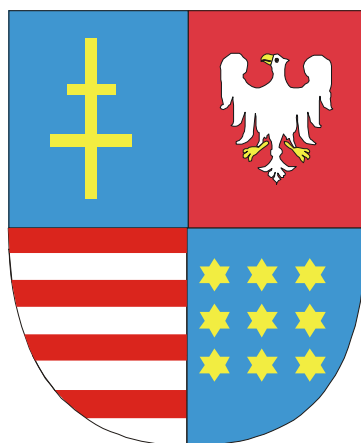


# ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

## PROGRAM ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO NA LATA 2007 – 2013



KIELCE CZERWIEC 2007

**Opracowano w Świętokrzyskim Biurze Rozwoju Regionalnego w Kielcach**

**Dyrektor Biura mgr inż. Krzysztof Domagała**  
**Z-ca Dyrektora Biura mgr inż. arch. Ryszard Nagórny**

**Zespół projektowy:**

**Główny projektant: mgr inż. Wojciech Zygan**  
**Projektanci:** mgr inż. Edmund Augustyniak  
mgr inż. Jolanta Florczyk  
mgr inż. Katarzyna Jandała  
mgr Andrzej Sikora  
mgr Agnieszka Przygodzka  
mgr inż. arch. Katarzyna Bieniek-Kaszyńska  
mgr Ewa Lato  
mgr inż. arch. Gerard Goszczko

**Zespół koordynacyjno – konsultacyjny:**

**Koordynator:** mgr inż. Cezary Błach  
**Konsultanci:** inż. Artur Musiał  
mgr Krzysztof Kasprzyk

## SPIS TREŚCI

<b>I. CZĘŚĆ 1 – OGÓLNA</b> .....	<b>5</b>
1. Wstęp .....	5
1.1. Ogólna charakterystyka województwa.....	5
1.2. Stosunki ludnościowe .....	9
1.3. Zatrudnienie i dochody ludności.....	9
1.4. Transport.....	10
1.4.1. Sieć drogowa .....	10
1.4.2. Transport kolejowy .....	11
1.4.3. Transport wodny .....	11
1.4.4. Transport lotniczy .....	12
1.4.5. Transport pasażerski.....	13
2. Aktualizacja obszarów decydujących o rozwoju społeczno-gospodarczym .....	13
3. Stan realizacji „Kompleksowego programu rozwoju sieci drogowej województwa świętokrzyskiego” .....	17
4. Zestawienie i analiza projektów z zakresu infrastruktury transportowej realizowanych ze środków ZPORR w okresie programowania 2004–2006.....	22
5. Analiza planowanych zmian w organizacji funkcjonowania pasażerskiego transportu publicznego wraz z rekomendacją możliwych obszarów wsparcia regionalnego komponentu w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.....	24
<b>II. CZĘŚĆ 2 – STRATEGICZNA</b> .....	<b>28</b>
1. Wprowadzenie .....	28
2. Analiza SWOT .....	30
3. Cele, priorytety i główne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej na lata 2007–2013 .....	33
<b>III. CZĘŚĆ 3 – MERYTORYCZNA</b> .....	<b>41</b>
1. Wstęp .....	41
2. Określenie krajowych, regionalnych i lokalnych węzłów komunikacyjnych .....	42
2.1. Węzeł krajowy Kielce (główny węzeł komunikacyjny województwa).....	42
2.2. Węzły regionalne .....	44
2.2.1. Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego w węzłach regionalnych (obiekty kubaturowe, logistyka, monitoring, bezpieczeństwo).....	50
2.3. Węzły lokalne .....	51
2.3.1. Powiat konecki .....	51
2.3.2. Powiat skarżyski .....	52
2.3.3. Powiat starachowicki.....	53
2.3.4. Powiat ostrowiecki.....	54
2.3.5. Powiat opatowski .....	55
2.3.6. Powiat sandomierski.....	56
2.3.7. Powiat staszowski .....	58
2.3.8. Powiat buski .....	59
2.3.9. Powiat kazimierski .....	61
2.3.10. Powiat pińczowski.....	62
2.3.11. Powiat jędrzejowski.....	62
2.3.12. Powiat włoszczowski.....	64
2.3.13. Powiat kielecki .....	65

2.3.14. Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego w węzłach lokalnych (obiekty kubaturowe, logistyka, monitoring, bezpieczeństwo) .....	69
3. Lotnisko jako element infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym.	69
3.1. Istniejące lotnisko w Masłowie .....	69
3.2. Plany budowy nowego portu lotniczego .....	70
3.3. Lotnisko w Masłowie a nowy port lotniczy .....	70
4. Główne korytarze transportowe (infrastruktura drogowa i kolejowa) o znaczeniu krajowym.....	71
4.1. Sieć drogowa i kolejowa .....	72
4.1.1. Sieć nadrzędna .....	73
5. Określenie regionalnych korytarzy transportowych stanowiących połączenie pomiędzy węzłami regionalnymi .....	76
5.1. Ciągi drogowe stanowiące połączenie pomiędzy węzłami regionalnymi.....	77
5.2. Linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi .....	78
5.3. Wymagania bezpieczeństwa ruchu, funkcjonalności i docelowych parametrów technicznych dla działań inwestycyjnych w regionalnych korytarzach.....	78
5.4. Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania .....	79
5.5. Preferencje uwzględniane przy podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu.....	79
6. Określenie korytarzy transportowych stanowiących połączenie pomiędzy węzłami lokalnymi .....	80
6.1. Ciągi drogowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi .....	80
6.2. Linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi.....	84
6.3. Wymagania bezpieczeństwa ruchu, funkcjonalności i docelowych parametrów technicznych dla działań inwestycyjnych w lokalnych korytarzach .....	84
6.4. Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania .....	84
6.5. Preferencje, które będą stosowane przy opiniowaniu projektów .....	84
7. Podsumowanie .....	85
Uzupełnienie do Programu .....	87

## SPIS MAP

Mapka pogładowa nr 1 „Województwo Świętokrzyskie w modelu równoważenia kraju – podstawowe elementy powiązań infrastrukturalnych”.....	6
Mapka pogładowa nr 2 „Priorytetowe inwestycje komunikacyjne ujęte w programach rządowych na lata 2007 – 2020” .....	7
Mapka pogładowa nr 3 pt. „Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007- 2013. Strategiczne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej” .....	29
Mapka pogładowa nr 4 „Główne korytarze transportowe”.....	88
Mapka pogładowa nr 5 „Inwestycje planowane na drogach krajowych i wojewódzkich w latach 2007 – 2013” .....	89
Mapka pogładowa nr 6 „Korytarze transportowe łączące węzły regionalne i lokalne z dodatkowymi korytarzami wnioskowanymi przez zarządców dróg” .....	90
Mapka pogładowa nr 7, nr 7a, nr 7b, nr 7c, nr 7d „Korytarze transportowe łączące węzły regionalne i lokalne” .....	91-95

# I. CZĘŚĆ 1 – OGÓLNA

## 1. Wstęp

### 1.1. Ogólna charakterystyka województwa

Województwo świętokrzyskie położone jest w południowo-wschodniej części Polski i sąsiaduje z 6-ciu, większymi obszarowo województwami, które posiadają na swoim obszarze duże ośrodki miejskie zaliczone w skali kraju do metropolii. Ośrodki te połączone są paneuropejskimi korytarzami transportowymi, opartymi o istniejące i planowane autostrady oraz główne linie kolejowe i stanowiąc będą europejskie węzły transportowe. Zgodnie z dyrektywą Unii Europejskiej z dnia 23 lipca 1996 r., nr 1692/96/WE obejmującą wszechstronne wytyczne dla wszystkich rodzajów transportu przez Polskę przebiegać będą 4 europejskie korytarze transportowe oraz dwa dodatkowe (o charakterze perspektywicznym), przy czym najbliższym naszego województwa położony jest korytarz VI (Gdańsk — Katowice — Żylna), korytarz III (Berlin — Katowice — Kraków — Lwów) oraz korytarz dodatkowy zarekomendowany na konferencji w Helsinkach do dalszych studiów (Gdańsk — Warszawa — Lublin — Kowel — Odessa — *patrz załączona mapka pogładowa nr 1*). Powiązania transportowe o znaczeniu europejskim i krajowym oparte o autostrady, drogi ekspresowe i niektóre lotniska przedstawiono na załączniku graficznym (*patrz załączona mapka pogładowa nr 2*).

Istotną cechą określającą charakter obecnych i przyszłych powiązań komunikacyjnych stolicy województwa z głównymi ośrodkami rozwoju kraju jest niewielka odległość Kielc od wszystkich sześciu, sąsiadujących miast wojewódzkich stanowiących, jak już wspomniano, węzły transportowe znaczenia europejskiego (ujęte w europejskie sieci transportowej (TEN-T), która waha się w granicach 120–180 km.

Powierzchnia województwa świętokrzyskiego (jednego z najmniejszych w kraju) wynosi 11 718 km<sup>2</sup>, co stanowi 3,7% obszaru kraju (15 miejsce przed woj. opolskim). Region zamieszkuje 1 288,7 tys. osób (13 miejsce przed podlaskim, opolskim i lubelskim). Gęstość zaludnienia jest nieco niższa od przeciętnej w kraju — na 1 km<sup>2</sup> przypada 110 osób (11 miejsce), a średnio w kraju 122 osoby.

Najwyższy odsetek powierzchni województwa — 57,5% stanowią użytki rolne (w kraju 50,8%), natomiast ok. 29% przypada na lasy (kraj — 28,4%). Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują 6,4% powierzchni tj. o 0,3 pkt. mniej niż średnia krajowa.

Na kierunki i natężenie powiązań komunikacyjnych rzutuje fakt, że województwo należy do najmniej zurbanizowanych w skali krajowej. Sieć osadniczą w regionie stanowi 31 miast (w tym 4 miasta wydzielone) oraz 26 gmin miejsko-wiejskich i 71 gmin wiejskich. Sieć miejska jest stosunkowo równomiernie rozmieszczona na całym obszarze, natomiast charakteryzuje się mniejszą od krajowej gęstością. Przeciętnie na jedno miasto w regionie przypada 377,7 km<sup>2</sup>, podczas gdy w Polsce na 344,1 km<sup>2</sup>. Większą od przeciętnej gęstością charakteryzuje się sieć miejscowości wiejskich — na jedną miejscowość wiejską przypada 4,1 km<sup>2</sup> (w kraju — 5,5 km<sup>2</sup>). Ludność zamieszkała w miastach województwa stanowi jedynie 45,4% (15 miejsce), podczas gdy w kraju wskaźnik urbanizacji wynosi 61,4%. W miastach małych, liczących poniżej 10 tys. mieszkańców mieszka 6,3%, natomiast w miastach dużych (pow. 50 tys. mieszkańców) skupiających się w północnej i centralnej części regionu zamieszkuje znacznie więcej — bo 30% ludności regionu.

Kierunki rozwoju w zakresie przewozów pasażerskich determinuje fakt, iż województwo świętokrzyskie podzielone jest administracyjnie na 13 powiatów ziemskich i jeden grodzki (Kielce) oraz 102 różnej wielkości gminy, które połączone są systemem dróg o różnej randze i znaczeniu w systemie komunikacyjnym województwa oraz zróżnicowanych warunkach transportowych.

**Mapka pogładowa nr 1 „Województwo Świętokrzyskie w modelu równoważenia kraju – podstawowe elementy powiązań infrastrukturalnych”**

**Mapka pogładowa nr 2 „Priorytetowe inwestycje komunikacyjne ujęte w programach rządowych na lata 2007 – 2020”**

Największym miastem, zaliczanym w systemie drogowym Polski do węzłów krajowych, są Kielce (208,2 tys. mieszkańców). Ośrodkami o największym potencjale ludnościowym, stanowiącymi największe węzły regionalne są: Ostrowiec Św. (74,2 tys.), Starachowice (53,3 tys.), Skarżysko-Kam. (49,7 tys.) i Sandomierz (25,2 tys.). Dla zrównoważonego rozwoju całego regionu niezbędny jest wzrost ekonomiczny, społeczny i przestrzenny pozostałych miast powiatowych stanowiących również „węzły regionalne” (Busko Zdrój, Jędrzejów, Kazimierza Wielka, Końskie, Opatów, Pińczów, Staszów, Włoszczowa) jak i mniejszych ośrodków miejskich oraz ośrodków gminnych stanowiących na ogół „węzły lokalne” — kumulujące przewozy lokalne z sąsiadujących obszarów wiejskich.

Na ogólny tonaż i kierunki przewozów transportowych rzutuje przede wszystkim wydobywanie i przetwórstwo kopalin mineralnych, które są w naszym województwie podstawowym bogactwem naturalnym. Ogółem udokumentowanych jest 416 złóż kopalin, przy czym eksploatacją objętych jest 114 z nich. Największe z eksploatowanych złóż występują w centralnej części województwa zaliczonej do „Kieleckiego obszaru wydobywania i przetwórstwa surowców mineralnych”. Wielkość rocznego wydobywania wszystkich kopalin zbliża się do 23 mln ton i wykazuje dalsze tendencje rozwojowe. Podstawowe znaczenie w przemyśle wydobywczym mają skały węglanowe (wapień, dolomity, margle). Są one eksploatowane na potrzeby przemysłu wapienniczego, cementowego oraz na kruszywa budowlane i drogowe, a także dla przemysłu hutniczego, spożywczego i chemicznego, przy czym w przewozach dominuje wapno (6,9 mln ton) i cement (5,3 mln ton). Eksploatacja pozostałych kopalin, mniejsza pod względem wielkości wydobywania, ma również duże znaczenie dla gospodarki województwa i kraju. Dotyczy to gipsów (0,96 mln ton), siarki (0,76 mln ton) oraz ogniotrwałych piaskowców kwarcytowych (0,47 mln ton — z obszaru województwa pochodzi prawie całe krajowe wydobywanie tych surowców). Duże znaczenie w strukturze przewozów transportowych mają również przewozy rolnicze, które skupiają się obecnie na obszarach najlepszych gleb (rejon sandomiersko-opatowski oraz kazimierski). Są one jednak zróżnicowane tonażowo i cechują się występowaniem szczytów przewozowych.

Dla rozwoju infrastruktury transportowej województwa nie bez znaczenia jest fakt, że świętokrzyskie objęte jest w ok. 66% prawnymi formami wielkoprzestrzennej ochrony przyrody (Polska — 32,5%), co plasuje je na trzecim miejscu w kraju. System obszarów chronionych w województwie obejmuje:

- Świętokrzyski Park Narodowy zajmujący 2,4% powierzchni regionu,
  - 9 parków krajobrazowych obejmujących 23,2% powierzchni,
  - 10 obszarów krajobrazu chronionego (41%),
- oraz mniejsze powierzchniowo obiekty; 68 rezerwatów przyrody, 67 użytków ekologicznych, 653 pomników przyrody, 10 stanowisk dokumentacyjnych.

Z punktu widzenia walorów środowiska przyrodniczego, przydatnych do rozwoju różnych form ruchu turystycznego województwo świętokrzyskie należy do jednych z najbardziej atrakcyjnych w kraju. Do najważniejszych pod tym względem atutów regionu należą:

- ciekawe walory przyrodnicze, kulturowe, krajobrazowe i dydaktyczno-naukowe skupiające się w Regionie Świętokrzyskim, na Poniżu i w Dolinie Wisły;
- dobry stan środowiska przyrodniczego, zapewniający wypoczynek w czystym, nie skażonym otoczeniu;
- unikalne źródła wód mineralnych zagospodarowane w ośrodkach leczniczo-wypoczynkowych Busko-Zdrój i Solec-Zdrój;
- obszary wiejskie o zachowanym, harmonijnym krajobrazie kulturowym sprzyjającym rozwojowi agroturystyki;

- stosunkowo dobra dostępność regionu dla potencjalnych turystów z pobliskich dużych ośrodków miejskich.

## 1.2. Stosunki ludnościowe

Sytuacja demograficzna regionu rzutuje w zasadniczym stopniu na wielkość i kierunki transportu pasażerskiego w jego granicach administracyjnych. Liczba mieszkańców województwa (stan na 31 XII 2005 r.) wynosiła 1 285 tys. osób, (3,32% mieszkańców Polski, 13 miejsce w kraju), z czego w miastach mieszka 45,4% ludności (Polska 61,4%). Około 1/6 ludności mieszka w Kielcach (208 133 osoby). Średnia gęstość zaludnienia wynosiła 110 osób/km<sup>2</sup> (Polska — 122 osoby). Najbardziej zaludniona (oprócz Kielc) jest północna część województwa. Są to powiaty: skarżyski, ostrowiecki, starachowicki. Najslabiej zaludnione są powiaty opatowski i włoszczowski.

Analiza wskaźników demograficznych wskazuje na szereg bardzo niekorzystnych tendencji rozwojowych. Okres ostatnich lat charakteryzuje się gwałtownym spadkiem przyrostu naturalnego (1,7% w 2005 r.), przyspieszonym starzeniem się ludności i malejącą liczbą zawieranych małżeństw. Trendy te są skutkiem przedłużających się trudności ekonomicznych społeczeństwa a szczególnie młodego pokolenia, które w sytuacji braku pracy i możliwości zakupu mieszkania w wielu przypadkach podejmuje decyzje o migracji. Skutkuje to opóźnieniem zawarcia małżeństwa i posiadania potomstwa.

W okresie od grudnia 1999 roku do grudnia 2005 roku liczba ludności zamieszkałej na obszarze dzisiejszego województwa zmniejszyła się o 2,9%. Występuje także ujemne saldo migracji (- 1,7%). Problem migracji dotyczy szczególnie stolicy województwa — Kielc (- 4,9%), której znaczna część ludności przenieśli się do gmin sąsiadujących. Gminy te oferują, bowiem korzystniejsze warunki zakupu działek budowlanych i budowy własnego mieszkania. W sytuacji braku poprawy warunków komunikacyjnych, powoduje to jednak gwałtowny wzrost ruchu samochodowego i narastające trudności z dojazdem do strefy centralnej i miejsc pracy w okresach szczytu komunikacyjnego.

Ponadto utrzymuje się tendencja starzenia się ludności województwa oraz maleje liczba osób w wieku przedprodukcyjnym (z 30,2% w roku 1990 do 20,6% w 2005 roku). Wskaźniki te są zbliżone do średnich krajowych. Wzrosła też liczba ludności w wieku produkcyjnym i wynosi 62,4% ogółu ludności (59,6% w roku 2003). Wskaźnik ten dla Polski wynosi 62,9%.

Prognoza demograficzna dla województwa wskazuje niekorzystne tendencje malejące. Do roku 2030 maleć będzie liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym a rosnąć w wieku poprodukcyjnym. Według danych GUS ogólna liczba ludności w województwie zmniejszy się do poziomu 1 158,7 tys. mieszkańców to jest o 9,9%.

## 1.3. Zatrudnienie i dochody ludności

W 2005 r. liczba pracujących w województwie świętokrzyskim wyniosła 355 112 osób. Najwięcej osób pracuje w rolnictwie (40,4%) oraz w przemyśle i budownictwie (21,9%). W pozostałych działach udział ten wynosi: usługi rynkowe (17,8%), usługi publiczne (19,9%). Rolnictwo jest głównym źródłem utrzymania dla 21,8% ludności województwa. Wyższy wskaźnik odnotowano tylko w województwie podlaskim (22,4%). Najwięcej osób zatrudnionych poza rolnictwem notuje się w powiatach: kieleckim grodzkim, ostrowieckim, kieleckim, skarżyskim, starachowickim i koneckim.

Powiatami o największej liczbie pracujących (bez zakładów osób fizycznych zatrudniających do 5 osób) są: Kielce — 68 582 osób, powiat kielecki — 40 465 osób, powiat ostrowiecki — 26 226 osób, powiat jędrzejowski — 25 639 osób i powiat sandomierski — 27 278 osób.

Stopa bezrobocia w województwie wynosiła w 2005 roku 20,6% (Polska — 17,6 %) i wykazuje niewielką tendencję malejącą. Najwyższe bezrobocie występuje w powiatach: skarżyskim (31,5%), koneckim (30,1%) ostrowieckim (26,5%) i kieleckim (27,2%); najniższe w buskim (12,2%), kazimierskim (12,8%) i pińczowskim (15,2%).

Przeciętne wynagrodzenie brutto jest niskie i kształtowało się w 2005 r. na poziomie 2173,15 zł. (co stanowi 86,7 % średniej krajowej).

## **1.4. Transport**

### **1.4.1. Sieć drogowa**

Ogólna długość sieci dróg publicznych w województwie wynosi 12 129 km. Podstawową sieć powiązań komunikacyjnych stanowią drogi krajowe (752,0 km), wojewódzkie (1 043,5 km), drogi powiatowe 5 596,9 km. Sieć tą uzupełnia 4 712,7 km dróg gminnych (strategia województwa świętokrzyskiego, rocznik statystyczny 2004 r.). Wskaźnik gęstości dróg o twardej nawierzchni wynosi dla województwa 103,6 km/100 km<sup>2</sup>, co daje pod tym względem województwu świętokrzyskiemu miejsce w czołówce polskich regionów.

Do najważniejszych dróg w regionie należą droga krajowa nr 7 i nr 74, które na mocy rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sieci dróg i autostrad zostały zaliczone do dróg ekspresowych (ostatni zapis Dz.U. Nr 35 z lutego 2007r. poz. 220). Droga S7 stanowi ciąg – S6/A1 (Gdańsk)-Elbląg-Olsztynek-Warszawa-Kielce-Kraków-Rabka, natomiast droga S74 stanowi ciąg - S12 (Sulejów)-Kielce-Opatów-Tarnobrzeg-Stalowa Wola - S19 (Nisko).

Bardzo ważne dla regionu są drogi nr 78 (granica państwa — Gliwice — Siewierz — Jędrzejów — Chmielnik), nr 9 (E-371, Radom — Rzeszów — Barwinek) i nr 73 (Kielce — Tarnów — Krosno), które stanowią jednocześnie liczące się w skali kraju powiązania międzyregionalne. Do 2013 r. planowana jest modernizacja drogi nr 7 od granicy z województwem mazowieckim do Jędrzejowa na parametry ekspresowej, przewidywana jest modernizacja drogi nr 74 na parametry ekspresowej (na wybranych odcinkach w latach 2007-2013), nie jest uwzględniana obecnie w sieci dróg ekspresowych droga nr 78 (na odcinku Jędrzejów — Szczekociny), mogłaby ona jednak stanowić fragment postulowanej przez samorządy kilku województw drogi ekspresowej S-46 (stanowiącej odtworzenie dawnego „Szlaku Staropolskiego”).

Z punktu widzenia rozwoju gospodarczego północnych miast województwa duże znaczenie ma, również droga nr 42 Namysłów – Kluczbork – Przedbórz – Ruda Maleniecka – Końskie – Skarżysko-Kamienna – Rudnik, która modernizowana jest odcinkami (węzeł komunikacyjny w Skarżysku, obwodnica Starachowic oraz obwodnice Parszowa i Wąchocka). Konieczna jest również budowa obwodnicy południowo-wschodniej części Kielc dla ruchu tranzytowego na kierunku południe - wschód celem prawidłowego działania układu komunikacyjnego.

Pozostałe nie wymienione drogi krajowe służą powiązaniu ww. dróg międzyregionalnych i usprawnieniu przepraw mostowych na Wiśle.

Sieć dróg krajowych zapewnia teoretycznie dobre powiązania ze wszystkimi sąsiednimi ośrodkami wojewódzkimi. Szybki rozwój motoryzacji, a co za tym idzie rosnący stale ruch samochodowy oraz żywiołowy rozwój mieszkalnictwa (które niestety lokalizowane jest często w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących i planowanych korytarzy drogowych), powodują, że przepustowość tych dróg w szybkim tempie się wyczerpuje, poczynając od odcinków położonych w pobliżu większych ośrodków miejskich.

Ponadto, o ile gęstość sieci dróg i nasycenie drogami o twardej nawierzchni jest wystarczające do występujących potrzeb, niepokój budzi stan techniczny tych dróg, która jest na ogół nie przystosowana do ruchu ciężkich pojazdów towarowych.

Według danych Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN) za 2006 stan dróg krajowych uległ zdecydowanej poprawie i tak : wstanie dobrym jest 55,7% sieci dróg krajowych, 13,9% w stanie niezadowolającym oraz 29,8% w stanie złym. Na drogach wojewódzkich szacuje się, że około 421 km jest w stanie dobrym i zadowolającym.

#### **1.4.2. Transport kolejowy**

Przez województwo przebiega 10 linii kolejowych o całkowitej długości 724,9 km, z czego 270 km to linie znaczenia państwowego, a 454,9 km to linie pozostałe. Podstawowy układ komunikacji szynowej stanowią: linie kolejowe dwutorowe, zelektryfikowane znaczenia państwowego:

- nr 8 Warszawa — Radom — Kielce — Kraków,
  - nr 61 Kielce — Fosowskie na odc. Kielce — Czarncza,
- oraz z pozostałych linii:
- nr 25 Skarżysko-Kam. — Sandomierz,
  - nr 73 (Kielce) Sitówka Nowiny — Włoszczowice i nr 70 Włoszczowice — Staszów — Chmielów k. Tarnobrzega (jednotorowa).

Przebiegająca na zachodnim obrzeżu województwa, linia kolejowa E-65 Gdynia — Iława — Warszawa — CMK — Katowice — Zebrzydowice, prowadząca pociągi międzynarodowe i uznana za element paneuropejskiego korytarza transportowego Gdańsk — Słowacja do ubiegłego roku nie posiadała na terenie regionu stacji osobowej ani przystanków. Obecnie dysponuje przystankiem osobowym we Włoszczowie, który odtwarza tradycyjne związki komunikacyjne tych obszarów z Warszawą (dawne połączenie PKS przez Końskie — Nowe Miasto — Mogielnicę) i jest ukoronowaniem wielu lat starań samorządów lokalnych oraz posłów ziemi świętokrzyskiej.

Pozostałe linie kolejowe jednotorowe - Włoszczowice — Busko-Zdrój (zelektryfikowana) i Skarżysko-Kam. — Tomaszów — Łódź mają jedynie znaczenie lokalne i służą przewozom regionalnym (pierwsza z tych linii pozostaje obecnie nieczynna). Przewozy regionalne jednak nadal maleją, co nie służy poprawie rentowności użytkowania tych linii.

Na terenie województwa funkcjonuje także wybudowana w latach 80-tych nie zelektryfikowana linia kolejowa — szerokotorowa relacji Hrubieszów — Huta „Katowice” (LHS), która przeznaczona jest obecnie do przewozów towarowych, tranzytowych (na terenie województwa LHS posiada stację wymiany podwozi wagonów w Sędziszowie). Mimo wielu starań prowadzących do uaktywnienia tej linii, pozostaje ona nadal mało wykorzystana.

Najważniejsze znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu posiadają istniejące węzły kolejowe w Kielcach i Skarżysku Kam., wymieniona wyżej stacja w Sędziszowie oraz stacje obsługujące przemysł wydobywczy i związane z nim przetwórstwo (Rykoszyn, Sitkówka-Nowiny, Małogoszcz, Ożarów).

