatwiać im podróżowanie komunikacją publiczną. Zauważono również, że społeczeństwo się starzeje, więc osoby starsze, które niekoniecznie czują się pewnie, poruszając się swoim samochodem po Kielcach czy też szukając dostępnego miejsca parkingowego, będą szukały takich rozwiązań, żeby tam i z powrotem dojechać właśnie komunikacją publiczną.

Zauważono, że kolej, łącząca wszystkie ważne punkty w KOF, byłaby świetnym pomysłem, jednak jej wykonanie związane jest z dużymi nakładami finansowymi. Dlatego uważa się, że lepiej skupić się na właściwym doprowadzeniu transportu do punktów przesiadkowych, skąd mieszkańcy mogą wybrać destynację swojej podróży.

Czy istnieje konieczność budowy zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru? Jak ma ona wyglądać

OSOBA nr 2: W przypadku Kielc informację na temat transportu zbiorowego, można czerpać z papierowych rozkładów jazdy umieszczonych na każdym przystanku, większość przystanków jest wyposażonych w tablice elektroniczne, z których również płynie informacja w sprawie czasu przyjazdu danej linii autobusowej. Dodatkowo poprzez aplikacje można śledzić w czasie rzeczywistym poruszanie się autobusów, których konkretnie interesują pasażera.

OSOBA nr 3: Zauważono, że byłoby to korzystne, jeśli informacje dotyczące godzin odjazdów i przyjazdów komunikacji publicznej jak i przewoźników prywatnych można by było pozyskiwać z jednego źródła (aplikacja). Natomiast nie odnosi się konkretnie do tej idei.

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że zintegrowana wspólna informacja pasażerska jest zasadna. Funkcjonuje już w samym mieście Kielce. Dla gmin ościennych dobrym rozwiązaniem byłoby dodanie do informacji pasażerskiej rozkładów przewoźników prywatnych. Jednak tutaj problemem jest szybko zmieniająca się oferta i dostępność transportu prywatnego. Warunkiem dobrego funkcjonowania wspólnej informacji pasażerskiej jest jej aktualność i koordynacja dostępnych przewoźników. Trzeba mieć na uwadze również fakt, żeby komunikacja prywatna nie była konkurencją dla komunikacji publicznej.

OSOBA nr 6: Nie stwierdzono potrzeby czy konieczności stworzenia zintegrowanej platformy informacji pasażerskiej dla komunikacji publicznej i prywatnych przewoźników (np. na wzór JakDojadę).

OSOBA nr 7: Istniejąca informacja pasażerska ogranicza się raczej tylko do gminy Daleszyce. Rozkłady jazdy publikowane są na stronie internetowej gminy i na Facebooku. Rozkłady są dostępne również na przystankach oraz na gminnych tablicach ogłoszeń. Rozkłady jazdy 2 prywatnych przewoźników, działających na terenie gminy, również w ten sam sposób zamieszczają swoje rozkłady jazdy.

Zwrócono uwagę, że gdyby taka zintegrowana platforma faktycznie powstała i rzeczywiście spełniała swoje zadanie, to byłoby to bardzo korzystne dla mieszkańców.

OSOBA nr 8: Aktualnie, informacje o połączeniach są dostępne na tablicach przystankowych, ale dotyczą one połączeń obsługiwanych przez MZD. W Internecie, na miejskich stronach z rozkładami jazdy, oprócz rozkładów MZD można również wyszukać połączenia, których operatorem jest PKS jednak brakuje prywatnych przewoźników. Dodanie ich rozkładów do wspólnej informacji pasażerskiej byłoby ogromnym ułatwieniem dla użytkowników.

OSOBA nr 9: Potwierdzono, że rozkłady jazdy przewoźników prywatnych są przedstawiane gminie i przez nią akceptowane. Jednakże przestrzeganie rozkładów jazdy czasem odbiega od ustaleń. Zintegrowana platforma wspólnej informacji pasażerskiej jest jak najbardziej dobrym rozwiązaniem. Podkreślono, że w mieście Chmielnik istnieje rozkład jazdy wszystkich przyjeżdżających i odjeżdżających autobusów. Gdyby istniała możliwość, żeby jakiś podmiot systematycznie aktualizował dostępne połączenia i godziny kursowania, byłoby to dobre rozwiązanie.

OSOBA nr 10: Przewoźnicy są zobligowani do umieszczania swoich rozkładów jazdy na tablicach informacyjnych oraz do realizacji rozkładu. Dodatkowo rozkłady można znaleźć w Internecie, na stronach przewoźników oraz na Facebooku. Tam również zamieszczane są informacje o włączeniach i zmianach w kursowaniu. Być może duża, podświetlana tablica informacyjna z rozkładami jazdy mogłaby być bardziej czytelna, szczególnie w przypadku osób starszych.

OSOBA nr 11: Potwierdzono, że rozkłady jazdy komunikacji publicznej są dostępne i na bieżąco aktualizowane na stronie internetowej gminy Zagnańsk. Przewoźnicy są zobowiązani wywieszać aktualne rozkłady na przystankach autobusowych. Zauważono jednak, że dochodzi do wzajemnego usuwania rozkładów przez konkurujące ze sobą firmy przewozowe. Potwierdzono, że zorganizowanie zintegrowanej platformy informacji pasażerskiej, działającej na terenie całego KOF jest dobrym pomysłem. Dałoby to dodatkowe możliwości zintegrowania przesiadek między różnymi liniami, co zdecydowanie ułatwiłoby podróżowanie. Wzbogacenie istniejących już rozkładów jazdy o informacje o przesiadkach już powinno pomóc i może nie byłoby konieczności budowania zupełnie nowej platformy.

Problemem, z jakim boryka się gmina jest niewielka liczba miejsc parkingowych i brak przestrzeni na ich zorganizowanie. Mieszkańcy, przy przesiadaniu się w transport publiczny, korzystają z ogólnodostępnych miejsc wzdłuż ulic, parkingu przed urzędem lub z parkingów przy marketach.

OSOBA nr 12: Podkreślono, że gmina Zagnańsk każdej wiosny publikuje w lokalnej gazecie zestawienie wszystkich kursów komunikacji publicznej (rozkłady jazdy) – autobusów, przewoźników prywatnych i pociągów. Dyskutuje się również nad zamieszczeniem na przystankach mapy gminy z lokalizacją danego przystanku i możliwościami komunikacyjnymi, dostępnymi w danym miejscu.

OSOBA nr 13: Zauważono, że aplikacja mobilna, dostarczająca kompleksowych informacji dot. połączeń i rozkładów jazdy byłaby bardzo pomocna. Jak Dojadę działa tylko na terenie Kielc i nie ma możliwości sprawdzenia innych połączeń na obszarze KOF. Konieczna byłaby aplikacja pokazująca połączenia autobusowe, kolejowe i przewoźników prywatnych oraz możliwości przesiadkowe. Istniejące platformy tego typu można dostosować do danego obszaru i wymagań mieszkańców. Nie ma potrzeby tworzyć nowych.

OSOBA nr 14: Zwrócono uwagę, że aktualny system informacji pasażerskiej opiera się głównie na zamieszczaniu rozkładów jazdy transportu gminnego na stronie internetowej gminy i w gminnych mediach społecznościowych. Prywatni przewoźnicy mają swoje strony www i rozkłady dostępne na przystankach. Podkreślono jednak, że zorganizowanie integrowanej platformy informacji pasażerskiej na terenie całego KOF byłoby bardzo pomocne. Wszystkie informacje o połączeniach i kierunkach byłyby dostępne w jednym miejscu.

OSOBA nr 16: Potwierdzono, że aktualnie rozkłady jazdy zamieszczane są na stornie ZTM wraz z informacjami dotyczącymi zmian w kursowaniu czy zmian trasy. Te same informacje pojawiają się na stronie internetowej Urzędu Gminy Piekoszków. Natomiast w zakładce publiczny transport zbiorowy zamieszczane są informacje o transporcie gminnym. Zauważa się konieczność zorganizowania wspólnej platformy z informacjami o kursowaniu całego transportu publicznego, w tym przewoźników prywatnych.

OSOBA nr 17: Aktualnie, w gminie Miedziana Góra, rozkłady są publikowane na przystankach. Można również wejść na stronę internetową gminy. Tam znajdują się również informacje o zmianach w kursowaniu komunikacji publicznej. Gmina posiada również aplikację BLISKA, dzięki której mieszkańcy są informowani SMSem, że następuje zmiana kursu lub o jego odwołaniu. Wszelkie informacje otrzymywane od ZTM przekazywane dalej mieszkańcom.

OSOBA nr 19: Zauważono, że w okolicach al. Legionów w Kielcach zlokalizowanych jest kilka szkół i zespołów szkół ponadpodstawowych, do których uczęszcza w sumie kilka tysięcy młodzieży. 60% tej młodzieży pochodzi spoza Kielc i celem dotarcia do szkoły muszą najpierw skorzystać z tzw. Busa a potem przesiąść się na transport miejski. Często słyszy się głosy, że młodzież spóźnia się do szkół, bo nie zmieścili się do jakiegoś środka transportu z powodu dużego obłożenia, szczególnie na kursach porannych. Warto rozważyć również zintensyfikowanie kursowania autobusów w godzinach porannych, gdyż czasem uczniowie nie mają jak dojechać na zajęcia, rozpoczynające się o 7:30.

OSOBA nr 20: Aktualnie rozkłady jazdy można znaleźć na przystankach i w Internecie. Gdy czegoś brakuje to przekazywana na jest informacja do Urzędu Gminy, który komunikuje się z przewoźnikiem i rozkłady są uzupełniane. Zauważa się potrzebę wprowadzenia zintegrowanej platformy z rozkładami jazdy wszystkich operatorów. Mogłoby to integrować również przewoźników prywatnych i być może byłoby bardziej przychylni wprowadzaniu zmian godzin odjazdów czy innych korekt rozkładów.

OSOBA nr 21: Na terenie gminy Masłów rozkłady jazdy zamieszczane są na przystankach i w przypadku autobusów miejskich, w Internecie, na stronie Urzędu Gminy. Na przystankach nie ma zainstalowanych tablic z informacją, za ile minut przyjedzie następny autobus, jak jest to zorganizowane w Kielcach. Zwrócono uwagę, że dostęp do zintegrowanej platformy informacji pasażerskiej byłby wygodny i pomocny dla pasażera.

OSOBA nr 22: Zdecydowanie dostrzega się plusy zintegrowanej informacji pasażerskiej, która dostarczałaby konkretnych informacji o możliwościach dojazdu w różne zakątki KOF, wraz z godzinami odjazdów i liniami, które należy wybrać.

OSOBA nr 23: Podkreślono, że pomysł zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej jest bardzo dobry. Już odbywały się rozmowy odnośnie tego, żeby informować podróżnych, którzy znajdują się w pociągu o tym, jakie mają możliwości dalszej podróży z danego przystanku. Oczywiście tereny kolejowe nie pokrywają się z linią, siecią komunikacji drogowej. Najlepiej sprawdziłoby się to w dużych miastach jak Kielce, gdzie pociągi zatrzymują się w centrum przesiadkowym. Stamtąd odchodzą autobusy i inne środki podróży, co ułatwia podróżnym dotarcie do celu.

Sygnalizuje się też problemy z dotarciem do samej stacji, gdzie prowadzi na przykład droga szutrowa, która zima staje się trudna do pokonania. natomiast Przewozy regionalne zwracają uwagę, że ich zakres działania to przede wszystkim pasażerowie, bez wpływu na infrastrukturę kolejową i dopiero zarządca tej infrastruktury może coś z tym zrobić. Zaznaczono, że pasażerowie są przywożeni z zewnątrz są do miasta Kielce i tam właśnie mogą się przesiadać do kolejnych środków komunikacji publicznej. Podkreślono też, że zdecydowanie najlepiej skomunikowaną stacją jest stacja Kielce Główne.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę na brak kompleksowej wiedzy w zakresie technicznych możliwości integracji rozkładów jazdy różnych przewoźników. Potwierdzono jednak, że są pewne możliwości techniczne, pozwalające na wyświetlanie dodatkowych komunikatów na przystankach. Zauważa się, że taka integracja jest dobrze postrzegana przez mieszkańców, jednak wprowadzenie jej w życie może być skomplikowane. Może się też okazać, że montowanie tablic, wyświetlających godziny odjazdów na przystanku, na którym autobus zatrzymuje się raz na godzinę, jest zupełnie nieopłacalne. Może warto zająć się raczej dostępnością aktualnych, dobrze opracowanych graficznie rozkładów wszystkich przewoźników na każdym przystanku.

OSOBA nr 25: Podkreślono, że taki system informacji pasażerskiej jest bardzo pożądanym. Mieszkańcy poszukują takich rozwiązań, które dostarczyłyby im kompleksowej informacji na temat dostępnych połączeń i godzin odjazdów a także możliwości przesiadkowych przy dłuższych trasach. Przykładem takiej platformy może być wyszukiwarka połączeń PKP. Jednakże niezbędnym warunkiem do funkcjonowania zintegrowanej platformy transportowej jest aktualizowanie dostępnych połączeń i współpraca wszystkich przewoźników w zakresie dostarczania aktualnych rozkładów jazdy.

OSOBA nr 26: Zdecydowanie potwierdzono, że zintegrowana informacja pasażerska powinna powstać jak najszybciej. W ostatnim czasie w gminie Górnio pojawiły się nowe połączenia komunikacji publicznej i taki zintegrowany system pozwoliłby zapanować nad chaosem wśród pasażerów.

OSOBA nr 28: Potwierdzono, że mógłby to być dobry pomysł, a taki zintegrowany system informacji pasażerskiej byłby bardzo pomocny dla mieszkańców. Jako przykład zaczątków takiego systemu podano Dworzec Autobusowy w Kielcach, gdzie na stronie internetowej dworca można znaleźć informacje o wszystkich kierunkach, kursach i godzinach odjazdów. Dodatkowo, w mieście Kielce istnieje system informacyjny, która podaje godziny odjazdów autobusów miejskich w czasie rzeczywistym. Niestety, przewoźnicy prywatni bronią się przed dołączeniem do tego systemu, co jest ze szkodą dla podróżujących, którzy nie otrzymują kompleksowej informacji o możliwych połączeniach.

Dodatkowo, na przystankach komunikacji miejskiej, również tych na terenach gmin, znajdują się QR kody, które po zeskanowaniu telefonem komórkowym wyświetlają rozkład jazdy danej linii na danym przystanku. Jest to spore ułatwienie dla podróżujących.

OSOBA nr 29: Zauważa się konieczność zbudowania zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej, która obejmie przynajmniej centra przesiadkowe w gminach, centralne przystanki, na których najwięcej osób wsiada i najwięcej wysiada, które są blisko takich instytucji jak szkoły, miejsca kultury, ośrodki

zdrowia. Tam właśnie najbardziej wskazana jest możliwość szybkiego dostępu do szerszej informacji o połączeniach. Należałoby również zadbać o komfort pasażerów, oczekujących na przesiadki czy przyjazd środka transportu. Gmina Maśłów stara się modernizować takie przystanki i każdego roku przeznacza na ten cel odpowiednie środki finansowe. W ostatnim czasie każdy przystanek został zaopatrzony w tabliczkę informującą o tym, w którym sołectwie jesteśmy, w którym miejscu sołectwa a to się pokrywa z nazewnictwem przystanków. W sytuacji, kiedy ktoś, kto chce przyjechać do gminy po raz pierwszy, czy też rzadko porusza się po pewnych obszarach, może na bazie dostępu do map wyszukać miejsce, w którym chce wysiąść i zlokalizować nazwę przystanku. Wszystkie te działania służą poprawie podróży mieszkańców.

Dostrzega się jednak, że Plan integrowanej mobilności pozwalałby na prowadzenie szerzej zakrojonych działań, polepszających komfort podróży. Gmina Maśłów jest swego rodzaju bramą w Góry Świętokrzyskie. Coraz więcej osób przybywa do gminy z innych gmin czy z Kielc. Dlatego warto inwestować w zintegrowany transport, by ułatwić ludziom przemieszczanie się po całym KOF.

OSOBA nr 30: Zwrócono uwagę, że istnieją już aplikacje, które, pokazując dostępne połączenia i godziny odjazdów, ułatwiają poruszanie się pasażera na terenie miasta Kielce. Jednak dużo lepsze efekty przyniosłoby objęcie działaniem takiej aplikacji całego KO, która integrowałaby również komunikację prywatną, podając kompleksowy plan podróży.

Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi?

OSOBA nr 2 oraz OSOBA nr 4: Stwierdzono, że na terenie miasta Kielc nie ma potrzeby otwierania przewozów szkolnych, dowozy do szkół realizowane są poprzez istniejące linie komunikacji zbiorowej (wiele przystanków znajduje się w pobliżu szkół). W przypadku niektórych gmin występują dedykowane autobusy, które odpowiedzialne są za transport uczniów z/do szkół.

OSOBA nr 5: Konieczność uruchamiania przewozów szkolnych zależy od siatki połączeń. Wątpi się czy obsługiwanie kursów szkolnych przez komunikację publiczną będzie korzystne, jako że przewozy szkolne muszą docierać w więcej miejsc. Komunikacja publiczna natomiast nie polega na odwiedzaniu wszystkich zakamarków, bo przestaje być funkcjonalna (staje się długa i czasochłonna).

OSOBA nr 6: Potwierdzono, że istnieją prywatni przewoźnicy, którzy świadczą usługi związane z przewozami szkolnymi oraz zakładowymi. Podkreślono, że nie powinno zastępować się przejazdów szkolnych komunikacją ogólnodostępną, głównie ze względu na różną specyfikę takich przejazdów (np. Trudność z dowiezieniem wszystkich zainteresowanych dzieci komunikacją publiczną na daną godzinę do szkoły)

OSOBA nr 7: Na terenie gminy Daleszyce szkoły mają swoje autobusy i dojeżdżają po uczniów do różnych miejscowości. Nie widzi się znaczących korzyści w integrowaniu transportu szkolnego z transportem publicznym, ze względu na specyfikę przewozów szkolnych. Ocenia się, że aktualne rozwiązanie z podziałem na przewozy szkolne i publiczne funkcjonuje zupełnie dobrze.

OSOBA nr 9: Wydawane są pozwolenia na takie przejazdy szkolne a to Wydział Oświaty jest tu podmiotem koordynującym. Ogłaszany jest przetarg na wszystkie linie, tak, żeby wszystkie dzieci miały zapewniony transport do szkół. Transport szkolny obsługiwany jest przez podmioty prywatne. Podkreślono, że zastępowanie transportu szkolnego komunikacją ogólnodostępną byłoby trudne, jako że dzieci potrzebują specjalnej opieki na czas transportu. Przejazdy szkolne funkcjonują też w nieco innych godzinach. Powstaje też pytanie co z takim zintegrowanym transportem w okresach wakacyjnych i świątecznych.

OSOBA nr 10: Potwierdzono fakt, że funkcjonujące w gminie Pierzchnice przewozy szkolne są dostosowane do godzin rozpoczynania nauki w szkołach i nie mogą zostać zastąpione przez komunikację ogólnodostępną.

OSOBA nr 11: Jeśli chodzi o przewozy szkolne to gmina Zagnańsk zabezpiecza autobusy, opiekunki i kierowców, realizujących taki transport i nie korzysta z podmiotów zewnętrznych. Zwrócono uwagę, że w przypadkach, gdzie niewielka liczba dzieci (1-3) mieszka w znacznym oddaleniu od szkoły, to gmina finansowała tym osobom korzystanie z transportu ogólnodostępnego. Przewozy szkolne i ich opłacalność są nieustannie monitorowane przez gminę. Autobusy szkolne pokonują codziennie dystans ponad 200 km, żeby dowieźć i odebrać wszystkie dzieci.

OSOBA Nr 13: Gmina Zagnańsk posiada 2 autokary do obsługi połączeń szkolnych, wraz z kierowcami i opiekunami, którzy jeżdżą wg. Grafiku, uzgodnionymi z dyrektorami szkół. Zastępowanie przejazdów szkolnych przez ogólnodostępne mogłoby być trudny, głównie z powodu wymogu zapewnienia dzieciom opieki na czas przejazdu. Możliwe, że taki kursy potrzebowałyby więcej czasu na przejechanie danej trasy właśnie z powodu konieczności odpowiedniej opieki nad dziećmi, konieczności przeliczenia ich itp.

OSOBA nr 20: Potwierdzono, że toczyły się rozmowy, dotyczące zastąpienia przewozów szkolnych takimi ogólnodostępnymi i nawet podjęto kroki, żeby to zorganizować, jednak finalnie zainteresowanie mieszkańców nie było wystarczające.

OSOBA nr 21: Przewozy szkolne realizowane są typowo na terenie gminy, w godzinach dopasowanych tak, żeby uczniowie do szkół docierali na czas. Wydaje się jednak, że niewielkie byłoby zainteresowanie takimi ogólnodostępnymi takimi liniami.

OSOBA nr 22: Podkreślono, że przejazdy szkolne kierują się własnymi prawami (np. konieczność zapewnienia opieki podczas przejazdu) i nie tak łatwo jest je zamienić na transport ogólnodostępny, który dla dzieci szkolnych może być mniej bezpieczny. Oczywiście dla gminy organizowanie transportu szkolnego jest kosztowne i zastąpienie go tym ogólnodostępnym mogłoby pomóc zredukować koszty.

OSOBA n 23: Zauważono, że z komunikacji kolejowej korzysta wielu uczniów. Są to uczniowie szkół średnich, głównie zawodowych i studenci. Z kolei korzystają też pracownicy. Wszyscy oni płacą za bilety miesięczne i okresowe, które są korzystniejsze cenowo i nie trzeba o nich pamiętać na co dzień.

OSOBA nr 25: Gmina Daleszyce posiada autobusy szkolne, dowożące dzieci do i ze szkół. Przepisy, regulujące taki transport szkolny powodują, że autobusy nie mogą nikogo innego poza dziećmi zabrać, co też stanowiłoby jakieś rozwiązanie niedostatecznej liczny połączeń. Rozważa się nieco inne rozwiązanie, a mianowicie wykorzystanie autobusów między godzinami przewozów szkolnych, do obsługi jednej czy dwóch miejscowości dodatkowymi kursami.

OSOBA nr 26: W gminie Górno są zorganizowane przewozy szkolne, ale chyba jest to koronowane przez same szkoły. Trudno byłoby zamienić transport szkolny na ogólnodostępny.

Jakie finansowanie jest konieczne ze strony samorządów członków KOF? Jaki wariant „zero” można zrealizować bez zwiększania finansowania przez samorządy?

OSOBA nr 2: Podano jedynie przykład związany z korygowaniem rozkładu jazdy na życzenie mieszkańców, co nie wymaga dużego nakładu finansowego tak jak chociażby dodanie dodatkowego kursu na danej linii.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę, że obecnie samorządy zwracają się w stronę funduszy europejskich. Jednocześnie cały czas podejmowane są działania, mniej lub bardziej finansowo chłonne, które mają na celu modernizację i usprawnianie transportu publicznego w Kielcach. Priorytetem jest zapewnienie wkładów własnych do dużych projektów, dotyczących przede wszystkim taboru.

OSOBA nr 7: Zauważono konieczność pozyskania dofinansowań do transportu publicznego, które mogłyby wspomóc już napięte budżety gmin. Jeśli chodzi o warianty bez kosztowe, mające na celu usprawnienie transportu publicznego, to na ten moment trudno wskazać takie rozwiązania.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę, że zadania transportowe w gminie Chmielnik powierzane są podmiotom prywatnym na podstawie przetargów. Głównym zadaniem samej gminy jest urządzenie centralnego punktu przesiadkowego w gminie i na to głównie powinny zostać przeznaczone nakłady finansowe – zwrócono głównie uwagę na odpowiednie przygotowanie miejsc oczekiwania pasażerów i zabezpieczenie ich przed warunkami atmosferycznymi oraz zainstalowanie monitoringu. Należy wziąć pod uwagę również potrzeby osób niepełnosprawnych, korzystających z transportu publicznego – chodzi chociażby o obniżenie krawężników, itd. Dodatkowo doinwestowania wymagałaby infrastruktura przystankowa – doinwestowanie wiat.

OSOBA nr 10: Podkreślono, że kwestie finansowania poszczególnych zadań są poruszone w istniejących już projektach, dotyczących chociażby budowy ścieżek rowerowych. Gmina liczy na dofinansowania od Państwa (aktualnie dofinansowanie z programu Polski Ład).

Usprawnienia, które z punktu widzenia gminy Pierzchnice nie wymagają znaczących nakładów finansowych i są zależne głównie od władz gminnych to chociażby stacja ładowania samochodów elektrycznych.

Widzi się potencjał w dodatkowych liniach komunikacyjnych, łączących kluczowe obszary komunikacyjne np. Kielce i Busko Zdrój. Ich uruchomienie zależne jest jednak głównie od Urzędu Marszałkowskiego. Należy zebrać zapotrzebowania gmin na dodatkowe kursy lub dogęszczenie istniejących i przyjąć dofinansowanie do wojewody z funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

OSOBA nr 11: Zwrócono uwagę, że aktualna dopłata do biletów jest na poziomie ok 50% oraz dofinansowanie do dojazdów. Powoduje to, że sama gmina niewiele dokłada do transportu, realizowanego przez przewoźników prywatnych. Gmina współfinansuje finansuje przejazdy komunikacji miejskiej i to w znacznym stopniu obciąża jej budżet (kwota około 800 tys. Zł)

Nie zauważa się raczej możliwości usprawniania transportu bez nakładów finansowych.

OSOBA nr 13: Zauważono, że przy planowaniu budżetu gmin trzeba mieć na uwadze wydatki na zintegrowany transport i o takich inwestycjach należy myśleć globalnie, w skali całego KOF. Raczej trudno znaleźć wariant zero, ponieważ zawsze ktoś musi ponieść koszty.

OSOBA nr 14: Podkreślono, że niezbędna jest współpraca wszystkich gmin i szersze konsultowanie planów i pomysłów.

OSOBA nr 20: Stwierdzono, że są symboliczne dopłaty samorządów do biletów miesięcznych, co zachęca ludzi do systematycznego korzystania z komunikacji publicznej.

OSOBA nr 21: Zauważono, że korzyści mogłaby przynieść partycypacja samorządów KOF w stworzeniu zintegrowanej informacji pasażerskiej. Trzeba by przewidzieć w budżetach kwoty na budowę stacji ładowania samochodów elektrycznych, co przyczynia się też do ochrony środowiska.

OSOBA nr 22: Potwierdzono, że w roku 2023 gmina Nowiny wyda na dofinansowanie transportu publicznego około miliona złotych. Dlatego też wszędzie poszukuje się oszczędności. Przykładem może być kurs autobusowy, organizowany przez Urząd Wojewódzki w miesiącach letnich z Kielc do Tokarni, który nie zatrzymuje się w Nowinach właśnie z powodu konieczności dopłacania przez gminę do utrzymania tego kursu. To z kolei powoduje pewne wykluczenie mieszkańców gminy Nowiny, którzy już z tego kursu nie mogą skorzystać u siebie.

OSOBA nr 24: Podkreślono, że gminy współfinansują transport publiczny na swoim terenie. Bez tego wsparcia zapewnienie odpowiedniej ilości kursów byłoby niemożliwe, a i tak często okazuje się, że jest ich za mało. Poza tym ciężar finansowania komunikacji publicznej nie może spoczywać tylko na mieszkańcach miasta, skoro korzystają z niego również inne osoby. Jeśli natomiast chodzi o wariant „zero”, to trudno dostrzec możliwości rozwoju komunikacji bez nakładów finansowych.

OSOBA nr 25: Zwrócono uwagę, że przy organizowaniu zintegrowanej sieci transportu w obszarze KOF niezbędna jest partycypacja wszystkich członków obszaru, wszystkie samorządów i od tego nie ma odwrotu. Z drugiej strony widzi się możliwość poprawy funkcjonowania komunikacji bez nakładów finansowych. Wystarczy bliżej przyjrzeć się rozkładom istniejących przewoźników i tak dostosować je do siebie, żeby umożliwić płynną podróż, bez zbędnego, długotrwałego oczekiwania na przesiadkę. Dodatkowo należy pochylić się nad zintegrowaniem biletu na całej trasie, gdyż obecnie konieczny jest zakup 2 biletów – jednego w autobusie MZK a drugiego w busie prywatnego przewoźnika. Wtedy na jednym, miesięcznym bilecie, można poruszać się wszystkimi środkami komunikacji.

OSOBA nr 26: Rozważyć należałoby zastosowanie pozaustawowych ulg dla osób korzystających z komunikacji publicznej.

OSOBA nr 29: Podkreślono, że tak samorządy od lat obciążane są, i w wielu obszarach, dodatkowymi kosztami. Bardzo często ich budżety po prostu kolejnych dopłat nie wytrzymują. Zatem proponuje się, aby zamiast powielać połączenia na tych samych trasach (co powoduje podbieranie sobie pasażerów) powinno się zorganizować solidny transport publiczny, który byłby w pierwszym rzędzie wybierany przez mieszkańców. Taki transport, który w pierwszym rzędzie dawałby możliwość szybkiego dotarcia do celu, z dobrą informacją i odpowiedzialnego, jeżeli chodzi o godziny kursowania. Zaowocowałoby to sytuacją, w której, nawet przy przeciętnych cenach biletów, zakupionych przez odpowiednią przez ilość osób, gminy otrzymywałyby dość sporą część środków finansowych na funkcjonowanie tej komunikacji. Natomiast na pewno samorządy musiałyby być tym gwarantem, który ewentualnie sytuacjach rozwoju czy też różnic cenowych, miałyby swoje dopłaty do komunikacji miejskiej, które w tej chwili przecież nie są małe. Sama Gmina Małków przeznacza na ten cel około 2 milionów złotych za użytkowanie 4 linii, dostępnych w gminie. Zbudowanie systemu, w ramach którego można by skonsolidować wszystkich, którzy korzystają z jakiegokolwiek komunikacji w obszarze KOF, spowodowałoby skonsolidowanie przychodów z biletów w jedno miejsce.

Podkreślono, że rozwój transportu publicznego bez dofinansowania go z budżetów gmin musiałyby się wiązać z dodatkowymi środkami, pozyskanymi z budżetu Państwa. Oczywiście gminy, w tym gmina Małków, ciągle szukają najtańszych rozwiązań, mających na celu poprawę komunikacji publicznej.

Kogo i jak należy zaangażować do pracy nad SUMP by zapewnić koordynację rozkładów przewoźników publicznych i prywatnych?

OSOBA nr 5: Pojawiają się wątpliwości czy angażowanie prywatnych przewoźników w takie prace ma sens. Głównie dlatego, że prywatni przewoźnicy nie patrzą na szeroko rozumiany rozwój transportu tylko bardziej na swój interes. Zaangażowane powinny być te jednostki, które wydają zgodę na przejazdy, czyli Urząd Marszałkowski, Wydział Komunikacji i Wydział Komunikacji Urzędu Miasta. Dodatkowo zezwolenia transportowe.

OSOBA nr 7: Zdecydowanie potwierdzono, że zaangażowanie przewoźników prywatnych w przyniosłoby spore korzyści. Prywatni przewoźnicy na co dzień funkcjonują w środowisku transportowym i mogliby wnieść nowe pomysły w to, jak z ich punktu widzenia ulepszyć czy zoptymalizować transport publiczny.

OSOBA nr 10: Zwrócono uwagę, że koordynacja przewoźników następuje już na etapie wydawania zezwoleń na tego typu działalność. Urząd Marszałkowski uczestniczy w wydawaniu zezwoleń na prowadzenie transportu publicznego. W ramach powiatu to starostwo koryguje rozkłady tak, żeby przewoźnicy nie odjeżdżali o tej samej godzinie i nie podbierali sobie klientów. Uzgadniana jest również kwestia korzystania przez przewoźników z przystanków gminnych, za co ponoszą opłaty (1 gr za zatrzymanie). Stąd też gmina ma informacje w jakich godzinach dany przewoźnik zatrzymuje się na danym przystanku i może to kontrolować.

Zwrócono uwagę na konieczność zaangażowania przewoźników prywatnych w rozmowy o zrównoważonej mobilności. Oni najlepiej wiedzą, jakie są ich problemy, bolączki i jakich rozwiązań oczekują. Powinno się z nimi konsultować lokalizację zatok przystankowych, ich oznakowanie, itp.

OSOBA nr 11: Gmina Zagnańsk stara się tak organizować transport i opracowywać rozkłady jazdy, żeby już na wstępie eliminować nieuczciwą konkurencję. Zbyt duża ilość kursów nie jest ekonomicznie korzystna – może generować puste przebiegi i dopłaty do nich.

Na pewno należałoby zintegrować kursy nie tylko lokalne, na trasie Zagnańsk – Kielce, ale również te na dalszych dystansach jak te ze Skarżyska Kamiennej czy Tomborkowa, będące wzbogaceniem bazy transportowej gminy.

OSOBA nr 13: Zauważono, że przewoźnicy prywatni na terenie gminy Zagnańsk są otwarci na współpracę w zakresie tworzenia zintegrowanej sieci transportu publicznego.

OSOBA nr 16: Podkreślono, że zaangażowanie do prac nad zintegrowanym system transportu dużych przewoźników prywatnych byłoby możliwe. Problem pojawić się może z mniejszymi podmiotami, którzy niekoniecznie są skory do takich konsultacji. Ostatecznie jednak takie konsultacje czy uzupełnianie centralnej platformy o swoje aktualne rozkłady jazdy można wprowadzić jako obowiązkowe dla wszystkich przewoźników prywatnych.

OSOBA nr 21: Zaangażowanie przewoźników prywatnych w budowanie zintegrowanej platformy transportowej jest czasem trudne. Już teraz nie zawsze wywiązują się z obowiązku przedstawienia rozkładów jazdy na przystankach, jakby zupełnie nie zależało im na ilości pasażerów, których przewożą.

OSOBA nr 25: Zauważa się, że zaangażowanie przewoźników prywatnych jest niełatwe. Należy jednak podkreślić, że w gminie Daleszyce współpraca ta przebiega raczej bezproblemowo. Gmina reaguje na sygnały mieszkańców o opóźnieniach w kursowaniu, które czasem się zdarzają, jednak nie jest ich dużo, starając się wyjaśnić daną sytuację z przewoźnikiem.

OSOBA nr 28: Jeśli chodzi o współpracę spółki miejskiej, jaką jest Zarząd Transportu miejskiego z przewoźnikami prywatnymi, to zwrócono potwierdzono, że przebiega ona z pewnymi trudnościami. Przewoźnicy prywatni odjeżdżają z dworca autobusowego, nadzorowanego przez Zarząd Transportu, na podstawie zawartych umów. Jednakże praktycznie codziennie dochodzi do zmian rozkładów jazdy czy odwoływania kursów. Obserwuje się również podbieranie sobie pasażerów poprzez zmiany godziny odjazdów na wcześniejsze o kilka minut, itd. Komunikacja miejska nie konkuruje z prywatnymi przewoźnikami, ponieważ świadczy usługi na dużo wyższym poziomie: cały tabor stanowią autobusy niskopodłogowe, respektowane są wszystkie ulgi (ustawowe i gminne). Nawet na terenie gmin wypełnienie autobusów jest na dobrym poziomie. Pasażerowi czują się związani z komunikacją miejską. Dodatkowo, na jednym bilecie okresowym można podróżować komunikacją miejską zarówno po terenie gminy jak i miasta Kielce. Kładzie się nacisk na konkurencyjne ceny biletów okresowych, co również skutecznie przyciąga pasażerów.

Zauważono również, że problematyczne byłoby włączenie przewoźników prywatnych do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej z powodu niechęci przewoźników do zainstalowania nadajników GPS w pojazdach. Kursy są odwoływane przez przewoźników i nie ma nad tym właściwie żadnej kontroli, ponieważ przewoźnicy nadal powołują się na sytuację epidemiczną i mniejsze zainteresowanie komunikacją publiczną.

Dodać należy również, że zgodnie z obowiązującym prawem, jeśli dany przewoźnik składa wniosek o zezwolenie na kursowanie i deklaruje, że na danej linii będzie realizował około 100-150 kursów dziennie, a następnego dnia po otrzymaniu zezwolenia zawiesi 90 kursów np. z powodu COVID, to Urząd Transportu nie może zakontraktować, wydać pozwoleń dla nowego przewoźnika do pokrycia tych anulowanych 90 kursów. Podkreślono, że jest to ogromny problem, który uniemożliwia skuteczne

załatanie luk w siatce transportowej, bo pomimo tego, że zakontraktowany przewoźnik nie realizuje kursów już prawie od 2 lat, to nie można zastąpić go nikim innym. Dlatego też konieczne są zmiany legislacyjne w tym zakresie.

OSOBA nr 29: Zwrócono uwagę na dwojakie doświadczenia w zakresie współpracy z przewoźnikami prywatnymi na terenie gminy Masłów. Z jednej strony część przewoźników nie przestrzega rozkładu jazdy, nie zawsze realizuje swoje zadanie w sposób profesjonalny i odpowiedzialny. Jednak uważa się, że stworzenie odpowiedniego systemu, infrastruktury, integrującej wszystkie rozkłady jazdy przewoźników publicznych i prywatnych, pomoże lepiej kontrolować nie tylko dostępność rozkładów jazdy, ale też punktualność przyjazdów i odjazdów, od której zależy przecież dotarcie z miejsca na miejsce na bazie przesiadek. Mogłoby to być bardzo mobilizujące dla przewoźników, bo jeżeli osoby korzystające z komunikacji publicznej, opartej na przesiadkach, kilka razy nie dotarłyby na miejsce z powodu niewłaściwego wykonywania pracy przez przewoźnika wówczas mogłyby zostać nałożone na niego kary. Można by rozpocząć poszukiwanie nowych przewoźników, którzy są rzetelnymi wykonawcami tego zadania.

Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?

OSOBA nr 12: Zwrócono uwagę, że gmina posiadała w przeszłości specjalną aplikację mobilną, gdzie zamieszczano ważne dla gminy informacje. Problemem była jednak zbyt mała liczba osób, które tę aplikację pobrały i z niej korzystały. Elektroniczne tablice z rozkładami jazdy na pewno byłyby pomocne, jednak gmina nie dysponuje tak dużym budżetem, by je zainstalować i utrzymać. Podkreślono, że najważniejszą rzeczą są czytelne i aktualne rozkłady jazdy. Dodatkowo wszelkie informacje o zmianach w kursowaniu transportu publicznego pojawiają się w mediach społecznościowych gminy, na jej stronie Internetowej i w zagnańskiej gazecie.

OSOBA nr 14: Zwrócono uwagę, że zintegrowany system informacji pasażerskiej na obszarze KOF powinien być zbudowany od podstaw. Mogłaby to być aplikacja na telefon.

OSOBA nr 17: Zintegrowana platforma informacyjna jest zdecydowanie dobrym pomysłem a w połączeniu z centralnym punktem przesiadkowym byłaby świetnym rozwiązaniem.

OSOBA nr 20: Platforma informacyjna powinna mieć formę aplikacji mobilnej i dawać obraz wszystkich połączeń na danym obszarze.

OSOBA nr 22: Zintegrowany system informacji pasażerskiej może spokojnie funkcjonować na bazie aktualnie funkcjonujących, ogólnodostępnych rozwiązań. Mieszkańcy doceniliby na pewno taką pomoc, swego rodzaju receptę, jak i o której i czym pojechać, żeby dotrzeć w danej miejsce o danej godzinie.

OSOBA nr 23: Na pewno istnieją aplikacje, które integrują wszystkie dostępne elementy komunikacji zbiorowej i można na nich bazować, wprowadzając podobne udogodnienie do KOF.

OSOBA nr 28: Potwierdzono, że jest możliwość wykorzystania istniejącego w Kielcach systemu informacji pasażerskiej do budowy takiego systemu na terenie całego KOF. Bez problemu taka informacja wyświetlać się będzie na telefonach komórkowych czy komputerach. Pewne obawy pojawiają się w zakresie wykorzystania elektronicznych tablic rozkładowych, które z założenia powinny promować komunikację miejską, do wyświetlania godzin odjazdów busów. Tym bardziej, że koszty związane z instalacją i utrzymaniem tablic ponosi wyłącznie miasto i nad tymi aspektami należy się pochylić przed podjęciem jakichkolwiek wiążących decyzji w tej materii.

OSOBA nr 29: Stwierdzono, że elektroniczne tablice informacyjne powinny być zainstalowane chociażby w centrum przesiadkowym w Ciekotach, które mogłoby powstać, czy też w centrum Masłowa, w

centrum Woli Kopcowej, w centrum Domaszowic. W tych miejscach, gdzie ogniskuje się duży ruch pasażerski takie tablice, podające najbliższy autobus, którym będzie można odjechać., byłyby bardzo przydatne. Można rozważyć instalację monitorów, na których można by w formie dotykowej sprawdzić możliwość i szczegóły dojazdu do konkretnego punktu aglomeracji, również konieczność przesiadek.

OSBA nr 30: Zauważono, że zintegrowana platforma komunikacyjna może śmiało opierać się na istniejących już rozwiązaniach, funkcjonujących w Polsce, w innych obszarach aglomeracyjnych.

Czy należy obniżyć, czy podwyższać ceny poszczególnych rodzajów biletów?

OSOBA nr 2: Stwierdzono, że powinna być duża korelacja pomiędzy ceną biletów na komunikację miejską i strefą płatnego parkowania. Cena biletu za parkowanie, powinna być wyższa niż cena za autobus (za taki sam okres czasu). Stwierdzono, że ceny biletów są odpowiednie.