#### **1.4.3. Transport wodny**

Stały transport wodny na obszarze województwa praktycznie nie występuje (poza lokalnymi przeprawami promowymi). Wisła , która stanowić by mogła jedyny szlak wodny możliwy do realizacji tego transportu (po wykonaniu odpowiednich urządzeń), z uwagi na ochronę środowiska oraz wysoką amplitudę stanów wód nie wchodzi w rachubę. Nie mniej posiada niewykorzystany potencjał przewozów turystycznych, to jednak wymaga znacznej modernizacji infrastruktury tych przewozów.

#### 1.4.4. Transport lotniczy

Lotnisko sportowe w Masłowie położone w środkowej części gminy Masłów jest własnością Spółki z o.o., zawiązanej w 2004 r przez udziałowców — założycieli:

- Samorząd Województwa Świętokrzyskiego — 70% udziałów,
- Powiat Kielecki — 15% udziałów,
- Gminę Masłów — 10% udziałów,
- Aeroklub Kielecki — 5% udziałów.

Lotnisko o powierzchni 71,5 ha zarządzane jest przez Aeroklub Kielecki. Na podstawowe elementy wyposażenia lotniska składają się:

- droga startowa o wymiarach 900×30 m o nawierzchni utwardzonej z pasem startowym 1020×100 m,
- pas startowy nr 2 o wymiarach 1020×250 m (bez utwardzonej nawierzchni drogi startowej),
- droga kołowania z nawierzchnią sztuczną o szerokości 12 m,
- posterunek celno paszportowy,
- zabudowa (budynek administracji, stacja paliw, magazyn drewniany, hangary, itp.),
- oświetlenie pasa startowego i drogi kołowania,
- system kolektorów odprowadzających wody deszczowe.

Lotnisko nie jest wyposażone w pomoce radionawigacyjne.

Dla zapewnienia warunków rozwojowych województwa porównywalnych z innymi regionami przewidywana jest rozbudowa lotniska pozwalająca na prowadzenie działalności w zakresie:

- komunikacji lotniczej na liniach krótkiego zasięgu,
- lotnictwa „dyspozycyjnego”,
- lotnictwa gospodarczo-usługowego,
- lotnictwa sportowego oraz rekreacji i wypoczynku,
- różnych form szkolenia lotniczego,
- hangarowania i przechowywania sprzętu lotniczego,
- innych form działalności.

Dla lotniska zakłada się status portu lotniczego regionalno-lokalnego dostosowanego do potrzeb nieregularnej komunikacji międzynarodowej o zasięgu europejskim. Zakłada się, że przyszła infrastruktura lotniska posłuży do świadczenia usług na liniach o małych potokach ruchu, krótkiego zasięgu dla obsługi rejonów zurbanizowanych, drobnego przemysłu, przesyłek kurierskich, ruchu turystycznego, centrów handlowych, przy zastosowaniu samolotów o pojemności do 40 miejsc.

Parametry lotniska powinny odpowiadać warunkom technicznym dla lotnisk kodu 2 (1 199 m wg. analiz i uzasadnień zawartych w „Koncepcji rozbudowy i modernizacji lotniska w Masłowie” opracowanej w 2004 r.) Lotnisko powinno być wyposażone w pomoce nawigacyjne, zapewniające, co najmniej instrumentalny, nieprecyzyjny system podejścia do lądowania.

W ubiegłym roku w związku z intensyfikacją starań o zakwalifikowanie Kielc do metropolii krajowych Samorząd miasta Kielce oraz 10 gmin podkieleckich zrzeszonych w Radzie Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego wszczęły starania o wybudowanie nowego lotniska regionalnego w rejonie Obic, gm. Morawica. W związku z tym Prezydent Miasta Kielce i Wójt Gminy Morawica wystąpili do Marszałka Województwa Świętokrzyskiego o uznanie tego zadania za inwestycję celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i uwzględnienie go w stosownych programach wojewódzkich.

### 1.4.5. Transport pasażerski

Transport pasażerski drogowymi środkami przewozu na obszarze województwa jak i terenach przygranicznych na ogół jest dobrze rozwinięty. Nieobsłużone lub niedosłużone są tylko obszary o niskiej gęstości zaludnienia lub pozbawione odpowiednich dla transportu pasażerów dróg.

Transport pasażerski drogowy obsługiwany jest przez Państwową Komunikację Samochodową, która prowadzi regularną komunikację pasażerską dalekobieźną oraz międzynarodową.

W większych ośrodkach miejskich działają Miejskie Przedsiębiorstwa Komunikacyjne wykonujące przewozy miejskie i podmiejskie obsługując przyległe gminy.

W ostatnich latach obserwuje się intensywny rozwój indywidualnych usług przewozowych. Kursy dalekobieżne obsługiwane są przez minibusy należące do przewoźników prywatnych, którzy najczęściej zorganizowani są w zrzeszeniach. Brak wiarygodnych danych statystycznych, co do skali i kierunków tych przewozów utrudnia ich rozpoznanie w układzie przestrzennym.

Zasięg oddziaływania kolejowego transportu pasażerskiego jest ograniczony przebiegiem linii kolejowych i obejmuje jedynie 16% populacji ludności województwa.

Liczbę osób podróżujących koleją na terenie województwa świętokrzyskiego, przedstawia tablica.

*Tablica: Liczba osób odprawionych w pociągach osobowych oraz pośpiesznych w województwie świętokrzyskim.*

<b>Rok</b>	<b>Liczba osób odprawionych w pociągach osobowych</b>	<b>Liczba osób odprawionych w pociągach pośpiesznych</b>
2001	3 060 227	3 680 008
2002	2 939 762	3 201 054
2003	2 600 101	2 899 773
2004	2 340 454	2 800 699
2005	2 477 701	2 922 067

Generalnie większa liczba osób korzysta z usług komunikacji kolejowej pośpiesznej. Jednak liczba przewiezionych osób w latach od 2001 do 2004 z roku na rok spadała. Niewielki wzrost pasażerów zaobserwować można jedynie w 2005 roku.

## 2. Aktualizacja obszarów decydujących o rozwoju społeczno-gospodarczym

Ustalona w obowiązującym „Planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego” przyjętego uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego nr XXIX/399/02 z dnia 26-04-2002 r. struktura funkcjonalno-przestrzenna regionu, obejmuje główne obszary i ośrodki decydujące o rozwoju społeczno-gospodarczym województwa, które cechować się powinny określonymi kierunkami i dynamiką rozwoju. Struktura ta nie uległa na przestrzeni ostatnich lat istotnym zmianom i nadal uwzględnia wszystkie, ważniejsze potrzeby i aspiracje regionu świętokrzyskiego. Ponadto wprowadzona została do

uchwalonej przez Sejmik Województwa aktualizacji „Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego do 2020 r.” W związku z powyższym na obecnym etapie opracowania „Programu...” nie ma podstaw merytorycznych i prawnych do jej zmiany.

Nawiązując do określonej w części diagnostycznej planu zagospodarowania przestrzennego województwa, istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu świętokrzyskiego, wyróżnia się na okres kierunkowy 9 obszarów funkcjonalnych, które pełnić będą rolę podstawowych stref zróżnicowania wojewódzkiej polityki przestrzennej.

### **Obszar „A” — Kielce wraz z potencjalnym obszarem metropolitarnym**

Jest to nadrzędny element struktury przestrzennej i osadniczej województwa świętokrzyskiego. Obszar ten stanowi leżące w obrębie Gór Świętokrzyskich — główne miasto regionu — Kielce (liczące ok. 208 tys. mieszkańców) wraz z otaczającą go strefą oddziaływania, predysponowaną do potencjalnej metropolizacji.

Kielce są zdecydowanie największym w regionie ośrodkiem o znaczeniu krajowym, będąc głównym węzłem drogowym, transportowym i kolejowym województwa. O ile Polska w Europie leży zwornikowo na kierunkach: północ — południe i wschód — zachód, to Kielce stanowią centrum województwa leżącego zwornikowo w kraju. Położone są bowiem pomiędzy największymi polskimi metropoliami tj.: Warszawą, Krakowem, Łodzią i Katowicami, przy czym dwa pierwsze miasta posiadają największe predyspozycje rozwojowe i odgrywają główną rolę w systemie osadniczym kraju. Przez Kielce przebiegają trasy komunikacyjne łączące pozostałe, sąsiednie metropolie o charakterze potencjalnym tj.: Łódź z Lublinem i Rzeszowem oraz Lublin z Krakowem i Katowicami.

Obszar „A” przewidziany jest do racjonalnej urbanizacji i koncentracji funkcji metropolitarnych, w tym nadrzędnego układu komunikacyjnego. Procesy metropolizacji nie mogą jednak zachodzić żywiołowo, stąd konieczne jest opracowanie programu rozwoju Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego, uwzględniającego aspekty środowiskowe i zarządzania jego rozwojem a także konieczność zachowania ładu przestrzennego, jak również zapewnienia dogodnych powiązań komunikacyjnych.

### **Obszar „B”(zurbanizowany) — zespół miast w północnej części regionu**

Obejmuje miasta: Końskie, Stąporków, Skarżysko Kam., Suchedniów, Starachowice, Wąchock, Kunów, Ostrowiec Św. Ćmielów i Ożarów tworząc zwarty obszar funkcjonalny o starych tradycjach przemysłowych. Obszar ten łączy się w Skarżysku Kam. z pasmem leżącym na kierunku północ — południe, które wyznaczają następujące miasta: Pionki — Radom — Szydłowiec leżące w woj. mazowieckim oraz Skarżysko Kamienna — Suchedniów — Kielce — Chęciny w woj. świętokrzyskim. Powstanie tych miast wiąże się z rozwojem Staropolskiego Okręgu Przemysłowego, zaś ich układ, mający formę krzyża, nazwany został w minionym okresie — „Aglomeracją Świętokrzyską”.

Obszar „B”, stanowiący obecnie część leżącej po stronie świętokrzyskiej „Aglomeracji Staropolskiej” jest obszarem ośrodków miejskich wzajemnie uzupełniających się a największym miastem (poza Kielcami) jest Ostrowiec Świętokrzyski, liczący ok. 75 tys. mieszkańców, który przewidywany jest do pełnienia funkcji regionalnych.

Głównym kierunkiem rozwoju omawianego obszaru będzie aktywne przełamanie kryzysu istniejącej bazy przemysłowej (m.in. drogą gruntownej modernizacji infrastruktury transportowej) oraz rewitalizacja kształtującego się żywiołowo mieszkalnictwa.

## **Obszar „C” — obszar występowania, wydobycia i przetwórstwa surowców skalnych**

Obszar „C” złożony jest z dwóch podobszarów  $C_1$  i  $C_2$ , położonych na południe i południowo-zachód od Kielc. Jest to rejon koncentracji wydobycia surowców skalnych, głównie węglanowych. Oszczędne i racjonalne gospodarowanie występującymi tu zasobami, utrzymywanie ciągłości eksploatacji złóż ważnych dla gospodarki regionu, stosowanie nowoczesnych technologii zmniejszających uciążliwość eksploatacji i przeróbki dla środowiska oraz rekultywacja terenów pogórnicznych to kierunki działań przestrzennych, które powinny dominować na tym obszarze w okresie perspektywicznym. Obszar ten skupia największy potencjał przewozów towarowych.

## **Obszar „D” — obszar rolniczy o najlepszych glebach**

W jego skład wchodzi: **podobszar „D<sub>1</sub>”** — południowy obszar rolniczy najlepszych gleb w rejonie Kazimierzy Wielkiej oraz **podobszar „D<sub>2</sub>”** — północno-wschodni obszar rolniczy w rejonie sandomiersko-opatowskim.

Tereny te przewidziane są pod intensywny rozwój rolnictwa i przetwórstwa rolno-spożywczego związanego z lokalną bazą surowcową, zwłaszcza sadowniczą i warzywniczą. Istotnym kierunkiem działań będzie także organizacja systemu rolniczych rynków hurtowych z wiodącą Giełdą Rolno-Ogrodniczą Ziemi Sandomierskiej.

## **Obszar „E” — obszar restrukturyzacji rolnictwa**

Obszar ten obejmuje tereny o przewadze funkcji rolniczej oraz zróżnicowanej lesistości. Dominują tu gleby o przewadze klas średnich. Charakteryzuje się on historycznie ukształtowanym osadnictwem z małymi lub średniej wielkości miastami. Rolnictwo uzupełnia lokalnie przedsiębiorczość nierolnicza (MSP), która skupia się w większych ośrodkach osadniczych. Obszar ten generalnie kwalifikuje się do restrukturyzacji rolnictwa i uzupełnienia tej funkcji innymi funkcjami gospodarczymi, stosownie do lokalnych uwarunkowań.

W skład tego obszaru wchodzi 3 podobszary, które różnić się będą w perspektywie strukturą funkcji uzupełniających:

**Podobszar E<sub>1</sub> — jędrzejowsko-sędziszowski** — bazował będzie na rolnictwie, wspomaganym funkcją przemysłową, koncentrującą się w głównych ośrodkach osadniczych oraz w kształtujących się pasmach aktywizacji. Lokalnie funkcją uzupełniającą będzie turystyka, zwłaszcza agroturystyka.

**Podobszar E<sub>2</sub> — chmielnicko-stopnicki** — oprócz rolnictwa skupiał będzie funkcje przemysłowe i usługowe, które ulegną deglomeracji z terenów uzdrowiskowych. Lokalnie rozwijana będzie także agroturystyka i ekoturystyka.

**Podobszar E<sub>3</sub> — ożarowski** — winien być stopniowo włączany do obszaru miast nad Kamienną. Będzie on dodatkowo rozwijany w oparciu o funkcje związane z jego urbanizacją, a także lokalnie na bazie turystyki i współpracy przygranicznej z woj. lubelskim.

## **Obszar „F” — obszar wielofunkcyjny**

Obejmuje swoim zasięgiem największą część województwa świętokrzyskiego. Cechy podstawowe tych terenów to: przewaga rolnictwa na najsłabszych glebach, duża lub bardzo duża lesistość, rozdrobnienie i rozproszenie zabudowy przeważnie zagrodowej oraz występowanie terenów o niekorzystnych warunkach gospodarowania w rolnictwie, w tym o charakterze górskim (specyfika upraw).

Jest to jednocześnie obszar o dużych walorach przyrodniczych i krajobrazowych. Znaczna część jego powierzchni została poddana prawnej ochronie przyrody, co stwarza szereg obostrzeń dotyczących lokalizacji inwestycji znacząco oddziałujących na środowisko. Wpisując w przestrzeń przyrodniczą dużą ilość obiektów zabytkowych i miejsc pamięci narodowej, zbiorników małej retencji, oraz ludzkich inicjatyw można znacząco zwiększyć potencjalne możliwości dla rozwoju turystyki i rekreacji — funkcji, która powinna być wiodącą na tym obszarze. Turystykę należy jednak w miarę możliwości uzupełniać funkcjami dodatkowymi, łącznie z nieuciążliwym dla środowiska przemysłem oraz gospodarką hodowlaną w rolnictwie.

W skład tego obszaru wchodzi 3 podobszary:

- **F<sub>1</sub> — chęcińsko-kielecki** — rozciągający się od Kielc w kierunku południowo-zachodnim, aż do Jędrzejowa, obejmuje Chęcińsko-Kielecki Park Krajobrazowy oraz tereny wokół projektowanego zbiornika „Chęciny”. Podobszar ten stanowił będzie główną strefę rekreacyjno-wypoczynkową dla Kielc;
- **F<sub>2</sub> — świętokrzysko-nadwiślański** — rozciąga się od Lasów Sieradowickich na północy, aż do Staszowa i doliny Wisły na południu i południowym-wschodzie, obejmuje Świętokrzyski Park Narodowy i większą część Zespołu Świętokrzyskich Parków Krajobrazowych (Sieradowicki PK, Cisowsko-Orłowski PK i Jeleniowski PK). Główną funkcją tego obszaru będzie turystyka rozwijana stosownie do lokalnych uwarunkowań;
- **F<sub>3</sub> — konecko-włoszczowski** — rozciąga się od Suchedniowsko-Oblęgarskiego Parku Krajobrazowego, poprzez Lasy Koneckie, aż do Włoszczowy. Będą to tereny rozwoju wielofunkcyjnego z preferencją dla turystyki, gospodarki leśno-wodnej oraz nieuciążliwego przemysłu, skupiającego się w większych ośrodkach osadniczych.

### **Obszar „G” — dolina Wisły**

Obszar nadwiślański, obok innych funkcji (rolnictwo), pełni również funkcję turystyczną (szczególnie turystyka krajoznawcza i agroturystyka). Obejmuje on:

- południową część węzła ekologicznego o randze międzynarodowej — „Obszar Doliny Środkowej Wisły” (od Sandomierza w dół rzeki);
- fragment korytarza ekologicznego o znaczeniu międzynarodowym (od Sandomierza w górę rzeki);
- tereny zalewowe (zagrożenie powodziowe);
- rolnictwo i osadnictwo na terenach zalewowych;
- zespół dawnych, historycznych miast i miasteczek przy trasie „nadwiślańskiej” Kraków — Sandomierz: Opatowiec, Nowy Korczyn, Szczucin (woj. małopolskie), Pacanów, Połaniec, Osiek, Koprzywnica, Sandomierz, Dwikozy, Zawichost, Annopol (woj. lubelskie), Solec nad Wisłą (woj. mazowieckie, projektowana przeprawa mostowa).

Wiodącą rolę na tym obszarze odgrywa Sandomierz jako ośrodek o wybitnych walorach historycznych i zabytkowych. Pełni on funkcje ośrodka turystycznego o znaczeniu krajowym. Rejon tego miasta stanowi wraz z graniczącymi z nim po stronie województwa podkarpackiego Gorzycami (9 tys. mieszkańców) i Tarnobrzegiem (51 tys. mieszkańców) praktycznie jeden zurbanizowany obszar. Przebiegający wzdłuż Wisły ciąg dróg nr 79 i 777 może stanowić w przyszłości ważną oś rozwoju dla tego obszaru i uzyskać walory regionalnego szlaku turystycznego. Funkcją preferowaną na całym obszarze winna być turystyka.

### **Obszar „H” — obszar uzdrowiskowy zespołu Busko-Zdrój — Solec-Zdrój**

Na tym obszarze dominującą funkcją będzie leczenie sanatoryjne i turystyka, zwłaszcza turystyka zdrowotna (lecniczo-uzdrowiskowa), oparta o sanatoria zlokalizowane w Busku Zdroju, (które pełnić będzie funkcję ośrodka wyspecjalizowanego o znaczeniu krajowym) i w Solcu Zdroju. Urozmaiceniem pobytu kuracjuszy w sanatoriach może być jedna z nielicznych w Polsce, turystyczna kolejka wąskotorowa „Ekspres Ponidzie” (połączenie zwiedzania Pińczowa i rekreacji w Umianowicach). Duże znaczenie ma także agroturystyka oraz wypoczynek związany z wodą (zbiorniki Radzanów, Solec Zdrój, zalew w Pińczowie a także rzeka Nida).

Obszar uzdrowiskowy Busko-Solec jest niezwykle atrakcyjny, niemniej jednak wymaga intensywnego promowania i doinwestowania. W przyszłości należałoby wyznaczyć i oznakować szlak wodny na Nidzie oraz trasy i ścieżki rowerowe. Uzupełniającą funkcją gospodarczą będzie ekologiczne rolnictwo.

### **Obszar „I” — Staszowski obszar aktywności przemysłowo-osadniczej**

Jest to obszar, który powstał w wyniku budowy kopalni siarki w Grzybowie i rozpoczęcia eksploatacji tego surowca metodą podziemnego wytapiania. Obejmuje on:

- teren gminy Tuczępy, gdzie oprócz terenów poeksploatacyjnych znajduje się największy w Europie zakład produkcji dwusiarczku węgla (CS<sub>2</sub>);
- przemysł miasta i gminy Staszów ze Specjalną Strefą Ekonomiczną „Wisło-San”;
- projektowany terminal na Linii Hutniczej Szerokotorowej;
- uprzemysłowioną gminę Rytwiany;
- miasto Połaniec z elektrownią i jej strefą przemysłową (składowisko popiołów);
- projektowany most drogowy na Wiśle w Połancu;
- system rurociągów do jedynej w Polsce kopalni siarki „Osiek” w gminie Osiek;
- most LHS-u na Wiśle w rejonie Matiaszowa.

Główną funkcją obszaru będzie przedsiębiorczość przemysłowa, której towarzyszyć winna zrównoważona ekologicznie urbanizacja oraz intensywna działalność rekultywacyjna terenów posiarkowych.

## **3. Stan realizacji „Kompleksowego programu rozwoju sieci drogowej województwa świętokrzyskiego”**

Stosunkowo krótki okres czasu, jaki minął od uchwalenia pierwszej edycji „Kompleksowego programu rozwoju sieci drogowej województwa świętokrzyskiego” oraz niewielka skala środków na inwestycje drogowe w początkowym okresie jego realizacji (większe środki można było dopiero wygospodarować w latach 2004–2006), umożliwiają jedynie wstępną ocenę stanu realizacji zadań priorytetowych.

Program w sposób kompleksowy potraktował realizację potencjalnych zadań na drogach krajowych i wojewódzkich, rozproszonych dotychczas w różnych dokumentach rządowych i samorządowych. Program określił również podstawową sieć dróg powiatowych zapewniających główne połączenia ośrodków usługowych różnych szczebli, które kwalifikowały się do modernizacji w pierwszej kolejności.

Należy jednak zauważyć, że tak wybrana sieć dróg powiatowych mająca służyć rozwojowi województwa nie zawsze pokrywała się z zadaniami przyjętymi do realizacji w nielicznych programach rozwoju sieci dróg powiatowych zatwierdzonych przez poszczególne Starostwa Powiatowe. Dlatego w aktualizowanym „Programie rozwoju infrastruktury transportowej na lata 2007–2013” należy w pierwszej kolejności uwzględnić

przedsięwzięcia ujęte w programach zadań poszczególnych zarządców infrastruktury transportowej, które posiadają ustalone finansowanie i są dobrze przygotowane pod względem formalno-prawnym do realizacji. Pozwoli to na zwiększenie spójności programu i uniknięcie nieuzasadnionych „opóźnień realizacji”, które z kolei mogą skutkować nie przyznaniem dotacji lub koniecznością zwrotu poniesionych kosztów w przypadkach nie dotrzymania umownych terminów.

Poniżej przedstawiono szczegółową ocenę „Kompleksowego programu rozwoju sieci drogowej województwa świętokrzyskiego” dotyczącą zadań priorytetowych rządowych i samorządowych oraz zamierzeń rządowych na lata dalsze (2007–2013) ze stanem realizacji.

### Zadania priorytetowe — rządowe

Lp.	Nazwa zadania (Z Kompleksowego programu rozwoju sieci drogowej województwa świętokrzyskiego)	Stan realizacji
1.	Wiadukt w ciągu drogi nr 9 w m. Boksycza k./Ostrowca Św. wraz ze wzmocnieniem nawierzchni na odc. 7,8 km	zrealizowano
2.	Modernizacja obwodnicy kieleckiej odc. Wiśniówka — Kostomłoty	zrealizowano
3.	Modernizacja drogi krajowej nr 74 – budowa drugiego pasma ul. Jesionowej w Kielcach.	realizowano
4.	Budowa obwodnicy Jędrzejowa	realizowano
5.	Budowa węzła komunikacyjnego Kielce - Północ : dr. nr 7 - odc. Występa – Wiśniówka, dł.7,1 km dr. nr 73 - odc. Wiśniówka - Kielce, dł.3,7 km	nie zrealizowano
6.	Budowa obwodnicy m. Kije w ciągu drogi krajowej nr 78 wraz z wiaduktem w ciągu drogi wojewódzkiej nr 766	zrealizowano
7.	Budowa obwodnicy m. Ożarów w ciągu drogi krajowej nr 74 wraz ze wzmocnieniem drogi na odc. Gierczyce — Opatów, całkowita dł. 13,3 km	obwodnica zrealizowana
8.	Wylot wschodni z Kielc w ciągu drogi nr 74 na odc. od ul. Manifestu Lipcowego do Cedzyny	nie zrealizowano
9.	Modernizacja drogi krajowej nr 74 — budowa drugiego pasma ul. Łódzkiej od ul. Zagnańskiej do zachodnich granic miasta	zrealizowano
10.	Budowa węzła drogowo - kolejowego na drodze nr 7 w Skarżysku - Kamiennej	zrealizowano
11.	Modernizacja wiaduktu w ciągu drogi nr 7 nad torami kolejowymi w m. Barcza wraz z dojazdami — odc. włączony do Węzła „Kielce - Północ”	nie zrealizowano
12	Budowa drugiego mostu na Wiśle w Sandomierzu wraz z budową ul. Lwowska-Bis w ciągu drogi krajowej nr 77	nie zrealizowano

## Zadania priorytetowe – samorządowe

Lp.	Nazwa zadania (Z Kompleksowego programu rozwoju sieci drogowej województwa świętokrzyskiego)	Stan realizacji
1.	Poszerzenie jezdni na odcinku Suków — Daleszyce w ciągu drogi wojewódzkiej nr 764	zrealizowano
2.	Rewitalizacja obszarów przemysłowych poprzez modernizację układu komunikacyjnego miasta Ostrowca Św. — drogi nr 751, 754, 755	zrealizowano
3.	Mała Pętla Świętokrzyska w ciągu dróg nr 751,752,753: Przebudowa dr. woj. nr 752 na odc. Górno - Krajno I od km 0+034 do km 6+325,57; Przebudowa dr. woj. nr 753 na odcinku Wola Jachowa-Huta Nowa; Przebudowa układu komunikacyjnego w Rynku Nowej Słupi w ciągu dróg wojewódzkich nr 756 i 751.	w realizacji  w realizacji  zrealizowano
4.	Modernizacja drogi nr 728 na odc. Łopuszno - Małogoszcz – obwodnica północno - wschodnia Małogoszcza Modernizacja drogi nr 728 na odcinku Mieronice - Małogoszcz – obwodnica południowo - wschodnia Małogoszcza	zrealizowano  ukończona faza projektu
5.	Droga woj. nr 766, m. Kije — obniżenie niwelety pod wiaduktem kolejowym Przebudowa dr. woj. nr 766 na odc. Morawica - Pińczów	zrealizowano  zrealizowano
6.	Budowa trasy pld. w Staszowie, drogi woj. nr 757, 765, w m. Staszów	nie zrealizowano
7.	Modernizacja drogi woj. nr 762 w Kielcach — budowa węzła drogowego Żelazna — Zagnańska — 1-go Maja	nie zrealizowano
8.	Przełożenie trasy drogi nr 728 w Końskich	nie zrealizowano
9.	Przebudowa drogi woj. nr 764 (na odcinku Staszów - most na Wiśle) z budową mostu na Wiśle	nie zrealizowano

Drogi S7 i S74 ekspresowe dwujezdniowe budowane będą o docelowym przekroju bez etapowania prac. Droga S-78, z uwagi na wielkość spodziewanego ruchu realizowana byłaby w I etapie jako GP dwujezdniowa, z dobudową węzłów i ograniczeniem ilości włączeń w drugim etapie.

Pozostałe drogi krajowe, modernizowane stopniowo do parametrów GP obok standardowych działań wykonywanych w istniejących pasach drogowych, podlegać będą na niektórych odcinkach, przechodzących przez tereny zabudowane, dalej idącej przebudowie (obwodnice miejscowości i lokalne przełożenia tras).

Większe przełożenie trasy drogi krajowej nr 73, na odcinku Busko — Szczucin — Tarnów, podyktowane skróceniem trasy o ok. 1/3 i potrzebą realizacji nowej przeprawy na Wiśle, wymagać będzie zmiany kategorii ww. odcinka z krajowej na wojewódzką, przy jednoczesnej zmianie kategorii drogi wojewódzkiej nr 973 Busko Zdrój — Nowy Korczyn — Żabno na krajową.

W poniższych tabelach przedstawiono propozycje zadań rządowych i samorządowych, które realizowane byłyby w latach 2007–2013 oraz propozycje utrzymania rezerw terenowych pod wybrane drogi po 2013 r.

### Zamierzone zadania rządowe

Lp.	Inwestycja	Lokalizacja	Postulowany termin realizacji
1.	Sukcesywna przebudowa dróg krajowych na parametry dróg ekspresowych	Dostosowanie drogi krajowej nr 7 na odc. gr. woj. mazowieckiego — Jędrzejów do parametrów ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu	2007 – 2013
2.		Dostosowanie drogi krajowej nr 7 na odc. Jędrzejów - gr. woj. małopolskiego do parametrów ekspresowej	po 2010
3.		Dostosowanie drogi krajowej nr 74 na odc. Mniów – Kielce — Wola Jachowa do parametrów ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu	2007 – 2013
4.		Budowa obwodnicy Łągowa w ciągu drogi krajowej nr 74 na parametrach klasy S	2007-2013
5.		Budowa obwodnicy południowej Opatowa w ciągu drogi krajowej nr 74 do drogi krajowej nr 9 (Lipnik) na parametrach drogi ekspresowej z węzłem z drogą woj. nr 756.	2007-2013
6.		Dostosowanie drogi krajowej nr 74 na odcinkach. gr. woj. łódzkiego — Mniów i Wola Jachowa — gr. woj. podkarpackiego do parametrów ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu	po 2010
7.		Realizacja obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi nr 78 do parametrów drogi GP (S7 – Przasław)	2007 – 2013
8.		Dostosowanie drogi krajowej nr 78 na odc. gr. woj. śląskiego — Przasław do parametrów GP 2/2 (obwodnice miejscowości)	2010 – 2015
9.		Przebudowa drogi nr 78 na całym przebiegu na parametry drogi ekspresowej (S-78) (obwodnice miejscowości)	po 2015

10.	Modernizacja sieci dróg krajowych	W ciągu drogi nr 9: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa obwodnicy zachodniej Opatowa (droga krajowa nr 9 – droga krajowa nr 74)</li> <li>• Budowa obwodnicy Ostrowca Św.,</li> <li>• Dobudowa drugiej jezdni na odc. granica woj. mazowieckiego — Opatów.</li> </ul>	2007-2013  2010 - 2015 po 2015
11.		W ciągu drogi nr 42: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przebudowa odc. Skarżysko-Kam. — Rudnik na parametry dwujezdniowej GP wraz z niezbędnymi przełoženiami trasy,</li> <li>• Modernizacja odc. granica woj. łódzkiego — Skarżysko-Kam. na parametry GP wraz z niezbędnymi przełoženiami trasy.</li> </ul>	do 2015  po 2013
12.		W ciągu drogi nr 73: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dobudowa drugiej jezdni na odc. Kielce — Morawica (wraz z obwodnicą Morawicy),</li> <li>• Dobudowa drugiej jezdni na odc. Morawica — Busko-Zdrój wraz z korektą trasy w Piotrkowicach,</li> <li>• Przełozenie trasy drogi na kierunek Nowy Korczyn — Żabno — Tarnów (po trasie drogi nr 973) wraz z niezbędną modernizacją,</li> <li>• Docelowe przełozenie trasy na obejściu Kielc po stronie południowo-wschodniej.</li> </ul>	2007-2013  po 2010  po 2015  po 2013
13.		W ciągu drogi nr 74 odc. Opatów – gr. woj. lubelskiego: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja do pełnych parametrów GP,</li> <li>• Budowa obwodnicy wschodniej Opatowa, (droga krajowa nr 9 Bogusławice – droga krajowa nr 74 Brzezine)</li> </ul>	po 2015  po 2013
14.		W ciągu drogi nr 77 odc. Milczany — gr. woj. podkarpackiego: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa mostu przez rz. Wisłę w Sandomierzu wraz z budową ul. Lwowskiej — Bis,</li> <li>• Modernizacja pozostałego odcinka do pełnych parametrów GP.</li> </ul>	2007-2013  po 2013
15.		W ciągu drogi nr 78: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przełozenie trasy w Chmielniku,</li> <li>• Modernizacja pozostałego odcinka do pełnych parametrów GP.</li> <li>• Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa (S7 – Przasław)</li> </ul>	do 2013 po 2015  do 2013
16.		W ciągu drogi nr 79: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja drogi do pełnych parametrów G,</li> <li>• Realizacja obwodnic miejscowości; Tarłów, Ożarów, Koprzywnica, Łoniów, Osiek, Połaniec, Ostrowce, Nowy Korczyn, Opatowiec dla uzyskania parametrów GP.</li> </ul>	po 2015  po 2013

Jak widać z ilości korekt dokonanych w zapisach „Kompleksowego programu...” nastąpiło szereg przesunięć w czasie realizacji, podyktowanych głównie stanem przygotowania inwestycji, brakami środków finansowych jak również protestami właścicieli wykupywanych pod drogi gruntów. Jedynym pozytywnym przykładem gdzie realizacja wyprzedziła przewidywane terminy była budowa I etapu obwodnicy m. Małogoszcz.

#### **4. Zestawienie i analiza projektów z zakresu infrastruktury transportowej realizowanych ze środków ZPORR w okresie programowania 2004–2006**

Przystąpienie Polski do Wspólnoty Europejskiej stworzyło możliwość pozyskania znacznej ilości środków finansowych na budowę i modernizację dróg między innymi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Jednym z siedmiu programów operacyjnych służących wdrażaniu Narodowego Planu Rozwoju (Podstaw Wsparcia Wspólnoty w latach 2004–2006) był Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR).

Uruchomienie tego programu dało możliwość realizacji między innymi inwestycji infrastrukturalnych polegających na budowie, przebudowie lub modernizacji dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Wspomniane zadania mogły być realizowane w zależności od charakteru dróg i pełnionych przez nie funkcji, w priorytecie pierwszym ZPORR (działanie 1.1 „Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego”) lub w priorytecie trzecim (działania 3.1 „Obszary wiejskie”, 3.2 „Obszary podlegające restrukturyzacji” i 3.3 „Zdegradowane obszary miejskie, przemysłowe i powojkowe”).

W przypadku priorytetu pierwszej inwestycji dotyczyły dróg o znaczeniu regionalnym. Były to przede wszystkim drogi wojewódzkie oraz wybrane drogi powiatowe, które ze względu na swój przebieg odgrywają istotną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu jako całości. Z kolei priorytet trzeci ZPORR dawał możliwość realizacji zadań na drogach gminnych oraz powiatowych, które pełnią funkcję ważnych ciągów drogowych o znaczeniu lokalnym. W wyniku przeprowadzonych naborów projektów aplikacyjnych (stan na dzień 31.12.2005 roku) akceptacje Zarządu Województwa otrzymało w ramach działania 1.1 dwadzieścia wniosków. Czternaście z nich dotyczyło inwestycji drogowych realizowanych przez samorządy powiatowe, cztery zadania realizowane były na drogach wojewódzkich, a dwa przedsięwzięcia dotyczyły poprawy infrastruktury drogowej w gminach miejskich.

W zakresie działania 3.1 Uchwałą Zarządu Województwa zaakceptowano podobnie jak w działaniu 1.1 dwadzieścia projektów drogowych. Niemal w całości beneficjentami tego działania były samorządy szczebla gminnego — 19 wniosków, a tylko jeden dotyczył inwestycji realizowanej przez samorząd powiatowy. W działaniu 3.2 wszystkie z sześciu zaakceptowanych projektów realizowane były przez gminy. Poza tym w ramach tego działania do realizacji przyjęty został również jeden wniosek w zakresie poddziałania 3.3.1 — Rewitalizacja Śródmieścia Kielc.

Na podstawie deklarowanych przez beneficjentów efektów tych inwestycji, zakwalifikowane dotychczas przez Zarząd Województwa do wsparcia w ramach ZPORR czterdzieści siedem projektów drogowych przynieść ma dla województwa rzeczowe efekty w postaci osiągnięcia zakładanych wskaźników produktów i wskaźników rezultatów. Jednym z istotniejszych produktów w ramach infrastruktury drogowej jest długość wybudowanych bądź zmodernizowanych (przebudowanych) dróg.

Zakłada się, iż w wyniku realizacji przedmiotowych zadań w ramach ZPORR zmodernizowane zostanie m.in.:

- **40,58** kilometrów dróg wojewódzkich i **12,58** kilometrów towarzyszących im poboczy,

- **75,9** kilometrów dróg powiatowych i **47,05** kilometrów towarzyszących im poboczy,
- **68,8** kilometrów dróg gminnych i **69,41** kilometrów towarzyszących im poboczy.  
Ponadto wybudowanych zostanie:
- **4,58** kilometrów nowych dróg powiatowych i **9,62** kilometrów nowych odcinków dróg gminnych.

Z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa pieszych istotna będzie infrastruktura towarzysząca w postaci chodników. W tym zakresie wybudowanych ma zostać:

- **17,49** kilometrów chodników wzdłuż ciągów dróg wojewódzkich,
- **23,2** kilometrów wzdłuż ciągów dróg powiatowych,
- **7,7** kilometrów wzdłuż ciągów dróg gminnych.

Istotnym elementem infrastruktury, przyczyniającym się do poprawy bezpieczeństwa ruchu będą, również przejścia dla pieszych. I tak zakłada się wybudowanie i zmodernizowanie odpowiednio:

- **16** przejść dla pieszych na drogach wojewódzkich,
- **51** przejść dla pieszych na drogach powiatowych,
- **41** przejść dla pieszych na drogach gminnych.

Ponadto zmodernizowane zostaną inne urządzenia bezpieczeństwa ruchu w liczbie **87** sztuk dla dróg wojewódzkich i **15** sztuk dla powiatowych.

Kolejnym wskaźnikiem planowanym do osiągnięcia jest liczba zmodernizowanych skrzyżowań. Jego wartość kształtuje się odpowiednio:

- **15** sztuk — drogi wojewódzkie,
- **56** sztuk — drogi powiatowe,
- **46** sztuk — drogi gminne (w przypadku dróg gminnych wybudowanych zostanie dodatkowo 8 nowych skrzyżowań).

Dodatkowo zmodernizowanych zostanie po 8 sztuk obiektów mostowych (wiaduktów) w ciągach dróg wojewódzkich i powiatowych. Inne zakładane wskaźniki produktu to:

- wybudowanie punktów oświetleniowych (**57** sztuk — drogi wojewódzkie, **291** sztuk — drogi gminne),
- wybudowanie zatok autobusowych (**36** sztuk — drogi wojewódzkie, **8** sztuk — drogi powiatowe, **13** sztuk — drogi gminne),
- wybudowanie miejsc postojowych (**87** sztuk — drogi wojewódzkie, **19** sztuk — drogi powiatowe, **156** sztuk — drogi gminne).

Istotnym miernikiem efektywności projektów są generowane przez nie wskaźniki rezultatów, rozumiane jako bezpośrednie i natychmiastowe efekty zrealizowanego projektu. Dostarczają one informacji o zmianach, jakie nastąpiły w wyniku wdrożenia projektu u beneficjentów pomocy bezpośrednio po uzyskaniu przez nich wsparcia. Przykładem takiego wskaźnika jest powierzchnia terenów inwestycyjnych, które stały się dostępne w wyniku realizacji projektu. I tak zrealizowanie projektów na drogach wojewódzkich pozwoli udostępnić **152** hektary terenów inwestycyjnych, na powiatowych **100, 29** ha tych terenów, a na drogach gminnych **130,9** ha.

Reasumując, zrealizowanie wszystkich wspomnianych wcześniej inwestycji drogowych w województwie świętokrzyskim spowodować powinno:

- zmodernizowanie łącznie **185,28** kilometrów dróg,
- wybudowanie łącznie **14,2** kilometrów nowych odcinków dróg,
- zmodernizowanie łącznie **68,2** kilometrów utwardzonych poboczy,
- wybudowanie **129,04** kilometrów utwardzonych poboczy,
- zmodernizowanie łącznie **10,31** kilometrów chodników,
- wybudowanie **48,39** kilometrów chodników,

- wybudowanie/zmodernizowanie **108** przejść dla pieszych,
- zmodernizowanie **117** skrzyżowań,
- wybudowanie **13** skrzyżowań,
- zmodernizowanie **16** obiektów mostowych/wiaduktów,
- wybudowanie **348** punktów oświetleniowych,
- zmodernizowanie **36** punktów oświetleniowych
- wybudowanie **57** zatok autobusowych,
- zmodernizowanie **15** zatok autobusowych,
- wybudowanie **262** miejsc postojowych.

Zestawienie powyższe ma charakter otwarty z uwagi na ciągłe podpisywanie nowych umów na finansowanie inwestycji drogowych. Jest to uzasadnione faktem, że co pewien czas powstają oszczędności z tytułu przeprowadzanych przetargów. Ostatnie efekty realizacji ZPORR będą znane dopiero w roku 2008, kiedy to zakończy się realizacja ostatnich inwestycji zgodnie z zasadą  $n + 2$ .

Na uwagę zasługuje stosunkowo niewielki stopień realizacji tej części infrastruktury drogowej, która służy bezpieczeństwu ruchu oraz wykorzystanie środków unijnych w większości na modernizację istniejących, a nie budowę nowych połączeń drogowych.

## **5. Analiza planowanych zmian w organizacji funkcjonowania pasażerskiego transportu publicznego wraz z rekomendacją możliwych obszarów wsparcia regionalnego komponentu w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego**

Jednym z istotnych zagadnień ekonomicznych, społecznych i ekologicznych sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi kraju i województwa jest transport publiczny. W funkcjonowaniu miast i obszarów zurbanizowanych odgrywa on przede wszystkim rolę socjalną, stwarzając osobom nie mającym dostępu do innych form transportu możliwość sprawnego przemieszczania się. Upowszechnienie transportu publicznego sprzyja również kwestiom ekologicznym dzięki ograniczeniu ruchu samochodowego (ograniczenie emisji spalin komunikacyjnych) a także rozwiązują problemy funkcjonalne związane z nadmiernym zatłoczeniem ulic miejskich. W jego rozwoju istotna jest rola państwa, które winno być zainteresowane kreowaniem sprawnego, efektywnego, i odpowiadającego potrzebom społeczeństwa systemu transportu publicznego. Konieczne jest przy tym tworzenie sprzyjających warunków do rezygnacji potencjalnych pasażerów z przejazdów własnymi samochodami osobowymi na rzecz tego rodzaju transportu. Warunkiem realizacji tych zamierzeń jest jednak jednoznaczne unormowanie przepisów prawa w tym zakresie. Podstawowym założeniem musi być przyjęcie zasady, iż zbiorowy przewóz osób jest obowiązkiem użyteczności publicznej. Niezbędne jest również jednoznaczne wskazanie organu administracji publicznej zobowiązanego ustawowo do zapewnienia warunków do należytego wykonania tego zadania. Konieczne jest jednocześnie zapewnienie wspomnianemu organowi niezbędnych kompetencji pozwalających efektywnie zarządzać rynkiem transportu publicznego. Nowe prawodawstwo w przedmiotowym zakresie musi również określić trwałe i stabilne zasady dostępu do tego rynku usług zainteresowanych operatorów.

### **Obecne regulacje prawne w zakresie funkcjonowania transportu publicznego w Polsce**

Obecnie zagadnienia związane z transportem publicznym w Polsce regulowane są przepisami wielu aktów prawnych. Przepisy te tworzą pewien system, którego podstawowym

elementem są unormowania dotyczące ustanowienia organizatorów transportu publicznego oraz zasad ich dostępu do rynku usług przewozowych, jak i rozwiązania kwestii finansowych związanych z omawianymi usługami. Według obowiązującego obecnie prawodawstwa organem administracji publicznej odpowiedzialnym za zapewnienie warunków do świadczenia usług transportu publicznego na obszarze gminy jest samorząd szczebla lokalnego.

Istniejące regulacje prawne dają gminom możliwość władczego oddziaływania na kształt tego rynku i na operatorów, którym powierzane jest wykonywanie usług. Problem pojawia się w przypadku obszarów metropolitalnych. Brak jest bowiem pewnych rozwiązań legislacyjnych umożliwiających tworzenie na tych obszarach zintegrowanych systemów transportu publicznego.

Inaczej wygląda organizowanie i finansowanie kolejowych, regionalnych przewozów pasażerskich. Organami odpowiedzialnymi za ich funkcjonowanie są samorządy wojewódzkie, zobowiązane ustawowo do dofinansowywania tych przewozów. Potrzeby dofinansowania tych przewozów bardzo często przekraczają jednak możliwości finansowe województwa.

Istotnym mankamentem jest fakt, że dotychczas nie został wyznaczony organ administracji publicznej właściwy w sprawach ponadlokalnego, regionalnego drogowego transportu publicznego. Jedynie częściowo dostęp do tego typu usług limitowany jest koniecznością posiadania przez przewoźników licencji zawodowych oraz zezwoleń na wykonywanie usług przewozowych na danym rynku. Obecnie usługi te świadczone są przez PKS-y (działające w różnej formie organizacyjnej) oraz przewoźników prywatnych, funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwe miejscowo organy samorządowe. W związku z tym, iż przewoźnicy mają nieograniczoną możliwość kształtowania cen za świadczone usługi, brak jest możliwości integracji taryfowej i sieciowej tego sektora. Wolny rynek stworzył warunki do komercjalizacji i prywatyzacji państwowych dotychczas PKS-ów. Proces ten do tej pory nie został jednak zakończony. Niektóre z nich przekształciły się w spółki skarbu państwa, inne nadal posiadają formę przedsiębiorstw państwowych. Istnieje jednak zagrożenie związane z tym, iż skomercjalizowane PKS-y i przewoźnicy prywatni działający wyłącznie w oparciu o rachunek ekonomiczny, nie będą zainteresowani przewozami na liniach nie przynoszących realnego zysku. Prowadzić to może do frustracji tak ze strony niezadowolonych pasażerów, jak i załóg przedsiębiorstw. W celu zapobieżenia takim sytuacjom konieczne jest wyznaczenie organu administracji publicznej, który dostanie legitymację ustawową do organizowania przewozów na tych liniach, na których potrzeby przewozowe istnieją, ale z przyczyn ekonomicznych nie są obiektem zainteresowania ze strony komercyjnych przewoźników. Organizator musi otrzymać wystarczające instrumenty prawne, instytucjonalne i finansowe do właściwego kreowania na swoim obszarze polityki transportowej.

W obecnej chwili ustawodawca narzucił na samorządy wojewódzkie obowiązek refundowania z własnych środków przewoźnikom przychodów utraconych w wyniku honorowania ustawowych ulg. Podstawą do otrzymania refundacji jest zawarcie umowy między stronami (samorząd wojewódzki i przewoźnik), na podstawie której świadczący usługi może ubiegać się o zwrot wspomnianych środków finansowych. Samorządy wojewódzkie zobowiązane są zatem do wydatkowania środków praktycznie bez żadnej możliwości aktywnego oddziaływania na kształtowanie regionalnego systemu transportowego. Taki system funkcjonowania transportu publicznego jako mało efektywny nie odpowiada oczekiwaniom zarówno ze strony społeczności lokalnych jak i szerzej — społeczności regionalnej.

## **Kierunki nowych regulacji prawnych w zakresie transportu publicznego**

Na szczepku Komisji Europejskiej są prowadzone działania nad wypracowaniem nowych rozwiązań prawnych w zakresie transportu publicznego. W projekcie rozporządzenia regulującego te kwestie zakłada się, że ma ono prowadzić do pobudzenia transportu publicznego w celu lepszego i wydajniejszego jego funkcjonowania. Jednym z instrumentów będzie wprowadzenie tzw. kontrolowanej konkurencji na rynku usług przewozowych, która w wyniku licznych prac eksperckich uznana została za najbardziej efektywną strategię rozwoju transportu publicznego. Prawdopodobne wejście w życie rozporządzenia regulującego te kwestie nastąpić ma dopiero w roku 2008.

Do zasadniczych celów tworzonej ustawy o publicznym transporcie pasażerskim należy ustanowienie takich regulacji prawnych, które poprawią jego atrakcyjność i funkcjonalność, zwiększając jednocześnie efektywność wydawanych na ten cel środków publicznych. Sprzyjać ma temu wprowadzenie wspomnianych wcześniej regulacji prawnych proponowanych przez Komisję Europejską. Niezbędne jest także ustawowe zagwarantowanie podstawowych praw użytkownikom publicznego transportu oraz uporządkowanie terminologii pojęć z nim związanych. Zakresem przedmiotowym ustawy ma być określenie sposobu organizowania, zarządzania i finansowania transportu publicznego na obszarze gminy i województwa, a także określenie dostępu operatorów do świadczenia usług oraz zasad zawierania kontraktów służby publicznej z operatorami.

Zgodnie z proponowanymi rozwiązaniami organizatorem transportu publicznego ma być właściwa miejscowo jednostka samorządu terytorialnego. W przypadku obszaru gminy będzie to gmina lub miasto na prawach powiatu (dopuszczalne, a wręcz wskazane jest tworzenie w tym zakresie związków międzygminnych). Na obszarze aglomeracji organizatorem będzie mógł być podmiot właściwy dla wszystkich systemów transportu publicznego funkcjonujących na danym obszarze (zapewniający tworzenie zintegrowanych systemów transportu publicznego). Możliwe będzie również, w porozumieniu z właściwymi organizatorami, uruchamianie przewozów na liniach o zasięgu ponadregionalnym.

Organ stanowiący samorządu zdecydować ma o formie organizacyjnej podmiotu pełniącego obowiązki organizatora. Podmiot ten będzie mógł funkcjonować jako:

- organ jednostki samorządu terytorialnego,
- jednostka organizacyjna samorządu terytorialnego,
- podmiot komercyjny wyłoniony w drodze przetargu,
- podmiot utworzony w drodze partnerstwa publiczno-prywatnego.

Podstawą wyboru formy podmiotu ma być kryterium efektywności jego działania. Z kolei operatorem (przewoźnikiem) będzie mogła być osoba fizyczna lub prawna posiadająca stosowne uprawnienia do wykonywania transportu osób, wydane na podstawie innych przepisów.

Podstawą funkcjonowania transportu na danym obszarze będzie miejscowy plan transportowy, określający długofalowe działania na rzecz rozwoju zintegrowanego transportu publicznego. Z założenia ma on poprawić efektywność funkcjonowania tego transportu oraz pozwolić na skoncentrowanie środków finansowych na realizację wybranych celów strategicznych wraz z określeniem ich hierarchii. W strukturze planu transportowego oprócz ogólnej charakterystyki społeczno-gospodarczej obszaru objętego planem określone zostaną podstawowe cele, wytyczne oraz oczekiwane efekty. Wspomniane plany powinny mieć charakter długofalowy, z dopuszczeniem możliwości ich aktualizowania. Uchwalenie tych planów ma pozwolić samorządom na stworzenie systemu transportowego odpowiadającego oczekiwaniom lokalnych społeczności. Pozwolić ma również na pozyskanie przez samorządy środków pochodzących z funduszy pomocowych na realizację zamierzeń wynikających z miejscowych planów transportu (możliwe będzie stworzenie infrastruktury zapewniającej bezpieczne i wygodne przewożenie osób — np. infrastruktura przystankowa, dworcowa itp.).

Organizator przewozów będzie mógł na mocy umocowania prawnego tego dokumentu kształtować sieci komunikacyjne (decydować o przebiegu linii komunikacyjnych) w oparciu o przeprowadzone badania i prognozy. Będzie on również miał wpływ na jakość świadczonych usług (wybór rodzaju środków transportu, rozkłady jazdy, lokalizacje przystanków itp.), a także będzie mógł decydować o dostępie operatorów do infrastruktury transportowej typu dworce czy przystanki. Prócz tego organizator będzie miał prawo do kontroli wykonywania usług oraz realizacji zadań inwestycyjnych wynikających bezpośrednio z planów transportowych.

Zadaniem organizatorów będzie finansowanie lub partycypowanie w kosztach związanych z usługami o charakterze użyteczności publicznej oraz z rozwojem i modernizacją infrastruktury transportowej. Zmiany w prawodawstwie dotyczyć będą również kwestii związanych z refundacją utraconych przychodów w związku z honorowaniem ustawowych ulg w transporcie ponadlokalnym. Refundację taką otrzymają operatorzy wyłonieni w drodze zamówień publicznych. Kwota refundacji uzależniona zostanie od zakresu świadczonych usług.

W kwestii dostępu do świadczenia usług przewozowych zawierane będą umowy cywilno-prawne między operatorem a organizatorem, które zastąpią dotychczasowe zezwolenia. Stroną umowy może być operator, który korzysta z podwykonawców, ale ich udział ograniczony jest do 50% wykonywanej usługi. Stroną takiej umowy może być również konsorcjum firm, pod warunkiem, że w umowie zostanie określony główny operator. Podstawową formą wyłonienia operatora będzie forma przetargu nieograniczonego. Przedmiotem zamówienia może być obsługa całej sieci komunikacyjnej lub pojedynczej linii, względnie ich pakietu. Wyjątek będzie stanowił transport kolejowy i metro, gdzie z uwagi na specyfikę świadczonych usług przyznanie dostępu do rynku ograniczone zostanie do konkretnych operatorów. Po wejściu w życie przepisów nowej ustawy operatorzy świadczący usługi będą mogli świadczyć je do czasu wygaśnięcia terminu ważności posiadanych zezwoleń.

### **Rekomendacja możliwych obszarów wsparcia Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w zakresie infrastruktury transportowej**

Niezależnie od ostatecznego kształtu zmian w zasadach funkcjonowania transportu publicznego w Polsce niezaprzeczalnym faktem jest, iż infrastruktura tego transportu pozostaje wysoce nie doinwestowana a jej stan techniczny jest daleki od pożądanego. Powoduje to dwa podstawowe zagrożenia:

1. Obniżone bezpieczeństwo transportu pasażerskiego i towarowego.
2. Przenoszenie ciężaru transportu pasażerskiego ze środków komunikacji zbiorowej na rzecz pojazdów prywatnych.

W celu systematycznej redukcji tego typu zagrożeń w ramach środków EFRR w okresie 2007–2013 wspierane powinny być inwestycje polegające na:

1. Dostosowaniu istniejących i budowie nowych punktów przystankowych spełniających podstawowe zasady bezpieczeństwa, a polegające w szczególności na budowie zatok autobusowych w ciągu dróg wszystkich kategorii.
2. Modernizacji i budowie dworców autobusowych i kolejowych wraz z placami manewrowymi na istniejących i tworzonych liniach komunikacyjnych.
3. Wyposażeniu dworców w systemy monitoringu zapewniające nadzór nad bezpieczeństwem podróży.
4. Budowie centrów logistycznych przystosowanych do łączenia co najmniej dwóch rodzajów systemów transportu.
5. Podnoszeniu jakości i standardu środków transportu pasażerskiego.