OSOBA nr 3: Stwierdzono, że ceny biletów powinny być wyważone. Nie powinno się popadać w skrajności. Komunikacja powinna być dostępna, biorąc pod uwagę ceny biletów. Ankietowany stwierdził, że należy czerpać wzorce z zachodu, ale nie odniósł się do konkretnych przykładów

OSOBA nr 4: Zgodzono się z tym, że bilety powinny być tańsze. Poprzez obniżenie cen biletów można by zachęcić większą liczbę osób do korzystania z niego.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę na złożoność problemu cen biletów. Z jednej strony komunikacja publiczna trochę walczy o przetrwanie ze względu na rosnące ceny paliwa inflację, gdyż jej koszty są w dużej mierze oparte na tych właśnie 2 wskaźnikach. W Kielcach przyjęto zasadę, że 30% kosztów komunikacji publicznej powinno być finansowane z przychodów ze sprzedaży biletów. Miasto jest świeżo po podwyżkach cen biletów komunikacji publicznej, która wiązała się również z uproszczeniem systemu biletowego. Zauważono, że każde planowane podwyżki powinny preferować tych pasażerów, którzy głównie wybierają komunikację publiczną. To oznacza atrakcyjniejsze ceny biletów okresowych, biletów dłuższych, promowanie biletów elektronicznych przez aplikacje mobilne. Im częściej korzystasz tym komunikacja jest tańsza. Rozmówczyni uważa, że funkcjonalność komunikacji jest dla pasażerów ważniejsza niż jej cena – oczywiście w akceptowalnych granicach. Kielce wprowadziły preferencje w cenach biletów okresowych dla mieszkańców miasta i płacących tam podatki.

Dodatkowo zwrócono uwagę na fakt, że Miasto pracuje nad spójną polityką cenową w kontekście stref płatnego parkowania oraz komunikacji publicznej, dążąc do wyrównywania dysproporcji, które ciągle jeszcze występują na korzyść kierowców indywidualnych. Chodzi na przykład o wyrównanie kar za brak ważnego biletu w komunikacji miejskiej i brak opłaty za parkowanie w strefie

OSOBA nr 6: Potwierdzono, że ceny wśród przewoźników prywatnych są tak ustalone, żeby mieszkańcy mogli korzystać z takiej komunikacji i nie przechodzili do konkurencji.

Zwrócono uwagę na dysproporcje w możliwym dofinansowaniu transportu prywatnego ze względu na gminy. Jako przykład podano gminę Strawczyn ze 100 tys. zł. Dofinansowania oraz gminę Zagnańsk – z możliwym dofinansowaniem na poziomie 1 mln 800 tys. zł. Powoduje to różnice w ilości dostępnych kursów, ale też różnice w ich obłożeniu.

OSOBA nr 7: Zauważono, że w celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej można by rozważyć obniżkę cen biletów. Jednakże stawia to pod znakiem zapytania opłacalność takiej komunikacji. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę aktualne ceny paliwa, mieszkańcy mogą być skłonni to korzystania z komunikacji publicznej „za parę złotych”, żeby dojechać np. do pracy, pod warunkiem, że częstotliwość jej kursowania będzie dostosowana do wymagań mieszkańców.

OSOBA nr 8: Wiadomym jest, że ogólne oczekiwania pasażerów co do cen biletów są takie, by były jak najniższe. Od kilku już lat ceny biletów w MZD są raczej na podobnym poziomie i pasażerowie są

zadowoleni. Jeśli chodzi o przewoźników prywatnych, to w zw. z faktem niekorzystania z ich usług trudno się do nich ustosunkować.

Zwrócono uwagę, że zaoferowanie pasażerom jednego biletu na przejazd komunikacją publiczną na dłuższych byłoby trudne do skoordynowania, głównie przez konieczność zintegrowania cen biletów i rozkładów jazdy z ofertą przewoźników prywatnych. Kwestie rozliczeń mogłyby generować dodatkowe problemy. Z powodu niedostatecznej wiedzy w temacie różnic cenowych pomiędzy 2 strefami komunikacji publicznej w mieście Kielce trudno powiedzieć co tak naprawdę wpływa na ceny biletów w poszczególnych strefach.

OSOBA nr 9: Podkreślono, że w celu zachęcenia do korzystania z transportu publicznego jego ceny powinny być jak najniższe, żeby zachęcić do korzystania. Jeśli ceny biletów będą zbyt wysokie, mieszkańcy będą wybierać swoje samochody.

OSOBA nr 10: Podkreśla się, że ceny transportu publicznego są zrównoważone a obecność 2 przewoźników gwarantuje konkurencję i zapobiega windowaniu cen za przejazdy.

OSOBA nr 11: Zdecydowanie opowiedziano się za obniżaniem cen biletów komunikacji publicznej dla pasażerów. Jednakże, operatorzy transportu publicznego oczekują wręcz przeciwnych działań, mających na celu podniesienie wpływów z biletów komunikacji. Jako najlepsze rozwiązanie wskazano tu ponownie dopłaty do komunikacji, które pozwalają utrzymać się przewoźnikom a mieszkańcom gwarantują przystępne ceny biletów, również tych miesięcznych.

OSOBA nr 12: Biorąc pod uwagę wzrost wszystkich kosztów obsługi transportu publicznego należy zrozumieć przewoźników, którzy chcą podnosić ceny biletów. Jednakże, jeśli mieszkańcy mają być zachęceni do wybierania komunikacji publicznej, to ceny jej biletów nie mogą wzrastać. Warto skupić się na zaoferowaniu konkurencyjnych cen biletów miesięcznych.

OSOBA nr 13: Zwrócono uwagę, że z punktu widzenia pasażerów podnoszenie cen nie jest korzystne. Jednak koszty utrzymania kursów na odpowiednim poziomie i częstotliwości cały czas rosną i często trudno jest pogodzić te sprzeczne oczekiwania mieszkańców i przewoźników.

OSOBA nr 16: Stwierdzono, że aby przyciągnąć mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej należy obniżyć ceny biletów. Jeśli różnica między transportem prywatnym a publicznym jest niewielka, mieszkańcy będą wybierać własne samochody, głównie ze względu na komfort jazdy. Zwraca się też uwagę na odpowiednią dostępność kursów.

OSOBA nr 17: Zdecydowanie rekomenduje się obniżanie cen transportu zbiorowego i jego ewolucję w kierunku transportu bezpłatnego, co zachęci ludzi do wybierania komunikacji publicznej. Dobrze byłoby, żeby takich dostępnych połączeń było rzeczywiście dużo.

OSOBA nr 20: Zauważono, że mieszkańcy narzekają na ceny biletów – zawsze jest za drogo. Młodzież dojeżdżająca do szkół kupuje bilety miesięczne i ciągle się słyszy, że jest to obciążanie dla budżetu.

OSOBA nr 21: Zauważono, że aktualnie nie bardzo jest jakiejkolwiek pole manewru na obniżenie cen biletów. Obniżki będą oznaczały większe dopłaty ze strony samorządów lokalnych, podczas gdy te pieniądze można przeznaczyć na rozbudowę infrastruktury, wymianę taboru na bardziej ekologiczny, budowę stacji ładowania czy nowych parkingów.

OSOBA nr 22: Wyrażono opinię, że ceny biletów należy jednak podwyższyć. Chociaż dostrzega się fakt, że większość ludzi wybiera jednak samochody prywatne w dojazdach do pracy, bo różnica cenowa z porównaniem z komunikacją jest nieznaczna. Problem pojawia się dopiero z dostępnością miejsc parkingowych.

OSOBA nr 23: Zwrócono uwagę, że aktualnie nie ma możliwości obniżania cen biletów, gdyż wzrastają koszty funkcjonowania kolei. Natomiast na obszarze województwa świętokrzyskiego dostępna jest taryfa Bilet Świętokrzyski. Dodatkowo są oferty specjalne: Bilet Dobrych Relacji i Dobry Bilet, skierowane dla osób, które nie mają żadnych zniżek ustawowych. Pozwala to zaoferować bardziej przystępne ceny dla mieszkańców województwa.

OSOBA nr 24: Ceny biletów powinny być bardzo zrównoważone. Dobra oferta powinna być skierowana do stałego klienta, żeby zachęcić do regularnego korzystania z transportu publicznego. Bilety jednorazowe powinny być dostępne, ale nie tak tanie jak te z oferty biletów okresowych, gdyż może nie równoważyć wydatków i nie zachęcać do regularnego korzystania z komunikacji publicznej.

OSOBA nr 25: Podkreśla się, że przy dyskusji o cenach biletów trzeba starać się zrozumieć obie strony. Jeśli chodzi o przewoźników, to rosną zarówno wynagrodzenia kierowców jak i ceny paliw. Z drugiej strony dobrze by były, żeby ludzie mniej płacili albo cena biletu była zachowana na poziomie z poprzednich lat. Dlatego poszukuje się rozwiązań jak na przykład karta miesięczna, która wychodzi taniej niż pojedyncze bilety, zakupywane u kierowcy a tym samym zachęca do wybierania komunikacji publicznej.

OSOBA nr 26: Zauważa się, że sytuacja gospodarcza spowodowała problemy z rentowością, szczególnie dla przewoźników prywatnych. W tej sytuacji obniżanie cen biletów jest niewskazane. Ale można próbować chociaż ich nie podwyższać. W związku z wysokimi kosztami paliwa, część mieszkańców już przesiadła się na komunikację publiczną. Trzeba mieć jednak na uwadze, że wraz z potencjalnym wzrostem cen biletów, mogą oni wrócić do poruszania się samochodami prywatnymi.

OSOBA nr 28: Podkreślono, że głównym priorytetem Zarządu Transportu w Kielcach jest utrzymanie odpowiedniej częstotliwości kursowania autobusów. Dlatego też od jakiegoś już czasu podejmowane są kroki mające na celu rezygnację z połączeń, które kursowały co godzinę lub rzadziej oraz łączenie 2-3 linii w jedną dłuższą linię, która kursuje częściej. Doprowadziło to do powstania takich korytarzy komunikacyjnych, gdzie pasażerowie mogą przyjść na przystanek, nie sprawdzając rozkładu, bo i tak któryś z autobusów przyjedzie w przeciągu kilku minut. Oczywiście, na terenie gmin autobusy miejskie kursują zdecydowanie rzadziej, ale to wiąże się bezpośrednio z zapotrzebowaniem i współfinansowaniem tego transportu przez gminy. Zauważono też, że ceny biletów komunikacji miejskiej w Kielcach są nadal jednymi z najniższych w Polsce. Za bilet semestralny (5 miesięcy) dla ucznia, studenta, mieszkańca, rozliczającego podatki w mieście, to wydatek około 200 zł (czyli ok. 40 zł na miesiąc). Bilet na 90 dni kosztuje 144 zł. Te ceny są na takim poziomie, że każdy mieszkaniec faktycznie może je zapłacić. W zamian za obniżanie cen biletów miasto Kielce woli zwiększyć częstotliwość kursów.

OSOBA nr 29: Potwierdzono, że samorządy chciałyby dążyć do tego, żeby mieszkańcy mieli darmowy bilet, który byłby wynikiem współpracy międzygminnej. Chodzi głównie o to żeby wypracować swoich budżetach, oczywiście ze wsparciem ze strony Państwa, takie rozwiązania, że mieszkaniec nie tylko dlatego zostawia samochód na parkingach P&R, ale również korzysta z tego darmowego transportu publicznego. Dodatkowo, działania takie wspierają ekologię. Jednak na ten moment najlepszym rozwiązaniem jest dzielenie się kosztami z mieszkańcami.

OSOBA nr 30: Podkreślono, że ceny pewnych biletów komunikacji publicznej, szczególnie tej obsługiwanej przez przewoźników prywatnych są bardzo wysokie. Jako przykład podano bilet na tarasie Oblęgorek – Kielce, który aktualnie kosztuje ok. 8,50 zł, co jest ceną bardzo wysoką. Zwrócono uwagę, że sytuacja ta jest wynikiem dość rzadkiej siatki połączeń w gminie Strawczyn oraz braku konkurencji dla funkcjonującego przewoźnika prywatnego w tym obszarze. W samym mieście Kielce bilety komunikacji publicznej są na takim poziomie, że gdyby przewoźnik miał opierać się jedynie na samych wpływach z biletów, to taka działalność nie jest możliwa do zbilansowania. Dlatego też miasto dopłaca do utrzymania transportu publicznego i jest do tego zobligowane przez ustawę.

Przytoczono przykład gminy Nowiny, które dzięki dopłatom rządowym zorganizowały sobie transport na terenie gminy, który dowozi mieszkańców do centrów przesiadkowych, skąd już miejską komunikacją są oni dowożeni na teren miasta. I wszystko to jest w bardzo przystępnej cenie.

Jakie działania są podejmowane w kwestii budowania przyjaznego środowisku systemu transportu?

OSOBA nr 5: Zaznaczono, że jest to przede wszystkim kwestia wysokich nakładów finansowych na unowocześnianie taboru. Miasto szykuje się do wymiany taboru, najlepiej na autobusy wodorowe. Jednakże w ostatnim czasie, zamiast dyskutować o elektro mobilności, dyskutuje się raczej o tym jak utrzymać komunikację publiczną, w dobie rosnących kosztów.

OSOBA nr 6: Potwierdzono, że sieć komunikacyjna w KOF działa poprawnie i nie ma potrzeby naprawiania czegokolwiek. Można przemyśleć dofinansowanie ostatnich kursów w ciągu dnia, którymi jeździ kilku pasażerów zamiast dofinansowywać kursy w godzinach szczytu, gdzie jest pełne obłożenie.

OSOBA nr 7: Podkreślono udział coraz większej liczny autobusów elektrycznych, obsługujących komunikację publiczną. Jednocześnie jednak zwrócono uwagę na słabą dostępność stacji ładowania takich pojazdów na terenie gminy. Aktualnie planuje się zbudowanie 2 stacji ładowania – jednej a terenie wspomnianego już Centrum Przesiadkowego a drugiej w centrum Daleszyc, na rynku. Wraz z rozwojem sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych zwiększyłaby się liczba takich pojazdów na terenie gminy, nawet prywatnych.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę, że w kontekście ochrony środowiska są już wymogi ustawowe, że transport publiczny powinien być co najmniej hybrydowy – elektryczny czy wodorowy. I szło to właśnie w kierunku zapewnienia takiego transportu w gminach KOF, gdyż nawet prywatni przewoźnicy inwestowali w samochody hybrydowe. Zauważono jednak, że sytuacja z pandemią COVID-19 oraz wojna na Ukrainie spowodowały pewne zachwianie dotychczasowego trendu. Podkreślono, że działania na rzecz wymiany taboru powinny być wspierane dofinansowaniami.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że na obszarze centrum Pierzchnicy wskazane zostało miejsce, gdzie w przyszłości powstanie stacja ładowania pojazdów elektrycznych. Wiadomo, że MPK Kielce zakupiło już autobusy przyjazne środowisku. Przewoźnik prywatny posiada tradycyjnie napędzane środki transportu.

OSOBA nr 11: Podkreślono, że realizowanie transportu publicznego autobusami elektrycznymi jest pomyłką, Ponieważ o ile sama jazda takiego autobusu jest dla środowiska korzystna o tyle nikt jeszcze nie wyliczył, ile kosztować będzie utylizacja takich pojazdów, ich akumulatorów, jakie są koszty produkcji toksycznych części akumulatorów i jaki jest ich wpływ na środowisko. Zauważono, że pojazdy z silnikami typu Diesel można obecnie doprowadzić do stanu, gdzie są praktycznie bez emisyjne a ich utylizacja jest zdecydowanie łatwiejsza i bezpieczniejsza. Dodatkowo, energia elektryczna do zasilania autobusów elektrycznych nie jest energią czystą tylko pochodzi ze spalania węgla, jak większość energii w Polsce. Więc powstaje pytanie w czym autobusy elektryczne są lepsze od tych z tradycyjnym napędem spalinowym.

Podkreślono, że tutaj należałoby zwrócić się raczej w stronę wykorzystania olejów naturalnych do napędzania pojazdów komunikacji publicznej.

OSOBA nr 13: Podkreślono, że na terenie gminy jeżdżą autobusy mieszczące się w normie EURO 6, ale brakuje pojazdów elektrycznych czy hybrydowych.

OSOBA nr 14: W gminie Strawczyn planuje się zakup pojazdów elektrycznych do obsługi istniejącego transportu gminnego. Gmina poszukuje dofinansowań tego typu projektów.

OSOBA nr 15: Podkreślono, że w mieście Kielce dostępne są hulajnogi elektryczne, jako uzupełnienie transportu publicznego. Zgłasza się problemy z porzucaniem hulajnóg w przypadkowych miejscach, co

powoduje zagrożenie dla innych uczestników ruchu, a także ich niszczenie. Często użytkownicy hulajnóg nie zachowują należytej ostrożności korzystając z tego środka transportu.

OSOBA nr 16: Przyznano, że nie ma wymogów co do norm silników, w jakie powinny być zaopatrzone samochody przewoźników prywatnych, realizujących transport publiczny. Może należy się zastanowić nad ulgami dla tych przewoźników, którzy mają najbardziej ekologiczną flotę samochodów. Autobusy są wymieniane na coraz bardziej ekologiczne. Żeby wymagać samochodów elektrycznych trzeba zainstalować ładowarki do takich pojazdów. Tutaj duża rola odgórnych przepisów.

OSOBA nr 17: zauważono, że już samo korzystanie z transportu publicznego jest proekologiczne. Dodatkowo tabor będzie wzbogacony o autobusy elektryczne czy hybrydowe.

OSOBA nr 22: Pojawiają się pytania, czy promowane autobusy elektryczne rzeczywiście są takie ekologiczne. Być może w użytkowaniu, jednak potem jest spoty kłopot z ich utylizacją. Potwierdzono jednak, że operatorzy komunikacji, głównie MPK, inwestują w samochody hybrydowe w celu lepszej ochrony środowiska.

OSOBA nr 23: Stwierdzono, że wymagania dotyczące przyjaznego środowisku taboru realizowane są przede wszystkim w dużych miastach.

OSOBA nr 24: Podkreślono, że aktualnie obowiązujące przepisy wymuszają pewien procent pojazdów zeroemisyjnych i miasta muszą do takich programów przystępować. Wkrótce upowszechni się to na większą skalę.

OSOBA nr 26: Nie dostrzega się w gminie Górno specjalnych nakładów na transport proekologiczny. Pociąga on za sobą duże koszty i właściwie tylko duże podmioty mogą sobie pozwolić na wymianę taboru.

OSOBA nr 28: Stwierdzono, że na ten moment w Kielcach jest 25 autobusów hybrydowych, niskoemisyjnych oraz 5 sztuk autobusów gazowych. Dodatkowo zaplanowane jest pozyskanie dofinansowania na zakup kolejnych 35 autobusów elektrycznych lub wodorowych, zeroemisyjnych.

OSOBA nr 29: Zauważa się, że generalnie tabor przewoźników publicznych czy prywatnych mają coraz lepszy, bardziej przyjazny środowisku tabor. Warto rozważyć tworzenie miejsc ładowania samochodów elektrycznych, również dla mieszkańców.

OSOBA nr 30: Zauważono, że miasto zamyka trasy nierentowne w ramach przeprowadzanej remaryszutrzyracji. Zagęszczana jest sieć przystanków, żeby zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej. Dodatkowe przystanki są organizowane jako odpowiedź na zapotrzebowanie zgłaszane przez mieszkańców, a także w okolicach urzędów czy innych destynacji podróży mieszkańców. Miasto inwestuje coraz bardziej w organizowanie buspasów, które zapewniają możliwość szybszego i bezpieczniejszego przejazdu komunikacji publicznej.

Z jakimi problemami najczęściej stykają się gminy w kontekście współpracy z przewoźnikami prywatnymi?

OSOBA nr 13: Zasygnalizowano, że najczęściej chodzi o problemy zgłaszane przez pasażerów, czyli np. przepełnione pojazdy. Spowodowane jest to coraz większym zainteresowaniem wśród mieszkańców gminy Zagnańsk komunikacją publiczną, gdyż z powodu rosnących kosztów nie każdego stać na własny samochód. Przepełnienie niektórych kursów wynika też z niezrealizowania przejazdu przez innych przewoźników, a za tłok w samochodach mieszkańcy często obwiniają gminę. Innych poważniejszych problemów na gruncie współpracy z przewoźnikami prywatnymi raczej się nie obserwuje.

Jak wygląda korelacja działań między Zarządem Dróg i Transportu a samym transportem publicznym? Jakie są główne wyzwania i co jeszcze wymaga usprawnienia.

OSOBA nr 24: Podkreślono, że głównym wyzwaniem jest dalsza remarszrutyzacja, połączona z dostosowywaniem rozkładów jazdy i sieci przystanków do potrzeb mieszkańców. Dla wszystkich nowych inwestycji te standardy już zostały wypracowane (system fon, kierujący osoby niedowidzące do autobusów, odpowiednie krawężniki najazdowe, niwelujące różnice w poziomach). Jest jednak sporo przystanków już istniejących, które wymagają modernizacji w tym zakresie. Zachodzi potrzeba koordynacji branż – przy projektowaniu zatok przystankowych brakuje czasem koordynacji oświetlenia czy rozmieszczenia znaków, które mogą przeszkadzać w swobodnym użytkowaniu przystanków.

Z jakimi największymi wyzwaniami i trudnościami, dotyczącymi transportu publicznego mierzy się Państwa jednostka?

OSOBA nr 28: Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach aktualnie zmaga się z rosnącą inflacją i wysokimi cenami paliwa. Tylko w zeszłym roku trzeba było dołożyć z budżetu miasta do komunikacji publicznej ponad 10 milionów złotych. Podobne dopłaty będą konieczne i w tym roku. Dlatego też Zarząd Transportu został zmuszony do wprowadzenia pewnych korekt w funkcjonowaniu komunikacji i ograniczeniu liczby kilometrów, zarówno w zakresie linii miejskich jak i podmiejskich. Zarząd Transportu organizuje transport publiczny na terenie 10 gmin, sąsiadujących z Kielcami, na podstawie podpisanych porozumień.

2.3.5 MODUŁ V – zgodny z obszarem strategicznym: SPÓJNA SIEĆ ROWEROWA I PIESZA

Jak skoordynować wewnętrzne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, ciągów pieszych i stref pieszych tak by stanowiły one spójną całość? Jak zorganizować sieć dróg rowerowych pomiędzy gminami/miastem?

OSOBA nr 2: Zaznaczono, że infrastruktura rowerowa została rozwinięta. Brak ścieżki rowerowej na kierunku Cedzyna.

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę na konieczność lepszej komunikacji między poszczególnymi jednostkami, odpowiedzialnym za ten zakres oraz interdyscyplinarne spojrzenie – analogicznie jak w przypadku planowania przestrzennego. W Kielcach funkcjonuje Zespół Rowerowy, który próbuje ustalić wspólny front z Drogowcami, jednak nie zawsze się to udaje. Istnieje sporo zamrożonych rozwiązań, skrzyżowań, które są związane z finansowaniem unijnym lub czekają na akceptację innych podmiotów, jak GDDKiA i pozostają niezrealizowane.

OSOBA nr 8: Podkreślono, że wszelkie działania, koordynujące planowanie i wykonanie sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych wymagają przede wszystkim większych nakładów finansowych oraz konsultacji, dotyczących tego, gdzie takie drogi powinny być zlokalizowane, żeby zmaksymalizować ich wykorzystanie.

OSOBA nr 9: Stwierdzono brak wiedzy w tym temacie.

OSOBA nr 12: Zauważono, że wspólna polityka tworzenia dróg rowerowych wymaga ujednolicenia koncepcji – drogi powinny powstawać w spójnym designie i jednakowej jakości wykonania. Gminy powinny usystematyzować i wypracować wspólny kierunek tworzenia takich ścieżek. Należy ustalić jak szerokie powinny być projektowane drogi, czy mają one być tylko drogami dla rowerów (DDR) czy też ciągami pieszo-rowerowymi. Podkreślono, że z punktu widzenia rowerzystów, swobodniej i bezpieczniej czują się na drogach bez obecności pieszych. W ciągach pieszo-rowerowych piesi muszą pamiętać o tym, że rowerzyści mają tam pierwszeństwo. Zwrócono uwagę na rozwiązania ciągów pieszo-rowerowych stosowane w miejscowościach nadmorskich, gdzie ścieżka rowerowa biegnie wzdłuż chodnika, ale obie drogi są od siebie rozdzielone (technicznie lub kolorystycznie).

OSOBA nr 13: Podkreślono, że w prowadzeniu zintegrowanego planowania dróg rowerowych między gminami pomóc mogłoby zarządzenie, ogólna regulacja, wskazujące kierunki takiej współpracy.

OSOBA nr 14: Zauważono konieczność współdziałania sąsiednich gmin. Czy planowana w jednej gminie ścieżka ma szansę być kontynuowana w kolejnej.

OSOBA nr 17: Podkreślono, że istnieje taka współpraca. Aktualnie budowana jest ścieżka Rowerowa z Zagnańska do Kielc a jej koniec przewidziany jest w gminie Miedziana Góra. Na jej końcu zlokalizowana będzie wiata rowerowa, takie miejsce postoju, odpoczynku.

OSOBA nr 21: Zwrócono uwagę, że gmina Masłów, poza KOF należy również do tzw. OSI Góry Świętokrzyskie i tam jakiś czas temu wystartował pomysł trasy rowerowej. Powstała nawet koncepcja i dokumenty – wstępne projektowe programy funkcjonalno-użytkowe. Zrobiono analizy jak te ścieżki powinny się ze sobą łączyć. Przygotowano projekt korytarzy, które miały być głównymi miejscami połączeń tras dla turystów. Jednakże spory koszt wykonania takiego projektu plus jeszcze problemy z własnością gruntów spowodowały, że póki co nie jest on realizowany. Samorząd województwa jest zainteresowany rozwijaniem takich zagadnień turystyki rowerowej, co jednak nie wpływa na pojedynczą gminę i jej finansowanie.

OSOBA nr 24: Potwierdzono, że jedynym rozwiązaniem zbudowania spójnej sieci dróg pieszych i rowerowych jest wspólne planowanie w obrębie KOF. Obecnie nawet Unia Europejska kładzie nacisk na współpracę sektorów (np. sąsiadujących gmin) i za taką współpracę i tworzenie spójnej całości dróg rowerowych regionalnych i ogólnokrajowych można uzyskać dodatkowe punkty przy staraniach o dofinansowania inwestycji. Z punktu widzenia turystyki rowerowej znacznie bardziej korzystne jest tworzenie całej sieci ścieżek a nie urywanie ich w najbardziej nieoczekiwanych miejscach.

OSOBA nr 27: kompleksowe skoordynowanie prac i projektów międzygminnych może być trudne, również ze względu na uwarunkowania polityczne. Jednak współdziałania w ramach platformy jaka jest chociażby KOF powinna być jak najbardziej możliwa i powinna przynosić efekty w postaci zacieśniania się całej aglomeracji. Pewne projekty muszą być realizowane wspólnie.

Jak skutecznie zachęcać mieszkańców do korzystania z roweru? (i transportu publicznego)

OSOBA nr 2: Uznano, że już na etapie edukacji powinno się przedstawiać pozytywne strony korzystania z transportu zbiorowego, czy też roweru, z naciskiem na przedstawienie aspektów ekologicznych.

OSOBA nr 3: Stwierdzono, że jedyną zachętą do korzystania z transportu publicznego jest po prostu sprawnie działający transport publiczny, przez co rozmówca rozumie np. dostanie się do pracy punktualnie, w przypadku poruszanie się autobusami, aby było to w czasie dwukrotnie krótszym niż samochodem osobowym (nawiązanie do „buspasów”)

OSOBA nr 5: Zwrócono uwagę, że aby skutecznie zachęcać mieszkańców do korzystania z roweru i transportu publicznego powinno się zachęcać do tych rozwiązań poprzez zwiększanie ich dostępności i funkcjonalności, bez niepotrzebnego oszczędzania na tych zakresach. Należy lepiej integrować ze sobą oba elementy i jednocześnie próbować zmieniać świadomość ludzi co do poruszania się prywatnymi samochodami. Tutaj może pomóc rozszerzanie strefy płatnego parkowania oraz ograniczanie miejsca dla kierowców na rzecz przestrzeni publicznej, w tym zazieleniania kolejnych obszarów. Zaznaczono jednocześnie, że wszystkie te działania powinny odbywać się w sposób ewolucyjny a nie rewolucyjny, żeby dodatkowo niepotrzebnie nie antagonizować grup społecznych między sobą.

OSOBA nr 7: Potwierdzono, że ludzie korzystają z rowerów nie tylko w celach rekreacyjnych, ale wykorzystują rower jako środek transportu do pracy. Jednakże brak ścieżek rowerowych w centrum Daleszyc oraz spora ruchliwość dróg w tym obszarze nie pozwala w pełni wykorzystać tego potencjału rowerowego.

Żeby zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej czy rowerów należy zwiększyć liczbę połączeń bezpośrednich i atrakcyjne ceny biletów. Należy również rozbudowywać sieć ścieżek rowerowych.

OSOBA nr 8: w celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej należy zastanawiać się nad jej kosztami. Zwrócono uwagę, że jeszcze niedawno dzieci, w szczególności te mniejsze, korzystały z komunikacji publicznej w obrębie miasta Kielce bezpłatnie. Warto rozważyć podniesienie wieku dzieci, które miałyby bezpłatne przejazdy. Sieć przystankowa w Kielcach wydaje się wystarczająca, niemniej warto wsłuchiwać się w głosy mieszkańców, dotyczące regionów, w których należałoby ją zintensyfikować.

OSOBA nr 9: Podkreślono, że do korzystania z transportu publicznego na pewno zachęcać będzie konkurencyjna cena oraz możliwość przewożenia zarówno zwierząt jak i na przykład rowerów. Do zwiększenia zainteresowania transportem publicznym mogłaby się przyczynić również dostępność Wi-Fi w pojazdach. Jeśli chodzi o transport rowerowy to na pewno uległby on zintensyfikowaniu wraz ze zwiększeniem dostępności dróg rowerowych.

OSOBA nr 12: Wyraża się nadzieję, że wraz z powstaniem w całości ścieżki rowerowej Kielce – Zagnańsk o wiele więcej osób zdecyduje się na dojazdy do Kielc rowerem. Obecnie, głównym problemem, który wpływa na niewielkie zainteresowanie dojazdami rowerem np. do pracy jest konieczność pokonania odcinaka drogi powiatowej o wzmożonym ruchu samochodowym.

OSOBA nr 13: Do korzystania z roweru zachęcą bezpieczne parkingi rowerowe, które pozwolą na pozostawienie roweru i korzystanie z komunikacji publicznej na dalszej trasie. Do tego poprawa infrastruktury rowerowej w obrębie miasta.

OSOBA nr 14: Zwrócono uwagę, że ze względu na odległość Strawczyna od Kielc mieszkańcy nie rozważają jednak korzystania z roweru jako alternatywy do komunikacji publicznej czy samochodowej. Jak dotąd zdarza się to jednostkowo.

OSOBA nr 16: Podkreślono, że rowery używane są w celach rekreacyjnych i z powodu braku ścieżek rowerowych oraz niebezpieczeństw wynikających z poruszania się po drogach głównych, raczej nie ma potencjału na wykorzystywanie roweru w drodze do pracy.

OSOBA nr 17: Zaproponowano, by wzorem Holandii, osoby, dojeżdżające rowerem do pracy otrzymywały jakieś dodatki do pensji. Jednak do tego są konieczne pewne odgórne ustalenia. Dodatkowo należy wskazywać dobry wpływ takiego pomysłu na środowisko i na zdrowie mieszkańców. Podkreślono, że gdyby w okolicy było więcej ścieżek rowerowych to więcej osób by korzystało z tego środka transportu.

OSOBA nr 20: Zauważa się, że rower stanowi obecnie głównie formę rekreacji. Mieszkańcy przemieszczają się głównie na trasie Borków Pierzchnica.

OSOBA nr 22: Zauważono, że mieszkańcy Nowin z roweru korzystają głównie rekreacyjnie. Oczywiście, są osoby, które dojeżdżają również do pracy, ale o tym decyduje odległość, jaką muszą pokonać, dostępność dróg rowerowych, ale również to, czy w pracy mają możliwość przeprania się czy wzięcia prysznic po dłuższej jeździe.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że tym, co przemawia do współczesnych obywateli jest ekologia i zdrowy styl życia. W połączeniu z czynnikiem ekonomicznym stanowi to gotową receptę na zachęcenie ludzi do korzystania z transportu publicznego. Oczywiście wybór komunikacji publicznej zależy również od grupy społecznej, w której znajduje się potencjalny mieszkaniec – czy jest osoba starszą, która bezpiecznie czuje się w komunikacji publicznej, czy studentem, czy posiadaczem własnego samochodu.

OSOBA nr 25: Podkreślono duży potencjał roweru jako ekologicznego środka transportu, wykorzystywanego również do celów rekreacyjnych. Dodatkowo może on zostać rozwinięty poprzez budowę właśnie, 17sto kilometrową ścieżkę rowerową od Kielc do Daleszyc. Ze ścieżki będą mogli korzystać również użytkownicy hulajnóg elektrycznych czy rowerów z takim napędem. Dodatkowo, widzi się potencjał w rozwijaniu roweru miejskiego, z możliwością wyjazdu poza granice miasta i dojazdu do gmin ościennych. To może być alternatywa dla komunikacji publicznej.

Czy istnieje dobry dojazd do Kielc? Jeżeli nie to jak ułatwić dojazd rowerem.

OSOBA nr 4: Stwierdzono utrudniony dojazd do Kielc rowerem, w związku z brakiem ścieżki rowerowej, dostępny jedynie chodnik.

OSOBA nr 5: Potwierdzono, że dojazd drogami rowerowymi do Kielc jest coraz lepszy i to już kilku kierunków. Wyzwaniem jest połączenie istniejących na terenie miasta dróg rowerowych w kompleksowe sieci, ponieważ póki co są dość pofragmentowane. Długo czasu drogi rowerowe były traktowane jako element rekreacji a nie komunikacji i teraz należy to poprawić. Jest jeszcze sporo do zrobienia.

OSOBA nr 6: Nie z każdej strony można dostać się do Kielc z terenu ościennych gmin. Aktualnie gmina Zagnańsk pracuje nad doprowadzeniem ścieżki rowerowej do Kielc. Raczej nie zaobserwowano korzystania z dróg rowerowych przez mieszkańców gmin, którzy chcieliby zamienić komunikację publiczną na rower.

OSOBA nr 7: Potwierdzono, że istnieje droga rowerowa prowadząca bezpośrednio do Kielc, jednakże na odcinku około 4 km trzeba korzystać z dróg gminnych. Miasto Kielce również realizuje budowę drogi dla rowerów od swojej strony. Dlatego też, po wyeliminowaniu ww. 4 kilometrowej luki (między miejscowościami Kranów i Niwy), przejazd przez całą długość gminy Daleszycy byłby możliwy.

OSOBA nr 9: Potwierdzono, że z terenu gminy nie ma możliwości dojazdu do Kielc wyznaczoną drogą rowerową. Istnieją małe fragmenty dróg rowerowych w miejscowości sąsiadującej z Chmielnikiem (wieś Suchowody).

OSOBA nr 10: Zauważono, że przez gminę Pierzchnica przebiega szlak Green Velo dla rowerów, w odległości niecałych 5 km od siedziby gminy. Szlak jest użytkowany przez rowerzystów oraz jest wyposażony w miejsca odpoczynku. Można nim dojechać do dróg rowerowych prowadzących zarówno do Kielc jak i do innych miejscowości.

OSOBA nr 11: Podkreślono, że transport rowerowy jest bardzo dobrze zorganizowany w gminie Zagnańsk. Ścieżek rowerowych jest bardzo dużo a obecnie budowana jest ścieżka rowerowa, bezpośrednio łącząca Zagnańsk z Kielcami. Jest zaplanowana kolejna trasa wraz z ciągiem pieszym, wzdłuż drogi wojewódzkiej od Barczy aż do Ćmińska.

OSOBA nr 12: Potwierdzono, że dojazd do Kielc drogą rowerową jest możliwy od strony Kajetanowa do Dąbrowy – do tego momentu jest w miarę bezpiecznie. Brakuje ścieżki rowerowej poczynając od ronda na Masłów. Od strony Kielc również brakuje ścieżki rowerowej i rowerzyści poruszać się mogą jedynie drogą powiatową. Dopiero w Sosnowicy można wjechać na ścieżkę, która została oddana w zeszłym roku. Planuje się, że już w tym roku rowerzyści będą mogli w pełni korzystać z tej ścieżki.

OSOBA nr 13: Potwierdzono, że jeszcze nie ma bezpośredniego połączenia ścieżką rowerową między gminą Zagnańsk a Kielcami, gdyż ścieżka jest aktualnie w budowie. Póki co, bezpiecznie ścieżka można pokonać połowę drogi. Po jej ukończeniu na pewno będzie cieszyć się dużym zainteresowaniem mieszkańców w zakresie rekreacyjnym, ale też dojazdów do pracy.

OSOBA nr 14: Potwierdzono, że na trasie w kierunku Kielc znajdują się odcinki dróg rowerowych – np. w gminie Piekoszów. Zatem istnieje możliwość dojechania do Kielc rowerem, ale trzeba liczyć się z

koniecznością korzystania również z dróg powiatowych i wojewódzkich. Dlatego też dostrzega się konieczność rozbudowywania ścieżek rowerowych właśnie wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych.

OSOBA nr 15: Stwierdzono, że dojazd rowerem do Kielc od strony Zagnańska już powinien być możliwy. Dojazdy do innych ościennych gmin raczej nie istnieją. Istnieje wprowadzić drogę rowerową Green Velo i taka infrastruktura rowerowa jest lepiej rozwinięta w kierunku gminy Raków.

OSOBA nr 16: Potwierdzono, że ścieżki rowerowej przez Piekoszów do Kielc nie ma.

OSOBA nr 17: Dojazd rowerem z Miedzianej Góry do Kielc jest możliwy, jednak trzeba jechać drogą krajową o dużym natężeniu ruchu. Ścieżki na tym odcinku brakuje.

OSOBA nr 20: Stwierdzono, że z Pierzchnic można dojechać rowerem do Kielc jedynie główną drogą powiatową, z ograniczonym poboczem, co jest mało bezpieczne.

OSOBA nr 22: Brakuje bezpiecznej drogi rowerowej z prawdziwego zdarzenia, która pozwoliłaby na przejechanie rowerem do Kielc, na przykład z dzieckiem.

OSOBA nr 24: Zauważono, że możliwość dojazdu do Kielc rowerem jest jeszcze dość słaba. Dobry dojazd istnieje w relacji Nowiny – Kielce (ale nie na całej trasie), w relacji Morawica-Kielce raczej też, w okolicach ul. Wojska Polskiego dojazd rowerem powstanie, w okolicach ul. Sandomierskiej nie wygląda to dobrze, a w relacji północ – ul. Warszawska – ul. Radomska łącznie drogą rowerową nie występuje. Dalej, w stronę Zagnańska komunikacja rowerowa jest, ale brakuje jej w ciągu ul. Piekoszowskiej. Jeśli chodzi o same gminy to kontynuacji ścieżek nie ma w Masłowie i Piekoszowie.

OSOBA nr 26: Potwierdzono, że nie ma bezpiecznego dojazdu do Kielc z gminy Górno.

OSOBA nr 27: Stwierdzono, że niema bezpiecznego dojazdu, drogami rowerowymi z gminy Piekoszów do Kielc. Za paradoksalnie najbardziej niebezpieczny odcinek uważa się kawałek od granicy miasta do ul. Szajnowicza Iwanowa, gdzie infrastruktura rowerowa pojawia się w kształcie docelowym.

Gdzie zlokalizowane są luki/braki w ciągach pieszych i rowerowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego?

OSOBA nr 1: Stwierdzono problemy z oznakowaniem ciągów pieszych i rowerowych, zasygnalizowano poprawę nawierzchni.

OSOBA nr 4: Zauważono brak połączenia rowerowego między Dąbrową a Mącholicami Kapitulnymi od strony Kielc.

OSOBA nr 9: Zwrócono uwagę na fakt, że w gminie Chmielnik nie ma dróg rowerowych.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że ciągi piesze i rowerowe są raczej spójne i bez luk i przebiegają przez kilka gmin. Potencjalne miejsca, gdzie w ogóle brakuje ciągów pieszych są raczej trudne do wskazania. Gmina zamieściła na swojej stronie informacje o programie zintegrowanej mobilności i będzie na bieżąco reagować na sugestie i pomysły mieszkańców w tym zakresie.

OSOBA nr 11: Gmina stara się, żeby ścieżki rowerowe i ciągi piesze jak najlepiej uzupełniały sieć drogową. Obecnie budowana jest ścieżka od Dębu Bartek do granicy gminy Zagnańsk, w stronę Kielc. Dodatkowo realizowana jest ścieżka od granicy Kielc do więzienia na Piaskach. W trakcie projektowania jest ścieżka wzdłuż drogi wojewódzkiej aż do Ćmińska. Wybudowany jest też odcinek od Ściegien do Gruszki. Wszystko to po to, by zniwelować wszelkie ewentualne luki w sieci ścieżek rowerowych i umożliwić mieszkańcom płynne korzystanie z nich.

OSOBA nr 12: Zwrócono uwagę na fakt, że należy tak skomunikować rowerowo gminy między sobą, żeby można było bez problemu i bezpiecznie przejechać ścieżkami rowerowymi między jedną gminą a drugą. Aktualnie brakuje połączeń różnych szlaków rowerowych w obszarze KOF.

OSOBA nr 13: Zauważono brak ścieżek rowerowych w stronę Odrowąża (gmina Bliżyn), w okolicy ul. Turystycznej w Zagnańsku, która jest często wybierana przez rowerzystów.

OSOBA nr 14: Podkreślono, że na terenie gminy Strawczyn istnieją ścieżki rowerowe. Przez gminę przechodzi również ścieżka Green Velo. Zwraca się jednak uwagę na fakt, że budowanie kolejnych części takich dróg rowerowych bardzo by się przydało. Nie wszędzie jednak są techniczne i infrastrukturalne możliwości do budowania takiej sieci (zbyt wąskie pasy drogowe, istniejąca zabudowa, konieczność wykupu gruntów).

OSOBA nr 15: Zauważono takie luki w sieci dróg rowerowych w ciągu alei Solidarności, Alei 9 wieków.

OSOBA nr 16: Gmina Piekoszów miała wdrożony program naprawczy i dopiero od kilku lat remontują drogi. Ale opóźnienia są duże a ścieżki rowerowe są realizowane powoli.