## II. CZĘŚĆ 2 – STRATEGICZNA

### 1. Wprowadzenie

Województwo świętokrzyskie, mimo stosunkowo bliskiej odległości do największych metropolii Polski centralnej i południowej, cechuje się coraz słabszą dostępnością komunikacyjną do tych ośrodków, spowodowaną wyczerpującą się przepustowością głównych szlaków drogowych, pogarszającą się jakością nawierzchni dróg tranzytowych a także zaniedbaniami w zakresie naprawy i modernizacji dróg, które nie nadążają za szybko rosnącymi potrzebami remontowymi. Odczuwalnie pogarsza się również bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dodatkowo województwo znalazło się poza ustaloną już siecią paneuropejskich korytarzy transportowych, tworzących europejską sieć transportową (TEN-T), co skutkowało pomijaniem najważniejszych potrzeb inwestycyjnych regionu w krajowych programach drogowych, względnie przesuwaniem ich na późniejszy okres realizacji.

Na obecnym etapie programowania inwestycji drogowych (2007 – 2013), dzięki przyjęciu w polityce krajowej opcji wyrównywania szans województw słabiej rozwiniętych, które najmniej skorzystały na transformacji gospodarczej ostatnich lat, świętokrzyskie jak i 4 inne województwa Polski wschodniej uzyskały szansę udroźnienia połączeń komunikacyjnych z pozostałą częścią kraju w wyniku znacznego przyspieszenia realizacji programu budowy dróg ekspresowych.

Jak już wspomniano w I części niniejszego programu, zasadniczy szkielet dróg ekspresowych o dużej przepustowości, stanowiący sieć połączeń między stolicą województwa a największymi ośrodkami gospodarczymi kraju został ujęty w realne ramy czasowe, zaś najważniejsza dla regionu droga ekspresowa nr 7 na odcinku przebiegającym „przez województwo świętokrzyskie” będzie realizowana w ramach krajowego Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” jeszcze w okresie 2007 – 2013.

Pełne wykorzystanie tej szansy w warunkach regionu wiąże się z jak najszybszym przygotowaniem techniczno-organizacyjnym inwestycji ze strony zarządcy dróg krajowych (GDDKiA — Oddział w Kielcach), a także odpowiednim dostosowaniem programu rozwoju sieci dróg wojewódzkich i powiatowych, położonych w obszarze oddziaływania drogi ekspresowej nr 7, celem zwiększenia efektów synergicznych. Realizacja omawianej inwestycji powinna bowiem spowodować nie tylko wzrost atrakcyjności miast i terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi, ale także i innych obszarów i ośrodków województwa powiązanych z omawianą ekspresową siecią dróg. Należy w szczególności podkreślić, że inwestycja ta stwarza szansę uporządkowania systemu obwodnic miasta Kielce oraz przyspieszenia metropolizacji ośrodka wojewódzkiego, jak też włączenia północnego układu komunikacyjnego (łączącego największe ośrodki miejsko-przemysłowe nad Kamienną) w krajowy system dróg ekspresowych. W tym kontekście celowa byłaby również intensyfikacja starań o przyspieszenie modernizacji ciągu drogowego Siewierz — Jędrzejów — Chmielnik (droga nr 78) i dalej w kierunku Staszowa i Połańca do planowanej przeprawy mostowej przez Wisłę.

Zachodzi więc potrzeba odpowiedniej modyfikacji niektórych uwarunkowań i kierunków polityki rozwoju infrastruktury transportowej województwa ustalonych w pierwszej edycji niniejszego programu. Potrzebna jest także weryfikacja i dostosowanie priorytetów inwestycyjnych w omawianej dziedzinie gospodarki regionu do rozwiązań przyjętych w zaktualizowanej „Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego do 2020 r.” oraz „Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 – 2013”.

**Mapka pogładowa nr 3 pt. „Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007- 2013. Strategiczne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej”**

## 2. Analiza SWOT

W celu dokonania stosownej weryfikacji oraz dostosowania oceny mocnych i słabych stron infrastruktury transportowej województwa do zmieniających się uwarunkowań polityczno-prawnych i programowych posłużono się metodą analizy SWOT. Jest to obecnie jedna z najczęściej stosowanych technik analitycznych wykorzystywanych do porządkowania informacji we wszystkich obszarach programowania strategicznego. Polega na posegregowaniu posiadanej informacji na cztery grupy (obszary oddziaływań), którymi są:

**mocne strony:** obejmujące wszystko to, co stanowi atut, przewagę, zaletę wojewódzkiego układu transportowego,

**słabe strony:** to słabości, bariery i mankamenty tego układu,

**szanse:** wszystko to, co stwarza dla analizowanego układu szansę rozwoju lub korzystnej zmiany,

**zagrożenia:** wszystko to, co stwarza niebezpieczeństwo niekorzystnej zmiany lub ograniczenia osiągnięcia zakładanych efektów.

W najczęściej stosowanych ujęciach mikroekonomicznych dwa pierwsze obszary odnoszą się najczęściej do środowiska wewnętrznego i zawierają najistotniejsze uwarunkowania wewnętrzne, natomiast dwa ostatnie odnoszą się do oddziaływania zewnętrznego (tzw. uwarunkowania zewnętrzne).

W wyniku dokonanej analizy SWOT identyfikacji głównych obszarów oddziaływań, na rozwój infrastruktury transportowej województwa ustalono poniżej elementy, które powinny współdecydować o kierunkach rozwoju tej dziedziny infrastruktury w latach 2007 – 2013.

### Mocne strony

1. Centralne położenie województwa w stosunku do najszybciej rozwijających się polskich metropolii (Warszawa, Kraków, Katowice, Łódź) oraz metropolii potencjalnych (Lublin, Rzeszów), co implikuje dalszy wzrost ruchu tranzytowego (drogi nr 7, 74, 78, 9, 42, 73) i wymagać będzie pilnej realizacji systemu obwodnic.
2. Główne ośrodki osadnicze regionu (stanowiące potencjalne węzły transportowe) są stosunkowo równomiernie rozmieszczone i połączone siecią dróg odpowiednich kategorii, co sprzyja kształtowaniu pasm rozwoju i pogłębianiu się wzajemnych więzi gospodarczych, stosownie do lokalnych predyspozycji i funkcji spełnianych w gospodarce województwa (szczególna rola przypada tu obszarowi funkcjonalnemu Kielc oraz obszarowi dużych miast położonych w dolinie Kamiennej).
3. Umieszczenie w przyjętym do realizacji krajowym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” drogi ekspresowej S-7 (w pełnym zakresie od północnej granicy województwa do Jędrzejowa) oraz modernizacji do szybkości 160 km/h linii kolejowej nr 8 Warszawa — Kraków w latach 2009 – 2013 (inwestycja ta radykalnie poprawi warunki przewozowe transportem kolejowym relacji północ — południe).
4. Walory turystyczne województwa do wykorzystania poprzez gęstą sieć dróg (3-cie miejsce w kraju), pod warunkiem dalszej poprawy ich stanu technicznego i lepszego dostosowania do potrzeb turystyki wędrownej (przejazdowej).
5. Na terenie województwa istnieją ważne dla ruchu tranzytowego przeprawy na Wiśle w Annopolu, Sandomierzu, Nagnajowie, Szczucinie, które będą uzupełnione przez dalsze

przeprawy ujęte w programach operacyjnych (most w Połańcu, drugi most w Sandomierzu).

6. Sieć kolejowa w większości dwutorowa, zelektryfikowana i mało obciążona ruchem.
7. Lotnisko w Masłowie, które można będzie przystosować do potrzeb lokalnego portu lotniczego oraz kontynuowane inicjatywy samorządowe budowy portu regionalnego w Obicach, na terenie gm. Morawica.

### **Słabe strony**

1. Brak konkretnych planów realizacji dróg ekspresowych i dróg ruchu przyspieszonego, przystosowanych do transportu przenoszącego ruch ciężki (115 kN), stawia województwo na ostatnim miejscu w krajowych rankingach atrakcyjności inwestycyjnej.
2. Położenie regionu poza obszarami paneuropejskich korytarzy transportowych, dla których jest priorytet w przyznawaniu środków UE na infrastrukturę realizowaną w sieci TEN-T.
3. Słaby i pogarszający się stan techniczny większości dróg i obiektów mostowych.
4. Brak rozdzielenia ruchu lokalnego od dalekobieżnego, co obniża prędkości komunikacyjne, co stwarza duże zagrożenie wypadkami oraz pogarsza warunki zamieszkiwania w miastach i miejscowościach położonych bezpośrednio przy drogach tranzytowych.
5. Niewydolne układy drogowe na wylotach miast stanowiących węzły komunikacyjne oraz w ich strefach centralnych (braki przekrojów dwujezdniowych i odpowiednio rozbudowanych skrzyżowań).
6. Niedobór miejsc parkingowych na obrzeżu stref centralnych większości dużych miast.
7. Brak normatywnych parametrów przypisanych danej kategorii dróg na całych ciągach drogowych - niskie klasy dróg.
8. Brak wystarczającej liczby mostów na Wiśle, Nidzie i Kamiennej, co tworzy bariery współpracy międzyregionalnej i wewnątrz wojewódzkiej.
9. Zbyt mała ilość dobrze wyposażonych miejsc obsługi podróżnych (MOP) przy drogach.
10. Wysoki udział dróg o nawierzchni twardej nie ulepszonej na drogach powiatowych i nawierzchni gruntowych na drogach gminnych.
11. Zbyt mała ilość chodników i ścieżek rowerowych, co stwarza kolizje ruchu pieszego i rowerowego z ruchem pojazdów samochodowych.
12. Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.
13. Coraz mniejsze wykorzystanie trakcji kolejowej do przewozów masowych m. in. przez rosnące koszty przewozów towarów i złą ich organizację.
14. Zaniedbania w modernizacji infrastruktury kolejowej.
15. Brak możliwości rozbudowy istniejącego lotniska w Masłowie dla obsługi większych samolotów oraz terenów do lokalizacji towarzyszących funkcji gospodarczych w jego otoczeniu (znacząco obniżające atrakcyjność tego obszaru dla potencjalnych inwestorów).
16. Brak możliwości wykorzystania Wisły jako szlaku transportowego (względy przyrodnicze).

### **Szanse**

1. Realna szansa skorzystania z funduszy pomocowych Unii Europejskiej w celu rozbudowy i modernizacji sieci komunikacyjnej a w szczególności:
  - a) budowy szlaków międzynarodowych (E-77-droga ekspresowa S7),
  - b) budowy i przebudowy tras międzyregionalnych — dróg krajowych – droga ekspresowa S-74 i niektórych dróg wojewódzkich,

- c) budowy nowych przepraw mostowych w Połańcu i Sandomierzu a w perspektywie w Nowym Korczynie i Zawichoście,
  - d) budowy nowych odcinków dróg powiatowych i gminnych oraz przebudowy odcinków istniejących,
  - e) realizacji obwodnic i przełożeń tras,
  - f) uzyskania wsparcia rozbudowy głównego układu komunikacyjnego w największych miastach (obwodnica wschodnia Kielc ważna dla rozwoju funkcji metropolitalnych stolicy województwa),
  - g) dodatkowe środki dla regionu przewidywane w ramach Programu Operacyjnego „Rozwój Polski Wschodniej”- budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa, w ciągu drogi krajowej nr 78, budowa obwodnicy Parszowa i Wąchocka w ciągu drogi krajowej nr 42, budowa przejścia przez Starachowice w ciągu drogi krajowej nr 42.
2. Możliwości wykorzystania turystycznych walorów województwa w tym obszarze Gór Świętokrzyskich, doliny rzeki Kamiennej, Wisły i Ponidzia.
  3. Walory transportowe linii szerokotorowej (LHS) — możliwość kontaktów handlowych z partnerami ze wschodu.
  4. Inicjatywy samorządowe do aktywowania tzw. „Szlaku Staropolskiego” w oparciu o drogę ekspresową S-46 (Lublin — Kielce — Częstochowa — Opole), która wzmocniłaby rangę Kielc jako krajowego węzła transportowego.

### **Zagrożenia**

1. Zbyt małe (w stosunku do zakładanych) nakłady finansowe na modernizację dróg i obiektów mostów dla wszystkich kategorii dróg, co spowoduje dalsze pogorszenie ich stanu technicznego.
2. Bariery dla ruchu tranzytowego zwłaszcza na obszarach węzłów komunikacyjnych, takich jak Kielce (kierunek wschodni i południowo wschodni oraz północny), Jędrzejów (na kierunku zachodnim), Sandomierz, Opatów, Końskie i przejazdu przez mniejsze miejscowości (słabe tempo realizacji obwodnic).
3. Trudności z rozwojem współpracy międzynarodowej (przyciąganie kapitału) wynikające ze złego stanu dróg tranzytowych oraz połączeń drogami ruchu szybkiego z korytarzami europejskimi.
4. Małe wykorzystanie walorów turystycznych regionu spowodowane słabym stanem infrastruktury turystycznej (w tym słabym przystosowaniem tras turystycznych do obsługi zwiększającego się ruchu przejazdowego).
5. Utrzymujący się dłużej brak lotniska zaspakajającego aktualne i docelowe potrzeby regionu (Targi, turystyka międzynarodowa, rozwój metropolizacji ośrodka wojewódzkiego, przyciągnięcie dużych inwestorów zachodnich).
6. Położenie województwa w oddaleniu od planowanego układu autostrad oraz ograniczenie realizacji dróg ekspresowych do drogi S-7 może spowodować peryferyzację regionu.
7. Niedobór mocy wykonawczych przedsiębiorstw drogowych, nadmierne przedłużanie się prac przygotowawczych, trudności z wykupem gruntów.

### **3. Cele, priorytety i główne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej na lata 2007–2013**

Województwo świętokrzyskie pod względem wyposażenia infrastrukturalnego jest wyraźnie słabsze zarówno od „starych” regionów Unii Europejskiej, jak i większości polskich województw, które wykazują podwyższoną dynamikę rozwoju. Szczególnie niedobory te są odczuwalne w takich dziedzinach i elementach infrastruktury transportowej jak:

- mało sprawne powiązania komunikacyjne z europejskimi węzłami transportowymi, do niedawna przy braku realnej perspektywy ich poprawy,
- niska przepustowość tranzytowego układu drogowego przez główne miasta województwa (wysoki niedobór obwodnic),
- postępująca „obudowa” głównych ciągów drogowych oraz terenów w sąsiedztwie istniejących i projektowanych węzłów komunikacyjnych, predysponowanych do lokalizacji strategicznych funkcji gospodarczych, w tym logistycznych,
- bariery komunikacyjne na głównych rzekach województwa jak; Wisła, Nida i Kamienna (niedobór przepraw mostowych, słaby stan techniczny mostów istniejących) utrudniające rozwiązywanie problemów transgranicznych na różnych szczeblach zarządzania,
- zaniedbany transport i tabor kolejowy przy widocznej dekapitalizacji infrastruktury kolejowej,
- pogarszający się stan bezpieczeństwa na drogach przy stosunkowo niewielkim wykorzystaniu tej części środków, które są przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Elementy te niekorzystnie rzutują na ogólną ocenę infrastruktury transportowej województwa i stanowią istotny czynnik hamujący napływ inwestycji zewnętrznych. Na podstawie danych statystycznych, dotyczących rozwoju przedsiębiorczości z udziałem kapitału zagranicznego na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat (województwo pod tym względem zajmuje ostatnie miejsce w kraju) jednoznacznie można stwierdzić, że inwestorzy zagraniczni omijają świętokrzyskie, preferując obszary w większym stopniu zurbanizowane, z dobrze rozwiniętą infrastrukturą i łatwym dostępem do obiektów biurowych i przemysłowych a przede wszystkim dobrze skomunikowane ze „światem zewnętrznym”. Zapóźnienia w poziomie wyposażenia w infrastrukturę transportową występują właściwie w każdym segmencie tej dziedziny gospodarki i mimo poprawy w ostatnich latach warunków finansowania inwestycji transportowych, nadal utrzymuje się tendencja do pogłębiania się tych dysproporcji.

W celu odwrócenia widocznego już procesu peryferyzacji komunikacyjnej regionu przewiduje się skoncentrowanie wysiłków na szybkiej poprawie stanu ilościowego i jakościowego infrastruktury technicznej zwłaszcza w dziedzinach i na obszarach o szczególnym znaczeniu dla województwa. Istotną rolę w ukierunkowaniu tych działań spełnił już Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego na lata 2004-2006, a zwłaszcza Priorytet I tego programu: „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów”. W ramach tego programu przyjęto do realizacji ponad 40 wniosków dotyczących modernizacji infrastruktury transportowej na drogach różnych kategorii, służących kształtowaniu spójnego układu komunikacyjnego. Ogółem przy wykorzystaniu środków ZPORR i wcześniejszych programów pomocowych zmodernizowano w województwie do 2005 r. 492,5 km dróg oraz 6 mostów. Analiza dotychczasowego wykorzystania tych środków wskazuje na znaczące oddziaływanie na rozwój regionu dużych i kompleksowych projektów drogowych oraz rosnącą rolę kooperacji różnych podmiotów w realizacji wspólnych projektów, szczególnie na drogach wojewódzkich i powiatowych.

Obecnie podstawowym instrumentem realizacji celów średnio okresowych w zakresie infrastruktury transportowej będzie „Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007 – 2013” (RPOWS), którego jednym z głównych celów (cel nr 3) jest:

**podniesienie jakości systemu komunikacyjnego regionu i jego połączeń z krajowymi i europejskimi korytarzami transportowymi.**

Cel ten koresponduje z długofalowymi założeniami „Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego do roku 2020”, która za cel generalny przyjmuje — **wzrost atrakcyjności województwa dla zintegrowanego rozwoju**, zaś wśród sześciu celów warunkujących rozwój województwa wymienia:

**rozwój systemów infrastruktury technicznej i społecznej.**

Głównym priorytetem, wspomagającym realizację tego celu będzie podnoszenie standardów i stworzenie spójnego układu komunikacyjnego województwa oraz gospodarki przestrzennej stymulującej rozwój regionu. Jednocześnie „Strategia...” przewiduje realizację priorytetów o charakterze komplementarnym lub dopełniającym, w ramach których istotną rolę spełniać będzie infrastruktura transportowa, takich jak:

- przyśpieszenie rozwoju bazy ekonomicznej i kształtowanie specjalizacji regionalnej w gospodarce,
- kreowanie rozwoju Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego (KOM),
- tworzenie warunków rozwoju turystyki i rekreacji,
- rozszerzenie współpracy z partnerami krajowymi i zagranicznymi,
- wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich.

Zgodnie z omawianym już celem nr 3 „RPOWS” osią priorytetową tego programu, dotyczącą rozwoju infrastruktury transportowej będzie **podniesienie jakości systemu komunikacyjnego regionu** poprzez modernizację i rozbudowę dróg wojewódzkich oraz wybranych dróg powiatowych i gminnych, tworzących spójny układ z siecią dróg krajowych i ekspresowych, finansowanych w ramach krajowego Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Jej efektem powinno być znaczące skrócenie czasu przejazdu między ośrodkami pełniącymi różne funkcje w systemie osadniczym regionu, zwiększenie przepustowości dróg oraz podniesienie bezpieczeństwa podróży. Ponadto wspierana będzie modernizacja infrastruktury kolejowej, stanowiącej istotny element systemu transportowego regionu. Duże znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności województwa mieć będzie również włączenie regionu w krajowy system pasażerskiego transportu lotniczego.

W ramach zakładanego w „Strategii...” **wzrostu atrakcyjności województwa** we wszystkich sferach i dziedzinach zintegrowanego rozwoju regionu **głównym priorytetem** w kształtowaniu infrastruktury transportowej będzie jak najszybsze powiązanie wojewódzkiego systemu komunikacyjnego z paneuropejskimi węzłami i korytarzami transportowymi oraz sąsiadującymi metropoliami. Służyć temu będzie m. in. realizacja dróg ekspresowych S-7 i S-74 oraz budowa regionalnego portu lotniczego.

**Priorytetowymi zadaniami** w zakresie przyśpieszenia rozwój bazy ekonomicznej i kształtowania specjalizacji regionalnej w gospodarce będą:

- udrożnienie sieci transportowych głównych obszarów aktywności społeczno-gospodarczej województwa (potencjalnego obszaru metropolitalnego Kielc, obszaru wokół największych ośrodków Staropolskiego Okręgu Przemysłowego, rejonu turystyczno-ogrodniczego Sandomierza, obszaru lecznictwa sanatoryjnego i turystyki leczniczej Busko — Solec oraz innych, wyróżniających się obszarów aktywności);
- rozwój infrastruktury transportowej wspierającej działania inwestycyjne przedsiębiorstw (ułatwiającej dostępność do usług sektora B+R), oraz wspomagającej rozwój skupisk

- współpracujących przedsiębiorstw (grupy branżowe, klastry, przedsiębiorstwa podejmujące kooperacje w ramach współpracy transgranicznej);
- tworzenie warunków dla zwiększenia atrakcyjności lokowania kapitału poprzez rozbudowę i odpowiednie zagospodarowanie węzłów i korytarzy transportowych o różnej randze, skutkujące otwarciem nowych terenów inwestycyjnych;
  - sukcesywne dostosowywanie sieci transportowych do specyfiki i kierunków rozwoju głównych obszarów funkcjonalnych oraz normatywnych wymagań (standardów) technicznych poszczególnych klas dróg;
  - stworzenie warunków dla lepszego wykorzystania potencjału przewozowego transportu kolejowego oraz intensyfikacji pasażerskich przewozów kolejowych;
  - pobudzenie aktywności podmiotów gospodarczych działających w sferze transportu (zwłaszcza głównych przewoźników).

W ramach metropolizacji stolicy województwa i wykreowania Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego **zadaniem priorytetowym** będzie zapewnienie otwartości i spójności komunikacyjnej Kielc z sąsiadującymi metropoliami oraz głównymi miastami województwa a także udrożnienie podstawowego układu transportowego, uwzględniające potrzeby rozwoju funkcji metropolitalnych. Działaniom tym winien towarzyszyć proces dostosowania dróg poszczególnych klas do obowiązujących (normatywnych) standardów jakości.

Osiągnięciu powyższych zamierzeń służyć będzie m. in. zakładana modernizacja „zachodniej” obwodnicy Kielc wraz z budową węzła drogowego w Kajetanowie, przebudową węzłów w Niewachlowie i Chęcinach (inwestycje realizowane w ciągu drogi S-7), a także wytrasowanie i realizacja wschodniego oraz południowego odcinka obwodnicy ośrodka wojewódzkiego. Ponadto za niezbędne uznaje się następujące działania priorytetowe:

- podniesienie jakości i dywersyfikację systemów transportu zbiorowego z jednoczesnym zwiększeniem atrakcyjności komunikacji zbiorowej,
- modernizacja i rozbudowa głównych obiektów węzłowych transportu pasażerskiego (dworce autobusowe i kolejowe),
- poprawa osiągalności transportowej miast i ośrodków gminnych Kieleckiego Obszaru Metropolitalnego wraz wyrównywaniem dysproporcji komunikacyjnych w całym obszarze funkcjonalnym;
- rewitalizacja najważniejszych dla metropolizacji obszarów miasta z uwzględnieniem modernizacji infrastruktury drogowej;
- zapewnienie osobom niepełnosprawnym dogodnej dostępności do systemu transportowego;
- powstanie portu lotniczego o parametrach umożliwiających obsługę międzynarodowych lotów pasażerskich oraz wykreowanie rynku usług lotniczych;
- znaczące usprawnienie parkowania na obrzeżach strefy centralnej Kielc.

Ponadto zakłada się, że część funkcji metropolitalnych pełnić powinny subregionalne ośrodki wzrostu (reprezentowane przez sąsiadujące miasta powiatowe), dla których przewidziano wsparcie w ramach omawianej osi priorytetowej.

W zakresie tworzenia warunków rozwoju turystyki i rekreacji, **zadaniem priorytetowym** będzie dostosowywanie systemu drogowego, zwłaszcza w głównych rejonach i centrach turystycznych do obsługi rosnącego ruchu turystyki przejazdowej oraz turystyki rowerowej. Będzie to osiągnięte poprzez rozbudowę infrastruktury przydrożnej i „małej” infrastruktury turystycznej, miejsc obsługi podróżnych (MOP), parkingów urządzonych, chodników oraz wytyczania nowych ścieżek rowerowych. Przewiduje się też separacje turystyki rowerowej od ruchu samochodowego oraz wykreowanie nowych tras turystycznych (np. w rejonie nadwiślańskim).

Istotnymi działaniami, wspomagającym rozwój turystyki będą również:

- rozwój komunikacji lotniczej, związany w szczególności z podjęciem działalności tzw. „taniach liniach”, które otwierają nowe możliwości intensyfikacji turystyki międzynarodowej;
- poprawa standardów podróży (obniżenie czasu i poprawa warunków podróży, w tym płynności przepływu ruchu);
- poprawa bezpieczeństwa ruchu, w tym niezmotoryzowanego, zwłaszcza na odcinkach przebiegu dróg wysokich klas przez miejscowości;
- pobudzenie aktywności podmiotów gospodarczych działających w sferze transportu turystycznego (głównie przewoźników).

Rozszerzenie współpracy z partnerami krajowymi i zagranicznymi wiąże się decydująco z poprawą osiągalności komunikacyjnej Kielc i całego województwa w powiązaniach metropolitalnych, międzyregionalnych, i międzynarodowych. Szczególną rolę odegrać tu może budowa wspomnianych wcześniej dróg ekspresowych jak również nowych dróg klasy GP łączących Kielce z pozostałymi metropoliami (Lublin, Katowice).

W działania te wpisuje się inicjatywa samorządów miast wojewódzkich odtworzenia tzw. „Szlaku Staropolskiego”, która zakłada połączenie drogą ekspresową S-46 Lublina z Opolem i południowo-zachodnią granicą państwa przez Częstochowę i Kielce oraz aktywizacja linii hutniczo-szerokotorowej LHS.

Istotną rolę w usprawnieniu kooperacji województwa z regionami „Polski wschodniej” powinny odegrać ujęte w stosownych programach rządowych i samorządowych nowe przeprawy mostowe w Połańcu i Sandomierzu (drugi most) jak również będące na etapie wniosków składanych do różnych dokumentów planistycznych przeprawy w Nowym Korczynie i Zawichoście. Niezbędne są również modernizacje mostów istniejących, które powinny być zsynchronizowane z modernizacją i przebudową obsługiwanych ciągów drogowych.

W powiązaniach międzynarodowych (turystycznych, biznesowych, targowych) oraz przyciągnięciu dużych inwestorów zagranicznych szczególne znaczenie mieć będzie utworzenie rejsowego lotniska regionalnego w rejonie Kielc. Wymaga to podjęcia starań o uwzględnienia tego zadania w odpowiednich dokumentach planistycznych, z jednoczesnym kontynuowaniem działań w kierunku przygotowania realizacji tej inwestycji.

W ramach wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich zadaniem priorytetowym będzie budowa systemu obwodnic małych miast i ośrodków gminnych, motywowana stopniem natężenia ruchu samochodowego, stanem przygotowania tych inwestycji do realizacji oraz potrzebą ochrony walorów dziedzictwa kulturowego (ochroną zabytkowych centrów i fragmentów historycznej zabudowy przed skutkami rosnącego ruchu tranzytowego). Wśród innych działań priorytetowych o charakterze komplementarnym należy wymienić:

- wzmoczoną ochronę terenów rezerwowanych pod lokalne węzły i korytarze transportowe w ciągach dróg wojewódzkich i powiatowych, jak również terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie tych inwestycji przed substandardową zabudową indywidualną, która (w wielu już przypadkach) uniemożliwia uzyskanie poprawy parametrów ruchu;
- ochronę przed wspomnianą obudową pozostałych dróg wojewódzkich i powiatowych, między innymi w wyniku ograniczania liczby wjazdów oraz racjonalnej lokalizacji terenów przeznaczonych pod rozwój przedsiębiorczości i usług publicznych;
- poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów niedosłużonych;

- realizację przełożeń ciągów dróg tranzytowych na obszarach silnie zabudowanych, poza strefami dopuszczalnej zabudowy;
- planowanie nowych terenów i stref rozwoju przedsiębiorczości z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia drożności lokalnej infrastruktury transportowej;
- dostosowanie gabarytów głównych dróg wykorzystywanych do transportu rolniczego do wymagań tego rodzaju transportu w pierwszej kolejności na obszarach przewidzianych do intensyfikacji rolnictwa.

Uzyskanie poprawy organizacji transportu wymaga stosowania zarówno w procesie inwestycyjnym jak i na etapie organizacji ruchu następujących zasad i rozwiązań priorytetowych:

- łagodzenia (wyrównywania) nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów aktywności osiedleńczo-gospodarczej;
- kształtowanie racjonalnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców w kierunku ograniczenia ruchliwości transportowej i poprawy jej efektywności (zmniejszania pustych przewozów, racjonalnego wyboru środka lokomocji, zmniejszania udziału samochodu osobowego na rzecz komunikacji zbiorowej, zwiększenia napełnienia samochodu oraz promowanie ruchu niezmotoryzowanego (pieszego, rowerowego);
- dostosowaniem stanu infrastruktury transportowej - szczególnie dróg - do normatywnych wymagań (standardów) technicznych;
- separacja ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego;
- dostosowywanie systemu transportowego do wymogów gospodarki rynkowej z jednoczesnym pobudzeniem aktywności podmiotów gospodarczych działających w sferze transportu (głównie przewoźników);
- racjonalizacja kosztów realizacyjnych i eksploatacyjnych inwestycji transportowych;
- zapewnienie możliwości dojazdu (dotarcia) pomocy przy ewentualnych wypadkach drogowych;
- poprawa warunków oczekiwania na usługi transportowe oraz jakości świadczonych usług.

### **Wiodące kierunki działań w zakresie modernizacji i rozbudowy systemów komunikacji w latach 2007 - 2013:**

#### **1) Poprawa powiązań komunikacyjnych kieleckiego węzła transportowego z głównymi węzłami i korytarzami transportowymi kraju, służąca metropolizacji Kielc i zwiększeniu atrakcyjności inwestycyjnej województwa**

Przez powyższe rozumieć należy działania prowadzące do podwyższenia standardów obsługi ruchu na trasach tranzytowych, które łączą Kielce – węzeł komunikacyjny o randze krajowej - z głównymi korytarzami i węzłami komunikacyjnymi kraju. Jak już wspomniano w obszarze oddziaływania węzła kieleckiego zakłada się docelowo budowę trzech dróg ekspresowych (*patrz mapa — „Strategiczne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej”- mapa nr3 str. 28*).

Będzie to w pierwszej kolejności droga ekspresowa S-7 — przebiegająca na kierunku północ — południe (jednym z jej elementów jest już zachodnia obwodnica Kielc, która posiada jedną jezdnię o parametrach ekspresowej oraz dwupoziomowe węzły drogowe w Chęcinach i w Niewachlowie). W celu poprawy połączenia tej drogi z układem dróg krajowych w północnej części tego obszaru projektuje się budowę węzła drogowego w Wiśniówce z drogą nr 73 (docelowo z drogą ekspresową S-74), oraz budowę nowych odcinków drogi S-7 poza terenami zurbanizowanymi.

Droga ekspresowa S-74 Piotrków Trybunalski (Łódź) — Rzeszów. Przewiduje się budowę tej drogi po nowym śladzie z wykorzystaniem niektórych odcinków drogi krajowej nr 74. W związku z tym, planowana jest przebudowa węzła w Niewachlowie, budowa węzła w Wiśniówce (na odcinku Niewachłów — Wiśniówka nakładają się drogi ekspresowe S-7 i S-74), budowę węzła drogowego w Domaszowicach oraz docelowo węzła w Radlinie (proponowany węzeł z południowo-wschodnią obwodnicą Kielc w ciągu postulowanej drogi S-46).

Droga ekspresowa S-46 łącząca południowo-zachodnią część kraju z częścią wschodnią (Opole — Częstochowa — Szczekociny — Jędrzejów — Kielce — Opatów (Lublin)). Na obszarze funkcjonalnym Kielc przebiegałaby od węzła w Radlinie do węzła w Chęcinach i dalej po śladzie ekspresowej S-7. W związku z tym przewiduje się budowę południowo-wschodniego odcinka obwodnicy Kielc z przebudową węzła w Chęcinach, budową węzła w Piasecznej Górcie i węzła w Radlinie. Szczegółowe określenie korytarza przebiegu omawianego odcinka obwodnicy Kielc powinno nastąpić w wyniku opracowania „studium drogowego”.

Na sieci kolejowej przewiduje się modernizację linii kolejowej nr 8 Warszawa — Kraków prowadzącą do zwiększenia prędkości i poprawy bezpieczeństwa podróży, modernizację linii kolejowej nr 61 Kielce — Włoszczowa (połączenie z CMK), a także linii 25 (Łódź) Skarżysko Kam. — Sandomierz (Rzeszów).

Poza omawianą przebudową systemu dróg ekspresowych w potencjalnym obszarze metropolitalnym Kielc zakłada się sukcesywną modernizację pozostałych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych polegającą na przebudowie do parametrów do założonych klas odcinków dróg o największym natężeniu ruchu: drogi krajowe do klasy GP, drogi wojewódzkie do klasy G, powiatowe do klasy Z, oraz gminne do klasy L i D. Do podstawowych kierunków działań zalicza się ponadto:

- realizacja brakujących elementów podstawowego i uzupełniającego układu komunikacyjnego (głównie w zakresie towarzyszącej inżynierii drogowej);
- podniesienie standardu obsługi komunikacją zbiorową poprzez wydzielenie pasa dla autobusów i wprowadzenie alternatywnego środka komunikacji zbiorowej np. mikrobusy, trolejbusy;
- podniesienie standardu głównych węzłów i obiektów komunikacji masowej (przebudowa dworca kolejowego i autobusowego);
- realizacja systemu parkingów do obsługi centrum Kielc;
- realizacja systemu sterowania ruchem kołowym (głównie działania z zakresu inżynierii ruchu mające na celu poprawę jego płynności, poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego, zmniejszenie strat czasu w ruchu);
- minimalizacja uciążliwości komunikacyjnych (wyprowadzenie ruchu ciężarowego z obszarów zamieszkania, wprowadzenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej, wprowadzanie ekranów akustycznych itp.);
- poprawa warunków komunikacji na głównych drogach peryferyjnych ośrodka wojewódzkiego;
- dalsza realizacja ścieżek rowerowych.

## **2) Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów zurbanizowanych, mające na celu oddzielenie ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego oraz zmniejszenie uciążliwości generowanych przez ruch drogowy**

Służyć temu będzie budowa obwodnic miejscowości (*patrz rysunek nr 3, str. 28*) oraz zmniejszanie uciążliwości ruchu przez zastosowanie np. ekranów dźwiękochłonnych, lepszą jego organizację oraz izolowanie terenów zabudowy od głównych korytarzy i węzłów

komunikacyjnych, przenoszących ruch tranzytowy. Elementem pomocniczym tych działań byłoby stosowanie dzwinkochłonnych materiałów budowlanych oraz minimalizowanie hałasu komunikacyjnego u źródła (wyciszenie pracy silników samochodowych, zmniejszenie prędkości podróży, poprawę nawierzchni dróg itp.)

### **3) Budowa regionalnego portu lotniczego**

Biorąc pod uwagę fakt, że lotnisko w Masłowie nie spełnia kryteriów rejsowego lotniska regionalnego, a ponadto w ostatnich latach zostało nadmiernie „obudowane” zabudową mieszkaniową (brak jest praktycznie miejsca na lokalizację niezbędnych inwestycji towarzyszących jak: dworzec lotniczy, parkingi, rozwiązania komunikacyjne, nie mówiąc już o innych funkcjach komplementarnych jak: magazyny i składy, logistyka transportowa, obiekty i urządzenia usługowe, przedsiębiorczość związana z obsługą transportu lotniczego). W znacznej części zabudowane zostały również potencjalne pasy nalotów. Obszar ten nie posiada obecnie, większych rezerw terenów pod rozwój przedsiębiorczości nie związanej bezpośrednio z lotniskiem, jak też warunków do zastosowania skutecznej izolacji akustycznej od nowo powstałej zabudowy.

Proponuje się, zatem przyjąć jako wiodącą alternatywę lokalizacji w/w portu lotniczego w Obicach gm. Morawica, która posiada korzystniejsze warunki terenowe lokalizacji zarówno portu lotniczego jak i funkcji towarzyszących. Usytuowanie tej inwestycji na gruntach wsi Obice spełnia kryteria lokalizacji lotniska regionalnego, w tym zapewnia długość pasa startowego min. 2,5 km umożliwiającą lądowanie samolotów najczęściej użytkowanych przez „tanie linie lotnicze” — Airbus X 320 i Boeing 737. Spowoduje, też podniesienie rangi Kielc w rankingu metropolii krajowych tworząc lepsze warunki do rozwoju biznesu i przyciągnięcia inwestorów zewnętrznych oraz bez wątpienia wzmocni główną funkcję gospodarczą ośrodka wojewódzkiego, jaką są obecnie Targi. Ponadto uaktywni gospodarczo tereny przyległe w tym obszar Uzdrowski Busko — Solec.

Za przyjęciem omawianej lokalizacji przemawiają zmiany, jakie dokonują się w ocenie efektywności światowego transportu lotniczego. Staje się on bardziej dostępny dla przeciętnie zarabiających grup ludności i jest już w Europie realną alternatywą dla podróży samochodem na odległość powyżej 500 km. Argumentem za nie podejmowaniem tej inwestycji jest zbyt mały, potencjalny rynek usług lotniczych (wg nie zweryfikowanych szacunków krajowych wielkość przewozów może nie przekroczyć ok. 150 tys. pasażerów/rocznie), wspomniane już położenie poza paneuropejskimi korytarzami transportowymi oraz bliskie sąsiedztwo innych portów lotniczych (Kraków, Katowice, jak też mniejszy ludnościowo Rzeszów) dla których Kielce będą stanowić konkurencję.

Jednocześnie przewiduje się, że położone w malowniczym krajobrazie Gór Świętokrzyskich lotnisko w Masłowie, powinno być dalej rozbudowywane i przystosowywane do pełnienia roli lotniska turystyczno-sportowego i czarterowo-biznesowego a także zapasowego (lokalnego).

### **4) Udrożnienie głównego ciągu transportowego w dolinie Kamiennej, służące zwiększeniu atrakcyjności inwestycyjnej północnych ośrodków miejsko-przemysłowych**

Zadanie to będzie realizowane w szczególności poprzez gruntowną modernizację ciągu dróg nr 42 i nr 9, w tym budowę obwodnic i przełożeń dróg poza strefy centralne miast i obszarów zabudowanych zwartą zabudową mieszkaniową oraz dobre skomunikowanie z planowaną drogą ekspresową S-7. Przewidywana jest, także sukcesywna modernizacja linii kolejowej nr 25. W I etapie (2007 – 2013), w zakresie inwestycji krajowych zadanie to będzie obejmować następujące działania:

- budowę obwodnic Starachowic, Parszowa i Wąchocka;

- włączenie drogi nr 42 do drogi ekspresowej S-7 w węźle Skarżysko-Kamienna.

Ponadto przewiduje się sukcesywną modernizację pozostałych dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych polegającą na przebudowie do parametrów do założonych klas odcinków dróg o największym natężeniu ruchu: drogi krajowe do klasy GP, drogi wojewódzkie do klasy G, powiatowe do klasy Z, oraz gminne do klasy L i D.

Do podstawowych kierunków działań zalicza się ponadto:

- Ograniczanie niedoborów w zakresie podstawowego i uzupełniającego układu komunikacyjnego (głównie w zakresie towarzyszącej inżynierii drogowej);
- Realizacja parkingów w centrach głównych miast;
- Minimalizacja uciążliwości komunikacyjnych (wyprowadzenie ruchu ciężarowego z największych obszarów zamieszkania, wprowadzenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej, wprowadzanie ekranów akustycznych itp.);
- Poprawa warunków komunikacji na głównych drogach dojazdowych do obszarów koncentracji funkcji przemysłowych (w tym Specjalnych Stref Ekonomicznych);
- Dalsza realizacja ścieżek rowerowych.

**5) Poprawa płynności ruchu na drodze nr 78** — (I etap), która docelowo powinna prowadzić do uaktywnienia i wypromowania południowego korytarza komunikacyjnego o charakterze międzyregionalnym, posiadającego duże, potencjalne walory transportowe i turystyczne, pod warunkiem wykonania (modernizacji) wspomnianych już przepraw mostowych na Wiśle i Nidzie. W najbliższych latach (2007 – 2013) przewiduje się m.in.:

- budowę obwodnicy północnej Jędrzejowa,
- przełożenie trasy w Chmielniku,
- sukcesywne działania prowadzące do osiągnięcia klasy GP na całym odcinku tej drogi, przebiegającym przez województwo.

## **6) Poprawa połączeń komunikacyjnych między węzłami regionalnymi i lokalnymi**

Biorąc pod uwagę, przyjętą w nadrzędnych dokumentach programowych (krajowych i wojewódzkich) priorytetową zasadę dynamicznego równoważenia rozwoju, polegającą na kształtowaniu węzłów, stref i pasm aktywności gospodarczej spełniających rynkowe kryteria efektywności tworzy się odpowiadający tym kryteriom system węzłów komunikacyjnych i łączących je pasm (stanowiących najkrótsze powiązania drogowe między najbliższymi węzłami), które będą posiadały pierwszeństwo w zakresie inwestycji drogowych. W wyniku przeprowadzonych analiz komunikacyjnych ustalono ostatecznie:

- 15 węzłów regionalnych, które stanowi (nie licząc Kielc) 12 miast będących ośrodkami powiatowymi oraz dodatkowo: Chmielnik, Ożarów i Łoniów, które stanowią ważne skrzyżowania dróg krajowych i wojewódzkich;
- 90 węzłów lokalnych, które stanowią pozostałe ośrodki miejsko-gminne i gminne.

Poprawa połączeń komunikacyjnych między tymi węzłami powinna przyczynić się do zwiększenia efektywności społeczno-gospodarczej inwestycji drogowych i ogólnego rozwoju obszarów wiejskich.

**7) Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej małych miast**, jako element uzbrojenia terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod lokalizację strategicznych inwestycji gospodarczych, lub rewitalizacji osiedli i zespołów mieszkaniowych oraz centrów tych miast, posiadających kluczowe znaczenie dla aktywizacji tych ośrodków.

### III. CZĘŚĆ 3 – MERYTORYCZNA

#### 1. Wstęp

##### **Ogólne założenia rozwoju sieci transportowych w Polsce**

Rozwój sieci transportowych dostosowywany będzie do wymogów Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr: 1692/96/WE, 1346/2001/WE, 884/2004/WE oraz podpisanych przez Polskę umów międzynarodowych, w tym Traktatu Akcesyjnego z Unią Europejską. W dokumentach tych określono przebieg 4 paneuropejskich korytarzy transportowych przez terytorium Polski, a dwa kolejne korytarze zarekomendowano jako propozycje dodatkowe. Sieć tych korytarzy, która stanowi główne ciągi drogowe (autostrady — skupiające przewozy międzynarodowe) i główne linie kolejowe oraz rozmieszczone na nich węzły (centra logistyczne), obejmuje prawie wszystkie, większe aglomeracje krajowe, w tym wszystkie ośrodki wojewódzkie położone w bezpośrednim sąsiedztwie województwa świętokrzyskiego. Świętokrzyskie pozostaje jednak poza ustaloną już ich siecią.

Dla włączenia województwa w globalne procesy rozwojowe niezmiernie ważne jest, zatem jak najszybsze połączenie regionu z międzynarodowymi centrami logistycznymi siecią krajowych korytarzy transportowych, opartych na planowanych drogach ekspresowych oraz modernizowanych liniach kolejowych. Najkorzystniejszym rozwiązaniem byłoby, przy tym zapewnienie powiązań drogami ekspresowymi w jak najkrótszym czasie z wszystkimi, sześcioma, sąsiadującymi metropoliami.

Potrzebom województwa wychodził naprzeciw dokument rządowy z lipca 2001 r. „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”, w którym przewidywano budowę 3 dróg ekspresowych, łączących świętokrzyskie z europejskimi korytarzami transportowymi. Były to wówczas następujące drogi: S-7 (Warszawa — Kraków), S-74 (Łódź — Rzeszów) oraz S-78 (Jędrzejów — Siewierz — Katowice). Polityki tej nie kontynuowały jednak kolejne dokumenty rządowe i resortowe jak m.in.: „Narodowa strategia rozwoju transportu”, „Program dostosowania sieci drogowej TINA”, NPR, które w najbliższych 15-tu latach nie zakładały realizacji ww. dróg, względnie przewidywały ich budowę w sposób etapowy (z planowanym zakończeniem prac po roku 2015). Każde z tych rozwiązań było niekorzystne dla województwa i groziło jego marginalizacją w najważniejszym okresie integracji Polski z Unią Europejską.

W ostatnim dokumencie rządowym przyjętym przez Radę Ministrów pn. „Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013” dzięki wyrównywaniu szans województw najsłabiej rozwiniętych, świętokrzyskie uzyskało szansę szybszego udroźnienia połączeń komunikacyjnych z pozostałą częścią kraju w wyniku przyspieszenia realizacji programu budowy dwóch dróg ekspresowych, w tym w szczególności budowy drogi ekspresowej S-7. Realizacja drugiej drogi ekspresowej (S-74) byłaby, natomiast podjęta w latach 2013–2020, co nie wyklucza wcześniejszego wykonania odcinków najbardziej obciążonych ruchem. Ponadto istotna dla województwa będzie zakładana w latach 2007–2013 pełna modernizacja linii kolejowej nr 8 Warszawa — Kraków.

W realizowanej obecnie polityce transportowej państwa głównym celem będzie stworzenie spójnego systemu transportowego, który zbliży Polskę do rozwiązań przyjętych w krajach Unii Europejskiej. Działaniom tym towarzyszyć winno dostosowywanie przewozów do spodziewanego ruchu drogowego, a także uniwersalnych potrzeb i aspiracji rozwojowych społeczeństwa.

W praktyce oznaczać to będzie kreowanie zrównoważonego systemu transportowego, w którym:

- kolej odgrywa znacznie większą rolę i konkuruje z transportem drogowym w przewozach pasażerskich (w formach tzw. pociągów kwalifikowanych Eurocity, Intercity) oraz w przewozach towarowych, zwłaszcza tranzytowych;
- transport drogowy koncentruje ruch na sieci autostrad i dróg ekspresowych odgrywając decydującą rolę dla odległości nie przekraczających 300–500 km;
- transport lotniczy łączy siecią lotnisk regionalnych lotniska międzynarodowe;
- transport pasażerski w dużych i średnich miastach preferuje rozwiązania oparte na transporcie zbiorowym;
- logistyka transportowa integruje przepływ zasobów i informacji oraz tworzy system centrów usług logistycznych, oferujących podstawowy pakiet usług w zakresie transportu, składowania, serwisu oraz informacji i rozliczeń finansowych.

Podsumowując można stwierdzić, że aktualna polityka transportowa państwa (wynikająca ze zobowiązań unijnych -Traktat Akcesyjny) realizuje budowę autostrad i lotnisk regionalnych zlokalizowanych w paneuropejskich korytarzach transportowych. Dopuszcza jednak budowę niektórych dróg ekspresowych na obszarach niedosłużonych, które cechują się najniższym wyposażeniem w infrastrukturę transportową. Stwarza to szansę wykreowania Kielc jako dużego węzła transportowego (o randze krajowej, a w perspektywie międzynarodowej), skupiającego ruch tranzytowy realizowany między sześcioma największymi metropoliami krajowymi i dalej do granicy wschodniej, południowej oraz południowo-zachodniej państwa. Osiągnięcie tych zamierzeń wymaga jednak konsekwentnych i skutecznych starań o uzyskanie połączeń drogowych klasy GP ze wszystkimi sąsiadującymi metropoliami oraz budowy rejsowego lotniska regionalnego.

## **2. Określenie krajowych, regionalnych i lokalnych węzłów komunikacyjnych**

W celu zapewnienia prawidłowego działania węzłów komunikacyjnych w województwie konieczna jest ich racjonalna hierarchizacja (w dostosowaniu do regionalnych potrzeb przewozowych) oraz podjęcie działań inwestycyjnych mających na celu usprawnienia ich funkcjonowania. Będzie to osiągane poprzez modernizację i usprawnienie samych węzłów jak też, rozbudowę i modernizację ich powiązań drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi.

Do najważniejszych należą zadania dotyczące nadrzędnego układu dróg w węzłach komunikacyjnych.

### **2.1. Węzeł krajowy Kielce (główny węzeł komunikacyjny województwa)**

Węzeł komunikacyjny Kielce tworzą korytarze komunikacyjne drogowe, linie kolejowe, istniejące i projektowane lotnisko.

#### **Ciągi drogowe**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
1 — Warszawa–Kielce–Kraków	Krajowy	DK nr 7 (ekspresowa)
2 — Łódź–Kielce–Rzeszów	Krajowy	DK nr 74 (ekspresowa) DK nr 77

7 — Kielce–Tarnów	Krajowy	DK nr 73
12 — gr. woj. (Częstochowa)–Secemin–Włoszczowa–Łopuszno–Piekoszów-Kielce	Regionalny	DW nr 786
23 — Piekoszów–Kielce	Regionalny	DW nr 761
17 — Włoszczowa–Ludynia–Małogoszcz–Chęciny–Kielce	Regionalny	DP nr 0220 DW nr 762
32 — Kielce–Daleszyce–Raków–Staszów–Połaniec	Regionalny	DW nr 764
104 — Kielce–Zagnańsk	Lokalny	DP nr 0296T

Planowane inwestycje w węzle:

- a) droga ekspresowa S-7:
  - budowa węzła drogowego w Wiśniówce,
  - budowa drugiej jezdni obwodnicy zachodniej Kielc;
- b) droga nr 73 (postulowana trasa drogi ekspresowej S-74):
  - budowa odcinka od węzła w Wiśniówce do węzła w Domaszowicach;
- c) budowa obwodnicy południowo-wschodniej Kielc łączącej dr. nr 7 z drogą nr 73 i drogę nr 74 (postulowany przebieg od węzła w Chęcinach, węzła w Piasecznej Górcie, węzła w Radlinie);
- d) modernizacja drogi nr 74:
  - dobudowa drugiej jezdni ul. Łódzkiej od ul. Hubalczyków do węzła „Niewachłów” na S-7,
  - budowa dwujezdniowego odcinka od ul. AL. Solidarności do Cedzyny,(od węzła w Domaszowicach do Cedzyny droga ekspresowa S-74),
  - modernizacja ulicy Sandomierskiej na odcinku od ul. Szczecińskiej do granic miasta;
- e) droga krajowa nr 73:
  - budowa skrzyżowania dwupoziomowego ulic Źródłowa — Al. Solidarności i ulic Sandomierska (w ciągu drogi krajowej nr 74 i drogi wojewódzkiej nr 786);
- f) przedłużenie trasy drogi wojewódzkiej 762 od dworca PKS do skrzyżowania z drogą S-7 poprzez:
  - realizację w pierwszym etapie węzła z ulicą 1 Maja i połączenie dwoma jezdniami ul. Żelaznej i Zagnańskiej do drogi nr 74,
  - realizację drugiej jezdni ul. Zagnańskiej na dalszym odcinku,
  - budowa węzła dwupoziomowego na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej — Żelazna z ulicami Żytnia — Grunwaldzka;
- g) zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 786 poprzez realizację ulicy łączącej ul. Piekoszowską z ulicą Nowo-Malików (wzdłuż linii kolejowej do Częstochowy) do połączenia z ulicą łączącą dzielnicę zachodnią z centrum;
- h) korekta przebiegu drogi nr 761 w rejonie Białogonu;
- i) przełożenie drogi nr 764 z ulicy Wrzosowej na ulicę łączącą się z ul. Wapiennikową;
- j) rozbudowa ul. Radomskiej na odcinku od węzła „Krasickiego” do granicy miasta.

Ciągi kolejowe:

- linia kolejowa nr 8 Warszawa — Radom — Kielce — Kraków;
- linia kolejowa nr 61 Kielce — Fosowskie;
- linia kolejowa nr 73 (Kielce ) Sitkówka Nowiny — Włoszczowice.

Planowane inwestycje w węzle:

- a) modernizacja linii kolejowej nr 8 Warszawa — Radom — Kielce.

### Transport lotniczy:

Istniejące lotnisko w Masłowie obecnie prowadzi działalność lotniczą w zakresie lotnictwa sportowego oraz różnych form szkolenia lotniczego. Zakłada się rozbudowę obiektu polegającą na dostosowaniu do potrzeb nieregularnej komunikacji o zasięgu krajowym (z możliwością obsługi niektórych funkcji międzynarodowych — jako lotnisko zapasowe). Infrastruktura lotniska w większości posłuży do świadczenia usług na liniach czarterowych i o małych potokach ruchu, krótkiego zasięgu dla obsługi krajowego ruchu biznesowego, ruchu turystycznego, centrów handlowych (mała komunikacja, lotnictwo dyspozycyjno-usługowe), przy zastosowaniu samolotów o pojemności rzędu 40 miejsc pasażerskich lub mniejszej.

Docelowo planowana jest budowa rejsowego lotniska regionalnego w miejscowości Obice (gm. Morawica). We wstępnych założeniach przewiduje się budowę portu lotniczego z pasem startowym długości 2620 m i szerokości 300 m wraz z całą infrastrukturą towarzyszącą i kubaturowo-obiektową.

## **2.2. Węzły regionalne**

Do węzłów regionalnych zaliczono siedziby powiatów oraz Chmielnik Ożarów i Łoniów, w których łączą się drogi krajowe i wojewódzkie.

### **a) Jędrzejów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
1	Krajowy	DK nr 7
8	Regionalny	DK nr 78
10	Regionalny	DW nr 728 DW nr 768
4	Krajowy	DK nr 78

Planowane inwestycje w węźle:

- budowa obwodnicy północnej w ciągu drogi nr 78 od węzła z S-7 do Prząsławia;
- docelowo rozbudowa obwodnic na parametry dróg ekspresowych (drugie jezdnie, drogi zbiorcze) z realizacją węzłów z drogami nr 78 do Chmielnika i wojewódzkimi 728, 768.