OSOBA nr 19: Zauważono, że zlokalizowanie ścieżki rowerowej w obszarze ul. Ściegiennego musiałoby się odbyć kosztem zieleni miejskiej, bo tylko tam byłoby na to miejsce. Pojawiają się jednak wątpliwości czy budowanie ścieżek wzdłuż ruchliwych ulic to w ogóle dobry pomysł, ze względu na spaliny. Czy nie lepiej by ścieżki przebiegały przy mniej ruchliwych drogach - np. ul. Langiewicza w Kielcach.

OSOBA nr 20: W Pierzchnicach nie ma szlaków rowerowych. Green Velo zahacza o gminę, jednak nie ma nawet ścieżki rowerowej, którą można by tam dojechać. Zauważono jednak, że mieszkańcy chcą realizacji nowych ciągów pieszych i rowerowych. Takie rozwiązania są szczególnie oczekiwane przy ruchliwych fragmentach dróg.

OSOBA nr 22: Potwierdzono, że w Nowinach występują luki w sieci dróg rowerowych i ciągów dla pieszych. Aktualnie jest jedna ścieżka, z Kielc do Chęcin, jest kawałek ścieżki w kierunku Szewc. Pojawiają się pewne pomysły, jak rozwiązać sytuację z pofragmentowaną siecią dróg rowerowych, jednak trudno przebić się z ich realizacją. Co jest ze szkodą dla mieszkańców, ponieważ nawet rekreacyjnie nie ma gdzie jeździć bezpiecznie na rowerze.

OSOBA nr 24: Zwrócono uwagę, że samo miasto Kielce ma w planach wybudowanie około 20 km dróg dla rowerów. Problemem, jaki pojawia się w ich realizacji jest ich koordynacja w czasie – chodzi o to, żeby niezależne projekty dróg rowerowych nie nałożyły się na inne projekty, tylko, żeby spójnie wtórzyły jedną całość. Miasto pracuje też nad dwustronnym skomunikowaniem osiedli z centrum. Są już miejsca, gdzie ścieżka prowadzi w jedną stronę a teraz pracuje się nad jej poprowadzeniem drugą stroną ulicy. Wraca się również uwagę na przejezdność skrzyżowań, bez konieczności zsiadania z roweru.

Zauważyć należy fakt, że Kielce są podzielone przez tory kolejowe i rzekę i obie te przeszkody trzeba pokonać, przemieszczając się z jednego końca miasta na drugi. To spore utrudnienie w zakresie komunikacji zarówno pieszej, rowerowej jak też samochodowej. Rowerzyści skarżą się, że nie mają możliwości przejechać w rejonie ul. Sienkiewicza i Mielczarskiego, gdyż nie mogą korzystać z tunelu. Nie mogą korzystać z wiaduktu przy kościele św. Wojciecha. Podobnie jest w rejonie ul. Krakowskiej, gdzie na istniejących wiaduktach nad torami nie bardzo jest miejsce, dla ruchu rowerowego. Zatem albo należy zawęzić ruch, żeby zmieścić tam drogę dla rowerów, albo wybudować nowy wiadukt. W kierunku Sandomierza również zawieszono projekty drogi rowerowej z powodu oporu mieszkańców, którzy pod tę drogę musieliby przeznaczyć część swoich terenów prywatnych.

Miasto nieustannie szuka nowych rozwiązań – i tak właśnie stało się na ul. Sandomierskiej, gdzie przestrzeń drogowa została podzielona na bazie dostępnych zasobów, czyli z jezdni została wydzielona droga dla rowerów na pewnym fragmencie, po to, żeby nie wchodzić w tereny spółdzielni a tym samym nie podnosić niepotrzebnie kosztów inwestycji i nie narażać się na krytykę ze strony mieszkańców.

OSOBA nr 25: Potwierdza się istnienie luk w sieci pieszo-rowerowej w gminie Daleszyce. Jednak Urząd Marszałkowski prowadzi badania, żeby te ścieżki próbować połączyć. Takie działania dałyby wiele

nowych możliwości komunikacyjnych. Dodatkowo, zauważa się, że powinna zostać nawiązana współpraca między samorządami, powołany zespół złożony z pracowników, do przeanalizowania planów zagospodarowania, zorientować się czego i gdzie brakuje i to pozwoliłoby na przeprowadzenie koniecznych inwestycji w tym zakresie, w perspektywie najbliższych 5-10 lat. Oczywiście przy założeniu, dostępności finansowania.

OSOBA nr 26: Zauważa się luki w sieci pieszo-rowerowej na terenie gminy Górno. Trzeba by rozważyć jakieś zmiany w przepisach, które pozwoliłyby na wykup pasów działek pod takie inwestycje w przystępnej cenie. Należy też nawiązywać współpracę, rozmowy, konsultacje z ościennymi gminami w zakresie kompleksowego planowania całej sieci pieszo-rowerowej, na obszarach wszystkich gmin, przez które ma przechodzić.

OSOBA nr 27: Potwierdzono, że na terenie gminy Piekoszów występują miejsca, gdzie brakuje ciągłości ścieżek rowerowych. Planuje się wybudowanie takiej infrastruktury w pasie dróg powiatowych, o miejscowości, które okalają Piekoszów. Spowodowałoby to upowszechnienie transportu rowerowego i stworzenie z niego realnej alternatywy dla transportu samochodowego.

OSOBA nr 29: Jako przykłady luk w sieci ścieżek rowerowych i pieszych w gminie Masłów można podać brak dojazdu ścieżką rowerową z Masłowa do Dąbrowy – okolice drogi wojewódzkiej 745. Odcinek ten konsultowany jest z Marszałkiem Województwa a jego wybudowanie pozwoliło by połączyć istniejącą już ścieżkę Kielcach ze ścieżką istniejącą w gminie Masłów, która tak naprawdę doprowadzała by trasę rowerową do Świętej Katarzyny, do Bodzentyna a tam otwierała by możliwość komfortowego dojazdu do centrum Gór Świętokrzyskich.

Współpraca między samorządami i innymi organami decyzyjnymi układa się dobrze. Jednak pojawią się inne przeszkody jak np. zbyt wąskie pasy drogowe a co za tym idzie, konieczność wykupu gruntów, często przy sprzeciwie mieszkańców.

OSOBA nr 30: Biorąc pod uwagę całe województwo, to potwierdzono istnienie pewnych luk w sieci ścieżek pieszo-rowerowych. Jednak już stosunkowo niewiele trzeba, żeby przejechać całe województwo rowerem. W wielu miejscach ścieżki rowerowe stanowią również drogi dojazdów do pracy. Brakuje ich jednak w okolicy ul. Piekoszowskiej, co utrudnia dojazd mieszkańcom ościennych gmin do Kielc. Powinno się realizować coraz więcej takich ścieżek, ponieważ w samym mieście Kielce brakuje ścieżek na osiedlach mieszkaniowych.

W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?

OSOBA nr 5: Potwierdzono dobry standard istniejących i wykonywanych dróg rowerowych. Już od pewnego czasu wszystkie takie drogi realizowane na tym obszarze są asfaltowe a nie z kostki.

OSOBA nr 10: Potwierdzono, że w zarządzie dróg powiatowych znajduje się jeden szutrowy odcinek drogi rowerowej, który bardzo się niszczy, szczególnie w okresie zimowo-wiosennym. Konieczna jest tam wymiana nawierzchni na asfaltową. Pozostałe części drogi są asfaltowe.

OSOBA nr 11: Powstające i projektowane ścieżki rowerowe są asfaltowe, z równą nawierzchnią. Dodatkowo, gmina Zaganańsk utrzymuje je w stanie używalności również zimą.

OSOBA nr 12: Podkreślono, że najlepsze ścieżki to ścieżki asfaltowe. Nie ma sensu budować ścieżek z kostki, gdyż taka nawierzchnia jest nierówna i trudna w utrzymaniu czystości (zarasta). Ścieżki asfaltowe, ze względu na gładką powierzchnię dają możliwość poruszania się na każdym rodzaju roweru a także na rolkach i hulajnodze.

OSOBA nr 13: Zauważono, że powstające ścieżki budowane są w dobrym standardzie, z koniecznym oświetleniem. Starsze ścieżki zawsze można doposażyć w brakujące elementy.

OSOBA nr 14: Gmina Strawczyn posiada typową ścieżkę, z podziałem na strefę dla pieszych i dla rowerów jedynie wokół zalewu. Pozostałe miejsca to raczej oznakowane szlaki rowerowe, bez wydzielenia pasa ruchu dla rowerów. Przy planowaniu ścieżek w przyszłości rozważane będą raczej nawierzchnie bitumiczne.

OSOBA nr 15: Zwrócono uwagę na niewystarczające oznakowanie przejść dla pieszych w ciągach rowerowych, co może zagrażać bezpieczeństwu. Aktualnie brakuje znaków pionowych, oznaczających te przejścia. Na szczęście do zdarzeń drogowych w relacji pieszy – rowerzysta dochodzi raczej rzadko.

OSOBA nr 17: Podkreśla się, że nie dość, że sieć ścieżek rowerowych w gminie Miedziana gra jest niewystarczająca to jeszcze dostępne drogi rowerowe wykonane są z kostki brukowej, co utrudnia poruszanie się po nich rowerem szosowym. Ścieżki powinny być asfaltowe.

OSOBA nr 21: Potwierdzono, że ścieżki wykonane są w dobrych standardach i nawet jeśli różnią się między sobą wizualnie, to są zgodne z wymogami prawa i bezpieczeństwa. Preferowana nawierzchnia to asfalt i asfaltobeton.

OSOBA nr 22: Potwierdzono, że istniejące nawierzchnie są dobrej jakości. Oczywiście są pewne mankamenty, w miejscach, gdzie ścieżki się kończą i nie ma, jak zjechać ze ścieżki na drogę gminną i powiatową.

OSOBA nr 25: Standard wykonania ścieżek w gminie Daleszyce jest dobry. Mają one nawierzchnię asfaltową i są bezpieczne dla użytkowników.

OSOBA nr 26: Na terenie gminy Górno ścieżki rowerowe wykonywane są w dobrym standardzie, w większości z nawierzchnią asfaltową, nieliczne z kostki.

OSOBA nr 27: Projektantom wskazuje się konieczność wykonania nawierzchni ciągów pieszo-rowerowych w nawierzchni bitumicznej. Nawierzchnia z kostki brukowej jest ciężka w utrzymaniu.

OSOBA nr 29: Potwierdzono, że najlepsze są jednolite ścieżki bitumiczne, asfaltowe, o gładkiej powierzchni.

OSOBA nr 30: Zwrócono uwagę, że istniejąca sieć ścieżek rowerowych wykonana jest w dobrych standardach, jednakże skupić należy się przede wszystkim na ich ilości. Kolejne ścieżki rowerowe są budowane. Miasto ukończyło swoją część ścieżki przy ul. Zagnańskiej i również od strony gminy ta ścieżka jest kończona i będzie wkrótce oddana. Powstanie wtedy bardzo długi odcinek ścieżki, również rekreacyjny

Jaki jest potencjał rozwoju roweru publicznego?

OSOBA nr 1: Brak informacji w jakim stopniu rower miejski jest wykorzystywany.

OSOBA nr 2: Uznano, że potencjał na rozwój roweru publicznego jest duży, ze względu na to, że zainteresowanie taką usługą było dość duże w momencie wprowadzenia go w Kielcach.

OSOBA nr 5: Rowery publiczne mają w Kielcach bardzo duży potencjał. Taki projekt wystartował w Kielcach we wrześniu ubiegłego roku – z dość sporym opóźnieniem, ale z bardzo dobrymi wskaźnikami użytkowania. Może on stać się świetnym uzupełnieniem komunikacji publicznej, głównie ze względu na wielkość miasta. Siatka użytkowania roweru jest dobrze zaplanowana, niemniej już pojawiają się pomysły jak ją ulepszyć czy poszerzyć. Miasto dysponuje też pakietem rowerów eklektycznych. Potencjał rozwoju roweru publicznego jest widziany nie tylko na obszarze samego miasta, ale również na obszarze KOF.

OSOBA nr 7: Obecnie nie widzi się potencjału do rozwoju roweru publicznego w obrębie gminy Daleszyce. Jest to spowodowane głównie niewystarczającą infrastrukturą. Jednakże nie przekreśla się tego pomysłu w przyszłości.

OSOBA nr 8: Zauważono, że poza wyznaczonymi stacjami dla rowerów w mieście Kielce trudno spotkać same rowery. Być może wynika to z niewielkiej, póki co, ilości samych rowerów. Niemniej, uważa się, że bardziej sprawdzą się one jako element rekreacji niż element transportu publicznego. Wynika to też z wielkości miasta oraz faktu, że nawet w godzinach szczytu da się wszędzie dojechać samochodem lub komunikacją publiczną.

OSOBA nr 10: Nie testowano pomysłu roweru publicznego w gminie Pierzchnica i ciężko wypowiadać się o potencjalnym zainteresowaniu takim projektem.

OSOBA nr 11: Zauważono, że wprowadzenie roweru publicznego na teren gminy Zagnańsk nie przyjmie się. Powstają nawet obawy, że wprowadzenie takiego roweru mogłoby być niekorzystne z punktu widzenia ekologicznego – rowery mogłyby być porzucane np. w lesie. Generalnie, na terenie gminy rowery są wykorzystywane raczej jako element rekreacji niż element transportu publicznego. Dodatkowo, mieszkańcy mają miejsce na przechowywanie własnych rowerów a rower publiczny bardziej sprawdza się w miastach, gdzie w blokach takie miejsca przechowywania są ograniczone.

OSOBA nr 12: Stwierdzono, że koncepcja roweru publicznego niekoniecznie będzie dobrym pomysłem dla gminy Zagnańsk. Dostrzega się znaczne niebezpieczeństwo w tym, że rowery pozostawiane są w różnych, niekoniecznie przystosowanych do tego miejscach, powodując zagrożenie dla innych użytkowników dróg. Rozwiązaniem, jakie jest tu widziane byłby prywatny przedsiębiorca lub właściciel jakiejś agroturystyki, który wypożycza chętnym rowery elektryczne i ma nad tym kontrolę. Pojawiają się wątpliwości, czy w ogóle byłoby zainteresowanie takimi rowerami, skoro mieszkańcy gminy i tak w większości posiadają rowery prywatne.

Generalnie, rowery w gminie Zagnańsk postrzega się jako element rekreacji niż transportu publicznego.

OSOBA nr 14: Ze względu na wiejski charakter gminy i fakt, że mieszkańcy posiadają już prywatne rowery, nie widzi się potencjału rozwoju roweru publicznego. Może w zakresie rekreacyjnym byłoby to możliwe, jednak nie przewiduje się wielkiego zainteresowania tym tematem.

OSOBA nr 15: Podkreślono, że sam pomysł roweru publicznego, wprowadzonego w Kielcach w 2022 r. jest dobry. Jednak są głosy, że przystanki tego roweru są dość niefortunnie umieszczone i kolidują z innym ruchem w mieście, głównie pieszym. Generalnie jednak mieszkańcy chwalą sobie ten pomysł.

OSOBA nr 19: Zauważono, że uczniowie korzystają z hulajnóg elektrycznych, ale często pozostawiają je w przypadkowych miejscach „bez ładu i składu”. Rower publiczny w Kielcach został uruchomiony niedawno, więc trzeba jeszcze poczekać z obserwacjami w tym zakresie. Generalnie użytkownicy hulajnóg elektrycznych, nie tylko młodzież, porusza się po mieście za szybko, powodując zagrożenie dla pieszych.

OSOBA nr 21: Zauważono, że z rowerów czy hulajnóg miejski korzysta przez wszystkim młodzież, która też często porusza się komunikacją miejską. Dlatego też warto rozważyć wprowadzenie takiego roweru na teren gminy Masłów. Właśnie po to by młodzież skrócić czas oczekiwania na połączenia komunikacji publicznej.

OSOBA nr 24: Potwierdzono duże zainteresowanie rowerem publicznym oraz bardzo pozytywny oddźwięk społeczny. Takie rozwiązania świetnie sprawdzają się wśród młodzieży, w ośrodkach akademickich (jak Kielce). Zatem idea roweru może się rozwijać. Oczywiście, cały czas kwestia regulaminowego korzystania z tych rowerów, żeby ograniczać ich niszczenie czy porzucanie.

OSOBA nr 26: Uważa się, że rower publiczny mógłby się sprawdzić, jednak trzeba dać mieszkańcom czas, żeby się przyzwyczaili do takiego nowego środka transportu.

OSOBA nr 28: Dostrzega się potencjał roweru publicznego jako uzupełnienia zintegrowanej sieci transportowej, jako pojazdu, którym można dostać się bezpiecznie i ekologicznie na i z przystanku

autobusowy. System roweru miejskiego połączony jest z biletem komunikacji publicznej – dla jej użytkowników przewidziane są promocyjne ceny na korzystanie z roweru. Baza rowerowa zlokalizowana jest w okolicach dworca autobusowego i tam najwyraźniej widać jak wiele osób zostawia rowery i przesiada się na komunikację miejską. Hulajnogi również mogą stać się uzupełnieniem komunikacji miejskiej.

OSOBA nr 29: Podkreślono, że w ostatnich latach widoczne jest przesiadanie się mieszkańców na rowery. Wielu z nich dojeżdża rowerem do pracy. Sieć ścieżek rowerowych, które powstają na terenie Kielc coraz bardziej zachęca i zwiększa komfort dojazdu. Ścieżki przeprowadzane przez drogi krajowe, gminne, powiatowe i wojewódzkie, gdzie nie zawsze istniejące pasy ruchu zapewniają możliwość budowy ścieżek. Gminy starają się rozwiązywać te zagadnienia – zajmują część już istniejącego pasa drogowego, albo budowana jest dodatkowa ścieżka w poboczu, albo bardzo często też buduje się niezależną ścieżkę rozdzieloną pasem.

Pojawia się coraz więcej rowerów elektrycznych, które też nie zmuszają korzystających osób do wysiłku fizycznego, co zwiększa ilość osób korzystających ze ścieżek rowerowych. Tym samym mieszkańcy dojeżdżają do pracy nie zmęczeni, tylko zrelaksowani. To potwierdza, że takie rozwiązania budują przyszłość. Taka forma komunikacji powinna być promowana.

OSOBA nr 30: Podkreślono duże zainteresowanie projektem roweru publicznego w mieście Kielce. Oferta powinna być wzbogacona o rowery elektryczne, być może z dopłatą do jego korzystania. W takim mieście jak Kielce, które jest mniejszym miastem, ma większy potencjał monitorowania działania takiego roweru oraz korzystania z doświadczeń innych miast, które już ten rower publiczny testowały.

Czy zmieniające się standardy projektowania ciągów pieszych, uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych, z dysfunkcjami ruchu czy matek z dziećmi, są uwzględniane przy projektowaniu infrastruktury pieszej.

OSOBA nr 24: Potwierdzono, że projektowanie ciągów pieszych zostało doprowadzone do pewnych standardów, które to standardy Kielce podpisały i nie zauważa się większego problemu w tym zakresie. Natomiast o wiele bardziej problematyczne jest dostosowanie infrastruktury już istniejącej. Nie za wszystkie tereny odpowiada Miejski Zarząd Dróg czy nawet gmina Kielce. Część ciągów pieszych należy do spółdzielni i wspólnot. Natomiast wszystkie podmioty, posiadające w swoich zasobach ciągi piesze, wypełniają ankietę, dotyczącą występujących barier oraz pomysłów na ich likwidację. Zauważa się, że poprzez pracę nad wspomnianymi standardami i ich rozpowszechnianie rosną również oczekiwania osób niesamodzielnych dotyczące wyposażenia skrzyżowań w systemy fon, urządzenia łączące się poprzez Bluetooth ze światłami, itp. Pełnomocnik Osób Niepełnosprawnych stara się zwracać uwagę, żeby nowe projekty były konsultowane z całym środowiskiem osób niepełnosprawnych.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Budowa i wspólna ocena scenariuszy

01.03.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane w okresie tworzenia scenariuszy	3
2.1 Budowa i wspólna ocena scenariuszy	3
3 Planowane działania	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres.

2 Prace zrealizowane w okresie tworzenia scenariuszy

2.1 Budowa i wspólna ocena scenariuszy

W ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego poza Raportem Diagnostyczno-Strategicznym trwają prace w kierunku proponowanych i analizowanych scenariuszy rozwoju całego obszaru. Wykonawca przedstawił propozycję i analizę jednego scenariusza bazowego (BAU) oraz trzech scenariuszy rozwoju, w których każdy z nich daje priorytet dla jednej z gałęzi systemu transportowego lub nakłada ograniczenia w szczególności na jedną gałąź systemu transportowego. Założenia do scenariuszy i podejście jest spójne z wymaganiami i zakresem dokumentów wspólnotowych w tym zakresie, biorąc pod uwagę priorytetowo dążenie do neutralności klimatycznej w perspektywie roku 2050. Scenariusze zakładają możliwości wariantowania i cechują się priorytetami działań, takimi jak: nastawionego na transport publiczny, dającego priorytet mobilności oraz nakładającego ograniczenia dla ruchu indywidualnego.

Wstępny zarys scenariuszy został przedstawiony podczas spotkania, które miało miejsce 20.02.2023r. W trakcie dyskusji z interesariuszami wypracowano szereg zmian oraz modyfikacji poszczególnych scenariuszy. Wszystkie uwagi oraz notatki dotyczące zmian zostały przedstawione w formie protokołu ze spotkania roboczego nr 8 przesłanej Zamawiającemu.