### **b) Sandomierz**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowy	DK nr 77
6	Krajowy	DK nr 79
36	Regionalny	DW nr 777

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa drugiej nitki mostu na Wiśle w ciągu drogi nr 77 wraz z realizacją dwujezdniowej ul. Lwowskiej – Bis, a następnie przełożenia trasy z ul. Trześniowska (jednojezdniowa), z budową wiaduktu nad linią kolejową i węzła z drogą 723;
- b) dobudowa drugiej jezdni na całym przebiegu drogi nr 77;
- c) modernizacja ul. Krakowskiej w ciągu drogi nr 79;
- d) realizacja drogi ekspresowej S-74 z węzłami „Milczany” i „Andruszkowice” oraz mostu na Wiśle w Koćmierzowie

#### c) Skarżysko Kamienna

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
1	Krajowy	DK nr 7
5	Krajowy	DK nr 42
57	Lokalny	DP nr 0557 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) etapowa realizacja drogi S-7 poprzez:
  - realizację drugiej jezdni na odcinkach poza przełożeniami wraz z węzłem na przecięciu z ul. Marszałka Piłsudskiego;
  - przełożenie trasy w północnej części miasta wraz z wykonaniem węzła „Skarżysko Książęce”.

#### d) Opatów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 74 (ekspresowa) DK nr 77
3	Krajowy	DK nr 9
31	Regionalny	DW nr 757
44	Regionalny	DP nr 0701 T
66	Lokalny	DP nr 0727
4a	Krajowy	DK nr 74

Planowane inwestycje w węźle:

- a) realizacja obwodnicy w ciągu drogi nr 9 od zachodniej i południowej strony miasta (część trasy drogi S-74);
- b) realizacja obwodnicy północnej w ciągu drogi nr 74;
- c) przebudowa drogi wojewódzkiej nr 757.

**e) Ostrowiec Świętokrzyski**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
3	Krajowy	DK nr 9
9	Regionalny	DW nr 755
33	Regionalny	DW nr 753, DW nr 751, DW nr 754
115	Lokalny	DP nr 0662 T

Przewidziane inwestycje w węźle:

- a) budowa obwodnicy miasta w ciągu drogi nr 9 od msc. Rudka do Miłkowa;
- b) modernizacja drogi nr 751 (ul. Traugutta);
- c) realizacja przedłużenia ulicy Samsonowicza w ciągu drogi nr 754 do połączenia z drogą nr 9 wraz z budową mostu na rz. Kamiennej, wiaduktu nad linią kolejową i węzłów na przecięciu z drogami nr 9 i 755;
- a) realizacja przedłużenia drogi nr 754 do ww. obwodnicy.

**f) Ożarów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
9	Regionalny	DW nr 755
4a	Krajowy	DK nr 74
6	Krajowy	DK nr 79

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa obwodnicy w ciągu drogi nr 79.

**g) Starachowice**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
5	Krajowy	DW nr 42
30	Regionalny	DW nr 756
29	Regionalny	DW nr 744
62	Lokalny	DP nr 0617 T
63	Lokalny	DP nr 0613T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) modernizacja drogi nr 42 (ul. Kielecka, Al. Wyzwolenia, Ostrowiecka) lub jej przełożenie na nową trasę;

- b) przełożenie odcinka drogi nr 756 w południowej części miasta (po terenie byłej kolei wąskotorowej).

#### **h) Końskie**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
5	Krajowy	DK nr 42
10	Regionalny	DW nr 728
13	Regionalny	DW nr 746
14	Regionalny	DW nr 749
114	Lokalny	DP nr 0425 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) etapowa realizacja przełożenia trasy drogi nr 42 po stronie południowej;
- b) etapowe przełożenie trasy drogi nr 728:
  - na odcinku od ul. Krakowskiej do ul. Staszica (ul. Nowokielecka),
  - na odcinku od ul. Staszica do ul. Warszawskiej po śladzie ul. Wjazdowej z budową wiaduktu kolejowego;
- c) realizacja wiaduktu kolejowego w osi ul. Wojska Polskiego wraz z budową łącznika do drogi nr 42;
- d) realizacja przełożenia drogi nr 746 na przedłużeniu ul. Staszica;
- e) przełożenie trasy drogi nr 749 w Końskich wraz z realizacją obejścia Rogowa.

#### **i) Busko Zdrój**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
7	Krajowy	DK nr 73
20	Regionalny	DW nr 767
27	Regionalny	DW nr 776
28	Regionalny	DW nr 973
79	Lokalny	DP nr 0030T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) przełożenie trasy drogi nr 73 od Mikułowic na trasę drogi 973 do Nowego Korczyna poprzez:
  - realizację odcinka Mikułowice — zachodnia obwodnica;
  - modernizację istniejącego odcinka drogi nr 973;
  - budowę obejścia Zbludowic.

#### j) Chmielnik

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
8	Regionalny	DK nr 78 DW nr 765
7	Krajowy	DK nr 73
48	Regionalny	DP nr 0021 T
43	Regionalny	DP nr 0355 T
83	Lokalny	DP nr 0024T
111	Lokalny	DP nr 0022 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) dobudowa drugiej jezdni drogi nr 73;
- b) przełożenie trasy dróg nr 78 i 765 wzdłuż torów kolejowych z budową węzła na skrzyżowaniu z drogą 73.

#### k) Staszów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
8	Regionalny	DW nr 765
31	Regionalny	DW nr 757
32	Regionalny	DW nr 764

Planowane inwestycje w węźle:

- a) realizacja przedłużenia drogi nr 757 — trasa południowa od drogi nr 765 wzdłuż torów;
- b) budowa trasy w ciągu dróg nr 757 i 764;
- c) korekta przebiegu drogi nr 757 w północnej części miasta.

#### l) Włoszczowa

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
12	Regionalny	DW nr 786
11	Regionalny	DW nr 742
15	Regionalny	DW nr 785
38	Regionalny	DP nr 0401 T
17	Regionalny	DP nr 0220T
100	Lokalny	DP nr 0227 T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) realizacja obwodnicy w ciągu drogi nr 786;
- b) realizacja obwodnicy północnej w ciągu drogi nr 742;
- c) przełożenie trasy drogi nr 785 od ul. Sienkiewicza do włączenia z obwodową północną;
- d) budowa wiaduktu kolejowego w ciągu drogi nr 742.

#### **l) Łonów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
3	Krajowy	DK nr 9
6	Krajowy	DK nr 79
47	Regionalny	DW nr 872

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa obwodnicy w ciągu drogi nr 79.

#### **m) Kazimierza Wielka**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
27	Regionalny	DW nr 776
10	Regionalny	DW nr 768
86	Lokalny	DP nr 0546T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) docelowo budowa drogi dwujezdniowej w części południowo-wschodniej miasta, która będzie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 776
  - etap I modernizacja istniejącej drogi wojewódzkiej,
  - etap II przełożenie drogi
- b) przebudowa drogi nr 768.

#### **n) Pińczów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
19	Regionalny	DW nr 766
20	Regionalny	DW nr 767 DP nr 0168 T
48	Regionalny	DP nr 0021 T
42	Regionalny	DP nr 0064T

Planowane inwestycje w węźle:

- a) budowa obwodnicy miasta Pińczów.

Realizacja licznych przełożeń tras w regionalnych węzłach komunikacyjnych związana jest z niemożliwością gruntownej przebudowy na wyższe parametry obecnych przebiegów dróg, z uwagi na istniejące warunki (konieczność licznych wyburzeń, istniejący ruch o przewadze lokalnego, kolizje z ruchem pieszym i rowerowym). Odcinki ulic po wyprowadzeniu ruchu tranzytowego pełnić będą funkcję ulic lokalnych, lub w przypadku większych miast — ulic układu podstawowego o charakterze ogólnomiejskim.

Do prawidłowego funkcjonowania układu komunikacyjnego konieczne będzie zachowanie rezerw terenu pod budowę obwodnic innych miejscowości poza wymienionymi węzłami. Lokalizację i potrzebę ich budowy powinny określać prace studialne, plany zagospodarowania przestrzennego.

### **2.2.1. Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego w węzłach regionalnych (obiekty kubaturowe, logistyka, monitoring, bezpieczeństwo)**

Węzły komunikacyjne określone w programie będą spełniać swoje funkcje jedynie w przypadku racjonalnego wyposażenia ich w infrastrukturę niezbędną do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego. Dlatego też konieczne jest podejmowanie działań zmierzających do ich zaopatrzenia w poszczególne elementy systemu obsługi transportu w sposób zaplanowany, skoordynowany i logiczny.

Zakłada się, że przedmiotowe węzły komunikacyjne powinny być przebudowywane lub budowane tak, aby:

1. Zoptymalizować przenikanie się różnych rodzajów transportu, czemu winna służyć:
  - budowa obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (kolejowy, drogowy, lotniczy);
  - wyposażenie tych obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych;
  - wyposażenie w infrastrukturę niezbędną do obsługi pasażerów i kierowców;
  - zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń;
  - budowa parkingów na obrzeżach miast – na końcowych przystankach komunikacji miejskiej, wyposażonych w infrastrukturę do obsługi kierowców.
2. Skoordynować rozkłady jazdy wszystkich przewoźników w poszczególnych rodzajach transportu (wymagane działania):
  - optymalizacja czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi, przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej;
  - instalacja elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy;
  - instalacja elektronicznych systemów dystrybucji biletów.
3. Zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w transporcie w aspekcie infrastruktury technicznej, poprzez:
  - odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów;
  - budowę miejsc przystankowych, zgodnie z warunkami technicznymi i przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
  - budowę dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej;
  - budowę ścieżek rowerowych;
  - instalacja systemów monitoringu ruchu w miastach.

### 2.3. Węzły lokalne

Węzły lokalne tworzą ośrodki lokalne, będące siedzibami miasto – gmin i gmin oraz nie stanowiące węzłów regionalnych. Poniżej przedstawiono wszystkie węzły lokalne wraz z korytarzami komunikacyjnymi, które łączą się w węzle, ujmując je w układzie powiatowym.

#### 2.3.1. Powiat konecki

##### a) Fałków

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
5	Krajowy	DK nr 42
39	Regionalny	DP nr 0392 T
49	Lokalny	DP nr 0477 T

##### b) Ruda Maleniecka

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
2	Krajowy	DK nr 74
5	Krajowy	DK nr 42
50	Lokalny	DP nr 0414 T

##### c) Gowarczów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
10	Regionalny	DW nr 728
51	Lokalny	DP nr 0428T

##### d) Stąporków

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
5	Krajowy	DK nr 42
38	Regionalny	DP nr 401 T
52	Lokalny	DP nr 450 T

**e) Smyków**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowy	DK nr 74
38	Regionalny	DP nr 401 T
53	Lokalny	DP nr 0469 T

**f) Radoszyce**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
10	Regionalny	DW nr 728
38	Regionalny	DP nr 0401 T
39	Regionalny	DP nr 0393 T
50	Lokalny	DP nr 0414 T

**g) Słupia Konecka**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
38	Regionalny	DP nr 0401 T
40	Regionalny	DP nr 0396 T
54	Lokalny	DP nr 0399 T DP nr 0409 T

**h) Odrowąż**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
5	Krajowy	DK nr 42
55	Lokalny	DP nr 0437 T

**2.3.2. Powiat skarżyski**

**a) Bliżyn**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
5	Krajowy	DK nr 42
56	Lokalny	DP nr 0446 T

**b) Skarżysko Kościelne**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
57	Lokalny	DP nr 0557 T
58	Lokalny	DP nr 0556 T

**c) Suchedniów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
1	Krajowy	DK nr 7
34	Regionalny	DK nr 751
59	Lokalny	DP nr 0578 T

**d) Łączna**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
1	Krajowy	DK nr 7
118	Lokalny	DP nr 0588T

**2.3.3. Powiat starachowicki****a) Mirzec**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
29	Regionalny	DW nr 744
57	Lokalny	DP nr 0557 T
60	Lokalny	DP nr 0563 T

**b) Wąchock**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
5	Krajowy	DK nr 42
61	Lokalny	DP nr 0582 T
60	Lokalny	DP nr 0563 T

**c) Brody**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
3	Krajowy	DK nr 9
119	Lokalny	DP nr 0626 T

**d) Pawłów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
30	Regionalny	DW nr 756
63	Lokalny	DP nr 0613 T

**2.3.4. Powiat ostrowiecki**

**a) Kunów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
3	Krajowy	DK nr 9
64	Lokalny	DP nr 0656 T

**b) Bałtów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
33	Regionalny	DW nr 754
65	Lokalny	DP nr 0681 T
66	Lokalny	DP nr 0677 T

**c) Ćmielów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
9	Międzyregionalny	DW nr 755
66	Lokalny	DP nr 0727 T DP nr 0727 T

**d) Bodzechów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
9	Regionalny	DW nr 755

**e) Waśniów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
33	Regionalny	DW nr 751
64	Lokalny	DP nr 0656 T

**2.3.5. Powiat opatowski****a) Tarłów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
6	Krajowy	DK nr 79
67	Lokalny (Wólka Lipowa)	DP nr 0690 T

**b) Ożarów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
9	Regionalny	DW nr 755
4a	Krajowy	DK nr 74
9	Krajowy	DK nr 79

**c) Wojciechowice**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
69	Lokalny	DP nr 0728 T

**d) Sadowie**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
44	Regionalny	DP nr 0701 T
3	Krajowy	DK nr 9

**e) Baćkowice**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowym	DK nr 74
37	Regionalny	DP nr 0716 T

**f) Iwaniska**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
31	Regionalny	DW nr 757
37	Regionalny	DP nr 0716 T DW nr 758
70	Lokalny	DP nr 0711 T

**g) Lipnik**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowy	DK nr 77
3	Krajowy	DK nr 9

**2.3.6. Powiat sandomierski****a) Zawichost**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
36	Regionalny	DW nr 777
9	Regionalny	DW nr 755
46	Regionalny	DW nr 759

**b) Wilczyce**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
71	Lokalny	DP nr 0735 T DP nr 0752 T
72	Lokalny	DP nr 0736 T

**c) Dwikozy**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
36	Regionalny	DW nr 777
71	Lokalny	DP nr 0752 T

**d) Obrazów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowy	DK nr 77
73	Lokalny	DP nr 782 T
74	Lokalny	DP nr 0742 T

**f) Klimontów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
3	Krajowy	DK nr 9
37	Regionalny	DW nr 758
45	Regionalny	DP nr 0780 T
73	Lokalny	DP nr 0782 T

**f) Samborzec**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
6	Krajowy	DK nr 79
74	Lokalny	DP nr 852 T

**g) Koprzywnica**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
6	Krajowy	DK nr 79
37	Regionalny	DW nr 758

**2.3.7. Powiat staszowski**

**a) Bogoria**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
31	Regionalny	DW nr 757
45	Regionalny	DP nr 0780 T, DP nr 349

**b) Szydłów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
8	Regionalny	DW nr 765
30	Regionalny	DW nr 756
80	Lokalny	DP nr 0037 T

**c) Rytwiany**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
32	Regionalny	DW nr 764
76	Lokalny	DP nr 0836 T

**d) Oleśnica**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
77	Lokalny	DP nr 105 T
78	Lokalny	DP nr 115 T

e) Połaniec

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
6	Krajowy	DK nr 79
32	Regionalny	DW nr 764
77	Lokalny	DP nr 105 T

f) Lubnice

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
6	Krajowy	DK nr 79
76	Lokalny	DP nr 0836 T

g) Osiek

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
6	Krajowy	DK nr 79
8	Regionalny	DW nr 765

2.3.8. Powiat buski

a) Gnojno

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
8	Regionalny	DW nr 765
79	Lokalny	DP nr 0030 T

b) Tuczępy

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
80	Lokalny	DP nr 0037 T
81	Lokalny	DP nr 0860 T

**c) Stopnica**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
7	Krajowy	DK nr 73
30	Regionalny	DW nr 756, DP nr 0103T
31	Regionalny	DW nr 757
83	Lokalny	DP nr 0024 T

**d) Pacanów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
7	Krajowy	DK nr 73
6	Krajowy	DK nr 79
78	Lokalny	DP nr 115 T
84	Lokalny	DP nr 114 T DP nr 120 T

**e) Solec Zdrój**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
6	Krajowy	DK nr 79
30	Regionalny	DP nr 0103 T
82	Lokalny	DP nr 0091 T

**f) Nowy Korczyn**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
6	Krajowy	DK nr 79
28	Regionalny	DW nr 973

**g) Wiślica**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
27	Regionalny	DW nr 776
26	Regionalny	DW nr 771

42	Regionalny	DP nr 0073 T
85	Lokalny	DP nr 0138 T
88	Lokalny	DP nr 0073 T

### 2.3.9. Powiat kazimierski

#### a) Opatowiec

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
6	Krajowy	DK nr 79
86	Lokalny	DP nr 0546 T
88	Lokalny	DP nr 0135 T

#### b) Bejsce

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
86	Lokalny	DP nr 0546 T
85	Lokalny	DP nr 0138 T

#### c) Czarnocin

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
24	Regionalny	DW nr 770
89	Lokalny	DP nr 0552 T
90	Lokalny	DP nr 0076T

#### d) Skalbierz

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
10	Regionalny	DW nr 768
25	Regionalny	DW nr 783
87	Lokalny	DP nr 0500 T

### 2.3.10. Powiat pińczowski

#### a) Złota

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
42	Regionalny	DP nr 0073 T
90	Lokalny	DP nr 0076 T

#### b) Działoszyce

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
10	Regionalny	DW nr 768
91	Lokalny	DP nr 0510 T

#### c) Michałów

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
19	Regionalny	DW nr 766
92	Lokalny	DP nr 0191 T

#### d) Kije

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
8	Regionalny	DK nr 78
19	Regionalny	DW nr 766
93	Lokalny	DP nr 0013 T

### 2.3.11. Powiat jędrzejowski

#### a) Wodzisław

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
1	Krajowy	DK nr 7
41	Regionalny	DP nr 0188 T DP nr 0191 T

94	Lokalny	DP nr 0191 T
----	---------	--------------

**b) Imielno**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
20	Regionalny	DP nr 0168 T
95	Lokalny	DP nr 0169 T

**c) Sędziszów**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
41	Regionalny	DP nr 0188 T
11	Regionalny	DP nr 0204 T

**d) Słupia Jędrzejowska**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
41	Regionalny	DP nr 0188 T
96	Lokalny	DP nr 0200T

**e) Nagłowice**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
4	Regionalny	DK nr 78
11	Regionalny	DW nr 742 DP nr 0204 T
101	Lokalny	DP nr 0238T

**f) Oksa**

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi
11	Regionalny	DW nr 742
97	Lokalny	DP nr 0152 T

**g) Małogoszcz**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
17	Regionalny	DW nr 762 DP nr 0220 T
10	Regionalny	DW nr 728
97	Lokalny	DP nr 0152 T

**h) Sobków**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
98	Lokalny	DP nr 0160 T
99	Lokalny	DP nr 0155 T

**2.3.12. Powiat włoszczowski**

**a) Moskorzew**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
4	Regionalny	DK nr 78 T
100	Lokalny	DP nr 0237 T

**b) Radków**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
100	Lokalny	DP nr 0237 T DP nr 0228 T
101	Lokalny	DP nr 0237 T

**c) Secemin**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
12	Regionalny	DW nr 786
16	Regionalny	DW nr 795
116	Lokalny	DP nr 0233 T

**d) Kluczewsko**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
11	Regionalny	DW nr 742
102	Lokalny	DP nr 0251 T

**e) Krasocin**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
12	Regionalny	DW nr 786
102	Lokalny	DP nr 0258 T DP nr 262 T

**2.3.13. Powiat kielecki**

**a) Łopuszno**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
10	Regionalny	DW nr 728
12	Regionalny	DW nr 786
40	Regionalny	DP nr 0396T
117	Lokalny	DP nr 0484T

**b) Strawczyn**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
12	Regionalny	DW nr 786
22	Regionalny	DW nr 748

**c) Mniów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowy	DK nr 74
52	Lokalny	DP nr 0450 T

**d) Miedziana Góra**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowy	DK nr 74
22	Regionalny	DW nr 748
103	Lokalny	DP nr 0289 T

**e) Zagnańsk**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
21	Regionalny	DW nr 750
104	Lokalny	DP nr 0296 T

**f) Masłów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
106	Lokalny	DW nr 745

**g) Bodzentyn**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
43	Regionalny	DW nr 752
34	Regionalny	DW nr 751
61	Lokalny	DP nr 0582 T

**h) Nowa Słupia**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
34	Regionalny	DW nr 751
33	Regionalny	DW nr 751 DW nr 753
30	Regionalny	DW nr 756

**i) Łagów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowy	DW nr 74
30	Regionalny	DW nr 756

**j) Bieliny**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
33	Regionalny	DW nr 753
107	Lokalny	DP nr 0325 T

**k) Górnó**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
2	Krajowy	DK nr 74
43	Regionalny	DW nr 752 DP nr 0332 T

**l) Daleszyce**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
32	Regionalny	DW nr 764
43	Regionalny	DP nr 0332 T
108	Lokalny	DP nr 0334 T

**ł) Raków**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
32	Regionalny	DW nr 764
30	Regionalny	DW nr 756
45	Regionalny	DP nr 0349T
109	Lokalny	DP nr 0349T

**m) Pierzchnica**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
43	Regionalny	DP nr 0355 T
109	Lokalny	DP nr 0349T
110	Lokalny	DP nr 0353T

**n) Morawica**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
7	Krajowy	DK nr 73
18	Regionalny	DW nr 763
19	Regionalny	DW nr 766

**o) Sitkówka Nowiny**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
112	Lokalny	DP nr 0374T
113	Lokalny	DP nr 0377T

**p) Chęciny**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
1	Krajowy	DK nr 7
17	Regionalny	DW nr 762
18	Regionalny	DW nr 763

**r) Piekoszów**

<b>Nr korytarza komunikacyjnego</b>	<b>Charakter korytarza</b>	<b>Nr drogi</b>
12	Regionalny	DW nr 786
23	Regionalny	DW nr 761
117	Lokalny	DP nr 0484T

### **2.3.14. Infrastruktura niezbędna do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego w węzłach lokalnych (obiekty kubaturowe, logistyka, monitoring, bezpieczeństwo)**

Lokalne węzły komunikacyjne określone w niniejszym programie mogą dobrze spełniać swoje funkcje jedynie w przypadku wyposażenia ich w infrastrukturę niezbędną do obsługi transportu pasażerskiego i towarowego. Dlatego też konieczne jest podejmowanie działań zmierzających do ich wyposażenia w niezbędne elementy i urządzenia systemu obsługi transportu w sposób zaplanowany, skoordynowany i logiczny.

Węzły komunikacyjne powinny być przebudowywane lub budowane tak, aby:

1. Zoptymalizować przenikanie się różnych rodzajów transportu, czemu służyć będzie:
  - budowa obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (kolejowy, drogowy, lotniczy);
  - wyposażenie tych obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych;
  - wyposażenie w infrastrukturę niezbędną do obsługi pasażerów i kierowców;
  - zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń;
  - budowa parkingów na obrzeżach miast – na końcowych przystankach komunikacji miejskiej wyposażonych w infrastrukturę do obsługi kierowców.
2. Koordynować rozkłady jazdy wszystkich przewoźników w poszczególnych rodzajach transportu:
  - optymalizacja czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej;
  - instalacja elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy;
  - instalacja elektronicznych systemów dystrybucji biletów.
3. Zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w transporcie w aspekcie infrastruktury technicznej (niezbędne działania):
  - odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów;
  - budowa miejsc przystankowych zgodnie z warunkami technicznymi i przepisami bezpieczeństwa ruchu drogowego;
  - budowa dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej;
  - budowa ścieżek rowerowych;
  - instalacja systemów monitoringu ruchu w miastach.

## **3. Lotnisko jako element infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym**

### **3.1. Istniejące lotnisko w Masłowie**

Położenie:	Gmina Masłów
Powierzchnia:	71,4740 ha
Właściciel terenu lotniska:	Samorząd Województwa
Zarządzający:	Aeroklub Kielecki

Podstawowe elementy lotniska:

1. Droga startowa o wymiarach 900 x 30 m o nawierzchni utwardzonej z pasem startowym 1020x100 m,
2. Pas startowy nr 2 o wymiarach 1020 x 250 m (bez utwardzonej nawierzchni drogi startowej),

3. Droga kołowania z nawierzchnią sztuczną o szerokości 12 m,
4. Posterunek celno-paszportowy
5. Zabudowa (budynek adm., stacja paliw, hangar drewniany, magazyn drewniany, itp),
6. Oświetlenie pasa startowego i drogi kołowania,
7. System kolektorów odprowadzających wody deszczowe.

Inne: Lotnisko nie jest wyposażone w pomoce radionawigacyjne.

Lotnisko położone jest w odległości 8,5 km w kierunku północno-wschodnim od centrum stolicy województwa.

Dla lotniska w Masłowie przewiduje się następujące funkcje:

- komunikacji lotniczej na liniach krótkiego zasięgu — nieregularnej,
- lotnictwa „dyspozycyjnego”,
- lotnictwa gospodarczo-usługowego,
- lotnictwa sportowego, rekreacji i wypoczynku,
- różnych form szkolenia lotniczego,
- hangarowania i przechowywania sprzętu lotniczego,
- innych form działalności.

Dla lotniska w Masłowie można założyć status portu regionalno-lokalnego dostosowanego do potrzeb nieregularnej komunikacji międzynarodowej o zasięgu europejskim. Zakłada się, iż infrastruktura lotniska w większości posłuży do świadczenia usług na liniach o małych potokach ruchu, krótkiego zasięgu dla obsługi mniejszych rejonów zurbanizowanych, małego przemysłu, ruchu turystycznego, centrów handlowych (mała komunikacja, lotnictwo dyspozycyjno-usługowe), przy zastosowaniu samolotów o pojemności rzędu 40 miejsc pasażerskich lub mniejszej.

### **3.2. Plany budowy nowego portu lotniczego**

W ostatnim okresie pojawiła się koncepcja budowy nowego portu lotniczego dla Kielc i regionu. W marcu 2006 r. opracowana została przez firmę Polconsult w Warszawie *Ocena przydatności wskazanych przez miasto Kielce terenów pod budowę lotniska*. Dokument ten poddał analizie 3 nowe lokalizacje portu lotniczego określone jako:

lokalizacja nr 1 — Miedziana Góra;

lokalizacja nr 2 — Morawica;

lokalizacja nr 3 — Piekoszów.

Przy założeniu budowy portu lotniczego o długości pasa startowego 2620 m i szerokości 300 m wraz z całą infrastrukturą towarzyszącą i kubaturą opracowanie przedstawiło pozytywne i negatywne aspekty każdej z ww. lokalizacji. Zleceniodawca — Samorząd Miasta Kielce podjął ostatecznie decyzje o budowie nowego lotniska w miejscowości Obice w gminie Morawica. Lotnisko w Obicach odciąży lotnisko w Balicach jak również przejmie część pasażerów korzystających z lotniska stołecznego. W celu prawidłowego funkcjonowania lotniska w Obicach konieczne jest podjęcie działań modernizacyjnych istniejącego układu drogowego, który umożliwi szybkie połączenia samochodowe z ośrodkami wojewódzkimi (włączenie do projektowanych autostrad).

### **3.3. Lotnisko w Masłowie a nowy port lotniczy**

Założeniem budowy nowego portu lotniczego jest obsługa regularnych (rejsowych) połączeń lotniczych służąca wzmocnieniu funkcji metropolitarnych miasta Kielce oraz awansowi kieleckiego węzła komunikacyjnego do sieci węzłów europejskich. Biorąc pod uwagę analizowane wyżej możliwości przeznaczenia i wykorzystania lotniska w Masłowie,

należy stwierdzić, że obydwie porty lotnicze mogą stanowić wzajemne (nie wykluczające się) uzupełnienie w zakresie pełnionych funkcji.