Ustalono, że podczas kolejnego spotkania zostaną przedstawione wstępne działania w ramach każdego scenariusza, które również zostaną poddane dyskusji z interesariuszami.

3 Planowane działania

W okresie kolejnego Raportu Pośredniego planowane są następujące działania:

- Zakończenie prac nad Działaniem I tj. końcowy odbiór Raportu Diagnostyczno - Strategicznego
- Rozpoczęcie prac związanych z Działaniem III w tym m.in. zaplanowanie warsztatów z mieszkańcami
- Ustalenie końcowej wersji scenariuszy
- Ustalenie działań w ramach każdego scenariusza
- Wybór scenariusza preferowanego
- Ocena scenariuszy (metodyka oceny scenariuszy, opis kryteriów, ocena wielokryterialna)

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami

15.03.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Prace zrealizowane na potrzeby raportu pośredniego	3
2.1 Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami	3

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Celem niniejszego raportu jest wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami.

2 Prace zrealizowane na potrzeby raportu pośredniego

2.1 Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami

Zrównoważona mobilność staje się coraz ważniejszym elementem rozwoju miast i regionów, a jej efektywna implementacja wymaga perspektywicznej wizji rozwoju. W celu osiągnięcia sukcesu w tym zakresie, niezbędne jest opracowanie wizji, która nie tylko odzwierciedla cele długoterminowe, ale także uwzględnia potrzeby mieszkańców i wpływ rozwiązań na środowisko naturalne. Zadanie to wymagało zaangażowania interesariuszy projektu i przeprowadzenia spotkań z nimi w celu wypracowania celów strategicznych, które stanowią podstawę dla wdrażania działań mających na celu zrównoważoną mobilność.

Na podstawie wielu spotkań w gronie interesariuszy oraz grupy roboczej projektu wypracowano następujące wizję rozwoju:

Kielce i Kielecki Obszar Funkcjonalny powinny wspólnymi działaniami dążyć do integracji publicznego transportu zbiorowego dla celu poprawy jego jakości przy współudziale innych form mobilnościowych, ze szczególnym uwzględnieniem Mobility as a service jako istotnego komponentu systemu transportowego, wykorzystując przy tym potencjał, stan rozwoju całego obszaru, chęć współpracy interesariuszy oraz wdrażaną od kilku lat politykę mobilności.

Cele strategiczne powinny być efektem przyjętej wizji, wynikającej z preferowanego do przyjęcia scenariusza. Podane poniżej cele strategiczne są wydziwkiem Raportu diagnostyczno – strategicznego oraz spotkań z interesariuszami projektu oraz wskazują na obszary problemowe w kontekście całego KOF, które są obszarami do interwencji w ramach dalszych prac nad dokumentem.

Cele strategiczne wynikające z diagnozy, a będące podstawą dalszych prac przy Planie Zrównoważonej Mobilności dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, są następujące:

- Zapewnienie szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego.
- Stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego.
- Nowoczesny, niskoemisyjny transport w KOF uwzględniający elektromobilność i bezemisyjność.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego z dążeniem do realizacji wizji zero, ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

- Poprawa atrakcyjności infrastruktury rowerowej.
- Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości KOF.
- Zagospodarowanie przestrzenne zorientowane na system transportowy.
- Poprawa funkcjonalności oraz estetyki przestrzeni miejskich w obszarach centralnych z dążeniem do realizacji idei miast 15 – minutowych, likwidacja miejskiej wyspy ciepła i reorganizacja systemu transportowego w centrum większych miast.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

RAPORT POŚREDNI

Przed rozpoczęciem pracy badawczej: Konsultacje Społeczne

21.07.2023r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1 Wstęp	3
2 Metodyka.....	3
3 Kampania promocyjna	4

1 Wstęp

Opracowanie dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej SUMP KOF) jest oparte nie tylko na rzetelnej analizie stanu istniejącego, ale również współpracy ze społeczeństwem jak i Zamawiającym. Głównym celem dokumentu jest zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału przyjaznych dla środowiska środków transportu. Za cel szczegółowy dokumentu należy uznać wypracowanie produktów analitycznych, które pozwolą na wypracowanie odpowiedzi na pytania operacyjne postawione przez Zamawiającego oraz określenie kierunków działań i stworzenie głównych produktów. Jednym z elementów współpracy jest równoległe tworzenie Raportów Pośrednich, które będą zwięzłym podsumowaniem prac wykonanych w danym okresie oraz będą doszczegółowieniem metodyki na kolejny okres. Niniejszy raport pośredni zawiera metodykę związaną z rozpoczęciem procesu Konsultacji Społecznych.

2 Metodyka

W ramach opracowania projektu w dniach 24.07.2023r.- 28.08.2023r. odbędą się sformalizowane Konsultacje Społeczne dokumentów pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko. Konsultacje zostaną ogłoszone decyzją Prezydenta Miasta Kielce.

Wszystkim mieszkańcom zostaną udostępnione dokumenty, które będą dostępne zarówno na stronie Wykonawcy, jak i stronach Gmin biorących udział w projekcie. Poza konsultowanymi dokumentami będzie dostępny również formularz do zgłaszania uwag, a także skrócone materiały dotyczące projektu SUMP (streszczenie, synteza)

W ramach Konsultacji Społecznych przygotowano 3 spotkania, na których prezentowany będzie projekt SUMP oraz odniesienie do Prognozy Oddziaływania na Środowisko.


W związku z okresem wakacyjnym odbędą się 2 spotkania online oraz jedno spotkanie stacjonarne. Poniżej przedstawiono harmonogram spotkań.

1. Spotkanie Online na Platformie Microsoft Teams:

 Data: 8 sierpnia, godzina 17:30

2. Spotkanie Stacjonarne w Kielcach:

 Data: 10 sierpnia, godzina 17:30

 Miejsce: Kielce, ul. Rynek 1 (Sala Konferencyjna Rady Miasta)

3. Kolejne Spotkanie Online na Platformie Microsoft Teams:

 Data: 17 sierpnia, godzina 17:30

3 Kampania promocyjna

Przed przeprowadzeniem Konsultacji Społecznych zainicjowana została kampania promocyjno - informacyjna, która miała na celu zachęcenie mieszkańców do wzięcia udziału w projekcie. Promocja obejmowała różne formy, takie jak plakaty A3 (300 sztuk), notatki prasowe (Echo Dnia), posty na stronach internetowych gmin i mediach społecznościowych. Poniżej przedstawiono fragmenty materiałów promujących spotkania.



**TRWAJĄ KONSULTACJE SPOŁECZNE
W RAMACH PLANU
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO**

Prezydent Miasta Kielce ogłosił Konsultacje Społeczne dokumentów pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko.

Konsultacje rozpoczęły się w dniu 24 lipca i potrwają do 28 sierpnia 2023 r.

Kielecki Obszar Funkcjonalny zrzesza 13 gmin Powiatu Kieleckiego, tj. Miasto Kielce, Gminę i Miasto Chęciny, Miasto i Gminę Chmielnik, Miasto i Gminę Daleszyce, Gminę Górną, Gminę Masłów, Gminę Miedziana Góra, Miasto i Gminę Morawica, Miasto i Gminę Piekoszów, Gminę Nowiny, Gminę Strawczyn, Gminę Zagnańsk oraz Miasto i Gminę Pierzchnica.

SUMP KOF dąży do obniżenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi, poprzez zwiększenie udziału przyjaznych środowisku środków transportu. Zakłada wdrażanie różnorodnych działań, m.in. rozwijanie sieci transportu publicznego, integrację przewoźników, budowę infrastruktury dla rowerów i pieszych oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zapraszamy do zapoznania się z dokumentami, które są dostępne do pobrania w poniższym linku:
<https://www.viavistula.pl/realizacje/sump-kof/>.

W ramach Konsultacji Społecznych odbędą się również spotkania, na których każdy może wyrazić opinie na temat działań i celów przedstawionych w dokumentach. Zapraszamy na spotkanie stacjonarne w dniu 10.08.2023 r. (czwartek) o godz. 17:30 w Sali Konferencyjnej Rady Miasta przy ul. Rynek 1 w Kielcach. W związku z trwającym okresem wakacyjnym w dniu 8.08.2023 r. i 17.08.2023 r. odbędą się również alternatywne spotkania w formie online.

Szczegółowe informacje znajdziecie Państwo, skanując kod QR.





Rysunek 3-1 Projekt ogłoszenia do gazety Echo Dnia



SUMP - KOF





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF)

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Data i godzina	Forma spotkania	Platforma/miejsce	Link
08.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie online		https://tiny.pl/c7brl
10.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie stacjonarne	Kielce, ul. Rynek 1 (Sala Konferencyjna Rady Miasta)	—
17.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie online		https://tiny.pl/c7b9f

Projekt SUMP, Prognoza Oddziaływania na Środowisko oraz formularz do zgłaszania uwag są
dostępne do pobrania:



WSPÓLNIE ZDECYDUJMY O TRANSPORCIE W KOF

* - miasteczko miasto Kielce, gminy i miasta Chęcin, gminy i miasta Chmielnik, gminy i miasta Daleszyce, gminy Górno, gminy Małków, gminy Miedźna Góra, gminy i miasta Mowin, gminy Pielosze, gminy i miasta Pierzchnica, gminy Nowiny, gminy Straszyn, gminy Zagrodnik




Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Rysunek 3-2 Plakat informujący o spotkaniach i konsultowanych dokumentach





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF)
KONSULTACJE SPOŁECZNE

Wspólnie Zdecydujemy o Transporcie w KOF

Trwają konsultacje społeczne dokumentów pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko. Konsultacje odbędą się w dniach od 24 lipca do 28 sierpnia 2023 r. W dniach 8, 10 oraz 17 sierpnia zapraszamy na spotkania online i stacjonarne.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan czyli SUMP) to długofalowy dokument opracowany w celu poprawy mobilności w obszarze funkcjonalnym w sposób zrównoważony, kładąc główny nacisk na rozwój transportu publicznego, ruchu rowerowego oraz pieszego.

Celem SUMP jest zmniejszenie negatywnych skutków transportu miejskiego na środowisko, poprawę bezpieczeństwa oraz zwiększenie efektywności i dostępności systemów transportowych. Dokument został opracowany przy współpracy z mieszkańcami, organizacjami społecznymi, przedsiębiorstwami i innymi interesariuszami, aby uwzględnić różnorodne perspektywy i potrzeby społeczności lokalnej.

SUMP zakłada wdrażanie różnorodnych działań, m.in. rozwijanie sieci transportu publicznego, integrację przewoźników, budowę infrastruktury dla rowerów i pieszych oraz zachęcanie do korzystania z pojazdów niskoemisyjnych.

W związku z końcową fazą tworzenia dokumentu zapraszamy do zapoznania się z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko, które są dostępne do pobrania: <https://www.viavistula.pl/realizacje/sump-kof>

Poza konsultowanymi dokumentami w linku znajduje się również formularz do zgłaszania uwag, który należy odesłać na adres: office@viavistula.pl.

Zapraszamy wszystkich mieszkańców KOF do wzięcia udziału w spotkaniach, na których prezentowany będzie projekt SUMP oraz odniesienie do Prognozy Oddziaływania na Środowisko.

Rysunek 3-3 Projekt komunikatu na stronę internetową Gmin biorących udział w projekcie



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF)

Raport z Konsultacji Społecznych





Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją

Raport z Konsultacji Społecznych

Opracowany przez: VIA VISTULA Sp. z o.o., ul. Nowowiejska 35/5, 30-052 Kraków



Zespół autorski: Bartłomiej Wiertel, Mateusz Szpórńóg, Piotr Góralski, Szymon Ściga, Grzegorz Romaniak, Michał Żuławiński, Anna Małek, Marcelina Kowalczyk, Anna Korus, Wiktor Wlazły, Maciej Mroczek



Jednostka koordynująca zamówienie: Kancelaria Prezydenta Urzędu Miasta Kielce przy współpracy z Biurem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego

Koordynatorzy zamówienia: Agnieszka Nowak-Calicka, Anna Noga, Renata Gorgis, Anna Komorowska-Olejniczak

Zamawiający: Gmina Kielce, Rynek 1, 25-303 Kielce



Gminy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego: Gmina Miasto Kielce, Gmina i Miasto Chęciny, Miasto i Gmina Chmielnik, Miasto i Gmina Daleszyce, Gmina Górnio, Gmina Masłów, Gmina Miedziana Góra, Miasto i Gmina Morawica, Miasto i Gmina Piekoszów, Miasto i Gmina Pierzchnica, Gmina Nowiny, Gmina Strawczyn, Gmina Zagnańsk

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) dofinansowany jest z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na podstawie umowy o dofinansowanie nr POIS.11-04-00-0022/22-00, w ramach działania 11.4 Transport miejski, oś priorytetowa XI REACT-UE oraz ze środków Gminy Kielce.


Kielce, Wrzesień 2023

Spis treści


1.	Wstęp oraz metodyka	4
2.	Przebieg spotkań	6
3.	Formularz zgłaszania uwag.....	8
4.	Opinie jednostek i podmiotów	9
5.	Zestawienie uwag i opinii	9

1. Wstęp oraz metodyka

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego charakteryzuje się ciągłą współpracą na linii wykonawca - mieszkańcy. W ramach opracowania projektu w dniach 24 lipca – 28 sierpnia 2023 r. przeprowadzono Konsultacje Społeczne wśród mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego. Konsultacje miały charakter formalny, zostały ogłoszone decyzją Prezydenta Miasta Kielce. Przed przeprowadzeniem Konsultacji Społecznych zainicjowana została kampania promocyjno - informacyjna, która miała na celu zachęcenie mieszkańców do wzięcia udziału w projekcie. Promocja obejmowała różne formy, takie jak plakaty A3 (300 sztuk), notatki prasowe (Echo Dnia), posty na stronach internetowych gmin i mediach społecznościowych. Poniżej przedstawiono przykładowe fragmenty materiałów promujących spotkania.



**TRWAJĄ KONSULTACJE SPOŁECZNE
W RAMACH PLANU
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO**



Prezydent Miasta Kielce ogłosił Konsultacje Społeczne dokumentów pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (SUMP KOF) wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko.

Konsultacje rozpoczęły się w dniu 24 lipca i potrwać do 28 sierpnia 2023 r.




Kielecki Obszar Funkcjonalny zrzesza 13 gmin Powiatu Kieleckiego, tj. Miasto Kielce, Gminę i Miasto Chęciny, Miasto i Gminę Chmielnik, Miasto i Gminę Daleszyce, Gminę Górnio, Gminę Masłów, Gminę Miedziana Góra, Miasto i Gminę Morawica, Miasto i Gminę Piekoszów, Gminę Nowiny, Gminę Strawczyn, Gminę Zagnańsk oraz Miasto i Gminę Pierzchnica.


SUMP KOF dąży do obniżenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi, poprzez zwiększenie udziału przyjaznych środowisku środków transportu. Zakłada wdrażanie różnorodnych działań, m.in. rozwijanie sieci transportu publicznego, integrację przewoźników, budowę infrastruktury dla rowerów i pieszych oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zapraszamy do zapoznania się z dokumentami, które są dostępne do pobrania w poniższym linku:
<https://www.viavistula.pl/realizacje/sump-kof/>.

W ramach Konsultacji Społecznych odbędą się również spotkania, na których każdy może wyrazić opinie na temat działań i celów przedstawionych w dokumentach. Zapraszamy na spotkanie stacjonarne w dniu 10.08.2023 r. (czwartek) o godz. 17:30 w Sali Konferencyjnej Rady Miasta przy ul. Rynek 1 w Kielcach. W związku z trwającym okresem wakacyjnym w dniu 8.08.2023 r. i 17.08.2023 r. odbędą się również alternatywne spotkania w formie online.

Szczegółowe informacje znajdziecie Państwo, skanując kod QR.





Rysunek 1.1 Ogłoszenie prasowe w gazecie Echo Dnia



SUMP - KOF



Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF) KONSULTACJE SPOŁECZNE

Data i godzina	Forma spotkania	Platforma/miejsce	Link
08.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie online		https://tiny.pl/c7bri
10.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie stacjonarne	Kielce, ul. Rynek 1 (Sala Konferencyjna Rady Miasta)	—
17.08.2023 r. 17:30 - 19:30	Spotkanie online		https://tiny.pl/c7b9f

Projekt SUMP, Prognoza Oddziaływania na Środowisko oraz formularz do zgłaszania uwag są dostępne do pobrania:



WSPÓLNIE ZDECYDUJMY O TRANSPORCIE W KOF

* - miasta: Kielce, miasto Kielce, gminy: miasto Chmielnik, gminy: miasto Daleszycze, gminy: Góra, gminy: Masek, gminy: Miedźna Góra, gminy: Międzybóże, gminy: Piekoszów, gminy: Pielichowa, gminy: Rostów, gminy: Stręczyń, gminy: Zagnańsk



Rysunek 1.2 Plakat informujący o spotkaniach i konsultowanych dokumentach

Poddane konsultacjom zostały następujące dokumenty:

- Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego
- Prognoza Oddziaływania na Środowisko

Na potrzeby projektu zrealizowano 3 spotkania dla mieszkańców KOF. Z uwagi na czas urlopowy zorganizowano 2 spotkanie w formie zdalnej oraz jedno spotkanie stacjonarne:

- 08.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie online (11 uczestników)
- 10.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie stacjonarne (14 uczestników)
- 17.08.2023r. o godzinie 17:30 – spotkanie online (0 uczestników)

Spotkania miały charakter informujący, mający na celu zapoznanie mieszkańców z istotnymi aspektami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W celu zapewnienia pełnego zrozumienia i dostępu do informacji, przygotowano kompleksową prezentację multimedialną.

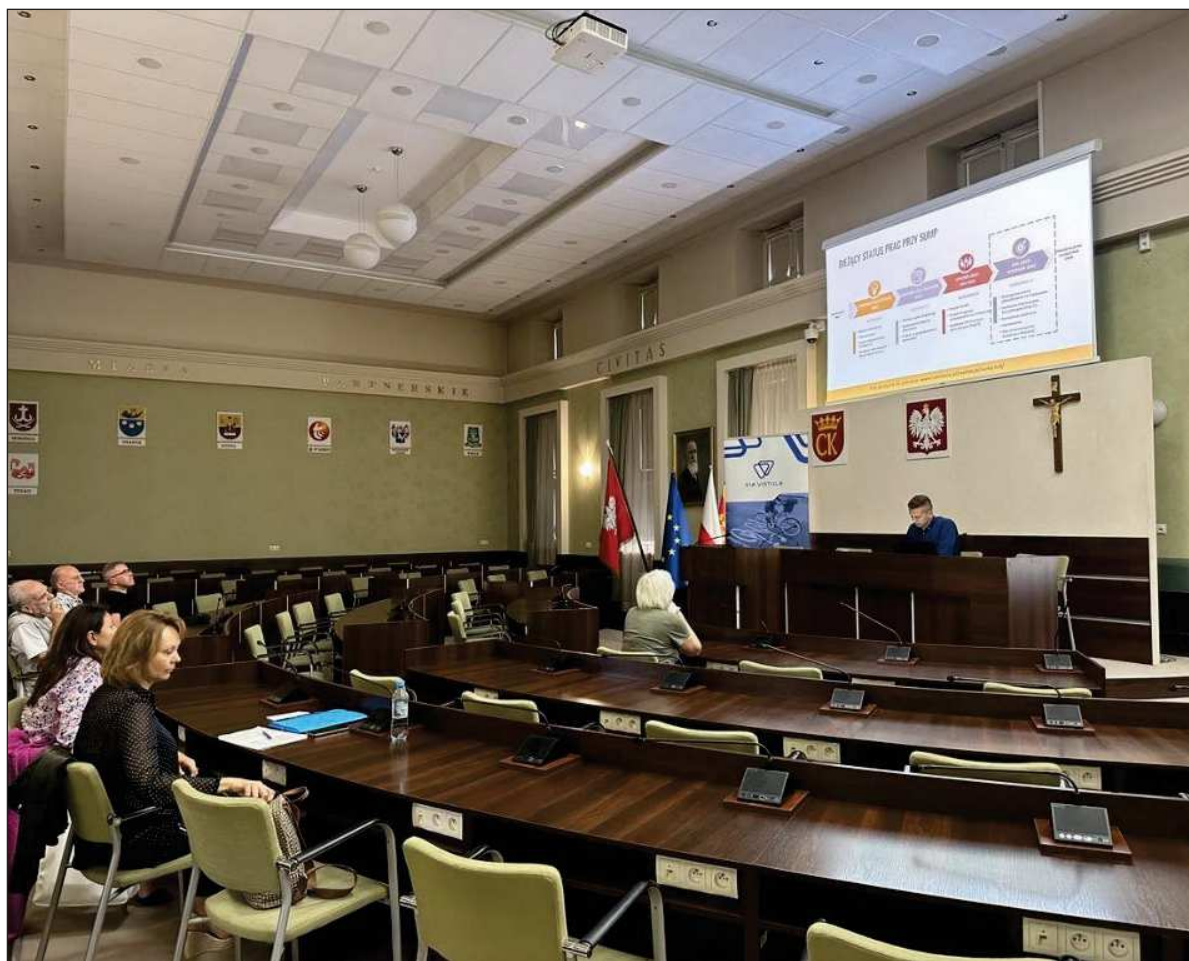
Dodatkowo, by umożliwić aktywny udział mieszkańców w procesie, przygotowano specjalny formularz, który pozwalał na wprowadzanie uwag i komentarzy. Dzięki temu uczestnicy mieli możliwość wyrażenia swoich opinii i sugestii do konsultowanych dokumentów.