Dla istniejącego lotniska w Masłowie przewiduje się utrzymanie i poszerzenie istniejących funkcji stosownie do określonych wyżej możliwości rozbudowy i modernizacji. Rozbudowa ta winna zapewnić w jak najbliższym okresie pełnienie funkcji lotniska lokalnego. Po wybudowaniu nowego portu regionalnego, lotnisko w Masłowie zachowa swoje dotychczasowe funkcje w zakresie lotów czarterowych, biznesowych, dyspozycyjnych, ratowniczych oraz turystycznych, których realizacja na większym lotnisku byłaby utrudniona lub wręcz niemożliwa. Obydwie lotniska pełnić będą wobec siebie funkcje uzupełniające, wynikające z pojawiającej się obecnie tendencji do separowania ruchu lotniczego regularnego od nieregularnego.

#### **4. Główne korytarze transportowe (infrastruktura drogowa i kolejowa) o znaczeniu krajowym**

Nadrzędny układ komunikacyjny regionu przenosić będzie zarówno ruch tranzytowy krajowy jak i międzynarodowy oraz o znaczeniu regionalnym. Wynika to z centralnego położenia województwa pomiędzy największymi aglomeracjami kraju i jego funkcji tranzytowej, wiążącej centra logistyczne o randze europejskiej: Warszawę, Kraków, Katowice i Łódź oraz potencjalne: Lublin i Rzeszów. Podstawowy układ komunikacyjny województwa, łączący go z największymi aglomeracjami i paneuropejskimi korytarzami transportowymi tworzą drogi międzynarodowe E-77 (droga krajowa nr 7), E-371 (droga krajowa nr 9) oraz krajowe nr 7, 73, 74, 78. Drogi te w połączeniu z liniami kolejowymi o podobnym kierunku obsługi tworzą najważniejsze węzły komunikacyjne i korytarze transportowe, wokół których skupiał się będzie rozwój gospodarczy województwa.

Drogi nr 7 i 74 są zaliczone do układu dróg ekspresowych i aby mogły spełnić normatywne warunki techniczne wymagają znacznej przebudowy.

Ruch transportowy będzie się kumulował w następujących, głównych korytarzach transportowych:

- europiejskim, nr VI Gdańsk — Katowice — Żilina, którego elementem jest przebiegająca przez teren województwa linia kolejowa AGC — Centralna Magistrala Kolejowa (CMK), łącząca Warszawę ze Śląskiem i Krakowem oraz południem Europy — modernizowana do prędkości 250 km/h (dostęp do tej linii i włączenie Kielc w układ połączeń Inter City umożliwiłaby budowa postulowanej łącznicy kolejowej pomiędzy linią o znaczeniu państwowym od stacji Włoszczowa Płd. do linii CMK);
- krajowym, Warszawa — Kielce — Kraków, który tworzyć będą: projektowana droga ekspresowa S-7 i zmodernizowana linia kolejowa znaczenia państwowego nr 8 Warszawa — Kraków;
- krajowym, Łódź — Kielce — Rzeszów, tworzonym w oparciu o drogę nr 74 Sulejów— Kielce — Kraśnik (Lublin), przewidzianą docelowo do przebudowy na parametry drogi ekspresowej Łódź — Rzeszów i przebiegający w pewnym oddaleniu ciąg linii kolejowych Łódź — Skarżysko Kam. — Sandomierz — Rzeszów;
- krajowym, Lublin — Kielce — Jędrzejów — Katowice, który kształtować będą: drogi nr 74, 7 i 78 - docelowo odcinki dróg ekspresowych, oraz zmodernizowane linie kolejowe: Kielce — Włoszczowa — CMK i szerokotorowa LHS;
- krajowym Warszawa — Ostrowiec Św. — Łoniów — Rzeszów tworzony przez drogę nr 9;

- krajowym, Łódź — ośrodki położone w północnym paśmie województwa od Końskich do Opatowa — Rzeszów utworzony przez drogi nr 74, 42, 9, oraz linię kolejową Łódź — Dębica;
- krajowym, Warszawa — Sandomierz — Kraków tworzony przez drogę krajową nr 79;
- krajowym, Warszawa — Kielce — Tarnów tworzony przez drogę nr 7, 73;
- regionalnym, łączącym na terenie województwa ośrodki położone wzdłuż linii szerokotorowej LHS (Sędziszów, Chmielnik, Staszów, Sandomierz), którego elementami będą: ww. linia LHS oraz zmodernizowany ciąg drogowy Jędrzejów — Staszów — Sandomierz;

Działaniom, zmierzającym do usprawnienia głównych powiązań transportowych z systemem krajowym, towarzyszyć winna poprawa zewnętrznych powiązań drogowych o znaczeniu regionalnym jak również powiązań wewnętrznych opartych głównie o pozostałe drogi krajowe i zmodernizowane drogi wojewódzkie. Jednocześnie w celu szerszego otwarcia regionu w kierunku południowym i wschodnim, winna być zwiększona ilość przepraw mostowych przez Wisłę.

#### 4.1. Sieć drogowa i kolejowa

Podstawową sieć dróg województwa stanowią drogi krajowe o łącznej długości 752 km. Sieć dróg krajowych pokrywa wszystkie kierunki powiązań z sąsiadującymi ośrodkami wojewódzkimi. Nie mniej, szczególnie w pobliżu największych ośrodków miejskich (krajowych i niektórych regionalnych węzłów komunikacyjne) przepustowość odcinków wylotowych jest praktycznie wyczerpana, co jest efektem szybkiego rozwoju motoryzacji. Analizując obecne natężenia ruchu można przyjąć, że w latach 2007–2013 głównym kierunkiem modernizacji wojewódzkiego układu drogowego powinna być budowa drogi ekspresowej nr 7, obwodnic miast, stopniowa przebudowa do parametrów dróg ekspresowych drogi krajowej nr 74 i drogi krajowej nr 78 (szczególnie na odcinku Jędrzejów – Nagłowice) oraz drogi nr 73 w szczególności odcinek Kielce – Morawica. Z analogicznych względów pilna jest także modernizacja drogi nr 42.

Na pozostałych drogach krajowych oraz drogach wojewódzkich przewidywana modernizacja polegająca na wzmacnianiu nawierzchni wraz przebudową do uzyskania założonych parametrów (klasa drogi).

Przez teren województwa przebiega 10 odcinków linii kolejowych o całkowitej długości 724,9 km, w tym 270 km to linie znaczenia państwowego. Podstawowy układ komunikacji szynowej stanowią: linie kolejowe dwutorowe, zelektryfikowane, znaczenia państwowego:

- linia nr 8 Warszawa — Radom — Kielce — Kraków,
- linia nr 61 Kielce — Fosowskie na odcinku Kielce — Czarńca,
- linia nr 25 Skarżysko-Kam. — Sandomierz,
- linia nr 73 (Kielce) Sitkówka Nowiny — Włoszczowice,
- linia nr 70 Włoszczowice — Staszów — Chmielów k. Tarnobrzega (jednotorowa)
- linia kolejowa E-65 Gdynia — Iława — Warszawa — CMK — Katowice — Zebrzydowice przebiegająca na zachodnim obrzeżu województwa prowadzi pociągi międzynarodowe (obecnie posiada przystanek kolejowy we Włoszczowie, obsługujący niektóre pociągi).
- linie kolejowe, jednotorowe: Włoszczowice — Busko Zdrój i Skarżysko Kam. — Tomaszów — Łódź mają jedynie znaczenie lokalne.

- linia kolejowa szerokotorowa Hrubieszów — Huta „Katowice” (LHS), przeznaczona jest obecnie do przewozów towarowych, tranzytowych (na terenie województwa LHS posiada stację wymiany podwozi wagonów w Sędziszowie).

**Najważniejsze znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionu posiadają istniejące węzły kolejowe w Kielcach i Skarżysku Kamiennej, stacja w Sędziszowie oraz obsługujące przemysł wydobywczy i związane z nim przetwórstwo — Rykoszyn, Sitkówka-Nowiny, Małogoszcz i Ożarów.**

#### 4.1.1. Sieć nadrzędna

- droga krajowa nr 7 (Gdańsk — Warszawa — Kraków — Chyżne), najważniejszy ciąg drogowy województwa, zaliczona jest do projektowanych dróg ekspresowych,
- droga krajowa nr 74 (Piotrków Trybunalski — Kielce — Opatów) - docelowo przewidywana jest jej modernizacja do parametrów drogi ekspresowej,
- droga krajowa nr 78 (gr. państwa — Gliwice — Siewierz — Jędrzejów — Chmielnik),
- ważna dla regionu droga krajowa nr 9 (Radom — Rzeszów — Barwinek),
- ważna dla regionu droga krajowa nr 73 (Kielce — Tarnów — Krosno),
- postulowana droga ekspresowa S-46 łącząca południowo-zachodnie rejony kraju z terenami wschodnimi (Opole — Częstochowa — Kielce — Lublin).

Podstawowe relacje tranzytowe odbywają się po wyżej wymienionych drogach krajowych przewidywanych w bliższej lub dalszej perspektywie do modernizacji na ekspresowe. Relacje tranzytowe na mniejszą skalę występują ponadto na drodze nr 79 w relacjach Lublin — Kraków i na ciągu dróg nr 42, 9, 755, 74 (Radomsko — Końskie — Ożarów - Lublin).

#### **Główne korytarze drogowe o charakterze krajowym**

<b><u>NUMER KORYTARZA</u></b>	<b><u>WEZŁY</u></b>	<b><u>NR DROGI</u></b>
1	Warszawa — Kielce — Kraków	DK nr 7 (ekspresowa)
2	Łódź — Kielce — Rzeszów	DK nr 74;77 (ekspresowa)
3	Warszawa — Ostrowiec Św. — Łoniów — Rzeszów	DK nr 9
4	Katowice — Jędrzejów	DK nr 78
4a	Opatów — Ożarów — gr. województwa (Lublin)	DK nr 74
5	DK 74 (Ruda Maleniecka) — Końskie — Skarżysko Kam. — Starachowice — DK nr 9	DK nr 42
6	Warszawa — Sandomierz — Kraków	DK nr 79
7	Kielce — Tarnów	DK nr 73

#### **Analiza funkcjonowania oraz lista koniecznych z punktu widzenia potrzeb województwa działań inwestycyjnych w głównych korytarzach transportowych**

**1) korytarz europejski nr VI Gdańsk — Katowice — Żilina**, którego elementem jest przebiegająca przez teren województwa linia kolejowa AGC — Centralna Magistrala Kolejowa (CMK), łącząca Warszawę ze Śląskiem i Krakowem oraz południem Europy — modernizowana do prędkości 250 km/h (obecnie posiada przystanek kolejowy we

Włoszczowie, obsługujący niektóre pociągi, włączenie Kielc w układ połączeń Inter City umożliwiłaby budowa postulowanej łącznicy kolejowej pomiędzy linią o znaczeniu państwowym od stacji Włoszczowa Pld. do linii CMK).

**2) korytarz krajowy nr 1 Warszawa — Kielce — Kraków**, który tworzyć będą: projektowana droga ekspresowa S-7 i zmodernizowana linia kolejowa znaczenia państwowego Warszawa — Kraków.

Stan istniejący:

W ciągu drogi krajowej nr 7 sukcesywnie przekształcanej do drogi ekspresowej S-7 z zadań priorytetowych została wykonana obwodnica Jędrzejowa, oraz węzeł w Skarżysku Kamiennej.

Zamierzone zadania rządowe to:

- do 2015 r. dostosowanie drogi krajowej nr 7 na odcinku gr. woj. mazowieckiego — Jędrzejów do parametrów drogi ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu,
- do 2020 r. dostosowanie drogi krajowej nr 7 na odcinku od Jędrzejowa — gr. woj. małopolskiego do parametrów drogi ekspresowej.

Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza konieczna będzie:

- budowa obwodnic miejscowości: Suchedniów, Ostojów, Łączna i Tokarnia,
- budowa drogi S-7 na odcinku gr. woj. mazowieckiego — Skarżysko Kamienna z obwodnicą m. Skarżysko Kamienna,
- budowa węzła w m. Wiśniówka,
- dobudowa drugiej jezdni drogi S-7 (w ramach tzw. zachodniej obwodnicy Kielc) z dostosowaniem całego odcinka do parametrów drogi ekspresowej.

**3) korytarz krajowy nr 2 Łódź — Kielce — Rzeszów**, tworzony w oparciu o drogę nr 74 Sulejów— Kielce — Opatów, drogę nr 77, przewidzianą docelowo do przebudowy na parametry drogi ekspresowej Łódź — Rzeszów i przebiegający w pewnym oddaleniu ciąg linii kolejowych Łódź — Skarżysko Kam. — Sandomierz — Rzeszów.

Stan istniejący:

W ciągu drogi krajowej nr 74 z zadań priorytetowych została wykonana druga jezdnia ul. Jesionowej i ul. Łódzkiej w Kielcach.

Zamierzone zadania rządowe to:

- dostosowanie do 2013 r. drogi krajowej nr 74 na odc. Mniów — Kielce — Wola Jachowa do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu.

Zadania priorytetowe:

- a) przebudowa drogi krajowej nr 74 na odc. Ul. AL. Solidarności do Cedzyny,
  - b) modernizacja drogi krajowej nr 74 – budowa drugiej jezdni ul. Łódzkiej od ul. Zagnańskiej do zachodnich granic miasta
- dostosowanie do 2020 r. drogi krajowej nr 74 i nr 77 na odcinkach gr. woj. łódzkiego — Mniów i Opatów — gr. woj. podkarpackiego do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej wraz z realizacją fragmentów trasy po nowym przebiegu.

Z punktu widzenia województwa dla usprawnienia korytarza konieczna będzie:

- budowa drogi na odcinku wylot wschodni z Kielc od ul. Al. Solidarności,
- budowa obwodnic Domaszowic i Cedzyny,
- budowa obwodnicy Łągowa,
- budowa obwodnic Opatowa w ciągu dróg S 74, DK nr 9,
- budowa drogi na odcinku Przełom/Mniów — Przyjmo węzeł Niewachłów (budowa obwodnic m. Mniowa, Miedziana Góra, Kostomłoty),
- budowa drogi na odcinku Cedzyna — Wola Jachowa,
- budowa odcinka drogi Wola Jachowa — Łągów,
- rozbudowa na odcinku od granicy z województwem łódzkim do m. Przełom obwodnica Mniowa,
- rozbudowa drogi na odcinku Łągów — Opatów.

**4) korytarz krajowy nr 3, droga krajowa nr 9** od granicy z woj. mazowieckim łącząca węzły regionalne Ostrowiec Świętokrzyski, Opatów, Łoniów do granicy z woj. podkarpackim;

Stan istniejący:

- wykonany wiadukt w msc. Boksycka k/Ostrowca Św.

Zamierzone zadania rządowe to:

- budowa zachodniej obwodnicy Opatowa do 2015 r.;
- budowa obwodnicy Ostrowca Św. do 2015 r.;
- dobudowa drugiej jezdni na odc. granica woj. mazowieckiego — Opatów.

**5) korytarz krajowy nr 5 Łódź — ośrodki położone w północnym paśmie województwa od Końskich do Ożarowa – Rzeszów**, utworzony przez drogi nr 74, 42, 9 oraz linię kolejową Łódź – Dębica

Stan istniejący:

- wykonany wiadukt w msc. Boksycka k./Ostrowca Św. na drodze krajowej nr 9;

Zamierzone zadania rządowe to:

- droga nr 9 jak w pkt. powyżej,
- droga nr 74 jak w pkt. 3,
- budowa obwodnic Parszowa i Wąchocka w drodze nr 42,
- budowa obwodnicy m. Końskie w drodze nr 42,
- budowa przejścia przez Starachowice w drodze nr 42,
- budowa włączenia drogi nr 42 do węzła w Skarżysku Kamiennej.

**6) korytarz krajowy nr 7 Warszawa — Kielce — Tarnów** tworzony przez drogę nr 73, jest elementem ciągu drogowego Warszawa — Kielce — Tarnów (droga nr 7 i 73)

Stan istniejący:

- nie zrealizowano zadania priorytetowego węzeł komunikacyjny Kielce — Północ.

Zamierzone zadania rządowe to:

- droga nr 7 jak w pkt. 2,
- dobudowa drugiej jezdni na odc. Kielce — Morawica (wraz z obwodnicą Morawicy do 2015 r.),
- dobudowa drugiej jezdni na odc. Morawica — Busko Zdrój wraz z korektą trasy w Piotrkowicach po 2010 r.,
- przełożenie trasy drogi na kierunku Nowy Korczyn — Żabno — Tarnów (po trasie drogi nr 973) wraz z niezbędną modernizacją po 2020 r.,
- docelowe przełożenie trasy na obejściu Kielc po stronie wschodniej po 2010 r.

**Rozbudowa ww. ciągu dróg na odcinku: Kielce — Morawica wraz z budową obwodnicy m. Morawica, Wola Morawicka to zadania, które powinny być zrealizowane w pierwszej kolejności.**

**7) korytarz krajowy nr 6 Warszawa — Sandomierz — Kraków** tworzony przez drogę krajową nr 79

Zamierzone zadania rządowe to :

- modernizacja drogi do pełnych parametrów klasy G po 2010 r.,
- realizacja obwodnic miejscowości: Tarłów, Ożarów, Koprzywnica, Łoniów, Osiek, Połaniec, Ostrowce, N. Korczyn, Opatowiec dla uzyskania parametrów klasy GP.

**Realizacja skrzyżowania drogi krajowej nr 9 i drogi krajowej nr 79 w Łoniowie to zadanie, które powinno być zrealizowane w pierwszej kolejności.**

**8) korytarz krajowy nr 4 Katowice — Jędrzejów i nr 4a Opatów — Ożarów, elementy ciągu drogowego Katowice — Jędrzejów — Kielce — Lublin**, który kształtować będą: drogi nr 74, 7 i 78 — docelowo odcinki dróg ekspresowych oraz zmodernizowane linie kolejowe: Kielce — Włoszczowa — CMK i szerokotorowa LHS

Stan istniejący:

Na drodze krajowej nr 7 jak w pkt. 2 i nr 74 jak w pkt.3.

Zamierzone zadania rządowe to:

- na drodze krajowej nr 7 i nr 74 jak wyżej.
- realizacja obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi nr 78 na parametrach drogi GP;
- rozbudowa odcinka drogi od granicy z województwem śląskim do obwodnicy północnej Jędrzejowa wraz z budową obwodnic m. Jaronowice i Nagłowice do parametrów GP.
- budowa obwodnicy południowo-wschodniej Kielc.

## **5. Określenie regionalnych korytarzy transportowych stanowiących połączenie pomiędzy węzłami regionalnymi**

Korytarze transportowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi kształtują wybrane drogi wojewódzkie i wybrane drogi powiatowe. Przy typowaniu tych dróg (wojewódzkich i powiatowych) kierowano się następującymi kryteriami:

- krótsze ciągi łączące ośrodki powiatowe,
- drogi łączące ośrodki miejskie,
- drogi doprowadzające ruch do projektowanych węzłów na drogach ekspresowych,
- drogi odciążające drogi ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego.

Łącznie ustalono listę 48 korytarzy (ciągów drogowych) tworzących wybrane korytarze regionalne wymagające prac modernizacyjnych. Większość tych dróg zgłoszona była przez właściwe zarządy dróg i starostwa, bezpośrednio we wnioskach do niniejszego opracowania lub wcześniej (do planu zagospodarowania przestrzennego województwa). Korytarze te wraz z ciągami stanowiącymi połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi uzupełniać będą sieć nadrzędną, integrując obszar województwa i łącząc tereny położone bezpośrednio poza jego granicami (łącząc miejscowości, w których znajdują się siedziby powiatów). Na pozostałych drogach wojewódzkich i powiatowych przewidywana jest modernizacja polegająca na wzmocnieniu nawierzchni wraz z przebudową do uzyskania parametrów założonych.

## 5.1. Ciągi drogowe stanowiące połączenie pomiędzy węzłami regionalnymi

NUMER KORYTARZA	MIEJSCOWOŚCI -WĘZŁY	NR DROGI
A	B	C
8	Jędrzejów - DK nr 9 (Osiek)	DK nr 78 DW nr 765
9	Ostrowiec Św. - Ożarów – Kosin	DW nr 755
10	Gr. woj.(Grójec)-Końskie-Radoszyce-Łopuszno-Małogoszcz-Jędrzejów-Działoszyce-Skalbmierz-Kazimierza-Wielka-gr.woj.(Koszyce,Kraków)	DW nr 728 DW nr 768
11	Gr. woj.(Przedbórz)-Kluczewsko-Włoszczowa-Oksa-Nagłowice (DK nr 78)-Nagłowice-Trzciniec-Sędziszów	DW nr 742 DP nr 0204 T
12	Gr. woj.(Częstochowa)-Secemin-Włoszczowa-Krasocin-Piekoszków-Kielce	DW nr 786
13	Końskie-gr.woj.(Żarnów)	DW nr 746
14	Końskie-gr.woj.(Przysucha)	DW nr 749
15	Włoszczowa-gr.woj.(Radomsko)	DW nr 785
16	Secemin-gr.woj.(Szczekociny)	DW nr 795
17	Włoszczowa-Czerwanka-Ludynia-Kozłów-Ludwinów-Małogoszcz-Chęciny-Kielce	DP nr 0220 T DW nr 762
18	Chęciny-Morawica	DW nr 763
19	Morawica-Kije-Pińczów-Michałów-Węchadłów (DW nr 768)	DW nr 766
20	DK nr 78 (Jadwinów )-Imielno-Pińczów-Busko Zdrój	DP nr 0168 T DW nr 767
21	Ćmińsk (DKr74)-Zagnańsk-Lekomín (DK nr 7)	DW nr 750
22	DW 786 (Ruda Strawczyńska)-Strawczyn-Miedziana Góra	DW nr 748
23	Piekoszków-Kielce	DW nr 761
24	DW nr 768 (Kujawki)-Czarnocin-DW nr 776 (Krzyż)	DW nr 770
25	Gr.woj.(Olkusz)-Skalbmierz	DW nr 783
26	Wiślica-DW nr 973 (Strażyska)	DW nr 771
27	Busko Zdrój-Wiślica-Kazimierza Wielka-gr.woj.(Kraków)	DW nr 776
28	Busko Zdrój-Nowy Korczyn	DW nr 973
29	Gr.woj.(Radom)-Mirzec-Starachowice (DKnr 42)	DW nr 744
30	Michałów (DK nr 42)-Pawłów-Nowa Słupia-Łagów-Raków-Szydłów-Stopnica- Solec Zdrój-Zielonki (DK nr 79)	DW nr 756 DP nr 0103 T
31	Opatów-Iwaniska-Bogoria-Staszów-Stopnica	DW nr 757
32	Kielce-Daleszyce-Raków-Staszów-Rytwiany-Połaniec	DW nr 764
33	Wola Jachowa-Bieliny-Nowa Słupia-Waśniów—Ostrowiec Św.Bałtów-DKnr79-gr.woj.(Solec)	DW nr 753 DW nr 751 DW nr 754
34	Suchedniów-Bodzentyń-Nowa Słupia	DW nr 751
35	Bałtówka-Zawichost-gr.woj.(Kosin)	DW nr 755
36	Sandomierz-Zawichost-DK nr74 (Maruszów)	DW nr 777
37	DK nr 74 (Baćkowice)-Iwaniska-Klimontów-Koprzywnica	DP nr 0716 T DW nr 758
38	Włoszczowa-Oleszno-Słupia-Radoszyce-Smyków (DK n74)-Staporków(DK nr 42)	DP nr 0401 T

39	Staporków-Mniów-Ruda Strawczyńska	DP nr 0450 T
40	Łopuszno-Wólka-gr.woj. (Przedbórz)	DP nr 0396 T
41	Gr.woj.(Goleniowy)-Słupia-Sędziszów-Kaziny-Wodzisław-Nawarzyce-DW 768	DP nr 0188 T DP nr 0191 T
42	DW nr 766 (Skrzypiów k/ Pińczowa)-Kozubów-Mozgawa-Konieczmosty (k/Wiślicy)	DP nr 0064 T DP nr 0073 T
43	Chmielnik-Pierzchnica-Borków-Daleszyce-Górno-Św.Katarzyna-Bodzentyn-DW nr 756 (Rzepin Kolonia)	DP nr 0355 T DP nr 0332 T DW nr 752
44	DW nr 751 (SarniaZwola)-Nagórzyce-Niemienice-Porudzie-Opatów	DP nr 0701 T
45	Raków-Rakówka-WolaMałkowska-Bogoria- Jurkowice-Klimontów	DP nr 0349 T DP nr 0780 T
46	Zawichost-gr.woj.(Opoka)	DW nr 759
47	Łoniów-gr.woj.(Nisko)	DW nr 872
48	Chmielnik-Szarbków-Pinczów	DP nr 0021 T

## 5.2. Linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi

Główne korytarze kolejowe — krajowe i międzyregionalne wyszczególnione w punkcie 4.1. stanowią połączenie między węzłami regionalnymi.

## 5.3. Wymagania bezpieczeństwa ruchu, funkcjonalności i docelowych parametrów technicznych dla działań inwestycyjnych w regionalnych korytarzach

Działania inwestycyjne podejmowane w regionalnych korytarzach komunikacyjnych dotyczyć będą w szczególności dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych.

Na sieci dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad systematycznie podnoszone są standardy techniczne i poziom bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych. Sieć tych dróg stanowi, więc element infrastruktury drogowej niewymagający dodatkowych stymulacji w tym zakresie. Inwestycje na drogach krajowych zarządzane są na szczeblu rządowym, który określa podstawowe wymagania w zakresie inwestycji realizowanych z udziałem środków publicznych, w tym środków Unii Europejskiej.

Na poziomie regionalnym, inwestycje w infrastrukturę drogową realizowane będą z udziałem środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Świętokrzyskiego, zarządzanego przez Samorząd Województwa. Na poziomie tym określone zostaną szczegółowe wymagania w zakresie standardów technicznych i bezpieczeństwa ruchu.

Ustala się następujące wymagania dla dróg wojewódzkich i powiatowych:

- Drogi wojewódzkie – Klasa G, Z, wyjątkowo GP,
- Drogi powiatowe – Klasa G, Z, wyjątkowo L.

#### **5.4. Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania**

- minimalna szerokość jezdni musi być zgodna z wartościami określonymi w tabeli w § 15 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430);
- dofinansowania nie uzyskają inwestycje korzystające z zapisów § 14 ust. 6 ww. rozporządzenia;
- korpus drogowy musi być odwodniony w sposób zapewniający trwałość wybudowanej infrastruktury, dbałość o środowisko naturalne oraz nie może oddziaływać negatywnie na prywatne posesje;
- droga musi być uzbrojona w pobocza poza terenem zabudowanym i ciągi piesze lub pieszo-rowerowe na terenach zabudowanych;
- drogi, na których świadczone są usługi w zakresie transportu publicznego muszą być wyposażone w infrastrukturę do obsługi tego transportu;
- dla inwestycji musi być sporządzony projekt docelowej organizacji ruchu.