2. Przebieg spotkań

Partycypacja społeczna jest niezwykle istotnym elementem przy opracowaniu SUMP, dlatego głównym celem spotkań podczas III Etapu Konsultacji było przedstawienie mieszkańcom Projektu Planu SUMP wraz z Prognozą Oceny Oddziaływania na Środowisko. Oprócz tych dwóch opracowań mieszkańcy mieli możliwość pobrania i zapoznania się z innymi poprzednimi istotnymi raportami dotyczącymi Projektu SUMP. Na prezentacji Wykonawca przekazał mieszkańcom najważniejsze informacje dotyczące Projektu Planu, a w tym:

- Podstawowe założenia SUMP KOF,
- Opis partycypacji społecznej w tworzeniu dokumentu,
- Scenariusze rozwoju zapisane w Planie,
- Wizję oraz cele horyzontalne,
- Cele operacyjne i działania,
- Finansowanie wpisanych do dokumentu działań,
- Zagadnienia związane z monitorowaniem i ewaluacją SUMP-a,
- Wskaźniki oceny realizacji działań oraz wskaźniki SUMI.

Mieszkańcy na spotkaniach zdalnych oraz spotkaniu stacjonarnym zadawali Wykonawcy pytania i zgłaszali uwagi do dokumentu. Uwagi do projektu spłynęły nie tylko podczas spotkań, ale także za pomocą dedykowanego formularza internetowego do zgłaszania uwag, który był dostępny dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców KOF.




Rysunek 2.1 Spotkanie stacjonarne w Kielcach

Źródło: własne archiwum fotograficzne

3. Formularz zgłaszania uwag

Poza standardową formą konsultacji społecznych, osoby, które nie mogły uczestniczyć w spotkaniach, miały możliwość skorzystania z formularza internetowego, w którym mogły zgłosić swoje uwagi wraz z uzasadnieniem. Formularz ten był dostępny w okresie trwania Konsultacji Społecznych. Ponadto mieszkańcy mieli opcję przekazywania swoich uwag zarówno na spotkaniach zdalnych, jak i stacjonarnych. Ostatnią dostępną formą zgłaszania uwag była możliwość wystania dokumentu elektronicznie za pomocą formularza „Wyślij uwagę on-line” umieszczonego na stronie <https://konsultacje.kielce.eu> oraz poprzez bezpośredni e-mail do Wykonawcy projektu.


FORMULARZ ELEKTRONICZNY DLA MIESZKAŃCÓW KOF
KONSULTACJE SPOŁECZNE





PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA KIELC I KIELECKIEGO OBSZARU
FUNKCJONALNEGO (SUMP KOF) WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Odniesienie do opracowania (numer strony/akapit)	Treść uwagi	Uzasadnienie

Wypełniony dokument należy odesłać na adres: office@viavistula.pl

Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne

Rysunek 3.1 Wzór formularza do zgłaszania uwag

4. Opinie jednostek i podmiotów

Zgodnie z postanowieniami art. 57 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 roku, poz. 1094 ze zmianami), Projekt Planu oraz Prognoza Oddziaływania na Środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego zostały przekazane do wyznaczonych podmiotów w celu uzyskania opinii:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach,
- Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach.

Ponadto Projekt Planu został także przesłany fakultatywnie do kilku podmiotów, z prośbą o wydanie opinii na temat opracowywanego dokumentu. Dokument przesłano do następujących Jednostek Administracji Publicznej:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o. Kielce,
- Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.,
- Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego,
- Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego.

W uwagach i komentarzach do Projektu Planu znajdują się także opinie i uwagi zgłoszone przez wyżej wymienione jednostki.

5. Zestawienie uwag i opinii

Wszystkie odpowiedzi przekazane przez mieszkańców zostały odnotowane w poniższej tabeli, która stanowi główną część raportu III Etapu Konsultacji Społecznych. Do każdej uwagi dołączono komentarz Wykonawcy informujący o uwzględnieniu lub nieuwzględnieniu uwagi oraz argumentacja. Na potrzeby raportu zachowano oryginalną treść dostarczoną przez mieszkańców.

Tabela 5.1 Zestawienie uwag od mieszkańców

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
1	Propozycja projektu - ograniczenie ruchu w ścisłym centrum miasta, jako kontynuacja działań realizowanych w obrębie ul. Sienkiewicza . Uwaga. Nie zgadam się na dalsze ograniczanie ruchu w okolicy ul. Sienkiewicza.	Mieszkam na ul. Złotej i ul, Sienkiewicza. Zamknięcie ulicy Sienkiewicza spowodowało, że samochody muszą objeżdżać spory kawałek do Alei IX Wieków Kielc. Powoduje to większe zużycie paliwa i większa emisja pyłów zawieszonych i Co2. Mimo zakazu wjazdu na ul. Sienkiewicza i kamer zamontowanych na ulicy, po ulicy bez większego problemu poruszają się samochody na ukraińskich rejestracjach. Czy to jest równe traktowanie wobec prawa?	Uwaga nieuwzględniona. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma na celu stworzenie bardziej efektywnego i przyjaznego środowisku systemu transportu publicznego oraz promocję alternatywnych środków transportu, takich jak rowery czy

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
			piesze przemieszczanie się. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta przyczynia się do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, a także wpływa na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu.
2	Propozycja projektu - stopniowego ograniczania ruchu samochodowego. Uwaga. Nie zgadzam się na budowanie systemu osiedli dróg, stref tylko dla mieszkańców.	Nie należy wprowadzać stref tylko dla samochodów dla mieszkańców ponieważ do mieszkańców przyjeżdża rodzina. Nie widzę powodu aby nam odbierać prawo do odwiedzin rodziny zwłaszcza przez budowanie systemu kamer monitorującego tablice rejestracyjne samochodów	Uwaga nieuwzględniona, działanie zawarte w dokumencie dotyczy podróży obligatoryjnych a nie okazjonalnych.
3	Propozycja projektu - stopniowego ograniczania ruchu samochodowego. Uwaga. Nie zgadzam się na budowanie systemu osiedli dróg, stref tylko dla samochodów elektrycznych	Projekt należy odrzucić całkowicie ponieważ jak Pan powiedział, podczas spotkania z mieszkańcami 10.08.2023, projekt nie przewiduje czym będą napędzane samochody po 2030 roku. Nikt również nie przewidział i przeliczył, skąd wziąć tyle prądu aby zasilić samochody elektryczne, czy sieć przesyłowa to wytrzyma, gdzie postawić taką ilość ładowarek elektrycznych i jak wzrośnie cena prądu przy tak drastycznym poborze prądu. Nie przeliczano również jak bardzo wzrośnie emisja pola elektromagnetycznego przy tylu ładowarkach i doprowadzeniu nowych kabli przesyłowych. Nie przeprowadzono badań nad tym powyższym wzrostem pola elektromagnetycznego na zdrowie mieszkańców.	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
4	Nie przeprowadzono analizy przeciwpożarowej przy wzroście ilości samochodów elektrycznych	Przeciwpożarowe przepisy zabraniają wjeździe samochodom elektrycznym do garaży podziemnych (Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r) Konstytucyjna zasada równości wobec prawa,(arty.32), nie przewiduje również specjalnego wyróżniania samochodów elektrycznych poprzez budowanie dla nich specjalnych miejsc postojowych na ulicach.	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.
5	Skoro chcecie zmniejszyć ilość samochodów w centrum Kielc, to dlaczego pozwalacie na zabudowanie centrum miasta?	Powstanie na miejscu byłego Kina Romantyka dwóch wieżowców i oraz bloku na ul. Silniczej działka nr ewid. 980/2, spowoduje wzrost ruchu w obrębie ul. Paderewskiego, Panoramiczna, Czarnowska. Samochody już stoją tam w korkach.	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.
6	Dlaczego zamierzacie zmuszać ludzi do zmiany środka transportu ze własnego samochodu na transport publiczny lub rower poprzez dźwignięcie kosztów parkowania w centrum Kielc.	Mieszkańcy zazwyczaj używają samochodu gdy się im śpieszy, np. biznesmeni przemieszczający się od kontrahenta do kontrahenta. Wasza strategia zakłada, że mają być karani bo nie poruszają się transportem publicznym. Nie jest też wskazane powiększanie stref parkowania płatnego w mieście bo to nie zmieni istotnie liczby samochodów wjeżdżających do miasta, narazi jedynie na większe koszty kierowców codziennie dojeżdżających do pracy.	Idea SUMPa nie zmusza użytkowników do zmiany środka transportu. SUMP proponuje jedynie różnorodne alternatywy i inicjatywy mające na celu zachęcenie do korzystania z bardziej zrównoważonych form transportu, takich jak transport publiczny, rower, piesze podróże czy carpooling.
7	Cel strefy ruchu uspokojonego. Zgłaszam sprzeciw wobec nieuzasadnionego budowania kolejnych progów zwalniających na ulicach.	Głównym powodem wypadków na drodze jest nieuwaga kierowców, czasem pieszych nie szybkość pojazdów. („Wypadki drogowe w Polsce w 2022 r. ‘opracowanie przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Po naszych ulicach jeżdżą karetki pogotowia, których priorytetowym zadaniem jest jak najszybszy dojazd do pacjenta. Każde zwężenie drogi czy próg na ulicy pogarsza	Dokument SUMP to ogólna koncepcja strategicznego planu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej. Jego celem jest dostarczenie ramy kierunków rozwoju transportu miejskiego. Jednakże sama koncepcja zawarta w dokumencie SUMP nie

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
		prawdopodobieństwo dojechania karetki na czas.	jest jeszcze zestawem konkretnych działań, lecz raczej mapą myśli, na podstawie której będą rozwijane bardziej szczegółowe strategie . Dokument nie dostarcza wyników o budowie progów zwalniających, a jedynie wprowadzenia stref ruchu uspokojonego.
8	Nie zgadzam się na Strategie miasta 15stominutowego	Człowiek nie może być na siłę przypisany do małego okręgu miasta i nie wychodzić poza nie. Ma prawo zwiedzać świat, mieć samochód zamiast roweru, pracować w miejscu gdzie mu się podoba	Projekt SUMP wprowadza koncepcję miasta 15-minutowego, nie jako środek ograniczający swobodę czy zamykający ludzi w pewnym obszarze, lecz jako idea organizacji miejskiego środowiska, w którym wszystko jest dostępne w zasięgu 15 minut. Celem tej koncepcji jest stworzenie otoczenia, w którym mieszkańcy mają łatwy dostęp do podstawowych usług, miejsc pracy, edukacji, rozrywki oraz innych ważnych punktów w mieście. Idea miasta 15-minutowego ma na celu zredukowanie potrzeby długich i uciążliwych podróży oraz zmniejszenie zależności od samochodów. W praktyce oznacza to tworzenie zróżnicowanych obszarów miejskich, w których różnorodne

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
			funkcje są blisko siebie, co umożliwia mieszkańcom załatwianie większości swoich codziennych potrzeb w niewielkiej odległości od swojego miejsca zamieszkania
9	Brak oceny wpływu na środowisko, w tym na zdrowie fizyczne i psychiczne człowieka, oddziaływania zalecanych ogólnie niskoemisyjnych środków transportu oraz oddziaływania sieci do obsługi mobilności informatycznej	Kryteria oceny ograniczone do emisji CO ₂ . Kompleksowa, choćby prognoza, oddziaływania na środowisko winna zawierać ocenę skutków wdrożenia alternatywnych paliw. Przykładowo, może się okazać, że zapotrzebowanie na energię elektryczną wymagać będzie budowy elektrowni jądrowych. Natomiast obsługa inteligentnych systemów, wdrożenia szerokiego pasma promieniowania elektromagnetycznego. Normy w Polsce podniesiono administracyjnie, do najwyższych na świecie. Co na to specjaliści ochrony środowiska? I czy to wystarczy?	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.
10	Brak konkretnych danych o jakie środki transportu niskoemisyjnego chodzi. Z treści postulatów czytam, że chodzi o pojazdy o napędzie elektrycznym lub inne, na które dopiero rozpisano konkursy. Środki transportu publicznego o napędzie elektrycznym: - brak danych na temat bezpieczeństwa komunikacyjnego i zdrowotnego, - brak bilansu energetycznego w skali kraju do oceny ryzyka skutków gospodarczych i ekologicznych, na przykład w przypadku konieczności budowy elektrowni jądrowych, o których wiemy od sąsiadów z Czarnobyla jak	Z punktu widzenia konsultacji społecznych, nie można dokonać wyboru niskoemisyjnych środków transportu bez wiedzy, o które konkretnie chodzi. Nie mogę również dokonać wyboru czy zgadzam się na wygodę myślenia za mnie, ponieważ nie wiem, czy nie będzie ona kosztem zdrowia w przypadku np. wdrożenia szerokiego pasma promieniowania elektromagnetycznego.	Uwaga nieuwzględniona, Projekt SUMP nie dotyczy poruszanej kwestii.

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
	<p>również o ich wygaszaniu u zachodnich sąsiadów.</p> <p>Brak danych na temat rodzaju sieci potrzebnej do obsługi inteligentnych systemów mobilnych, proponowanych w projekcie - może się okazać, że konieczne będzie wdrożenie technologii 5G i więcej, czyli szerokiego pasma promieniowania elektromagnetycznego.</p>		
11	<p>Nie pozwalam na budowę elektrowni jądrowych w Polsce ani na wdrożenie technologii 5G i więcej.</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt SUMP jest dokumentem strategicznym, długoterminowym i w samym dokumencie nie znajdują się konkretne wskazane inwestycje do realizacji w ramach poszczególnych scenariuszy. Dokument zawiera mapy i opisy wskazujące proponowane lokalizacji przykładowo dróg dla rowerów jednak w dokumencie jest również wskazane, że należy również wykonać dedykowane opracowanie przykładowo koncepcje rozwoju ruchu rowerowego w mieście Kielce i na jej podstawie dalej rozwijać infrastrukturę w mieście.</p>

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
12	Bardzo proszę o ścieżkę rowerową z ul. SANDOMIERSKIEJ w Kielcach na Cmentarz w Cedzynie i dalej do Zalewu w Cedzynie. Proszę też o bezpośrednie połączenie autobusowe Os. SIEJE z Os. HERBY. Dziękuję za uwagę		Uwaga nieuwzględniona. Projekt SUMP jest dokumentem strategicznym, długoterminowym i w samym dokumencie nie znajdują się konkretne wskazane inwestycje do realizacji w ramach poszczególnych scenariuszy. Dokument zawiera mapy i opisy wskazujące proponowane lokalizacje nowej infrastruktury, jednak nie są to finalne projekty budowlane dotyczące nowej infrastruktury dla rowerów na terenie KOF. Uwaga nt. bezpośredniego połączenia autobusowego jest również zbyt szczegółowa – plan to długoterminowa strategia rozwoju całego obszaru i nie zawiera tak dokładnych i konkretnych propozycji rozwoju.
13	Szczegółowe uwagi ze spotkania stacjonarnego dotyczące budowy parkingów w konkretnych lokalizacjach (Plac Wolności, ul. Leśna itd.) Szczegółowe uwagi dotyczące dopuszczenia ruchu (ul. Czarnowska, ul. Duża, przejazd przez Rynek, ul. Paderewskiego)		Uwaga nieuwzględniona. Projekt SUMP jest dokumentem strategicznym, długoterminowym i w samym dokumencie nie znajdują się konkretne wskazane inwestycje do realizacji w ramach

Lp.	Treść uwagi (oryginalna pisownia)	Uzasadnienie uwagi (oryginalna pisownia)	Odpowiedź wykonawcy
			<p>poszczególnych scenariuszy. Dokument zawiera mapy i opisy wskazujące proponowane lokalizacje parkingów działających w systemie P+R na obrzeżach miasta, a nie parkingów w centrum. Dokument wskazuje, że należy również wykonać dedykowane opracowanie dotyczące polityki parkingowej i na jej podstawie dalej kształtować politykę parkingową w mieście. Działania w SUMP koncentrują się na uspokajaniu ruchu w centrum, zatem przywracanie ruchu dla pojazdów w obszarach rynku jest sprzeczne z ideą zrównoważonej mobilności, gdzie zdrowie i poprawa jakości życia mieszkańców są najważniejsze.</p>

Tabela 5.2 Zestawienie opinii od Jednostek Administracji Publicznej

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.	Celem uzupełnienia ujęcia inwestycji kolejowych związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym jako szansy w Obszarze Strategicznym „Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu” proszę o poniższe dodanie pogrubionego fragmentu w celu operacyjnym 1 na stronie 74: ...stworzenie szkieletu systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych, które poprawią jakość publicznego transportu zbiorowego również w kontekście węzłów i innych działań związanych z Inwestycjami Towarzyszącymi Centralnego Portu Komunikacyjnego.	Uwzględniono uwagę
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o. Kielce	1. Należy skorygować zapisy w: a) pkt. 1.6 - Część opisowa przebiegu S7 - pominięto gminę Miedziana Góra. b) w pkt 1.6 - str. 22 w pierwszym zdaniu pominięto Gminę Piekoszów (S7 - przebiega przez teren tej Gminy), c) opis przebiegu dróg krajowych przez teren gmin wymaga korekty, należy je wymienić w kolejności zgodnie z km drogi tj. z zachodu na wschód i północy na południe d) Należy zaktualizować natężenie ruchu z GPR 2020/2021. e) str. 135 - brak danych z prognozy OOS, f) pkt. 10.1.1. - W związku z hierarchizacją układu sieci drogowej zasadnym jest przekazanie dróg dojazdowych właściwym zarządom zgodnie z ich funkcjami. Należy zintensyfikować działania mające na celu przekazanie w zarząd i utrzymanie jednostkom samorządu dróg układu lokalnego, zapewniających dojazd do posesji i dojeżdżanie dla pieszych. g) w tabeli 4.1 - str. 63 i 64 nazwy zadań powinny być zgodne z nazwami inwestycji GDDKiA, wskazane długości zadań powinny odpowiadać danym wprowadzonym w wewnętrznym systemie GDDKiA CZD (Centralny Zasób Danych), h) w zakresie transportu zbiorowego należy wskazać potrzebę modyfikacji przebiegów	a) Uwzględniono uwagę. b) Uwzględniono uwagę. c) Uwzględniono uwagę. d) Natężenia ruchu pochodzą z własnych pomiarów realizowanych na potrzeby SUMP. e) Dane z prognozy zostaną uzupełnione, jednak na moment opracowywania projektu planu, prognoza była jeszcze zgodnie z harmonogramem w trakcie opracowywania. W finalnym SUMP rozdział będzie uzupełniony. f) W SUMP zapisywane są jedynie działania do realizacji a priorytety określone są wspólnie z mieszkańcami i interesariuszami. g) Dane na temat inwestycji zostały pozyskane z ogólnodostępnych źródeł, ponieważ Wykonawca nie uzyskał danych od GDDKiA. Tym bardziej Wykonawca nie ma dostępu do wewnętrznego systemu GDDKiA CZD. h) Pakiety działań dotyczące transportu zbiorowego uwzględniają tego typu rozwiązania.