#### **5.5. Preferencje uwzględniane przy podejmowaniu decyzji o dofinansowaniu**

- inwestycja rozwiązuje konkretny problem komunikacyjny;
- zakres inwestycji obejmuje budowę ścieżek rowerowych;
- zakres inwestycji obejmuje budowę kanalizacji teletechnicznej;
- zakres inwestycji wpłynie na redukcję wypadków;
- zakres inwestycji wpłynie na skrócenie czasu podróży.

Środki finansowe przeznaczone na infrastrukturę drogową w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego powinny zostać wykorzystane w sposób najbardziej efektywny, czyli w taki, który w największym stopniu wpłynie na rozwój społeczno-gospodarczy regionu.

Program niniejszy określa połączenia drogowe najważniejsze dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, stanowiące połączenia komunikacyjne pomiędzy określonymi węzłami drogowymi. Aby jednak połączenia te spełniały swoje funkcje, przyjmowane rozwiązania techniczne nie mogą być sprzeczne z warunkami technicznymi określonymi dla poszczególnych klas dróg.

Należy podkreślić fakt, że pożądaný efekt końcowy przyniosą jedynie rozwiązania docelowe, zapewniające kompleksowe wyposażenie ciągu komunikacyjnego we wszelką infrastrukturę niezbędną do obsługi ruchu pojazdów i pieszych.

Z uwagi na złą jakość połączeń komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi ośrodkami aktywności gospodarczej w województwie, w pierwszej kolejności powinny podlegać procesowi inwestycyjnemu ciągi drogowe zaliczone do poszczególnych sieci określonych w programie oraz ulice w miastach powyżej 20 tys. mieszkańców.

## 6. Określenie korytarzy transportowych stanowiących połączenie pomiędzy węzłami lokalnymi

Przy typowaniu dróg powiatowych do korytarzy transportowych stanowiących połączenie pomiędzy węzłami lokalnymi kierowano się (podobnie jak w przypadku korytarzy regionalnych) następującymi kryteriami:

- krótsze ciągi łączące ośrodki gminne położonych w sąsiednich powiatach,
- drogi łączące ośrodki miejskie,
- drogi doprowadzające ruch do projektowanych węzłów na drogach ekspresowych,
- odciażające drogi ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego.

Dla uzyskania szybszych efektów gospodarczych zawężono listę ciągów tych dróg do 71 wybierając te o największym spodziewanym ruchu i wymagające pilnych prac modernizacyjnych. Większość tych dróg zgłoszona była przez zarządy dróg, starostwa i Urzędy Gmin, bezpośrednio we wnioskach do niniejszego opracowania lub do planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Tak wytypowane, lokalne ciągi dróg wraz z ciągami regionalnymi uzupełniają będą nadrzędną sieć drogową, integrując obszar województwa i łącząc sąsiadujące tereny z innych województw (głównie miejscowości, w których znajdują się siedziby gmin).

### 6.1. Ciągi drogowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi

<u>NUMER KORYTARZA</u>	<u>MIEJSCOWIOSCI – WEZŁY</u>	<u>NR DROGI</u>
<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
49	Gr. woj.(Sulborowice)-Płaskowice-Fałków	DP nr 0477 T
50	Jacentów-Radoszyce	DP nr 0414 T
51	Gr.woj.(Petrykozy)-Gielzów-Gowarczów-Józefów-DW nr 749	DP nr 0428 T
52	Fałków (DK nr 42)-Radoszyce	DP nr 0392 T DP nr 0393 T
53	Smyków-Grzymałów	DP nr 0469 T
54	Pilczyca-Słupia Konecka-Czerwona Wola-Mnin	DP nr 0399 T DP nr 0409 T
55	Samsonów-Odrowążek-Boków (gr.woj.)	DP nr 0437 T
56	Odrowążek-Bliżyn	DP nr 0446 T
57	Skarżysko Kamienna-Skarżysko Kościelne-Mirzec	DP nr 0557 T
58	Skarżysko Kościelne-Świerczek-gr.woj.	DP nr 0556 T
59	Suchedniów-Parszów	DP nr 0578 T
60	Wąchock-Mirzec	DP nr 0563 T
61	Wąchock-DW nr 751 (Bodzentyń)	DP nr 0582 T
62	Starachowice-DK nr 9 (Lubienia)	DP nr 0617 T
63	Starachowice-Pawłów	DP nr 0613 T
64	Ostrowiec Św.-Kunów-DW nr 751 (Strupice)-Molina-Grabacz-Janowice	DP nr 0657 T DP nr 0656 T DP nr 0647 T DP nr 0645 T
65	Bałtów-gr.woj.(Sienno)	DP nr 0681 T

66	Opatów-Ćmielów-Podgórze-Bałtów	DP nr 0727 T DP nr 0678 T DP nr 0677 T
67	DW nr 754-Magonia-Boria-Wólka Lipowa-Słupia Nadbrzeżna	DP nr 0690 T
68	DW nr 752-Wawrzeńczyce-Chybice-Waśniów	DP nr 0603 T
69	Drygulec-Wojciechowice-Stodoły Kolonia	DP nr 0728 T
70	Iwaniska-Łagówka-Zbelutka-Szumsko-Lipiny	DP nr 0711 T DP nr 0346 T
71	(DK nr 74) Hultajka-Sadłowice-Wilczyce-Wysiadłów-Gańkowice-Kichary Nowe-Dwikozy	DP nr 0735 T DP nr 0752 T
72	Przewody-Pęczyny-Kleczań	DP nr 0736 T
73	Klimontów-Nasławice-Obrazów-DK nr 77	DP nr 0782 T
74	Obrazów-Malice-Polanów-Samborzec	DP nr 0742 T DP nr 0852 T
75	Wiśniówka-Jurkowice	DP nr 0786 T
76	Łubnice-Rytwiany	DP nr 0836 T
77	Stopnica-Oleśnica-Połaniec	DP nr 0105 T
78	Pacanów-Oleśnica-Strzelce (DW nr 757)	DP nr 0115 T
79	Skadla-Raczyce-Polanki	DP nr 0030 T
80	Szydłów-Tuczepy-Pieczonogi (DW nr 757)	DP nr 0037 T
81	Kargów (DW nr 756)-Tuczepy-Na Górze-DW nr 757	DP nr 0860 T
82	DW nr 973 (Dobrowoda)-Baranów-Piasek Mały-Solec	DP nr 0091 T
83	Chmielnik-Kostera-Stopnica	DP nr 0024 T
84	DK nr 73-Pacanów-DK nr 79	DP nr 0114 T DP nr 0120 T
85	Konieczmosty(Wiślica)-Charbinowice-Bejsce-Dobiesławice (DW nr 768)	DP nr 0138 T
86	Jakuszowice (DW nr 776)-Bejsce-Rogów (DK nr 79)	DP nr 0546 T
87	Skalbmierz-Małoszów-Gr.woj.	DP nr 0500 T
88	Opatowiec-Ksany-Ostrów-Konieczmosty	DP nr 0135 T DP nr 0073 T
89	Czarnocin-Soboszków-DW nr 776	DP nr 0552 T
90	Niegslawice (DP nr 0073 T)-Złota-Pelczyska-Podlesie-Kolonia-Czarnocin-DP nr 0552 T	DP nr 0521 T DP nr 0076 T DP nr 0142 T
91	Działoszyce-Januszowice-Dzierażnia-Sypów-Gołąb-Dębówka-Kozubów-DP 0073 T	DP nr 0510 T DP nr 0068 T
92	DW nr 768-Wola Lubecka-Zagajów-Michałów	DP nr 0191 T
93	DK nr 78-Stawiany-Chruscice-DP nr 0021 T	DP nr 0013 T
94	Gr.woj.-Podlesie-Klimontów-Wodzisław	DP nr 0191 T
95	Imielno-Mierzwin-Grudziny-Opatkowice-DW nr 768	DP nr 0169 T DP nr 0170 T DP nr 0175 T
96	Słupia-Sieńsko-Trzciniec	DP nr 0200 T DP nr 0202 T
97	Oksa-Mieronice-Miasowa	DP nr 0152 T
98	Jędrzejów-Raków-Sobków	DP nr 0160 T
99	DK nr 7-Sokołów Dolny-Sobów-Lipa-DW nr 766	DP nr 0155 T

100	Moskorzew-Radków-Bebelno Kolonia-Rogienice-Konieczno-Włoszczowa	DP nr 0237 T DP nr 0228 T DP nr 0227 T
101	Radków-Kossów-Chycza-DW nr 742	DP nr 0237 T DP nr 0238 T
102	Kluczewsko-Kozia Wieś-Krasocin-Czostków-Lutynia	DP nr 0251 T DP nr 0256 T DP nr 0258 T DP nr 0262 T
103	Samsonów-Tumlin-Miedziana Góra	DP nr 0289 T
104	Kielce-Zagnańsk	DP nr 0296 T
105	Serbinów-Długojów-Szałas	DP nr 0467 T
106	Radlin-Masłów-Kielce	DW nr 745
107	Bieliny-Makoszyn-Widełki-Nowa Huta (DW nr 764)	DP nr 0325 T DP nr 0337 T
108	Daleszyce-Smyków-Napeków	DP nr 0334 T
109	Pierzchnica-HolendryKorzenne-Raków	DP nr 0349 T
110	Wola Morawicka-Radomice-Drugnia	DP nr 0353 T
111	Chmielnik-Drugnia-Potok-Życiny (DW nr 756)	DP nr 0022 T
112	Sitkiowka-Bilcza-Podgórze	DP nr 0374 T
113	Zagrody-Sikówka-Lipowice-DW nr 763	DP nr 0377 T
114	Końskie-Nałęczów-gr.woj	DP nr 0425 T
115	Gr.woj.(Sienno)-Sarnówek-Ostrowiec Św.	DP nr 0662 T
116	Secemin-Bieganów-Dzierzgów	DP nr 0233 T DP nr 0243 T
117	Mieczyn-Gniździska-Piekoszów	DP nr 0484 T
118	Łączna-Wzdół Rządowy	DP nr 0588 T
119	Styków-Ruda-Brody	DP nr 0626 T
	<b>CIĄGI DROGOWE STANOWIĄCE POŁĄCZENIA MIĘDZY WĘZŁAMI WNIOSKOWANE PRZEZ ZARZĄDCÓW DRÓG</b>	
120	Małogoszcz-Bukowa-Jakubów	DP nr 0263 T DP nr 0264 T
121	Ostrowiec Św.-Bodzechów-Grocholice-Małoszyce-Podole-Lipowa-Opatów	DP nr 0675 T DP nr 0726 T
122	DP nr 0727T-Wojnowice-Wólka Wojnowska-DW nr 755	DP nr 0744 T
123	DK nr 9-(Nietulisko-Doły Biskupie-Kotarszyn-Prusinowice-Waśniów)-DW nr 751	DP nr 0649 T
124	Czyżów-Pawłów-Wygoda-Wyspa-Romanówka-Nowy Garbów-Czermin Słupcza	DP nr 0748 T DP nr 0743 T DP nr 0749 T
125	Koprzywnica-Trzykosy-Zbigniewie-Gierszewska-Dmosice-Królewice-Rybnica – Dworskie-Smerdyna	DP nr 0807 T DP nr 0789 T DP nr 0849 T
126	Sulisławie-Bukowa-Zagórze-Wiśniowa-Sztombergi	DP nr 0791 T
127	Bliżyn-Ubyszów-Majdów	DP nr 0443 T
128	Skarżysko Kam.-Majków-Wachock	DP nr 0576 T DP nr 0573 T
129	Sadek-Kierz Niedźwiedzi-Trebowiec	DP nr 34478
130	Opatów-Wąworków-Karwów-Męczennice-Pielaszów	DP nr 0729 T

		DP nr 0730 T
131	Stodoły-Podgrochocice-Jakubowice-Pisary-Wyspa	DP nr 0473 T
132	Stodoły-Łopata-Grochocice-Bidziny	DP nr 0767 T
133	Stara Słupia-Jeleniów-Piórków-Nieskurzów Nowy-Bańkowice	DP nr 0707 T DP nr 0718 T
134	Iwaniska-Tęcza-Mydłów-Kaczyce-Włostów	DP nr 0720 T
135	Cegielnia-Włonice-Lasocin-Biedrzychów-Maruszów	DP nr 0696 T DP nr 0765 T DP nr 0762 T DP nr 0697 T DP nr 0762 T DP nr 0763 T
136	Michałów-Wrocieź-Żędowice	DP nr 0178 T
137	Dzierżążnia-Kujawki-Droziejowice	DP nr 0068 T
138	Zakamień-Bogucice-Gacki-Chroberz	DP nr 0071 T
139	Działoszyce-Chmielów-Wola Bukowska	DP nr 15748
140	Stępcice-Zarszyn	DP nr 15746
141	Pasterka-Krzyżanowice-Leszczce-Zagość-Skotniki-Skorocice-Łatanice	DP nr 0070 T
142	Chomentów-Rębów-Kije	DP nr 0157 T
143	Piotrkowice-Grabowiec-Włoszczowice	DP nr 0003 T
144	Krzyż-Mikołajów-Bogoryja-Stropieszyn-Krzczonów-Prokocice	DP nr 0523 T
145	Skalbmierz-Kózki-Przybienice-Bełtów-Skorczów-Pańniechy-Wielgus-Dalechowice-Wojślawice-Donatkowice-Kaczkowice-Prokocice	DP nr 0505 T DP nr 0507 T DP nr 0506 T DP nr 0538 T DP nr 0539 T
146	Bejsce-Parcelacja-Morawian-Orawianki-Gaj-Ławy	DP nr 0547 T DP nr 0545 T
147	Będziaki-Kolonia Kolosy-Sokolina	DP nr 0524 T
148	Czarnocin-Swoszowice-Broniszów-Topola	DP nr 0520 T DP nr 0529 T
149	Chroberz-Zagaje Stradowskie-Stradów-Michałowice Cieślce-Topola-Słonowice	DP nr 0064 T DP nr 0517 T DP nr 0518 T
150	Czuszów-Głuchów-Przybenice-Słonowice-Topola Kazimierza Wielka	DP nr 0501 T DP nr 0505 T DP nr 0528 T
151	Dąbrowa-Grabków-Bostów	DP nr 0598 T
152	Siekierno-Radkowice-Rzepin	DP nr 0608 T
153	Tychów Stary-Ostrożanka-Małoszyn	DP nr 0567 T

Do ciągów drogowych o charakterze lokalnym, oprócz ww. dróg powiatowych zaliczone są również ważniejsze drogi gminne stanowiące połączenie pomiędzy poszczególnymi węzłami wszystkich kategorii, stanowiące alternatywne trasy przejazdu oraz mające wpływ na ponadlokalny rozwój gospodarczy. Na poziomie lokalnym sieci te uzupełniają ponadto drogi gminne stanowiące połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami oraz ulice w małych miastach.

## **6.2. Linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi**

Linie kolejowe jednotorowe Włoszczowice — Busko Zdrój i linia Skarżysko Kamienna — Tomaszów — Łódź mają znaczenie lokalne.

## **6.3. Wymagania bezpieczeństwa ruchu, funkcjonalności i docelowych parametrów technicznych dla działań inwestycyjnych w lokalnych korytarzach**

Działania inwestycyjne podejmowane w lokalnych korytarzach komunikacyjnych dotyczyć będą w szczególności dróg powiatowych i gminnych oraz ulic w miastach do 20 tys. mieszkańców. Na poziomie lokalnym, inwestycje w infrastrukturę drogową realizowane będą z udziałem środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Świętokrzyskiego, zarządzanego przez Samorząd Województwa.

Na poziomie tym określa się następujące, szczegółowe wymagania w zakresie standardów technicznych i bezpieczeństwa ruchu:

- Drogi powiatowe – Klasa G, Z, wyjątkowo L;
- Drogi gminne – Klasa L, D, wyjątkowo Z.

## **6.4. Wymagania konieczne do spełnienia w celu uzyskania dofinansowania**

- minimalna szerokość jezdni musi być zgodna z wartościami określonymi w tabeli w § 15 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. nr 43, poz. 430);
- preferowane będą inwestycje nie korzystające z zapisów § 14 ust. 6 ww. rozporządzenia;
- korpus drogowy musi być odwodniony w sposób zapewniający trwałość wybudowanej infrastruktury, dbałość o środowisko naturalne oraz nie może oddziaływać negatywnie na prywatne posesje;
- droga musi być uzbrojona w pobocza poza terenem zabudowanym i powinna być wyposażona w ciągi piesze lub pieszo-rowerowe na terenach zabudowanych;
- drogi, na których świadczone są usługi w zakresie transportu publicznego muszą być wyposażone w infrastrukturę do obsługi tego transportu;
- dla inwestycji musi/powinien być sporządzony projekt docelowej organizacji ruchu.

## **6.5. Preferencje, które będą stosowane przy opiniowaniu projektów**

- inwestycja rozwiązuje konkretny problem komunikacyjny;
- zakres inwestycji obejmuje budowę ścieżek rowerowych;
- zakres inwestycji obejmuje budowę kanalizacji teletechnicznej.

Środki finansowe przeznaczone na infrastrukturę drogową w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego powinny zostać wykorzystane w sposób najbardziej efektywny, czyli w sposób który w największym stopniu wpłynie na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Program niniejszy określa połączenia drogowe najistotniejsze z punktu widzenia rozwoju lokalnego, stanowiące połączenia komunikacyjne pomiędzy określonymi węzłami drogowymi o znaczeniu lokalnym. Aby jednak połączenia te spełniały swoje funkcje, przyjmowane rozwiązania techniczne nie mogą być sprzeczne z warunkami technicznymi określonymi dla poszczególnych klas dróg. Wymagany efekt końcowy przyniosą jedynie rozwiązania docelowe, zapewniające kompleksowe wyposażenie ciągu komunikacyjnego we wszelką infrastrukturę niezbędną do obsługi ruchu pojazdów i pieszych.

Z uwagi na złą jakość połączeń komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi ośrodkami lokalnej aktywności gospodarczej, w pierwszej kolejności w ujęciu lokalnym powinny podlegać procesowi inwestycyjnemu ciągi drogowe zaliczone do sieci lokalnej określonej w programie oraz nowobudowane ciągi drogowe lub drogi stanowiące dostęp do nowych terenów inwestycyjnych.

Priorytetem powinno być również kompleksowe uzbrojenie w infrastrukturę drogową osiedli mieszkaniowych w małych miastach. Dla tego typu projektów, z uwagi na uwarunkowania lokalne, dopuszcza się budowę dróg gminnych o charakterze osiedlowym z dopuszczeniem jednoczesnego ruchu pojazdów i pieszych, po zapewnieniu elementów bezpieczeństwa ruchu ograniczających prędkość do poziomu właściwego dla dróg osiedlowych.

## 7. Podsumowanie

Głównym zadaniem niniejszego programu jest sprecyzowanie działań w zakresie modernizacji i rozbudowy sieci drogowej, których wykonanie powinno przyczynić się do osiągnięcia celów rozwoju województwa nakreślonych w zaktualizowanej „Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego do roku 2020” oraz „Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Świętokrzyskiego na lata 2007–2013”.

Za priorytetowe uznano zatem inwestycje drogowe, które „przybliżają” region do europejskich węzłów aktywizacji, jakie stanowić będą sąsiadujące metropolie: warszawska, krakowska, katowicka, łódzka, lubelska i rzeszowska. Usprawnienie powiązań drogowych na tych kierunkach umożliwi sprawniejszy przepływ, towarów, usług i kapitału, jak również stworzy korzystniejsze warunki lokalizacji inwestycji przemysłowych i zagospodarowania atrakcyjnych dla turystyki i wypoczynku obszarów województwa.

Niedobór środków finansowych na pełną realizację ujętych w programie rozwiązań komunikacyjnych (mimo kilkakrotnie większej kwoty środków przeznaczonych na inwestycje transportowe w latach 2007–2013) wymusza konieczność dochodzenia do rozwiązań docelowych działaniami etapowymi dającymi największe efekty społeczno-gospodarcze w możliwie najkrótszym okresie czasu. W tej sytuacji ważnym celem programu było również określenie hierarchii realizacji ciągów drogowych, jak i zasad ich etapowania.

Przyjmuje się, że główną osią układu drogowego regionu będzie droga krajowa nr 7, która winna być sukcesywnie przebudowywana tak, aby sprostać prognozowanym zadaniom transportowym. Dalsza przebudowa tej drogi, na odcinku Skarżysko-Kamienna — Kielce po istniejącym śladzie mija się jednak z celem, ponieważ osiągalne teoretycznie prędkości będą silnie ograniczane istniejącą zabudową. W pełni uzasadniona jest, zatem realizacja tego odcinka na parametrach drogi ekspresowej po nowej trasie, poza obszarami zwartej zabudowy.

Pilnym zadaniem jest także usprawnienie przejazdu drogą krajową nr 74 na odcinku Mniów — Wola Jachowa. Oczekiwanym rozwiązaniem jest realizacja tego odcinka jako elementu przyszłej drogi ekspresowej S-74. Tylko to rozwiązanie odblokuje Kielce od potoków uciążliwego ruchu tranzytowego (poprzez rozdzielenie tego ruchu od ruchu lokalnego), paraliżującego układ komunikacyjny miasta i przyległych gmin, stanowiących największe skupisko ludności województwa. Zachowanie płynności ruchu na tych dwóch, najważniejszych dla regionu odcinkach tras przyczyni się również do ochrony występujących w sąsiedztwie cennych walorów środowiska naturalnego.

Elementem spinającym układ dróg szybkiego ruchu, stanowiącym obecnie jedyne sprawne połączenie województwa lubelskiego ze Śląskiem, będzie przewidziana w programie, sukcesywna modernizacja drogi nr 78 do klasy GP, która umożliwi szybkie

połączenie województwa świętokrzyskiego z węzłem autostrad zlokalizowanym w rejonie Katowic.

Szczególną rolę w otwarciu komunikacyjnym regionu i poprawy jego wizerunku w krajowych rankingach atrakcyjności inwestycyjnej spełnić winna budowa lotniska regionalnego, przystosowanego do przyjęcia rejsowych samolotów pasażerskich.

Kolejnym, ważnym zadaniem jest usprawnienie drożności głównych węzłów komunikacyjnych regionu: Kielc, Jędrzejowa, Sandomierza, Skarżyska-Kam., Ostrowca Św., Opatowa, Końskich i Staszowa, poprzez budowę obwodnic. Spowodować to winno wzrost atrakcyjności inwestycyjnej lokalnych stref aktywizacji i przyciągnąć większych inwestorów zewnętrznych. Działania te wymusza też gwałtowny wzrost ruchu pojazdów i nadmierne przeciążenie ruchem tras wlotowych.

Realizacja programu powinna, przynieść szereg wymiernych efektów gospodarczych i społecznych, zwłaszcza w następujących dziedzinach:

- modernizacja priorytetowych ciągów drogowych według zaplanowanego i uporządkowanego schematu pozwoli na efektywne inwestowanie w infrastrukturę transportową;
- realizacja mostów na Wiśle w Sandomierzu i Połańcu, a w dalszej perspektywie w Nowym Korczynie i Zawichoście przyczyni się do poprawy współpracy takich ośrodków jak Sandomierz i Tarnobrzeg, Staszów i Mielec oraz „przybliży” dostępność do autostrady A-4 poprzez węzły zlokalizowane na przedłużeniu tych przepraw;
- zagęszczenie sieci dróg o lepszych parametrach na obszarach wydobycia i przetwórstwa materiałów budowlanych przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności przemysłu mineralnego;
- bardziej realne stanie się wykorzystanie szansy rozwoju turystyki, jaką stwarza bogactwo przyrodnicze i kulturowe regionu;
- usprawnienie powiązań ośrodków gminnych, stanowiących lokalne węzły, z lepiej wyposażonymi ośrodkami powiatowymi spowoduje ożywienie życia gospodarczego i kulturalnego, zaś lepsze powiązanie ośrodków gminnych ze sobą pozwoli lepiej wykorzystać miejscowe potencjały aktywizacji;
- wcześniejsze zabezpieczenie rezerw terenowych pod inwestycje drogowe umożliwi lepsze przygotowanie tych inwestycji.

## Uzupełnienie do Programu

Według stanu na dzień 6 marca 2007 roku, kiedy nastąpiło przekazanie przez wykonawcę – Świętokrzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego - „Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2007-2013”, plany GDDKiA w zakresie budowy dróg ekspresowych w województwie świętokrzyskim obejmowały:

- realizację ciągu drogowego S 7 na odcinku od granicy województwa mazowieckiego do Jędrzejowa do roku 2015 oraz na odcinku od Jędrzejowa do granicy województwa małopolskiego do roku 2020;
- realizację drogi ekspresowej S 74 na odcinku Mniów – Kielce – Wola Jachowa do roku 2013 (dostosowanie do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej) oraz na odcinku od granicy województwa łódzkiego - Mniów-Opatów - granica województwa podkarpackiego do roku 2020.

W wyniku trwających prac na ostatecznym kształcie planów budowy dróg krajowych w dniu 25 września 2007 roku Rada Ministrów podjęła Uchwałę nr 163/2007 pod nazwą „Program budowy dróg krajowych na lata 2008-2012”. Zgodnie z zapisami wspomnianego Programu na obszarze województwa świętokrzyskiego planowana jest:

- budowa drogi ekspresowej S 7 na odcinku Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów w latach 2008-2011 oraz na odcinku Jędrzejów – granica województwa świętokrzyskiego w latach 2010-2011;
- przebudowa drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski – Sulejów – Opatów w latach 2008-2014 oraz budowa drogi S 74 na odcinku Opatów – Nisko w latach 2010-2015.

Ponadto „Program budowy dróg krajowych na lata 2008-2012” obejmuje:

- w zakresie obwodnic:
  - a) Przejście przez Starachowice na drodze nr 42 – realizacja w latach 2009-2010;
  - b) Budowę obwodnicy Wąchocka na drodze nr 42 – realizacja w latach 2009-2010;
  - c) Budowę północnej obwodnicy Jędrzejowa na drodze nr 78 – realizacja w latach 2009-2010.
- w zakresie wzmocnienia i przebudowy:
  - a) Budowę węzła Kielce Północ na drodze nr 7 – realizacja w latach 2004-2009;
  - b) Przebudowę drogi nr 73 Kielce – Wola Morawicka wraz z obwodnicą Morawicy i Woli Morawickiej – realizacja w latach 2009-2011;
  - c) Budowę drugiego mostu przez Wisłę w ciągu drogi nr 77 wraz z ul. Lwowską bis w Sandomierzu – realizacja w latach 2008-2013.

Przedstawione w rządowym „Programie budowy dróg krajowych na lata 2008-2012” zamierzenia inwestycyjne w zakresie dróg krajowych przebiegających przez obszar regionu są zgodne z polityką transportową województwa świętokrzyskiego w tym zakresie.

**Mapka pogładowa nr 4 „Główne korytarze transportowe”**

**Mapka pogładowa nr 5 „Inwestycje planowane na drogach krajowych i wojewódzkich w latach 2007 – 2013”**

**Mapka pogładowa nr 6 „Korytarze transportowe łączące węzły regionalne i lokalne z dodatkowymi korytarzami wnioskowanymi przez zarządców dróg”**

**Mapka pogładowa nr 7, nr 7a, nr 7b, nr 7c, nr 7d „Korytarze transportowe łączące węzły regionalne i lokalne”**