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	tras przewoźników, w taki sposób aby dla wygody mieszkańców przystanki były lokalizowane w miejscowościach, a nie przy głównych drogach, do których często dojście odbywa się trasą kilku kilometrów bez chodników.	
Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego	Korekta tekstu na str. 63 w pkt. 4 i pkt. 5, który winien mieć brzmienie: „Następnie budowa nowego (ok. 1,5 km) odcinka w kierunku północno-wschodnim do DW 781 DW 786 w okolicy ul. Poleskiej m. Micigózd”.	Uwzględniono uwagę
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Tabela 1.1 Działania przewidziane do realizacji w SUMP z 2016 roku wraz ze stanem ich realizacji; • Wnosi się o uzupełnienie zapisu na stronie 14, w obszarze: Transport zbiorowy - transport regionalny stan realizacji, poprzez wskazanie istniejącego przystanku kolejowego Kielce Białogon w sąsiedztwie ulicy Krakowskiej, ponieważ w Planie przedmiotowy przystanek nie został ujęty.	Uwzględniono uwagę

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Tabela 1.4 Charakterystyka połączeń kolejowych w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym; • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 34 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Wolica, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 28 pociągów, (w Planie jest 13). Aktualnie liczba połączeń w relacji Kielce - Wolica - Kielce wynosi 14 par w ciągu doby.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 34 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Kostomłoty, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 12 pociągów, (w Planie jest 5). Aktualnie liczba połączeń w relacji Kielce - Kostomłoty - Kielce wynosi 6 par w ciągu doby.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Radkowice, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 28 pociągów, (w Planie jest 14), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Brzeziny, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 8 pociągów, (w Planie jest 4), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Dębska Wola, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 8 pociągów, (w Planie jest 4), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Sitkówka Nowiny, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 36 pociągów, (w Planie jest 17). Aktualnie liczba połączeń w relacji Kielce - Kostomłoty - Kielce wynosi 18 par w ciągu doby.</p> <p>• Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Wierna Rzeką, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 18 pociągów, (w Planie jest 9), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Dane pochodzą z rozkładu PKP na czas opracowywania Raportu Diagnostyczno-Strategicznego. Był on opracowywany zgodnie z harmonogramem i przyjęto aktualność danych na datę jego opracowywania tj. początek 2023 roku. W tabeli dane odnoszą się zgodnie z nazwą kolumny do "Liczby połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę]". Jest to więc liczba połączeń do Kielc, w jednym kierunku, a nie liczba par pociągów w obu kierunkach.</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>połączeń.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Rykoszyn, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 18 pociągów, (w Planie jest 9), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Piekoszków, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 18 pociągów, (w Planie jest 9), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Górki Szczukowskie, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 18 pociągów, (w Planie jest 9), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Tumlin, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 34 pociągów, (w Planie jest 17), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. • Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 35 Nazwa stacji/przystanku kolejowego: Zagnańsk, Liczba połączeń do Kielc w dzień roboczy [poł./dobę] powinno być 34 pociągów, (w Planie jest 17), jest to łączna liczba par połączeń, a nie pojedynczych połączeń. 	
<p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Rysunek 1.18 Oferta przewozowa regionalnych przewozów kolejowych na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego wraz z międzyprzystankowym czasem przejazdu;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wnosi się o doprecyzowanie zapisu na stronie 36, Liczba pociągów regionalnych w dobie poprzez wskazanie, że jest to liczba par pociągów, a nie pojedynczych połączeń. 	<p>Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis.</p>
<p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>III Etap Konsultacji społecznych - do uzupełnienia po konsultacjach;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wnosi się o doprecyzowanie zapisu na stronie 51, jaki jest obecnie status etapu konsultacji społecznych. 	<p>Uwzględniono uwagę. Projekt SUMP opracowywany był przed III Etapem Konsultacji Społecznych, dlatego też opis spotkań w ramach III Etapu pojawi się już w finalnym</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
		SUMP po przeprowadzonym III Etapie.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Tabela 3.1 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego; •Wnosi się o uzupełnienie zapisu na stronie 53, Słabe strony (W) - Słabo rozwinięta i wolna pod względem prędkości sieć kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie określenia w jakim obszarze na istniejących liniach kolejowych jest słabo rozwinięta infrastruktura pasażerska oraz wskazania linii kolejowych (odcinek od do kilometrów) o zbyt małych prędkościach. (na stronie 34 wskazano transport kolejowy jako element systemu transportu w Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym zapewniający efektywne połączenia pasażerskie w północnej, zachodniej i południowej części obszaru).	Uwaga nieuwzględniona. Analiza SWOT dotyczy stanu istniejącego, a dokument SUMP operuje na bardziej ogólnym podejściu niż tak dokładnym, szczegółowym podejściu. W analizie określono sieć jako słabo rozwiniętą zgodnie z wizjami lokalnymi oraz wnioskami zgłaszanych w konsultacjach społecznych przez mieszkańców i interesariuszy.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Tabela 3.3 Analiza SWOT dla Obszaru Strategicznego: Ociążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu; Wnosi się o uzupełnienie zapisu na stronie 56, w zakresie Inwestycje Kolejowe związane z Centralnym Portem Komunikacyjnym, o podaną poniżej treść: W przyjętym do realizacji Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) zostały uwzględnione inwestycje infrastrukturalne obejmujące nie tylko aspekty związane z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego, ale również kompleksowej modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Sitkówka Nowiny - Kozłów, czy potencjalnego rozpoczęcia prac przygotowawczych dla odcinka Kielce Herbskie Kielce (linii kolejowej nr 61) i stworzenia nowego ciągu transportowego (Lublin) - Kraśnik - Ożarów - Opatów Daleszyce - Sitkówka Nowiny - (Kielce).	Uwaga częściowo uwzględniona. Analiza SWOT dotyczy ogólnego opisu stanu istniejącego bez podawania tak dokładnych inwestycji lub działań dalekich do faktycznej, przesądzonej daty realizacji. Inwestycja zostanie dodane do opracowania dotyczącego zestawienia inwestycji w scenariuszu BAU. Poza modernizacją LK nr 8 dodanie jako realizowanej inwestycji "potencjalnego rozpoczęcia prac przygotowawczych dla odcinka Kielce Herbskie - Kielce" nie zostanie uwzględnione, gdyż nie jest to inwestycja przesądzona do realizacji w analizowanych horyzoncie czasowym.

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Tabela 4.1 Inwestycje drogowe przewidziane do realizacji w ramach scenariusza referencyjnego BAU;</p> <p>•Wnosi się o przedstawienie (strona 63), w sposób analogicznych do inwestycji drogowych, przedsięwzięć kolejowych planowanych do realizacji w najbliższych latach, m.in. w aspekcie kompleksowej modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Sitkówka Nowiny Kozłów, z uwagi na przyjęcie do realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Dodano inwestycje związane z LK nr 8 do zestawienia inwestycji przesądzonych do realizacji w scenariuszu BAU.</p>
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Działanie 1.2 Uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych lub punktów przesiadkowych do linii autobusowych;</p> <p>·Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 78, Integracja rozkładów jazdy - zasadne wydaje się zwiększenie czasu na przesiadkę do minimum 5 minut, z uwagi na wzrastającą popularność transportu zbiorowego wśród osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (w tym rodziny z małymi dziećmi, czy osoby z większym bagażem).</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zapisy dotyczące działań zostały zaakceptowane przez interesariuszy. Zwiększenie interwału nie jest konieczne, a argument o wolniej poruszających się osobach ze szczególnymi potrzebami nic nie wnosi, ponieważ w takich przypadkach osoby te będą mogły zdążyć na pierwszy lub kolejny środek transportu kursujący z niskim interwałem, o mniejszym stopniu zatłoczenia w pojeździe. Sugerowany w dokumencie czas potrzebny na przesiadkę nie oznacza, że po upływie 3 minut osoby te nie będą miały wyboru środka transportu.</p>
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Działanie 1.8 Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej;</p> <p>Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 86, Szacunkowe koszty realizacji działania: wskazano znaczący koszt przebudowy przystanku kolejowego (nie wskazano elementów składowych tych kosztów), przy czym średni koszt przebudowy przystanku kolejowego wynosi ok. 15 mln zł. Przebudowa infrastruktury pasażerskiej każdorazowo wymaga szczegółowej analizy lokalnych uwarunkowań techniczno-funkcjonalnych. Niemniej na podstawie dotychczasowej działalności PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., można przyjąć założenie, że za wskazaną kwotę możliwe jest zmodernizowanie od 2 do nawet 5 przystanków kolejowych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy na 15 mln zł.</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Działanie 5.3 Uwzględnienie W dokumentach planistycznych zagospodarowania przestrzennego - Transit Oriented Development;</p> <p>Wnosi się o doprecyzowanie zapisu na stronie 97, dotyczącego koncentrowania zabudowy i przestrzeni publicznych w sąsiedztwie punktów komunikacyjnych, w tym stacji kolejowych i przystanków autobusowych. Lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej w zbyt bliskiej odległości od infrastruktury transportowej może powodować zwiększenie liczby ludności narażonej na negatywne oddziaływania, w szczególności hałas generowany przez ruch komunikacyjny. Ponadto, zabudowa chroniona akustycznie lokalizowana w sąsiedztwie linii kolejowych musi spełniać wymogi określone między innymi w art. 53 ust. 3 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.) tzn. należy ją lokalizować w odległości gwarantującej dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Dlatego proponujemy uszczegółowienie ww. działania poprzez wyznaczenie w dokumentach planistycznych w przypadku lokalizowania zabudowy w sąsiedztwie infrastruktury transportowej, planowania pierwszej linii takiej zabudowy jako obiekty niepodlegające ochronie przed hałasem na podstawie Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556, 2687, z 2023 r. poz. 877, 1506). W bezpośrednim sąsiedztwie takich obiektów jak stacje kolejowe powinny być lokalizowane obiekty i tereny z przeznaczeniem na funkcje usługowe (np. sklepy, miejsca postojowe, garaże, oraz inne obiekty mogące służyć obsłudze osób korzystających ze stacji kolejowych i przystanków autobusowych).</p>	<p>Idea Transit Oriented Development oraz idea miast 15-minutowych nie mówi o zasiedlaniu i budowie budynków w okolicy linii kolejowych, a o zmianach zagospodarowania przestrzennego, które prowadzą do stanu, w którym mieszkańcy nie muszą wykonywać niepotrzebnych podróży. Sklep, szkoła czy urząd, znajdują się na tyle blisko miejsca zamieszkania, że każdy może tam dotrzeć pieszo lub rowerem. Dokument ma wręcz na celu zapobieganie problemu rozlewania się miast i tworzenia coraz większych dystansów do pokonania, w celu dotarcia do większych ośrodków, które często są miejscem pracy mieszkańców. SUMP jest dokumentem strategicznym wskazującym długoterminową wizję rozwoju obszaru. Wielokrotnie w opracowaniu wskazuje się, że zawarte w dokumencie działania to propozycje, wynikające z przeprowadzonych analiz, konsultacji społecznych, wywiadów z interesariuszami oraz całego toku prac nad dokumentem. Każdorazowo jednak, przed wprowadzeniem inwestycji w życie należy będzie przeprowadzić niezbędne analizy projektowe, dedykowane dla konkretnych wpisanych w dokumencie działań</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Tabela 12.1 Możliwości finansowania poszczególnych działań; Wnosi się o zmianę zapisu na stronie 132 odnośnie możliwości finansowania, działanie 1.8 Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej, z uwagi na obecny status zaawansowania wszystkich Programów, wskazanych jako potencjalne możliwości sfinansowania celu: Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury kolejowej, aktualnie nie ma możliwości zgłaszania do tych programów nowych zadań związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej. W związku z tym, zasadne jest wskazanie innych możliwości finansowania omawianego celu.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapisy zgodnie z uwagą.</p>
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Ogólna opinia nt. dokumentu:</p> <p>Ponadto PLK SA wyraża opinię, że w dokumencie nie wskazano, na działania związane z: 1) przebudową, remontem, modernizacją, rozbudową, budową itp. przystanków kolejowych (w tym zapotrzebowaniem na lokalizację nowych przystanków), torów i linii kolejowych, łącznic, rozjazdów, parkingów, infrastruktury związanej z dojazdami i dojazdami, parkingami i obsługą pasażerską, zgodnie z zapotrzebowaniem mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego i możliwościami technicznymi w tym zakresie wraz z zasadnością ich realizacji pod względem ekonomicznym; 2) wykonaniem infrastruktury, która zapewni dostęp mieszkańców obszaru funkcjonalnego do infrastruktury kolejowej, tj. np. przejścia, dojścia z przystanków komunikacji gminnej do komunikacji kolejowej (wykonanie infrastruktury i bazy przystankowej komunikacji gminnej, w pobliżu stacji kolejowych, co umożliwiłoby mieszkańcom i podróżującym szybko przemieszczanie się pomiędzy infrastrukturą przeznaczoną do obsługi ludności i pozwoliłoby na szybką zmianę środka transportu); 3) wykonaniem infrastruktury (w tym błękitno-zielonej) związanej z dostępem do gminnych wypożyczalni sprzętu rowerowego czy elektromobilnego, tak aby podróżujący</p>	<p>SUMP został opracowany zgodnie z metodyką i w ramach opracowania dokumentu nie prowadzi się tak szczegółowych analiz infrastrukturalnych, projektowych i ekonomicznych. Pakiety działań zostały stworzone wspólnie z mieszkańcami i interesariuszami na spotkaniach konsultacyjnych i warsztatach, na których to mieszkańcy i interesariusze zgłaszali najpotrzebniejsze działania do realizacji zgodnie ze swoimi przekonaniem i doświadczeniem. Część zgłaszanych w opinii działań jest uwzględniona w szerokich pakietach, które swoim zakresem obejmują zmiany infrastrukturalne, działania na rzecz poprawy funkcjonowania transportu publicznego, a także działania związane z edukacją i zwiększaniem świadomości społeczeństwa w tematach zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Wykonawca zgadza się z opinią, że sprawny i efektywny transport jest niezbędny do rozwoju społeczno-gospodarczego oraz że jednym z najważniejszych działań zapisanych w Planie jest współpraca</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>korzystający z przewozów kolejowych, mogli skorzystać z ww. pojazdów, w celu przemieszczania się po danej gminie, bądź w celu dojazdu do najbliższego przystanku komunikacji gminnej; 4) działaniami informacyjnymi (udostępnianiem informacji na przystankach komunikacyjnych, stronach podmiotowych przewoźników, samorządów, w aplikacjach itp. informacji w jaki sposób i jakimi środkami transportu można dojechać w poszczególne obszary - mapy elektroniczne bądź mapy umieszczone na przystankach, na których wskazana jest cała dostępna infrastruktura związana z ruchem osób przemieszczającym się po Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym). Przedmiotowe mapy winny mieć zaznaczone miejsca, w których można wypożyczyć rower, czy sprzęt elektromobilny, a także przystanki komunikacji gminnej, kolejowej i innej oraz infrastrukturą pieszo - rowerową, itp. /mogłyby mieć również zaznaczone najciekawsze tereny warte zwiedzenia, co zachęciłoby do lokalnych wycieczek). Powyższe informacje miałyby na celu szybkie zorientowanie się przez osobę przemieszczającą się w tym obszarze, o dostępnych dla niego możliwościach. Zadanie to powinno być również skoordynowane z właściwym zaplanowaniem rozkładów jazdy pociągów i autobusów gminnych (tak, aby zminimalizować czas oczekiwania na kolejne połączenia, zapewnić ciągłość przejazdów pomiędzy gminami wchodzącymi w ww. obszar).</p> <p>W dokumencie brak jest propozycji zakupu stosownych biletów umożliwiających poruszanie się pomiędzy danymi gminami np. na jednym" bilecie (wybór biletu długookresowego - tańszego), czy dostosowaniem działających już lub nowych aplikacji, urządzeń do obsługi ruchu pasażerskiego, mających na celu wskazanie najlepszych możliwości związanych z szybkim przemieszczeniem się wewnątrz ww. obszaru przy wykorzystaniu różnych środków transportu (w najtańszej opcji). Powyższa możliwość powinna być podstawą planu zrównoważonego transportu.</p>	<p>samorządów gmin oraz dostęp do funduszy pozwalających rozwijać inwestycje związane ze zrównoważoną mobilnością.</p>

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>5) organizacją akcji promujących bezpieczeństwo na drogach, ciągach pieszo - jezdnych, terenach/obszarach kolejowych i przejazdach kolejowo - drogowych oraz dojściach do peronów (wspólnych) itp.;</p> <p>6) znaczącymi zachętami do korzystania pasażerów z komunikacji publicznej (bilety roczne, trzymiesięczne, rodzinne, wakacyjne, sezonowe, jednodniowe, łączone jeden bilet na pokonanie danej trasy itp.) /współpraca między przewoźnikami/;</p> <p>7) rozbudową, rewitalizacją, modernizacją, przebudową, budową linii kolejowych (odcinków, łącznic itp.) i infrastruktury z tym związanej;</p> <p>8) skoordynowaniem, zapewnieniem szybkiego, sprawnego i atrakcyjnego systemu publicznego transportu zbiorowego;</p> <p>9) skróceniem czasu przejazdu pociągów (całej trasy, którą dany mieszkaniec obszaru musi pokonać);</p> <p>10) stworzeniem systemu transportowego opartego na węzłach przesiadkowych wraz z niezbędnym zapleczem;</p> <p>11) poprawę atrakcyjności transportu kolejowego;</p> <p>12) przebudową peronów (budowa), poprawę przepustowości linii, pracami na ciągach pasażerskich;</p> <p>13) Krajowym Programem Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032);</p> <p>14) udziałem w kampaniach np. typu „Przesiadaj się i jedź!”, „Dzień Bez Samochodu” itp. (Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu), w celu promocji tej formy mobilności (nie wskazano też innych możliwości w zakresie promocji transportu kolejowego połączonego z transportem gminnym);</p> <p>15) skróceniem czasu podróży;</p> <p>16) ograniczeniem wpływu transportu na środowisko, poprawę jakości powietrza, realizację przyjaznych przestrzeni gminnych w obszarze ciągów komunikacyjnych zapewniających szybkiego i bezpiecznego przejścia między dostępnymi przystankami (środkami transportu);</p> <p>17) dostępnością transportu w sezonie letnim, czy w sezonach wzmożonego ruchu</p>	

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>(wakacyjne połączenia, związane z umożliwieniem prowadzenia wycieczek po obszarze funkcjonalnym, itp.);</p> <p>18) ochroną środowiska w związku z rozwojem sieci kolejowej, a tym samym transportu w obszarze funkcjonalnym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ochroną przed emisją hałasu, <p>koniecznymi do wykonania pracami dotyczącymi utrzymania roślinności (cięcia korekcyjno - pielęgnacyjne, wycinka drzew i krzewów, usuwanie wiatrołomów, złomów, wywrotów itp.),</p> <p>ochroną pasażerów przed oddziaływaniem roślin niebezpiecznych (Barszcz Sosnowskiego, Barszcz Kaukaski),</p> <p>wykonaniem i utrzymaniem odwodnień,</p> <p>wykonaniem innych zabezpieczeń i prac poprawiających bezpieczeństwo na drogach kolejowych.</p> <p>Na powyższe działania winny być dostępne fundusze, dotacje, refundacje pozyskiwane m.in. przez samorządy, z których mogliby korzystać zarządzający sieciami kolejowymi.</p> <p>Jest to ważny element związany z umożliwieniem prawidłowego i sprawnego ruchu kolejowego, w szczególności wpływający na nieprzerwany ruch kolejowy (zerwanie trakcji przez upadające drzewo, wykolejenie się pociągu, podtopienia nasypów w wyniku działania sił przyrody czy zwierząt, zapewnienie właściwych odwodnień i przejść dla zwierząt w celu uniknięcia kolizji z pociągami, likwidacja stanowisk Barszczu Sosnowskiego czy Kaukaskiego, utylizacja podkładów kolejowych, utylizacja padliny itp.).</p> <p>Zintegrowany Plan winien również wskazać wszystkie bariery w zakresie prawidłowej realizacji zrównoważonego rozwoju transportu dla Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (Kielce, Chęciny, Chmielnik, Daleszyce, Masłów, Miedziana Góra, Morawica, Piekoszów, Nowiny, Strawczyn, Zagnańsk, Pierzchnica) oraz wskazywać możliwości pozyskania funduszy w celu osiągnięcia celów założonych w ww. Planie.</p> <p>Finansowanie winno być dostępne nie tylko na samą rozbudowę itp. sieci transportowej, ale również na działania, które trzeba prowadzić, aby zapewnić możliwość</p>	

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	<p>bezpiecznego przejazdu, właściwą prędkość połączeń między danymi gminami (w tym zadania związane z utrzymaniem całej sieci). Rozwój infrastruktury kolejowej daje znaczącą szansę na podniesienie poziomu jakości lokalnego transportu zbiorowego, ale jest również związany z koniecznością pozyskania znacznych funduszy na ten cel. Nie wszystkie cele można zrealizować z dostępnych obecnie programów i funduszy, w szczególności z KPO.</p> <p>Modernizacja taboru kolejowego zwiększy dostępność komunikacji publicznej, co ułatwi łączenie podróży komunikacją miejską, samochodem i pociągiem. Wpłynie również na wzrost efektywności transportu publicznego, jako konkurencji dla transportu drogowego realizowanego samochodami osobowymi (ograniczenie ilości emisji gazów lub pyłów do powietrza). Zwiększenie floty pociągów, automaty biletowe, składy dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, czy osób niepełnosprawnych oraz szybka i bezpieczna podróż są gwarancją wypełnienia zasad związanych ze zrównoważonym rozwojem.</p> <p>Sprawny, efektywny oraz bezpieczny i niskoemisyjny zrównoważony system transportu jest niezbędny do rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru, dlatego musi być szczegółowo zaplanowany pod względem zapotrzebowania i możliwości finansowych w tym zakresie.</p> <p>W związku z powyższym w celu wdrożenia i właściwego zaplanowania niniejszego Planu najważniejsza jest współpraca samorządów gmin oraz dostęp do dotacji czy refundacji kosztów ponoszonych na rozwój zrównoważonej mobilności.</p> <p>Regionalny transport kolejowy i gminny powinien być zaplanowany na tyle atrakcyjnie, aby wpływał na utratę znaczenia transportu drogowego (ruchu komunikacyjnego indywidualnego), na rzecz komunikacji publicznej.</p> <p>Dlatego niniejszy Plan powinien wytyczyć zadania, tak aby były możliwe do zrealizowania, a na jego podstawie przewoźnicy mogli uzyskać środki finansowe</p>	

Jednostka	Treść opinii	Odpowiedź wykonawcy
	na spełnienie jego celów. Dla planowanych zadań w obszarze infrastruktury kolejowej, w przypadku ich realizacji, niezbędne będzie uzgadnianie koncepcji projektowych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	